

Nr post. 30/520/AS/2020

## WYJAŚNIENIA TREŚCI SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Dot. przetargu nieograniczonego sektorowego na „Dostawę środków smarnych”.

Gdańskie Autobusy i Tramwaje Sp. z o. o. jako Zamawiający w niniejszym postępowaniu, działając na podstawie §17 ust. 8 Regulaminu Zamówień Publicznych Gdańskich Autobusów i Tramwajów Sp. z o.o. w Gdańsku Część B, w odpowiedzi na wnioski Wykonawców o wyjaśnienie treści SIWZ, udziela następujących odpowiedzi:

### **Pytanie 1:**

W odpowiedziach do SIWZ z 27.03, przy określaniu biodegradowalności została przywołana norma CEC L-33-A-94.

Procedura tego testu oparta jest na ocenie wstępnej biodegradacji olejów smarowych. Jego zastosowanie do badań olejów może dawać zawyżone wyniki i przez to błędną ocenę ich biodegradowalności.

Aktualnie (od ponad 15 lat) test CEC L-33-A-94 nie może być stosowany w Unii Europejskiej do oceny biodegradowalności.

W dniu 30 maja 2008 zostało opublikowane ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (WE) NR 440/2008 ustalające metody badań zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1907/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie rejestracji, oceny, udzielania zezwoleń i stosowanych ograniczeń w zakresie chemikaliów (REACH).

Rozporządzenie to (dział C.4 str. 473) podaje metody badań (np. przesiewowe OECD) obowiązujące dla oceny biodegradowalności na terenie UE.

W Rozporządzeniu został położony nacisk na wyznaczenie zasięgu całkowitej biodegradacji substancji, na podstawie pomiaru CO<sub>2</sub> jako produktu ostatecznego jej rozkładu.

Takie testy pozwalają uzyskać bardziej adekwatne wyniki podatności smarów/olejów na biodegradację i oceniać wpływ ich budowy chemicznej na biodegradowalność. Są one również podstawą do uzyskania oznaczeń ekologicznych.

W związku z powyższym wnioskujemy o rezygnację z wykorzystywania metody badania CEC L-33-A-94 do oceny biodegradowalności podczas postępowania 30/520/AS/2020.

**Odpowiedź:**

W wyjaśnieniu treści SIWZ z dnia 27.03.2020r opublikowanym na stronie GAIŁ, Zamawiający udzielił odpowiedzi na pytanie nr 1. Została tam podana metoda badania : OECD serii 301 C, którą możemy uznać za wiodącą.

**Pytanie 2:**

Prosimy o ponowne rozważenie dotyczące klas konsystencji smarów, które dopuściliście Państwo do poszczególnych zadań.

W części 1 nie pozwalając na zaoferowanie do układów Clicomatic smaru w klasie NLGI 000 został wyeliminowany w ten sposób oryginalny smar oferowany przez producenta tego układu (Vossloh Nordic Switch Systems), który jest właśnie w klasie NLGI 000.

Prosimy o dopuszczenie możliwości zaoferowania w części 1 smaru w klasie konsystencji NLGI 000.

W części 2 narzucając klasę NLGI 000 wyeliminowaliście szereg produktów posiadających dopuszczenie do smarowania elementów trących w rozjazdach kolejowych wydawane przez PKP-PLK, które nadają się do nakładania pędzlem, które były poddane zarówno specjalnym badaniom eksploatacyjnym, jak i laboratoryjnym.

Prosimy o możliwość zaoferowania w części 2 wszystkich smarów znajdujących się na liście dopuszczeń PKP-PLK do smarowania elementów trących w rozjazdach kolejowych, które nadają się do nakładania pędzlem.

**Odpowiedź**

W części 1 postępowania, nie dopuszczamy możliwości zmiany klasy konsystencji smaru na NLGI 000 ze względu na nasze wieloletnie doświadczenie w eksploataowaniu i serwisowaniu urządzeń do smarowania szyn.

W części 2 postępowania dopuszczamy możliwość zaoferowania wszystkich smarów znajdujących się na liście dopuszczeń PKP-PLK do smarowania elementów trących w rozjazdach, które nadają się do nakładania pędzlem jeżeli pozostałe wymogi opisane w opisie przedmiotu zamówienia zostaną spełnione.

Przedmiotowe wyjaśnienia nie powodują zmiany terminu składania ofert.

Wykonawcy są zobowiązani uwzględnić powyższe wyjaśnienia podczas sprządzania ofert, jako że stanowią one integralną część SIWZ.

Treść pozostałych zapisów Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia pozostaje bez zmian.