

Żukowo, dnia 29 maja 2025 r.

Przewozy Autobusowe **GRYF**
Sp. z o.o. S.K.
83-330 Żukowo, ul. Armii Krajowej 1D
NIP 5892010854, REGON 221828541
tel./fax 58 685 31 07

Prezes

Krajowej Izby Odwoławczej

ul. Postępu 17A, 02-676 Warszawa

Zamawiający:

Gmina Miejska Tczew

pl. Piłsudskiego 1, 83-110 Tczew

telefon: 58 77 59 300

adres poczty elektronicznej: wzp@um.tczew.pl

Odwołujący:

Przewozy Autobusowe Gryf Sp. z o.o. s.k.

ul. Armii Krajowej 1D, 83-330 Żukowo

KRS: 0000450596, NIP: 5892010854

adres poczty elektronicznej: biuro@gryfkartuzy.pl

telefon: [58 685 31 07](tel:586853107)

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego – świadczenia usług przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego dla potrzeb komunikacji miejskiej w Tczewie, dalej jako „Postępowanie” lub „Zamówienie”.

Nr pierwotnego ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej: 260139-2025, OJ S 78/2025 22/04/2025, data publikacji: 22.04.2025, dalej jako „Ogłoszenie o zamówieniu” lub „Ogłoszenie”

Nr zmiany ogłoszenia będącej przedmiotem Odwołania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej: 325608-2025, OJ S: 97/2025, data publikacji: 21.05.2025, dalej jako „Zmiana ogłoszenia o zamówieniu” lub „Zmiana Ogłoszenia”

ODWOŁANIE

Działając w imieniu Wykonawcy: Przewozy Autobusowe Gryf Sp. z o.o. s.k. z siedzibą w Żukowie, dalej jako „Wykonawca” lub „Odwołujący”, jako samodzielnie uprawniony do reprezentowania komplementariusza to jest spółki Przewozy Autobusowe GRYF spółka z o. o. (w załączeniu wydruk



odpowiadający odpisowi z KRS Odwołującego) na podstawie art. 513 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2024 poz. 1320), dalej jako „Ustawa” lub „PZP”, niniejszym wnoszę odwołanie na czynności Zamawiającego podjęte w ramach Zamówienia, co do warunków uzyskania zamówienia określonych w Zmianie Ogłoszenia oraz zmienionej specyfikacji warunków zamówienia z dnia 21 maja 2025 r., dalej jako „Zmiany SWZ” lub „Zmiany Specyfikacji zamówienia”, w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 1320) pn. „Świadczenie usług przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego dla potrzeb komunikacji miejskiej w Tczewie”.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w dniu 22.04.2025 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem 195459-2025, wydanie OJ S 60/2025. Dokumenty zamówienia, w tym SWZ, zostały opublikowane na stronie prowadzonego Postępowania na platformie zakupowej <https://platformazakupowa.pl/pn/tczew> tego samego dnia.

Zmiana Ogłoszenia została opublikowana w dniu 21.05.2025 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem 325608-2025, wydanie OJ S 97/2025. Zmiany SWZ zostały opublikowane na stronie prowadzonego Postępowania na platformie zakupowej <https://platformazakupowa.pl/pn/tczew> tego samego dnia.

Odwołanie wnoszę od następujących, niezgodnych z przepisami Ustawy czynności Zamawiającego, w Postępowaniu:

1. nieproporcjonalne, nadmierne i nieprzystające do rzeczywistości gospodarczej określenie w zmienionym pkt. 3.2 ppkt 7 Załącznika nr 2 do OPZ – Parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług, dalej „Parametry” wyposażenie pojazdów w ścianki działowe, tzw. wiatrołapy;
2. niejednoznaczne określenie w zmienionym Par. 1 ust. 6 dokumentu „Projektowane postanowienia umowy” (Załącznik nr 9 do SWZ), dalej „Wzór umowy” „średni wiek taboru (...) liczony od roku pierwszej rejestracji (...) nie może być niższy od wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. Wymiana taboru, w trakcie trwania Umowy, nie może prowadzić do obniżenia średniego wieku taboru zadeklarowanego w ofercie Wykonawcy”, co uniemożliwia złożenie prawidłowo skalkulowanej oferty poprzez obarczenie wykonawców ryzykiem dowolnej interpretacji tego postanowienia przez Zamawiającego;

