



PESA Bydgoszcz SA
ul. Zygmunta Augusta 11
85-082 Bydgoszcz

Dział Sprzedaży
tel. +48 52 58 68 004
fax +48 52 58 68 020
marketing@pesa.pl

Sekretariat
tel. +48 52 58 68 100
fax +48 52 58 68 010
pesa@pesa.pl

Bydgoszcz, 25 lipca 2022 r.

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej

ul. Postępu 17a, 02-676 Warszawa

e-mail: odwolania@uzp.gov.pl

Odwołujący:

Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz SA

ul. Zygmunta Augusta 11, 85-082 Bydgoszcz

KRS 0000036552

e-mail: prawny_zp@pesa.pl

tel. +48 (52) 5868004

reprezentowany przez radcę prawnego Ksenię Kubiak

Zamawiający:

Województwo Łódzkie

Al. Piłsudskiego 8, 90-051 Łódź

Pełnomocnik Zamawiającego:

„Łódzka Kolej Aglomeracyjna” sp. z o.o.

Al. Piłsudskiego 12, 90-051 Łódź

Tel. 42 236 17 00, email: przetargi@lka.lodzkie.pl

Adres strony internetowej prowadzonego postępowania: <https://bip.lka.lodzkie.pl/zamowienia-w-trybie-ustawy>

Wpis: opłata stała w wysokości 15.000 zł

Dotyczy: postępowanie prowadzone w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę 4 sztuk nowych, trójczłonowych, elektrycznych zespołów trakcyjnych dla potrzeb wykonywania aglomeracyjnych i regionalnych przewozów pasażerskich pod nazwą „Likwidacja wykluczenia komunikacyjnego w Łódzkiem – spójny i zrównoważony system transportowy Województwa Łódzkiego: zakup taboru transportu kolejowego”, nr postępowania ŁKA.ZIZ.271.328.2022 (dalej: Postępowanie).

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 15 lipca 2022 roku, nr ogłoszenia: 2022/S 135-382929

ODWOŁANIE WOBEC WARUNKÓW ZAMÓWIENIA

Działając w imieniu Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz Spółka Akcyjna (dalej jako Odwołujący lub PESA), w oparciu o art. 505 ust. 1 i art. 513 ustawy z dnia 11 września 2019 roku Prawo zamówień publicznych (Dz.U.2021.1129 t.j. z dnia 2021.06.24; dalej PZP), na podstawie załączonego pełnomocnictwa, wnoszę odwołanie wobec treści ogłoszenia o zamówieniu opublikowanego w dniu 15 lipca 2022 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (dalej: Ogłoszenie) oraz Specyfikacji warunków zamówienia opublikowanej na stronie Postępowania w tym samym dniu (dalej: SWZ), w zakresie opisanym w treści niniejszego odwołania.

Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie:

1. **Naruszenie art. 436 pkt. 1 PZP oraz art. 99 ust. 1 PZP w zw. z art. 387 kc w zw. z art. 8 PZP** poprzez określenie terminów realizacji zamówienia za pomocą konkretnej daty, zamiast określić go w dniach, miesiącach lub latach, a ponadto poprzez określenie niemożliwych do spełnienia terminów realizacji zamówienia w zakresie dostawy pojazdów, nieuwzględniających istotnych okoliczności mających wpływ na sporządzenie oferty i realizację zamówienia,
2. **Naruszenie art. 99 ust. 1 i 4 PZP w zw. z art. 16 pkt 1, 2 i 3 PZP poprzez ustanowienie wymagań** w zakresie masy pojazdu (część II SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, rozdział I – Wymagania techniczne dla Pojazdów, lit. D pkt 29) w sposób nieuzasadniony, sprzeczny z innymi postanowieniami dokumentów zamówienia, utrudniający uczciwą konkurencję w Postępowaniu i nieproporcjonalny do celów zamówienia,
3. **Naruszenie art. 99 ust. 1 i 4 PZP w zw. z art. 16 pkt 1, 2 i 3 PZP** poprzez ustanowienie wymagań w zakresie sposobu mocowania urządzeń na dachu (część II SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, rozdział I – Wymagania techniczne dla Pojazdów, lit. K pkt 13) w sposób nieuzasadniony, utrudniający uczciwą konkurencję w Postępowaniu i nieproporcjonalny do celów zamówienia,
4. **Naruszenie art. 99 ust. 1 i 4 PZP w zw. z art. 16 pkt 1, 2 i 3 PZP** poprzez ustanowienie wymagań w zakresie umiejscowienia zbiornika na fekalia (część II SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, rozdział I – Wymagania techniczne dla Pojazdów, lit. N pkt 24 tiret 9) w sposób nieuzasadniony, utrudniający uczciwą konkurencję w Postępowaniu i nieproporcjonalny do celów zamówienia.

