

Warszawa, 8 stycznia 2024 r.

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej
Ul. Postępu 17a, 02-676 Warszawa

Odwołujący:

**„Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w
Grodzisku Mazowieckim” Spółka z o.o.**

Ul. Chełmońskiego 33, 05-825 Grodzisk Mazowiecki

Adres do korespondencji:

Adamczyk, Saganowski Radcowie Prawni
Al. Solidarności 113/57, 00-140 Warszawa
e-mail: t.saganowski@aswkancelaria.pl

Zamawiający:

Gmina Wrocław - Urząd Miejski Wrocławia

pl. Nowy Targ 1-8
50-141 Wrocław

**Prowadzący postępowanie (adres do
korespondencji):**

Wydział Zamówień Publicznych
al. M. Kromera 44, 51-163 Wrocław
tel. 071 777 92 30
adres poczty elektronicznej:
wzp.dz@um.wroc.pl

ODWOŁANIE

Dotyczy: Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w przedmiocie: **„Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia oraz Gmin Wisznia Mała, Długotłęka i Czernica” Znak postępowania: ZP/PN/83/2023/WTR**

Nr ogłoszenia o zamówieniu: opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 29 grudnia 2023 r. (Numer wydania Dz.U. S: 251/2023, Nr publikacji ogłoszenia: 00794826-2023)

Działając na podstawie art. 513 ustawy dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2023, poz. 1605, dalej: „ustawa Pzp”), wnoszę w imieniu Wykonawcy - **Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Grodzisku Mazowieckim” Spółka z o.o.** (dalej: „Odwołujący”) odwołanie wobec treści dokumentów zamówienia opublikowanych przez Zamawiającego – **Gminę Wrocław (Urząd Miejski Wrocławia)** w postępowaniu o udzielenie

zamówienia publicznego w przedmiocie: **„Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia oraz Gmin Wisznia Mała, Długołęka i Czernica”** (Znak postępowania: ZP/PN/83/2023/WTR)

Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

a) Zarzut nr 1

- 1) Naruszenie przepisu art. 99 ust 1 ustawy Pzp poprzez brak dokonania opisu przedmiotu zamówienia w sposób wyczerpujący, uwzględniający okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty w zakresie przekazania danych i informacji dotyczących rzeczywiście realizowanych w ramach umowy przejazdów technicznych niezbędnych do należytego wykonania zamówienia;
- 2) Naruszenie przepisu art. 433 pkt 3 ustawy Pzp poprzez przerzucenie ryzyka ekonomicznego związanego z kosztami przejazdów technicznych wyłącznie na Wykonawcę mimo iż docelowy rozkład jazdy oraz jego aktualizacje wyznaczające zakres i wielkość przejazdów technicznych zależne są wyłącznie od Zamawiającego;

b) Zarzut nr 2

Naruszenie przepisu art. 99 ust 1 ustawy Pzp poprzez brak dokonania opisu przedmiotu zamówienia w sposób wyczerpujący i jednoznaczny, uwzględniający okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty w zakresie rzeczywistego trwania umowy poprzez brak wskazania rozumienia pojęcia *kwoty odpowiadającej wartości Umowy o której mowa w § 4 ust 1 Projektu Umowy*;

c) Zarzut nr 3

Naruszenie przepisów art. 431, art. 433 pkt 3 oraz art. 17 ust 1 i art. 353¹ Kodeksu cywilnego w związku z art 16 pkt 3 Pzp poprzez wprowadzenie do Umowy postanowień w sposób rażąco naruszający równowagę kontraktową poprzez wyłączenie dochodzenia przez Wykonawcę jakichkolwiek roszczeń odszkodowawczych w sytuacji odstąpienia od Umowy z winy Zamawiającego;

d) Zarzut nr 4

Naruszenie przepisu art. 353¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny („KC”) w zw. z art. 16 pkt 3) Pzp poprzez nieproporcjonalne ukształtowanie warunków umowy w zakresie postanowień dotyczących możliwości wypowiedzenia umowy w przypadku ziszczenia się naruszeń nieprowadzących bezpośrednio do nienależytego wykonania zamówienia.