3. niejednoznaczne i nadmierne określenie w zmienionym par. 2 ust. 1 pkt 3 lit. a Wzoru umowy „a) wskazanymi przez Operatora w ofercie (Formularz oferty pkt 2 – Tabela Wykaz taboru); w przypadku zmiany któregośkolwiek z pojazdów, nowy pojazd winien posiadać rok pierwszej rejestracji nie wcześniej, niż wskazany w ofercie Operatora”, co uniemożliwia złożenie prawidłowo skalkulowanej oferty poprzez obarczenie wykonawców ryzykiem dowolnej interpretacji tego postanowienia przez Zamawiającego;
4. zobowiązanie Wykonawcy w zmienionym Punkcie 11.2.1 SWZ w zw. ze zmienionym Pkt. 2. Załącznika nr 1 do SWZ (Formularz oferty) do przedstawienia wykazu taboru wskazującego precyzyjnie (marka, model pojazdu, rok pierwszej rejestracji) pojazdy, co umożliwia udział w Postępowaniu wyłącznie wykonawcom posiadającym już na dzień złożenia oferty (na dziś: 9 czerwca 2025 r.) 30 pojazdów o kryteriach wskazanych przez Zamawiającego, pomimo konieczności skierowania ich do realizacji zamówienia od 1 września 2025 r. oraz zgłoszenia do pojazdów do tzw. certyfikacji przez Zamawiającego nie później niż 17 sierpnia 2025 r., tj. ponad 75 dni po terminie złożenia oferty; co ogranicza konkurencję oraz jest wymogiem nadmiernym i przedwczesnym;
5. określenie w zmienionym Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert w sposób wadliwy, tj. wewnętrznie sprzeczny i niejednoznaczny poprzez wskazanie, że punkty w tymże kryterium zostaną przyznane za „e) średni wiek oferowanego taboru: 2011 i młodszy/wyższy – 40 pkt.”, tj. za tabor po raz pierwszy zarejestrowany w roku 2011 r. i wcześniej („wyższy” „średni wiek oferowanego taboru”) – 40 pkt., a jednocześnie wskazując, że średni rok produkcji oferowanego taboru w zakresie 2005 do 2010 otrzymuje tychże punktów mniej (od 0 do 30 pktów), co uniemożliwia właściwą ocenę ofert w Postępowaniu i prowadzić może do stwierdzenia jego nieważności w przypadku złożenia oferty przez więcej niż jednego wykonawcę;
6. określenie w zmienionym Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert w sposób wadliwy, tj. nieproporcjonalny, co radykalnie ogranicza konkurencję oraz nie zapewnia Zamawiającemu rzeczywistych korzyści;
a w przypadku uznania, że określone w zmienionym Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert winno w lit. e mieć brzmienie „średni rok pierwszej rejestracji oferowanego taboru: 2011 i więcej” (lub podobne, jednoznacznie określające, że Zamawiający przyzna 40 pkt. za średni rok pierwszej rejestracji oferowanego taboru 2011 lub wyższy):
7. określenie w zmienionym Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium pozacenowej oceny ofert jako „średniego wieku oferowanego taboru (Wt)” wraz z nadaniem mu punktacji wskazanej tamże (od 0 pkt za „średni wiek oferowanego taboru: 2005 - 2007” do



40 pkt. za „średni wiek oferowanego taboru: „2011 i młodszy/wyższy”, tj. określenie pozornego, nadmiernego i radykalnie ograniczającego konkurencję kryterium powodującego de facto konieczność wskazania do realizacji zamówienia taboru spełniającego warunek „średni wiek oferowanego taboru: „2011 i mniej”;

8. Jednocześnie, w ocenie Odwołującego, biorąc łącznie pod uwagę czynności Zamawiającego wskazane w pkt. 2, 3, 5 i 6 wyżej oraz niezmieniony termin wykonania zamówienia wskazany w Pkt. 4 SWZ i Pkt. 5.1.3 Ogłoszenia (umowa trwa jedynie 7 miesięcy!) drastycznie ogranicza to grono wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w Postępowaniu, co radykalnie ogranicza konkurencję, w rzeczywistości całkowicie ją eliminując.

Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

1. Art. 16 pkt. 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 Ustawy PZP poprzez określenie wymogu dotyczącego używanych w trakcie realizacji umowy pojazdów w sposób nieproporcjonalny, nadmierny oraz stawiający nieuzasadnienie nadmierne wymogi,
2. Art. 16 pkt. 1 i 2 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 Ustawy PZP poprzez określenie wymogów dotyczących pojazdów w sposób niejednoznaczny, nieprzejrzysty, uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty
3. Art. 16 pkt. 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 Ustawy PZP poprzez określenie wymogów dotyczących wymienianych w trakcie realizacji umowy pojazdów w sposób niejednoznaczny, nieprzejrzysty, uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty oraz stawiający nieuzasadnienie nadmierne wymogi
4. Art. 16 ust. 1 i 2 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz art. 112 ust. 1 i 2 pkt 4 w zw. z art. 116 ust. 1 Ustawy PZP poprzez postawienie wymogu dysponowania przez wykonawców pojazdami skierowanymi do realizacji zamówienia i ich jednoznacznego, de facto co do tożsamości, określenia na etapie składania ofert jako warunku udziału w postępowaniu, pomimo formalnego niestawiania takiego warunku w Postępowaniu oraz w sposób nieproporcjonalny, nadmierny i utrudniający konkurencję w świetle czasu pomiędzy dniem składania ofert a rozpoczęciem świadczenia usług, względnie certyfikacją pojazdów przez Zamawiającego.
5. Art. 16 pkt 1-3, art. 17 ust. 1 i 2 oraz z art. 240 ust. 1 i 2 Ustawy w zw. z art. 239 ust. 1 PZP poprzez określenie kryterium oceny oferty w sposób nieproporcjonalny, nadmierny i utrudniający konkurencję.
6. Art. 16 ust. 1 i 3 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz art. 240 ust. 2 i art. 242 ust. 2 Ustawy PZP poprzez określenie jakościowego kryterium oceny ofert w sposób nadmierny oraz zmuszający

potencjalnych wykonawców do zaproponowania z góry ustalonego rozwiązania, tj. obsługi przedmiotu zamówienia pojazdami o średnim roku pierwszej rejestracji 2011 lub później, w tym w sytuacji, gdy pojazdy takie, spełniające warunki świadczenia przedmiotu zamówienia, posiada i jest w stanie skierować do obsługi zamówienia, być może, wyłącznie jeden podmiot funkcjonujący na terenie Polski. Jakościowe kryterium oceny oferty staje się jednocześnie de facto warunkiem udziału w postępowaniu (warunkiem złożenia ważnej i korzystnej oferty), nadmiernym w stosunku do przedmiotu zamówienia (obsługa przedmiotu zamówienia przez 7 miesięcy)

7. Jednocześnie, w ocenie Odwołującego, biorąc łącznie pod uwagę czynności Zamawiającego oraz zarzuty wskazane w pkt. 2, 3, 5 i 6 wyżej oraz termin wykonania zamówienia wskazany w Pkt. 4 SWZ i Pkt. 5.1.3 Ogłoszenia (umowa trwa jedynie 7 miesięcy!), Zamawiający całokształtem określenia przedmiotu zamówienia oraz kryterium jakościowego drastycznie ogranicza grono wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w Postępowaniu, radikalnie ograniczając konkurencję i nie zapewnia udzielenia zamówienia w sposób zapewniający uzyskanie najlepszych jego efektów, a tym samym stanowi naruszenie art. 16 ust. 1 w zw. z art. 17 ust. 1 i 2 Ustawy PZP.