Mając na względzie powyższe, Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania następujących zmian w SWZ:

1. Zmiana rozdziału 5 SWZ Cz. I – Instrukcja dla Wykonawców oraz zmiana § 18 ust. 1 i 2 Cz. III SWZ – Istotne postanowienia umowy w sposób wskazany poniżej:

5.1

Termin wykonania zamówienia podstawowego:

- a. **Dostawa 4 Pojazdów w terminie 36 miesięcy od dnia podpisania umowy,***
- b. Przeszkolenie wskazanych osób – przed datą zgłoszenia pierwszego Pojazdu do odbioru;*
- c. Usługi utrzymania Pojazdów – 10 lat od dnia faktycznego przekazania poszczególnych Pojazdów do eksploatacji.*

5.2

Termin wykonania zamówienia opcjonalnego:

- a. **Dostawa dodatkowego Pojazdu/Pojazdów – pierwsze 5 Pojazdów w terminie 20 miesięcy od dnia otrzymania przez Wykonawcę oświadczenia Zamawiającego o skorzystaniu z Prawa Opcji, a następnie po 5 dodatkowych Pojazdów w każdym kolejnym miesiącu począwszy od 21 miesiąca, przy czym Prawo Opcji wykonane być może przez Zamawiającego nie później niż w terminie 4 lat od dnia podpisania umowy***
- b. Przeszkolenie wskazanych osób – przed datą zgłoszenia dodatkowego Pojazdu/pierwszego dodatkowego Pojazdu do odbioru;*
- c. Usługi utrzymania Pojazdów – 10 lat od dnia faktycznego przekazania każdego z dodatkowych Pojazdów do eksploatacji, pod warunkiem otrzymania przez Wykonawcę oświadczenia Zamawiającego o skorzystaniu z Prawa Opcji II, przy czym Prawo Opcji II wykonane być może przez Zamawiającego nie później niż w terminie 4 lat od dnia podpisania Umowy.*

§ 18

1. Strony ustalają następujące terminy wykonania dostawy Pojazdów:

- a. przekazanie projektu designu Pojazdów Zamawiającemu do uzgodnienia – w terminie 30 dni od zawarcia Umowy,*
- b. dostawa 4 Pojazdów – w terminie 36 miesięcy od dnia zawarcia Umowy,***
- c. przeszkolenie osób wskazanych przez Zamawiającego z zakresu obsługi Pojazdów – przed datą zgłoszenia Zamawiającemu pierwszego Pojazdu do odbioru,*
- d. przeprowadzenie jazd testowych dla maszynistów Zamawiającego – w terminie do 45 dni od dnia odbioru końcowego każdego Pojazdu.*

2. W przypadku skorzystania przez Zamawiającego z Prawa Opcji termin dostawy pierwszych 5 (pięciu) dodatkowych Pojazdów wynosić będzie 20 miesięcy od dnia otrzymania przez Wykonawcę oświadczenia Zamawiającego o skorzystaniu z Prawa Opcji, a następnie po 5 dodatkowych Pojazdów w każdym kolejnym miesiącu począwszy od 21 miesiąca, jednak nie wcześniej niż po dostawie ostatniego Pojazdu w ramach zamówienia podstawowego.

