



Warszawa, dnia 3 lutego 2025 r.

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej
Krajowa Izba Odwoławcza
ul. Postępu 17a, 02-676 Warszawa

Odwołujący: MAN Truck & Bus Polska Sp. z o.o.

adres do doręczeń: Aleja Katowicka 9, Wolica, 05-830 Nadarzyn

REGON: 017366742, NIP: 5342169325, KRS: 0000042934

reprezentowana przez:

adw. Łukasza Gembisia, adw. Paulinę Sawicką

adres do doręczeń: **DWF Poland Jamka Sp. k.**

pl. Małachowskiego 2, 00-066 Warszawa

e-mail: lukasz.gembis@dwf.law paulina.sawicka@dwf.law

Zamawiający: Miejski Zakład Komunikacyjny w Bielsku-Białej Sp. z o.o.

ul. Długa 50, 43-309 Bielsko-Biała

KRS 0000821115, REGON 385163318, NIP 5472216460

osoby uprawnione do kontaktu:

p. Kinga Janik, p. Joanna Piwowarczyk

Dział zamówień publicznych i projektów rozwojowych

e-mail: sekretariat@mzk.bielsko.pl

Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Dostawa autobusów o napędzie spalinowym klasy MAXI i MEGA realizowaną w formie leasingu finansowego dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej Sp. z o.o.”, znak sprawy: ZP.P.01.D.2025.DZ (dalej jako: „**Postępowanie**”)

Numer ogłoszenia w OJ S 17/2025 24/01/2025

Dz. U. UE:

ODWOŁANIE

Działając w imieniu Odwołującego, niniejszym na podstawie art. 505 ust. 1 w zw. z art. 513 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U.2024.1320 t.j.; dalej jako: "**ustawa Pzp**"), składam odwołanie od:

- 1) czynności Zamawiającego polegającej na opisanu w Rozdziale XVIII pkt 18.1.3.2 w ppkt. Rt. 4, Rt. 8., Rt. 9 oraz pkt 18.2.3.2 ppkt. Rt. 4, Rt. 9 Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej jako: "**SWZ**") kryteriów oceny ofert pn. „Ocena rozwiązań technicznych” w sposób (i) obiektywnie niepozwalający na dokonanie wyboru oferty, która przedstawiać będzie najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny, (ii) niejednoznaczny i niezrozumiały, (iii) niezwiązany i nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia; oraz (iv) prowadzący do naruszenia zasady uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców;
- 2) czynności Zamawiającego polegającej na opisanu w Załączniku nr 3a oraz Załączniku nr 3b do SWZ przedmiotu zamówienia w sposób (i) niejednoznaczny i niewyczerpujący, za pomocą niedostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, nie uwzględniając wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty; oraz (ii) naruszający zasadę uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców.

Zamawiającemu zarzucam naruszenie następujących przepisów:





- 1) **art. 239 ust. 2 ustawy Pzp, art. 240 ust. 1 ustawy Pzp, art. 241 ust. 1 ustawy Pzp oraz art. 16 pkt 1) oraz pkt 3) ustawy Pzp** poprzez opisanie w Rozdziale XVIII pkt 18.1.3.2 w ppkt. Rt. 4, Rt. 8., Rt. 9 oraz pkt 18.2.3.2 ppkt. Rt. 4, Rt. 9 SWZ kryteriów oceny ofert pn. „Ocena rozwiązań technicznych” w sposób (i) obiektywnie niepozwalający na dokonanie wyboru oferty, która przedstawiać będzie najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny, (ii) niejednoznaczny i niezrozumiały, (iii) niezwiązany i nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia; oraz (iv) prowadzący do naruszenia zasady uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców;
- 2) **art. 99 ust. 1, ust. 2 i ust. 4 ustawy Pzp, art. 16 pkt 1) oraz pkt 3) ustawy Pzp** poprzez opisanie w Załączniku nr 3a oraz Załączniku nr 3b do SWZ przedmiotu zamówienia w sposób (i) niejednoznaczny i niewyczerpujący, za pomocą niedostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, nie uwzględniając wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty; oraz (ii) naruszający zasadę uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców.

W związku z powyższym, w imieniu Odwołującego wnoszę o uwzględnienie Odwołania w całości i w konsekwencji nakazanie Zamawiającemu wprowadzenie zmiany SWZ w sposób wskazany w uzasadnieniu Odwołania.

Interes Odwołującego: Odwołujący jest podmiotem specjalizującym się w dostawie autobusów, który jest zainteresowany uzyskaniem przedmiotowego zamówienia. Odwołujący należy do grupy kapitałowej MAN, która jest wiodącym producentem autobusów spalinowych i elektrycznych w Europie. Odwołujący posiada zasoby techniczne, kadrowe oraz organizacyjne, aby wykonać zamówienie będące przedmiotem Postępowania.

W wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów wskazanych w *petitum* Odwołania, możliwość udziału Odwołującego w Postępowaniu jest ograniczona oraz uniemożliwia mu konkurowanie o uzyskanie zamówienia na równych i konkurencyjnych zasadach. Określone przez Zamawiającego kryteria oceny ofert oraz opis przedmiotu zamówienia nie prowadzą do wyboru oferty najkorzystniejszej ekonomicznie. Dodatkowo kryteria oceny ofert stawiają bowiem w uprzywilejowanej sytuacji konkurenta Odwołującego - Solaris Bus & Coach sp. z o.o., gdyż w sposób nadmierny i nieuzasadniony premiuje oferowane przez niego autobusy.

