

Włocławek, dnia 17 lipca 2024 r.

Prezes

Krajowej Izby Odwoławczej

ul. Postępu 17a , 02-676 Warszawa

Zamawiający: Powiat Włocławski, ul. Cyganka 28,
87-800 Włocławek

email: zamowieniapubliczne@powiat.wloclawski.pl

tel.: (54) 230 46 00, fax: (54) 230 46 71

REGON: 910866778

reprezentowany przez:

1/ Romana Gołębiewskiego - Starostę

Włocławskiego i

2/ Karola Antoniego Matusiaka -Wicestarostę

Odwołujący/ Wykonawca: Solaris Bus & Coach

sp. z o.o.

ul. Obornicka 46 ,Bolechowo Osiedle

62-005 Owińska; KRS: 000856560

e-mail: piotr.antoszek@solarisbus.com;

wlodzimierz.kaplon@solarisbus.com

tel.: 697938603

zastępowana przez:

1/ radcę prawnego Piotra Antoszaka oraz

2/ Włodzimierza Kapłona – pracownika

Odwołującego.

Sygn. akt: KIO 2269/24

ODPOWIEDŹ NA ODWOŁANIE

w sprawie zamówienia publicznego pn.: **Zakup zero- i niskoemisyjnych autobusów wraz z elementami infrastruktury technicznej i wyposażenia do obsługi linii pozamiejskich na terenie Powiatu Włocławskiego z podziałem na 3 części, Część nr 1 pn. Zakup zeroemisyjnych autobusów do obsługi linii pozamiejskich na terenie Powiatu Włocławskiego; nr zamówienia: ZP.272.1.7.2024, (zwanego dalej „postępowaniem”),**

Działając w imieniu Powiatu Włocławskiego, na podstawie art. 521 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605 z późn. zm.) zwanej dalej „ustawą Pzp” lub „Pzp”, niniejszym składamy odpowiedź na odwołanie

Wykonawcy Solaris Bus & Coach sp. z o.o. ul. Obornicka 46, 62-005 Owińska, doręczono Zamawiającemu w dniu 28 czerwca 2024 r., oraz wnosimy **o jego oddalenie w części t.j. w zakresie przedmiotowym opisanym w cz. II uzasadnienia (poniżej) oraz umorzenie postępowania odwoławczego w stosunku do pozostałej części odwołania, w zakresie opisanym w cz. III uzasadnienia - na podstawie art. 522 ust. 4 Pzp.**

Ponadto wnosimy o obciążenie Odwołującego kosztami postępowania odwoławczego.

UZASADNIENIE

I. Krótki opis zarzutów odwołania .

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów ustawy Pzp, a to:

1/ art. 99 ust. 1, 4 i 5 Pzp w zw. z art. 16 pkt 1, 2 i 3 oraz w zw. z art. 17 ust. 1 Pzp, poprzez dokonanie opisu przedmiotu zamówienia za pomocą pozacenowych kryteriów oceny ofert – „Kryteriów T – Parametry techniczno – użytkowe” podkryteriów T1, T2 oraz T4 Specyfikacji Warunków Zamówienia [SWZ], naruszając tym samym podstawowe zasady opisu przedmiotu zamówienia, ale również zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności i przejrzystości prowadzenia postępowania w sprawie zamówienia publicznego, a ponadto w sposób polegający na wskazaniu pochodzenia, źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty dostarczane przez konkretnego wykonawcę co prowadzi do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców lub oferowanych przez nich produktów;

2/ naruszenie art. 239 ust. 1 i 2 w zw. z art. 241 ust 1 i 2 w zw. z art. 242 ust. 1 pkt 1 i ust. 2 pkt 1 w zw. z art. 16 pkt 1 i w zw. z art. 17 ust. 1 Pzp poprzez ustalenie pozacenowych kryteriów oceny ofert T1, T2 oraz T4, o których mowa w pkt 19.4. SWZ w sposób dowolny oraz nieuzasadniony aktualnym stanem dostępnych na rynku rozwiązań technologicznych, a tym samym w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, a w szczególności prowadzący do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców z udziału w postępowaniu, a ponadto w sposób naruszający zasadę przejrzystości i proporcjonalności postępowania;

3/ art. 99 ust. 1 i 4 Pzp w zw. z art. 16 pkt 1-3 Pzp, poprzez ukształtowanie wymagań i parametrów pojazdów stanowiących przedmiot zamówienia w sposób naruszający zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności i przejrzystości prowadzenia postępowania w sprawie zamówienia publicznego, a ponadto w sposób polegający na wskazaniu pochodzenia, źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty dostarczane przez konkretnego wykonawcę, co prowadzi do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców lub oferowanych przez nich produktów;

4/ naruszenie art. 116 ust. 1 w zw. a art. 112 ust. 1 i 2 Pzp w zw. z art. 16 pkt 1 i pkt 3 Pzp, poprzez określenie warunków udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej w sposób nadmierny i nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia, a w konsekwencji naruszający zasadę uczciwej konkurencji oraz proporcjonalności, tj. wskazanie w pkt 8.1.4. SWZ „Wymagane Minimum: dla Części nr 1” wymagania, aby wykonawca legitymował się doświadczeniem w zakresie jednej dostawy co najmniej 6 sztuk fabrycznie nowych autobusów międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub

spalinowo-elektrycznym, niskopodłogowych lub które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście, wykonana w ramach jednego kontraktu;

5/ art. 8 ust. 1 Pzp w zw. z art. 395 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny zwany dalej „KC” art. 16 pkt 3 i 433 pkt 4 Pzp, poprzez ukształtowanie prawa Zamawiającego do odstąpienia od Umowy, sprecyzowanego w § 15 ust. 5 wzoru umowy, stanowiącego załącznik 2a do SWZ, w sposób naruszający przepisy KC oraz Pzp.

II. Zarzuty odwołania kwestionowane przez Zamawiającego jako niezasadne:

1/ odnośnie wymogu: „Zabezpieczenie antykorozyjne konstrukcji nośnej podwozia oraz szkieletu nadwozia (Załącznik nr 1a do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, tabela, pozycja 19. Kratownica nośna i szkielet nadwozia) oraz podkryterium T1 - Zabezpieczenie antykorozyjne (pkt 19.1. SWZ dla Części nr 1).”

Zamawiający wymaga ażeby konstrukcja nośna podwozia oraz szkielet nadwozia posiadało zabezpieczenie antykorozyjne wykonane w procesie całopojazdowej kateforezy zanurzeniowej (preferowane) lub inny sposób zabezpieczenia antykorozyjnego. Zamawiający na tej podstawie określił w pkt 19.1 SWZ pozacenowe kryterium oceny ofert, tj. podkryterium T1. „Zabezpieczenie antykorozyjne”- cyt.: „Jeżeli wykonawca zaoferuje zabezpieczenie antykorozyjne poprzez zanurzenie w kąpeli kateforetycznej zamawiający w ramach podkryterium przyzna 10 pkt, natomiast jeżeli Wykonawca zaproponuje inny sposób zabezpieczenia antykorozyjnego – Zamawiający przyzna 0 pkt...”