2. Zmianę części II SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, rozdział I – Wymagania techniczne dla Pojazdów, lit. D pkt 29 w następujący sposób:

Masa Pojazdu powinna być zgodna z PN-EN 15663+A1.

3. Zmianę części II SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, rozdział I – Wymagania techniczne dla Pojazdów, lit. K pkt 13 poprzez usunięcie fragmentu „Urządzenia montowane na dachu nie mogą być montowane bezpośrednio do powierzchni dachu. Montaż musi być na specjalnych konstrukcjach przenoszących obciążenie na ścianę boczną – konstrukcje muszą być przewidziane na etapie projektu nadwozia”.

4. Zmianę części II SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, rozdział I – Wymagania techniczne dla Pojazdów, lit. N pkt 24 tiret 9 w następujący sposób:

Zbiornik na fekalia zainstalowany pod pudłem lub zabudowane w konstrukcji kabiny WC (lokalizacja wewnątrz pudła).

Nadto Odwołujący wnosi o:

1. przeprowadzenie dowodów z dokumentów powołanych w treści niniejszego odwołania lub przedłożonych podczas rozprawy na okoliczności wskazane w treści uzasadnienia;
2. zasądzenie kosztów postępowania odwoławczego według spisu kosztów, który zostanie przedłożony na rozprawie przed Krajową Izbą Odwoławczą.

UZASADNIENIE ODWOŁANIA

I. INTERES WE WNIESIENIU ODWOŁANIA

Odwołujący ma interes we wniesieniu niniejszego odwołania. Odwołujący jest producentem pojazdów szynowych, w tym elektrycznych zespołów trakcyjnych, i zamierza złożyć ofertę w Postępowaniu. W wyniku naruszenia przez Zamawiającego wskazanych powyżej przepisów PZP i poprzez wadliwe sformułowanie postanowień SWZ, interes Odwołującego w uzyskaniu zamówienia może doznać uszczerbku (szkody), gdyż objęte odwołaniem czynności Zamawiającego uniemożliwiają Odwołującemu uzyskanie przedmiotowego zamówienia. Interes Odwołującego we wniesieniu niniejszego odwołania wynika z faktu, iż warunki stawiane przez Zamawiającego w Ogłoszeniu o zamówieniu i SWZ ograniczają w sposób bezpodstawny możliwość Odwołującego złożenia oferty w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. Ponadto interes Odwołującego przejawia się także w dążeniu do zapewnieniu zgodności treści SWZ z przepisami PZP.

II. TERMIN NA WNIESIENIE ODWOŁANIA

Ogłoszenie oraz SWZ zostały opublikowane w dniu 15 lipca 2022 r. Niniejsze odwołanie składane w dniu 25 lipca 2022 r. zachowuje więc wymogi ustawowe dotyczące terminu na wniesienie odwołania.

III. UZASADNIENIE ZARZUTÓW

Ad 1.

Zgodnie z rozdziałem 5 SWZ, Cz. I – Instrukcja dla Wykonawców (dalej: IDW) oraz z § 18 ust. 1 i 2 Cz. III SWZ – Istotne postanowienia umowy (dalej: IPU), Zamawiający wymaga dostawy pojazdów objętych zamówieniem podstawowym w następujących terminach:

- a) pierwszy pojazd do 31 grudnia 2023 r.
- b) pozostałe 3 pojazdy do 31 marca 2024 r.

Taki sposób określenia terminu realizacji zamówienia jest niezgodny z art. 426 pkt 1 PZP, który stanowi, że *umowa zawiera postanowienia określające w szczególności planowany termin zakończenia usługi, dostawy lub robót budowlanych, oraz, w razie potrzeby, planowane terminy wykonania poszczególnych części usługi, dostawy lub roboty budowlanej, określone w dniach, tygodniach, miesiącach lub latach, chyba że wskazanie daty wykonania umowy jest uzasadnione obiektywną przyczyną.* W przedmiotowej sprawie nie istnieją obiektywne przyczyny uzasadniające wskazanie konkretnej daty wykonania umowy, a w każdym razie nie zostały one przez Zamawiającego wskazane w dokumentach zamówienia.

