Sygnatura akt KIO 2077/25

POSTANOWIENIE
z 16 czerwca 2025 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodnicząca:J.G.

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym 16 czerwca 2025 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w Warszawie 126 maja 2025 r. przez wykonawcę:

Przewozy Autobusowe Gryf Sp. z o.o. S.k. Żukowo (KRS 0000450596)w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego**:**

Gmina Miejska Tczew, przy udziale uczestnika po stronie zamawiającego – wykonawcy ubiegającego się o udzielnie zamówienia:

RELOBUS Transport Polska Sp. z o.o. Toruń (KRS:000021693)

postanawia:

1. **Umorzyć postępowanie odwoławcze,**

2. Nakazać zwrot z rachunku bankowego Urzędu Zamówień Publicznych na rzecz Odwołującego kwoty**15 000 zł 00 gr** (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) stanowiącej uiszczony wpis od odwołania.

Stosownie do art. 580 ust. 1 oraz ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo Zamówień Publicznych na niniejsze postanowienie - w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do **Sądu Okręgowego w Warszawie.**

Przewodnicząca:……

U z a s a d n i e n i e

Gmina Miejska Tczew (Plac Piłsudskiego 1, 83-110 Tczew) (dalej zamawiający) prowadzi na podstawie ustawy z dnia 11 września 2019 roku Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. 2024r. poz. 1320) (dalej Ustawa lub Pzp) postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego w przedmiocie zamówienia publicznego na: świadczenie usług przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego dla potrzeb komunikacji miejskiej w Tczewie. Wewnętrzny identyfikator: BZP.271.3.8.2025 Nr ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej: 260139-2025, OJ S 78/2025 22/04/2025 Data publikacji: 22.04.2025 (dalej Postępowanie).

26 maja 2025 r. odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w Warszawie wobec niezgodnej z Ustawą treści dokumentów zamówienia sporządzonych i wykorzystanych na potrzeby Postępowania wniósł wykonawca Przewozy Autobusowe Gryf Sp. z o.o. s.k. Żukowo (ul. Armii Krajowej ID, 83-330 Żukowo KRS: 0000450596) (dalej odwołujący).

Odwołanie wniesiono od warunków specyfikacji warunków zamówienia (dalej SWZ lub Specyfikacja zamówienia)

1.określenie w Pkt. 2.1 Ogłoszenia w zw. z Pkt. 3.1.1 i 3.1.2 SWZ, oraz Pkt 3 i 10 dokumentu "Parametry jakościowe związane ze świadczeniem usług" (Załącznik nr 2 do OPZ), dalej jako "Parametry", oraz w Pkt. 10 dokumentu "Zasady świadczenia usług oraz paramtery jakościowe związane ze świadczeniem usług" (Załącznik nr 1 do OPZ), dalej jako "Zasady świadczenia usług" a także w par. 1 ust. 6 Par. 1 ust. 6 dokumentu „Projektowane postanowienia umowy" (załącznik nr 9 do SWZ), dalej jako „Wzór umowy", szeregu wymogów dotyczących cech, charakterystyki i wyposażenia pojazdów w sposób nieuzasadniony, nadmierny oraz radykalnie ograniczający konkurencie w świetle wskazanego przez Zamawiającego okresu świadczenia usług: w szczególności dotyczy to:

a)Pkt. 2.1 Ogłoszenia, Pkt 3.1.1 I 3.1.2 SWZ w zw. z Pkt. 3.1 ppkt 1 Parametrów oraz par. 1 ust. 6 Wzoru umowy w zakresie minimalnego roku produkcji pojazdów skierowanych do realizacji zamówienia - 2012 r.;

b)Pkt. 3.1 ppkt 2 Parametrów w zakresie minimalnej normy czystości spalin - Euro 5;

c)Pkt. 3.1 ppkt 4 i 5 Parametrów w zakresie minimalnej liczby miejsc dla pasażerów oraz minimalnej liczby miejsc siedzących;