Zamawiający wyjaśnia, że zabezpieczenie antykorozyjne należy rozumieć jako szeroko pojętą użyteczność pojazdu związaną z bezproblemową eksploatacją i zapewnieniem wysokiej wytrzymałości w czasie dla konstrukcji nośnej podwozia oraz szkieletu nadwozia.

Tak opisany parametr techniczny powołuje się na ogólnie znaną wiedzę, że stal podwyższonej jakości zabezpieczona antykorozyjnie w procesie kateforezy zanurzeniowej zapewnia ponad wszelką wątpliwość rozwiązanie, które w największym stopniu gwarantuje brak pęknięć i mikropęknięć konstrukcji poddawanej drganiom pod dużym obciążeniem. W tym kontekście warto przywołać wyrok Krajowej Izby Odwoławczej [KIO/Izba] z dnia 4 lutego 2011 r. sygn. akt. KIO/120/11 oddalający odwołanie Solaris Bus&Coach S.A. W odwołaniu tym postawiony został zarzut dotyczący sposobu oceny w podkryterium, odnoszący się do kryterium właściwości techniczno-eksploatacyjnych w zakresie konstrukcji szkieletu nadwozia polegający na premiowaniu konstrukcji szkieletu nadwozia wykonanej ze specjalnej stali konstrukcyjnej o wysokiej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kateforezy całopojazdowej jako metody gorszej lub co najmniej równorzędnej metodzie stali nierdzewnej odpornej na korozję lub aluminium, dla której przewidziano mniejszą ilość punktów. KIO słusznie wskazała, że opisane podkryterium nie narusza uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Zamawiający w ramach podkryterium preferował metodę kateforezy dla celów wyboru produktu, który ma najlepsze zabezpieczenie konstrukcyjne szkieletu nadwozia. Ponadto Izba wskazała, że okoliczność, iż jakiś wykonawca korzysta z innych metod wykonywania i zabezpieczenia konstrukcji szkieletu nadwozia niż preferowane przez Zamawiającego nie może stanowić o naruszeniu zasad uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców.

Biorąc pod uwagę okoliczność, że autobusy klasy II jako autobusy międzymiastowe będą przeznaczone głównie do przewozów regionalnych, gdzie średnia prędkość jazdy jest zasadniczo większa niż w przejazdach miejskich, a stan dróg bardziej wymagający, to zastosowanie rozwiązań, gdzie konstrukcja podwozia oraz szkieletu nadwozia wykonane są ze stali o podwyższonej jakości zabezpieczonej kataforezą zanurzeniową jest rozwiązaniem najlepszym, gdyż bardziej wytrzymałym na pęknięcia przy znacznych obciążeniach wynikających z warunków trakcyjnych. Zaznaczyć trzeba jednak, że ta technologia zabezpieczenia antykorozyjnego nie jest jedynym dopuszczonym i rozwiązania np. zastosowania aluminium lub stali nierdzewnej również zostało dopuszczone.

Dodatkowo należy ocenić, że Odwołujący wprowadza KIO w błąd stwierdzeniem, iż tylko jeden dostawca może spełnić warunek zastosowania technologii kataforezy zanurzeniowej. Odwołujący działający w branży motoryzacyjnej od wielu lat, i niewątpliwie wie, że ta technologia oferowana jest również przez innych producentów autobusów jak np. Neoplan i MAN - vide informacja w sieci internetowej:

http://www.tur-info.pl/p/ak_id,8510,,man,kataforeza,evobus,irisbus,autobus,starachowice,zabezpieczenie,korozja.html,

a także EVOBUS (Setra i Mercedes-Benz)

<https://transinfo.pl/infobus/intouro-ekonomiczny-autobus-miedzymiastowy-mercedesa/>

oraz Otokar

<https://www.youtube.com/watch?v=335NNV-HX68>,

katalog-citivolt-12-pl-v-08-2020,

setra.

(wydruki w załączeniu)

Posiłkując się w okolicznościach przedmiotowej sprawy powołanym wyżej wyrokiem KIO/120/11 dla oceny pierwszego z opisanych zarzutów (Zamawiający) wskazywał na istotne cechy kataforezy, dzięki owej metodzie uzyskuje się odporność antykorozyjną stali nierdzewnej przy zachowaniu najlepszych właściwości konstrukcyjnych. Takich możliwości nie daje wykonanie nadwozia z aluminium lub tworzyw sztucznych - co ma istotne znaczenie, jeśli uwzględnić warunki, w których pojazdy będą eksploatowane (śnieg, sól, deszcz itp.). Wskazał też, że konstrukcja struktury nadwozia niskopodłogowego autobusu przystosowanego do przewozu dużej ilości osób jest na tyle specyficzna, że musi przenosić duże obciążenia dynamiczne na wszystkie elementy nadwozia, łącznie z dachem i ścianami bocznymi będące następstwem trudnych warunków drogowych na jakie narażony jest autobus przez długoletnią eksploatację. Bez dobrego zabezpieczenia antykorozyjnego - jego zdaniem - zakupione pojazdy za kilka lat zaczną się wręcz „rozsypywać”. Podkreślił też, iż firmy EvoBus, Irisbus, MAN stosują kataforezę z powodzeniem już od wielu lat. Według Zamawiającego twierdzenia odwołującego we wskazanym zakresie nie zostały poparte żadnymi dowodami. Zamawiający wówczas powołał się na dowody wykazujące, że wykonanie elementów konstrukcyjnych nośnych podwozia i nadwozia ze stali nierdzewnej lub aluminium jest rozwiązaniem nie do końca spełniającym wymagania stawiane przedmiotowi zamówienia. Wskazał, że w eksploatowanych przez Zamawiającego od 2000 roku autobusach Solaris Urbino 12, wystąpiły pęknięcia kratownic podwozia, dachów i

poszycia dachów, wykonanych ze stali nierdzewnej. Zamawiający wskazał także na swoje doświadczenie potwierdzające, iż z punktu widzenia optymalizacji kosztów w czasie eksploatacji długoletniej autobusów, najistotniejsze jest zapewnienie odpowiedniej wytrzymałości konstrukcji, a w następnej kolejności właściwości antykorozyjnych. Wobec tego wprowadzone kryterium jest zdaniem Zamawiającego uzasadnione w związku z oczekiwaną przez Zamawiającego wytrzymałością konstrukcji autobusu.

W tym stanie rzeczy Izba stwierdziła, że opisane podkryterium nie narusza uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Zamawiający w ramach podkryterium preferuje metodę kataforezy dla celów wyboru produktu, który ma najlepsze zabezpieczenie konstrukcyjne szkieletu nadwozia. Zamawiający wywodził skuteczność metody kataforezy dla tych właśnie celów, biorąc pod uwagę własne doświadczenia praktyczne w tym przedmiocie związane z eksploatacją pojazdów (przedstawiono dowody na potwierdzenie pewnej wadliwości produktów, gdzie konstrukcja szkieletu nadwozia została wykonana ze stali odpornej na korozję, a nie przy zastosowaniu metody kataforezy). Odwołujący natomiast wskazywał na nieskuteczność tej metody wyłącznie w innym kontekście, tj. odporności na korozję stali, z której wykonano nadwozie. Argumentacja Odwołującego jest zupełnie nieadekwatna do treści opisanego przez Zamawiającego podkryterium, w którym wyraźnie zwraca on uwagę na konstrukcję szkieletu nadwozia w kontekście jego wytrzymałości, a nie wprost i wyłącznie - odporności na korozję. Jeśli zatem te cechy były istotne dla Zamawiającego z punktu widzenia oceny ofert, a nie cechy korozyjności, argumentacja Odwołującego w tym zakresie pozostaje autonomiczna do uzasadnienia podanego przez Zamawiającego. Preferowanie metod wykonania i zabezpieczenia konstrukcji szkieletu nadwozia przez Zamawiającego nie może stanowić o naruszeniu uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców.