e) Zarzut nr 5

- 1) Naruszenie przepisu 353¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny („KC”) w zw. z art. 16 pkt 3) Pzp poprzez nieproporcjonalne ukształtowanie warunków umowy w zakresie wysokości kary umownej i ustalenie jej na poziomie rażąco wygórowanym w odniesieniu do przesłanek wypowiedzenia, w szczególności w odniesieniu do § 6 ust. 1 pkt 1.7
- 2) Naruszenie przepisu art. 17 ust 1 w zakresie wyrażonej w tym przepisie zasady efektywności która powinna być realizowana w szczególności w oparciu o przemyślane projektowanie postanowień umowy w sprawie zamówienia, w tym możliwe równoważenie praw i obowiązków stron umowy, a także minimalizowanie ryzyk i kosztów realizacji zamówienia

f) Zarzut nr 6

Naruszenie przepisu art. 353¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny („KC”) w zw. z art. 16 pkt 3 poprzez nieproporcjonalne ukształtowanie warunków umowy w zakresie postanowień zmniejszających wartość wynagrodzenia (załącznik nr 8 do Projektowanej Umowy)

g) Zarzut nr 7

Naruszenie przepisu 353¹ ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny („KC”) w związku z art. 433 pkt 4) ustawy Pzp oraz art. 99 ust 1 poprzez niewłaściwe ukształtowanie minimalnej

wielkości świadczenia stron, bez uwzględnienia specyfiki zamówienia i jego realizacji oraz kosztów ponoszonych przez Wykonawców. Nadto brak wskazania przesłanek/wytocznych dotyczących zmniejszenia zakresu zamówienia, skutkujących możliwością właściwego zaplanowania sposobu realizacji zamówienia oraz kalkulacji ceny oferty.

h) Zarzut nr 8

Naruszenie przepisu art. 99 ust 4 ustawy Pzp poprzez opisanie przedmiotu zamówienia utrudniającego uczciwą konkurencję poprzez zawężenie parametrów/wymogów pojazdów niezbędnych do realizacji zamówienia które uprzywilejują niektórych producentów pojazdów przy czym dokonanie ograniczenia konkurencji nie jest spowodowane rzeczową potrzebą Zamawiającego.

Odwołujący wnosi o uwzględnienie odwołania i zmianę Projektowanych Postanowień Umowy zgodnie z treścią żądań przywołanych każdorazowo przy opisie każdego z zarzutów.

Ukształtowane zasady i przepisy dokumentów zamówienia, niezgodne z przepisami ustawy Pzp, uniemożliwiają lub znacząco utrudniają złożenie przez Odwołującego złożenie konkurencyjnej oferty a w konsekwencji możliwość uzyskania zamówienia wywołując jednocześnie szkodę w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy.

Odwołujący wskazuje iż dokumenty zamówienia zostały zamieszczone na stronie prowadzonego postępowania w dniu 29 grudnia 2023 r. a zatem odwołanie wnoszone jest z zachowaniem ustawowego terminu.

UZASADNIENIE

W celu uchylecia wątpliwości interpretacyjnych Odwołanie (poszczególne zarzuty) dotyczy każdego z Zadań objętych przedmiotowym postępowaniem.

Zarzut nr 1 – Brak ujęcia usług przejazdów technicznych w cenie oferty.

Zgodnie z **§ 1 punkt 3.3** Projektu Umowy: *„Usługi przewozowe nie obejmują przejazdów technicznych między przystankami końcowymi i początkowymi w celu realizacji kolejnych kursów, które nie są uwzględnione w obowiązujących rozkładach jazdy.”*

Zamawiający wskazał (**§ 1 ust 5 Projektu Umowy**), iż: *„Szczegółowy zakresie realizacji Umowy określają: załącznik numer 1 – przebieg tras linii, przewidywany wymiar pracy przewozowej na zadaniu po przejęciu wszystkich brygad oraz wstępny projekt rozkładu jazdy i wykaz utrudnień,”* (podkreślenie własne).

