

Warszawa, 4 marca 2025 r.

WYROK

Krajowa Izba Odwoławcza – w składzie: **Przewodniczący: Piotr Kozłowski**

Aleksandra Kot

Emil Kuriata

Protokolant: Tomasz Skowroński

po rozpoznaniu na rozprawie **27 lutego 2025 r.** w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej **6 lutego 2025 r.**

przez wykonawcę: **Stadler Polska sp. z o.o. z siedzibą w Siedlcach** [„Odwołujący”]

w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego pn. *Dostawa tramwajów niskopodłogowych* (DEZ/001/2025)

prowadzonym przez zamawiającego: **Tramwaje Warszawskie sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie** [„Zamawiający”]

przy udziale jako współuczestnika po stronie Odwołującego wykonawcy: **Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz S.A. z siedzibą w Bydgoszczy** [„Przystępujący”]

orzeka:

1.Oddala odwołanie.

2.Kosztami postępowania odwoławczego obciąża Odwołującego i:

1)zalicza w poczet tych kosztów kwotę 15000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) **uiszczonego przez Odwołującego wpisu od odwołania oraz kwotę 3600 zł 00 gr** (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) **uzasadnionych kosztów Zamawiającego z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika,**

2)zasądza od Odwołującego na rzecz Zamawiającego kwotę 3600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy).

Na niniejsze orzeczenie – w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia – przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do **Sądu Okręgowego w Warszawie – Sądu Zamówień Publicznych.**

Uzasadnienie

Tramwaje Warszawskie sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie {dalej: „Tramwaje Warszawskie” lub „Zamawiający”} prowadzi na podstawie Ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1320) {dalej również: „ustawa pzp”, „ustawa Pzp”, „ppz” lub „Pzp”} w trybie przetargu nieograniczonego postępowanie o udzielenie zamówienia sektorowego na dostawy pn. *Dostawa tramwajów niskopodłogowych* (DEZ/001/2025)

Ogłoszenie o tym zamówieniu 27 stycznia 2025 r. opublikowano w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej serii S nr 16 pod poz. 56652.

Wartość tego zamówienia przekracza progi unijne.

6 lutego 2025 r. Stadler Polska sp. z o.o. z siedzibą w Siedlcach {dalej: „Stadler” lub „Odwołujący”} wniosła do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej odwołanie wobec treści SWZ w zakresie objętym poniższym zarzutem.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie art. 239 ust. 1 i 2 w zw. z art. 240 ust. 1 i 2 oraz art. 242 ust. 1 i 2 w zw. z art. 16 pkt 1 i 3 i w zw. z art. 17 ust. 1 ustawy pzp, polegające na takim ukształtowaniu kryteriów oceny ofert odnoszących się aspektów technicznych przedmiotu dostawy, tj. ppkt 16.1.3.5. *Odległość pomiędzy pierwszymi drzwiami dwustrumiennymi a czołem tramwaju* i ppkt 16.1.3.6. *Rozwiązania drzwi pasażerskich* oraz powiązanych z nimi pkt 5 i 6 Załącznika 5 do rozdziału IV SWZ – Dane o parametrach podlegających ocenie, które nie odnoszą się do jakości świadczenia objętego przedmiotem zamówienia i nie gwarantują najkorzystniejszego stosunku jakości do ceny oraz naruszają zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców przez nieuzasadnione preferowanie i promowanie rozwiązań, które nie zostały przez Zamawiającego uzasadnione, co w konsekwencji prowadzi do nieuprawnionego ograniczenia lub wyeliminowania konkurencji w postępowaniu.

Odwołujący wniosł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu wykreślenia wszystkich powyżej wymienionych postanowień SWZ oraz rozdysponowanie wag usuniętych kryteriów proporcjonalnie na pozostałe kryteria oceny ofert.

Izba ustaliła, co następuje:

Co prawda na wstępie uzasadnienia odwołania zacytowano postanowienie SWZ wymieniające wszystkie kryteria oceny ofert, jednakże dla ukazania skarżonych kryteriów w kontekście wszystkich kryteriów nie dotyczących ceny celowe jest przywołanie *in extenso* postanowień z pkt 16 SWZ Opis kryteriów oceny ofert wraz z podaniem wag tych kryteriów i sposobu oceny ofert [pisownia oryginalna, układ typograficzny częściowo zmieniony]:

16.1. Przy ocenie ofert w celu zawarcia umowy ramowej Zamawiający będzie kierował się następującymi kryteriami, których wagi wynoszą:

16.1.1. Cena oferty 62%

16.1.2. Zużycie energii 14%

16.1.3. Rozwiązania techniczne: 14%, w tym:

16.1.3.1. Nacisk osi tramwaju na tor 3%

16.1.3.2. Długość podłogi 3%

16.1.3.3. Odległość dolnej krawędzi otworu drzwi dwustrumieniowych od osi wzdłużnej tramwaju 2%

16.1.3.4. Nachylenie podłogi 2%

16.1.3.5. Odległość pomiędzy pierwszymi drzwiami dwustrumieniowymi a czołem tramwaju 2%

16.1.3.6. Rozwiązania drzwi pasażerskich 2%

16.1.4. Ograniczenie emisji hałasu: 4%, w tym:

16.1.4.1. Poziom dźwięku na zewnątrz tramwaju 2%

16.1.4.2. Poziom dźwięku wewnątrz tramwaju na postoju 2%

16.1.5. Plan utrzymania tramwajów 4%

16.1.6. Okres gwarancji 2%

(...)

16.2.2. w kryterium „Zużycie energii” oceniana będzie wartość poboru energii z sieci trakcyjnej dla podanego profilu trasy i obciążenia nominalnego, ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców dla wszystkich typów tramwajów w dokumencie „Dane o Zużyciu Energii”, obliczonych zgodnie z Instrukcją przygotowania danych niezbędnych do oceny ofert w kryterium „Zużycie energii”, zawartej w załączniku nr 7 do rozdziału IV SWZ; w pierwszej kolejności zostanie obliczony sumaryczny pobór energii z sieci trakcyjnej, według wzoru: $Z = Z1 \times 64 + Z2 \times 96$

gdzie:

Z1 – średnia wartość energii pobieranej z sieci trakcyjnej w przeliczeniu na 1 km dla Tramwaju typu 12,

Z2 – średnia wartość energii pobieranej z sieci trakcyjnej w przeliczeniu na 1 km dla Tramwaju typu 2,

następnie zostaną przydzielone punkty, w następujący sposób:

1) $Z = 640\,000 \text{ Wh/km}$ – 0 punktów

2) $626\,590 \text{ Wh/km} \leq Z < 640\,000 \text{ Wh/km}$ – 10 punktów

3) $613\,170 \text{ Wh/km} \leq Z < 626\,590 \text{ Wh/km}$ – 20 punktów

4) $599\,750 \text{ Wh/km} \leq Z < 613\,170 \text{ Wh/km}$ – 30 punktów

5) $586\,330 \text{ Wh/km} \leq Z < 599\,750 \text{ Wh/km}$ – 40 punktów

6) $572\,910 \text{ Wh/km} \leq Z < 586\,330 \text{ Wh/km}$ – 50 punktów

7) $559\,490 \text{ Wh/km} \leq Z < 572\,910 \text{ Wh/km}$ – 60 punktów

8) $546\,070 \text{ Wh/km} \leq Z < 559\,490 \text{ Wh/km}$ – 70 punktów

9) $532\,650 \text{ Wh/km} \leq Z < 546\,070 \text{ Wh/km}$ – 80 punktów

10) $519\,230 \text{ Wh/km} \leq Z < 532\,650 \text{ Wh/km}$ – 90 punktów

11) $Z < 519\,230 \text{ Wh/km}$ – 100 punktów;

16.2.3. w kryterium „Rozwiązania techniczne” ocena będzie dokonana w poniższy sposób:

16.2.3.1. w kryterium „Nacisk osi tramwaju na tor” będzie oceniany nacisk dla tramwaju obciążonego nominalnie (zdefiniowanego w rozdziale II SWZ), ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców w dokumencie „Dane o Parametrach Podlegających Ocenie”; w pierwszej kolejności będzie wykonana ocena dla każdego typu tramwaju oddzielnie i punkty zostaną przydzielone w następujący sposób:

1) $96,0 \text{ kN} < NO \leq 100,0 \text{ kN}$ – 0 punktów

2) $92,0 \text{ kN} < NO \leq 96,0 \text{ kN}$ – 25 punktów

3) $88,0 \text{ kN} < NO \leq 92,0 \text{ kN}$ – 50 punktów

4) $84,0 \text{ kN} < NO \leq 88,0 \text{ kN}$ – 75 punktów

5) $NO \leq 84,0 \text{ kN}$ – 100 punktów

gdzie „NO” oznacza największy deklarowany nacisk na zestaw kół stanowiących jedną oś tramwaju ze wszystkich tego rodzaju zestawów znajdujących się w tramwaju, następnie zostanie obliczona ocena sumaryczna dla wszystkich typów tramwajów, według poniższego wzoru: ocena punktowa = $0,4 \times OP1 + 0,6 \times OP2$

gdzie:

OP1 – ocena punktowa tramwaju typu 1,

OP2 – ocena punktowa tramwaju typu 2;

16.2.3.2. w kryterium „Długość podłogi” oceniana będzie długość podłogi dostępnej dla pasażerów, mierzona wzdłuż osi tramwaju w pasie o szerokości ≥ 500 mm, ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców w dokumencie „Dane o Parametrach Podlegających Ocenie”;

2 Typy tramwajów zostały zdefiniowane w tabeli 1 w rozdziale II SWZ

w pierwszej kolejności będzie wykonana ocena dla każdego typu

tramwaju oddzielnie i punkty zostaną przydzielone wg wzoru:

$$Dx = x \cdot 100 \text{ punktów}$$

przy czym:

$x = 1$ dla Tramwaju typu 1,

$x = 2$ dla Tramwaju typu 2;

następnie zostanie obliczona ocena sumaryczna dla wszystkich typów tramwajów, według poniższego wzoru:

$$\text{ocena punktowa} = 0,4 \times D1 + 0,6 \times D2;$$

gdzie:

D1 – długość podłogi dostępnej dla pasażerów Tramwaju typu 1,

D2 – długość podłogi dostępnej dla pasażerów Tramwaju typu 2;

do oceny długości podłogi nie wlicza się podłogi podniesionej ponad wysokość 400 mm od PGS nad wózkami skrajnymi w przypadku zastosowania w tych obszarach stopnia pomiędzy poziomami podłogi oraz podłogi ograniczonej poprzez zastosowanie lokalnych zawężeń przejścia opisanych w rozdziale II SWZ część IV pkt 7.19.1.2; przypadki opisane w rozdziale II SWZ część IV pkt 7.16 nie mają wpływu na ocenę kryterium;

16.2.3.3. w kryterium „Odległość dolnej krawędzi otworu drzwi dwustrumieniowych od osi wzdłużnej tramwaju” punkty zostaną przydzielone w następujący sposób:

	rozwiązanie „bez nakładki”	rozwiązanie „z nakładką”
1) $d < 1175$ mm	0 punktów	0 punktów
2) $1175 \text{ mm} \leq d < 1185$ mm–	20 punktów	10 punktów
3) $1185 \text{ mm} \leq d < 1200$ mm–	50 punktów	25 punktów
4) $1200 \text{ mm} \leq d$ –	100 punktów	50 punktów

gdzie:

