

Żukowo, dnia 5 czerwca 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 pierwotnego ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej: 260139-2025, OJ S 78/2025 22/04/2025, data publikacji: 22.04.2025, dalej jako „Ogłoszenie o zamówieniu” lub „Ogłoszenie”

Zmiana Specyfikacji warunków zamówienia będąca przedmiotem Odwołania, data publikacji na stronie postępowania na platformie Zakupowej Zamawiającego <https://platformazakupowa.pl/pn/tczew>: 30.05.2025, dalej jako „Zmiana SWZ” lub „Zmiana Specyfikacji warunków zamówienia”

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 spółka Przewozy Autobusowe GRYF spółka z o. o. (w załączeniu wydruk odpowiadający odpisowi z KRS Odwołującego), na podstawie art. 513 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. 2024 poz. 1320), dalej jako „Ustawa” lub „PZP”, niniejszym wnoszę odwołanie na czynności Zamawiającego podjęte w ramach Zamówienia, co do zmienionej specyfikacji warunków zamówienia z dnia 30 maja 2025 r., w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 1320) pn. „Świadczenie usług przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego dla potrzeb komunikacji miejskiej w Tczewie”.

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

Zmiana Specyfikacji warunków zamówienia została opublikowana w dniu 30.05.2025 r. na stronie prowadzonego Postępowania na platformie zakupowej <https://platformazakupowa.pl/pn/tczew>.

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

1. Dopuszczenie, wbrew dotychczasowemu brzmieniu pkt. 12.1 dokumentu “Zasady świadczenia usług oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem usług” (Załącznik nr 1 do OPZ), dalej jako “Zasady świadczenia usług” lub “Zasady”, do stosowania “kart drogowych w postaci elektronicznej w aplikacji”, to jest w rzeczywistości modyfikację pkt. 12.1 Zasad świadczenia usług, bez określenia jakiegokolwiek minimalnego poziomu zabezpieczenia integralności i możliwości weryfikacji danych umieszczanych przez wykonawcę w tychże elektronicznych “kartach drogowych w aplikacji”, w sposób niejednoznaczny i bez uwzględnienia wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty, bezpodstawnie różnicując sytuację wykonawców stosujących tradycyjne (papierowe) karty drogowo oraz “karty drogowo w postaci elektronicznej w aplikacji”, co nieproporcjonalnie i bezzasadnie ogranicza konkurencję w niniejszym postępowaniu oraz uniemożliwia właściwe skalkulowanie oferty,
2. Modyfikacja (jak wykazano wyżej) pkt. 12.1 “Zasad świadczenia usług” przez dopuszczenie wyłącznie dwóch form prowadzenia dokumentacji: tradycyjnych kart papierowych (jak dotychczas) i “kart drogowych w postaci elektronicznej w aplikacji” bez dopuszczenia prowadzenia “kart drogowych w postaci elektronicznej” w innej formie niż “w aplikacji”, co

nieproporcjonalnie i bezzasadnie ogranicza konkurencję w niniejszym postępowaniu oraz uniemożliwia właściwe skalkulowanie ceny,

3. Modyfikacja pkt. 12.1 i 12.4 Zasad świadczenia usług oraz pkt. 3.1. ppkt 6 lit. a, pkt. 3.1 ppkt. 15, pkt. 3.2. ppkt 9.1 i pkt. 4.5 Załącznika nr 2 do OPZ Parametry techniczno-użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług, dalej jako "Parametry", która to modyfikacja, wraz z pozostałymi postanowieniami dokumentów postępowania drastycznie ograniczają grono wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w Postępowaniu do de facto jednego, co radykalnie ogranicza konkurencję, w rzeczywistości całkowicie ją eliminując.

Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

1. Art. 16 pkt. 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 Ustawy PZP poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w zakresie obowiązku prowadzenia kart drogowych "w formie elektronicznej w aplikacji" za pomocą niedostatecznie dokładnych określeń, bez uwzględnienia wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie ofert, to jest w sposób w sposób niejednoznaczny, nieproporcjonalny i uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty, niezapewniający najlepszej jakości usług oraz niezapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i różnicujący traktowanie wykonawców
2. Art. 16 pkt. 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 Ustawy PZP poprzez niedopuszczenie prowadzenia kart drogowych w formie elektronicznej w inny sposób niż "w aplikacji", to jest za pomocą niedostatecznie dokładnych określeń, bez uwzględnienia wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie ofert, to jest w sposób w sposób niejednoznaczny, nieproporcjonalny i uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty, niezapewniający najlepszej jakości usług oraz niezapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i różnicujący traktowanie wykonawców
3. Art. 16 pkt. 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 99 ust. 1 i 2 Ustawy PZP poprzez ukształtowanie, Zmianach SWZ wprowadzonych 30 maja 2025 r. (modyfikacji pkt. 12.1 i 12.4 Zasad świadczenia usług oraz pkt. 3.1. ppkt 6 lit. a, pkt. 3.1 ppkt. 15, pkt. 3.2. ppkt 9.1 i pkt. 4.5 Parametrów), całości warunków postępowania i określenia przedmiotu zamówienia w sposób drastycznie ograniczający 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 i 2. Alternatywnie:

- a) dokonanie zmiany pkt. 12.1 i 12.3 Parametrów poprzez przywrócenie ich pierwotnej treści, tj. jednoznaczne wskazanie, że karty drogowe mają istnieć i być okazywane w formie fizycznej (tradycyjnej, papierowej):

„12.1. Kierowca pojazdu powinien posiadać fizycznie istniejącą, numerowaną kartę drogową w postaci wydruku papierowego, służącą do rejestrowania rzeczywistego czasu i przebiegu pracy kierowcy i pojazdu”

(...)

„12.3. Upoważnione przez Organizatora osoby, prowadzące kontrole, mają prawo żądać okazania fizycznie istniejącej, numerowanej karty drogowej w postaci wydruku papierowego, w celu odnotowania uchybień stwierdzonych w czasie kontroli prowadzonej w pojeździe.”, albo:

- b) zmianę brzmienia zmienionego pkt. 12 Parametrów poprzez zastąpienie dotychczasowej treści pkt. 12.1 na następujące wraz z dodaniem po nim następującej treści Parametrów:

„12.1. Kierowca pojazdu powinien posiadać tradycyjną (papierową) numerowaną kartę drogową lub posiadać nieprzerwany dostęp do numerowanej karty drogowej w formie elektronicznej, służących do rejestrowania rzeczywistego czasu i przebiegu pracy kierowcy i pojazdu.

12.1a. W przypadku prowadzenia kart drogowych w formie elektronicznej, system elektroniczny powinien zapewniać:

- 1) kontrolę dostępu do kart drogowych poprzez umożliwienie wprowadzania danych i ich modyfikacji wyłącznie uprawnionym użytkownikom posiadającym indywidualny login i hasło,
- 2) wydawanie (przekazywanie) kart drogowych przez przełożonego kierowców lub inną, jednoznacznie wskazaną osobę, najpóźniej w momencie rozpoczęcia obsługi zadania przewozowego przez danego kierowcę i pojazd; data i godzina wydania (przekazania) karty drogowej rejestrowana jest w systemie w sposób uniemożliwiający jej późniejszą modyfikację (znaczona czasem),
- 2) uniemożliwienie dokonywania modyfikacji kart drogowych po ich wydaniu (przekazaniu) przez osoby inne niż kierowca oraz osoby upoważnione przez Organizatora, prowadzące kontrolę,

- 3) zdanie karty drogowej (uniemożliwienie dokonywania modyfikacji kart drogowych przez kierowcę) w ciągu maksimum jednej godziny od zakończenia obsługi zadania przewozowego przez danego kierowcę i pojazd; data i godzina zdania karty drogowej rejestrowana jest w systemie w sposób uniemożliwiający jej późniejszą modyfikację (znaczona czasem),
 - 4) automatyczne przekazywanie karty drogowej dyspozytorowi Operatora nie rzadziej niż raz dziennie, w ciągu maksimum jednej godziny od zakończenia obsługi zadania przewozowego przez danego kierowcę i pojazd;
 - 5) rejestrację wszelkich czynności dokonywanych przez któregolwiek z użytkowników w związku z posługiwaniem się kartą drogową w sposób trwały, uniemożliwiający dokonywanie jakichkolwiek czynności bez rejestracji użytkownika, daty i godziny lub z możliwością modyfikacji ww. danych później,
 - 6) obsługę karty drogowej, w szczególności w zakresie okazania karty drogowej, w celu odnotowania uchybień stwierdzonych w czasie kontroli prowadzonej w pojeździe odnotowania uchybień, o którym mowa w pkt. 12.3., na ekranie dotykowym o przekątnej minimum 7",
 - 7) pola do odnotowywania uchybień powinny znajdować się przy każdym kursie oraz dodatkowo w odniesieniu do całości karty drogowej i umożliwiać wprowadzenie minimum 1,000 znaków w każdym. Pole przeznaczone do odnotowywania uchybień w odniesieniu do całości karty drogowej powinno umożliwiać wprowadzenie szkiców, rysunków o dowolnym kształcie i rozmiarze.
 - 8) automatyczne wykonywanie kopii karty drogowej na serwerze, do którego dostęp udzielony zostanie Organizatorowi, conajmniej raz dziennie.
- 12.1b. Operator przekaze opis i schematy działania oprogramowania służącego do obsługi kart drogowych w formie elektronicznej oraz opis sposobów zabezpieczenia danych przed nieuprawnioną ingerencją Organizatorowi w terminie conajmniej 30 dni przed rozpoczęciem jego stosowania lub przed jego modyfikacją. Do czasu akceptacji ww. dokumentów przez Organizatora, Operator zobowiązany jest do stosowania tradycyjnych (papierowych) kart drogowych, względnie stosowania dotychczasowej wersji oprogramowania i sposobu zabezpieczenia danych przed nieuprawnioną ingerencją."