d)Pkt 3.1. ppkt 6 lit. a Parametrów w zakresie charakterystyki miejsc siedzących;

e)Pkt 3.1. ppkt 7 lit. a w zw. z ppkt. 8 lit. c i ppkt. 9 lit. b Parametrów w zakresie minimalnej liczby, minimalnej szerokości i układu drzwi w autobusie typu MAXI oraz Pkt 3.1. ppkt 7 lit. b w zw. z ppkt. 9 lit. b Parametrów w zakresie minimalnej szerokości i układu drzwi w autobusie typu MEGA;

f)Pkt 3.1. ppkt 17 Parametrów w zakresie klimatyzacji;

g)Pkt. 3.1 ppkt 19 Parametrów w zakresie dopuszczenia do negocjacji malowania niezgodnego ze schematem Zamawiającego;

h)Pkt. 3.2 ppkt 7 Parametrów w zakresie charakterystyki wiatropłapów;

i)Pkt 3.2 ppkt 9 Parametrów w zakresie opisu kabiny kierowcy;

j)Pkt 3.2 ppkt 10 Parametrów w zakresie sposobu otwierania drzwi;

k)Pkt. 7.6 Parametrów charakterystyki funkcjonowania wyświetlaczy wewnętrznych;

l)Pkt 7.9 Parametrów w zakresie wyposażenia pojazdów w wyświetlacze wewnętrzne;

m)Pkt. 10.6 Parametrów w zakresie wyposażenia pojazdów w urządzenia sygnalizacyjne dla pasażerów oraz wymaganego sposobu ich działania;

n)Pkt. 10 Zasad świadczenia usług w zakresie wysokości I sposobu kontroli temperatury w przedziale pasażerskim.

2.niejednoznaczne określenie w Par. 1 ust. 6 dokumentu „Projektowane postanowienia umowy" (załącznik nr 9 do SWZ), dalej jako „Wzór umowy", dopuszczenia obniżenia średniego roku produkcji całego taboru w roku 2026 "maksymalnie o 1 rok względem wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy", co uniemożliwia złożenie prawidłowo skalkulowanej oferty poprzez obarczenie wykonawców ryzykiem dowolnej interpretacji tego postanowienia przez Zamawiającego;

3.określenie w Pkt. 13.1 dokumentu "Zasady świadczenia usług oraz paramtery jakościowe związane ze świadczeniem usług" (Załącznik nr 1 do OPZ), dalej jako "Zasady świadczenia usług", sposobu organizacji pracy wykonawcy w sposób nadmierny oraz powodujący nieuzasadniony wzrost kosztów świadczenia usługi bez ekwiwaletnej korzyści dla Zamawiającego;

4.zobowiązanie Wykonawcy w Punkcie 11.2.1 SWZ w zw. z Pkt. 2. Załącznika nr 1 do SWZ (Formularz oferty) do przedstawienia wykazu taboru wskazującego precyzyjnie (marka, model pojazdu, rok produkcji) pojazdy skierowane do realizacji zamówienia, co umożliwia udział w Postępowaniu wyłącznie wykonawcom posiadającym już na dzień złożenia oferty (26 maja 2025 r.) 30 pojazdów o kryteriach wskazanych przez Zamawiającego, pomimo konieczności skierowania ich do realizacji zamówienia od 1 września 2025 r. oraz zgłoszenia do pojazdów do tzw. certyfikacji przez Zamawiającego nie później niż 17 sierpnia 2025 r., tj. trzy miesiące po terminie złożenia oferty; co ogranicza konkurencie oraz jest wymogiem nadmiernym i przedwczesnym;