Wymagając dostawy pierwszego pojazdu do końca 2023 r., co w zależności od czasu trwania postępowania o udzielenie zamówienia i terminu podpisania umowy może wynosić ok. 12-15 miesięcy, Zamawiający pomija szereg istotnych okoliczności mających wpływ na możliwość wykonania tego zobowiązania przez Wykonawcę. Wskazane terminy są całkowicie oderwane od realiów rynkowych, co świadczy o wadliwości sporządzonego przez Zamawiającego opisu przedmiotu zamówienia w tym zakresie.

Harmonogram produkcji nowego elektrycznego zespołu trakcyjnego musi uwzględniać czynności takie jak: uzgodnienia techniczne i projektowanie, zamówienie komponentów do produkcji pojazdów i oczekiwanie na ich dostawę, zabudowa i montaż pojazdu, uruchomienia, testy oraz uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie pojazdu do eksploatacji. Dodatkowo należy uwzględnić wydłużone terminy dostaw komponentów spowodowane kryzysem na globalnych rynkach surowców, które w odniesieniu do strategicznych komponentów wynoszą nawet 12-14 miesięcy, oraz występujące zaburzenia łańcuchów dostaw. Wykonanie wszystkich czynności koniecznych w harmonogramie dostaw w dzisiejszych warunkach jest obiektywnie niemożliwe w terminie umożliwiającym dostawę pojazdu do końca 2023 r. Ustalając terminy dostaw pojazdów, Zamawiający nie wziął więc pod uwagę wielu

kluczowych czynników, w tym całkowicie niezależnego od wykonawcy czynnika jakim jest czas oczekiwania na komponenty do budowy pojazdów, ani też czasu niezbędnego na montaż pojazdów (3,5 miesiąca), uruchomienia i testy (2,5 miesiąca). Zamawiający nie uwzględnił także czasu potrzebnego na wykonanie badań homologacyjnych przez Jednostkę Notyfikowaną i uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji pojazdów w procedurze administracyjnej prowadzonej przez Prezesa Urzędu Transportu kolejowego, który może zająć nawet do 14 miesięcy.

Zarzuty Odwołującego dotyczą także terminów realizacji zamówienia objętego Prawem Opcji. Zamawiający wymaga, aby realizacja Prawa Opcji – **bez względu na liczbę zamówionych pojazdów** – została zakończona w terminie 18 miesięcy od dnia otrzymania przez Wykonawcę oświadczenia Zamawiającego o skorzystaniu z prawa opcji. Jest to całkowicie nierealne wymaganie szczególnie, że Prawo Opcji obejmuje dostawę aż 20 pojazdów. Biorąc pod uwagę konieczność przeprowadzenia procedur odbiorczych pojazdów, realna jest dostawa nie więcej niż 5 pojazdów miesięcznie. Określając jednakowy termin dostawy dla wszystkich pojazdów objętych Prawem Opcji Zamawiający nie uwzględnił tej okoliczności, jak również innych czynników determinujących harmonogram dostaw pojazdów, wskazanych powyżej.

Proponowane przez Odwołującego terminy uwzględniają wszystkie powyższe okoliczności mające wpływ na termin realizacji zamówienia.