Odwołujący wnosi o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

Ad. 1. Alternatywnie

- a) zmianę brzmienia zmienionego pkt. 3.2 ppkt 7 Parametrów, poprzez dodanie do dotychczasowej treści litery d w brzmieniu:
„d) ścianki działowe przy drzwiach, tzw. wiatrołapy, nie są wymagane w przypadku miejsc oddzielających miejsca siedzące dla pasażerów od strefy drzwi, w których producent pojazdu nie wyposażył go w ścianki działowe przy drzwiach, tzw. wiatrołapy”
- b) usunięcie pkt. 3.2 ppkt. 7 Parametrów w całości.

Ad. 2.

Zmianę brzmienia zmienionego Par. 1 ust. 6 Wzoru umowy poprzez usunięcie fragmentu „Średni wiek całego taboru (...) nie może być **niższy** od wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. Wymiana taboru, w trakcie trwania Umowy, **nie może prowadzić do obniżenia średniego wieku taboru** zadeklarowanego w ofercie wykonawcy” oraz zastąpienie go treścią: „Wymiana taboru, w

trakcie trwania Umowy, możliwa jest wyłącznie przy zapewnieniu, iż średnia roku pierwszej rejestracji pojazdów po wymianie, nie zmniejszy się w sposób powodujący zmianę oceny oferty Wykonawcy”

Ad. 3. Alternatywnie:

- a) usunięcie par. 2 ust. 1 pkt 3 lit. a Wzoru umowy w całości, albo;
- b) modyfikację par. 2 ust. 1 pkt 3 lit. a Wzoru umowy poprzez zastąpienie go nową treścią:
„a) zgodnymi lub nowszymi co do roku pierwszej rejestracji względem deklaracji złożonej w ofercie Operatora”

Ad. 4. Alternatywnie:

- a) usunięcie z Formularza oferty (załącznik nr 1 do pisma nr BZP.271.3.8.2025.8 – zmienionego dokumentu postępowania) punktu 2 w całości, albo;
- b) zastąpienie dotychczasowego brzmienia punktu 2 Formularza oferty nowym: „średni rok pierwszej rejestracji oferowanego taboru (30 pojazdów): [do uzupełnienia przez wykonawcę]

a nadto,

modyfikację par. 2 ust. 1 pkt 3 lit. a Wzoru umowy poprzez zastąpienie go nową treścią: „a) zgodnymi lub nowszymi co do roku pierwszej rejestracji względem deklaracji złożonej w ofercie Operatora”

Ad. 5-7. Alternatywnie:

- a) usunięcie kryterium jakościowego (Wt) w całości (zmieniony Punkt 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ) i nadanie kryterium ceny wagi 100%;
- b) zmianę brzmienia zmienionego Punktu 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert poprzez nadanie mu następującej treści:

„14.2.2) Kryterium „średni rok pierwszej rejestracji taboru” (Rt) - będzie rozpatrywane na podstawie oświadczenia złożonego przez Wykonawcę, na Formularzu oferty, dotyczącego średniego roku pierwszej rejestracji oferowanego taboru, przeznaczonego do realizacji zamówienia na planowany dzień rozpoczęcia świadczenia usługi. Wykonawca zobowiązany jest do zadeklarowania tej wartości dla 30 sztuk pojazdów. Średni wiek oferowanego taboru powinien zostać zaokrąglany w dół do dwóch miejsc po przecinku.

Punkty zostaną przyznane zgodnie z poniższym schematem:

- a) średni rok pierwszej rejestracji taboru 2005,00 – 2005,09 – 0 pkt,
- b) średni rok pierwszej rejestracji taboru między 2005,10 a 2005,19 – 10 pkt

c) średni rok pierwszej rejestracji taboru między 2005,20 a 2005,29 – 12 pkt, i dalej za każde 0,1 średniego roku + 2 pkt

c) powyżej 2006,70 – 40 pkt

Po podpisaniu umowy, Zamawiającemu przysługuje prawo kontroli pojazdów skierowanych do realizacji usługi, w tym w szczególności żądania kopii dowodu rejestracyjnego poświadczonej przez Wykonawcę za zgodność z oryginałem oraz oględzin pojazdu.

Odwołujący uścił wpis od Odwołania w całości.

Zamawiający otrzymał kopię Odwołania. W myśl art. 514 ust. 2 i 3 PZP, Odwołujący przekazał kopie odwołania Zamawiającemu poprzez portal oraz przekazał kopie odwołania elektronicznie na wskazany adres mailowy.

Odwołanie wnoszone jest w dniu 2 czerwca 2025 r., tj. w terminie 10 dni od publikacji zmienionego Ogłoszenia o zamówieniu i zmienionych dokumentów postępowania.