Warto przywołać także **§ 3 ust 7 Projektu Umowy**, zgodnie z którym: *„**Opracowanie rozkładów jazdy na potrzeby realizacji usług** i do wywieszenia na przystankach, a także treść informacji pasażerskich leży w gestii Zamawiającego.* (podkreślenie własne)

Zasady planowania realizacji usług przewozowych oraz przekazywania danych rozkładowych zawarte są w załączniku nr 6 do Umowy. Zgodnie z punktem 1.1 tego załącznika: *„Po zawarciu umowy Zamawiający przekaze komplet projektów rozkładów jazdy dla Wykonawcy obowiązujących na dzień rozpoczęcia wykonywania pracy przewozowej”* Z kolei punkt 2.1 dotyczący procedury uzgodnień w zakresie stałych zmian przebiegu linii wskazuje, iż: *„Zamawiający ma prawo podejmowania decyzji o zmianie numeru, przebiegu linii, likwidacji i utworzeniu nowej linii, zmianie rozkładów jazdy;”*

Dalszy opis procedury wskazuje iż o ile decyzje o zmianie przebiegu linii, likwidacji bądź utworzeniu nowej linii, zmianie typu taboru, zmianie godzin odjazdów będą poprzedzone zgłoszeniem Wykonawcy takiego zamiaru a Wykonawca będzie miał prawo do zgłoszenia zastrzeżenia co do ww. zmian o tyle zastrzeżenia te będą dotyczyły jedynie trudności technicznych w realizacji zmienionej trasy a ostateczną decyzję co do zmiany rozkładu podejmuje wyłącznie Zamawiający.

Warto wspomnieć iż termin realizacji przedmiotu umowy został określony w następujący sposób:

od 1 stycznia 2025 roku przez kolejne 72 miesiące lub do wyczerpania wartości Umowy określonej w § 4 ust. 1.

Z powyższych przepisów wypływają następujące wnioski:

- 1) Mimo wskazania przez Zamawiającego, iż usługi przewozowe nie obejmują przejazdów technicznych a więc nie są objęte przedmiotem zamówienia to w praktyce ich koszt, niezbędny do realizacji przedmiotu zamówienia, musi być ujęty w cenie ofertowej Wykonawcy, przy czym taki koszt ma charakter istotny.
- 2) Koszt przejazdów technicznych może być poglądowo wyliczony przez Wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia w oparciu o udostępniony w dokumentach zamówienia wstępny projekt rozkładu jazdy;
- 3) Zamawiający żąda aby ten poglądowo wyliczony koszt był kosztem rzeczywistym ujętym w treści złożonej oferty uwzględniającym każdą dokonaną zmianę rozkładu jazdy przez cały 72 miesięczny okres realizacji umowy przy czym, z przyczyn obiektywnych niezależnych od stron, konieczności dokonania zmiany rozkładu jazdy nikt nie jest w stanie przewidzieć. Dość wskazać iż Zamawiający sam wskazuje iż już obowiązujący na dzień rozpoczęcia świadczenia usług może się różnić od wstępnego rozkładu udostępnionego Wykonawcom w dokumentach zamówienia.

W konsekwencji ukształtowane projektowane postanowienia umowy:

- 1) Przerzucają całe ryzyko ekonomiczne zmiany rozkładów jazdy i wywołane tym zwiększone koszty wykonania zamówienia na Wykonawców;
- 2) Uniemożliwiają prawidłowe skalkulowanie ceny oferty;
- 3) Wprowadzają zasady uniemożliwiające w istocie porównanie ofert ze względu na różne podejście do (w istocie nieznanego) poziomu ryzyka przez poszczególnych Wykonawców.

Odwołujący wnioskuję o:

- 1) Ujęcie przejazdów technicznych w ramach usług przewozowych;
- 2) Stworzenie odrębnej pozycji cenowej za wykonywanie przejazdów cenowych z uwzględnieniem liczby kilometrów wynikających ze wstępnego projektu rozkładu jazdy w celu porównania ofert lub przyjęcie „z góry” tożsamej stawki za wykonywanie przejazdów technicznych.
- 3) Stworzenie w projektowanej umowie mechanizmu rozliczania za rzeczywiście wykonane przejazdy techniczne przy założeniu akceptacji Zamawiającego/wprowadzania uzasadnionych zmian do planu przejazdów technicznych przedkładanych przez wybranego Wykonawców na podstawie uzgodnionego/przekazanego rozkładu jazdy oraz każdorazowo co do aktualizacji takiego planu na etapie realizacji umowy.

