

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

Żukowo, dnia 30.04.2025 r.

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 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”

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 odposowi 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 Zamówienia, znajdujących się w specyfikacji warunków zamówienia, dalej jako „SWZ” lub

„Specyfikacja 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.

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

1. określenie w Pkt. 2.1 Ogłoszenia w zw. z Pkt. 3.1.1 i 3.1.2 SWZ, oraz Pkt 3 i 10 dokumentu „Parametry jakościowe związane ze świadczeniem usług” (Załącznik nr 2 do OPZ), dalej jako „Parametry”, oraz w Pkt. 10 dokumentu „Zasady świadczenia usług oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem usług” (Załącznik nr 1 do OPZ), dalej jako „Zasady świadczenia usług” a także w par. 1 ust. 6 Par. 1 ust. 6 dokumentu „Projektowane postanowienia umowy” (załącznik nr 9 do SWZ), dalej jako „Wzór umowy”, **szeregu wymogów dotyczących cech, charakterystyki i wyposażenia pojazdów w sposób nieuzasadniony, nadmierny oraz radykalnie ograniczający konkurencję w świetle wskazanego przez Zamawiającego okresu świadczenia usług**; w szczególności dotyczy to:
 - a) Pkt. 2.1 Ogłoszenia, Pkt 3.1.1 i 3.1.2 SWZ w zw. z Pkt. 3.1 ppkt 1 Parametrów oraz par. 1 ust. 6 Wzoru umowy w zakresie minimalnego roku produkcji pojazdów skierowanych do realizacji zamówienia – 2012 r.;
 - b) Pkt. 3.1 ppkt 2 Parametrów w zakresie minimalnej normy czystości spalin – Euro 5;
 - c) Pkt. 3.1 ppkt 4 i 5 Parametrów w zakresie minimalnej liczby miejsc dla pasażerów oraz minimalnej liczby miejsc siedzących;
 - d) Pkt 3.1. ppkt 6 lit. a Parametrów w zakresie charakterystyki miejsc siedzących;
 - e) Pkt 3.1. ppkt 7 lit. a w zw. z ppkt. 8 lit. c i ppkt. 9 lit. b Parametrów w zakresie minimalnej liczby, minimalnej szerokości i układu drzwi w autobusie typu MAXI oraz Pkt 3.1. ppkt 7 lit. b w zw. z ppkt. 9 lit. b Parametrów w zakresie minimalnej szerokości i układu drzwi w autobusie typu MEGA;
 - f) Pkt 3.1. ppkt 17 Parametrów w zakresie klimatyzacji;

- g) Pkt. 3.1 ppkt 19 Parametrów w zakresie dopuszczenia do negocjacji malowania niezgodnego ze schematem Zamawiającego;
 - h) Pkt. 3.2 ppkt 7 Parametrów w zakresie charakterystyki wiatrołapów;
 - i) Pkt 3.2 ppkt 9 Parametrów w zakresie opisu kabiny kierowcy;
 - j) Pkt 3.2 ppkt 10 Parametrów w zakresie sposobu otwierania drzwi;
 - k) Pkt. 7.6 Parametrów charakterystyki funkcjonowania wyświetlaczy wewnętrznych;
 - l) Pkt 7.9 Parametrów w zakresie wyposażenia pojazdów w wyświetlacze wewnętrzne;
 - m) Pkt. 10.6 Parametrów w zakresie wyposażenia pojazdów w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów oraz wymaganego sposobu ich działania;
 - n) Pkt. 10 Zasad świadczenia usług w zakresie wysokości i sposobu kontroli temperatury w przedziale pasażerskim.
2. niejednoznaczne określenie w Par. 1 ust. 6 dokumentu „Projektowane postanowienia umowy” (załącznik nr 9 do SWZ), dalej jako „Wzór umowy”, dopuszczenia obniżenia średniego roku produkcji całego taboru w roku 2026 “maksymalnie o 1 rok względem wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy”, co uniemożliwia złożenie prawidłowo skalkulowanej oferty poprzez obarczenie wykonawców ryzykiem dowolnej interpretacji tego postanowienia przez Zamawiającego;
3. określenie w Pkt. 13.1 dokumentu “Zasady świadczenia usług oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem usług” (Załącznik nr 1 do OPZ), dalej jako “Zasady świadczenia usług”, sposobu organizacji pracy wykonawcy w sposób nadmierny oraz powodujący nieuzasadniony wzrost kosztów świadczenia usługi bez ekwiwalentnej korzyści dla Zamawiającego;
4. zobowiązanie Wykonawcy w Punkcie 11.2.1 SWZ w zw. z Pkt. 2. Załącznika nr 1 do SWZ (Formularz oferty) do przedstawienia wykazu taboru wskazującego precyzyjnie (marka, model pojazdu, rok produkcji) pojazdy skierowane do realizacji zamówienia, co umożliwia udział w Postępowaniu wyłącznie wykonawcom posiadającym już na dzień złożenia oferty (26 maja 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. trzy miesiące po terminie złożenia oferty; co ogranicza konkurencję oraz jest wymogiem nadmiernym i przedwczesnym;
5. określenie w 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 rok produkcji oferowanego taboru: 2016 i mniej –

40 pkt.”, tj. za tabor wyprodukowany w roku 2016 r. i wcześniej („mniej”) – 40 pkt., a jednocześnie wskazując, że średni rok produkcji oferowanego taboru w zakresie 2012 do 2015 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 Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert w sposób wadliwy, tj. niejednoznaczny, poprzez niewskazanie w jaki sposób Zamawiający przyzna punkty w przypadku średniego roku produkcji oferowanego taboru nierównego pełnym latom kalendarzowym (np. 2015.23), co uniemożliwia właściwą ocenę ofert w Postępowaniu i prowadzić może do stwierdzenia jego nieważności w przypadku złożenia oferty przez więcej niż jednego wykonawcę;

a w przypadku uznania, że określone w 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 produkcji oferowanego taboru: 2016 i więcej” (lub podobne, jednoznacznie określające, że Zamawiający przyzna 40 pkt. za średni rok produkcji oferowanego taboru 2016 lub wyższy):

7. określenie w Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium pozacenowej oceny ofert jako „średniego roku produkcji oferowanego taboru (R)” wraz z nadaniem mu punktacji wskazanej tamże (od 0 pkt za „średni rok produkcji oferowanego taboru: 2012” do 40 pkt. za „średni rok produkcji oferowanego taboru: „2016 i mniej”, tj. określenie pozornego, nadmiernego i radykalnie ograniczającego konkurencję kryterium powodującego de facto konieczność wskazania do realizacji zamówienia taboru spełniającego warunek „średni rok produkcji oferowanego taboru: „2016 i mniej”;
8. Jednocześnie, w ocenie Odwołującego, biorąc łącznie pod uwagę czynności Zamawiającego wskazane w pkt. 1, 2 i 4 - 7 wyżej oraz 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 do de facto jednego, z góry możliwego do ustalenia na podstawie pobieżnej choćby znajomości rynku przewozów autobusowych w Polsce, co radykalnie ogranicza konkurencję, w rzeczywistości całkowicie ją eliminując.

Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

1. Art. 16 pkt. 1- 3 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 Ustawy PZP, poprzez określenie cech, charakterystyki i wyposażenia pojazdów wymaganych do realizacji zamówienia w sposób

niejednoznaczny, nieprzejrzysty, nieproporcjonalny, oraz radykalnie ograniczający konkurencję.

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 wymaganych do realizacji zamówienia w 2026 r. w sposób niejednoznaczny, nieprzejrzysty, uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty.
3. Art. 16 pkt. 3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 2 Ustawy PZP poprzez wymóg zapewnienia pracy dyspozytora przez 24 godziny na dobę w sytuacji, gdy komunikacja miejska w Tczewie realizowana jest w ramowych godzinach (w dni powszednie) 4-23, z pojedynczymi kursami wykonywanymi od godziny 3:50 i do godz. 23:30, tj. w sposób nieproporcjonalny i nieuzasadniony.
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 uniemożliwiający jego zastosowanie, a tym samym, prowadzące do braku możliwości wyboru najkorzystniejszej oferty na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia w przypadku złożenia oferty przez więcej niż jednego wykonawcę.
6. 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 uniemożliwiający jego zastosowanie, a tym samym, prowadzące do braku możliwości wyboru najkorzystniejszej oferty na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia w przypadku złożenia oferty przez więcej niż jednego wykonawcę.
7. 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 produkcji 2016 lub nowszymi, w tym w sytuacji, gdy pojazdy takie, spełniające warunki świadczenia przedmiotu zamówienia, posiada i jest w stanie skierować do obsługi zamówienia wyłącznie jeden podmiot funkcjonujący na terenie Polski. Jest to wiedza powszechna wśród profesjonalnych uczestników rynku

przewozów autobusowych, zatem jest okoliczności znane są lub znane powinny być Zamawiającemu.

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)

8. Jednocześnie, w ocenie Odwołującego, biorąc łącznie pod uwagę czynności Zamawiającego oraz zarzuty wskazane w pkt. 2, 4 i 7 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 do de facto jednego, z góry możliwego do ustalenia na podstawie znajomości rynku przewozów autobusowych, co radykalnie ogranicza 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.

- a) Wprowadzenie zmian w Pkt. 2.1 Ogłoszenia, Pkt 3.1.1 I 3.1.2 SWZ w zw. z Pkt. 3.1 ppkt 1) Parametrów w zakresie minimalnego roku produkcji pojazdów skierowanych do realizacji zamówienia dotychczasowych postanowień odpowiednio w:
- 1) Pkt. 2.1. Ogłoszenia oraz Pkt. 3.1.1 SWZ – zastąpienie dotychczasowej części postanowienia w brzmieniu:
- “Autobusy skierowane do realizacji zamówienia muszą być wyprodukowane nie wcześniej niż w 2012 roku. Zamawiający podkreśla, iż powyższy wymóg ściśle dotyczy roku produkcji pojazdu, nie zaś daty pierwszej rejestracji pojazdu.”*
- nową w brzmieniu:
- “Autobusy skierowane do realizacji zamówienia muszą być zarejestrowane po raz pierwszy nie wcześniej niż w 2005 r.”*
- 2) w Pkt. 3.1. ppkt 1 Parametrów – zastąpienie całości dotychczasowego postanowienia w brzmieniu “rok produkcji - co najmniej 2012 r.” przez nową treść “rok pierwszej rejestracji - 2005 r. lub później”;
- 3) w Par. 1 ust. 6 Wzoru umowy – zastąpienie całości dotychczasowego postanowienia w brzmieniu:



"6. Każdy autobus, wskazany w ust. 5, musi być wyprodukowany nie wcześniej niż w 2012 roku. Średni rok produkcji całego taboru, o którym mowa w ust. 5, nie może być niższy od wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. Wymiana taboru, w trakcie trwania Umowy, nie może prowadzić do obniżenia średniego roku produkcji pojazdów poniżej wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. W roku 2026 dopuszcza się obniżenie średniego roku produkcji całego taboru maksymalnie o 1 rok względem wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy."

nowym brzmieniem:

"Każdy autobus, wskazany w ust. 5, musi być zarejestrowany po raz pierwszy nie wcześniej niż w 2005 roku. Średni rok pierwszej rejestracji całego taboru, o którym mowa w ust. 5, nie może być niższy od wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. Wymiana taboru, w trakcie trwania Umowy, nie może prowadzić do obniżenia średniego roku pierwszej rejestracji pojazdów poniżej wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. "

- b) Zastąpienie w Pkt. 3.1 ppkt 2) Parametrów w zakresie minimalnej normy czystości spalin dotychczasowego postanowienia w części brzmiącej "Euro 5" przez nową treść "Euro 3";
- c) Zastąpienie postanowienia Pkt. 3.1 ppkt 4 i 5 Parametrów w brzmieniu:

"4) liczba miejsc ogółem (dla pasażerów):

a) co najmniej 85 w autobusie typu MAXI,

b) co najmniej 135 w autobusie typu MEGA;

5) liczba miejsc siedzących (dla pasażerów, siedzenia typu „1½” liczone jako pojedyncze):

a) co najmniej 27 (w tym co najmniej 25 nieskładanych) w autobusie typu MAXI,

b) co najmniej 40 (w tym co najmniej 38 nieskładanych) w autobusie typu MEGA;"

nową treścią w brzmieniu

"4) liczba miejsc ogółem (dla pasażerów):

a) co najmniej 80 w autobusie typu MAXI,

b) co najmniej 130 w autobusie typu MEGA;

5) liczba miejsc siedzących (dla pasażerów, siedzenia typu „1½” liczone jako pojedyncze):

a) co najmniej 25 (w tym co najmniej 25 nieskładanych) w autobusie typu MAXI,

b) co najmniej 38 (w tym co najmniej 38 nieskładanych) w autobusie typu MEGA;"

- d) Usunięcie z dotychczasowej treści Pkt. 3.1 ppkt 6 lit. a Parametrów części tego postanowienia:
"tapicerka jednolita dla wszystkich pojazdów Operatora"
- e) Zastąpienie dotychczasowej treści Pkt. 3.1 ppkt 7 – 9 w brzmieniu:

"7) liczba drzwi dla pasażerów:

a) w autobusie typu MAXI (układ 2-2-2 lub 1-2-2),

b) 3 lub 4 w autobusie typu MEGA (układ 1-2-2-0 lub 1-2-2-2 lub 2-2-2-0 lub 2-2-2-2);

8) rozmieszczenie drzwi:

- a) I drzwi przed pierwszą osią,
- b) II drzwi pomiędzy pierwszą i drugą osią,
- c) III drzwi za ostatnią osią w autobusie typu MAXI,
- d) III drzwi przed trzecią osią, w drugim członie w autobusie typu MEGA,
- e) IV drzwi za ostatnią osią w autobusie typu MEGA (jeżeli są);

9) szerokość drzwi w świetle:

- a) I co najmniej 65 cm,
- b) II, III, IV co najmniej 120 cm,

w przypadku I drzwi dwuskrzydłowych, pierwsze skrzydło może nie być udostępnione pasażerom, pod warunkiem, że szerokość drugiego skrzydła w świetle jest nie mniejsza niż 60 cm; przejście od drugiego skrzydła I drzwi, do środka autobusu, nie może być przedzielone barierką;"

nowym brzmieniem:

"7) liczba drzwi dla pasażerów:

- a) 2 lub 3 w autobusie typu MAXI (układ 2-2-2 lub 1-2-2 lub 1-2-1 lub 2-2-0 lub 2-2-1),
- b) 3 lub 4 w autobusie typu MEGA (układ 1-2-2-0 lub 1-2-2-2 lub 2-2-2-0 lub 2-2-2-2 – lub 2-2-2-1 lub 1-2-2-1);

8) rozmieszczenie drzwi:

- a) I drzwi przed pierwszą osią,
- b) II drzwi pomiędzy pierwszą i drugą osią,
- c) III drzwi za ostatnią osią w autobusie typu MAXI (jeżeli są),
- d) III drzwi przed trzecią osią, w drugim członie w autobusie typu MEGA,
- e) IV drzwi za ostatnią osią w autobusie typu MEGA (jeżeli są);

9) szerokość drzwi w świetle:

- a) I co najmniej 65 cm,
- b) II co najmniej 120 cm,
- c) III w autobusie typu MAXI co najmniej 65 cm
- d) III w autobusie typu MEGA co najmniej 120 cm
- e) IV co najmniej 65 cm;"

- f) Usunięcie z dotychczasowego brzmienia Pkt. 3.1. ppkt 17) Parametrów części "oraz przestrzeni pasażerskiej" lub alternatywnie usunięcie postanowienia w całości;

- g) Jednoznaczne ustalenie w Pkt. 3.1 ppkt 19) Parametrów wymogu posiadania przez pojazdy skierowane do świadczenia usług jednolitych barw miejskich (kolory wiodące: RAL 3020 I RAL 1015) względnie usunięcie postanowienia w całości;
- h) Usunięcie z Pkt. 3.2 ppkt 7) Parametrów w zakresie charakterystyki wiatrołapów postanowień wskazanych w lit. b i c;
- i) Zmianę brzmienia Pkt 3.2 ppkt 9) Parametrów w dotychczasowym brzmieniu:

"1) nie sięgającą poza $\frac{3}{4}$ szerokości autobusu w przypadku kabiny półzamkniętej lub zajmującą całą szerokość autobusu razem z I połową I drzwi dla kabiny zamkniętej,

2) oddzieloną od przedziału pasażerskiego ścianką za miejscem kierowcy i drzwiami po prawej stronie miejsca kierowcy,

3) drzwi kabiny w górnej części (co najmniej od dolnego poziomu tablicy rozdzielczej) przeszklone, z okienkiem do sprzedaży biletów; dopuszcza się stosowanie dodatkowej szyby, stanowiącej przedłużenie szyby w drzwiach kabiny w stronę przedniej szyby autobusu; przejrzystość tych szyb nie może być w żaden sposób ograniczona,

"4) w przypadku kabiny półzamkniętej - strefa przy kabinie kierowcy, obejmująca przestrzeń od I drzwi do wysokości ścianki działowej przy I drzwiach, w której nie powinni przebywać pasażerowie podczas jazdy – wyznaczona żółtym kolorem podłogi w całej strefie, albo żółtą linią na podłodze pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach, albo uchyloną barierką umieszczoną pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach (barierka jest dopuszczalna w przypadku I drzwi jednoskrzydłowych); "

na:

"1) nie sięgającą poza $\frac{3}{4}$ szerokości autobusu,

2) oddzieloną od przedziału pasażerskiego ścianką za miejscem kierowcy i drzwiami po prawej stronie miejsca kierowcy,

3) drzwi kabiny w górnej części (jeśli wykraczają wysokością ponad górny poziom tablicy rozdzielczej) przeszklone co najmniej od górnego poziomu tablicy rozdzielczej; dopuszcza się stosowanie dodatkowej szyby, stanowiącej przedłużenie szyby w drzwiach kabiny w stronę przedniej szyby autobusu; przejrzystość tych szyb nie może być w żaden sposób ograniczona,

"4) strefa przy kabinie kierowcy, obejmująca przestrzeń od I drzwi do wysokości ścianki działowej przy I drzwiach, w której nie powinni przebywać pasażerowie podczas jazdy – wyznaczona żółtym kolorem podłogi w całej strefie, albo żółtą linią na podłodze pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach, albo uchyloną barierką umieszczoną pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach; "

j) Zmianę Pkt 3.1 ppkt 10) Parametrów poprzez umieszczenie po dotychczasowej treści lit. a słowa "lub"

k) Usunięcie postanowienia Pkt. 7.6 ppkt. 5 Parametrów;

l) Zmianę dotychczasowego brzmienia Pkt. 7.9 Parametrów;

"7.9 Wyświetlacze wewnętrzne, składające się z co najmniej 1 dla autobusu klasy MAXI oraz co najmniej 2 dla autobusu klasy MEGA, w technologii ekranu LCD o przekątnej co najmniej 21", umieszczone bezpośrednio za kabiną kierowcy oraz za przegubem w autobusie klasy MEGA."

na nową:

"7.9 Wyświetlacze wewnętrzne, składające się z co najmniej 1 dla autobusu klasy MAXI oraz co najmniej 2 dla autobusu klasy MEGA, umieszczone bezpośrednio za kabiną kierowcy oraz za przegubem w autobusie klasy MEGA, umożliwiające jednocześnie lub następujące po sobie wyświetlanie informacji określonych w pkt. 7.6.";

m) Usunięcie Pkt. 10.6 Parametrów;

n) Zastąpienie dotychczasowego Pkt. 10.1 do 10.3 Zasad świadczenia usług w brzmieniu:

"10. W przedziale pasażerskim powinna być utrzymywana temperatura powietrza w zakresie:

1) +22°C – przy temperaturze zewnętrznej do +24°C,

2) temperatura zewnętrzna pomniejszona o 3°C – przy temperaturze zewnętrznej powyżej +24°C.

10.1 Jeżeli klimatyzacja przedziału pasażerskiego pracuje w trybie schładzania wnętrza, to temperatura powietrza w tym przedziale nie powinna być niższa niż +22°C.

10.2 Kontrola temperatury, w przedziale pasażerskim pojazdu, odbywa się według następujących zasad:

1) okna i drzwi zamknięte,

2) napełnienie na poziomie do ok. 60% (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem,

3) pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi, tolerancja pomiaru temperatury $\pm 1^\circ\text{C}$, a różnica temperatur pomiędzy częściami pojazdu o skrajnych temperaturach nie większa niż 2°C , dla warunków temperatury zewnętrznej powyżej 22°C ,

4) tolerancja pomiaru temperatury $\pm 2^\circ\text{C}$, a różnica temperatur pomiędzy częściami pojazdu o skrajnych temperaturach nie większa niż 2°C , dla warunków temperatury zewnętrznej równej i poniżej 22°C .