Ad. 3. Alternatywnie:

- a) usunięcie kryterium jakościowego (Wt) w całości (zmieniony Punkt 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ) i nadanie kryterium ceny wagi 100%;

albo

b) usunięcie dotychczasowego kryterium jakościowego (Wt) i zastąpienie go kryterium: „Zgodność z identyfikacją wizualną Zamawiającego (Z)” poprzez zmianę treści Punktu 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ i odpowiednio postanowień Ogłoszenia i innych postanowień dokumentów postępowania na następującą:

SWZ:

„14.1. Przy wyborze oferty najkorzystniejszej, Zamawiający będzie się kierował następującymi kryteriami:

*1) **cena wykonania zamówienia - 60 pkt***

*2) **zgodność z identyfikacją wizualną Zamawiającego - 40 pkt***

Z tytułu niniejszych kryteriów maksymalna liczba punktów, które może otrzymać Wykonawca wynosi 100 pkt. Za ofertę najwyżej ocenioną zostanie uznana oferta zawierająca najkorzystniejszy bilans punktów uzyskanych w powyższych kryteriach.

“14.2. ppkt. 2 Kryterium „Zgodność z identyfikacją wizualną Zamawiającego” (Z) - będzie rozpatrywane na podstawie oświadczenia złożonego przez Wykonawcę na Formularzu oferty dotyczącego zgodności z identyfikacją wizualną Gminy Miasta Tczew taboru przeznaczonego do realizacji zamówienia na planowany dzień rozpoczęcia świadczenia usługi.

Punkty zostaną przyznane zgodnie z poniższym schematem:

a) każdy pojazd z zewnętrzną identyfikacją wizualną (schematem malowania) zgodnym ze schematem przedstawionym przez Zamawiającego – 0,66 pkt.

Punkty przyznane zostaną jako iloczyn liczby pojazdów z zewnętrzną identyfikacją wizualną (schematem malowania) zgodnym ze schematem przedstawionym przez Zamawiającego oraz wartości 0,66 pkt. W przypadku zaoferowania całości taboru z zewnętrzną identyfikacją wizualną (schematem malowania) zgodnym ze schematem przedstawionym przez Zamawiającego przyznaje się 20 pktów.

b) każdy pojazd wyposażony w tapicerkę jednolitą dla całego autobusu, bez logotypów, herbów ani identyfikacji graficznej innych miast lub organizatorów komunikacji – 0,66 pkt.

Punkty przyznane zostaną jako iloczyn liczby pojazdów wyposażonych w tapicerkę jednolitą dla całego autobusu, bez logotypów, herbów ani identyfikacji graficznej innych miast lub organizatorów komunikacji oraz wartości 0,66 pkt. W przypadku zaoferowania całości taboru z tapicerką jednolitą dla całego autobusu, bez logotypów, herbów ani identyfikacji graficznej innych miast lub organizatorów komunikacji przyznaje się 20 pktów

Liczba pojazdów zostanie określony na podstawie deklaracji Wykonawcy zawartej w ofercie. W przypadku, gdy Wykonawca na Formularzu oferty w pkt 2 nie wskaże liczby pojazdów spełniających ww. kryteria, oferta otrzyma 0 punktów w tym kryterium.

Najkorzystniejsza oferta w odniesieniu do tego kryterium może uzyskać maksimum 40 punktów.