Albo

- 1) Umowne zagwarantowanie iż dokonanie zmiany w rozkładzie w trakcie trwania umowy w stosunku do udostępnionych w dokumentach zamówienia wstępnych rozkładach nie będą

powodowały wzrostu kosztów Wykonawców związanych z przejazdami technicznymi (tj. liczba rzeczywistych kilometrów pokonywanych w ramach przejazdów technicznych nie będzie wyższa niż możliwa do przewidzenia na etapie składania ofert na podstawie udostępnionych dokumentów).

Odwołujący pragnie jeszcze raz podkreślić, iż formalny brak ujęcia przejazdów technicznych w zakres usług przewozowych nie spowoduje w praktyce braku poniesienia tego rodzaju kosztów przez Zamawiającego. Wnioskowana zmiana ma na celu rzetelniejsze przygotowanie oferty przez Wykonawców i uczciwsze rozliczenie rzeczywistych kosztów związanych z wykonaniem przedmiotowego zamówienia.

Zarzut nr 2 – Brak prawidłowego określenia terminu realizacji zamówienia.

Zgodnie z § 5 ust 1 Projektowanej Umowy:

„1. Umowa zostaje zawarta na okres od daty jej zawarcia do dnia roku lub do wyczerpania kwoty odpowiadającej wartości Umowy, wskazanej w § 4 ust.1. „

Zamawiający zawarł również na końcu Projektu Umowy przepisy dotyczące przewidywanych kwot wydatków na zamówienie podstawowe i zamówienie objęte prawem opcji w kolejnych latach trwania Umowy na poszczególne lata 2025-2030 przy czym nie wypełnił wartości tych pozycji.

W konsekwencji czas trwania umowy zależny jest albo od upływu kalendarzowego czasu albo od wartości Umowy, której to wartości Wykonawca nie zna bowiem Zamawiający nie dał żadnej wskazówki jak rozumie pojęcie wartości Umowy:

- 1) Czy jest to wartość wybranej w danym Zadaniu oferty?
- 2) Czy jest to wartość kwoty przeznaczonej na sfinansowanie zamówienia której Wykonawca ubiegający się o udzielenie zamówienia nie zna?
- 3) Czy jest to wartość szacunkowa poszczególnych Zadań ujawniona przez Zamawiającego w Ogłoszeniu o zamówieniu?

Odrębną kwestią jest wskazanie czy wartość tej Umowy zawiera również maksymalny limit związany z waloryzacją wynagrodzenia?

Odwołujący wskazuje iż powyższa informacja jest istotnym elementem wpływającym na treść złożonej oferty. Od rzeczywistego czasu trwania Umowy zależne jest obliczania kosztów związanych z realizacją zamówienia np. kosztów zakupu/używania taboru skierowanego do realizacji zamówienia jak również amortyzacji, czasu trwania umów pracowniczych i ponoszenia przez pracodawcę rzeczywistych kosztów.

Odwołujący wnosi o doprecyzowanie w Projektowanej Umowie pojęcia wartości umowy oraz wskazania czy wartość ta obejmuje planowaną wartość wzrostu wynagrodzenia z tytułu waloryzacji.

Zarzut nr 3 – Zwrot kosztów przy odstąpieniu od umowy z winy Zamawiającego.

Zgodnie z § 6 ust 3 Projektowanej Umowy: *„W przypadku odstąpienia od Umowy, Wykonawca może żądać od Zamawiającego wyłącznie wynagrodzenia z tytułu prawidłowo wykonanej części Umowy.”*

Przedmiotowy przepis narusza równowagę ekonomiczną stron, będąc jednocześnie sprzeczny z treścią art. 433 pkt 3 ustawy Pzp.

Przepis ten wyłącza odpowiedzialność Zamawiającego dotyczącą potencjalnych roszczeń związanych z koniecznością przedwczesnego zakończenia Umowy z winy Zamawiającego. Należy zwrócić uwagę iż realizacja przedmiotowego zamówienia jest związana z poniesieniem znaczących nakładów przez Zamawiającego związanych z zakupem taboru, ich przystosowaniem do potrzeb Zamawiającego, zatrudnienia kierowców na umowę o pracę na określony czas etc. W przypadku odstąpienia od umowy z winy Zamawiającego Wykonawca „pozostaje z kosztami” będąc pozbawiony ekwiwalentu w postaci wynagrodzenia rekompensującego ten koszt w dalszej jednostce czasu. Odwołujący wnioskuję o zmianę ww. przepisu na następujący:

„W przypadku odstąpienia od Umowy z winy Wykonawcy, Wykonawca może żądać od Zamawiającego wyłącznie wynagrodzenia z tytułu prawidłowo wykonanej części Umowy.”