„d” oznacza minimalną odległość wybraną spośród najmniejszych odległości podanych przez Wykonawców w dokumencie

„Dane o Parametrach Podlegających Ocenie”, dla każdego drzwi dwustrumieniowych, pomiędzy dolną krawędzią otworu drzwiowego a wzdłużną osią tramwaju,

„nakładka” oznacza dodatkowy element (gumowy lub plastikowy) zmniejszający odległość pomiędzy dolną krawędzią otworu drzwiowego a peronem przystankowym;

pożądane jest, aby odległości pomiędzy dolną krawędzią otworu drzwiowego a wzdłużną osią tramwaju były w obu typach tramwajów jednakowe, jeżeli jednak powyższy warunek nie zostanie spełniony, do oceny będzie brana pod uwagę najmniejsza spośród minimalnych

ww. odległości;

16.2.3.4. w kryterium „Nachylenie podłogi” oceniane będzie nachylenie podłogi w obszarze wózków mierzone w osi wzdłużnej tramwaju, ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców w dokumencie „Dane o Parametrach Podlegających Ocenie”;

punkty zostaną przydzielone w następujący sposób:

- 1) $n = 8,0\%$ – 0 punktów
- 2) $7,0\% \leq n < 8,0\%$ – 20 punktów
- 3) $6,0\% \leq n < 7,0\%$ – 40 punktów
- 4) $5,0\% \leq n < 6,0\%$ – 60 punktów
- 5) $4,0\% \leq n < 5,0\%$ – 80 punktów
- 6) $n < 4,0\%$ – 100 punktów

przy czym zostanie zastosowany wzór:

=

gdzie:

„n” – średnia wartość nachylenia podłogi w obszarze nad wózkami, mierzona w osi wzdłużnej tramwaju, obliczana na podstawie danych zawartych przez Wykonawców w dokumencie „Dane o Parametrach Podlegających Ocenie” (wymagane jest, aby ww. nachylenie było jednakowe dla wszystkich typów tramwajów),

nA – maksymalna wartość nachylenia wzdłużnego podłogi (wyrażona w procentach) w obszarze nad każdym wózkiem; w

przypadku zastosowania stopnia przy jednoczesnym braku pochyłości w obszarach nad pierwszym i ostatnim wózkiem, obszary te nie zostaną uwzględnione we wzorze,

A – numer kolejny wózka licząc od czoła tramwaju (od strony kabiny A), nad którym nie zastosowano podniesienia podłogi z wykorzystaniem stopnia,

i – liczba wszystkich obszarów nad wózkami w oferowanym tramwaju, nad którymi nie zastosowano podniesienia podłogi z wykorzystaniem stopnia;

w przypadku zastosowania stopnia przy jednoczesnym braku pochyłości w obszarach nad pierwszym i ostatnim wózkiem, uzyskana liczba punktów obliczona według powyższego wzoru zostanie pomniejszona o 50%;

16.2.3.5. w kryterium „Odległość pomiędzy pierwszymi drzwiami dwustrumieniowymi a czołem tramwaju” oceniana będzie odległość pomiędzy pierwszymi drzwiami dwustrumieniowymi a czołem tramwaju, tj. odległość pomiędzy najdalej wysuniętym punktem znajdującym się z przodu tramwaju (na czole przednim, z tym że w przypadku tramwaju dwukierunkowego, przód tramwaju rozumiany jest jako czoło tramwaju od strony kabiny A) i początkiem (najbliższą krawędzią) otworu drzwiowego pierwszych drzwi dwustrumieniowych przedziału pasażerskiego; dla tyłu tramwaju (czoła tylnego, z tym że w przypadku tramwaju dwukierunkowego tył tramwaju rozumiany jest jako czoło tramwaju od strony kabiny B) będzie to odległość pomiędzy najdalej wysuniętym punktem znajdującym się na tyle tramwaju i najbliższą krawędzią otworu drzwiowego ostatnich drzwi dwustrumieniowych przedziału pasażerskiego; zostanie zastosowany wzór:

$$\text{ocena punktowa} = x \cdot 100 \text{ punktów}$$

ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców w dokumencie „Dane o Parametrach Podlegających Ocenie” (wymagane jest, aby ww. parametr był jednakowy dla wszystkich typów tramwajów, dla każdego końca tramwaju).

16.2.3.6. w kryterium „Rozwiązania drzwi pasażerskich” punkty zostaną przydzielone w następujący sposób:

1) zastosowanie wyłącznie drzwi pasażerskich dwustrumieniowych umieszczonych równolegle do osi podłużnej tramwaju – 100 punktów

2) zastosowanie co najmniej jednych drzwi pasażerskich umieszczonych pod kątem do osi podłużnej wagonu – 0 punktów
ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców w dokumencie „Dane o Parametrach Podlegających Ocenie”;

16.2.4. w kryterium „Ograniczenie emisji hałasu” ocena będzie dokonywana w poniższy sposób:

16.2.4.1. w kryterium „Poziom dźwięku na zewnątrz tramwaju” punkty zostaną przydzielone w następujący sposób:

1) $78,0 \text{ dB} < \text{pdz} \leq 80,0 \text{ dB}$ – 0 punktów

2) $77,0 \text{ dB} < \text{pdz} \leq 78,0 \text{ dB}$ – 20 punktów

3) $76,0 \text{ dB} < \text{pdz} \leq 77,0 \text{ dB}$ – 40 punktów

4) $75,0 \text{ dB} < \text{pdz} \leq 76,0 \text{ dB}$ – 60 punktów

5) $74,0 \text{ dB} < \text{pdz} \leq 75,0 \text{ dB}$ – 80 punktów

6) $\text{pdz} \leq 74,0 \text{ dB}$ – 100 punktów

gdzie „pdz” oznacza poziom dźwięku A na zewnątrz tramwaju przy stałej prędkości 50 km/h, mierzony zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (dział II rozdział 1 § 3 ust. 8 pkt 1), ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców w dokumencie „Dane o Parametrach Podlegających Ocenie” dla każdego typu tramwaju; jeżeli poziom dźwięku dla wszystkich typów tramwajów nie będzie jednakowy, do oceny będzie brany pod uwagę najwyższy poziom dźwięku;

16.2.4.2. w kryterium „Poziom dźwięku wewnątrz tramwaju na postoju” punkty zostaną przydzielone w następujący sposób:

1) $64,0 \text{ dB} < \text{pdw} \leq 65,0 \text{ dB}$ – 0 punktów

2) $63,0 \text{ dB} < \text{pdw} \leq 64,0 \text{ dB}$ – 25 punktów

3) $62,0 \text{ dB} < \text{pdw} \leq 63,0 \text{ dB}$ – 50 punktów

4) $61,0 \text{ dB} < \text{pdw} \leq 62,0 \text{ dB}$ – 75 punktów

5) $\text{pdw} \leq 61,0 \text{ dB}$ – 100 punktów

gdzie „pdw” oznacza poziom dźwięku A wewnątrz tramwaju przy maksymalnej pracy systemu HVAC, mierzony zgodnie z wymaganiami określonymi w SWZ;

ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców w dokumencie „Dane o Parametrach Podlegających Ocenie” dla każdego typu tramwaju; jeżeli poziom dźwięku dla wszystkich typów tramwajów nie będzie jednakowy, do oceny będzie brany pod uwagę najwyższy poziom dźwięku;

16.2.5. w kryterium „Plan utrzymania tramwajów” oceniany będzie zaoferowany przebieg tramwajów pomiędzy obsługami technicznymi (OT) w pełnym cyklu planowo-zapobiegawczych obsług technicznych oferowanych tramwajów; punkty zostaną przydzielone w następujący sposób:

- 1) PUT = 20 000 km– 0 punktów
- 2) PUT = 25 000 km– 25 punktów
- 3) PUT = 30 000 km– 50 punktów
- 4) PUT = 35 000 km– 75 punktów
- 5) PUT = 40 000 km– 100 punktów

gdzie „PUT” oznacza deklarowany przebieg tramwajów pomiędzy obsługami technicznymi (OT); wymagane jest, aby przebiegi tramwajów pomiędzy obsługami OT były jednakowe dla wszystkich typów tramwajów, ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców w dokumencie „Plan utrzymania tramwajów”;

16.2.6. w kryterium „Okres gwarancji” oceniany będzie zaoferowany okres gwarancji jakości na tramwaje, tj. wszystkie układy, urządzenia i elementy tramwaju, z wyłączeniem materiałów eksploatacyjnych (chyba że ich nadmierne zużycie wynikać będzie z wady) oraz z wyłączeniem zabezpieczenia antykorozyjnego i wad mechanicznych pudeł i wózków; punkty zostaną przydzielone w następujący sposób:

- 1) minimum 36 miesięcy– 0 punktów
- 2) minimum 42 miesiące– 50 punktów
- 3) minimum 48 miesięcy – 100 punktów

ocena zostanie dokonana na podstawie informacji podanych przez Wykonawców w Ofercie; wymagane jest zaoferowanie jednakowego okresu gwarancji dla wszystkich typów tramwajów

Jak się okazuje, oba skarżone kryteria nie funkcjonują w próżni, ale są elementem kompleksowo określonych kryteriów, dzięki którym preferowane są rozwiązania techniczne i funkcjonalne pożądane przez Zamawiającego. Część z nich dotyczy takich cech, jak zużycie energii czy ograniczenie emisji hałasu, które nawet dla laika jawią się jako obiektywnie ze wszech miar korzystne. Tylko nieco dłuższego namysłu wymaga zrozumienie, że jak największa powierzchnia nisko osadzonej (i jak najmniej podnoszącej się nad wózkami z kołami) podłogi czy jak najniżej położona dolna krawędź otworu wejściowego obiektywnie zwiększają funkcjonalność tramwajów dla pasażerów. Z kolei wystarczy trochę interesować się tematyką pojazdów szynowych, aby wiedzieć, że im mniejszy nacisk osi na tor (w tym dzięki większej liczbie wózków z kołami), tym wolniejsze zużycie torowiska, a w konsekwencji rzadsze remonty i niższe koszty. Nie oznacza to jednak, że również skarżone kryteria nie premiąją rozwiązań korzystnych funkcjonalnie, nawet jeżeli dla laika nie jest to oczywiste na pierwszy (a nawet drugi) rzut oka.

W ramach zwięzłego przedstawienia zarzutu na wstępie odwołania podniesiono nieuzasadnione preferowanie i promowanie rozwiązań, które nie zostały przez Zamawiającego uzasadnione. Nie znajduje to jednak oparcia w dotychczasowym przebiegu postępowania o udzielenie tego zamówienia, gdyż sporne kwestie były przedmiotem wyjaśnień treści SWZ udzielonych przed wniesieniem odwołania.

31 stycznia 2025 r. Pesa zwróciła się bowiem do Zamawiającego o wyjaśnienie i zmianę treści SWZ, zadając następująco sformułowane pytania i wnioski [pisownia oryginalna]:

1.SWZ, Rozdział I, Pkt 16 Opis kryteriów oceny ofert, ppkt 16.2.3.5.

Zamawiający w kryterium „Odległość pomiędzy pierwszymi drzwiami dwustrumieniowymi a czołem tramwaju” premiuje odległość wyłącznie do drzwi dwustrumieniowych, pomimo iż Wykonawcy mogą zaoferować również pojazd wyposażony w drzwi jednostrumieniowe.