Zamawiający nie może się również zgodzić, że EKSPERTYZA przedstawiona przez Odwołującego „Potwierdzenie trafności doboru stali 1.4003 jako materiału na elementy konstrukcji nośnej i poszyc autobusów miejskich”, wykonana na zlecenie: Solaris Bus & Coach S.A. może być przydatna dla oceny przydatności stali na budowę autobusów międzymiastowych.

Obszernie opisany wyżej stan faktyczny i jego ocena dokonana przez KIO znajduje zastosowanie w przedmiotowym postępowaniu. Zamawiający stanowczo podtrzymuje, że najbardziej pożądane przez niego jest połączenie budowy konstrukcji nośnej podwozia i szkieletu nadwozia ze stali konstrukcyjnej o podwyższonej jakości zabezpieczonej antykorozyjnie w kąpeli kataforetycznej a zatem argumentacja Odwołującego dotycząca tylko waloru antykorozyjności jest wybiórcza oraz nieobiektywna. Nie zmienia tego poglądu zmiana SWZ w załączniku nr 1a do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, tabela, pozycja 19 dokonana i opublikowana przez Zamawiającego w dniu 15 lipca 2024 r. ponieważ poprzedni zapis mógł być odbierany jako niejasny.

2/ odnośnie wymogu: Magazynowanie energii elektrycznej – baterie trakcyjne (Załącznik nr 1a do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, tabela, pozycja 13. Magazynowanie energii elektrycznej – baterie trakcyjne) oraz podkryterium T2 – Jednolitość rozwiązań technicznych (pkt 19.1. SWZ dla Części nr 1).

Zamawiający zaleca poprzez użycie słowa „powinny być” (nie jest to wymóg konieczny), aby baterie trakcyjne we wszystkich dostarczonych autobusach były tego samego typu, kompatybilne pod względem elektrycznym i mechanicznym przy czym Zamawiający nie definiuje warunku co do technologii zastosowanych baterii.

Model: „ten sam producent baterii trakcyjnych i autobusu (ta sama grupa kapitałowa), – preferowany lub nie spełniające tego warunku. Zamawiający określił w pkt 19.1 SWZ pozacenowe kryterium oceny ofert, tj. podkryterium T2 - „Jednolitość rozwiązań technicznych” określone w ten sposób, iż jeżeli wykonawca zaoferuje tego samego producenta baterii trakcyjnych, co całego pojazdu (również w ramach grupy kapitałowej) Zamawiający przyzna mu 5 pkt, natomiast jeżeli oferta nie spełni powyższego warunku – Zamawiający przyzna 0 pkt.

Zdaniem Zamawiającego, Wykonawca będąc jednocześnie producentem pojazdu i baterii lub wytworzonego w ramach tej samej grupy kapitałowej, zapewnia lepszą integrację komponentów. To prowadzi do lepszej kompatybilności elektrycznej i mechanicznej, co jest kluczowe dla efektywności działania pojazdu elektrycznego. Współpraca inżynierów z jednej firmy (grupy kapitałowej) na etapie projektowania i produkcji może prowadzić do zoptymalizowanych rozwiązań technicznych, które są trudniejsze do osiągnięcia, gdy różne podmioty dostarczają poszczególne komponenty. Jeden producent (grupa kapitałowa) odpowiadający za cały system (pojazd i baterię) może oferować bardziej spójną politykę gwarancyjną i serwisową, co upraszcza procedury reklamacyjne i naprawcze zwłaszcza po okresie gwarancji. Zintegrowane podejście gwarancyjne zmniejsza ryzyko sporów między różnymi dostawcami dotyczących przyczyn usterek i odpowiedzialności za naprawy.

Ponadto producent (grupa kapitałowa), który kontroluje cały proces produkcji pojazdu i baterii, może bardziej efektywnie optymalizować zużycie energii i zarządzanie ciepłem, co jest kluczowe dla wydajności i bezpieczeństwa pojazdu elektrycznego, a pełna kontrola nad technologią baterii i jej integracją z pojazdem pozwala na bardziej precyzyjne dostosowanie systemów zarządzania energią, co może zwiększać zasięg i trwałość baterii. Dodatkowo jednolitość rozwiązań technicznych może prowadzić do standaryzacji procesów produkcyjnych i serwisowych, co z kolei redukuje koszty operacyjne zarówno dla producenta, jak i użytkownika końcowego, a standaryzacja komponentów i procesów serwisowych może również przyspieszać czas napraw i zmniejszać koszty utrzymania floty pojazdów.

Innymi słowy, owo kryterium promuje rozwiązanie, które może przynieść korzyści w postaci lepszej integracji technologicznej, większej niezawodności i optymalizacji przyszłych kosztów. Nie jest to pogląd odosobniony. Jak słusznie wskazała KIO w wyroku z dnia 20 stycznia 2010 r. sygn. akt. KIO/28/11, wydanym na skutek odwołania wniesionego przez Solaris Bus & Coach S.A., kryterium oceny ofert przewidziane przez zamawiającego przyznające wyższą punktację w przypadku, gdy oferowany autobus, jak i jego jednostka napędowa pochodzą od jednego producenta, nie narusza zasad ogólnych wyrażonych w ustawie. Warto wspomnieć, że zespół baterii trakcyjnych stanowi u producentów autobusów co najmniej 20-40 % wartości całego pojazdu, więc komponent ten jest nie mniej istotny niż np. jednostka napędowa, o którym mowa w powołanym wyroku.

Przenosząc poczynione przez Izbę w powołanym wyroku w wyroku KIO/28/11 ustalenia na grunt przedmiotowego postępowania - istnienie obiektywnych i realnych potrzeb zamawiającego proporcjonalnie uzasadniających przewidziany w SIWZ stopień preferowania unifikacji części składowych pojazdu należy uznać za wiarygodne twierdzenia zamawiającego (jak w tej sprawie) na temat praktycznych aspektów realizacji napraw i serwisowania autobusów i silników (odpowiednio - baterii) prowadzonych przez ich producenta. Serwis pojazdu i jego jednostki napędowej (adekwatnie baterii) prowadzony przez ten sam podmiot jest po prostu szybszy i łatwiejszy, choćby ze względu na komunikację, tj. trudności związane z przekazywaniem przedmiotu napraw i informacji pomiędzy różnymi podmiotami.