Zarzut nr 4 – Prawo do rozwiązania umowy w przypadku utracenia lub zagrożenia utraceniem płynności finansowej.

Zgodnie z § 6 ust 5 pkt 5.2 Projektowanej Umowy:

„Zamawiający może rozwiązać Umowę w trybie natychmiastowym bez jej wypowiedzenia, ze skutkiem na dzień otrzymania przez Wykonawcę oświadczenia o jej rozwiązaniu w przypadkach, gdy:

(...)

Wykonawca stracił płynność finansową lub nastąpiło zagrożenie płynności finansowej, a Wykonawca nie powiadomił o tym fakcie Zamawiającego;”

Odwołujący wskazuje iż przesłanka utraty płynności finansowej a w szczególności zagrożenia płynności finansowej jest sprzeczne z zasadą proporcjonalności. Prawnie chronionym interesem Zamawiającego jest należyte świadczenie usług objętych Umową. Sama utrata płynności finansowej w szczególności o charakterze czasowym a tym bardziej samo zagrożenie utraty płynności finansowej nie przesądza o możliwości braku należytego (dalszego) świadczenia usług.

Odwołujący wnosi o wykreślenie ww. przepisu.

Zarzut nr 5 – rażąco wysoka kara umowna

Zgodnie z punktem 8 Załącznika nr 7 do Projektu Umowy:

„W przypadku niewykonania lub nienależytego wykonania postanowień Umowy przez Wykonawcę, Zamawiający ma prawo naliczenia kar umownych. Kary te wynoszą:

(...)

8. 10% wartości umowy netto (§ 4 ust. 1) pozostałej do wykonania w przypadku odstąpienia od umowy przez Zamawiającego w warunkach opisanych w § 6 ust. 1 pkt 1.1-1.4, 1.7 „

Przewidziany poziom kar umownych ma charakter rażąco wygórowany i nieadekwatny do poziomu potencjalnej szkody poniesionej przez Zamawiającego. Dodatkowo przepis ten narusza zasadę efektywności wyrażoną w art. 17 ust. 1 Pzp, która powinna być realizowana w szczególności w oparciu o przemyślane projektowanie postanowień umowy w sprawie zamówienia, w tym możliwe równoważenie praw i obowiązków stron umowy, a także minimalizowanie ryzyk i kosztów realizacji zamówienia (uwagi do art. 433 i 466 – Komentarz UZP).

Przy tak wysokim poziomie kar umownych potencjalny Wykonawca albo może nie złożyć oferty albo skalkuluje swoje ryzyko na odpowiednio wysokim poziomie podwyższając cenę oferty. Odwołujący zwraca uwagę, iż np. biorąc pod uwagę szacunkową wartości umowy dla Zadania nr 1 potencjalna kwota kary umownej wynosi ok 20 mln zł. Naliczenie i wyegzekwowanie tak wysokiej kary może doprowadzić do upadłości Wykonawcy.

Wskazać również należy iż odniesienie tak wysokiej kary do przesłanki określonej w § 6 ust. 1 pkt 1.7 (Wykonawca w chwili zawarcia Umowy podlegał wykluczeniu na podstawie art. 108 ustawy Prawo Zamówień Publicznych – odstąpienie jest możliwe w terminie 30 dni kalendarzowych od powzięcia wiadomości o tych okolicznościach przez Zamawiającego) ma charakter nieproporcjonalny. Brak wykluczenia Wykonawcy na etapie postępowania o udzielenie zamówienia może wynikać np. z błędnej oceny dokumentów przez Zamawiającego lub ujawnienia się okoliczności nieznanych Wykonawcy (lub niebędących w jego świadomości) np. dotyczących naruszenia obowiązków dotyczących płatności podatków, opłat lub składek na ubezpieczenia (naruszenie zostanie ujawnione po złożeniu dokumentów podmiotowych lub po zawarciu umowy a będzie dotyczyło płatności w okresie badania i oceny ofert). Podnieść należy iż naliczenie ww. kary umownej nie jest zależne od wagi naruszenia.