10.3 W czasie pracy klimatyzacji przedziału pasażerskiego w trybie schładzania, wszystkie okna w przedziale pasażerskim powinny pozostawać w pozycji zamkniętej. Dopuszcza się w takim przypadku zablokowanie okien w tej pozycji, w sposób uniemożliwiający ich otwarcie przez pasażerów. “

nową w brzmieniu:

“10. W przedziale pasażerskim powinna być utrzymywana temperatura powietrza w zakresie:

1) $+18^{\circ}\text{C}$ – przy temperaturze zewnętrznej do $+18^{\circ}\text{C}$,

2) w przypadku wyposażenia pojazdu w klimatyzację – w zakresie od $+18^{\circ}\text{C}$ do $+21^{\circ}\text{C}$ – przy temperaturze zewnętrznej wyższej niż $+18^{\circ}\text{C}$ i niewyższej niż $+24^{\circ}\text{C}$.

3) w przypadku wyposażenia pojazdu w klimatyzację - temperatura zewnętrzna pomniejszona o niemniej niż 3°C i nie więcej niż 5°C – przy temperaturze zewnętrznej powyżej $+24^{\circ}\text{C}$.

10.1 Jeżeli klimatyzacja przedziału pasażerskiego pracuje w trybie schładzania wnętrza, to temperatura powietrza w tym przedziale nie powinna być niższa niż $+20^{\circ}\text{C}$.

10.2 Kontrola temperatury, w przedziale pasażerskim pojazdu, odbywa się według następujących zasad:

1) okna i drzwi zamknięte,

2) napełnienie na poziomie do ok. 60% (± 5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem,

3) w przypadku wyposażenia pojazdu w klimatyzację - pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi, tolerancja pomiaru temperatury $\pm 2^{\circ}\text{C}$, a różnica temperatur pomiędzy częściami pojazdu o skrajnych temperaturach nie większa niż 4°C , dla warunków temperatury zewnętrznej powyżej 18°C ,

4) tolerancja pomiaru temperatury $\pm 2^{\circ}\text{C}$, a różnica temperatur pomiędzy częściami pojazdu o skrajnych temperaturach nie większa niż 4°C , dla warunków temperatury zewnętrznej równej i poniżej 18°C .

10.3 W przypadku wyposażenia pojazdu w klimatyzację, w czasie pracy klimatyzacji przedziału pasażerskiego w trybie schładzania, wszystkie okna w przedziale pasażerskim powinny pozostawać w pozycji zamkniętej. Dopuszcza się w takim przypadku zablokowanie okien w tej pozycji, w sposób uniemożliwiający ich otwarcie przez pasażerów. “

Ad. 2.

Usunięcia ostatniego zdania w Par. 1 ust. 6 dokumentu „Projektowane postanowienia umowy” (załącznik nr 9 do SWZ), dalej jako „Wzór umowy”.

Ad. 3.

- a) Zastąpienie w Pkt. 13.1 Zasad świadczenia usług fragmentu postanowienia o treści „operującego 24h na dobę” nowym brzmieniem „w godzinach funkcjonowania komunikacji miejskiej w Tczewie, tj. pomiędzy rozpoczęciem pierwszego a zakończeniem ostatniego w dniu kursu”;
- b) Usunięcie zdania 2 w Pkt 13.1 Zasad świadczenia usług.

Ad. 4 – 8

Co najmniej usunięcie z Pkt. 2. Załącznika nr 1 do SWZ (Formularz oferty) wykazu taboru wskazującego precyzyjnie (marka, model pojazdu, rok produkcji) pojazdy skierowane do realizacji zamówienia pozycji „marka” i „model pojazdu”), względnie zastąpienia go wykazem pojazdów ze wskazaniem wyłącznie normy emisji spalin oraz rodzaju (MEGA, MAXI), oraz zmianę jakościowego kryterium oceny ofert określonego w Punkcie 14.1 ppkt 2) w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2) SWZ kryterium na kryterium środowiskowe odnoszące się do normy emisji spalin przez pojazdy, na przykład:

1) W Punkcie 14.1 ppkt 2 „spełnianie przez tabor norm emisji spalin”

2) W Puncie 14.2 ppkt 2:

„Kryterium spełniania przez tabor norm emisji spalin (R) będzie określone na podstawie oświadczenia wykonawcy – listy pojazdów ze wskazaniem normy emisji spalin oraz rodzaju (MEGA, MAXI), przeznaczonego do realizacji zamówienia.

Wykonawca zobowiązany jest do wskazania normy emisji spalin dla 30 pojazdów, w tym 27 typu MAXI i 3 typu MEGA. W przypadku podania większej liczby pojazdów przyjmuje się do oceny pierwszych 30 pojazdów. W przypadku podania mniejszej liczby pojazdów przyjmuje się, że pojazdy niewskazane w tabeli spełniają normę Euro 3 (0 punktów).

„za każdy pojazd:

1) spełniający normę Euro 3 Zamawiający przyzna 0 pre-punktów,

2) spełniający normę Euro 4 Zamawiający przyzna 1 pre-punkt,

3) spełniający normę Euro 5 lub wyższą lub pojazd zeroemisyjny Zamawiający przyzna 2 pre-punkty.

Suma pre-punktów uzyskana przez ofertę danego wykonawcy zostanie podzielona przez 60 i pomnożona przez 40 dając sumę punktów od 0 do 40 przyjętą do oceny oferty. Zaokrąglenia wykonywane będą z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku.” oraz usunięcie pozostałej treści tego postanowienia z wyłączeniem ostatniego zdania.

Odwołujący uścił wpis od Odwołania w całości.

Zamawiający otrzymał kopię Odwołania. W myśl 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 maja 2025 r., tj. w terminie 10 dni od publikacji SWZ i Ogłoszenia o zamówieniu.

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

Ad. 1

Zamawiający określił termin realizacji umowy na okres od 1 września 2025 r. do 31 marca 2026 r., to oznacza, że umowa świadczona będzie przez okres siedmiu miesięcy. Przewidziana możliwość zwiększenia zakresu świadczonych usług o 30% i tym samym ewentualnego wydłużenia realizacji umowy nie stanowi zobowiązania Zamawiającego lecz jego dyskrecyjną decyzję.

Okoliczność bezsporna



Jednocześnie Zamawiający wymaga od wykonawców realizacji umowy przy wykorzystaniu trzydziestu (!) autobusów, których "minimalny rok produkcji" określił na 2012 r., wielokrotnie podkreślając, że należy ten warunek rozumieć jako rok produkcji, nie zaś pierwszej rejestracji. Zamawiający bardzo szczegółowo określił także cechy i funkcjonalności pojazdów określając przykładowo co do 1 centymetra minimalną wysokość ścianek działowych oddzielających miejsca siedzące dla pasażerów od strefy drzwi.