Odwołujący posiada interes w uzyskaniu zamówienia. Odwołujący bierze udział w Postępowaniu, a co za tym idzie może ponieść szkodę w wyniku procedowania przez Zamawiającego Postępowania z naruszeniem przepisów PZP poprzez wykonanie zaskarżonych czynności. Odwołujący jest podmiotem działającym na rynku usług przewozowych w transporcie publicznym, w szczególności od niemal sześciu lat wykonuje tożsame z przedmiotem zamówienia przewozy w komunikacji miejskiej organizowanej przez Zamawiającego. Odwołujący spełnia warunki udziału w Postępowaniu, nie podlega wykluczeniu. Możliwość złożenia ważnej i korzystnej oferty w Postępowaniu jest warunkiem kontynuacji jego działalności przewozowej w zakresie obsługi komunikacji miejskiej w Tczewie, przynoszącej Odwołującemu dochód. Odwołujący chce mieć możliwość złożenia oferty nieobarczonej ryzykiem unieważnienia postępowania lub zawarcia umowy niezgodnej z prawem oraz, w przypadku wybrania jego oferty, możliwości realizacji umowy w sposób niebudzący wątpliwości co do zakresu obowiązków stron. Alternatywnie, w przypadku niewybrania jego oferty, Odwołujący chce mieć możliwość oceny zgodności wyboru oferty konkurencyjnej z powszechnie obowiązującym prawem oraz jednoznacznie określonymi postanowieniami dokumentów przetargowych, by móc ewentualnie skorzystać ze środków ochrony prawnej na późniejszym etapie postępowania.

UZASADNIENIE

Na wstępie należy wskazać, że niniejsze Odwołanie jest już trzecim złożonym przez Wykonawcę w przedmiotowym postępowaniu, co wymuszone zostało przez sposób prowadzenia postępowania

przez Zamawiającego poprzez fragmentaryczne modyfikacje dokumentów postępowania.
Dotychczasowe odwołania:

- I. z dnia 30 kwietnia 2025 r. złożone 2 maja 2025, dalej jako "Odwołanie I" zostało uwzględnione wprost przez Zamawiającego 21 maja 2025 r. w odniesieniu do 10 z 21 zarzutów Wykonawcy, a kolejnych 6 zarzutów spowodowało zmianę dokumentów postępowania pomimo nieuwzględnienia wprost przez Zamawiającego. Wykonawca cofnął Odwołanie I dnia 27 maja 2025 r., to jest przed otwarciem rozprawą KIO stwierdzając (między innymi), że w świetle wprowadzonych zmian dalsze popieranie Odwołania I jest niecelowe gdyż Zamawiający zmodyfikował dokumenty postępowania tak radykalnie, że pierwotne zarzuty zdezaktualizowały się a nastąpiła konieczność ponownej analizy całości dokumentów, a następnie przygotowania i złożenia kolejnego Odwołania;
- II. z dnia 23 maja 2025 r. złożone 26 maja 2025 r. około. godz. 9:18, dalej jako "Odwołanie II" zostało uwzględnione w całości przez Zamawiającego, który 29 maja 2025 r. około godziny 10:30 opublikował zmianę Ogłoszenia i zmianę SWZ na platformie zakupowej prowadzonego postępowania.

Okoliczność bezsporna

Do dnia sporządzenia niniejszego Odwołania, Zamawiający nie usunął także wady postępowania wskazanej w treści Odwołania II a polegającej, w ocenie Odwołującego, na narażeniu stron przyszłej umowy na konsekwencje określone w art. 387 lub art. 493 Kodeksu cywilnego w zw. z art. 254 pkt 2 i art. 255 pkt 6 PZP, względnie koniecznością odrzucenia wszystkich złożonych w postępowaniu ofert w myśl art. 226 ust. 1 pkt 4 PZP, poprzez określenie w par. 10 ust. 4 pkt 1 i pkt 2 lit. a Załącznika nr 9 do SWZ Projektowane postanowienia umowy terminu zgłoszenia „pojazdów Operatora do certyfikacji, tj. sprawdzenie zgodności parametrów techniczno – eksploatacyjnych” w terminie „przed rozpoczęciem świadczenia Usługi – od dnia podpisania Umowy, nie później niż 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia Usług”. Tymczasem, już w pierwotnym brzmieniu Ogłoszenia i SWZ, termin związania ofertą (ostatni dzień na zawarcie umowy) określony został na dzień 23 sierpnia 2025 r., tj. w terminie krótszym niż 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług wskazanym w pkt. 4 SWZ na dzień 1 września 2025 r.

Okoliczność bezsporna

Odwołujący nie skorzystał ze środków ochrony prawnej w odniesieniu do pierwotnego brzmienia Ogłoszenia i SWZ w stosunku do tego postanowienia, niemniej, Odwołujący ponownie wskazuje tę



okoliczność w niniejszym piśmie, w celu umożliwienia Zamawiającemu odpowiedniej reakcji umożliwiającej Odwołującemu (i innym wykonawcom) złożenie oferty nieobarczonej ryzykiem unieważnienia postępowania lub zawarcia umowy niezgodnej z prawem oraz, w przypadku wybrania jego oferty, możliwości realizacji umowy w sposób niebudzący wątpliwości co do zakresu obowiązków stron.

Okoliczność bezsporna

Nadto, dnia 28 maja 2025 r. opublikowany został artykuł prasowy prezentujący, poza twierdzeniami dotyczącymi m.in. kosztu renowacji budynków w mieście w wyniku obecnego kształtu dokumentów postępowania, informację o skierowaniu “do Zamawiającego wniosku o wyjaśnienie zapisów SWZ” przez innego wykonawcę zainteresowanego uzyskaniem zamówienia – Relobus Transport Polska Sp. z o.o., dalej jako “Relobus” lub “Arriva”.