Termin na wniesienie odwołania: Ogłoszenie o zamówieniu oraz SWZ została opublikowana na platformie zakupowej Zamawiającego w dniu 24 stycznia 2025 r.:

Nazwa	Rozszerzenie	Rozmiar (kB)	Data publikacji	Źródło	Pobierz
ogłoszenie o zamówieniu.pdf	pdf	119.2	2025-01-24 11:36:00	Postępowanie	
SWZ i zał. wspólne.zip	zip	16538.95	2025-01-24 11:36:00	Postępowanie	
Załączniki dla części 1.zip	zip	3912.96	2025-01-24 11:36:00	Postępowanie	
Załączniki dla części 2.zip	zip	4043.03	2025-01-24 11:36:00	Postępowanie	

Dowód: ogłoszenie o zamówieniu – w załączeniu

W konsekwencji Odwołujący dochował określonego w ustawie Pzp terminu na złożenie Odwołania.

UZASADNIENIE

I. Niewłaściwe określenie kryteriów oceny ofert (*Zarzut nr 1*)

1. Zamawiający prowadzi Postępowanie pn. „Dostawa autobusów o napędzie spalinowym klasy MAXI i MEGA realizowaną w formie leasingu finansowego dla Miejskiego Zakładu Komunikacyjnego w Bielsku-Białej Sp. z o.o.” Zamówienie jest prowadzone z podziałem na dwie części.
2. Przedmiotem zamówienia w ramach części nr 1 oraz części nr 2 zamówienia jest dostawa realizowana w formie leasingu finansowego fabrycznie nowych, niskopodłogowych, niskoemisyjnych autobusów miejskich dla Zamawiającego klasy MAXI oraz MEGA.

3. Zamawiający w Rozdziale XVIII SWZ określił kryteria oceny ofert w ramach każdej z części zamówienia. Zamawiający opisując sposób oceny ofert w ramach kryterium „Ocena rozwiązań technicznych” pkt 18.1.3.2 w ppkt. Rt. 4, Rt. 8., Rt. 9 oraz pkt 18.2.3.2 ppkt. Rt. 4, Rt. 9 dopuścił się naruszenia ustawy Pzp.

Podkryterium – Pojemność skokowa silnika (Rt. 4)

4. Zamawiający wskazał, że w ramach zadania nr 1 będzie premiował pojemność skokową silnika. Ocen ofert ma odbywać się w następujący sposób:

Rt.4.	Pojemność skokowa silnika.	Od 7,5 dm ³ do 8,5 dm ³ .	10
	<u>Przedmiotowy środek dowodowy:</u>		
	Wykonawca na potwierdzenie deklarowanego rozwiązania technicznego ma obowiązek załączyć do oferty kartę katalogową lub dane katalogowe lub dokumentację techniczno-ruchową lub oświadczenie Wykonawcy	Od 8,6 dm ³ do 9,9 dm ³ .	5
		Od 10 dm ³ do 11 dm ³ .	0

5. Jednocześnie w ramach zadania nr 2 punkty będą przyznawane zgodnie z poniższym opisem:

Rt.4.	Pojemność skokowa silnika.	Powyżej 11 dm ³ (max. 12 dm ³).	10
	<u>Przedmiotowy środek dowodowy:</u>		
	Wykonawca na potwierdzenie deklarowanego rozwiązania technicznego ma obowiązek załączyć do oferty kartę katalogową lub dane katalogowe lub dokumentację techniczno-ruchową lub oświadczenie Wykonawcy	Od 10 dm ³ do 11 dm ³ .	5
		Poniżej 10 dm ³ (min. 9 dm ³).	0

Dowód: SWZ – w aktach Postępowania

6. W ocenie Odwołującego taki opis kryterium oceny ofert narusza przepisy wskazane jako podstawa prawna zarzutów Odwołania.
7. Zamawiający, określając parametry oceny ofert w zakresie pojemności skokowej silnika w części pierwszej oraz drugiej wprowadził kryteria, które nie są spójne. Skutkuje to brakiem obiektywnej oceny ofert oraz naruszeniem zasad uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców.
8. W zadaniu nr 1 w sposób nieuzasadniony preferowane są pojazdy z silnikami o mniejszej pojemności skokowej (7,5 dm³ do 8,5 dm³ - maksymalna liczba punktów), podczas gdy pojazdy z silnikami o większej pojemności otrzymują mniejszą liczbę punktów. W zadaniu nr 2 sytuacja jest natomiast odwrotna – najwyższa liczba punktów przyznawana jest pojazdom z silnikami o dużej pojemności skokowej (powyżej 11 dm³), natomiast silniki o mniejszej pojemności skokowej są oceniane mniej korzystnie.