5.określenie w Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 ŚWZ kryterium oceny ofert w sposób wadliwy, tj. wewnętrznie sprzeczny i niejednoznaczny poprzez wskazanie, że punkty w tymże kryterium zostaną przyznane za ,,e) średni rok produkcji oferowanego taboru: 2016 i mniej - 40 pkt.", tj. za tabor wyprodukowany w roku 2016 r. i wcześniej („mniej") - 40 pkt., a jednocześnie wskazując, że średni rok produkcji oferowanego taboru w zakresie 2012 do 2015 otrzymuje tychże punktów mniej (od 0 do 30 pktów), co uniemożliwia właściwa ocenę ofert w Postępowaniu i prowadzić może do stwierdzenia jego nieważności w przypadku złożenia oferty przez więcej niż jednego wykonawcę;

6.określenie w Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert w sposób wadliwy, tj. niejednoznaczny, poprzez niewskazanie w jaki sposób Zamawiający przyzna punkty w przypadku średniego roku produkcji oferowanego taboru nierównego pełnym latom kalendarzowym (np. 2015.23), co uniemożliwia właściwa ocenę ofert w Postępowaniu i prowadzić może do stwierdzenia jego nieważności w przypadku złożenia oferty przez więcej niż jednego wykonawcę;

a w przypadku uznania, że określone w Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert winno w lit. e mieć brzmienie „średni rok produkcji oferowanego taboru: 2016 i więcej" (lub podobne, jednoznacznie określające, że Zamawiający przyzna 40 pkt. za średni rok produkcji oferowanego taboru 2016 lub wyższy):

7.określenie w Punkcie 14.1 ppkt 2 w zw. z Pkt. 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium pozacenowej oceny ofert jako „średniego roku produkcji oferowanego taboru (R)" wraz z nadaniem mu punktacji wskazanej tamże (od 0 pkt za „średni rok produkcji oferowanego taboru: 2012" do 40 pkt. za „średni rok produkcji oferowanego taboru: „2016 i mniej", tj. określenie pozornego, nadmiernego i radykalnie ograniczającego konkurencie kryterium powodującego de facto konieczność wskazania do realizacji zamówienia taboru spełniającego warunek „średni rok produkcji oferowanego taboru: „2016 i mniej";

8.Jednocześnie, w ocenie Odwołującego, biorąc łącznie pod uwagę czynności Zamawiającego wskazane w pkt. 1, 2 i 4 - 7 wyżej oraz termin wykonania zamówienia wskazany w Pkt. 4 SWZ I Pkt. 5.1.3 Ogłoszenia (umowa trwa jedynie 7 miesięcy!) drastycznie ogranicza to grono wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w Postępowaniu do

de facto jednego, z góry możliwego do ustalenia na podstawie pobieżnej choćby znajomości rynku przewozów autobusowych w Polsce, co radykalnie ogranicza konkurencie, w rzeczywistości całkowicie ją eliminując.

Odwołujący zarzucał zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

1.Art. 16 pkt. 1- 3 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 Pzp, poprzez określenie cech, charakterystyki i wyposażenia pojazdów wymaganych do realizacji zamówienia w sposób niejednoznaczny, nieprzejrzysty, nieproporcjonalny, oraz radykalnie ograniczający konkurencie.

2.Art. 16 pkt. 1 I 2 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 Ustawy poprzez określenie wymogów dotyczących pojazdów wymaganych do realizacji zamówienia w 2026 r. w sposób niejednoznaczny, nieprzejrzysty, uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty.

3.Art. 16 pkt. 3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 2 Ustawy poprzez wymóg zapewnienia pracy dyspozytora przez 24 godziny na dobę w sytuacji, gdy komunikacja miejska w Tczewie realizowana jest w ramowych godzinach (w dni powszednie) 4-23, z pojedynczymi kursami wykonywanymi od godziny 3:50 i do godz. 23:30, tj. w sposób nieproporcjonalny i nieuzasadniony.

4.Art. 16 ust. 1 i 2 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz art. 112 ust. 11 2 pkt 4 w zw. z art. 116 ust. 1 Ustawy poprzez postawienie wymogu dysponowania przez wykonawców pojazdami skierowanymi do realizacji zamówienia i ich jednoznacznego, de facto co do tożsamości, określenia na etapie składania ofert jako warunku udziału w postępowaniu, pomimo formalnego niestawiania takiego warunku w Postępowaniu oraz w sposób nieproporcjonalny, nadmierny I utrudniający konkurencie w świetle czasu pomiędzy dniem składania ofert a rozpoczęciem świadczenia usług, względnie certyfikacją pojazdów przez Zamawiającego.