Należy zaznaczyć, że Odwołujący wprowadza KIO w błąd stwierdzeniem, iż aktualnie tylko jeden dostawca może spełnić warunek zastosowania tego samego producenta baterii trakcyjnych i całego pojazdu. Zamawiający nie rozumie takiego zarzutu, ze strony Wykonawcy skoro Odwołujący jako producent baterii trakcyjnych czego potwierdzenie Zamawiający wielokrotnie znalazł w internecie - vide: <https://www.green-news.pl/1628-Solaris-testuje-elektryczne-autobusy-w-norwegii-Maja-specjalne-wyposazenie>,

<https://fleet.com.pl/wiadomosci/autobusy-miedzymiastowe-rowniez-elektryczne>

sam spełnia ten opcjonalny warunek.

Solaris również produkuje baterie w załączeniu artykuł-plwlo-pr1102_16072024_150538_038157

(wydruki w załączeniu)

3/ odnośnie wymogu: Zużycie energii (Załącznik nr 1a do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, tabela, pozycja 12. Zużycie energii) oraz podkryterium T4 – Zużycie energii (pkt 19.1. SWZ dla Części nr 1).

Zamawiający wymaga wartości średniego zużycia energii przez autobus $< 1,0$ kWh/km (wg protokołu testu opartego na warunkach E-SORT-2 opracowanego dla autobusu zgodnego z oferowanym w zakresie: marki i typu autobusu, marki silnika/silników, marki i typu skrzyni biegów (o ile występuje), wymiarów zewnętrznych), (preferowana wartość średniego zużycia energii poniżej $0,81$ kWh/km). Zamawiający na tej podstawie określił w pkt 19.1 SWZ pozacenowe kryterium oceny ofert, tj. podkryterium T4 „Zużycie energii”. Jeżeli wykonawca zaoferuje pojazdy, dla których średnie zużycie energii na przejechanie 1 km oferowanym autobusem według testu opartego na warunkach E-SORT-2 wyniesie poniżej $0,81$ kWh/km zamawiający w ramach podkryterium przyzna 5 pkt, jeżeli wykonawca zaoferuje pojazdy, dla których średnie zużycie energii na przejechanie 1 km oferowanym autobusem według testu opartego na warunkach E-SORT-2 wyniesie powyżej lub równe $0,81$ kWh/km Zamawiający przyzna 0 pkt.

Zamawiający nie zgadza się na zaproponowaną zmianę zasad oceny w podkryterium T4 „Zużycie energii”, ponieważ zależy mu na znacznym obniżeniu średniego zużycia energii w stosunku do wymaganej wartości pozwalającej przyznać wykonawcy dodatkowe punkty w tym podkryterium. Zamawiający nie zamierza punktować wykonawców (nie widzi takiej zasadności) za minimalny stopień zmniejszenia zużycia energii, a do takiej sytuacji mogłoby dojść przy stosowaniu zaproponowanego wzoru. W przypadku gdyby najniższe średnie zużycie energii spośród wszystkich ofert niepodlegających odrzuceniu i średnie zużycie energii w ofercie badanej wynosiłoby $0,99$ kWh/km lub wystąpiłyby nieznaczne różnice w tych wartościach. Wówczas taka oferta otrzyma 5 punktów lub nieznacznie mniej niż 5 pkt tylko minimalnie spełniając wymóg podstawowy.

Zamawiający uważa, że krytyczna ocena tego podkryterium przez Wykonawcę jest nader subiektywna, zwłaszcza, że Odwołujący nie żąda zmiany w zasadach oceny w podkryterium T3 „Pojemność baterii”- tak samo punktowanego od spełnienia opcjonalnej, wyższej wartości parametru a nie wzorem.

Dodatkowo Zamawiający zaznacza, że przyjęcie takich zasad oceny jakie Zamawiający zastosował w podkryterium T4, T3 jest tak samo powszechne jak w przypadku wzorów a ponadto należy do suwerennego wyboru Zamawiającego.

Inne przykłady stosowania podobnych zasad oceny w kryteriach Zamawiający prezentuje w:

ZP 01 24 SWZ - SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA, Zielonogórski Związek Powiatowo – Gminny, ul. Ogrodowa 9, 66-016 Czerwieńsk na DOSTAWĘ pn: Zakup 2 szt. autobusów z napędem Euro VI dostosowany dla osób niepełnosprawnych w transporcie zbiorowym Zielonogórskiego Związku Powiatowo – Gminnego np. w zakresie: Moc silnika: - zaoferowanie przez Wykonawcę mocy silnika 260 – 290 kW - 0 pkt, - zaoferowanie przez Wykonawcę mocy silnika powyżej 290 kW - 10 pkt; Maksymalny moment obrotowy silnika: - zaoferowanie przez Wykonawcę momentu obrotowego silnika w zakresie: 1500- 1680 Nm – 0 pkt, -zaoferowanie przez Wykonawcę momentu obrotowego silnika w zakresie: powyżej 1680 Nm - 10 pkt.

SWZ (5) SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SWZ) na dostawy, Przetarg nieograniczony, Zakup zeroemisyjnych autobusów wodorowych dla Gminy Miejskiej Świdnik, np. w zakresie:

| | | | |
|----|--|---|---|
| 3. | Zużycie wodoru w kg/100km przebiegu (max 5 pkt.) | | Za zaoferowanie autobusów spełniających wymóg zużycia wodoru W, potwierdzony dokumentem - Raportem technicznym określającym zużycie wodoru przez oferowany autobus w kg/100 km przebiegu, ustalone przez niezależną certyfikowaną jednostkę upoważnioną do przeprowadzania takich badań, podczas testów w warunkach eksploatacji autobusu odpowiadających wymaganiom określonym przez UITP w metodyce opracowanej dla przeprowadzenia testu typu SORT-2 (ang. Easy Urban Cycle) liczony do 1 jednego miejsca po przecinku za: |
| | | | Punkty za zużycie wodoru W będą przyznawane na podstawie zawartego w Formularzu Ofertowym oświadczenia potwierdzającego zaoferowane zużycie wodoru. |
| | | 5 | W równe lub poniżej 6 [kg/100km] |
| | | 2 | Powyżej 6 a równe lub poniżej 8 [kg/100km] |
| | | 0 | Powyżej 8 [kg/100km] |

(wydruki w załączeniu)

a także przywołanych przez odwołującego w Odwołaniu dokumentach:

Specyfikacja Warunków Zamówienia – Mielec,

Specyfikacja Warunków Zamówienia – Chełm,

Specyfikacja Warunków Zamówienia – Piła,

Specyfikacja Warunków Zamówienia – Przemyśl,

Specyfikacja Warunków Zamówienia – Opole.

Reasumując, Zamawiający wyjaśnia, że analizował regulacje Pzp, a w szczególności dotyczące opisu przedmiotu zamówienia zawarte w art. 99-103 Pzp oraz kryteria oceny ofert opisane w art. 239-242 Pzp oraz mając na uwadze stan faktyczny w postępowaniu - nie może się zgodzić z zarzutem Odwołującego, że naruszył przepisy ustawy Pzp i zasady udzielania zamówień publicznych.