W konsekwencji powyższego Odwołujący wnioskuje o zmianę ww. punktu załącznika nr 7 na następujący:

„10% wartości umowy netto (§ 4 ust. 1) pozostałej do wykonania w przypadku odstąpienia od umowy przez Zamawiającego w warunkach opisanych w § 6 ust. 1 pkt 1.1-1.4” do wartości kwotowej 3 000 000 nie więcej jednak niż 10% wartości umowy.”

Zarzut nr 6 – zmniejszenie wartości wynagrodzenia

Zgodnie z załącznikiem nr 8 (ostatni zapis): *„W przypadku przekroczenia 30% uchybień w stosunku do pozostałych odjazdów z przystanków na danej linii zmianą stawki wynagrodzenia zostaną objęte wszystkie wozokilometry zrealizowane w ramach umowy w danym dniu (z wyłączeniem wzkm rozliczonych według zasad opisanych w pkt. 2.2 i 2.3).”*

Przepis ten ma charakter nieproporcjonalny do wagi naruszenia. Dana linia może mieć małą liczbę kursów a uchybienia na jednym lub kilku kursach mogą wpłynąć na wynagrodzenia należne Wykonawcy za cały dzień dla wszystkich linii.

Tytułem przykładu - dana linia ma 6 kursów dzienne, brak zrealizowania 6 kursów będzie skutkował brakiem wynagrodzenia dla Wykonawcy za cały dzień jazdy na wszystkich kursach. Łącznie Wykonawca wykonał 1000 kursów w danym dniu, nie wykonał 6 kursów i nie dostaje żadnego wynagrodzenia za wykonaną usługę w danym dniu.

Odwołujący wnosi o wykreślenie ww. zapisu.

Zarzut nr 7 – Brak właściwego określenie minimalnego wielkości świadczenia stron

Zgodnie z § 1 ust 4 Projektowanej Umowy: *„Zmniejszenie w całym okresie trwania Umowy nie może przekroczyć 15% wozokilometrów łącznie, o których mowa w ust. 2 pkt. 2.1 , przy czym w każdym roku nie więcej niż 15% liczby wozokilometrów przewidywanych do wykonania na dzień zawarcia Umowy w danym roku kalendarzowym jej obowiązywania w każdym przewidzianym w Umowie typie taboru. „*

Przy zakładanym wolumenie wozokilometrów wartość 15 % dla poszczególnych zadań waha się pomiędzy 131 678 wzkm a 268 144 wzkm przy czym dla 3 z 4 zadań wartości zbliżone są lub przekraczają 250 000 wzkm. Biorąc pod uwagę szacunkową wartość zamówienia to dla ww. 3 zadań wartość 15 % każdorazowo przekracza 30 mln zł brutto. Jest to wartość usług, którą w skali całej Umowy Zamawiający może nie zlecić. W danym roku mogą to być usługi o wartości przekraczającej 5 mln zł brutto. Odwołujący wskazuje iż biorąc pod uwagę skalę zaangażowania kosztowego Wykonawcy dotyczące taboru oraz zatrudnienia kierowców na umowę o pracę (co jest mało elastycznym procesem, także przy konieczności zwolnień) przy konieczności zapewnienia ciągłości usług zakładając pierwotnie maksymalną wartość zaangażowania Wykonawcy, tak duże zmiany mogą powodować nie opłacalność Umowy a nawet utratę płynności finansowej Wykonawcy. Wartość gwarantowana powinna być maksymalnie zbliżona do przewidywanej, także ze względu na wartość Umowy.

Odwołujący wnosi o zmniejszenie maksymalnego zmniejszenia pracy przewozowej do 10 % w skali umowy, przy czym maksymalnie 10 % w skali danego roku.

Zarzut nr 8 – niezasadne ograniczenie konkurencji w zakresie wymaganych pojazdów przeznaczonych do realizacji zamówienia.