Zamawiający w Rozdziale II, część I, pkt 10 wyraźnie wskazał że pożądanym jest, aby odstęp pomiędzy czołem tramwaju i początkiem otworu drzwiowego pierwszych drzwi przedziału pasażerskiego był możliwie najmniejszy.

Wobec powyższego niezrozumiałym jest ograniczenie się wyłącznie do oceny odległości pomiędzy czołem tramwaju i początkiem otworu drzwiowego pierwszych drzwi dwustrumieniowych z pominięciem drzwi jednostrumieniowych. Tak zaproponowana punktacja stoi w sprzeczności z oczekiwaniami Zamawiającego wskazanymi w treści OPZ i zdaje się pomijać sprawdzone w eksploatacji rozwiązania oferowane przez wielu producentów taboru na całym świecie, co w ocenie Wykonawcy nie ma uzasadnienia zarówno technicznego jak i funkcjonalnego.

Wnioskujemy o wykreślenie z niniejszego kryterium wyrazu „dwustrumieniowymi” celem oceny odległości pomiędzy czołem tramwaju i początkiem otworu drzwiowego pierwszych drzwi przedziału pasażerskiego niezależnie od jego ilości strumieni.

2.SWZ, Rozdział I, Pkt 16 Opis kryteriów oceny ofert, ppkt 16.2.3.6.

Zamawiający w kryterium „Rozwiązania drzwi pasażerskich” preferuje rozwiązania, w których konfiguracja tramwaju opiera się wyłącznie o zastosowanie drzwi dwustrumieniowych, gdzie w przypadku tramwaju o oczekiwanej przez Zamawiającego długości tramwaju jest ich maksymalnie 5 sztuk. Na rynku dostępne są również konfiguracje tramwajów o wymaganej długości, gdzie zastosowano 5 sztuk drzwi dwustrumieniowych i dodatkowo 2 sztuki drzwi jednostrumieniowych.

Dzięki większej liczbie drzwi pasażerowie mają łatwiejszy dostęp do wejścia i wyjścia, co skraca czas wymiany podróży na przystankach i minimalizuje zatory w newralgicznych miejscach pojazdu.

Obecność dodatkowych drzwi jednostrumieniowych na krańcach tramwaju znacząco poprawia bezpieczeństwo poprzez zwiększenie ilości dróg ewakuacji i pozwala na wyeliminowanie „ślepych” przestrzeni w części pasażerskiej wewnątrz tramwaju. Wobec powyższe niezrozumiałym jest fakt, że Zamawiający preferuje rozwiązania ograniczające zarówno funkcjonalność pojazdu jak i komfort i bezpieczeństwo podróży.

Wnioskujemy o zmianę niniejszego kryterium na takie które będzie oceniało zdolność wymiany pasażerów co w ocenie Wykonawcy jest kluczowym parametrem w transporcie miejskim, np. przez ocenę sumy szerokości otworów drzwiowych dostępnych dla pasażerów.

Zamawiający pismem DEZ.26.001.2025.EW L.dz.620.2025 z 5 lutego 2025 r. udzielił na nie następujących odpowiedzi, w których wyjaśnił, jak to poniżej przytoczono [pisownia oryginalna].

Ad 1.

Zamawiający zdecydował o przyznawaniu punktów w kryterium oceny ofert „Odległość pomiędzy pierwszym i drzwiami dwustrumieniowymi a czołem tramwaju” w zakresie wyłącznie drzwi dwustrumieniowych na podstawie własnych doświadczeń eksploatacyjnych. Analiza potoków pasażerskich wykazała, że w rejonie skrajnych drzwi tramwaju występuje zwiększone natężenie ruchu pasażerskiego, co wynika z układu peronów przystankowych. W celu usprawnienia wymiany pasażerskiej w tych kluczowych strefach uznano, że premiowanie drzwi dwustrumieniowych jest rozwiązaniem optymalnym.

Zamawiający nie ogranicza przy tym możliwości zaoferowania tramwaju wyposażonego również w drzwi jednostrumieniowe. Jednakże przyjęte kryterium oceny uwzględnia wyłącznie odległość pierwszych i ostatnich drzwi dwustrumieniowych od krańców tramwaju, ponieważ rozwiązanie to sprawdziło się w eksploatacji i jest zgodne z oczekiwaniami dotyczącymi efektywności wymiany pasażerskiej.

Dopuszczenie drzwi jednostrumieniowych w konstrukcji tramwaju ma na celu umożliwienie szerszemu gronu Wykonawców udziału w postępowaniu, natomiast premiowanie drzwi dwustrumieniowych ma na celu uzyskanie optymalnego w ocenie Zamawiającego rozwiązania pozwalającego na ww. efektywną wymianę pasażerów. Zatem określone w rozdziale II SWZ Z pkt 16.2.3.5 kryterium oceny ofert pozostaje bez zmian, ponieważ jego treść odpowiada potrzebom Zamawiającego i nie stoi w sprzeczności z innymi postanowieniami SWZ. W związku z powyższym postanowienia SWZ pozostają bez zmian.

Ad 2.

Zamawiający podkreśla, że przyjęte rozwiązanie w zakresie konfiguracji drzwi tramwaju nie ogranicza funkcjonalności, komfortu ani bezpieczeństwa podróży. Wręcz przeciwnie – jego celem jest zapewnienie maksymalnej efektywności wymiany pasażerów w kluczowych miejscach, takich jak przystanki o dużym natężeniu ruchu.

W kryterium oceny ofert określone w rozdziale I SWZ ppkt 16.2.3.6 („Rozwiązania drzwi pasażerskich”) Zamawiający premiuje wyłącznie drzwi dwustrumieniowe umieszczone równolegle do osi podłużnej tramwaju. Zamawiający przyjął to rozwiązanie, kierując się względami bezpieczeństwa oraz funkcjonalności – minimalizuje ono ryzyko powstawania przestrzeni między progami drzwi a platformą przystankową, co ma bezpośredni wpływ na komfort i bezpieczeństwo pasażerów.

Dodatkowo, w celu eliminacji tzw. „ślepych” przestrzeni wewnątrz tramwaju, Zamawiający określił w rozdziale II SWZ Z część I pkt 10 maksymalną odległość pomiędzy czołem tramwaju a początkiem otworu drzwiowego pierwszych drzwi dwustrumieniowych. Wymóg ten zapobiega tworzeniu się trudno dostępnych przestrzeni, które mogłyby utrudniać poruszanie się pasażerów oraz ewakuację w sytuacjach awaryjnych.

Ponadto rozdział II SWZ część IV pkt 7.39 precyzuje wymagania dotyczące rozmieszczenia drzwi w tramwaju w sposób zapewniający sprawną wymianę pasażerów i skuteczną ewakuację. Wykonawca ma swobodę w doborze optymalnej liczby oraz lokalizacji drzwi, o ile spełnione zostaną powyższe wymagania.

W związku z powyższym postanowienia SWZ pozostają bez zmian.

W uzasadnieniu odwołania wyjaśnienia odnośnie pierwszego z zaskarżonych kryteriów spotkały się z krytyczną oceną Odwołującego jakoby rozumowanie Zamawiającego prowadziło do nonsensownego wniosku, że wymiana pasażerów w pojeździe wyposażonym w 5 par drzwi dwustrumieniowych jest bardziej efektywna niż w pojeździe, który ma dodatkowo drzwi jednostrumieniowe na obu krańcach. Poza tym według Odwołującego ponieważ Tramwaje Warszawskie nigdy nie eksploatowały tramwajów wieloczlónowych z siedmioma parami drzwi (5 dwustrumieniowych + 2 jednostrumieniowe), nie dysponują adekwatnymi doświadczeniami ani analizami potoków pasażerskich dla takiej konfiguracji, a jedynie wiedzą nabytą przy eksploatacji tramwajów wyposażonych w 6 par drzwi (4 dwustrumieniowe + 2 jednostrumieniowe) albo w 5 par drzwi dwustrumieniowych. Przy czym podstawa faktyczna zarzutu odnośnie tego kryterium ogranicza się do powyższych twierdzeń, które pozostały nieudowodnione, gdyż ani Odwołujący, ani Przystępujący nie wykazali żadnej inicjatywy dowodowej. Tymczasem twierdzenie, że wymiana pasażerów w przypadku tramwajów wyposażonych w 5 par drzwi dwuskrzydłowych z założenia jest mniej efektywna niż w przypadku pojazdów mających dodatkowo 2 pary drzwi jednoskrzydłowych jedynie *prima facie* wydaje się być prawdziwe jako fakt notoryjny.

Ponieważ Zamawiający w ramach wyjaśnień powołał się na swoje doświadczenia z eksploatacji tramwajów z różnym układem drzwi, na stronie przeciwnej spoczywał ciężar wykazania, że wysnute na tej podstawie wnioski są nieadekwatne. W szczególności Odwołujący i Przystępujący nawet nie uprawdopodobnili, że stwierdzony przez Zamawiającego niekorzystny wpływ umieszczenia drzwi jednoskrzydłowych na krańcu pojazdu, przy którym wypada wyjście z peronu przystanku, nie będzie aktualny dla tramwajów wyposażonych w 4 pary zamiast, jak dotychczas użytkowane tramwaje, 3 pary drzwi dwuskrzydłowych. Przy czym centralne umieszczenie tej piątej pary drzwi [patrz rzut boczny tramwaju Pesa 2010N/2 Twist użytkowanego przez MPK Częstochowa] uzasadnia raczej wniosek przeciwny. Jednocześnie Zamawiający ma pozytywne doświadczenia z eksploatacji tramwajów z takim układem drzwi, jaki preferuje w ramach zaskarżonego kryterium.

Natomiast Zamawiający przedstawił pogłębione i przekonujące uzasadnienie dla preferowania tramwajów wyposażonych w 5 par drzwi dwustrumieniowych, w tym dwóch par umieszczonych jak najbliżej końców nadwozia [pisownia oryginalna]:

Doświadczenie Zamawiającego wskazuje, że kluczowym czynnikiem wpływającym na czas obsługi przystanku jest przepustowość najmniej efektywnego punktu wymiany pasażerskiej, tj. drzwi jednostrumieniowych.

(...)

Tramwaje z wyłącznie podwójnymi drzwiami, nawet jeśli mają mniej punktów wejścia niż takie z kombinacją drzwi podwójnych i pojedynczych, to każdy z tych punktów zapewnia taką samą przepustowość, co minimalizuje ryzyko powstawania korków pasażerskich przy wsiadaniu i wysiadaniu. Zastosowanie wyłącznie podwójnych drzwi pozwala uniknąć zjawiska blokowania pojedynczych drzwi przez pasażerów stojących w ich pobliżu. W przypadku pojedynczych drzwi często dochodzi do sytuacji, w której pasażerowie gromadzą się w przydrzwiowej przestrzeni pasażerskiej, co utrudnia innym wysiadanie i wsiadanie. Ponadto jednym z wymagań Zamawiającego postawionych w specyfikacji warunków zamówienia w zakresie wnętrza pojazdu jest określona minimalna liczba siedzeń pasażerskich, której zabudowa w tramwaju wymaga m.in. zastosowania w strefach nad wózkami skrajnymi układu siedzeń po dwa siedzenia umieszczone obok siebie po obu stronach przejścia środkiem tramwaju. Aby to umożliwić Zamawiający dopuszcza zawężenie szerokości przejścia w tych miejscach nawet do 500 mm, a więc zakłada utworzenie korytarza, którym w praktyce może poruszać się maksymalnie jedna osoba. Migracja pasażerów od drzwi jednostrumieniowych w głąb przestrzeni pasażerskiej będzie zatem znacznie ograniczona, podobnie jak próba opuszczenia tramwaju przez skrajne drzwi jednostrumieniowe.