9. Takie zróżnicowanie oceny wprowadza nieracjonalną preferencję dla pojazdów o sprzecznych parametrach technicznych, pomimo że oba rodzaje pojazdów będą eksploatowane w tych samych warunkach topograficznych i o tej samej intensywności pasażerów na terenie Bielska-Białej (z OPZ nie wynika jakoby pojazdy miały spełniać inne funkcje i być stosowane do innego rodzaju przejazdów). Zamawiający nie wykazał żadnego merytorycznego uzasadnienia dla takiego podziału oraz sposobu przyznawania punktów ofertom, co powinno budzić poważne wątpliwości, jeżeli chodzi o cel tego rodzaju preferencji.
10. Tak opisane kryteria faworyzują bowiem wykonawców, którzy nie produkują kompletnych autobusów z jednorodnymi silnikami, co oznacza preferencję dla producentów składających pojazdy z komponentów różnych firm (tzw. „składane autobusy”). Prowadzi to natomiast do zakłócenia uczciwej konkurencji i nierównego traktowania wykonawców, którzy oferują kompleksowe, zintegrowane pojazdy. Brak jest bowiem przejrzystych przesłanek uzasadniających zastosowanie takiej klasyfikacji, co będzie prowadzić do całkowicie arbitralnej oceny ofert przez Zamawiającego.
11. Brak jednolitej strategii wyboru pojemności silnika prowadzi do sytuacji, w której Zamawiający sztucznie premiuje określone rozwiązania techniczne, nie uwzględniając faktycznych wymagań eksploatacyjnych.
12. Tymczasem, zakup autobusów o różnych pojemnościach silników (czyli o bardzo dużej i bardzo małej mocy skokowej) w ramach jednej floty może istotnie utrudniać eksploatację. Większa różnorodność silników oznacza konieczność przechowywania większej liczby części zamiennych, co zwiększa koszty magazynowania. Obsługa techniczna staje się bardziej skomplikowana, bo mechanicy muszą znać specyfikę różnych silników. Czas napraw może się wydłużać, jeśli niektóre części są trudniej dostępne lub wymagają specjalistycznych narzędzi.
13. Różne silniki mogą mieć inne harmonogramy przeglądów i wymiany oleju, co komplikuje zarządzanie flotą i zwiększa liczbę przestojów. Trudniej zaplanować jednolite interwały serwisowe, co może prowadzić do częstszych przerw w dostępności pojazdów.
14. Jednocześnie, jeśli autobusy mają różne pojemności silników, mogą spełniać różne normy emisji (np. Euro 6), co wydatnie utrudnia jednolite zarządzanie flotą pod kątem ekologicznych regulacji.
15. Dodatkowo możliwość zaoferowania przez wykonawcę autobusów o tej samej pojemności silnika w obu zadaniach pozwoli na optymalizację ceny oferty, a tym samym zakup autobusów po bardziej atrakcyjnych cenach (m. in. poprzez efekt skali, rozłożenie kosztów produkcji na większą liczbę pojazdów). Dodatkowo, jeśli wszystkie autobusy będące w posiadaniu Zamawiającego będą mieć zbliżone spalanie, to Zamawiający będzie mógł prościej przewidzieć koszty paliwa i zoptymalizować jego zużycie.

16. Jeśli każdy autobus ma podobne osiągi to ułatwia ich przypisywanie do konkretnych linii i unikanie problemów związanych z niedostosowaniem mocy silnika do warunków drogowych. Jednolita flota autobusowa znacząco upraszcza zarządzanie, obniża koszty eksploatacyjne i serwisowe, ułatwia szkolenie kierowców oraz zapewnia lepszą efektywność operacyjną. To rozwiązanie, które przekłada się na stabilność działania firmy transportowej i lepszą jakość usług przewozowych.
17. Nie ulega zatem wątpliwości, że przyjęte przez Zamawiającego kryteria oceny ofert nie zostały dostosowane do obiektywnych i rzeczywistych potrzeb Zamawiającego.
18. Parametr pojemności skokowej silnika (Rt. 4) w jego obecnym kształcie jest zatem wyłącznie kryterium pozornym, które w rzeczywistości faworyzuje wykonawców nieposiadających własnej linii produkcyjnej silników lub nieoferujących jednorodnych rozwiązań w tym zakresie. Takie ukształtowanie warunków postępowania prowadzi do ograniczenia konkurencji oraz negatywnie wpływać na jakość całej dostawy. Jednocześnie stawia to w szczególnie niekorzystnej sytuacji wykonawców produkujących kompletne autobusy z własnymi jednostkami napędowymi.
19. Mając na względzie powyższe Odwołujący wnosi o zmianę odpowiednich fragmentów SWZ poprzez: usunięcie parametru Rt.4 jako kryterium oceny ofert w obu zadaniach lub ewentualnie zastąpienie tego kryterium innym kryterium odnoszącym się do aspektów jakościowych i technicznych oferowanego pojazdu, które pozwoli na obiektywną ocenę ofert.

Podkryterium - Klimatyzacja - dostęp do filtra osuszacza (Rt. 8)

20. Zamawiający wskazał, że w ramach zadania nr 1 będzie dokonywał oceny ofert w następujący sposób:

Rt.8.	Klimatyzacja - dostęp do filtra osuszacza. <i>Przedmiotowy środek dowodowy:</i>	Możliwość przeprowadzenia obsługi technicznych klimatyzacji od wewnątrz autobusu (bez konieczności wchodzenia na dach pojazdu), co najmniej w zakresie wymiany filtra osuszacza, filtrów parownika, dostępu do zaworów – rozprężonego, serwisowego, magnetycznego i bezpieczników klimatyzacji.	5
	<i>Wykonawca na potwierdzenie deklarowanego rozwiązania technicznego ma obowiązek załączyć do oferty szkic, rysunek techniczny lub dane prospektowe oferowanego autobusu lub oświadczenie Wykonawcy</i>	Brak takiej możliwości.	0

Dowód: SWZ – w aktach Postępowania

21. Taki opis kryterium oceny ofert narusza przepisy wskazane jako podstawa prawna zarzutów Odwołań.
22. Zamawiający w ramach podkryterium Rt. 8 premiuje bowiem tylko te pojazdy, w których obsługa techniczna klimatyzacji odbywa się wyłącznie od wewnątrz autobusu, bez konieczności wchodzenia na dach pojazdu. Takie wymaganie istotnie zawęży krąg

potencjalnych wykonawców, ponieważ w praktyce rynkowej znaczna większość producentów autobusów stosuje rozwiązania umożliwiające dostęp do elementów klimatyzacji z zewnątrz pojazdu (według wiedzy Odwołującego jedynym możliwym rozwiązaniem, które spełnia powyższe wymogi, jest klimatyzacja *Ebersprecher* montowana w autobusach Solaris).