Okoliczność bezsporna

Tym samym, wykonawcy zobowiązani są do dysponowania najpóźniej w dniu składania ofert (to jest teoretycznie: najpóźniej w połowie sierpnia 2025 r.) 30 (!) autobusami spełniającymi szczegółowe warunki stawiane przez Zamawiającego, by móc realizować umowę przez siedem miesięcy. Oczywistym jest, że żaden profesjonalny uczestnik rynku nie posiada w swojej rezerwie 30 autobusów o łącznej wartości co najmniej 7-8 mln zł (w przypadku autobusów o pierwszej rejestracji w 2012 r.) lub 15-18 mln zł (w przypadku autobusów o pierwszej rejestracji w 2016 r.) nieobsługujących innego zamówienia i czekających możliwość pozyskania zamówienia w wyniku ogłoszenia zamówienia przez Zamawiającego. Takie działanie przedsiębiorcy kłóciłoby się z gospodarnością i zasadami właściwego wykorzystania majątku do osiągnięcia przychodów.

Okoliczność bezsporna. W przypadku kwestionowania przez Zamawiającego twierdzeń jak wyżej, wnoszę o powołanie biegłego z zakresu ekonomiki transportu publicznego lub zarządzania.

Autobusy miejskie, w szczególności autobusy o tak precyzyjnie określonych przez Zamawiającego cechach, nie są towarem dostępnym "z półki".

W przypadku autobusów fabrycznie nowych, okres oczekiwania na ich dostawę wynosi od sześciu do osiemnastu miesięcy, czego Zamawiający jest świadom i dał temu wyraz w dokumentach przetargowych w postępowaniu o udzielenie zamówienia ogłoszonym przez swoją jednostkę – Zakład Usług Komunalnych – w 2021 r. (sygn. ZUK.271.3.16.2021.2). Przewidział on wówczas okres ponad roku na pozyskanie przez oferentów autobusów fabrycznie nowych. Podobnie, w zawartym w bieżącym roku postępowaniu na dostawę fabrycznie nowych autobusów, Zamawiający przewidział okres 11 miesięcy na ich dostawę (sygn. BZP.271.3.2.2025). Jest to także wiedza powszechna i niejednokrotnie prezentowana przez przewoźników korzystających ze środków ochrony prawnej przed Krajową Izbą Odwoławczą oraz przyznawana przez Izbę choćby w postępowaniach prowadzonych pod sygn. KIO 151/24, KIO 166/24.

Okoliczność bezsporna. W przypadku kwestionowania przez Zamawiającego twierdzeń jak wyżej, wnoszę o przeprowadzenie dowodu z materiałów postępowania prowadzonego przez Zakład Usług Komunalnych w Tczewie pod sygn. ZUK.271.3.16.2021.2, a także postępowania prowadzonego przez Zamawiającego pod sygn. BZP.271.3.2.2025

Oczywystym jest także, że żaden przedsiębiorca nie będzie pozyskiwać autobusów fabrycznie nowych, o łącznej wartości ok. 40-60 mln zł, do realizacji siedmiomiesięcznej umowy. Ryzyko braku możliwości wykorzystania tej inwestycji do realizacji innych umów jest wysokie. Tym samym, należy przyjąć, że Zamawiający oczekuje (lub winien był oczekiwać) zaoferowania przez wykonawców obsługi przedmiotu zamówienia autobusami używanymi.

Rynek autobusów używanych charakteryzuje się niejednorodnością pojazdów oraz różnymi rozwiązaniami w ich budowie, cechach, funkcjonalnościach. Spowodowane to jest dostosowaniem, personalizacją produkcji autobusów pod kątem oczekiwań pierwszego ich użytkownika. Podobnie jak Zamawiający w postępowaniu pod sygn. BZP.271.3.2.2025, pierwsi użytkownicy pojazdów określają cechy autobusów pod kątem swoich oczekiwań. Nie istnieje w Polsce ani na rynku europejskim jeden ustalony standard wyposażenia i cech pojazdów, poza ich długością, szerokością i, częściowo, wysokością oraz wyposażeniem obowiązkowym wskazanym w Regulaminach EKG ONZ. Działający zgodnie z art. 16 pkt. 1 i 3 PZP Zamawiający powinien uwzględnić tę okoliczność i opisać przedmiot zamówienia w sposób umożliwiający skorzystanie z istotnej części tego rynku a nie ograniczać wybór pojazdów w sposób ograniczający konkurencję a nadto w sposób nadmierny i nieproporcjonalny, szczególnie w kontekście krótkiego okresu trwania umowy..

Okoliczność bezsporna, w przypadku kwestionowania przez Zamawiającego wnoszę o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu ekonomiki transportu publicznego lub zarządzania.

Tymczasem Zamawiający, szczególnie w kontekście bardzo krótkiego okresu trwania umowy naruszając art. 16 pkt. 1- 3 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 Ustawy PZP, określił cechy i funkcjonalności pojazdów przeznaczonych do realizacji zamówienia w tak szczegółowy sposób, jakby wiedział już, jakie dokładnie pojazdy, określone co do tożsamości, chciałby przeznaczyć do realizacji umowy.

W szczególności, nieuzasadnione i nieproporcjonalne w kontekście bardzo krótkiego okresu trwania umowy jest wymaganie przez Zamawiającego:



- a) autobusów o roku produkcji co najmniej 2012 r. (w rzeczywistości, jak wykazane zostanie dalej, o roku produkcji nienizszym niż 2016 r.), tj. autobusów o łącznej wartości co najmniej 7-8 mln zł, w sytuacji gdy inwestycja taka nie jest w stanie zwrócić się choćby w istotnej części w okresie trwania umowy a dalsze wykorzystanie takich pojazdów obarczone jest ryzykiem nieuzyskania kolejnego zamówienia. Różnica w cenie autobusów o roku produkcji (pierwszej rejestracji) 2012 r. a kilka lat starszych (np. 2005 r.) jest kilkukrotna.

Okoliczność bezsporna, w przypadku kwestionowania przez Zamawiającego wnoszę o przeprowadzenie dowodu biegłego z zakresu ekonomiki transportu publicznego lub zarządzania względnie o przeprowadzenie dowodu z oględzin największego portalu publikującego oferty sprzedaży pojazdów użytkowych – www.mobile.de (w wersji polskojęzycznej)

Niezrozumiałe jest także określanie wieku pojazdu użytkowego przez rok jego produkcji a nie, jak przyjęte jest to rynku europejskim, przez datę (rok) pierwszej rejestracji. Pojazd użytkowy nie zużywa się przez czas jego istnienia lecz przez czas jego eksploatacji, tj. od czasu pierwszej rejestracji. Stanowi to kolejne nieprzejrzyste i nieproporcjonalne określenie przedmiotu zamówienia.

Okoliczność bezsporna, w przypadku kwestionowania przez Zamawiającego wnoszę o powołanie biegłego z zakresu techniki pojazdów lub ekonomiki transportu publicznego.

- b) Podobnie oczekiwanie przez Zamawiającego wykorzystania do realizacji umowy wyłącznie pojazdów o klasie emisji spalin Euro 5 lub wyższej jest warunkiem nieproporcjonalnym do okresu trwania umowy. Różnica w cenie pojazdów używanych spełniających normę Euro 5 a Euro 3 jest kilkukrotna.