14.3 *W celu wyboru oferty najkorzystniejszej, Zamawiający posługiwać się będzie następującym wzorem:*

$$W = C + Z$$

gdzie W - Wynik oceny,

C – liczba punktów w kryterium „Cena”,

Z – liczba punktów w kryterium „Zgodność z identyfikacją wizualną Zamawiającego”.

Zamawiający udzieli zamówienia temu Wykonawcy, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą, tj. otrzyma w sumie najwyższą ilość punktów.

Maksymalna ilość punktów, jaką może zdobyć Wykonawca uwzględniając wszystkie kryteria oceny ofert wynosi 100 pkt.

Ocena, porównanie i wybór najkorzystniejszej oferty zostanie dokonana na podstawie ustalonych kryteriów, o których mowa wyżej.”;

oraz odpowiednią modyfikację pozostałych dokumentów postępowania.

albo

c) zmianę brzmienia zmienionego Punktu 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert poprzez nadanie mu następującej treści oraz odpowiednią modyfikację pozostałych dokumentów postępowania:

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

Punkty zostaną przyznane zgodnie z poniższym schematem:

a) średni rok pierwszej rejestracji taboru 2005,00 – 2005,09 – 0 pkt,

b) średni rok pierwszej rejestracji taboru między 2005,10 a 2005,19 – 10 pkt

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

c) powyżej 2006,70 – 40 pkt

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

oraz odpowiednią modyfikację pozostałych dokumentów postępowania.

Odwołujący uiszczył wpis od Odwołania w całości.

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

Odwołanie wnoszone jest w dniu 9 czerwca 2025 r., tj. w terminie 10 dni od publikacji zmienionego Ogłoszenia o zamówieniu i zmienionych dokumentów postępowania.

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

UZASADNIENIE

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

postępowania przez Zamawiającego poprzez fragmentaryczne modyfikacje dokumentów postępowania. Dotychczasowe odwołania:

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

Okoliczność bezsporna

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

Okoliczność bezsporna

Odwołujący nie skorzystał ze środków ochrony prawnej w odniesieniu do pierwotnego brzmienia Ogłoszenia i SWZ w stosunku do tego postanowienia, niemniej, Odwołujący ponownie wskazuje tę okoliczność w niniejszym piśmie, w celu umożliwienia Zamawiającemu odpowiedniej reakcji, umożliwiającej Odwołującemu (i innym wykonawcom) złożenie oferty nieobciążonej ryzykiem unieważnienia postępowania lub zawarcia umowy niezgodnej z prawem oraz, w przypadku wybrania jego oferty, możliwości realizacji umowy w sposób niebudzący wątpliwości co do zakresu obowiązków stron.

Okoliczność bezsporna

W treści Odwołania III, sporządzonego 29 maja 2025 r., Odwołujący trafnie przewidział dalsze modyfikowanie dokumentów postępowania przez Zamawiającego oraz konieczność złożenia w postępowaniu kolejnych odwołań (odwołania). Dotychczasowy sposób prowadzenia postępowania przez Zamawiającego powodował bowiem powstawanie wielu terminów do złożenia odwołań na poszczególne jego czynności.

Odwołujący wskazał także w Odwołaniu III, że z uwagi na powyższe, w trosce o ekonomię procesową, iż „celowym może być wstrzymanie się przez Izbę z rozpatrzeniem niniejszego Odwołania (III) conajmniej do czasu opublikowania przez Zamawiającego odpowiedzi na pytania (wnioski o modyfikację dokumentów postępowania) skierowane przez innych wykonawców. Umożliwiłoby to rostrzygnięcie jednocześnie co do wszystkich, obecnych i potencjalnych, zarzutów wykonawców.”

Odwołującemu, na dzień sporządzenia niniejszego Odwołania nie jest znany termin rozprawy ani sygnatura postępowania prowadzonego w wyniku złożenia poprzedniego odwołania (III).

Okoliczność bezsporna

Ad. 1 i 2

Do dnia 30 maja 2025 r. Zamawiający jednoznacznie wskazywał w treści punktów 12.1 i 12.3 Zasad świadczenia usług, że karty drogowe stosowane przez Operatora w trakcie realizacji usług mają istnieć i być okazywane w formie fizycznej (tradycyjnej, papierowej). Wynikało to wprost w wykładni językowej sformułowań używanych przez Zamawiającego, przykładowo:

- „(...) kierowca powinien **posiadać** kartę drogową (...)” - nie: „(...) kierowca powinien mieć dostęp do karty drogowej (...)” czy „(...) kierowca powinien posługiwać się kartą drogową (...)”