W szczególności, odnosząc się do zarzutu Odwołującego stosowania pozacenowych kryteriów oceny ofert na podstawie opisu przedmiotu zamówienia, nie można pominąć okoliczności, iż Zamawiający, jako podmiot publiczny, który w interesie społeczności lokalnej zamierza dokonać zakupu najlepszych z jego punktu widzenia autobusów i biorąc pod uwagę swoje doświadczenia i oczekiwania, ma prawo do dokonywania takich zakupów, które pozwolą mu przypisane mu powinności i cele zrealizować.

Zamawiający podnosi, że ukształtował kryteria oceny ofert w taki sposób, iż kryterium podstawowym i decydującym jest cena waga 60 %, natomiast parametry techniczno - użytkowe mają łączną wagę 30%, a pozostałe kryterium to warunki gwarancji z wagą 10%. Zamawiający, podejmując decyzję o ustaleniu kryteriów oceny i wyboru ofert, miał na względzie to, że w wyniku oceny ich spełniania ma wybrać ofertę, która będzie faktycznie najkorzystniejsza, tzn. najlepiej zaspokoi potrzeby Zamawiającego. Z przepisów ustawy Pzp wynika, że Zamawiający samodzielnie dokonuje oceny swoich potrzeb i stosownie do tych potrzeb opisuje przedmiot zamówienia według zasad określonych w art. 99-103 ustawy Pzp. Określenie przedmiotu zamówienia jest suwerenną decyzją Zamawiającego i pozostaje w jego wyłącznej gestii także w zakresie niezbędnych cech i funkcjonalności, które ten przedmiot zamówienia ma spełniać.

Podkreślić należy, że Zamawiający w przedmiotowym postępowaniu nie wprowadził wprost warunków granicznych w zakresie wymogów technicznych przedmiotu zamówienia, które z góry dyskwalifikowałyby możliwość złożenia oferty przez zainteresowanego producenta. Nie wprowadzono także takich wymogów granicznych, które wprost wskazywałyby na konieczność oczekiwania produktu konkretnego producenta. Jest bowiem dobrym prawem Zamawiający aby w ramach kryteriów oceny ofert określił, że konkretne rozwiązania techniczne będą dla niego korzystne z punktu widzenia użytkowania przedmiotu zamówienia.

Zgodnie z art. 239 ust. 2 ustawy Pzp - cyt.: „Najkorzystniejsza oferta to oferta przedstawiająca najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny lub kosztu lub oferta z najniższą ceną lub kosztem.” Ocena w oparciu o ustalone w postępowaniu kryteria może być zatem oceną wyłącznie przez pryzmat oszczędności wykonania przedmiotu zamówienia (kryterium cenowe) bądź przez pryzmat efektywności, czyli stosunku jakości do ceny. Celem kryteriów oceny ofert jest wybór oferty przedstawiającej najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny, przy czym oczywistym jest, że premiowane jest oferowanie rozwiązań dodatkowych, przekraczających minimalne poziomy ustalone w SWZ, w tym rozwiązań najlepszych z perspektywy potrzeb Zamawiającego i celów jakie planuje osiągnąć. Kryteria oceny ofert premiąją rozwiązania korzystne dla Zamawiającego ponad wymagania podstawowe zawarte w opisie przedmiotu zamówienia, tym samym nie muszą i zazwyczaj nie będą spełnione wszystkie przez każdego z Wykonawców, którzy składają oferty w postępowaniu. Odmienne niż dla wymogów opisu przedmiotu zamówienia, czy też warunków udziału w postępowaniu, kryteria oceny ofert nie mają charakteru absolutnego, tym samym nie zawsze będą spełnione przez wszystkich wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia w zakresie, który pozwoli na otrzymanie maksymalnej liczby punktów. (wyrok KIO 592/23 z dnia 15 marca 2023 r.)

4/ odnośnie wymogu: Okna (Załącznik nr 1a do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia, tabela, pozycja 21.) - Wymóg zastosowania szyb podwójnych

Zamawiający wymaga, aby okna boczne w autobusach były wyposażone w szyby podwójne. W jego ocenie zastosowanie podwójnych szyb w autobusie używanym do przewozów regionalnych ma istotne walory, które uzasadniają takie rozwiązanie mimo podnoszonych zarzutów przez Wykonawcę. Podwójne szyby zapewniają lepszą izolację termiczną, co jest szczególnie ważne w skrajnych warunkach pogodowych. Dzięki temu wewnątrz autobusu lepiej utrzymuje komfortową temperaturę, co może prowadzić do zmniejszenia kosztów związanych z ogrzewaniem i chłodzeniem pojazdu.

Podwójne szyby skuteczniej redukują hałas zewnętrzny, co zwiększa komfort podróży pasażerów. Ponadto podwójne szyby mogą być bardziej wytrzymałe na uszkodzenia mechaniczne oraz akty wandalizmu. Dodatkowa warstwa szkła może zapewnić większą odporność na pęknięcia i lepszą ochronę pasażerów w przypadku wypadku.

Dodatkowo, podwójne szyby zmniejszają ryzyko parowania okien wewnątrz pojazdu, co jest częstym problemem w chłodniejszych miesiącach i przy mniejszym przewietrzaniu wnętrza. Przy rozwiązaniu pojedynczych szyb w określonych warunkach pogodowych następuje silne rosenie wewnątrz i powstawanie zacieków, a nawet kumulacji wody w dole części, która może spowodować zawilgocenie odzieży pasażerów zwłaszcza i znacznie utrudnia im widoczność przez szyby boczne.

Dodatkowo, lepsza izolacja cieplna, wynikająca z zastosowania podwójnych szyb, może prowadzić do zmniejszenia zużycia energii przez systemy ogrzewania i klimatyzacji pojazdu. To z kolei może wpłynąć na obniżenie kosztów eksploatacji oraz zmniejszenie emisji związanych z produkcją energii, jeśli pojazd korzysta z systemów grzewczych i chłodzących.

Zamawiający jest świadomy, że podwójne szyby mogą generować pewne dodatkowe koszty oraz potencjalne problemy serwisowe, jednak korzyści związane z poprawą izolacji termicznej, redukcją hałasu, zwiększonym bezpieczeństwem oraz efektywnością energetyczną przeważają te wady.

Rozwiązanie podwójnych szyb jest powszechnie stosowane przez wszystkich znaczących producentów autobusów międzymiastowych. Z dokonanego przez Zamawiającego tzw. rozeznania rynku wynika, że w zasadzie wszystkie autobusy średniej klasy wykorzystywane do przewozów regionalnych mają podwójne szyby. Innymi słowy należy to uznać jako swoisty standard jakościowy w autobusach międzymiastowych, a wskazanie, że któryś z producentów oferuje jako opcje pojedyncze szyby w żadnym stopniu nie wyklucza ich z postępowania, gdyż mogą zastosować również podwójne szyby, które z opisanych wyżej względów są zdecydowanie lepsze dla przewozów międzymiastowych. Zamawiający załącza specyfikacje autobusów z szybą podwójną u innych producentów:

katalog-citivolt-12-pl-v-08-2020

(wydruk w załączeniu)

W tym kontekście i na marginesie, Zamawiający przewiduje, że skoro Wykonawca zapewne pominie ów standard w swojej ofercie a do tego ów wymóg przekłada w swoim odwołaniu na zarzut, to można zasadnie wnioskować, iż jest to pochodna braku doświadczenia w zakresie produkcji autobusów międzymiastowych. Ta okoliczność nakłada na Zamawiającego obowiązek szczególnej dbałości o takie ustalenie warunków i kryteriów zamówienia aby eliminować wykonawców nie

dających obiektywnie rękojmi należytego wykonania zamówienia, o czym szerzej w cz. II (poniżej) niniejszej odpowiedzi.