Okoliczność bezsporna, w przypadku kwestionowania przez Zamawiającego wnoszę o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu ekonomiki transportu publicznego lub zarządzania względnie o przeprowadzenie dowodu z oględzin największego portalu publikującego oferty sprzedaży pojazdów użytkowych – www.mobile.de (w wersji polskojęzycznej)

Racjonalnie działający, w sposób proporcjonalny i zapewniający możliwie szeroką konkurencję Zamawiający, winien był w sposób możliwie szeroki dopuścić różnorodne pojazdy do realizacji zamówienia. Bezzasadne, nieproporcjonalne i ograniczające konkurencję postanowienia Parametrów zostały wskazane przez Odwołującego w petitum pisma na podstawie powszechnej znajomości rynku pojazdów używanych. Przykładowo:

- ad. c) pojazdy używane, których pierwszymi użytkownikami były podmioty funkcjonujące na rynku skandynawskim mają ograniczoną liczbę miejsc ogółem zaś pojazdy używane pochodzące z rynku włoskiego czy francuskiego mają ograniczoną liczbę miejsc siedzących dla pasażerów;

ad. d) wymóg jednolitej tapicerki dla wszystkich pojazdów Operatora oznacza konieczność pozyskania 30 autobusów (27 MAXI i 3 MEGA) z jednego źródła, co jest niezwykle rzadką możliwością, lub konieczność wymiany tapicerki. Należy przy tym zauważyć, że Zamawiający nie wymaga jednolitej tapicerki według ustalonego przez siebie wzoru lecz dowolną jednolitą tapicerkę, tj. mieszkańcy Tczewa mogą być przewożeni pojazdami wyposażonymi w tapicerkę dedykowaną np. Warszawie (z syrenką i kolumną Zygmunta);

ad. e) pojazdy używane charakteryzują się różnorodną liczbą i układem drzwi dla pasażerów. Większość pojazdów typu MAXI na rynku europejskim posiada dwoje drzwi dla pasażerów, a pojazdów MEGA – troje. Zamawiający działający w sposób gospodarny i opisujący przedmiot zamówienia w sposób proporcjonalny dopuściłby zatem różne liczby i układy drzwi dla pasażerów (od czterech skrzydeł drzwi w typie MAXI i od sześciu skrzydeł drzwi w typie MEGA) nie ograniczając wykonawców do konieczności pozyskania pojazdów wyłącznie z określonych części Europy;

ad. f) Nieproporcjonalny i nieznajdujący jest wymóg posiadania przez autobusy skierowane do realizacji zamówienia przez siedem jesienno-zimowych miesięcy klimatyzacji. Racjonalnie działający Zamawiający, opisujący przedmiot zamówienia w sposób proporcjonalny, zwróciłby uwagę na okres realizacji zamówienia i zważył zwiększenie kosztów pozyskania i wyposażenia pojazdu względem potencjalnie uzyskanych korzyści z działania klimatyzacji w październiku, listopadzie, grudniu, styczniu czy lutym.

ad. g) Zamawiający przewiduje dyskrecyjne ustalenie przez siebie wzoru malowania pojazdów już po wyborze wykonawcy jednocześnie "preferując" kolorystykę tczewskich barw miejskich (kolory wiodące: RAL 3020 I RAL 1015). Tak niejasne i nieprecyzyjne wymagania nie pozwalają wykonawcom właściwie skalkulować oferty – nie są oni w stanie na dzień składania ofert ustalić, czy zaproponowane schematy lub kolorystyka pojazdów zostanie przez Zamawiającego zaakceptowana.

ad. h i i) Nadmiernie obciążające wykonawcę, a co za tym idzie, zwiększające koszty Zamawiającego są także szczegółowe wymagania dot. ścian działowych ("wiatrołapów") i kabin kierowcy. Ponownie Wykonawca wskazuje, że z uwagi na zasadność pozyskiwania autobusów używanych do realizacji zamówienia, pojazdy te będą posiadały różnorodne cechy w tym zakresie. Ograniczenie tych cech przez np. szczegółowe wskazanie minimalnej wysokości ściany działowej czy jej przejrzystości, utrudnia uczciwą konkurencję z podmiotem, który posiada już obecnie tak skonfigurowane pojazdy. Niezrozumiałe i niecelowe są postanowienia wymagające otworu w drzwiach kabiny kierowcy do sprzedaży biletów w sytuacji, gdy sprzedaż biletów nie jest prowadzona w autobusach tczewskiej komunikacji miejskiej (jest ona bezpłatna dla pasażerów).

ad. j) W obecnym brzmieniu Pkt 3.1 ppkt 10) Parametrów jest niejednoznaczny i uniemożliwia wykonawcom odczytanie intencji Zamawiającego – czy idzie mu o obecność conajmniej jednego z tych

2u

systemów, czy obu jednocześnie. Umieszczenie po dotychczasowej treści lit. a słowa "lub" jednoznacznie określi oczekiwania Zamawiającego.

Ad. k) Usunięcie postanowienia Pkt. 7.6 ppkt. 5 Parametrów umożliwi zastosowanie, w tak krótkiej umowie, prostszego a co za tym idzie tańszego dla Zamawiającego rozwiązania w zakresie wyposażenia pojazdów. Łączny koszt wdrożenia w 30 autobusach rozwiązań określonych dotychczas w Pkt. 7.6 ppkt 5 i 7.9 Parametrów wynosi ok. 300-350 tysięcy złotych bez gwarancji możliwości wykorzystania takiego samego rozwiązania w innych kontraktach obsługiwanych przedmiotowym taborom po zakończeniu przedmiotowego zamówienia. Tym samym łączny koszt, jaki poniesie Zamawiający wyniesie ok. 0,40 zł / wzkm, uzyskując jednocześnie iluzoryczne jedynie zwiększenie standardu obsługi pasażerów. Jedynie wykonawcy już posiadający autobusy wyposażone w te systemy będą zatem w stanie złożyć konkurencyjną ofertę.

ad. l) Łączny koszt wdrożenia w 30 autobusach rozwiązań określonych dotychczas w Pkt. 7.6 ppkt 5 i 7.9 Parametrów wynosi ok. 300-350 tysięcy złotych bez gwarancji możliwości wykorzystania takiego samego rozwiązania w innych kontraktach obsługiwanych przedmiotowym taborom po zakończeniu przedmiotowego zamówienia. Tym samym łączny koszt, jaki poniesie Zamawiający wyniesie ok. 0,40 zł / wzkm, uzyskując jednocześnie iluzoryczne jedynie zwiększenie standardu obsługi pasażerów. Jedynie wykonawcy już posiadający autobusy wyposażone w te systemy będą zatem w stanie złożyć konkurencyjną ofertę;

ad. m) Istotna część pojazdów używanych nie posiada sygnalizacji, o jakiej mowa w Pkt. 10.6 Parametrów. Koszt doposażenie pojazdów w ten system jedynie na siedem miesięcy świadczenia usług sprawi, że jedynie wykonawcy posiadający autobusy już wyposażone w ten system będą w stanie złożyć konkurencyjną ofertę, co w ocenie Odwołującego stanowi nadmierne i nieuzasadnione ograniczenie konkurencji przez Zamawiającego;

ad. n) Żądanie jest konsekwencją żądania określonego w lit. f) Odwołania wymuszającego zmianę innych postanowień dokumentów przetargowych

Ad. 2.