– „ (...) mają prawo żądać okazania karty drogowej, w celu odnotowania uchybień (...)” – nie: “(...) mają prawo żądać dostępu do karty drogowej w sposób umożliwiający odnotowywanie uchybień (...)” – istniała tu jednoznacznie możliwość dokonania wpisu w okazany dokument

Okoliczność bezsporna

Dnia 30 maja 2025 r., w wyniku odpowiedzi na pytanie nr 4 wniesione w postępowaniu, Zamawiający zmodyfikował treść punktu 12.1 Zasad świadczenia usług poprzez dopuszczenie „używania kart drogowych w formie elektronicznej w aplikacji” bez stawiania jakichkolwiek warunków dotyczących funkcjonowania takiej dokumentacji.

Okoliczność bezsporna

Zamawiający tym samym różnicuje sytuację wykonawców posługujących się tradycyjnymi kartami drogowymi, co do których przyjęte są w branży komunikacji miejskiej standardy postępowania, z wykonawcami posługującymi się kartami drogowymi w formie elektronicznej w aplikacji. Standardem postępowania z kartą drogową tradycyjną (papierową) jest m.in. wydruk tej karty, podpisywanie jej przez osoby wprowadzające jakiegokolwiek wpisy, archiwizacja na okres wymagany przepisami odrębnymi dotyczącymi czasu pracy kierowców (wykraczającymi poza okres umowy) czy możliwość choćby szczątkowej weryfikacji, czy wpis został wykonany poprzez osobę uprawnioną poprzez możliwość porównania charakteru pisma użytego w poszczególnych wpisach.

Okoliczność bezsporna

Tymczasem dla formy elektronicznej, Zamawiający nie przewidział jakichkolwiek wymogów dot. minimalnego poziomu zabezpieczenia integralności i możliwości weryfikacji danych umieszczanych przez wykonawcę. Umożliwia to wykonawcy stosującemu takie “karty drogowe” dowolną ingerencję w dane, będące przecież także podstawą do oceny jakości świadczonych usług, w tym po zakończeniu obsługi danego zadania przewozowego. Zamawiający wprost dopuścił takie rozwiązanie, nie opisując choćby jednym zdaniem oczekiwanego przez siebie poziomu zabezpieczeń przed nieuprawnioną ingerencją i zachowania integralności danych. Nawet wykrycie takich ingerencji post factum przez Zamawiającego nie umożliwia mu reakcji: (1) z uwagi na brak zakazu ingerencji oraz brak określenia umownych skutków takiej ingerencji, (2) przez brak wymogów dotyczących konieczności ochrony danych przed ingerencją przez osoby nieuprawnione.

Okoliczność bezsporna

De facto, Zamawiający pozbawił się jakiejkolwiek możliwości weryfikacji czegokolwiek, a “karty drogowe w formie elektronicznej w aplikacji” przestają służyć jakimukolwiek weryfikowalnemu celowi.

Ponadto, jak wynika z pkt. 14.2. Zasad, Zamawiający zamierza prowadzić kontrole, które powodować będą konieczność umieszczenia wpisu w karcie drogowej. W przypadku kart tradycyjnych, kontrolujący otrzymuje tę kartę w całości, ma możliwość łatwego i pełnego dokonywania wpisów, rysunków, szkiców w dowolnym miejscu i wykorzystania całości powierzchni karty, zwykle formatu A4. Tymczasem w przypadku “kart drogowych w formie elektronicznej” Zamawiający zdaje się na nieznane sobie rozwiązania wykonawców, które mogą np. ograniczać liczbę znaków czy możliwość wykonywania szkiców przez osoby kontrolujące. Co więcej, wykonawca nie ma obowiązku umownego zachowania takich wpisów kontrolującego w karcie drogowej prowadzonej elektronicznie – ma tylko obowiązek umożliwienia dokonania wpisu przez kontrolującego, po czym może bez żadnego ograniczenia usunąć lub modyfikować go. Zamawiający będzie całkowicie zależny w tym zakresie od rozwiązania przyjętego przez wybranego wykonawcę i stosowanej przez niego praktyki. Możliwe jest na przykład umożliwienie rejestracji uchybień w formie elektronicznej wyłącznie komunikatem tekstowym przesyłanym przez kontrolerów Zamawiającego w nieokreślonym formacie do systemu wykonawcy, względnie udostępnienie przez wykonawcę kontrolerom monitora o przekątnej np. 1 cala lub klawiatury składającej się z dwóch przycisków, co uniemożliwi efektywne wprowadzanie jakichkolwiek wpisów.