W przypadku drzwi dwustrumieniowych przy wysokim obciążeniu tramwaju pasażerowie mają więcej przestrzeni na jednoczesne wejście/wyjście, co pozwala na szybszą wymianę pasażerów na przystanku. Szerokość przejścia w tramwaju poza obszarami wózków musi wynosić minimum 750 mm. W praktyce oznacza to, że w przestrzeni przyległej do drzwi dwustrumieniowych tramwaju jednokierunkowego jedynym ograniczeniem przestrzeni jest rząd siedzeń umieszczony na przeciwległej ścianie. Tramwaje dwukierunkowe z kolei są tego ograniczenia pozbawione z uwagi na umieszczenie na przeciwległej ścianie drzwi dwustrumieniowych dla drugiego kierunku ruchu. Układ wyłącznie podwójnych drzwi pozwala na bardziej naturalny i równomierny rozkład pasażerów, ponieważ mają oni wyraźne strefy wejścia i wyjścia, co zmniejsza tłok w konkretnych miejscach. Zatem tramwaje wyposażone częściowo w drzwi pojedyncze stwarzają ryzyko lokalnych zatorów w obrębie tych wejść, co w konsekwencji może skutkować wydłużeniem postojów, a tym samym wpływać na punktualność kursowania tramwajów.

Określenie przez Zamawiającego w SWZ, że pożądana jest najkrótsza odległość pomiędzy drzwiami a czołem jest tylko konsekwencją wymagania zawartego w rozdziale 4 § 8 ust. 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 marca 2011 r. w sprawie warunków technicznych tramwajów i trolejbusów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, które nakazuje: „Drzwi powinny być rozmieszczone tak, aby w tramwaju nie powstawała jednostronnie zamknięta przestrzeń pasażerska o długości większej niż podwójna szerokość najbliższych drzwi”. Zamawiający celowo nie podaje w SWZ odległości dla drzwi jednostrumieniowych, pozostawiając w tym zakresie decyzję co do konfiguracji drzwi w gestii Wykonawcy.

Zamawiający, kierując się interesem pasażerów, nie zaniedbuje także ich bezpieczeństwa, w szczególności pod kątem możliwości ewakuacji. Kwestia ta jest regulowana w rozdziale 5 ww. rozporządzenia, które ma zastosowanie do wszystkich tramwajów eksploatowanych w Polsce. Należy zwrócić uwagę na to, że Odwołujący skupił się na innym aspekcie bezpieczeństwa niż Zamawiający podał w argumentacji w Wyjaśnieniach i zmianach treści SWZ nr 1 (pismo DEZ.26.001.2025.EW L.dz.620.2025)

(...)

Dla zobrazowania ww. specyfiki, Zamawiający przedstawia poniżej przykładowe dane liczbowe obrazujące wymianę pasażerską z zaledwie niektórych przystanków spełniających rolę węzłów przesiadkowych, a co za tym idzie, szczególnie narażonych na występowania nierównomiernego rozkładu wymiany pasażerskiej na długości zatrzymujących się w tych miejscach tramwajów. Zestawienie oparto na danych zebranych na przestrzeni trzech dni roboczych dla kilku typów

tramwajów i podzielono ze względu na układy drzwiowe:

Tramwaje typu 128N – pojazdy produkcji PESA Bydgoszcz SA charakteryzujące się występowaniem pierwszych oraz ostatnich drzwi jednostrumieniowych; rozmieszczenie drzwi tramwaju typu 128N zobrazowano na rys. 1(...) [pozostałe 3 pary drzwi są dwustrumieniowe]

Tramwaje typu 140N, 141N – pojazdy produkcji Hyundai Rotem Company charakteryzujące się zastosowaniem wyłącznie drzwi dwustrumieniowych; rozmieszczenie drzwi tramwaju typu 140N zobrazowano na rys. 2, tramwaju typu 141N na rys. 3(...)

Dane z wymiany pasażerskiej zestawiono w tabelach obrazujących udział poszczególnych drzwi pasażerskich w wymianie pasażerów (wymianę pierwszych drzwi, tj. drzwi za kabiną motorniczego, odzwierciedla pierwsza kolumna z prawej).

- 1)Przystanek Rondo „Radość” kier. Żoliborz – przystanek na skrzyżowaniu kilku linii tramwajowych oraz w pobliżu dużych generatorów ruchu, posiadający wejście od tyłu peronu, stąd widoczny największy udział drzwi w tylnej części tramwaju w ogólnej wymianie pasażerskiej (w tabeli 1 – drzwi 5. i drzwi 6., w tabeli 2 – drzwi 5.):

Tabela 1. Tramwaje typu 128N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi						
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 6.	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	19,71%	20,91%	17,07%	16,35%	19,47%	6,49%

(...)

Tabela 2. Tramwaje typu 140N i 141N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi					
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	25,61%	22,22%	24,54%	14,07%	13,56%

(...)

- 2)Przystanek Rondo „Radość” kier. Śródmieście - przystanek na skrzyżowaniu kilku linii tramwajowych oraz w pobliżu dużych generatorów ruchu, posiadający wejście od przodu peronu, stąd widoczny największy udział drzwi w przedniej części tramwaju w ogólnej wymianie pasażerskiej (w tabeli 3 – drzwi 1. i drzwi 2., w tabeli 4 – drzwi 1.):

Tabela 3. Tramwaje typu 128N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi						
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 6.	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	5,82%	15,08%	11,37%	13,49%	28,84%	25,40%

(...)

Tabela 4. Tramwaje typu 140N i 141N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi					
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	7,02%	12,17%	21,24%	22,26%	37,31%

(...)

- 3)Przystanek Metro Wierzbno kier. Służewiec – przystanek na skrzyżowaniu z linią metra, posiadający zarówno wejście na peron z poziomu chodnika, jak i wejście z przejścia podziemnego i stacji metra od przodu peronu, stąd największy udział drzwi w przedniej części tramwaju w ogólnej wymianie pasażerskiej (w tabeli 5 – drzwi 1. i drzwi 2., w tabeli 6 – drzwi 1.):

Tabela 5. Tramwaje typu 128N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi						
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 6.	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	9,31%	15,02%	15,61%	17,06%	23,55%	19,45%

(...)

Tabela 6. Tramwaje typu 140N i 141N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi					
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	8,48%	14,91%	16,45%	22,88%	37,28%

(...)

- 4)Przystanek Rondo ONZ kier. Dworzec Centralny - przystanek na skrzyżowaniu kilku linii tramwajowych oraz linii metra, a także w pobliżu dużych generatorów ruchu, posiadający zarówno wejście na peron z poziomu chodnika, jak i wejście z przejścia podziemnego i stacji metra od tyłu peronu, stąd większy udział drzwi w tylnej części tramwaju w ogólnej wymianie pasażerskiej (w tabeli 7 – drzwi 5. i drzwi 6., w tabeli 8 – drzwi 5.):

Tabela 7. Tramwaje typu 128N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi						
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 6.	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	18,52%	24,28%	18,12%	17,13%	15,51%	6,44%

(...)

Tabela 8. Tramwaje typu 140N i 141N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi					
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.

wymianie pasażerskiej	23,31%	21,87%	25,79%	16,96%	12,07%
-----------------------	--------	--------	--------	--------	--------

(...)

- 5)Przystanek Dworzec Wileński kier. Śródmieście - przystanek na skrzyżowaniu z kilkoma liniami tramwajowymi, linią metra oraz linią kolejową, posiadający zarówno wejście z poziomu chodnika, jak i wejście z przejścia podziemnego oraz stacji metra od tyłu peronu, jak także posiadający drugie wejście z poziomu chodnika od przodu peronu, stąd widoczny największy udział drzwi w tylnej części tramwaju w ogólnej wymianie pasażerskiej (w tabeli 9 – drzwi 5. i drzwi 6., w tabeli 10 – drzwi 5.)

Tabela 9. Tramwaje typu 128N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi						
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 6.	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	28,54%	25,56%	15,86%	13,99%	11,57%	4,48%

(...)

Tabela 10. Tramwaje typu 140N i 141N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi					
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	27,17%	21,22%	23,95%	15,75%	11,91%

(...)

- 6)Przystanek Metro Bemowo kier. Nowe Bemowo - przystanek na skrzyżowaniu z linią metra, posiadający zarówno wejście na peron z poziomu chodnika, jak i wejście z przejścia podziemnego oraz stacji metra od tyłu peronu, stąd największy udział drzwi w tylnej części tramwaju w ogólnej wymianie pasażerskiej (w tabeli 11 – drzwi 5. i drzwi 6., w tabeli 12 – drzwi 5.):

Tabela 11. Tramwaje typu 128N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi						
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 6.	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	19,89%	25,29%	19,11%	15,44%	14,67%	5,60%

(...)

Tabela 12. Tramwaje typu 140N i 141N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi					
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	24,92%	22,83%	24,71%	14,03%	13,51%

(...)

- 7)Przystanek Metro Bemowo kier. Jelonki - przystanek na skrzyżowaniu z linią metra, posiadający zarówno wejście na peron z poziomu chodnika, jak i wejście z przejścia podziemnego oraz stacji metra od tyłu peronu, stąd największy udział drzwi w tylnej części tramwaju w ogólnej wymianie pasażerskiej (w tabeli 13 – drzwi 5. i drzwi 6., w tabeli 14 – drzwi 5.):

Tabela 13. Tramwaje typu 128N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi						
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 6.	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	20,58%	19,56%	18,29%	17,19%	18,12%	6,26%

(...)

Tabela 14. Tramwaje typu 140N i 141N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi					
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	24,67%	22,36%	21,95%	17,02%	14,00%

(...)

- 8)Przystanek Plac Konstytucji kier. Śródmieście Północne - przystanek w pobliżu dużych generatorów ruchu, posiadający wejście z poziomu chodnika z przodu peronu, stąd największy udział drzwi w przedniej części tramwaju w ogólnej wymianie pasażerskiej (w tabeli 15 – drzwi 1. i drzwi 2., w tabeli 16 – drzwi 1.)

Tabela 15. Tramwaje typu 128N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi						
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 6.	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	3,17%	10,44%	15,26%	21,13%	29,23%	20,77%

(...)

Tabela 16. Tramwaje typu 140N i 141N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi					
Udział w wymianie pasażerskiej	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	5,89%	11,58%	23,92%	25,21%	33,40%

(...)

- 9)Przystanek Plac Konstytucji kier. Mokotów - przystanek w pobliżu dużych generatorów ruchu, posiadający wejście z poziomu chodnika z przodu peronu, stąd największy udział drzwi w przedniej części tramwaju w ogólnej wymianie pasażerskiej (w tabeli 17 – drzwi 1. i drzwi 2., w tabeli 18 – drzwi 1.):

Tabela 17. Tramwaje typu 128N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi						
Udział wymiany pasażerskiej w	Drzwi 6.	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	4,41%	11,67%	14,20%	20,40%	28,60%	20,72%

(...)

Tabela 18. Tramwaje typu 140N i 141N:

Suma wymiany pasażerskiej poszczególnych drzwi					
Udział wymiany pasażerskiej w	Drzwi 5.	Drzwi 4.	Drzwi 3.	Drzwi 2.	Drzwi 1.
	6,25%	10,98%	24,93%	22,90%	34,94%

(...)