Postanowienie to jest niejednoznaczne i wprowadza zbędne w świetle całości dokumentów przetargowych wątpliwości, czy w 2026 r. wykonawca może obniżyć średni rok produkcji całego taboru, tj. przeznaczyć do realizacji zamówienia w 2026 r. autobusy o rok starsze niż w 2025 r. Postanowienie to jest także zbędne w świetle innych żądań Odwołującego.

Ad. 3.



Wymóg pracy dyspozytora przez 24 godziny na dobę nie jest proporcjonalny do wymiaru świadczenia usług. Usługi realizowane są w ramowych godzinach 4-23 i w tym zakresie istnieje konieczność utrzymania stałej komunikacji między Zamawiającym a wykonawcą czy między pasażerami a Wykonawcą. Należy jednocześnie nadmienić, że sam Zamawiający nie stosuje obecnie całodobowej obsługi swojego stanowiska ds. komunikacji miejskiej. Do obsługi sytuacji incydentalnych, wymagających kontaktu poza godzinami świadczenia usług (tj. po 23 i przed 4) Zamawiający może żądać wskazania przez wykonawców innej osoby, pełniącej funkcję o charakterze kierowniczym, która będzie w stanie zareagować z właściwymi sobie kompetencjami.

Ad. 4.

Zamawiający pozornie nie wprowadza 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 produkcji 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 produkcji) 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 dyskrecyjnej 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 maju 2025 r., niemal trzy miesiące wcześniej.

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

Ad. 5 – 8.

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 2012 r. i 2016 r. Nie jest to też kryterium proporcjonalne i właściwe dla przedmiotu świadczonych usług. Zamawiający nie nabywa autobusów lecz usługi komunikacji miejskiej.

Kryterium pozacenowym, w ocenie Odwołującego, właściwym dla usług komunikacji miejskiej byłoby np. kryterium środowiskowe różnicujące ocenę ofert w oparciu o normy emisji spalin z punktacją uzasadnioną faktycznymi różnicami pomiędzy pojazdami spełniającymi różne normy emisji spalin mogącymi wpływać na jakość powietrza na terenie obsługiwanym przez tczewską komunikację miejską. Takie kryterium, precyzyjnie, wskazał w Odwołaniu wykonawca.

Inne kryteria możliwe do zastosowania to np. liczba drzwi (a właściwie skrzydeł) dostępnych dla pasażerów w pojazdach typu MAXI czy liczba drzwi (a właściwie skrzydeł) w pojazdach typu MEGA, łączna liczba miejsc siedzących udostępnionych w pojazdach, liczba pojazdów rezerwowych do wykorzystania przez Zamawiającego czy czas reakcji (podmiany autobusu) w przypadku jego awarii. Te cechy w rzeczywistości wpływają na postrzeganie jakości komunikacji miejskiej przez jej użytkowników i mogą stanowić, przy zastosowaniu przez Zamawiającego proporcjonalnego i uzasadnionego różnicowania punktacji, faktyczną korzyść dla użytkowników tczewskiej komunikacji miejskiej.

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. 5.

Zamawiający określił w jakościowym kryterium oceny ofert, iż:

“Punkty zostaną przyznane zgodnie z poniższym schematem:

a) średni rok produkcji oferowanego taboru: 2012 – 0 pkt,

2m

- b) średni rok produkcji oferowanego taboru: 2013 – 10 pkt,
- c) średni rok produkcji oferowanego taboru: 2014 – 20 pkt,
- d) średni rok produkcji oferowanego taboru: 2015 – 30 pkt,
- e) średni rok produkcji oferowanego taboru: 2016 i mniej – 40 pkt.”

Prowadzi to do jednoznacznego wniosku, że w przypadku zaoferowania przez wykonawcę taboru o średnim roku produkcji mniejszym (niższym) niż 2016 r. (np. 2014), Zamawiający powinien przyznać takiej ofercie jednocześnie 40 pktów oraz liczbę punktów wynikającą z lit. a – d (w przykładzie 20 pktów). Uniemożliwia to właściwą ocenę ofert, wykonawca nie ma bowiem możliwości przewidzenia interpretacji Zamawiającego i może prowadzić do stwierdzenia nieważności postępowania.

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

Ad. 6

Zamawiający, we wskazanym wyżej postanowieniu, nie przewidział sposobu przyznawania punktów w przypadku zaoferowania przez wykonawców taboru o średnim roku produkcji niebędącym liczbą całkowitą. Zamawiający wydaje się już przewidywać, że wykonawcy składający ofertę (w praktyce zapewne jeden wykonawca) wskaże identyczny rok produkcji dla wszystkich pojazdów. Przewidywanie takie jest jednak nieuzasadnione w świetle pozyskiwania taboru z rynku autobusów używanych o różnych latach produkcji, o ile Zamawiający nie zna już wykonawcy, któremu zamierza powierzyć wykonywanie usług komunikacji miejskiej będących przedmiotem zamówienia.

Zamawiający winien zatem co najmniej określić sposób przyznawania punktów za średni rok produkcji taboru dla wszystkich pojazdów niebędący liczbą całkowitą, np. 2015,50 (2015 i pół), które w sposób naturalny powstanie w wyniku zaoferowania przez wykonawcę 15 autobusów o roku produkcji 2015 i 15 autobusów o roku produkcji 2016.

Nieokreślenie sposobu kalkulacji przyznawanych punktów dla liczb niebędących liczbami całkowitymi uniemożliwia właściwą ocenę ofert i prowadzić może do braku możliwości wyboru najkorzystniejszej oferty na podstawie złożonych przez więcej niż jednego wykonawcę ofert.

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

Ad. 7.

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 roku produkcji 2016 r.**

Przekształcając wzór oceny ofert ($W = C + R$) uzyskujemy wniosek, że różnica jednego roku pomiędzy "średnim rokiem produkcji" powoduje konieczność zmniejszenia ceny przez wykonawcę nieposiadającego pojazdów o roku produkcji 2016 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). W świetle stosowanych na rynku niższych marż, niewłaściwe jest oczekiwanie, by jakkolwiek inny wykonawca był w stanie skompensować różnicę choćby jednego roku w średnim roku produkcji. Tym samym, kryterium pozacenowe staje się pozornym, a conajmniej 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 rok produkcji 2016 r. względem średniego roku produkcji 2015 r. oraz niemal 200% więcej za autobusy o średnim roku produkcji 2016 r. względem średniego roku produkcji 2012 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 taborem autobusowym w Polsce lecz trudno uznać to za korzyść w rozumieniu Ustawy PZP.

W konsekwencji, Odwołujący wnosi o nakazanie zastąpienia obecnego kryterium pozacenowego, zaproponowanym przez siebie kryterium środowiskowym, względnie zastąpienie go innym, rzeczywiście spełniającym wymogi Ustawy PZP, kryterium lub usunięciem kryterium pozacenowego.