5.Art. 16 pkt 1-3, art. 17 ust. 1 I 2 oraz z art. 240 ust. 1 I 2 Ustawy w zw. z art. 239 ust. 1 PZP poprzez określenie kryterium oceny oferty w sposób uniemożliwiający jego zastosowanie, a tym samym, prowadzące do braku możliwości wyboru najkorzystniejszej oferty na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia w przypadku złożenia oferty przez więcej niż jednego wykonawcę.

6.Art. 16 pkt 1-3, art. 17 ust. 1 I 2 oraz z art. 240 ust. 1 I 2 Ustawy w zw. z art. 239 ust. 1 PZP poprzez określenie kryterium oceny oferty w sposób uniemożliwiający ¡ego zastosowanie, a tym samym, prowadzące do braku możliwości wyboru najkorzystniejszej oferty na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia w przypadku złożenia oferty przez więcej niż jednego wykonawcę.

7.Art. 16 ust. 1 i 3 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz art. 240 ust. 2 I art. 242 ust. 2 Ustawy PZP poprzez określenie jakościowego kryterium oceny ofert w sposób nadmierny oraz zmuszający potencjalnych wykonawców do zaproponowania z góry ustalonego rozwiązania, tj. obsługi przedmiotu zamówienia pojazdami o średnim roku produkcji 2016 lub nowszymi, w tym w sytuacji, gdy pojazdy takie, spełniające warunki świadczenia przedmiotu zamówienia, posiada i jest w stanie skierować do obsługi zamówienia wyłącznie jeden podmiot funkcjonujący na terenie Polski. Jest to wiedza powszechna wśród profesjonalnych uczestników rynku przewozów autobusowych, zatem jest okoliczności znane są lub znane powinny być Zamawiającemu. Jakościowe kryterium oceny oferty staje się jednocześnie de facto warunkiem udziału w postępowaniu (warunkiem złożenia ważnej I korzystnej oferty), nadmiernym w stosunku do przedmiotu zamówienia (obsługa przedmiotu zamówienia przez 7 miesięcy)

8.Jednocześnie, w ocenie Odwołującego, biorąc łącznie pod uwagę czynności Zamawiającego oraz zarzuty wskazane w pkt. 2, 4 i 7 wyżej oraz termin wykonania zamówienia wskazany w Pkt. 4 SWZ I Pkt. 5.1.3 Ogłoszenia (umowa trwa jedynie 7 miesięcy!), Zamawiający całokształtem określenia przedmiotu zamówienia oraz kryterium jakościowego drastycznie ogranicza grono wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w Postępowaniu do de facto jednego, z góry możliwego do ustalenia na podstawie znajomości rynku przewozów autobusowych, co radykalnie ogranicza konkurencie i nie zapewnia udzielenia zamówienia w sposób zapewniający uzyskanie najlepszych jego efektów, a tym samym stanowi naruszenie art. 16 ust. 1 w zw. z art. 17 ust. 1 i 2 Ustawy PZP.

Odwołujący wnosił o nakazanie zamawiającemu:

Ad. 1.

a)Wprowadzenie zmian w Pkt. 2.1 Ogłoszenia, Pkt 3.1.1 I 3.1.2 SWZ w zw. z Pkt. 3.1 ppkt 1) Parametrów w zakresie minimalnego roku produkcji pojazdów skierowanych do realizacji zamówienia dotychczasowych postanowień odpowiednio w:

1)Pkt. 2.1. Ogłoszenia oraz Pkt. 3.1.1 SWZ - zastąpienie dotychczasowej części postanowienia w brzmieniu:

"Autobusy skierowane do realizacji zamówienia muszą być wyprodukowane nie wcześniej niż w 2012 roku. Zamawiający

podkreśla, iż powyższy wymóg ściśle dotyczy roku produkcji pojazdu, nie zaś daty pierwszej rejestracji pojazdu." nową w brzmieniu:

"Autobusy skierowane do realizacji zamówienia muszą być zarejestrowane po raz pierwszy nie wcześniej niż w 2005 r."