Powyżej przedstawione dane świadczą o specyfice warszawskiego transportu publicznego, którą Zamawiający opisał wyżej. W przypadku przystanków, na których wejście na peron (jedynie lub to o największym natężeniu z uwagi np. na stanowiące głównej drogi wymiany pasażerskiej pomiędzy tramwajem a pociągiem metra) znajduje się w tylnej części tramwaju, wyraźnie widać przewagę wykorzystania drzwi w tej części, co również obrazują Wykres 1 oraz Wykres 2 poniżej. Dla tramwajów typu 128N, których wymiana pasażerska zobrazowana została na Wykres 1, znaczny udział ostatnich drzwi jednostrumieniowych w ogólnej wymianie pasażerskiej tramwajów przy ich znacznie mniejszej przepustowości może oznaczać gromadzenie się osób oczekujących na skorzystanie z nich, a w efekcie wydłużać wymianę pasażerską na najbardziej niewralgicznych przystankach, co skutkuje wydłużonym czasem obsługi przystanku krytycznym w obciążonych odcinkach sieci tramwajowej. Zastosowanie drzwi wyłącznie dwustrumieniowych pozwala na potencjalnie znaczne usprawnienie wymiany pasażerskiej w tej części tramwaju. Wykres 2 obrazujący wymianę pasażerską tramwajów typu 140N oraz 141N także potwierdza słuszność stosowania drzwi o większej przepustowości na krańcach pojazdu z uwagi na ich znaczny udział w ogólnej wymianie pasażerskiej. W przypadku wszystkich analizowanych typów tramwajów udział dwóch ostatnich drzwi w wymianie pasażerskiej osiągnął blisko 50% całości wymiany. Jednak w przypadku tramwajów typu 128N drzwi te zapewniają trzy strumienie przepływu pasażerów (drzwi jednostrumieniowe oraz pierwsze drzwi dwustrumieniowe), podczas gdy w tramwajach typów 140N i 141N są to cztery strumienie (pierwsze oraz drugie drzwi dwustrumieniowe). Powyższe przekłada się bezpośrednio na większą efektywność wymiany pasażerów w przypadku tramwajów zapewniających cztery strumienie przepływu w najbardziej obciążonej pod względem wymiany pasażerskiej części tramwaju. Należy zauważyć, że przy zbliżonym udziale drzwi jednostrumieniowych i dwustrumieniowych czas potrzebny na wymianę pasażerską w tych pierwszych rośnie blisko dwukrotnie, co znacząco wpływa m.in. na ogólny czas postoju tramwaju na przystanku

[dane: drzwi 6. 20%, drzwi 5. 23%, drzwi 4. 18%, drzwi 3. 17%, drzwi 2. 16%, drzwi 1. 6%]

Wykres 1. Tramwaje typu 128N – przystanki z wejściami od tyłu peronu.

[dane: drzwi 5. 25%, drzwi 4. 22%, drzwi 3. 25%, drzwi 2. 16%, drzwi 1. 12%]

Wykres 2. Tramwaje typu 140N i 141N – przystanki z wejściami od tyłu peronu.

Wyniki analizy wymiany pasażerskiej dla kluczowych przystanków posiadających jedynie lub najbardziej znaczące wejście od przodu peronu również potwierdzają przytoczone założenia. W przypadku tramwajów typu 128N, których wymianę pasażerską przedstawia Wykres 3, ponownie, blisko połowa wymiany odbywa się z udziałem dwóch skrajnych drzwi tramwaju. W przypadku tramwajów typów 140N i 141N, których wymiana przedstawiona została na Wykres 4, udział ten przekracza 50%. Podobnie jak w przypadku przystanków, w których wymiana generowana jest głównie przez wejścia od tyłu peronów tramwaje, których drzwi w skrajnej części zapewniają większą liczbę strumieni wymiany pasażerów tj. w analizowanym przypadku tramwaje typów 140N oraz 141N są w stanie zapewnić szybszą wymianę pasażerską w niewralgicznych punktach sieci.

[dane: drzwi 6. 8%, drzwi 5. 14%, drzwi 4. 15%, drzwi 3. 18%, drzwi 2. 25%, drzwi 1. 20%]

Wykres 3. Tramwaje typu 128N – przystanki z wejściami od przodu peronu.

[dane: drzwi 5. 7%, drzwi 4. 12%, drzwi 3. 23%, drzwi 2. 23%, drzwi 1. 35%]

Wykres 4. Tramwaje typu 140N i 141N – przystanki z wejściami od przodu peronu.

Analiza zebranych danych pozwala stwierdzić, iż z uwagi na specyfikę wymiany pasażerskiej w tramwajach realizujących przewozy na terenie Miasta Stołecznego Warszawy konieczne jest zachowanie możliwie najwyższej przepustowości właśnie w przypadku drzwi pasażerskich znajdujących się w skrajnych częściach pojazdu. Szybka wymiana pasażerska w kluczowych miejscach sieci pozwala na dochowanie rygorystycznych wytycznych dotyczących punktualności poprzez skrócenie czasu postoju na przystankach oraz zapewnienie płynnego przepływu pojazdów w zaplanowanych cyklach sygnalizacji sterującej ruchem na infrastrukturze Zamawiającego.

Co prawda, jak to podniósł na rozprawie Przystępujący, nie zostało podane, w jaki sposób zostały pozyskane dane przedstawione w odpowiedzi na odwołanie (kiedy i jak długo je zbierano, jaka była wielkość próbki itp.), jednak Izba dała wiarę, że są to informacje aktualne i adekwatne. Nie tylko z tego powodu, że Zamawiający i bez tego wywiązał się z obowiązku uprawdopodobnienia, że celem wprowadzonych kryteriów jest preferowanie rozwiązań funkcjonalnych korzystnych dla warszawskiego transportu zbiorowego. Wyniki badań odpowiadają również doświadczeniu życiowemu

składu orzekającego, który korzysta na co dzień z tego transportu, w tym z tramwajów, co pozwala zaobserwować największe obciążenie ruchem pasażerskim właśnie drzwi znajdujących się na tym końcu pojazdu, z którego jest najbliższej do miejsca docelowego czy kolejnego publicznego środka transportu.

W uzasadnieniu odwołania wyjaśnienia odnośnie drugiego z zaskarżonych kryteriów spotkały się z krytyczną oceną Odwołującego, który zanegował pozytywny wpływ na komfort i bezpieczeństwo pasażerów minimalizacji przestrzeni pomiędzy progami drzwi a krawędzią peronów przystanków dzięki umieszczeniu wszystkich drzwi równolegle do osi podłużnej tramwaju. Odwołanie nie zawiera rzeczowego zanegowania korzyści rozwiązania preferowanego przez Zamawiającego w stosunku do umieszczenia na krańcach zwężającego się tam nadwozia pojedynczych drzwi znajdujących się przez to pod kątem do krawędzi peronu. Polemika, sprowadzająca się do twierdzenia, że im więcej drzwi, tym lepiej z punktu widzenia ewentualnej ewakuacji pasażerów, ma charakter zastępczy, gdyż nie stanowi zanegowania faktu, że drzwi umieszczone skośnie sprzyjają zwiększeniu odstępu pomiędzy krawędzią drzwi a krawędzią peronu. Z kolei fakt, że takie tramwaje są użytkowane w wielu miastach, w tym w Warszawie w dużej liczbie (Pesa 120Na Swing), również niczego nie wnosi do sprawy. W tym przypadku Odwołujący nie tylko nie sprostął spoczywającemu na nim ciężarowi dowodu, ale nie podniósł żadnych szczegółowych okoliczności odnośnie konstrukcji tramwajów, które wskazywałyby na brak praktycznego znaczenia umieszczenia pojedynczych drzwi pod kątem. W sposób ogólny podniósł to dopiero Przystępujący na rozprawie, co jednak było działaniem spóźnionym, gdyż wykraczało poza podstawę faktyczną zarzutu sformułowanego w odwołaniu. Niezależnie od tego Przystępujący nie przedstawił żadnych danych, choćby rzutów z góry tramwaju Pesa 2010N/2 Twist, poprzestając na rzutach bocznych, które są w tej kwestii zupełnie nieprzydatne.

Natomiast Zamawiający również odnośnie tego kryterium przedstawił dodatkowe i przekonujące uzasadnienie [pisownia oryginalna]:

W ocenie Zamawiającego, uwzględniając kwestię bezpieczeństwa i ergonomii korzystania z transportu publicznego, brak punktowania drzwi jednostrumieniowych prowadzi do znaczącej poprawy komfortu użytkowania tramwaju przez pasażerów. Drzwi umieszczone na skośnej ścianie tramwaju powodują, że przestrzeń wejściowa staje się mniej intuicyjna, a odległość progu od peronu może być większa niż w przypadku standardowych drzwi podwójnych. Należy podkreślić, że w poprzednich przetargach Zamawiającego (których skutkiem był zakup 45 tramwajów typu 128N oraz 123 tramwajów typu 140N, 141N i 142N) oceniana była „odległość dolnej krawędzi otworu drzwi dwustrumieniowych od osi wzdłużnej tramwaju”, co w praktyce oznacza dążenie do minimalizacji odstępu pomiędzy krawędzią peronową a krawędziami otworów drzwiowych. W konsekwencji, od 2015 roku Zamawiający wprowadza do eksploatacji tramwaje wyposażone wyłącznie w drzwi umieszczone równolegle do ich osi. Rozwiązanie to w ocenie Zamawiającego skutecznie poprawia dostępność tego środka transportu (umożliwia szybsze i łatwiejsze wejście), dlatego jest premiowane również w niniejszym postępowaniu. W interesie Zamawiającego leży bowiem pozyskanie tramwajów, w których dostęp dla pasażerów będzie równie komfortowy i nie będzie odbiegał od standardu wypracowanego na przestrzeni lat.

Nie została również skutecznie podważona adekwatność charakterystyki warszawskiej sieci tramwajowej, którą przedstawił Zamawiający jako przemawiającą za wprowadzeniem obu kwestionowanych w odwołaniu kryteriów:

Warszawski system tramwajowy wyróżnia się na tle innych miast zarówno pod względem intensywności eksploatacji, jak i specyfiki funkcjonowania w ramach miejskiego transportu zbiorowego. W związku z tym kluczowym kryterium przy doborze taboru jest zapewnienie maksymalnej efektywności czasowej wymiany pasażerów, co bezpośrednio przekłada się na punktualność i płynność ruchu tramwajowego. Preferowanie (poprzez pozacenowe kryteria oceny ofert) tramwajów wieloczołowych wyposażonych wyłącznie w podwójne drzwi wynika z kilku istotnych przesłanek technicznych i operacyjnych, wskazanych niżej.

1) Wysoka intensywność wymiany pasażerów i krótkie odcinki przejazdu

Warszawski transport tramwajowy charakteryzuje się wyjątkowo dużą dynamiką wymiany pasażerów, wynikającą z częstego pokonywania krótkich odcinków trasy. W przeciwieństwie do innych miast lub ośrodków, takich jak np. aglomeracja śląska, gdzie tramwaje pełnią funkcję transportu międzymiastowego, w Warszawie pasażerowie zazwyczaj podróżują na dystansie kilku przystanków. To powoduje, że sprawna i równomierna wymiana podróżnych na przystankach jest kluczowa dla zachowania płynności ruchu.