Dowód: Przetarg na komunikację. Konkurent Gryfa zabiera głos . 28.05.2025 r. 09:00, tcz.pl, <https://www.tcz.pl/index.php?p=1,47,0,wiadomosci&item=f4f208d75a11a70a&title=Przetarg-na-komunikacje-Konkurent-Gryfa-zabiera-glos> (pozyskane 29.05.2025 r.).

W ocenie Odwołującego, sformułowanej także w Odwołaniu I, Relobus była jedynym wykonawcą, który był w stanie złożyć ważną i konkurencyjną ofertę w postępowaniu prowadzonym w oparciu o pierwotne brzmienie dokumentów postępowania.

Dowód: Odwołanie I (w posiadaniu Izby I Zamawiającego, opublikowane na stronie postępowania)

W świetle dotychczasowego, bardzo dynamicznego zachowania Zamawiającego oraz pierwotnego brzmienia dokumentacji przetargowej, należy spodziewać się zatem kolejnej modyfikacji dokumentów postępowania. Nie wynika to zapewne ze złej woli Zamawiającego jednak wywołuje daleko idące wątpliwości co do stabilności dokumentów postępowania określających warunki postępowania krytyczne dla złożenia ważnej i konkurencyjnej oferty. Dotychczasowy sposób prowadzenia postępowania przez Zamawiającego powoduje powstawanie wielu terminów do złożenia odwołań na poszczególne jego czynności i niewykluczone jest, że konieczne będzie złożenie w tym postępowaniu kolejnych odwołań.

Z uwagi na powyższe, w trosce o ekonomikę procesową, Odwołujący wskazuje, iż celowym może być wstrzymanie się przez Izbę z rozpatrzeniem niniejszego Odwołania co najmniej do czasu



opublikowania przez Zamawiającego odpowiedzi na pytania (wnioski o modyfikację dokumentów postępowania) skierowane przez innych wykonawców. Umożliwiłoby to rostrzygnięcie jednocześnie co do wszystkich, obecnych i potencjalnych, zarzutów wykonawców.

Ad. 1. Autobusy miejskie są pojazdami homologowanymi. Z uwagi na krótki okres zamówienia (7 miesięcy) i krótki okres przygotowania do świadczenia usług, wykonawcy będą korzystać z autobusów używanych.

Okoliczność bezsporna

Wyposażenie autobusów, w tym w ścianki działowe przy drzwiach, tzw. wiatrołapy, definiowane jest wspólnie przez ich producenta i pierwszego użytkownika pojazdów. Przepisy homologacyjne pozwalały i pozwalają na pewną dowolność w tym zakresie.

Okoliczność bezsporna

Autobusy będące w dyspozycji różnych potencjalnych wykonawców, w tym Odwołującego, są jedynie w części wyposażone w ścianki działowe przy drzwiach, tzw. wiatrołapy, tj. nie oddzielają one wszystkich miejsc siedzących przy drzwiach od ich otworu. Ma to miejsce np. za oparciami ostatniego rzędu siedzeń przed II drzwiami, gdzie pasażerowie siedzą przodem do kierunku jazdy.

Okoliczność bezsporna

W ocenie Odwołującego, nawet jeśli potencjalnie istniałyby okoliczności uzasadniające wyposażenie autobusów nowych, zamawianych przez Zamawiającego, w takie ścianki działowe we wszystkich miejscach oddzielających miejsca siedzące od drzwi, to w przedmiotowym zamówieniu stanowi to nieproporcjonalne, nadmierne i nieprzystające do rzeczywistości (wyposażenia autobusów używanych) wymaganie Zamawiającego. Stanowi ono istotne ograniczenie wyboru pojazdów skierowanych do realizacji zamówienia, a co za tym idzie, istotnie i bezpodstawnie ogranicza konkurencję.

Nawet jeśli konstrukcyjnie możliwy byłby montaż dodatkowych ścianek działowych w pojazdach fabrycznie w nie niewyposażonych, to z uwagi na bardzo krótki okres umowy i ograniczony do kilku tygodni okres przygotowania do jej realizacji, ich zaprojektowanie oraz montaż jest nieuzasadniony gospodarczo oraz zbędnie spowoduje zwiększenie kosztów ponoszonych przez wykonawców, a co za tym idzie, Zamawiającego.

Ad. 2-3

Posługiwanie się przez Zamawiającego pojęciem "(średniego) wieku taboru" (potencjalnie: im niższy tym autobusy są krócej eksploatowane) w sytuacji, gdy w rzeczywistości chodzi mu zapewne o "(średni) rok pierwszej rejestracji" (im niższy, tym autobusy są dłużej eksploatowane) pozostawia

wątpliwości interpretacyjne, które tworzą zupełnie zbędne ryzyko po stronie zarówno wykonawcy wybranego do realizacji zamówienia, jak i Zamawiającego.

Stosując podstawową wykładnię językową poprzez określenie przez Zamawiającego, że „wymiana taboru, w trakcie trwania Umowy, **nie może prowadzić do obniżenia średniego wieku taboru** zadeklarowanego w ofercie wykonawcy”, należy uznać, że Zamawiający nie dopuszcza wymiany taboru skutkującej jej odnowieniem (zastąpieniem dotychczasowego pojazdu eksploatowanego dotychczas np. przez 10 lat, pojazdem używanym przez lat 8). Jest to sprzeczne z wynikiem wykładni celowościowej.

W powyższej sytuacji, Zamawiający naraża siebie oraz wykonawcę wybranego do realizacji zamówienia na zupełnie zbędne spory interpretacyjne przy realizacji i ocenie umowy.

Zamawiający wymaga wskazania w ofercie danych prowadzących do ustalenia tzw. „średniego wieku całego taboru” (w rzeczywistości zapewne „średniego roku pierwszej rejestracji dla całego taboru”. Zamawiający przyzna za to punkty w oparciu o złożony wykaz (stanowiący także przedmiot innych zarzutów Odwołującego). Tym samym, Zamawiający ustali minimalny standard umowy będący zobowiązaniem wykonawcy realizującego umowę.