Okoliczność bezsporna

Takie zróżnicowanie wpływa realnie i potencjalnie na możliwość weryfikacji uchybień, a co za tym idzie, wymiaru kar umownych z tytułu niewłaściwego świadczenia usług. Jest to nieproporcjonalne, niejasne i niezrozumiałe rozwiązania ograniczające konkurencję poprzez zróżnicowanie traktowania podmiotów stosujących tradycyjne, standardowe, powszechnie stosowane karty drogowe papierowe i “karty drogowe w formie elektronicznej w aplikacji”.

Nadto, Zamawiający dopuścił „używanie kart drogowych w formie elektronicznej w aplikacji” nie dopuszczając, w niezrozumiały sposób, używania kart drogowych w formie elektronicznej w inny sposób, tj. bez użycia „aplikacji”. Skoro Zamawiający jasno wskazuje, że tylko karty prowadzone „w aplikacji” mogą być prowadzone w formie elektronicznej, to ogranicza tym samym bezpodstawnie prowadzenie ich w formie elektronicznej „poza aplikacją” nie definiując w żaden sposób też. Naraża

to zarówno Zamawiającego jak i wykonawców na zbędne ryzyka interpretacyjne, uniemożliwiające właściwe skalkulowanie ofert i ograniczające konkurencję.

Ad. 3

Zmiany wprowadzone przez Zamawiającego 30 maja 2025 r. (modyfikacji pkt. 12.1 i 12.4 Zasad świadczenia usług oraz pkt. 3.1. ppkt 6 lit. a, pkt. 3.1 ppkt. 15, pkt. 3.2. ppkt 9.1 i pkt. 4.5 Parametrów), wraz z pozostałymi czynnościami podejmowanymi przez Zamawiającego i wskazanymi już przez Odwołującego w Odwołaniach I, II i III, **drastycznie ograniczają 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 pierwszą rejestrację w roku 2011 r. lub późniejszym 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 pierwszą rejestracją w 2011 r. lub później.

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, dla złożenia ważnej i korzystnej oferty, wymaga od wykonawców realizacji umowy przy wykorzystaniu trzydziestu (!) autobusów, których pierwsza rejestracja ma nastąpić w 2011 r. lub później, co wynika z wzoru na kryterium pozacenowe, opisanego niżej.

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 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

Oczywistym 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.

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, pierwotnie 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.

Następnie, zapewne w wyniku złożonych Odwołań, zmodyfikował te wymagania, doprowadzając do sytuacji, w której autobusy posiadane przez Relobus nie spełniały tychże (wymogi dot. kabiny kierowcy, tapicerki, monitoringu), o czym świadczą artykuły prasowe, jak i pytania zadane w postępowaniu.

Okoliczność bezsporna; na wypadek kwestionowania przez Zamawiającego wnoszę o przeprowadzenie dowodu z opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej w zakresie wyposażenia pojazdów wskazanych wyżej i ich zgodności z wymogami postawionymi przez Zamawiającego w SWZ w brzmieniu na dni 21-29 maja 2025 r.

Umożliwiało to choćby szczątkową konkurencję między wykonawcami dysponującymi pojazdami starszymi. Niemniej, dnia 30 maja 2025 r., jak zresztą Odwołujący przewidywał to już w Odwołaniu III z dnia 29 maja 2025 r., Zamawiający po raz kolejny zmodyfikował SWZ, **ograniczając 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”.**

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

W wyniku przeprowadzonej analizy stwierdzono, iż:

- A. spośród 298 ogłoszeń pojazdów wyfiltrowanych zgodnie z metodą jw. na stronie mobile.de, 283 ogłoszeń nie spełniało wymogów Zamawiającego (z uwagi na jedną lub więcej podanych

cech: długość pojazdu, liczba i/lub układ drzwi, brak stopni wewnątrz pojazdu, wysokości podłogi, liczba i/lub układ siedzeń dla pasażerów, liczba miejsc ogółem, charakterystyka siedzeń, niewłaściwy system informacji pasażerskiej), 2 ogłoszenia były niemożliwe do zweryfikowania (brak fotografii). Łącznie jedynie 13 ogłoszeń dotyczyło pojazdów, które po pobieżnej (na podstawie kilku zdjęć i opisu) weryfikacji można byłoby zakwalifikować jako potencjalnie spełniające wymogi Zamawiającego