2) Integracja tramwajów z systemem transportu szynowego

Warszawski transport publiczny w dużym stopniu opiera się na systemie przesiadkowym, w którym kluczową rolę odgrywają tramwaje dowożące pasażerów do stacji metra oraz kolei aglomeracyjnej o dużej częstotliwości kursowania, jak i gęstej sieci punktów przesiadkowych. Przystanki tramwajowe znajdują się w bezpośrednim sąsiedztwie głównych węzłów transportowych, takich jak Dworzec Centralny, Dworzec Wileński, Metro Politechnika czy Metro Wilanowska, co generuje wysoką liczbę pasażerów na każdej wymianie. W takich warunkach priorytetem jest szybkie opuszczanie i zajmowanie miejsc w tramwaju, co w sposób bezpośredni wpływa na płynność przejazdów. Pojedyncze drzwi stanowiłyby istotne ograniczenie, szczególnie w godzinach szczytu, kiedy jednoczesne wsiadanie i wysiadanie dużej grupy pasażerów

wymaga maksymalnej przepustowości wejść.

3) Wysoka częstotliwość kursowania i punktualność jako priorytet

Warszawska sieć tramwajowa charakteryzuje się dużą liczbą linii kursujących po tych samych trasach, co wymaga zachowania wysokiej precyzji w realizacji rozkładu jazdy. Punktualność jest kluczowym elementem optymalizacji funkcjonowania całego systemu, a wszelkie opóźnienia wynikające z wydłużonych postojów na przystankach, np. z uwagi na wydłużony czas wymiany pasażerskiej, mogą prowadzić do zatorów oraz zaburzeń w synchronizacji przejazdów kolejnych tramwajów.

4) Efektywne wykorzystanie priorytetu sygnalizacyjnego

Warszawa prowadzi konsekwentną politykę nadawania priorytetu dla tramwajów na skrzyżowaniach, co pozwala na zwiększenie ich punktualności i skrócenie czasu przejazdu. Skuteczność tego rozwiązania zależy jednak od zdolności tramwaju do wykorzystania cyklu świetlnego – w optymalnym scenariuszu w jednym cyklu powinny przejechać co najmniej dwa tramwaje. Wydłużenie postojów związane z nierównomierną wymianą pasażerów, w związku z zamknięciem drzwi i gotowością do odjazdu dopiero po obsłużeniu najmniej wydajnego potoku pasażerskiego, mogłoby skutkować sytuacją, w której kolejny tramwaj nie zdąży przejechać przez skrzyżowanie, co prowadziłoby do spiętrzeń i zwiększonego ryzyka opóźnień w kursowaniu.

5) Standaryzacja przystanków i układu pasażerskiego

Warszawa posiada jednolity system przystanków, zdominowany przez perony umożliwiające szybkie wsiadanie i wysiadanie pasażerów. W odróżnieniu od np. Krakowa, gdzie część przystanków zlokalizowana jest w jezdni, a pasażerowie wsiadają bezpośrednio z poziomu ulicy, w Warszawie ruch podróżnych na przystankach jest bardziej uporządkowany i skoncentrowany w obrębie wyznaczonych stref. Charakterystyczna jest również topografia samych przystanków, których znaczna część jest ślepa, tzn. prowadzi do nich jedna droga (od przodu bądź tyłu peronu), nierzadko uzupełniona o dodatkowe wyjście z przejścia podziemnego lub stacji metra, a także często jedyne naziemne przejście dla pieszych. To generuje potrzebę stosowania szerokich, podwójnych drzwi, które umożliwiają pasażerom efektywne rozmieszczenie się w pojeździe i sprawne zajmowanie miejsc, szczególnie w godzinach szczytu. Wprowadzenie pojedynczych drzwi mogłoby prowadzić do niepotrzebnego ograniczenia przestrzeni oraz zwiększenia ryzyka zatorów wewnątrz tramwaju.

Jak wykazano wyżej, kryteria przyjęte przez Zamawiającego wynikają ze specyfiki ruchu pasażerskiego komunikacji publicznej na terenie miasta stołecznego Warszawy. Sieć Warszawskiego Transportu Publicznego składa się z siatki zależnych od siebie połączeń realizowanych różnymi środkami transportu, które pełnią także różne funkcje w ramach współtworzonej całości. Zamawiający raz jeszcze podkreśla, że konsekwencją tego układu jest częste występowanie przystanków spełniających rolę węzłów przesiadkowych, których szybka i efektywna obsługa jest niezbędna dla zachowania płynności ruchu, której aspekty mające wpływ na nią zostały opisane powyżej.

Odwolujący poprzestał na twierdzeniu jakoby sieć tramwajowa w innych dużych miastach w Polsce, takich jak Kraków, Poznań, Wrocław była porównywalna do warszawskiej, w tym co do natężenia wymiany pasażerskiej na kluczowych przystankach, co nie zostało poparte żadnym dowodem, również ze strony Przystępującego. Tymczasem przedmiotem wiedzy notoryjnej jest fakt, że stolica ma znacznie więcej mieszkańców niż następne w kolejności pod tym względem miasta, w tym dwa razy więcej niż Kraków, ponad 2,5 więcej niż Wrocław czy Łódź i ponad 3 razy więcej niż Poznań. Z kolei konurbacja górnośląska, jak trafnie zauważył Zamawiający, cechuje się specyficznymi dla tego typu aglomeracji uwarunkowaniami, w tym istotnym udziałem przejazdów międzymiastowych. Z kolei powierzchnia stolicy jest niespełna dwa razy większa niż Krakowa, Łodzi czy Wrocławia, czyli Warszawa jest zdecydowanie gęściej zaludniona. Przede wszystkim jak dotychczas wyłącznie stolica dysponuje systemem metra, którego każdy skład może przewieźć 6 razy więcej pasażerów niż każdy spośród eksploatowanych typów tramwajów, co przekłada się na intensywność wymiany pasażerskiej na przystankach tramwajowych i autobusowych przy stacjach metra.

Na wstępie odwołania zarzucone zostało że oba skarżone kryteria oceny ofert prowadzą do ograniczenia lub wyeliminowania konkurencji. Abstrahując od niezdecydowania Odwołującego, która z tych sytuacji miałaby zachodzić, zaistnienie żadnej z nich nie zostało wykazane. Odwołujący przeszedł w ten sposób do porządku dziennego nad tym, że skarży dwa kryteria oceny ofert, każde o wadze 2%, a nie bezwzględnie wymagane parametry opisu przedmiotu zamówienia. Wyłącznie w tej ostatniej sytuacji można by twierdzić, że takie postanowienia SWZ eliminują konkurencję. W niniejszej sprawie nie ma podstaw faktycznych, aby twierdzić, że kryteria oceny ofert o takiej wadze ograniczają konkurencję. W przeciwieństwie do wielu innych spraw, gdzie przedmiotem zaskarżenia były kryteria oceny ofert o większej wadze, odwołanie nie zawiera żadnej symulacji, ile niekorzystna w skarżonych kryteriach ocena tramwajów potencjalnie kosztuje, czyli jak przedkłada się na obniżenie ceny, aby dorównać punktacji tramwajom preferowanym według tych kryteriów. Co więcej, przemilczane zostało, że w kryterium preferującym jak najmniejszą odległość do pierwszych drzwi dwustrumieniowych jedyny wskazywany konkretnie jako dyskryminowany typ tramwaju (Pesa 2010N/2

Twist) uzyskałaby, gdyby najlepszy miał okazać się w tym kryterium Hyundai Rotem 140N, 71 na 100 możliwych punktów [zakładając rzetelność co do skali rzutów bocznych obu pojazdów, dla pojazdu pod nr 2 (Hyundai) jest to bowiem 52 mm, a dla pojazdu pod nr 3 (Pesa) 73 mm – por. arkusz z rys. złożony na rozprawie przez Przystępującego oznaczony jako „P1”].

Znamienne jest unikanie przez Odwołującego skonkretyzowania typu tramwaju, który potencjalnie może zaoferować w tym przetargu. Tymczasem powszechnie wiadomo, że Stadler jest dużym europejskim producentem pojazdów szynowych, w tym eksploatowanych w wielu miastach europejskich, na czele z rodzimą Szwajcarią, tramwajów o nazwie handlowej Tango, które występują w różnych wersjach co do liczby i układu członów, wózków, drzwi, w tym położenia skrajnych drzwi względem osi równoległej pojazdu. Odwołujący sam dowiódł, że również inny niż Hyundai Rotem producent, tj. czeska Skoda, oferuje rozwiązania funkcjonalne preferowane według spornych kryteriów oceny ofert. Zdjęcie, do którego odsyła zamieszczony w uzasadnieniu odwołania link [<https://www.railtech.com/all/2024/07/02/pragues-new-trams-begin-production/>], prezentuje bowiem tramwaj Skoda 52T o takiej samej liczbie członów, wózków (i ich konstrukcji – skrajne skłębne), par drzwi (w analogicznym układzie).

O ile wiarygodne wydają się być twierdzenia Przystępującego o braku możliwości przekonstruowania Pesy 2010N/2 Twist (czy innego tramwaju o takim układzie i liczbie członów, wózków i drzwi), aby pierwsze drzwi od obu końców były dwustrumieniowe, o tyle inaczej zdaje się przedstawiać możliwość równoległego do osi wzdłużnej pojazdu osadzenia przednich drzwi. Jednostrumieniowe drzwi na obu końcach znajdują się bowiem (wraz z kabiną) w dołączanej do regularnych członów części nadwozia, którą można tak ukształtować – jak to pokazuje przykład Pesy Swing – aby drzwi były równoległe do osi pojazdu. Odmienne ukształtowanie tej części nadwozia w Pesie Twist zdaje się być podyktowane względami estetycznymi, a nie ograniczeniami konstrukcyjnymi, gdyż nic nie wskazuje, aby miała tu znaczenie liczba wózków i członów, która różni te typy tramwajów.

Z uwagi na wszystkie powyższe okoliczności nie ma znaczenia, że na zasadzie art. 533 ust. 2 ustawy pzp za przyznane przez Zamawiającego należy uznać, że parametrów opisu przedmiotu zamówienia nie spełniają wskazane przez niego w odpowiedzi na odwołanie Modertrans Moderus Gamma LF 06 AC i CAF Urbos AXL. Jednakże w przypadku pierwszego, wobec braku sprecyzowania przez Przystępującego, na czym konkretnie polega niezgodność (w odniesieniu do drugiego chodziło o niespełnianie wymogów odnośnego rozporządzenia co do maksymalnej długości boku bez drzwi), nie można wykluczyć możliwości dostosowania tej konstrukcji na potrzeby tego zamówienia.