Mając na względzie powyższe, należy uznać że zarzuty Odwołującego, do których Zamawiający odniósł się wyżej w pkt 1, 2, 3 i 4 nie zasługują na uwzględnienie.

II. Zamawiający na potwierdzenie spełniania warunku posiadania zdolności technicznej wymaga w pkt 8.1.4. SWZ, aby Wykonawca legitymował się doświadczeniem w postaci wykonania w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert w postępowaniu o udzielenie zamówienia, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie, dostaw w zakresie niezbędnym do wykazania spełniania warunku doświadczenia odpowiadające swoim rodzajem i wartością dostawom stanowiącym przedmiot zamówienia tj. wykonania minimum jednej dostawy co najmniej 6 sztuk fabrycznie nowych autobusów międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub spalinowo-elektrycznym, niskopodłogowych lub które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście, wykonana w ramach jednego kontraktu.

Odwołujący wnosi odmiennie: o dopuszczenie wykonawcy - na potwierdzenie spełniania w/w warunku udziału w postępowaniu - legitymującego się doświadczeniem w postaci **jednej dostawy co najmniej 6 sztuk fabrycznie nowych autobusów (bez wymogu żeby były to autobusy międzymiastowe klasy II) z napędem elektrycznym lub spalinowo-elektrycznym, niskopodłogowych lub które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście, wykonana w ramach jednego kontraktu lub alternatywnie kilku dostaw co najmniej 4 sztuk fabrycznie nowych autobusów międzymiastowych (klasy II) z napędem elektrycznym lub spalinowo-elektrycznym, niskopodłogowych lub które posiadają niską podłogę bez stopni poprzecznych pomiędzy drzwiami pierwszymi i drugimi oraz bezstopniowe wejście, wykonana w ramach jednego kontraktu.**

Zamawiający nie może wyrazić zgody na tak zmieniony warunek udziału w postępowaniu dotyczący zdolności technicznej z następujących powodów :

- formułując ów warunek Zamawiający kierował się przede wszystkim jego proporcjonalnością w stosunku do przedmiotu zamówienia a przy tym analizą czy nie będzie nadmierny dla oceny zdolności wykonawców zdobytej dotychczas przy realizacji przedmiotowo podobnych zamówień w innych postępowaniach o zamówienie publiczne. W efekcie Zamawiający oczekuje potwierdzenia przez Wykonawcę zrealizowania dostaw 6 autobusów międzymiastowych klasy II, a więc ilości jak najbardziej adekwatnej i na pewno nie przesadzonej do liczby pojazdów będącej przedmiotem zamówienia tj. 13 autobusów, gdzie 6 nie stanowi nawet jej połowy. W prezentowanych przez Odwołującego przykładowych warunkach wielokrotnie inni zamawiający żądają na spełnienie warunku doświadczenia ponad połowy przedmiotu lub wartości bliskiej ilościowo przedmiotowi zamówienia np. dla 20 sztuk autobusów w przedmiocie zamówienia wymagano doświadczenia w postaci minimum od 3 dostaw po minimum do 5 sztuk autobusów (Zielonogórski Związek Powiatowo-Gminny) a dla dostawy 5 sztuk autobusów w przedmiocie zamówienia (Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Słupsku). wymagano doświadczenia w postaci minimum 1 dostawy z minimum 4 sztukami autobusów. W ocenie Zamawiającego o doświadczeniu Wykonawcy świadczy skala i rodzaj danej

dostawy, ponieważ najistotniejszym elementem jest umiejętność wyprodukowania określonej liczby autobusów o danych parametrach. Umiejętność jednorazowego wykonania i dostarczenia dużej liczby pojazdów pozytywnie świadczy o możliwościach produkcyjnych i organizacyjnych takiego wykonawcy;

- ponadto Zamawiający znacznie rozszerzył możliwość spełnienia tego warunku, gdyż przy dostawie autobusów elektrycznych określanych jako niskowejściowe dopuścił na potwierdzenie spełniania warunku, doświadczenie wynikające z realizacji dostaw autobusów nie tylko elektrycznych, ale również elektryczno-spalinowych oraz tych które posiadają nie tylko rozwiązanie niskowejściowe ale również niskopodłogowe;

- Zamawiający wydłużył również okres wykonania dostaw na potwierdzenie spełnienia warunków udziału w postępowaniu w zakresie wymaganego doświadczenia z podstawowych 3 lat na 5 lat.

O tym, że wymaganie doświadczenia odnośnie klasy autobusu w warunkach udziału w postępowaniu ma znaczenie i jest praktykowane świadczą dokumenty:

ZP 01 24 SWZ - SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA, Zielonogórski Związek Powiatowo – Gminny, ul. Ogrodowa 9, 66-016 Czerwieńsk na DOSTAWĘ pn: Zakup 2 szt. autobusów z napędem Euro VI dostosowany dla osób niepełnosprawnych w transporcie zbiorowym Zielonogórskiego Związku Powiatowo – Gminnego, Zamawiający wymagał zdolności technicznej lub zawodowej: wykazanie wykonania w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie, co najmniej jednego zlecenia obejmującego dostawy tożsame co do przedmiotu niniejszego zamówienia, tj. dostawę minimum jednego autobusu z napędem Euro VI dostosowany dla osób niepełnosprawnych wyposażonego w minimum **55 miejsc siedzące (pośrednio określa klasę)**,

SWZ (5) SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SWZ) na dostawy Przetarg nieograniczony Zakup zeroemisyjnych autobusów wodorowych dla Gminy Miejskiej Świdnik, gdzie przedmiotem zamówienia jest wyprodukowanie i dostarczenie fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów miejskich wodorowych (3 sztuki) o długości w przedziale 11,5 m – 12,5 m wraz z wyposażeniem, Zamawiający wymagał zdolności technicznej lub zawodowej: Wykonawca spełni warunek, jeśli wykaze, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał dostawę minimum 1 autobusu **miejskiego** elektrycznego zasilanego wodorem, który został wprowadzony do ruchu na linii/liniach komunikacji miejskiej z pasażerami, który wykonał podczas jazd liniowych minimum 1000 km. Zamawiający poprzez dostarczenie rozumie również dostarczenie w celu przeprowadzenia jazd testowych ww. autobusem na liniach komunikacyjnych z pasażerami;

(wydruki w załączeniu)

a także dokumenty przywołane przez Odwołującego w Odwołaniu (na potwierdzenie doświadczenia w zamówieniach na dostawy autobusów miejskich wymagano dostaw autobusów miejskich):

Specyfikacja Warunków Zamówienia – Piła,

Specyfikacja Warunków Zamówienia – Przemyśl,

Specyfikacja Warunków Zamówienia – Kalisz,

Specyfikacja Warunków Zamówienia – Legnica.