Odwołujący wskazuje, iż w zakresie szeregu niżej przywołanych przepisów Zamawiający dokonał niezasadnego ograniczenia konkurencji w zakresie wymaganych pojazdów przeznaczonych do realizacji zamówienia. Wskazane wymogi nie są uzasadnione rzeczową potrzebą a subiektywnym interesem Zamawiającego powodując jednocześnie zmniejszenie szans Wykonawców nie dysponujących dostępem do tego rodzaju pojazdów.

Załącznik nr 2 - Minimalne wymagania techniczne dla autobusów i ich wyposażenia

1.3.7. Minimalna liczba miejsc siedzących bez podestów Minimum 4 z czego 2 w okolicy 2 drzwi autobusu i 1 umożliwiające podróż z psem asystującym (w przypadku autobusów elektrycznych miejsca mogą być zapewnione w postaci składanych foteli);

WIĘKSZOŚĆ POJAZDÓW POSIADA DWA TAKIE MIEJSCA ŁĄCZNIE

Odwołujący żąda zmniejszenia liczb siedzących bez podestów do minimum 2.

1.3.8. Minimalna liczba miejsc wyznaczonych na wózek inwalidzki 2 (w tym 1 naprzeciw 2 drzwi autobusu a 2 po prawej stronie autobusu współdzielone z wózkiem dziecięcym), dla autobusów wyprodukowanych przed 2024 r. lokalizacja wymaga uzgodnienia z Zamawiającym;

WIĘKSZOŚĆ POJAZDÓW POSIADA JEDNO TAKIE MIEJSCE

Odwołujący żąda zmniejszenia liczby miejsc wyznaczonych na wózek inwalidzki do 1.

1.3.9. Minimalna liczba miejsc wyznaczonych na wózek dziecięcy 3 (w tym dwa naprzeciw 2 drzwi autobusu – w tym jedno współdzielone z wózkiem inwalidzkim, a trzecie po prawej stronie autobusu współdzielone z wózkiem inwalidzkim) dla autobusów wyprodukowanych przed 2024r. 2 miejsca - lokalizacja wymaga uzgodnienia z Zamawiającym

WIĘKSZOŚĆ POJAZDÓW POSIADA JEDNO TAKIE MIEJSCE

Odwołujący żąda zmniejszenia liczby miejsc wyznaczonych na wózek dziecięcy do jednego.

1.4.4 Rodzaje drzwi wg sposobu otwierania 1-2-3-4(wymóg drzwi otwieranych na zewnątrz nie dotyczy autobusów wyprodukowanych przed 2024 r.) 1 do środka – 2 na zewnątrz – 3 do środka
WIĘKSZOŚĆ POJAZDÓW PRODUKUJE POJAZDY ZE WSZYSTKIMI DRZWIAMI OTWIERANYMI DO ŚRODKA POJAZDU

Odwołujący żąda dopuszczenia pojazdów ze wszystkimi drzwiami otwieranymi do środka.

1.5.2. Zakres niskiej podłogi w obszarze miejsc stojących bez występowania podestów i foteli pasażerskich innych niż składane.- Naprzeciw 2 drzwi autobusu od końca 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu (minimalne wymiary 750 mm szerokości x 2650mm długości liczonej od oparcia na wózek inwalidzki) oraz po prawej stronie autobusu od początku 2 drzwi do foteli umiejscowionych na nadkolu 1 osi autobusu

NIEWYKONALNE W WIĘKSZOŚCI MAREK POJAZDÓW

Odwołujący żąda dokonania zmiany w oparciu o dostępne na rynku rozwiązania umożliwiające dopuszczenie innych marek pojazdów niż preferowany.

1.7.3.kabina kierowcy wyższa i ograniczająca dostęp do kierowcy, ale z otworami do komunikacji i Wyposażona w drzwi wewnętrzne, w pełni zabudowane, otwierane w kierunku przestrzeni pasażerskiej – z blokadą przejścia dla pasażerów w przypadku otwarcia drzwi kabiny przez kierowcę.

NIEWYKONALNE W WIĘKSZOŚCI MAREK POJAZDÓW

Odwołujący żąda dokonania zmiany w oparciu o dostępne na rynku rozwiązania umożliwiające dopuszczenie innych marek pojazdów niż preferowany.

**Tomasz Saganowski
Radca prawny**