Reasumując, Zamawiający przedstawił wyczerpujące i przekonujące uzasadnienie dla premiowania obu cech funkcjonalnych w ramach kryteriów oceny ofert. Z kolei niewielka waga tych kryteriów umożliwia wykonawcom mającym w ofercie tramwaje o innym niaż preferowane układzie drzwi (np. z uwagi na konstrukcję trzyczłonowego składu z czterema wózkami jezdnyimi), skompensowanie tego nie tylko dzięki obniżeniu ceny, ale przede wszystkim dzięki zaoferowaniu lepszych parametrów technicznych lub funkcjonalnych ocenianych w pozostałych kryteriach, których łączna waga jest 8,5 razy większa niż zakwestionowanych kryteriów. Odwołujący nie wykazał przy tym, że nie jest w stanie zaoferować na potrzeby tego przetargu tramwaju spełniającego oba te kryteria, a Przystępujący w odniesieniu do drugiego z nich. Wydaje się wręcz, że odwołanie i przystąpienie zmierzają do zapewnienia możliwości zaoferowania dokładanie takich wersji tramwajów, jakie Stadler i Pesa już produkowały, co jest zrozumiałe pod względem biznesowym, ale bez znaczenia w kontekście poprawności opisu kryteriów oceny ofert jako odpowiadających potrzebom Tramwajów Warszawskich. Tym samym nie odpowiada ustalonemu stanowi rzeczy twierdzenie podsumowujące podstawę faktyczną zarzutu w uzasadnieniu odwołania: *Nie istnieją, żadne obiektywne przesłanki i cele, ani rzeczywiste i uzasadnione potrzeby Zamawiającego, dla stosowania tak sformułowanych kryteriów dotyczących drzwi*. Nie ma przy tym znaczenia, czy spośród aktualnie produkowanych gotowych typów tramwajów najwięcej punktów może uzyskać Hyundai Rotem 140N. Nie zostało wykazane przy tym, że wykonawcy oferujący inne konstrukcje nie mogą z powodzeniem konkurować nie tylko ceną, ale i pozostałymi cechami technicznymi lub funkcjonalnymi, które są przedmiotem oceny w pozostałych kryteriach.

Izba zważyła, co następuje:

W ramach zwięzłego przedstawienie zarzutu na wstępie odwołania Odwołujący wskazał jako kwalifikację prawną art. 239 ust. 1 i 2 w zw. z art. 240 ust. 1 i 2 oraz art. 242 ust. 1 i 2 w zw. z art. 16 pkt 1 i 3 i w zw. z art. 17 ust. 1 ustawy pzp, które miałyby tworzyć normę prawną, której hipoteza miałaby zostać spełniona przez określenie przez Zamawiającego dwóch kryteriów oceny ofert jako odnoszących się aspektów technicznych przedmiotu dostawy, w rzeczywistości nieodnoszących się do jakości świadczenia objętego przedmiotem zamówienia i niegwarantujących najkorzystniejszego stosunku jakości do ceny oraz naruszających zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców, przez nieuzasadnione preferowanie i promowanie rozwiązań, które nie zostały przez Zamawiającego uzasadnione, co w konsekwencji prowadzi do nieuprawnionego ograniczenia lub wyeliminowania konkurencji w postępowaniu.

Przy czym większość przepisów, która miałaby tworzyć tak sformułowaną normę prawną nie została choćby przywołana, a tym bardziej omówiona w ramach podniesienia okoliczności prawnych, których uzasadnienie odwołania jest *de facto* pozbawione.

Tymczasem zgodnie ze wskazanymi w odwołaniu przepisami ustawy pzp:

- 1.Art. 239 – Zamawiający wybiera najkorzystniejszą ofertę na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia (ust. 1). Najkorzystniejsza oferta to oferta przedstawiająca najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny lub kosztu lub oferta z najniższą ceną lub kosztem (ust. 2).
- 2.Art. 240 – Zamawiający opisuje kryteria oceny ofert w sposób jednoznaczny i zrozumiały (ust. 1). Kryteria oceny ofert i ich opis nie mogą pozostawiać zamawiającemu nieograniczonej swobody wyboru najkorzystniejszej oferty oraz umożliwiają weryfikację i porównanie poziomu oferowanego wykonania przedmiotu zamówienia na podstawie informacji przedstawianych w ofertach (ust. 2).
- 3.Art. 242 – Najkorzystniejsza oferta może zostać wybrana na podstawie: 1) kryteriów jakościowych oraz ceny lub kosztu; 2) ceny lub kosztu (ust. 1). Kryteriami jakościowymi mogą być w szczególności kryteria odnoszące się do: 1) jakości, w tym do parametrów technicznych, właściwości estetycznych i funkcjonalnych takich jak dostępność dla osób niepełnosprawnych lub uwzględnianie potrzeb użytkowników; 2) aspektów społecznych, w tym integracji zawodowej i społecznej osób, o których mowa w art. 94 ust. 1; 3) aspektów środowiskowych, w tym efektywności energetycznej przedmiotu zamówienia; 4) aspektów innowacyjnych; 5) organizacji, kwalifikacji zawodowych i doświadczenia osób wyznaczonych do realizacji zamówienia, jeżeli mogą one mieć znaczący wpływ na jakość wykonania zamówienia; 6) serwisu posprzedażnego, pomocy technicznej, warunków dostawy takich jak termin, sposób lub czas dostawy, oraz okresu realizacji.
- 4.Art. 16 – Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób: zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców (pkt 1); proporcjonalny (pkt 3).
- 5.Art. 17 ust. 1 – Zamawiający udziela zamówienia w sposób zapewniający: 1) najlepszą jakość dostaw, usług, oraz robót budowlanych, uzasadnioną charakterem zamówienia, w ramach środków, które zamawiający może przeznaczyć na jego realizację, oraz 2) uzyskanie najlepszych efektów zamówienia, w tym efektów społecznych, środowiskowych oraz gospodarczych, o ile którykolwiek z tych efektów jest możliwy do uzyskania w danym zamówieniu, w stosunku do poniesionych nakładów.

Izba zważyła, że z uzasadnienia odwołania nie wynika (a jednocześnie nie jest wcale oczywiste), w jaki sposób okoliczności składające się na podstawę faktyczną rozpoznawanych zarzutów miałyby świadczyć o naruszeniu przez Zamawiającego któregośkolwiek z powyżej przywołanych przepisów. Wyjątkiem jest art. 16 pkt 1 pzp, do którego zdaje się nawiązywać przedostatni akapit, który oprócz zdania już przywołanego powyżej w ramach ustaleń faktycznych, zawiera następującą opinię: *Trudno oprzeć się wrażeniu, że zastosowanie przez Zamawiającego obu tych kryteriów ma charakter dyskryminujący wobec istniejącego już na rynku rozwiązania i powoduje ograniczenie dostępu do zamówienia Odwołującemu utrudniając mu skuteczne rywalizowanie w postępowaniu.*

Nawet ze zwięzłego przytoczenia zarzutu nie wynika w ogóle, na czym miałyby polegać naruszenie przepisów art. 240 ust. 1 i 2 pzp. Celowe jest przypomnienie, że w poprzednim stanie prawnym w powyższym zakresie obowiązywał jeden przepis, art. 91 ust. 2d Ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. 2004 Nr 19 poz. 177 ze zm.) {dalej: „poprzednio obowiązująca ustawa pzp” lub „popzp”}, zgodnie z którym zamawiający określa kryteria oceny ofert w sposób jednoznaczny i zrozumiały, umożliwiający sprawdzenie informacji przedstawianych przez wykonawców.

Powyżej przywołane przepisy zostały wprowadzone jako transpozycja art. 67 ust. 4 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie zamówień publicznych, uchylającej dyrektywę 2004/18/WE (Dz.U.UE.L.2014.94.65 ze zm.) {dalej: „dyrektywa 2014/24/UE” lub „dyrektywa klasyczna”}, którego brzmienie nie ulegało zmianom: *Kryteria udzielenia zamówienia nie mogą skutkować przyznaniem instytucji zamawiającej nieograniczonej swobody wyboru. Zapewniają one możliwość efektywnej konkurencji i dołączone są do nich specyfikacje, które umożliwiają skuteczną weryfikację informacji przedstawianych przez oferentów, tak aby ocenić, na ile oferty spełniają kryteria udzielenia zamówienia. W razie wątpliwości instytucje zamawiające skutecznie weryfikują prawidłowość informacji i dowodów przedstawionych przez oferentów.*

Wydaje się, że jak dotychczas w krajowym porządku prawnym nie w pełni udało się odzwierciedlić przepis art. 67 ust. 4 dyrektywy 2014/24/UE właśnie w aspekcie weryfikacji spełniania kryteriów. Uregulowanie dyrektywy klasycznej jest tu nie tylko znacznie obszerniejsze, ale przede wszystkim wprost kładzie nacisk zarówno na weryfikowalność kryterium jako takiego, jak i faktyczną weryfikację jego spełniania przez poszczególnych wykonawców. Innymi słowy kryterium ma być nie tylko opisane w taki sposób, aby obiektywnie nadawało się do porównywania poziomu jego spełniania przez wykonawców, ale powinna również zostać zapewniona możliwość sprawdzenia, czy dany wykonawca spełnia kryterium na zadeklarowanym przez siebie poziomie. Osiągnięciu tego ostatniego służy zaś, oprócz odpowiedniego określenia

sposobu podania w ofercie informacji dotyczących spełniania kryterium, zażądanie dowodów potwierdzających złożone w tym zakresie oświadczenie wykonawcy. Przy czym – jak to wynika z art. 44 ust. 1 i 2 dyrektywy 2014/24/UE – na potwierdzenie zgodności z wymaganiami lub kryteriami określonymi jako kryteria udzielenia zamówienia instytucje zamawiające mogą wymagać od wykonawców przedstawienia wyszczególnionych w tych przepisach lub innych środków dowodowych.

W niniejszej sprawie tego typu kwestie w ogóle nie zaistniały, gdyż z uzasadnienia odwołania wręcz wynika, że opis kwestionowanych kryteriów jest jednoznaczny i nie pozostawia żadnej swobody Zamawiającemu, który na podstawie danych sprecyzowanych w ofercie ma przyznać punktację według matematycznego wzoru (pierwsze z kwestionowanych kryteriów) lub według formuły jest albo nie ma (drugie z zaskarżonych kryteriów).

Z kolei wysłownienie na wstępie odwołania naruszenia art. 239 ust. 2 pzp i art. 242 ust. 1 i 2 pzp *de facto* polega na zaniechaniu przywołania, po pierwsze, treści tych powiązanych ze sobą przepisów, gdyż już z przykładowego katalogu zamieszczonego w pkt 1-6 ust. 2 art. 242 pzp wynika jak szerokie jest rozumienie kryteriów jakościowych, tj. że bynajmniej nie ogranicza się do jakości w ścisłym sensie tego słowa. Abstrahując od tego, że według „Wielkiego słownika języka polskiego” Instytutu Języka Polskiego PAN, książkowo jakoś jest rozumiana *jakomiara wartości przedmiotów materialnych lub niematerialnych, odnosząca się do tego, czego nie można zliczyć, zważyć lub zmierzyć*. Jednocześnie już art. 242 ust. 2 pzp już w pkt 1 określa jakość, rozumianą między innymi jako właśnie właściwości funkcjonalne (a nawet walory estetyczne), jako jeden z aspektów bardzo szeroko rozumianych kryteriów jakościowych.

Po drugie, pomimo licznie wskazanych przepisów, zaniechano przywołania przepisów art. 241 ustawy pzp. Zgodnie z ust. 1 tego art. kryteria oceny ofert muszą być związane z przedmiotem zamówienia. Przy czym w ust. 2 tego art. zostało przesądzone, że związek kryteriów oceny ofert z przedmiotem zamówienia istnieje wówczas, gdy kryteria te dotyczą robót budowlanych, dostaw lub usług, będących przedmiotem zamówienia w dowolnych aspektach oraz w odniesieniu do dowolnych etapów ich cyklu życia, w tym do elementów składających się na proces produkcji, dostarczania lub wprowadzania na rynek, nawet jeżeli elementy te nie są istotną cechą przedmiotu zamówienia. Odwołujący nie był bowiem zainteresowany wskazywaniem na takie uregulowanie, według którego oba skarżone kryteria nie tylko są związane z przedmiotem zamówienia, ale nawet nie wykorzystują pełnego zakresu swobody przyznanej każdemu zamawiającemu, gdyż dotyczą istotnych dla Zamawiającego aspektów funkcjonalnych przedmiotu tego zamówienia. W konsekwencji, choć z odwołania nie wynika, na czym miałyby polegać naruszenie zasady z art. 16 pkt 3 pzp, oczywiste jest, że określenie skarżonych kryteriów nie jest nieproporcjonalne do celu, któremu mają służyć.