2)w Pkt. 3.1. ppkt 1 Parametrów - zastąpienie całości dotychczasowego postanowienia w brzmieniu "rok produkcji - co najmniej 2012 r." przez nową treść "rok pierwszej rejestracji - 2005 r. lub później";

3)w Par. 1 ust. 6 Wzoru umowy - zastąpienie całości dotychczasowego postanowienia w brzmieniu:

"6. Każdy autobus, wskazany w ust. 5, musi być wyprodukowany nie wcześniej niż w 2012 roku. Średni rok produkcji całego taboru, o którym mowa w ust. 5, nie może być niższy od wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. Wymiana taboru, w trakcie trwania Umowy, nie może prowadzić do obniżenia średniego roku produkcji pojazdów poniżej wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. W roku 2026 dopuszcza się obniżenie średniego roku produkcji całego taboru maksymalnie o 1 rok względem wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy." nowym brzmieniem:

"Każdy autobus, wskazany w ust. 5, musi być zarejestrowany po raz pierwszy nie wcześniej niż w 2005 roku. Średni rok pierwszej rejestracji całego taboru, o którym mowa w ust. 5, nie może być niższy od wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. Wymiana taboru, w trakcie trwania Umowy, nie może prowadzić do obniżenia średniego roku pierwszej rejestracji pojazdów poniżej wartości zadeklarowanej w ofercie Wykonawcy. "

b)Zastąpienie w Pkt. 3.1 ppkt 2) Parametrów w zakresie minimalnej normy czystości spalin dotychczasowego postanowienia w części brzmiącej "Euro 5" przez nową treść "Euro 3";

c)Zastąpienie postanowienia Pkt. 3.1 ppkt 4 i 5 Parametrów w brzmieniu:

"4) liczba miejsc ogółem (dla pasażerów):

a)co najmniej 85 w autobusie typu MAXI,

b)co najmniej 135 w autobusie typu MEGA;

5) liczba miejsc siedzących (dla pasażerów, siedzenia typu „VA" liczone jako pojedyncze):

a)co najmniej 27 (w tym co najmniej 25 nieskładanych) w autobusie typu MAXI,

b)co najmniej 40 (w tym co najmniej 38 nieskładanych) w autobusie typu MEGA;" nową treścią w brzmieniu

"4) liczba miejsc ogółem (dla pasażerów):

a)co najmniej 80 w autobusie typu MAXI,

b)co najmniej 130 w autobusie typu MEGA;

5) liczba miejsc siedzących (dla pasażerów, siedzenia typu „I'A" liczone jako pojedyncze):

a)co najmniej 25 (w tym co najmniej 25 nieskładanych) w autobusie typu MAXI,

b)co najmniej 38 (w tym co najmniej 38 nieskładanych) w autobusie typu MEGA;"

d)Usunięcie z dotychczasowej treści Pkt. 3.1 ppkt 6 lit. a Parametrów części tego postanowienia: "tapicerka jednolita dla wszystkich pojazdów Operatora"

e)Zastąpienie dotychczasowej treści Pkt. 3.1 ppkt 7 - 9 w brzmieniu:

"7) liczba drzwi dla pasażerów:

a)w autobusie typu MAXI (układ 2-2-2 lub 1-2-2),

b)3 lub 4 w autobusie typu MEGA (układ 1-2-2-0 lub 1-2-2-2 lub 2-2-2-0 lub 2-2-2-2);