Warto podkreślić, że podobna sprawa była rozstrzygnięta przez Krajową Izbę Odwoławczą w wyroku z dnia 1 czerwca 2022 r. (sygn. akt KIO 1280/22, KIO 1283/22 i KIO 1284/22). Zarzuty w ww. sprawie dotyczyły m.in. nierealnych terminów dostaw pojazdów określonych w umowie ramowej, której przedmiotem była dostawa elektrycznych zespołów trakcyjnych podobnych do tych, których dostawa stanowi przedmiot Postępowania. Określone w ww. sprawie terminy dostaw pojazdów wynosiły 24 miesiące dla nowego pojazdu dostarczanego po raz pierwszy (co można przyrównać do zamówienia podstawowego w ramach Postępowania) i 10 miesięcy przy kolejnych zamówieniach (co można przyrównać do zamówienia opcjonalnego w ramach Postępowania). W tym stanie faktycznym Izba stwierdziła, że:

*Określone przez Zamawiającego terminy nie mają oparcia w warunkach rynkowych (...). **Określając termin dostawy Zamawiający zobowiązany jest uwzględnić pełen proces, jakiego wymagać będzie dostawa wyprodukowanego dopiero na jego zlecenie pojazdu, a ta obejmuje również etap związany z dostawą kluczowych komponentów, których produkcja również uzależniona jest od składanych zamówień.***

W przywołanej sprawie Izba nakazała Zamawiającemu wydłużenie terminów dostaw pojazdów analogicznie jak wnioskuje Odwołujący w niniejszym Odwołaniu. Mając na uwadze powyższe, zarzut i wniosek Odwołującego w ww. zakresie jest zasadny.

Ad. 2

Zgodnie z częścią II SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, rozdział I – Wymagania techniczne dla Pojazdów, lit. D pkt 29, *masa pojazdu powinna być zgodna z PN-EN 15663+A1 (Masa własna: <110 t, Masa eksploatacyjna przy normalnym ciężarze użytecznym <130 t).*

Przywołana przez Zamawiającego norma PN-EN 15663 określa jedynie sposób obliczania masy i różne jej rodzaje, a nie konkretne wartości, które mają być spełnione. Dla Odwołującego jasne i oczywiste jest to, że masa pojazdu powinna być zgodna z PN-EN 15663 i tego wymogu Odwołujący nie kwestionuje. Jednakże przywołana norma nie wskazuje żadnych konkretnych wartości masy własnej ani masy eksploatacyjnej przy normalnym ciężarze użytecznym. Jeśli zatem Zamawiający decyduje się na samodzielnie określenie wymagań w tym zakresie, powinien uwzględnić wszystkie okoliczności mające wpływ na masę pojazdu oraz pozostałe postanowienia dokumentów zamówienia.

Masa pojazdu jest parametrem istotnym przede wszystkim dlatego, że przekłada się na naciski zestawów kołowych na oś, co z kolei ma wpływ na zużycie infrastruktury, po której porusza się pojazd. Dlatego zazwyczaj w podobnych postępowaniach zamawiający określają maksymalny dopuszczalny nacisk zestawu kołowego na oś. W Postępowaniu w punkcie C.3 OPZ (cz. II SWZ) Zamawiający wskazał, że maksymalny dopuszczalny nacisk zestawu kołowego na nie może przekroczyć 200 kN/oś. Biorąc pod uwagę, że pojazd trójczłonowy opisany w OPZ ma 8 osi, otrzymujemy masę: 8 osi * 200 kN (20,4 t) = 163,2 t. Zważywszy, że kwestionowany wymóg dotyczy m.in. masy własnej, tj. bez pasażerów, to przedstawiony wynik należy pomniejszyć o masę pasażerów, tj. 300 osób (pasażerowie siedzący i stojący 4os/m²) * 70kg (wartość zgodna z normą PN-EN 15663+A1) = 21 000 kg (21 t). Zatem z punktu widzenia wymaganego maksymalnego nacisku zestawu kołowego na oś, dopuszczalna jest masa własna pojazdu wynosząca 163,2t -21t = **142,2 t**. Jednakże Zamawiający wymaga masy własnej nieprzekraczającej **110 t**, czyli aż o 22 % niższej niż jest to konieczne z punktu widzenia podanych nacisków.