Ponadto Odwołujący błędnie interpretuje wymóg zdolności technicznej - przedstawia jakoby doświadczenie miało dotyczyć dostaw zrealizowanych jedynie na terenie Polski, a przecież Zamawiający nie ogranicza doświadczenia do naszego kraju. W Europie dostarczono sporą ilość autobusów, które spełniają ten wymóg (autobusy międzymiastowe z napędem hybrydowym). Po drugie Odwołujący nie uwzględnia również dostaw autobusów nieobjętych publikacją zamówieniową czy internetową z przyczyn wyłączeń podmiotowych lub przedmiotowych takich zakupów.

Poniżej link z informacją, że Mercedes produkuje autobusy klasy II z napędem hybrydowym już od 2022 r.:

https://www.mercedes-benz-bus.com/pl_PL/brand/news/2022/double-premiere-intouro-k-hybrid-inter-city-bus.html

(wydruk w załączeniu)

Kolejnym zasadniczym powodem dla podtrzymania wymogu Zamawiającego dotyczącego dostaw pojazdów w kl. II (autobusy międzymiastowe) - co wymaga szczególnego podkreślenia - jest zróżnicowanie sytuacji kiedy producent, który specjalizuje się produkcji autobusów miejskich i w tym zakresie stosuje inne rozwiązania techniczne i technologiczne niż te, które są stosowane w autobusach międzymiastowych. Na tę okoliczność Zamawiający wskazuje jakie rozwiązania techniczne i technologiczne oraz eksploatacyjne i użytkowe charakteryzują autobusy do przewozów regionalnych a mianowicie:

- większa liczba miejsc siedzących w porównaniu do autobusów miejskich, co jest determinowane specyfiką przewozów regionalnych (dłuższe trasy - w okolicznościach przedmiotowej sprawy nawet ponad 70-cio kilometrowe, rodzaj pasażerów i ich potrzeby - w tym miejscu Zamawiający zwraca uwagę, iż przystępując do zamówienia realizując m.in. misję likwidując jedną z barier tzw. społecznego wykluczenia zwłaszcza ludzi starszych potrzebujących kontaktów w kluczowych miejscach regionu; uzasadnienie tej kwestii rozszerzono w cz. III pkt 1 odpowiedzi poniżej.

O tym jak różna jest specyfika autobusów traktuje artykuł:

<https://transportnews.eu/publicystyka/artykuly/technika/klasyfikacja-autobusow>

(wydruk w załączeniu)

W tym miejscu z ostrożności Zamawiający zaznacza polemizując z rzekomym zarzutem nieuczciwego ograniczenia konkurencji i nieuprawnionego eliminowania wykonawców, że w żadnym z elementów postępowania nie ograniczył wykonawców w możliwości polegania na zasobach innych podmiotów w celu wykazania spełniania warunków udziału w postępowaniu szczególnie istotnych dla Zamawiającego w tym w zakresie wykazania się doświadczeniem zgodnie z art. 118 Pzp ani osobistego wykonania pewnych części.

Mając na względzie powyższe, należy uznać że zarzut Odwołującego, do którego Zamawiający odniósł się wyżej nie zasługuje na uwzględnienie.

III. Uwzględnienie części odwołania (do wniosku o umorzenie postępowania- jak w petitum)

Kopię odwołania zamieszczono na stronie internetowej prowadzonego postępowania: <https://ezamowienia.gov.pl/mp-client/search/list/ocds-148610-92187d2b-2952-11ef-a458-c2a7c3d67e03> oraz BIP zamawiającego: <http://bip.wloclawski.pl> w dniu 01 lipca 2024 r. wzywając do przystąpienia do postępowania odwoławczego. Do odwołania w terminie 3 dni od dnia otrzymania kopii odwołania nie zgłosił przystąpienia żaden wykonawca.

Zamawiający w dopuszczalnym dla siebie zakresie uwzględnił zarzut dotyczący liczby miejsc siedzących dla przewożonych pasażerów a także wymogu wyposażenia pojazdów w dwa otwierane szyberdachy pełniących także funkcje wyjść bezpieczeństwa oraz wyeliminował zawarty w projekcie umowy zapis możliwości i okoliczności dla odstąpienia od umowy.

Zamawiający zmodyfikował zapisy SWZ w dniu 15 lipca 2024 r. przez opublikowanie ich na stronie internetowej prowadzonego postępowania i BIP zamawiającego.

W szczególności odnośnie:

1/ zarzutu dotyczącego „Liczby miejsc do przewozu pasażerów” - Załącznik nr 1a do SWZ, Opis przedmiotu zamówienia, pozycja 7 tabeli.

Po zmianie treści SWZ pozycja 7 tabeli zapis dotyczący liczby miejsc siedzących otrzymał brzmienie:

| | |
|-------------------------------------|---|
| Liczba miejsc do przewozu pasażerów | Co najmniej 50, w tym minimum 41 miejsc siedzących (...) |
|-------------------------------------|---|

Zamawiający zgadza się na obniżenie liczby miejsc siedzących, aby zwiększyć liczbę potencjalnych Wykonawców jednakże pragnie podkreślić, że dalsze zmniejszanie liczby miejsc siedzących jest nieuzasadnione ze względu na charakter przewozów na których będą kursować zakupione autobusy. Na liniach międzymiastowych/powiatowych pasażerowie zazwyczaj podróżują na dłuższych dystansach w porównaniu do podróży miejskich. Dlatego większa liczba miejsc siedzących jest istotna, aby zapewnić komfort pasażerom, którzy będą spędzać więcej czasu w autobusie. Komfortowe siedzenia są kluczowe dla zmniejszenia zmęczenia pasażerów podczas długich podróży. Ponadto siedzący pasażerowie są lepiej zabezpieczeni w razie nagłego hamowania lub kolizji. Większa liczba miejsc siedzących zwiększa też bezpieczeństwo, ponieważ zmniejsza ryzyko urazów wynikających z upadków lub uderzeń podczas podróży.

Nie można zgodzić się z twierdzeniem odwołującego, iż wskazana przez Zamawiającego liczba miejsc „wskazuje na rozwiązanie jednego producenta – Iveco, którego pojazd elektryczny międzymiastowy 12m posiada dokładnie 42 miejsca pasażerskie” gdyż z informacji dostępnych na stronie internetowej, firma Iveco w tego typu pojazdach oferuje 44 miejsca siedzące pasażerskie (42 miejsca + ewentualne dwa typu składanego naprzeciwko drzwi przednich). Oczekiwanie Zamawiającego, który opisał parametr pierwotnie jako minimum 42 miejsca (zmniejszone do 41) wydaje się tu jak najbardziej uzasadniony i niewygórowany oraz mający na celu zmobilizować innych producentów do zaproponowania rozwiązań, które umożliwią zaoferowanie 41 lub więcej siedzeń pasażerskich, tak w oczywisty sposób oczekiwanych w autobusach komunikacji międzymiastowej.