23. Zamawiający nie akceptuje pojazdów, które mają fabrycznie wmontowaną klimatyzację. Zamawiający po raz kolejny premiuje pojazdy typu „*składak*” (nazwa potoczna / branżowa), czyli pojazdy producentów, którzy nie stosują własnych rozwiązań (przetestowanych i sprawdzonych przez producenta oferowanych autobusów). Odwołujący stosuje własne rozwiązania, bez korzystania z rozwiązań innych podmiotów.
24. Zgodnie z przyjętymi standardami serwisowania pojazdów transportu publicznego, wymiana filtra osuszacza i filtra parownika odbywa się okresowo, zazwyczaj 1 - 2 razy w roku, co nie generuje istotnych niedogodności eksploatacyjnych. Narzucenie wymogu dostępu do tych elementów wyłącznie od wewnątrz autobusu jest niestandardowe i w żaden sposób nie przekłada się na lepszą eksploatację pojazdu.
25. Wymóg Zamawiającego nie znajduje również uzasadnienia w dobrych praktykach eksploatacyjnych. Wymiana filtra osuszacza i parownika odbywa się bowiem rzadko, więc rzekome udogodnienie wynikające z obsługi od wewnątrz nie jest istotnym usprawnieniem. Co więcej, umiejscowienie elementów serwisowych wewnątrz pojazdu może skutkować dodatkowym hałasem, wzrostem temperatury w kabinie oraz ograniczeniem przestrzeni pasażerskiej.
26. Konieczność wejścia na dach nie oznacza jednak dodatkowych kosztów, gdyż standardowe procedury serwisowe i tak wymagają użycia odpowiedniego sprzętu (np. podnośników czy drabin będących na wyposażeniu każdego warsztatu serwisowego), a czas obsługi jest porównywalny.
27. Przeprowadzanie obsługi technicznej klimatyzacji od wewnątrz autobusu może natomiast prowadzić do: (i) zabrudzenia wnętrza pojazdu podczas serwisowania, (ii) konieczności demontażu elementów wykończeniowych kabiny, jak i (iii) podwyższonych kosztów serwisowania wynikających z konieczności angażowania dodatkowych zasobów.
28. Tymczasem, Zamawiający przyznaje maksymalną liczbę punktów za zastosowanie układu klimatyzacji umożliwiającego serwisowanie od wewnątrz, jednak nie doprecyzowuje, czy system klimatyzacji, w którym możliwy jest wyłącznie dostęp do zaworów (rozprężnego, serwisowego, magnetycznego i bezpieczników), również spełnia te kryteria. Taka interpretacja prowadzi natomiast do nierównego traktowania wykonawców oraz arbitralnej oceny ofert.

29. Producenci mogą oferować inne systemy ułatwiające serwis klimatyzacji (np. dłuższe interwały między wymianą filtrów, modułowe systemy ułatwiające szybki demontaż z zewnątrz). Punktowanie jednego konkretnego rozwiązania technologicznego ogranicza natomiast innowacyjność i konkurencyjność ofert.
30. Dostępność serwisowa klimatyzacji nie wpływa bezpośrednio na podstawowe funkcje autobusu, takie jak zużycie paliwa, komfort pasażerów, trwałość pojazdu czy bezpieczeństwo jazdy. Kryteria oceny powinny skupiać się na aspektach mających istotne znaczenie dla użytkownika końcowego, np. zużyciu energii, emisji spalin czy kosztach eksploatacyjnych. Celem kryteriów oceny ofert jest bowiem udzielenie zamówienia ofercie najkorzystniejszej ekonomicznie.
31. Mając na względzie powyższe Odwołujący wnosi o: usunięcie tego Podkryterium z kryteriów oceny ofert.

Podkryterium - Klimatyzacja - ilość czynnika chłodzącego potrzebna do pierwszego napełnienia układu klimatyzacji (Rt. 9.)

32. Zamawiający w ramach zadania nr 1 określił następujący sposób oceny ofert w ramach podkryterium „Klimatyzacja - ilość czynnika chłodzącego potrzebna do pierwszego napełnienia układu klimatyzacji”:

Rt.9.	Klimatyzacja – ilość czynnika chłodzącego potrzebna do pierwszego napełnienia układu klimatyzacji. <u>Przedmiotowy środek dowodowy:</u> Wykonawca na potwierdzenie deklarowanego rozwiązania technicznego ma obowiązek załączyć kartę katalogową lub dane katalogowe lub dokumentację techniczno-ruchową lub oświadczenie Wykonawcy	Poniżej 6 kg.	8
		Od 6 kg do 7 kg.	4
		Powyżej 7 kg.	0

33. Analogicznie oferty będą oceniane w ramach zadania nr 2:

Rt.9.	Klimatyzacja - ilość czynnika chłodzącego potrzebna do pierwszego napełnienia układu klimatyzacji. <u>Przedmiotowy środek dowodowy:</u> Wykonawca na potwierdzenie deklarowanego rozwiązania technicznego ma obowiązek załączyć do oferty kartę katalogową lub dane katalogowe lub dokumentację techniczno-ruchową lub oświadczenie Wykonawcy	poniżej 11,5 kg.	8
		Od 11,5 kg do 12 kg.	4
		powyżej 12 kg.	0