W sposób nieproporcjonalny, nadmierny i nieprzystający do rzeczywistości gospodarczej, Zamawiający w rzeczywistości nakłada jednak na wybranego wykonawcę wyższy standard: oczekuje, że każdy wymieniany w trakcie realizacji umowy pojazd będzie mieć rok pierwszej rejestracji wyższy niż dotychczasowy (pojazd wycofywany z floty). Tymczasem, rzeczywistość gospodarcza, używanie autobusów używanych do realizacji umowy, może wymusić na wykonawcy zamianę jednego z pojazdów na autobus starszy (o niższym pierwszym roku rejestracji), która to zmiana, dla potrzeb spełniania minimalnego standardu zobowiązania wykonawcy określonego w ofercie, zostanie skompensowaną zamianą innego pojazdu na autobus istotnie nowszy (o wyższym pierwszym roku rejestracji).

Tak daleko idące ograniczenie gospodarki taboru w trakcie umowy przez wykonawcę jest wymogiem nieproporcjonalnym, nadmiernym i niepozwalającym osiągnąć Zamawiającego żadnej dodatkowej wartości.

Zamawiający nie wskazuje jednocześnie jak będzie traktować nie wymianę lecz uzupełnienie floty skierowanej do realizacji umowy o kolejne pojazdy w trakcie jej realizacji (jako pojazd 31-szy, 32-gi itd.). Ponownie naraża to obie strony umowy na zbędne ryzyko interpretacyjne dotyczące postanowień umowy.

Ad. 4.

Zamawiający zmodyfikował treść skarżonego postanowienia zmianą SWZ z 21 maja 2025 r.

Okoliczność bezsporna

Zamawiający zmodyfikował tę treść utrzymując jednak pozorne niewprowadzenie podmiotowego warunku udziału w postępowaniu polegającego na dysponowaniu na dzień składania ofert 30 autobusami o cechach wskazanych w dokumentacji przetargowej. Dokładna analiza Punktu 11.2.1 SWZ w zw. z Pkt. 2 Załącznika nr 1 do SWZ (Formularz oferty) wskazuje jednak, że już na moment składania oferty wykonawca musi posiadać pełną wiedzę o kierowanych do realizacji zamówienia pojazdach. Powiązanie trzech cech (marka, model, rok pierwszej rejestracji pojazdu) w wymaganym do wypełnienia wykazie taboru, wskazuje jednoznacznie na grupę pojazdów. **Wyłącznie wykonawca już posiadający w dacie składania oferty takie pojazdy jest w stanie wypełnić ją w sposób prawidłowy. Wykonawca, który zamierza dopiero pozyskać pojazdy używane nieznajdujące się w jego dyspozycji na dzień składania ofert będzie musiał wskazać pojazdy, których jeszcze nie pozyskał.** Jest to w istocie zmuszenie wykonawcy do (alternatywnie) złożenia oferty a następnie poszukiwania pojazdów o cechach (marka, model, rok pierwszej rejestracji pojazdu) na rynku wtórnym albo złożenia oferty „w ciemno” a następnie zmiany jej treści w zakresie wykazu taboru, co może zostać zinterpretowane jako zmiana treści oferty po jej złożeniu.

Skutkuje to znacznym, niczym nieuzasadnionym, ograniczeniem konkurencji oraz prowokuje Zamawiającego do dyskrejonalnej interpretacji tego postanowienia. Dodatkowo Zamawiający wskazuje, że „oświadczenie dotyczące marki, modelu (...) pojazdów nie będzie podlegać uzupełnieniu w trybie PZP” pomimo tego, że dla oceny ofert (ustalania wartości kryterium pozacenowego) Zamawiający w żaden sposób nie wykorzystuje danych związanych z marką i modelem pojazdów (!). Należy podkreślić jeszcze raz, że Zamawiający w żadnym miejscu nie oczekuje przedstawienia mu faktycznych pojazdów i ich dokumentów przed połową sierpnia 2025 r., gdy nastąpić ma tzw. certyfikacja. Nieuzasadnionym jest zatem wymóg podania jakichkolwiek danych pojazdów, innych niż niezbędnych do oceny oferty, już na etapie składania ofert, tj. w czerwcu 2025 r., dwa miesiące wcześniej.

Zmiana treści i/lub usunięcie wykazu pojazdów jako części Formularza jest także skutkiem innych żądań Odwołującego.

Ad. 5-7

Zastosowane przez Zamawiającego kryterium pozacenowe tylko pozornie jest kryterium jakościowym. Rok produkcji pojazdu nie wpływa na jego cechy użytkowe, komfort pasażerów, spełnianie norm emisji spalin czy awaryjność; z pewnością nie wpływa na to różnica roku produkcji

pomiędzy autobusami wyprodukowanymi w 2005 r. a 2011 r. Nie jest to też kryterium proporcjonalne i właściwe dla przedmiotu świadczonych usług. Zamawiający nie nabywa autobusów lecz usługi komunikacji miejskiej.

Stosowanie kryterium pozacenowego w postępowaniu na usługi powszechnie dostępne i świadczone na terenie całego kraju (usługi komunikacji miejskiej) przy tak krótkim okresie, w ocenie Odwołującego, jest zaprzeczeniem zasady konkurencyjności postępowania. Wykonawcy posiadający autobusy używane o wyższym roku pierwszej rejestracji w żaden sposób nie będą świadczyć usługi w sposób odmienny od wykonawców autobusy używane o niższym roku pierwszej rejestracji.