Pod adresami Zamawiający przedstawia dostępne informacje o liczbie miejsc siedzących w autobusach producenta Iveco:

<https://www.iveco.com/ivecobus/pl-pl/produkty/pages/iveco-bus-crosswayle.aspx>

<https://www.iveco.com/ivecobus/pl-pl/produkty/pages/crossway-low-entry-new.aspx>

<https://www.lectura-specs.pl/pl/model/transport/autobusy-autobusy-miedzymiastowe-iveco/crossway-line-12-m-11732745>

brochure_crossway_le (1)

(wydruki w załączeniu)

2/ odnośnie zarzutu dotyczącego „Klimatyzacji i wentylacji„ - Załącznik nr 1a do SWZ, Opis przedmiotu zamówienia, pozycja 25 tabeli

Po zmianie treści SWZ pozycja 25 tabeli zapis dotyczący wentylacji otrzymał brzmienie:

| | |
|---------------------------|--|
| Klimatyzacja i wentylacja | <ul style="list-style-type: none"> Wentylacja naturalna przestrzeni pasażerskiej realizowana poprzez okna uchylne |
|---------------------------|--|

3/ odnośnie zarzutu dotyczącego „Systemu bezpieczeństwa„ - Załącznik nr 1a do SWZ, Opis przedmiotu zamówienia, pozycja 32 ta beli

Po zmianie treści SWZ pozycja 32 tabeli zapis dotyczący szyberdachów został usunięty:

| | |
|------------------------|--|
| Systemy bezpieczeństwa | <ul style="list-style-type: none"> Dwa otwierane elektrycznie szklane lub z tworzywa sztucznego szyberdachy pełniące także funkcje wyjść bezpieczeństwa <p>(...)</p> |
|------------------------|--|

W związku ze zmianą treści SWZ w pozycja 25 i 32, z pozycji 21 Załącznika nr 1a do SWZ, Zamawiający usunął zapis dotyczący podwójnych szyb na wywietrznikach dachowych:

| | |
|------|---|
| Okna | <ul style="list-style-type: none"> Podwójne szyby na wywietrznikami dachowych, <p>(...)</p> |
|------|---|

4/ W załączniku nr 2a do SWZ tj. Projektowane postanowienia umowy, Zamawiający usunął zapis w § 15 ust. 5.

Odwołanie to ponadto - w ocenie Zamawiającego - stanowi próbę wymuszenia podjęcia czynności korzystnych dla Odwołującego, a nie podjęcia czynności zgodnych z ustawą Pzp, bowiem nie jest poparte racjonalnymi i zasługującymi na uwzględnienie argumentami. Zarzuty Odwołującego, że Zamawiający wszczął dedykowane postępowanie nie zasługują na uwzględnienie (z wyjątkiem uznanych omyłkowych uchybień), ponieważ Zamawiający starannie przeanalizował na rynku dostępne opcje wśród pożądaných autobusów zeroemisyjnych międzymiastowych wśród których m.in. znalazł firmę Odwołującego i nimi się kierował. Zamawiający akcentuje, że przedmiot zamówienia przeznaczony jest do użytkowania na połączeniach międzymiastowych, które na terenie Powiatu Włocławskiego stanowią w większości tereny wiejskie ze wszystkim wynikającymi z tego faktu ograniczeniami. W tym stanie rzeczy Zamawiający zmuszony jest dla zrealizowania tej niezwykle wymagającej inwestycji celu publicznego a ponadto charakteryzującej się atrybutem nowości technicznej i eksploatacyjnej, wybrać wykonawcę gwarantującego należyte jej wykonanie i minimalizowanie ryzyk eksploatacyjnych i użytkowych i tym kierował się w opisywaniu przedmiotu zamówienia, ustalaniu kryteriów oceny ofert i warunków udziału w postępowaniu.

Mając na względzie powyższe Zamawiający wnosi o jak w petitum oraz wnosi o przeprowadzenie następujących dowodów na wskazane w uzasadnieniu okoliczności oraz innych, które Zamawiający zamierza podnieść podczas rozprawy:

1. Wydruki ze stron internetowych

[http://www.tur-
info.pl/p/ak_id,8510,,man,kataforeza,evobus,irisbus,autobus,starachowice,zabezpieczenie,kor
ozja.html](http://www.tur-info.pl/p/ak_id,8510,,man,kataforeza,evobus,irisbus,autobus,starachowice,zabezpieczenie,korozja.html)

<https://transinfo.pl/infobus/intouro-ekonomiczny-autobus-miedzymiastowy-mercedesa/>

[https://www.youtube.com/watch?v=335NNV-HX68,](https://www.youtube.com/watch?v=335NNV-HX68)

[katalog-citivolt-12-pl-v-08-2020](#)

[setra](#)

[https://www.mercedes-benz-bus.com/pl_PL/brand/news/2022/double-premiere-intouro-k-
hybrid-inter-city-bus.html](https://www.mercedes-benz-bus.com/pl_PL/brand/news/2022/double-premiere-intouro-k-hybrid-inter-city-bus.html)

[https://www.green-news.pl/1628-Solaris-testuje-elektryczne-autobusy-w-norwegii-Maja-
specjalne-wyposazenie](https://www.green-news.pl/1628-Solaris-testuje-elektryczne-autobusy-w-norwegii-Maja-specjalne-wyposazenie)

<https://fleet.com.pl/wiadomosci/autobusy-miedzymiastowe-rowniez-elektryczne>

[plwlo-pr1102_16072024_150538_038157-Artukul](#)

<https://www.iveco.com/ivecobus/pl-pl/produkty/pages/iveco-bus-crosswayle.aspx>

<https://www.iveco.com/ivecobus/pl-pl/produkty/pages/crossway-low-entry-new.aspx>

<https://www.lectura-specs.pl/pl/model/transport/autobusy-autobusy-miedzymiastowe-iveco/crossway-line-12-m-11732745>

brochure_crossway_le (1)

<https://transportnews.eu/publicystyka/artykuly/technika/klasyfikacja-autobusow>

2. INNE SWZ

- ZP 01 24 SWZ - SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA, Zielonogórski Związek Powiatowo – Gminny, ul. Ogrodowa 9, 66-016 Czerwieńsk na DOSTAWĘ pn: Zakup 2 szt. autobusów z napędem Euro VI dostosowany dla osób niepełnosprawnych w transporcie zbiorowym Zielonogórskiego Związku Powiatowo – Gminnego

- SWZ (5) SPECYFIKACJA WARUNKÓW ZAMÓWIENIA (SWZ) na dostawy Przetarg nieograniczony Zakup zeroemisyjnych autobusów wodorowych dla Gminy Miejskiej Świdnik

3. Dowód zmiany SWZ opublikowanej w dniu 15 lipca 2024 r.

4. Wyroki KIO: KIO/12/11 z dnia 4 lutego 2011 r., KIO/28/11 z dnia 20 stycznia 2011 r., KIO/592/23 z dnia 15 marca 2023 r.

5. Potwierdzenie przekazania kopii odpowiedzi na Odwołanie Odwołującemu.

6. Uchwała NR I/7/24 Rady Powiatu we Włocławku z dnia 07 maja 2024 r. w sprawie wyboru Starosty, Uchwała NR I/9/24 Rady Powiatu we Włocławku z dnia 07 maja 2024 r. w sprawie wyboru na stanowisko Wicestarosty.

Otrzymują:

1/ Prezes KIO

2/ Odwołujący