Dowód: SWZ – w aktach Postępowania

34. Taki opis kryterium oceny ofert narusza przepisy wskazane jako podstawa prawna zarzutów odwołania.
35. Parametr dotyczący ilości czynnika chłodzącego potrzebnego do pierwszego napełnienia układu klimatyzacji w obu zadaniach stanowi kryterium oceny ofert, które jedynie **pozornie** wpływa na ocenę jakości oferowanych pojazdów. Zamawiający wprowadził sztuczny podział w skali 1 kilograma, co nie znajduje uzasadnienia ani z ekonomicznego, ani z ekologicznego punktu widzenia.
36. Z **technologicznego punktu widzenia** różnice w ilości stosowanego czynnika chłodniczego w zakresie 1 kilograma nie wpływają w żaden istotny sposób na eksploatację pojazdów, ich efektywność energetyczną czy koszty utrzymania. Nie ma również żadnych racjonalnych przesłanek wskazujących, że taki podział w sposób obiektywny pozwala na ocenę przewagi jednego rozwiązania nad drugim. Kryterium to nie odnosi się do realnych walorów użytkowych czy innowacyjności rozwiązań klimatyzacyjnych, a jedynie prowadzi do nieuzasadnionego preferowania określonych rozwiązań technologicznych.
37. Parametr dotyczący ilości czynnika chłodzącego potrzebnego do pierwszego napełnienia układu klimatyzacji **nie ma istotnego wpływu na koszty eksploatacji autobusów**. Wartość ta odnosi się wyłącznie do początkowego napełnienia systemu klimatyzacji i nie przekłada się na częstotliwość serwisowania, zużycie energii ani efektywność chłodzenia pojazdu w trakcie jego użytkowania.
38. Koszty eksploatacji klimatyzacji wynikają głównie z takich czynników jak:
- efektywność energetyczna systemu klimatyzacyjnego – określana przez wydajność sprężarki i układu chłodzącego, a nie przez początkową ilość czynnika chłodniczego;
 - częstotliwość serwisowania i uzupełniania czynnika chłodniczego – zależy od jakości instalacji, szczelności układu oraz technologii jego wykonania, a nie od ilości czynnika użytej przy pierwszym napełnieniu;
 - koszty konserwacji i napraw – determinowane przez ogólną jakość systemu, jego komponenty i trwałość poszczególnych elementów.
39. Drobne różnice w początkowej ilości czynnika chłodniczego (np. o 1 kg) nie przekładają się więc w żaden funkcjonalny sposób na długoterminowe koszty eksploatacji pojazdu, a jedynie mogą wynikać z konstrukcyjnych różnic między poszczególnymi systemami klimatyzacyjnymi. Kryterium to nie odzwierciedla zatem rzeczywistych korzyści ekonomicznych dla zamawiającego i nie stanowi miarodajnego wskaźnika oceny jakości, ani efektywności autobusów.
40. Ilość czynnika chłodzącego potrzebna do **pierwszego napełnienia układu klimatyzacji** jest parametrem, który ma **jednorazowe znaczenie** – odnosi się wyłącznie do momentu

pierwszego uruchomienia klimatyzacji w autobusie. Po tym etapie ilość ta nie wpływa na codzienną eksploatację pojazdu ani na komfort pasażerów.

41. W praktyce, po pierwszym napełnieniu, czynnik chłodzący nie jest regularnie wymieniany – uzupełnia się go tylko w razie nieszczelności lub awarii systemu. Dobrze zaprojektowany i utrzymany układ klimatyzacji może pracować przez wiele lat bez konieczności ponownego uzupełniania czynnika.
42. Dlatego też wartość tego parametru nie ma żadnego istotnego wpływu na rzeczywistą eksploatację autobusów i obiektywnie nie powinna być kryterium oceny ofert. Uwzględnianie go w Postępowaniu prowadzi jedynie do sztucznego zawężenia konkurencji, bez żadnej realnej korzyści dla zamawiającego i przyszłych użytkowników pojazdów.
43. Ponadto, zastosowany podział punktowy prowadzi do skrajnego ograniczenia konkurencyjności postępowania. W praktyce powoduje on, że maksymalną liczbę punktów może otrzymać wyłącznie jeden wykonawca, którego oferta spełnia arbitralnie określone przez Zamawiającego kryteria. Jest to sprzeczne z zasadami uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności, a także narusza zasadę równego traktowania wykonawców, określoną w art. 16 ustawy Pzp.
44. Mniejsza konkurencyjność w postępowaniu prowadzi zazwyczaj do **wyższych cen ofertowych**, ponieważ firmy, które już na starcie uzyskują wyższą liczbę punktów, nie mają mniej presji na optymalizację kosztów. Zamawiający jest skłonny zapłacić więcej za dostawę autobusów w sytuacji, gdy spełniają one powyższe parametry, które pozostają bez znaczenia z uwagi na sposób i koszty eksploatacji. Takie rozwiązanie jest nielogiczne i prowadzi do nieefektywnego i nieracjonalnego wydatkowania środków publicznych.
45. Wprowadzone przez Zamawiającego kryterium oceniające oferty na podstawie ilości czynnika chłodzącego użytego do **pierwszego napełnienia układu klimatyzacji** nie ma istotnych walorów ekologicznych. Różnice w ilości czynnika chłodzącego na poziomie **1 kilograma** nie wpływają na rzeczywistą emisję gazów cieplarnianych, efektywność klimatyzacji ani na szeroko rozumiany ślad węglowy eksploatowanych pojazdów.
46. Obecnie w autobusach stosowane są różne rodzaje czynników chłodniczych, z których większość podlega regulacjom Unii Europejskiej, w tym rozporządzeniu *F-gazowemu* (EU 517/2014), ograniczającemu emisję fluorowanych gazów cieplarnianych. Kluczowe aspekty ekologiczne dotyczą rodzaju czynnika i jego wskaźnika GWP (*Global Warming Potential* – potencjał tworzenia efektu cieplarnianego), a nie samej ilości stosowanej substancji.
47. W przypadku większości czynników chłodniczych sam wzrost ilości o 1 kg nie oznacza większej emisji, jeśli system jest szczelny i nie ma wycieków. To właśnie szczelność układu i cykl życia czynnika chłodniczego mają największy wpływ na ekologię – a nie ilość użyta przy pierwszym napełnieniu.