Kwestionowane wymagania w zakresie masy nie są również spójne z postanowieniami SWZ dotyczącymi kryteriów oceny ofert. Jednym z kryteriów oceny ofert w Postępowaniu jest współczynnik efektywności kosztowej, który zgodnie z pkt 17.1.1 rozdziału 17 SWZ obliczany jest jako iloczyn masy służbowej Pojazdu¹ i zużycia energii elektrycznej przez Pojazd w kWh. Jeśli Zamawiający bierze pod uwagę, że masa pojazdu ma wpływ na koszty eksploatacji, to właśnie poprzez wskazane kryterium weryfikuje rzeczywistą efektywność kosztową. Jednak w celu zbilansowania tego współczynnika i otrzymania optymalnej liczby punktów w tym kryterium Wykonawca może zaoferować pojazd z większą masą i niższym zużyciem energii elektrycznej. W tym kontekście nie ma uzasadnienia dla stawiania dodatkowych wymagań w zakresie samodzielnego parametru masy własnej i eksploatacyjnej pojazdu, skoro wszelkie ewentualne konsekwencje techniczne, takie jak naciski na oś czy efektywność kosztowa, podlegają już weryfikacji przez Zamawiającego.

¹ Zgodnie z SWZ: Masa służbowa Pojazdu to masa eksploatacyjna w stanie gotowości do pracy, zgodnie z PN-EN 15663.

Mając na uwadze powyższe, skoro Zamawiający określił oddzielnie wymagania dotyczące dopuszczalnego nacisku na oś i dodatkowo ustanowił współczynnik uwzględniający masę pojazdu kryterium oceny ofert, to nie ma potrzeby, aby dodatkowo stawiać wymagania w zakresie masy pojazdu, które utrudniają uczciwą konkurencję w Postępowaniu.

Jak wynika z Wykazu zarejestrowanych pojazdów trakcyjnych prowadzonego przez PKP Polskie Linie Kolejowe SA², pojazdy eksploatowane dotychczas przez Zamawiającego serii LM-4268 z rodziny FLIRT wyprodukowane przez Stadler Polska sp. z o.o. mają masę własną 109 t (lp. 289 w Wykazie). Z kolei inne pojazdy eksploatowane przez Zamawiającego serii 36Wed z rodziny IMPULS wyprodukowane przez NEWAG S.A. mają masę własną 111 t (lp. 69 w Wykazie). Zatem z informacji zawartych w Wykazie wynika, że tylko jeden typ pojazdu spełnia wymagania Zamawiającego w zakresie masy. Istnieją inni producenci pojazdów, jak chociażby Odwołujący, którzy oferują pojazdy z masą własną wyższą niż 110 t, również zapewniające wysoką efektywność kosztową i niskie naciski na oś, a także posiadające inne rozwiązania korzystne dla Zamawiającego, np. z punktu widzenia bezpieczeństwa eksploatacji. Jednakże z uwagi na bezzasadne wymagania Zamawiającego, produkowane przez Odwołującego pojazdy nie będą mogły być zaoferowane w Postępowaniu, co narusza zasadę uczciwej konkurencji. Wykonawcy zdolni do wykonania zamówienia, posiadający odpowiednie zasoby techniczne, nie zostali potraktowani w sposób równy, a ich dostęp do zamówienia został ograniczony.

Kwestionowane przez Odwołującego wymagania w zakresie masy naruszają również zasadę proporcjonalności. Wymóg osiągnięcia określonej masy pojazdu jest nieproporcjonalny do celu, jaki zamierza osiągnąć Zamawiający, skoro zabezpieczył on parametry w postaci nacisków na oś i dodatkowo ustanowił współczynnik efektywności kosztowej jako kryterium oceny ofert, to osobne ograniczenie w zakresie masy pojazdów nie jest zasadne.