Ad. 8

W ocenie Odwołującego, całokształt czynności podjętych przez Zamawiającego i wskazanych przez Odwołującego w pkt. 1, 2, 4-7 Odwołania drastycznie ogranicza 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 wszystkie wymogi wskazane przez Zamawiającego oraz posiadające rok produkcji 2016 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.

Nadto, na rynku europejskim brak jest możliwości pozyskania pojazdów o cechach wskazanych przez Zamawiającego, z rokiem produkcji 2016 r.

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 2016 r. lub później (brak możliwości wyboru daty produkcji), norma emisji spalin Euro 5 lub Euro 6, autobus typu miejskiego nieprzegubowy (odpowiednio: liniowy / miejski), klimatyzacja (dowolny typ), skrzynia biegów automatyczna.

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, iż:

- A. spośród 113 ogłoszeń pojazdów wyfiltrowanych zgodnie z metodą jw. na stronie mobile.de, 112 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, konstrukcja kabiny kierowcy, liczba i/lub układ siedzeń dla pasażerów, liczba miejsc ogółem); nadto ok. 10-15% ogłoszeń prawdopodobnie dotyczyło pojazdów zarejestrowanych w 2016 r. i później lecz o roku produkcji wcześniejszym
- B. spośród 63 ogłoszeń pojazdów wyfiltrowanych zgodnie z metodą jw. na stronie autoline.com 58 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, konstrukcja kabiny kierowcy, liczba i/lub układ siedzeń dla pasażerów, liczba miejsc ogółem). Pozostałe 5 ogłoszeń umieszczone zostało przez Relobus.

Tym samym Odwołujący wykazuje, że na rynku autobusów używanych nie są dostępne pojazdy oczekiwanych przez Zamawiającego.

Dowód:

- 1) wydruk ze strony bezpiecznyautobus.gov.pl danych przykładowego autobusu z serii pojazdów, o których mowa wyżej, pozyskane dn. 30 kwietnia 2025 r.,

- 2) specyfikacja i fotografie przykładowych pojazdów marki Solaris SU12 znajdujących się w posiadaniu Relobus pozyskane z jej strony internetowej <https://relobus.pl/1065/dzierzawa-autobusow-solaris> dn. 30 kwietnia 2025 r.;
- 3) wydruk ze strony [mobile.de](https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:1,pgs:50,frn:2016,cli:manual_climatisation,stn:27,emc:euro5,vcg:publicservicevehiclebus) pozyskany dn. 30 kwietnia 2025 r. (https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:1,pgs:50,frn:2016,cli:manual_climatisation,stn:27,emc:euro5,vcg:publicservicevehiclebus)
- 4) wydruk ze strony [autoline.com.pl](https://autoline.com.pl/-/autobusy-miejskie--c68?adsType_id=7%3B8%3B9&eu=5%3B6&nsi=27%3A&ym=2016%3A&o_cond=1) pozyskany dn. 30 kwietnia 2025 r. (https://autoline.com.pl/-/autobusy-miejskie--c68?adsType_id=7%3B8%3B9&eu=5%3B6&nsi=27%3A&ym=2016%3A&o_cond=1)
a w razie kwestionowania tego twierdzenia wnoszę także o przeprowadzenie dowodów z:
- 5) umowa zawarta w wyniku przetargu nr 14/2016 prowadzonego przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie dot. świadczenia usługi przewozu regularnego wykonywanej w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach autobusowych nadzorowanych przez ZTM, funkcjonujących w ramach systemu komunikacji miejskiej łączącego obszar aglomeracji warszawskiej na okoliczność zbieżności cech i wyposażenia pojazdów przeznaczonych do realizacji tej umowy oraz wymogów postawionych przez Zamawiającego;
- 6) z opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej w zakresie wyposażenia przedmiotowych pojazdów i ich całkowitej zgodności z wymogami postawionymi przez Zamawiającego;
- 7) z opinii biegłego z zakresu rynku transportu publicznego na okoliczność potwierdzenia, że niedostępne są na rynku inne autobusy o roku produkcji 2016 r. spełniające wszystkie wymagania Zamawiającego w liczbie 27 sztuk (typ MAXI).

Arriva uczestniczyła aktywnie w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego na obsługę tczewskiej komunikacji miejskiej a jeden z jej poprzedników prawnych realizował te usługi bez wyboru w trybie konkurencyjnym (jako zakład komunalny, następnie spółka handlowa). Do dziś Relobus posiada w Tczewie nieruchomości mogące być wykorzystane do obsługi tczewskiej komunikacji miejskiej.

Okoliczność bezsporna; w razie kwestionowania tego twierdzenia wnoszę o przeprowadzenie dowodu z: umów dotyczących prywatyzacji Zakładu Komunikacji Miejskiej w Tczewie w latach 1999-2007 znajdujących się w posiadaniu Zamawiającego, z dokumentów znajdujących się w aktach postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na obsługę tczewskiej komunikacji miejskiej w latach 2004 – 2023, z wydruku z aktualnej treści księgi wieczystej nr GD1T/00005838/3 prowadzonej przez Sąd Rejonowy w Tczewie ze strony <https://przegladarka-ekw.ms.gov.pl/>



Takie ukształtowanie przez Zamawiającego wymaganych cech i funkcjonalności taboru oferowanego do realizacji zamówienia oraz kryteriów oceny ofert stanowi drastyczne ograniczenie konkurencji. Wymaga to zdecydowanych środków podjętych przez Izbę lub Zamawiającego w celu eliminacji tego ograniczenia, a co za tym idzie doprowadzenia przedmiotowego postępowania do zgodności z PZP, oraz zapewnienia konkurencyjności Postępowania jak i umożliwienia złożenia Wykonawcy ważnej i korzystnej dla Zamawiającego oferty.

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 ZARZĄDU

Marian Kotecki

Załączniki:

- 1) Odpis z KRS Odwołującego;
- 2) Dowód uiszczenia wpisu;
- 3) Dowody przekazania kopii odwołania Zamawiającemu;
- 4) wydruk ze strony bezpiecznautobus.gov.pl danych przykładowego autobusu z serii pojazdów, o których mowa wyżej, pozyskane dn. 30 kwietnia 2025 r.;
- 5) specyfikacja i fotografie przykładowych pojazdów marki Solaris SU12 znajdujących się w posiadaniu Relobus pozyskane z jej strony internetowej <https://relobus.pl/1065/dzierzawa-autobusow-solaris> dn. 30 kwietnia 2025 r.;
- 6) wydruk ze strony mobile.de pozyskany dn. 30 kwietnia 2025 r. (https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:1,pgs:50,frn:2016,cli>manual_climatisation,stn:27,emc:euro5,vcg:publicservicevehiclebus);
- 7) wydruk ze strony autoline.com.pl pozyskany dn. 30 kwietnia 2025 r. (https://autoline.com.pl/-/autobusy-miejskie--c68?adsType_id=7%3B8%3B9&eu=5%3B6&nsi=27%3A&ym=2016%3A&o_cond=1);
- 8) wydruk z aktualnej treści książki wieczystej nr GD1T/00005838/3 prowadzonej przez Sąd Rejonowy w Tczewie ze strony <https://przegladarka-ekw.ms.gov.pl/>

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

2