48. Zamiast promować realnie ekologiczne rozwiązania (np. wybór autobusów z nowoczesnymi klimatyzacjami na CO₂ lub R134), kryterium to jedynie zawęża konkurencję do producentów oferujących systemy klimatyzacyjne mieszczące się w arbitralnie ustalonych progach ilościowych. Nie promuje to faktycznie ekologicznych technologii, a jedynie preferuje określonych producentów.
49. Zbiorniki na środek chłodzący są w pełni napełnione, dzięki czemu zamawiający nie ponosi niedogodności związanych z zakupem pełnej ilości czynnika chłodzącego.
50. Z tego względu Odwołujący wnosi o wykreślenie przedmiotowego kryterium z obu zadań, jako nieuzasadnionego i prowadzącego do ograniczenia konkurencyjności postępowania.

Naruszenie przepisów ustawy Pzp przez Zamawiającego

51. Art. 239 ust. 2 ustawy Pzp stanowi, że: „*Najkorzystniejsza oferta to oferta przedstawiająca najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny lub kosztu lub oferta z najniższą ceną lub kosztem.*”
52. Przepis art. 240 ust. 1 ustawy Pzp brzmi: „*Zamawiający opisuje kryteria oceny ofert w sposób jednoznaczny i zrozumiały.*”
53. Z kolei art. 241 ust. 1 ustawy Pzp: „*Kryteria oceny ofert muszą być związane z przedmiotem zamówienia.*”
54. Jak wskazuje się w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej:
„*Zamawiający, formułując kryteria oceny ofert, ma prawo wskazywać na pożądane przez siebie rozwiązania techniczne, jeżeli rozwiązania te mogą prowadzić do pozyskania lepszego produktu.*” (KIO 1110/23)
55. Jak również:
„*Z przepisów art. 241 ust. 1 i 2 p.z.p. wynika, że kryterium oceny ofert może dotyczyć różnych aspektów zamówienia, jednak w przypadku kryterium jakościowego dotyczącego organizacji, kwalifikacji zawodowych i doświadczenia osób wyznaczonych do realizacji zamówienia, (opisanego we wskazanym art. 242 ust. 2 pkt 5 p.z.p.) jego zastosowanie wymaga wykazania, że ma - tak jak w tym przypadku robót budowlanych - znaczący wpływ na jakość wykonania zamówienia.*” (KIO 561/23)
56. Oraz:
„*Zamawiający kierując się specyfiką zamówienia oraz potrzebą uzyskania zamówienia na jak najkorzystniejszych warunkach powinien starannie rozważyć czy ograniczyć kryteria oceny ofert tylko do parametru ceny czy uwzględnić również inne elementy, które mogą mieć wpływ na otrzymanie końcowego produktu. Dobór takich kryteriów*”

powinien pozostać w związku z przedmiotem zamówienia oraz być proporcjonalny i uwzględniać specyfikę zamówienia.” (KIO 627/14)

57. Zamawiający w Rozdziale XVIII pkt 18.1.3.2 ppkt. Rt. 4, Rt. 8, Rt. 9 oraz pkt 18.2.3.2 ppkt Rt. 4, Rt. 9 SWZ określił kryteria oceny ofert w sposób, który nie pozwala na wybór oferty przedstawiającej najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny, co jest niezgodne z art. 239 ust. 2 Pzp. Kryteria te nie są bowiem obiektywnie powiązane z rzeczywistymi potrzebami zamówienia, co prowadzi do wyboru oferty nieoptymalnej pod względem jakości i ceny. Opis kryteriów oceny ofert jest niejednoznaczny i niezrozumiały, co narusza art. 240 ust. 1 Pzp. Brak precyzyjnych definicji i jasnych wymagań uniemożliwia wykonawcom przygotowanie ofert zgodnych z oczekiwaniami Zamawiającego oraz utrudnia obiektywną ocenę złożonych ofert.
58. Kryteria oceny ofert nie są również bezpośrednio związane z przedmiotem zamówienia, co jest sprzeczne z art. 241 ust. 1 Pzp. Wymagania dotyczące określonych parametrów technicznych, takich jak pojemność skokowa silnika, nie mają uzasadnienia w kontekście obiektywnych potrzeb Zamawiającego i nie wpływają na efektywność realizacji zamówienia.
59. Przyjęte kryteria oceny ofert naruszają zasady uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności określone w art. 16 pkt 1 i 3 Pzp. Preferowanie określonych rozwiązań technicznych bez merytorycznego uzasadnienia, faworyzuje niektórych wykonawców, dyskryminując innych, co prowadzi do nierównego traktowania podmiotów ubiegających się o zamówienie.
60. W związku z powyższym Odwołujący wnosi o zmianę kryteriów oceny ofert w Rozdziale XVIII pkt 18.1.3.2 ppkt Rt. 4, Rt. 8, Rt. 9 oraz pkt 18.2.3.2 ppkt Rt.4, Rt. 9 SWZ w sposób opisany powyżej.