Alternatywnie, w wielu zamówieniach o świadczenie usług komunikacji miejskiej, inni zamawiający stosują znacznie niższy poziom wagi kryteriów pozacenowych, co uzasadnione jest powszechnym charakterem świadczonych usług oraz zapewnianiem korzyści poprzez właściwe określenie przedmiotu zamówienia. W przypadku tak krótkiej umowy, przewidzianej na zaledwie siedem miesięcy (!) wpływ kryterium pozacenowego na rzeczywiste korzyści uzyskiwane przez Zamawiającego i użytkowników usług jest skrajnie niewielki.

Nadto uzasadniając odrębnie pkt odwołania:

Ad. 4.

Zamawiający określił w jakościowym kryterium oceny ofert, iż:

“Punkty zostaną przyznane zgodnie z poniższym schematem:

- a) średni wiek oferowanego taboru: 2005-2007 – 0 pkt,
- b) średni wiek oferowanego taboru: 2008 – 10pkt,
- c) średni wiek oferowanego taboru: 2009 – 20 pkt,
- d) średni wiek oferowanego taboru: 2010 – 30 pkt,
- e) średni wiek oferowanego taboru: 2011 i młodszy/wyższy– 40 pkt.”

Zastosowany przez Zamawiającego wzór oceny ofert przyznający kryterium cenowemu 60% wagi a kryterium pozacenowemu 40% wagi, przy jego ukształtowaniu w sposób określony wyżej, **uniemożliwia złożenie konkurencyjnej oferty przez podmiot nieposiadający na dzień składania ofert 30 autobusów o “średnim wieku” “2011 r. młodszy/wyższy”**

Przekształcając wzór oceny ofert ($W = C + R$) uzyskujemy wniosek, że różnica jednego roku pomiędzy “średnim wiekiem” powoduje konieczność zmniejszenia ceny przez wykonawcę nieposiadającego pojazdów o średnim wieku 2011 r. o 16,67%, by uzyskać identyczną ocenę ofert co wykonawca posiadający takie pojazdy (10 punktów różnicy w kryterium pozacenowym / 60 punktów przyznawanych w kryterium cenowym).

Podstawiając do przekształconego wzoru kolejne różnice w kryterium jakościowym (dwa lata, trzy lata itd.) uzyskujemy wniosek, że w przypadku zaoferowania:

- przez wykonawcę A – pojazdów o średnim wieku 2011,00 i młodszym/wyższym ($W(t) = 40$)
- przez wykonawcę B – pojazdów o średnim wieku 2007,99 ($W(t) = 0$)

oferta wykonawcy A zostanie oceniona za korzystniejszą, nawet jeśli cena oferty A **będzie niemal trzykrotnie wyższa** od oferty wykonawcy B.

Innymi słowy, wykonawca wskazujący w ofercie średni wiek pojazdów 2007 musi zaproponować **trzy razy niższą cenę** niż wykonawca mogący akurat skierować do realizacji zamówienia pojazdy o średnim wieku 2011. Dzieje się tak, nawet jeśli rzeczywista różnica między wiekiem zaoferowanych pojazdów wynosi **3,01 roku**. Trudno uznać obiektywnie, by świadczenie usług komunikacji miejskiej pojazdami o średnio 3,01 roku nowszymi przynosiło Zamawiającemu trzykrotnie wyższą korzyść względem ceny.

W świetle stosowanych na rynku niższych marż, niewłaściwe jest oczekiwanie, by jakikolwiek inny wykonawca był w stanie skompensować różnicę choćby jednego roku w średnim roku produkcji. Tym samym, kryterium pozacenowe staje się pozornym, a co najmniej nieproporcjonalnym do przedmiotu zamówienia. W rzeczywistości kryterium pozacenowe staje się warunkiem udziału w postępowaniu nieprzewidzianym przez Ustawę PZP.

Oznacza to, że Zamawiający jest gotów płacić niemal 20% więcej wykonawcy za to, że autobusy obsługujące sieć tczewskiej komunikacji miejskiej będą posiadać średni wiek 2011,00 r. względem średniego wieku 2010,99 r. oraz **trzykrotnie** więcej za autobusy o średnim wieku 2011,00 r. względem średniego wieku 2007,99 r. Trudno uznać zatem to kryterium za jakkolwiek proporcjonalne do (jak wcześniej wykazano – iluzorycznej) uzyskanej przez Zamawiającego korzyści niemającej wpływu na komfort użytkowników tczewskiej komunikacji miejskiej czy środowisko. Być może Zamawiający osiągnie korzyść w postaci zajęcia nieco wyższej pozycji w rankingu miast z przeciętnie najmłodszym taborom autobusowym w Polsce lecz trudno uznać to za korzyść w rozumieniu Ustawy PZP.

Ad. 7

W ocenie Odwołującego, całokształt czynności podjętych przez Zamawiającego i wskazanych przez Odwołującego w pkt. 1-6 Odwołania drastycznie ogranicza grono wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w Postępowaniu.