- B. spośród 260 ogłoszeń pojazdów wyfiltrowanych zgodnie z metodą jw. na stronie autoline.com 244 nie spełniało wymogów Zamawiającego (z uwagi na jedną lub więcej podanych cech: długość pojazdu, liczba i/lub układ drzwi, brak stopni wewnątrz pojazdu, wysokości podłogi, liczba i/lub układ siedzeń dla pasażerów, liczba miejsc ogółem, charakterystyka siedzeń, niewłaściwy system informacji pasażerskiej), 2 ogłoszenia były niemożliwe do zweryfikowania (brak odpowiednich fotografii). Łącznie jedynie 11 ogłoszeń dotyczyło pojazdów, które po pobieżnej (na podstawie kilku zdjęć i opisu) weryfikacji można byłoby zakwalifikować jako potencjalnie spełniające wymogi Zamawiającego, przy czym w większości dotyczyły one tych samych pojazdów, które widoczne były w portalu mobile.de. **Pozostałe 5 ogłoszeń umieszczone zostało przez Relobus – pojazdy te jednoznacznie spełniały warunki Zamawiającego.**

Tym samym Odwołujący wykazuje, że na europejskim rynku autobusów używanych dostępność pojazdów oczekiwanych przez Zamawiającego jest ograniczona do kilkunastu sztuk i nie pozwala żadnemu wykonawcy, nieposiadającemu już obecnie takich pojazdów, na uzyskanie w kryterium jakościowym najwyższej oceny. Z uwagi na ukształtowanie wag poszczególnych kryteriów (cenowego i jakościowego), brak jest możliwości uzyskania zamówienia przez wykonawcę, który zaoferuje pojazdy starsze w sytuacji, gdy inny wykonawca zaoferuje pojazdy o pierwszej rejestracji w 2011 r. lub później.

Jednym podmiotem realnie posiadającym możliwość przedstawienia oczekiwanego przez Zamawiającego taboru jest Relobus.

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) wydruki ze strony *mobile.de* pozyskane dnia 30 maja 2025 r. (https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:1,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:2,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:3,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:4,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:5,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,
https://www.mobile.de/pl/kategoria/autobusy/vhc:bus,pgn:6,pgs:50,srt:price,sro:asc,frn:2011,ful:diesel,ger:automatic_gear,emc:euro4,vcg:publicservicevehiclebus,)
- 4) wydruki ze strony *autoline.com.pl* pozyskane dnia 30 maja 2025 r. (<https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=1>,
<https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=2>, <https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=3>,
<https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=4>, <https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=5>,
<https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=6>, <https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=7>,
<https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=8>, <https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=9>,
<https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=10>, <https://autoline.com.pl/-/sprzedaz/autobusy-miejskie/diesel--a7c68fuel4116?eu=5%3B6&ym=2011%3A&page=11>)
a w razie kwestionowania tego twierdzenia wnoszą także o przeprowadzenie dowodów z:
- 5) z opinii biegłego z zakresu rynku transportu publicznego na okoliczność potwierdzenia, że niedostępne są na rynku inne autobusy zarejestrowane po raz pierwszy w 2011 r. lub później spełniające wszystkie wymagania Zamawiającego w liczbie co najmniej 27 sztuk (typ MAXI).

- 6) *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;*
- 7) *z opinii biegłego z zakresu techniki samochodowej w zakresie wyposażenia przedmiotowych pojazdów i ich całkowitej zgodności z wymogami postawionymi przez Zamawiającego;*

Poprzednikiem spółki Relobus była spółka Arriva, która 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 jako następca Arriva 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 postępowań 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.

Zastosowane przez Zamawiającego kryterium pozacenowe tylko pozornie jest kryterium jakościowym. Rok produkcji pojazdu nie wpływa na jego cechy użytkowe, komfort pasażerów, spełnianie norm emisji spalin czy awaryjność; z pewnością nie wpływa na to różnica roku produkcji pomiędzy autobusami wyprodukowanymi w 2005 r. a 2011 r. Nie jest to też kryterium proporcjonalne i właściwe dla przedmiotu świadczonych usług. Zamawiający nie nabywa autobusów lecz usługi komunikacji miejskiej.