II. Opis przedmiotu zamówienia – Silnik

61. W załączniku nr 3a do SWZ pn. *Wymagania techniczne dla autobusów klasy MAXI* w pkt 2.1 ppkt v) określono wymagania względem silników zamawianych autobusów w ramach zadania nr 1:

Opis parametrów	Zakres wymagań, określony przez Zamawiającego, który muszą spełniać autobusy
1	2
2. Układ napędowy.	
2.1. Silnik:	v) końcówka rury wydechowej musi być zainstalowana w górnej części nadwozia, z lewej strony, w obrębie tylnej ściany nadwozia,

62. W pkt 2.1 ppkt v) Załącznika nr 3b do SWZ określono takie samo wymaganie dotyczące silników zamawianych w ramach zadania nr 2.

63. Określony wymóg dotyczący umiejscowienia końcówki rury wydechowej w górnej części nadwozia, z lewej strony, w obrysie tylnej ściany nadwozia, jest rozwiązaniem, które **było stosowane w przeszłości**. Obecnie nie znajduje natomiast technicznego ani ekologicznego uzasadnienia. W starszych pojazdach użytkowych stosowano wylot spalin w górnej części nadwozia, aby unikać zadymienia w pobliżu pojazdu, szczególnie w kontekście starszych norm emisji, które powodowały większą ilość sadzy i zapachowych spalin.
64. Współczesne normy emisji spalin, w tym obowiązująca norma Euro 6e, są najbardziej restrykcyjne w historii, co znacząco ogranicza ilość emitowanych substancji szkodliwych.
65. Nowoczesne układy wydechowe skutecznie redukują emisję i eliminują uciążliwość spalin, przez co kierunek ich wylotu nie ma wpływu na bezpieczeństwo użytkowników pojazdu ani na środowisko.
66. Wylot spalin w dolnej części pojazdu skraca długość układu wydechowego, co zmniejsza straty ciśnienia i poprawia efektywność pracy silnika. Dłuższy układ, prowadzący spaliny ku górze, zwiększa masę pojazdu, komplikuje konstrukcję i może generować dodatkowe straty energii.
67. Wylot skierowany ku górze, szczególnie w obszarze tylnej ściany nadwozia, może powodować nagrzewanie elementów konstrukcyjnych i zabudowy, co może być niekorzystne dla trwałości materiałów oraz komfortu pasażerów. Wylot skierowany w dół pozwala natomiast na szybsze rozpraszanie ciepła i eliminuje ryzyko nagrzewania nadwozia lub elementów dodatkowego wyposażenia.
68. Przy niskiej emisji szkodliwych substancji (jak w nowoczesnych jednostkach spełniających Euro 6e), kierunek wylotu spalin nie wpływa na jakość powietrza wokół pojazdu. Wylot w dolnej części powoduje, że spaliny szybciej mieszają się z powietrzem przy gruncie, eliminując efekt skupionego strumienia gazów unoszących się ku górze.
69. Układy prowadzące spaliny ku górze wymagają dodatkowych elementów mocujących i termoizolacyjnych, co zwiększa koszty eksploatacji i może generować dodatkowe punkty awaryjne. Krótsza rura wydechowa w dolnej części pojazdu oznacza przy tym mniej elementów narażonych na uszkodzenia mechaniczne i korozję.
70. Wylot spalin poprzez dach lub w kierunku ziemi nie powoduje natomiast negatywnych skutków środowiskowych ani użytkowych. Co więcej, skrócenie drogi wylotu spalin poprawia efektywność układu wydechowego, zmniejsza jego masę oraz eliminuje ryzyko przegrzewania innych elementów pojazdu.
71. Z punktu widzenia użytkowników – pasażerów rura umiejscowiona w dolnej części autobusu jest korzystniejszym rozwiązaniem. Pozwoli na uniknięcie wdychania oparów silnikowych oraz osadzania się zanieczyszczeń.