8)rozmieszczenie drzwi:

a)I drzwi przed pierwszą osią,

b)II drzwi pomiędzy pierwszą i drugą osią,

c)III drzwi za ostatnią osią w autobusie typu MAXI,

d)III drzwi przed trzecią osią, w drugim członie w autobusie typu MEGA,

e)IV drzwi za ostatnią osią w autobusie typu MEGA (jeżeli są);

9)szerokość drzwi w świetle:

a)I co najmniej 65 cm,

b)II, III, IV co najmniej 120 cm,

w przypadku I drzwi dwuskrzydłowych, pierwsze skrzydło może nie być udostępnione pasażerom, pod warunkiem, że szerokość drugiego skrzydła w świetle jest nie mniejsza niż 60 cm; przejście od drugiego skrzydła I drzwi, do środka autobusu, nie może być przedzielone barierką;"

nowym brzmieniem:

"7) liczba drzwi dla pasażerów:

a)2 lub 3 w autobusie typu MAXI (układ 2-2-2 lub 1-2-2 lub 1-2-1 lub 2-2-0 lub 2-2-1),

b)3 lub 4 w autobusie typu MEGA (układ 1-2-2-0 lub 1-2-2-2 lub 2-2-2-0 lub 2-2-2-2 - lub 2- 2-2-1 lub 1-2-2-1);

8)rozmieszczenie drzwi:

a)I drzwi przed pierwszą osią,

b)II drzwi pomiędzy pierwszą i drugą osią,

c)III drzwi za ostatnią osią w autobusie typu MAXI (jeśli są),

d)III drzwi przed trzecią osią, w drugim członie w autobusie typu MEGA,

e)IV drzwi za ostatnią osią w autobusie typu MEGA (jeżeli są);

9)szerokość drzwi w świetle:

a)I co najmniej 65 cm,

b)II co najmniej 120 cm,

c)III w autobusie typu MAXI co najmniej 65 cm

d)III w autobusie typu MEGA co najmniej 120 cm

e)IV co najmniej 65 cm;"

f)Usunięcie z dotychczasowego brzmienia Pkt. 3.1. ppkt 17) Parametrów części "oraz przestrzeni pasażerskiej" lub alternatywnie usunięcie postanowienia w całości;

g)Jednoznaczne ustalenie w Pkt. 3.1 ppkt 19) Parametrów wymogu posiadania przez pojazdy skierowane do świadczenia usług jednolitych barw miejskich (kolory wiodące: RAL 3020 I RAL 1015) względnie usunięcie postanowienia w całości;

h)Usunięcie z Pkt. 3.2 ppkt 7) Parametrów w zakresie charakterystyki wiatrołapów postanowień wskazanych w lit. b i c;

i)Zmianę brzmienia Pkt 3.2 ppkt 9) Parametrów w dotychczasowym brzmieniu:

"1) niesięgającą poza 3/4 szerokości autobusu w przypadku kabiny półzamkniętej lub zajmującą całą szerokość autobusu razem z I połową I drzwi dla kabiny zamkniętej,

2)oddzieloną od przedziału pasażerskiego ścianką za miejscem kierowcy i drzwiami po prawej stronie miejsca kierowcy,

3)drzwi kabiny w górnej części (co najmniej od dolnego poziomu tablicy rozdzielczej) przeszklone, z okienkiem do sprzedaży biletów; dopuszcza się stosowanie dodatkowej szyby, stanowiącej przedłużenie szyby w drzwiach kabiny w stronę przedniej szyby autobusu; przejrzystość tych szyb nie może być w żaden sposób ograniczona,

"4) w przypadku kabiny półzamkniętej - strefa przy kabinie kierowcy, obejmująca przestrzeń od I drzwi do wysokości ścianki działowej przy I drzwiach, w której nie powinni przebywać pasażerowie podczas jazdy - wyznaczona żółtym kolorem podłogi w całej strefie, albo żółtą linią na podłodze pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach, albo uchylną barierką umieszczoną pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach (barierka jest dopuszczalna w przypadku I drzwi jednoskrzydłowych); " na:

"1) niesięgająca poza 3/4 szerokości autobusu,

2)oddzielona od przedziału pasażerskiego ścianką za miejscem kierowcy i drzwiami po prawej stronie miejsca kierowcy,

3)drzwi kabiny w górnej części (jeśli wykraczają wysokością ponad górny poziom tablicy rozdzielczej) przeszklone co najmniej od górnego poziomu tablicy rozdzielczej; dopuszcza się stosowanie dodatkowej szyby, stanowiącej przedłużenie szyby w drzwiach kabiny w stronę przedniej szyby autobusu; przejrzystość tych szyb nie może być w

żaden sposób ograniczona, "4) strefa przy kabinie kierowcy, obejmująca przestrzeń od I drzwi do wysokości ścianki działowej przy I drzwiach, w której nie powinni przebywać pasażerowie podczas jazdy - wyznaczona żółtym kolorem podłogi w całej strefie, albo żółtą linią na podłodze pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach, albo uchylną barierką umieszczoną pomiędzy tylną ścianą kabiny kierowcy a ścianką działową przy I drzwiach; "

j)Zmianę Pkt 3.1 ppkt 10) Parametrów poprzez umieszczenie po dotychczasowej treści lit. a słowa "lub"

k)Usunięcie postanowienia Pkt. 7.6 ppkt. 5 Parametrów;

l)Zmianę dotychczasowego brzmienia Pkt. 7.9 Parametrów;

"7.9 Wyświetlacze wewnętrzne, składające się z co najmniej 1 dla autobusu klasy MAXI oraz co najmniej 2 dla autobusu klasy MEGA, w technologii ekranu LCD o przekątnej co najmniej 21", umieszczone bezpośrednio za kabiną kierowcy oraz za przegubem w autobusie klasy

MEGA." na nową: "7.9 Wyświetlacze wewnętrzne, składające się z co najmniej 1 dla autobusu klasy MAXI oraz co najmniej 2 dla autobusu klasy MEGA, umieszczone bezpośrednio za kabiną kierowcy oraz za przegubem w autobusie klasy MEGA, umożliwiające jednoczesne lub następujące po sobie wyświetlanie informacji określonych w pkt. 7.6";

m)Usunięcie Pkt. 10.6 Parametrów;

n)Zastąpienie dotychczasowego Pkt. 10.1 do 10.3 Zasad świadczenia usług w brzmieniu:

"10. W przedziale pasażerskim powinna być utrzymywana temperatura powietrza w zakresie:

1)+22X- przy temperaturze zewnętrznej do +24X,

2)temperatura zewnętrzna pomniejszona o 3°C - przy temperaturze zewnętrznej powyżej +24° C.

10.1Jeżeli klimatyzacja przedziału pasażerskiego pracuje w trybie schładzania wnętrza, to temperatura powietrza w tym przedziale nie powinna być niższa niż +22°C.

10.2Kontrola temperatury, w przedziale pasażerskim pojazdu, odbywa się według następujących zasad:

1)okna i drzwi zamknięte,

2)napełnienie na poziomie do ok. 60% (±5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem,

3)pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi, tolerancja pomiaru temperatury ±1 °C, a różnica temperatur pomiędzy częściami pojazdu o skrajnych temperaturach nie większa niż 2°C, dla warunków temperatury zewnętrznej powyżej 22X,

4)tolerancja pomiaru temperatury ±2°C, a różnica temperatur pomiędzy częściami pojazdu o skrajnych temperaturach nie większa niż 2°C, dla warunków temperatury zewnętrznej równej i poniżej 22X.

10.3W czasie pracy klimatyzacji przedziału pasażerskiego w trybie schładzania, wszystkie okna w przedziale pasażerskim powinny pozostawać w pozycji zamkniętej. Dopuszcza się w takim przypadku zablokowanie okien w tej pozycji, w sposób uniemożliwiający ich otwarcie przez pasażerów. " nową w brzmieniu:

"10. W przedziale pasażerskim powinna być utrzymywana temperatura powietrza w zakresie:

1)+18°C- przy temperaturze zewnętrznej do +18°C,

2)w przypadku wyposażenia pojazdu w klimatyzację - w zakresie od +18°C do +21°C - przy temperaturze zewnętrznej wyższej niż +18°C i niewyższej niż +24°C.