W konsekwencji nie mogło dojść do naruszenia przez Zamawiającego ani zasad uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców z art. 16 pkt 1 pzp, ani zasad efektywności z art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 pzp. Skoro określenie kryteriów nie narusza żadnego z materialnych szczegółowych przepisów ustawy pzp odnośnie kryteriów oceny ofert, które należy poczytywać za emanację uregulowanych na wstępie ustawy pzp zasad udzielania zamówień, nie sposób, aby mogły być naruszone te zasady.

Szczupłość podniesionych w odwołaniu okoliczności, zarówno faktycznych, jak i prawnych, oraz brak wykazania jakiegokolwiek inicjatywy dowodowej przez Odwołującego i niewielkiej przez Przystępującego do zamknięcia rozprawy, czyni uzasadnionym zwrócenie uwagi na następujące przepisy rządzące przebiegiem postępowania odwoławczego.

Specyfika tego postępowania, która odróżnia je od typowego spornego postępowania cywilnego wyraża się przede wszystkim w zawartym w art. 555 ustawy pzp uregulowaniu (niezmienionym w stosunku do tego z art. 192 ust. 7 popzp), że Izba nie może orzekać co do zarzutów, które nie były zawarte w odwołaniu. Oznacza to, że niezależnie od wskazywanego w odwołaniu przepisu, którego naruszenie jest zarzucane zamawiającemu, Izba jest uprawniona do oceny prawidłowości zachowania zamawiającego (podjętych lub zaniechanych czynności), jedynie przez pryzmat sprecyzowanych w odwołaniu okoliczności, przede wszystkim faktycznych, ale i prawnych. Mają one decydujące znaczenie dla ustalenia granic kognicji Izby przy rozpoznaniu sprawy, gdyż konstytuują zarzut podlegający rozpoznaniu. W konsekwencji o ile dowody na mocy art. 535 ustawy pzp odwołujący może przedstawiać aż do zamknięcia rozprawy, o tyle okoliczności, z których chce wywodzić skutki prawne musi uprzednio zawrzeć w odwołaniu, pod rygorem ich nieuwzględnienia przez Izbę z uwagi na art. 555 pzp. Należy rozgraniczyć bowiem okoliczności faktyczne konstytuujące zarzut, czyli określone twierdzenia o faktach, z których wywodzone są skutki prawne, od dowodów na ich poparcie.

Jak to trafnie wywiodła Izba w uzasadnieniu wyroku z 9 maja 2023 r. sygn. akt KIO 1142/23: *Ponadto art. 516 ust. 1 pkt 7-10 pzp stanowi, że odwołanie powinno wskazywać czynność lub zaniechanie zamawiającego, którym zarzuca się niezgodność z przepisami ustawy, zawierać zwięzłe przedstawienie zarzutów, określać żądanie oraz wskazywać okoliczności faktyczne i prawne uzasadniające wniesienie odwołania. Z przepisów tych wynika zatem, że samo wskazanie czynności zamawiającego oraz naruszonych przez niego przepisów ustawy nie tworzy zarzutu. Zarzut jest substratem okoliczności faktycznych i prawnych, które po winny być wskazane w odwołaniu i to właśnie one zakreślają granice rozpoznania odwołania. Oznacza to, że niezależnie od podstawy prawnej wskazanego naruszenia, nowe okoliczności faktyczne podnoszone dopiero na rozprawie stanowią nowe zarzuty, które nie były zawarte w odwołaniu. W związku z tym*

nie mogą one być brane pod uwagę w trakcie rozpoznania odwołania przez Izbę, gdyż byłoby to niezgodne z ww. przepisami obowiązującymi w postępowaniu odwoławczym przed Izbą. Dopuszczenie rozszerzania przez odwołujących zakresu pierwotnych zarzutów lub ich modyfikacji na rozprawie prowadziłoby też w istocie do przedłużenia ustawowego terminu na wnoszenie odwołań. Ponadto w razie rozpoznania przez Izbę nowych zarzutów rozszerzonych o okoliczności faktyczne niepodniesione w odwołaniu, doszłoby do zachwiania zasady równości stron cechującej kontradiktoryjne postępowanie odwoławcze, gdyż zamawiający o tym, jakie konkretnie zarzuty kierowane są pod jego adresem, dowiadywałby się dopiero na rozprawie, co uniemożliwiłoby mu przygotowanie argumentacji i zgromadzenie ewentualnych dowodów przemawiających na jego korzyść.

Takie stanowisko jest konsekwentnie prezentowane przez Izbę. Wskazanie nowych faktów, nawet wyczerpujących dyspozycję tego samego przepisu pzp, jest uznawane za nowy zarzut [z uzasadnienia wyroku z 13 marca 2023 r. sygn. akt KIO 291/23]. Izba bada odwołanie wyłącznie w granicach zarzutów (art. 555 Prawa zamówień publicznych). Zarzut składa się z podstawy prawnej – wskazania przepisu, który został naruszony, i podstawy faktycznej, tj. okoliczności, które mogłyby być rozpatrywane przez Izbę w kontekście ewentualnego naruszenia przepisu ustawy. Podniesiony zarzut musi być skonkretyzowany [z uzasadnienia wyroku z 22 lutego 2023 r. sygn. akt KIO 360/23]. W tym miejscu zwrócić należy uwagę, że postępowanie odwoławcze nie służy uzupełnianiu treści odwołania. Skoro rozstrzygnięcie odwołania winno ograniczać się do zarzutów zawartych w odwołaniu to mnożenie okoliczności faktycznych i prawnych w toku postępowania odwoławczego, należy uznać za rozszerzenie przedmiotu odwołania nie zaś za uzasadnienie zarzutów sformułowanych w odwołaniu [z uzasadnienia wyroku z 5 grudnia 2013 r. sygn. akt KIO 2690/13].

Trafność powyższego stanowiska Krajowej Izby Odwoławczej, podzielanego również w doktrynie, już dawno została potwierdzona w orzecznictwie sądów okręgowych, w szczególności w uzasadnieniu w wyroku z 25 maja 2012 r. sygn. akt XII Ga 92/12 Sąd Okręgowy w Gdańsku trafnie wywiódł, że Izba nie może orzekać co do zarzutów, które nie były zawarte w odwołaniu, przy czym stawianego przez wykonawcę zarzutu nie należy rozpoznawać wyłącznie pod kątem wskazanego przepisu prawa, ale również jako wskazane okoliczności faktyczne, które podważają prawidłowość czynności zamawiającego i mają wpływ na sytuację wykonawcy.

Aktualnie Sąd Okręgowy w Warszawie, który jako Sąd Zamówień Publicznych rygorystycznie przestrzega stosowania art. 555 pzp, w uzasadnieniu wyroku z 18 października 2023 r. sygn. akt. XXIII Zs 77/23 wywiódł, że postępowanie odwoławcze przed Krajową Izbą Odwoławczą nie ma charakteru całościowego postępowania kontrolnego, obejmującego ogólną prawidłowość przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego przez zamawiającego, a Izba jest władna badać ściśle konkretnie te kwestie, które zostały jej poddane przez odwołującego (a następnie ewentualnie zmodyfikowane uwzględnieniem odwołania przez zamawiającego i sprzeciwem przystępującego) – i tak przedstawiony jej zakres zaskarżenia i zarzutów poddać konfrontacji z regulacją art. 554 ust 1 pkt 1 oraz art 555 ustawy pzp. Sąd z całą mocą podkreślił, że niedopuszczalne jest orzekanie przez Izbę w zakresie niespornym oraz co do zarzutów niezawartych w odwołaniu. Krajowa Izba Odwoławcza nie jest bowiem uprawniona do dowolnego zakresu rozpoznania odwołania (ustalenia substratu zaskarżenia), gdyż w systemie środków ochrony prawnej na gruncie ustawy Prawo zamówień publicznych dysponentem odwołania jest odwołujący, a także zamawiający (uznając bądź nie zarzuty odwołania) oraz jego uczestnicy (korzystając z prawa do wniesienia sprzeciwu). Stąd zarówno orzekanie przez Izbę w zakresie nieobjętym sprzeciwem (a zatem w zakresie niespornym), jak i co do zarzutów niezawartych w odwołaniu jest niedopuszczalne.

Z kolei zgodnie z art. 534 ust. 1 ustawy pzp strony i uczestnicy postępowania odwoławczego są obowiązani wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne. Takie uregulowanie (niezmienione w stosunku do tego z art. 192 ust. 7 zd. 1 popzp) stanowi potwierdzenie, że postępowanie odwoławcze ma charakter kontradiktoryjny i co do zasady obowiązuje w nim klasyczny rozkład ciężaru dowodu. Przyjęte rozwiązanie wynika z obowiązującej w prawie cywilnym zasady, że ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z tego faktu wywodzi skutki prawne (art. 6 Kodeksu cywilnego). Innymi słowy ciężar udowodnienia faktu spoczywa na tym, kto twierdzi o istnieniu danego faktu, a nie na tym, kto twierdzeniu temu zaprzecza (łac. *ei incumbit probatio qui dicit non qui negat*). Aktywność we wnioskowaniu dowodów powinien wykazywać zwłaszcza odwołujący, który wywodzi z podnoszonych w odwołaniu faktów skutki prawne w postaci stwierdzenia naruszenia przepisów ustawy pzp, które ma wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia, co jest konieczne dla uwzględnienia odwołania. Na co zresztą słusznie zwrócił uwagę Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie, gdzie przytoczył stosowny fragment uzasadnienia wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z 10 sierpnia 2022 r. sygn. akt XXIII Zs 86/22, pogrubiając następujące zdanie: *...to na odwołującym spoczywa ciężar wykazania okoliczności faktycznych będących podstawą odwołania i uzasadniających jego wniosek*.

W niniejszej sprawie Odwołujący i Przystępujący na rozprawie nawet nie próbowali sprostować temu obowiązkowi, co nie dziwi, skoro odwołanie polega w dużej mierze na przejściu do porządku dziennego nad faktami mającymi znaczenie w kontekście zarzucanych naruszeń przepisów materialnych ustawy pzp, a także nad interpretacją tych ostatnich. Taka taktyka procesowa nie mogła zdać egzaminu w sytuacji, gdy Zamawiający podniósł istotne okoliczności i

wykazał się inicjatywą w dowodzeniu swoich racji.

Mając powyższe na uwadze, Izba – działając na podstawie art. 553 zd. 1 ustawy pzp – orzekła, jak w pkt 1. sentencji. Kosztami postępowania odwoławczego w tej sprawie, na które złożyły się wpis od odwołania oraz uzasadnione koszty Zamawiającego z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika, orzeczono w pkt 2. sentencji stosownie do ustalonego wyniku sprawy, na podstawie art. 557 ustawy pzp oraz § 5 pkt 1 i § 8 ust. 2 pkt 1 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz.U. poz. 2437) obciążając nimi Odwołującego.