72. Dodatkowo, umiejscowienie końcówki rury wydechowej w dolnej części nadwozia pozwala na optymalne odprowadzanie spalin bez negatywnego wpływu na pozostałe komponenty pojazdu. Ponieważ końcówka rury nie wystaje poza bryłę podwozia, nie stwarza ryzyka uszkodzeń mechanicznych ani nie nagrzewa innych elementów zabudowy pojazdu. Co więcej, krótsza droga wylotu spalin redukuje straty ciśnienia w układzie wydechowym, co pozytywnie wpływa na wydajność silnika oraz ogranicza konieczność stosowania dodatkowych elementów konstrukcyjnych, zwiększających masę i koszty eksploatacji pojazdu.
73. Nowoczesne technologie pozwalają na równorzędne i bardziej efektywne rozwiązania, które nie tylko spełniają normy ekologiczne, ale również poprawiają funkcjonalność i eksploatację pojazdów.
74. Zamawiający zatem na gruncie niniejszego Postępowania premiuje rozwiązania, które nie są już powszechnie stosowane przez producentów autobusów. Zamawiający preferuje przestarzałe technologie, od których producenci odchodzą przy organizacji procesów produkcyjnych. Opis przedmiotu zamówienia pozbawiony jest zatem racjonalnego uzasadnienia w tym zakresie.
75. Odwołujący wnosi o zmianę pkt 2.1 ppkt v) Załącznika 3a oraz Załącznika 3b SWZ poprzez:
- a. wykreślenie tego wymogu z SWZ; lub
 - b. nadanie mu brzmienia: „końcówka rury wydechowej musi być zainstalowana w górnej **lub** dolnej części nadwozia, z lewej strony, w obrysie tylnej ściany nadwozia.”
76. Dopuszczenie alternatywnego rozwiązania, jakim jest wylot spalin w dolnej części nadwozia, jest rozwiązaniem równie efektywnym i powszechnie stosowanym w nowoczesnych pojazdach.
77. Z tych względów proponowana zmiana SWZ polegająca na dopuszczeniu obu rozwiązań – wylotu w górnej lub dolnej części nadwozia – zapewnia większą konkurencyjność postępowania, nie obniżając jakości i funkcjonalności pojazdu. W związku z tym wnioskujemy o modyfikację treści SWZ w tym zakresie.
78. Zgodnie z art. 99 ust. 1, 2 i 4 ustawy Pzp przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty. Zamawiający określa w opisie przedmiotu zamówienia wymagane cechy dostaw, usług lub robót budowlanych. Przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję.

79. Art. 16 pkt 1 i 3 ustawy Pzp stanowi, że Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców oraz proporcjonalny.
80. Jak wskazuje się w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej:
- „Pod pojęciem uzasadnionych potrzeb zamawiającego należy rozumieć pewne oczekiwania zamawiającego odnoszące się do nabywanego dobra, których spełnienie pozwoli na uzyskanie określonych efektów.*
- Dla wykazania naruszenia art. 99 ust. 4 p.z.p. wystarczające jest uprawdopodobnienie możliwości wystąpienia zakłócenia uczciwej konkurencji, a nie jej udowodnienie.” (KIO 603/23)*
81. Przedmiot zamówienia powinien być opisany w sposób, który umożliwia dostęp do postępowania szerokiemu gronu potencjalnych wykonawców, a nie faworyzuje podmioty korzystające z technologii uznawanej za przestarzałą. Wymaganie zastosowania technologii, która nie odpowiada aktualnym standardom rynkowym, może wykluczyć nowoczesne i efektywniejsze rozwiązania, które byłyby korzystniejsze dla Zamawiającego zarówno pod względem jakości, jak i kosztów eksploatacji.
82. Zastosowanie technologii, która jest przestarzała i mniej efektywna, może prowadzić do niegospodarnego wydatkowania środków publicznych, co stanowi naruszenie art. 44 ust. 3 ustawy o finansach publicznych, który stanowi, że wydatki publiczne powinny być dokonywane: celowo i oszczędnie oraz z zachowaniem zasady optymalnego doboru metod i środków służących osiągnięciu założonych celów.
83. Przyjęcie nowoczesnej technologii może obniżyć koszty eksploatacyjne, poprawić wydajność oraz zwiększyć trwałość i niezawodność przedmiotu zamówienia, co stanowi bardziej racjonalne i ekonomiczne rozwiązanie.
84. Nowoczesne układy wydechowe są projektowane zgodnie z aktualnymi normami emisji spalin (Euro VI) i bezpieczeństwa, a ich umiejscowienie w tylnej górnej części nadwozia może prowadzić do nieefektywnego odprowadzania spalin oraz zwiększonego ryzyka ich przedostawania się do przestrzeni pasażerskiej lub obszaru przystankowego. Współczesne rozwiązania stosują niskopoziomowe systemy wydechowe, które minimalizują emisję ciepła i spalin w kierunku przestrzeni użytkowej oraz poprawiają aerodynamikę i efektywność spalania.
85. Wnioskowana przez Odwołującego zmiana SWZ umożliwi szerokiemu gronu wykonawców przedstawienie ofert zgodnych z aktualnymi normami i standardami, zwiększy efektywność eksploatacyjną pojazdów oraz zapewni uczciwą konkurencję w postępowaniu.
86. Mając na względzie powyższe Odwołujący wnosi jak na wstępie.

* * *

Odwołujący wskazuje przy tym, że uwzględnienie przez Zamawiającego całości zarzutów niniejszego odwołania stosownie do art. 522 ust. 2 ustawy Pzp przed otwarciem rozprawy, umożliwi usunięcie występującej wady Postępowania, a KIO będzie uprawniona do umorzenia postępowania odwoławczego. Zamawiający, zgodnie z § 7 ust. 1 pkt 2 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania nie będzie zaś obciążony kosztami postępowania odwoławczego. Zasadne byłoby więc uwzględnienie zarzutów niniejszego odwołania przez Zamawiającego w całości w odpowiedzi na odwołanie, jeszcze zanim KIO merytorycznie rozpatrzy sprawę na rozprawie.

* * *

Mając na względzie powyższe wnoszę jak na wstępie.

Paulina Sawicka, adwokat

Załączniki:

- 1) ogłoszenie o zamówieniu;
- 2) pełnomocnictwo od Odwołującego do wniesienia odwołania;
- 3) odpis z KRS dla Odwołującego;
- 4) dowód uiszczenia wpisu od odwołania;
- 5) dowód przekazania kopii odwołania Zamawiającemu.