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

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

Zamawiający określił w jakościowym kryterium oceny ofert, iż:

“Punkty zostaną przyznane zgodnie z poniższym schematem:

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

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

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

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

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

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

Poniżej przedstawiono symulacje ofert: oferta A ze średnim wiekiem taboru 2011+ (kryterium pozacenowe = 40 punktów) oraz przyjętą ceną = 1,000 tys. PLN. Następnie zasymulowano punkt przecięcia ofert z taborem starszym z ofertą A – cenę, przy której obie oferty uzyskałyby tyle samo punktów w zaokrągleniu do dwóch miejsc po przecinku.

Scenariusz 1: oferta B z autobusami o średniej pierwszej rejestracji (średnim wieku) taboru w przedziale 2010,00 – 2010,99:

		W(t)		C	W=C+W(t)	
Oferta	Średni wiek taboru	Punkty Wiek taboru	Cena [tys. PLN]	Pkty cena	Punkty razem	Cena oferty z taborem 2011+ może być wyższa od drugiej oferty o:
A	2011,00+	40,00	1 000	50,00	90,00	20%
B	2010,01-2010,99	30,00	833	60,00	90,00	

Scenariusz 2: oferta C z autobusami o średniej pierwszej rejestracji (średnim wieku) taboru w przedziale 2009,00 – 2009,99:

		W(t)		C	W=C+W(t)	
Oferta	Wiek taboru	Punkty Wiek taboru	Cena [tys. PLN]	Pkty cena	Punkty razem	Cena oferty z taborem 2011+ może być wyższa od drugiej oferty o:
A	2011,00+	40,00	1 000	40,00	80,00	50%
C	2009,00-2009,99	20,00	667	60,00	80,00	

Scenariusz 4: oferta D z autobusami o średniej pierwszej rejestracji (średnim wieku) taboru w przedziale 2008,00 – 2008,99:

		W(t)		C	W=C+W(t)	
--	--	------	--	---	----------	--

Oferta	Wiek taboru	Punkty Wiek taboru	Cena [tys. PLN]	Pkty cena	Punkty razem	Cena oferty z taboru 2011+ może być wyższa od drugiej oferty o:
A	2011,00+	40,00	1 000	30,00	70,00	100%
D	2008,00- 2008,99	10,00	500	60,00	70,00	

Scenariusz 5: oferta E z autobusami o średniej pierwszej rejestracji (średnim wieku) taboru w przedziale poniżej 2008,00 (np. 2007,99):

		W(t)		C	W=C+W(t)	
Oferta	Wiek taboru	Punkty Wiek taboru	Cena [tys. PLN]	Pkty cena	Punkty razem	Cena oferty z taboru 2011+ może być wyższa od drugiej oferty o:
A	2011+	40,00	1 000	20,00	60,00	200%
E	< 2008,00 (np. 2007,99)	0,00	333	60,00	60,00	

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

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

Oznacza to, że Zamawiający jest gotów płacić niemal 20% więcej wykonawcy za to, że autobusy obsługujące sieć tczewskiej komunikacji miejskiej będą posiadać średni wiek 2011,00 r.

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

Konieczność przywołania tego kryterium wynika z modyfikacji przez Zamawiającego w dniu 30 maja 2025 r. postanowień uniemożliwiających wcześniej udział w postępowaniu wykonawcy posługującemu się 27 autobusami posiadanymi przez Relobus. Po ich modyfikacji, zaktualizował się scenariusz, który Odwołujący przewidywał już w Odwołaniu złożonym 29 maja 2025 r.

Tym samym konieczne jest usunięcie lub modyfikacja kryterium pozacenowego stawianego przez Zamawiającego w celu przywrócenia możliwości złożenia korzystnej oferty przez innych wykonawców, w tym Odwołującego, a nie wyłącznie przez jednego, z góry znanego uczestnika.

Załączniki:

- 1) Odpis z KRS Odwołującego;
- 2) Dowód uiszczenia wpisu;
- 3) Dowody przekazania kopii odwołania Zamawiającemu;
- 4) wydruki ze strony mobile.de pozyskane dnia 30 maja 2025 r. ;
- 5) wydruki ze strony autoline.com.pl pozyskane dnia 30 maja 2025 r.;
- 6) wydruk ze strony tcz.pl pozyskany dnia 30 maja 2025 r.;
- 7) raport ze strony bezpiecznyautobus.gov.pl;
- 8) oferta dzierżawy autobusów – RELOBUS;
- 9) Treść księgi wieczystej NR GD1T/00005838/3.