Ad. 3

W części II SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, rozdział I – Wymagania techniczne dla Pojazdów, lit. K pkt 13 Zamawiający wskazał wymagania dot. sposobu montażu urządzeń na dachu:

Urządzenia montowane na dachu nie mogą być montowane bezpośrednio do powierzchni dachu. Montaż musi być na specjalnych konstrukcjach przenoszących obciążenie na ścianę boczną – konstrukcje muszą być przewidziane na etapie projektu nadwozia.

Rozwiązanie opisane przez Zamawiającego jest – według wiedzy Odwołującego – stosowane tylko przez wykonawcę Stadler w pojazdach z rodziny FLIRT, które już eksploatuje Zamawiający. Odwołujący, jak i wielu innych producentów pojazdów, z powodzeniem stosuje rozwiązania polegające na montażu urządzeń bezpośrednio do dachu, które również zapewniają łatwość eksploatacji i utrzymania. Powyższe wymagania stawiają zatem jednego wykonawcę – Stadler w uprzywilejowanej pozycji, ponieważ aktualnie jest on jedynym podmiotem mogącym spełnić wymagania Zamawiającego. Wymagania te nie mają żadnego uzasadnienia merytorycznego czy funkcjonalnego. Zamawiający

²https://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Reg_przydzielania_tras/Regulamin_sieci_2020_2021/12.10.2021/zal13_Reg20_21_v25_POL-ANG.pdf

w sposób nieuprawniony uniemożliwił zastosowanie w pojazdach rozwiązań równie dobrych z punktu widzenia funkcjonalnego i ekonomicznego, narzucając zastosowanie specyficznego rozwiązania, stosowanego wyłącznie przez jednego producenta pojazdów i tym samym ograniczając w uczciwą konkurencję.

Kwestionowane przez Odwołującego wymagania naruszają również zasadę proporcjonalności – Zamawiający powinien dopuścić takie rozwiązania techniczne, które w sposób proporcjonalny, adekwatny i nienadmierny zapewniają osiągnięcie celu jakim jest uzyskanie pojazdów funkcjonalnych, bezpiecznych i łatwych w utrzymaniu.

Ad. 4

W części II SWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia, rozdział I – Wymagania techniczne dla Pojazdów, lit. N pkt 24 tiret 9) Zamawiający wskazał:

Zbiornik na fekalia zainstalowany pod pudłem, zabezpieczony przed uszkodzeniami czynnikami zewnętrznymi.

Rozwiązanie opisane przez Zamawiającego bezzasadnie wyklucza zastosowanie zbiornika zainstalowanego w konstrukcji kabiny WC (lokalizacja wewnątrz pudła) – tak jak stosuje to Odwołujący w oferowanych przez siebie pojazdach. Oba rozwiązania są prawidłowe z punktu widzenia obowiązujących norm, są funkcjonalne i nie wykazują żadnych różnic w zakresie eksploatacji. Opróżnianie zbiornika odbywa się za pomocą króćców umieszczonych zgodnie z normą UIC 563 dla jednego i drugiego rozwiązania.

Powyższe wymagania bezzasadnie eliminują z postępowania tych producentów pojazdów – w tym Odwołującego – którzy w produkowanych przez siebie pojazdach stosują inne umiejscowienie zbiornika. Tym samym Zamawiający bezpodstawnie ograniczył uczciwą konkurencję w Postępowaniu.

Kwestionowane przez Odwołującego wymagania naruszają również zasadę proporcjonalności – Zamawiający powinien dopuścić takie rozwiązania techniczne, które w sposób proporcjonalny, adekwatny i nienadmierny zapewniają osiągnięcie celu jakim jest uzyskanie pojazdów funkcjonalnych, bezpiecznych i łatwych w utrzymaniu.

Mając na uwadze powyższe odwołanie zasługuje na uwzględnienie.

Załączniki:

- 1) *pełnomocnictwo wraz z dowodem uiszczenia opłaty skarbowej,*
- 2) *odpis KRS Odwołującego,*
- 3) *dowód uiszczenia wpisu od odwołania,*
- 4) *dowód przesłania kopii odwołania Zamawiającemu.*