Na rynku europejskim brak jest możliwości pozyskania pojazdów o cechach wskazanych przez Zamawiającego, z pierwszą rejestracją w 2011 r. lub później. Co za tym idzie, wyłącznie podmioty już



posiadające takie pojazdy są w stanie zaoferować je do realizacji zamówienia, a z uwagi na ukształtowanie wag poszczególnych kryteriów (cenowego i jakościowego), brak jest możliwości uzyskania zamówienia przez wykonawcę, który zaoferuje pojazdy starsze w sytuacji, gdy inny wykonawca zaoferuje pojazdy o pierwszej rejestracji w 2011 r. lub później

Wykonawca przeprowadził analizę ogłoszeń z dwóch największych portali ogłoszeń w Europie w zakresie pojazdów użytkowych: mobile.de i Autoline nakładając podstawowe filtry odpowiadające cechom wskazanym przez Zamawiającego w zakresie autobusów typu MAXI: data pierwszej rejestracji 2011 r. lub później. norma emisji spalin Euro 4 lub wyższa autobus typu miejskiego nieprzegubowy (odpowiednio: liniowy / miejski), olej napędowy, skrzynia biegów automatyczna.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, iż:

- A. spośród 298 ogłoszeń pojazdów wyfiltrowanych zgodnie z metodą jw. na stronie mobile.de, 283 ogłoszeń nie spełniało wymogów Zamawiającego (z uwagi na jedną lub więcej podanych cech: długość pojazdu, liczba i/lub układ drzwi, brak stopni wewnątrz pojazdu, wysokości podłogi, liczba i/lub układ siedzeń dla pasażerów, liczba miejsc ogółem, charakterystyka siedzeń, niewłaściwy system informacji pasażerskiej), 2 ogłoszenia były niemożliwe do zweryfikowania (brak fotografii). Łącznie jedynie 13 ogłoszeń dotyczyło pojazdów, które po pobieżnej (na podstawie kilku zdjęć i opisu) weryfikacji można byłoby zakwalifikować jako potencjalnie spełniające wymogi Zamawiającego
- B. spośród 262 ogłoszeń pojazdów wyfiltrowanych zgodnie z metodą jw. na stronie autoline.com 249 nie spełniało wymogów Zamawiającego (z uwagi na jedną lub więcej podanych cech: długość pojazdu, liczba i/lub układ drzwi, brak stopni wewnątrz pojazdu, wysokości podłogi, liczba i/lub układ siedzeń dla pasażerów, liczba miejsc ogółem, charakterystyka siedzeń, niewłaściwy system informacji pasażerskiej), 2 ogłoszenia były niemożliwe do zweryfikowania (brak odpowiednich fotografii). Łącznie jedynie 11 ogłoszeń dotyczyło pojazdów, które po pobieżnej (na podstawie kilku zdjęć i opisu) weryfikacji można byłoby zakwalifikować jako potencjalnie spełniające wymogi Zamawiającego, przy czym w większości dotyczyły one tych samych pojazdów, które widoczne były w portalu mobile.de

Tym samym Odwołujący wykazuje, że na europejskim rynku autobusów używanych dostępność pojazdów oczekiwanych przez Zamawiającego jest ograniczona do kilkunastu sztuk i nie pozwala żadnemu wykonawcy, nieposiadającemu już obecnie takich pojazdów, na uzyskanie w kryterium jakościowym najwyższej oceny. Z uwagi na ukształtowanie wag poszczególnych kryteriów

(cenowego i jakościowego), brak jest możliwości uzyskania zamówienia przez wykonawcę, który zaoferuje pojazdy starsze w sytuacji, gdy inny wykonawca zaoferuje pojazdy o pierwszej rejestracji w 2011 r. lub później.

W ocenie Odwołującego, spodziewającego się dalszych modyfikacji treści SWZ, całokształt czynności podjętych przez Zamawiającego i wskazanych przez Odwołującego w pkt. 1-6 Odwołania oraz dotychczasowe postępowanie Zamawiającego mogą drastycznie ograniczyć grono wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w Postępowaniu do de facto jednego – Relobus Sp. z o.o. w Warszawie, dalej jako “Relobus” lub “Arriva”.

Relobus, według wiedzy wykonawcy, jako jedyny podmiot w Polsce posiada 27 autobusów typu MAXI spełniających łącznie niemal wszystkie wymogi wskazane przez Zamawiającego na dzień sporządzenia Odwołania oraz posiadające wiek 2011 r. a jednocześnie niewykorzystywane obecnie do świadczenia innych usług. Wskazując wprost są to autobusy marki Solaris Urbino 12 do listopada/grudnia 2024 r. obsługujące zadania w sieci warszawskiej komunikacji miejskiej a od tego czasu co do zasady niewykorzystywane przez Arrivę do świadczenia innych usług komunikacji miejskiej.

Dowód:

- 1) wydruki ze strony [mobile.de](https://www.mobile.de) pozyskane dnia 29 maja 2025 r. (https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:1,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:2,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:3,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:4,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:5,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:6,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,)
- 2) wydruki ze strony autoline.com.pl pozyskane dnia 29 maja 2025 r. (<https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=1>,
<https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel-->



a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=2, [https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=3,](https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=3)
https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=4, [https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=5,](https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=5)
https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=6, [https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=7,](https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=7)
https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=8, [https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=9,](https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=9)
https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=10, [https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=11\)](https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=11)

a w razie kwestionowania tego twierdzenia wnoszę także o przeprowadzenie dowodów z:

- 3) *z opinii biegłego z zakresu rynku transportu publicznego na okoliczność potwierdzenia, że niedostępne są na rynku inne autobusy zarejestrowane po raz pierwszy w 2011 r. lub później spełniające wszystkie wymogi Zamawiającego w liczbie conajmniej 27 sztuk (typ MAXI).*

Załączniki:

- 1) Odpis z KRS Odwołującego;=
- 2) Dowód uiszczenia wpisu;
- 3) Dowody przekazania kopii odwołania Zamawiającemu;
- 4) wydruki ze strony mobile.de pozyskane dnia 29 maja 2025 r. ,
- 5) wydruki ze strony autoline.com.pl pozyskane dnia 29 maja 2025 r.
- 6) wydruk ze strony tcz.pl pozyskany dnia 29 maja 2025 r.


PREZES ZARZĄDU
Marian Kotecki