3)w przypadku wyposażenia pojazdu w klimatyzację - temperatura zewnętrzna pomniejszona niemniej niż 3°C i nie więcej niż 5°C-przy temperaturze zewnętrznej powyżej +24°C.

10.1Jeżeli klimatyzacja przedziału pasażerskiego pracuje w trybie schładzania wnętrza, to temperatura powietrza w tym przedziale nie powinna być niższa niż +20°C.

10.2Kontrola temperatury, w przedziale pasażerskim pojazdu, odbywa się według następujących zasad:

1)okna i drzwi zamknięte,

2)napełnienie na poziomie do ok. 60% (±5 osób) wartości nominalnej liczby siedzących i stojących miejsc pasażerskich razem,

3)w przypadku wyposażenia pojazdu w klimatyzację - pomiar w części środkowej pojazdu poza strefami drzwi, na wysokości 1,2 m od podłogi, tolerancja pomiaru temperatury ±2°C, a różnica temperatur pomiędzy częściami pojazdu o skrajnych temperaturach nie większa niż 4°C, dla warunków temperatury zewnętrznej powyżej 18°C,

4)tolerancja pomiaru temperatury ±2°C, a różnica temperatur pomiędzy częściami pojazdu o skrajnych temperaturach nie większa niż 4°C, dla warunków temperatury zewnętrznej równej i poniżej 18°C.

10.3W przypadku wyposażenia pojazdu w klimatyzację, w czasie pracy klimatyzacji przedziału pasażerskiego w trybie schładzania, wszystkie okna w przedziale pasażerskim powinny pozostawać w pozycji zamkniętej. Dopuszcza się w takim przypadku zablokowanie okien w tej pozycji, w sposób uniemożliwiający ich otwarcie przez pasażerów. "

Ad. 2.

Usunięcia ostatniego zdania w Par. 1 ust. 6 dokumentu „Projektowane postanowienia umowy" (załącznik nr 9 do SWZ), dalej jako „Wzór umowy".

Ad. 3.

a) Zastąpienie w Pkt. 13.1 Zasad świadczenia usług fragmentu postanowienia o treści „operującego 24h na dobę" nowym brzmieniem „w godzinach funkcjonowania komunikacji miejskiej w Tczewie, tj. pomiędzy rozpoczęciem pierwszego a zakończeniem ostatniego w dniu kursu";

b) Usunięcie zdania 2 w Pkt 13.1 Zasad świadczenia usług.

Ad. 4-8

Co najmniej usunięcie z Pkt. 2. Załącznika nr 1 do SWZ (Formularz oferty) wykazu taboru wskazującego precyzyjnie (marka, model pojazdu, rok produkcji) pojazdy skierowane do realizacji zamówienia pozycji „marka" i „model pojazdu"), względnie zastąpienia go wykazem pojazdów ze wskazaniem wyłącznie normy emisji spalin oraz rodzaju (MEGA, MAXI), oraz zmianę jakościowego kryterium oceny ofert określonego w Punkcie 14.1 ppkt 2) w zw. z Pkt.

14.2ppkt 2) SWZ kryterium na kryterium środowiskowe odnoszące się do normy emisji spalin przez pojazdy, na przykład:

1)W Punkcie 14.1 ppkt 2 „spełnianie przez tabor norm emisji spalin"

2)W Puncie 14.2 ppkt 2:

„Kryterium spełniania przez tabor norm emisji spalin (R) będzie określone na podstawie oświadczenia wykonawcy - listy pojazdów ze wskazaniem normy emisji spalin oraz rodzaju (MEGA, MAXI), przeznaczonego do realizacji zamówienia.

Wykonawca zobowiązany jest do wskazania normy emisji spalin dla 30 pojazdów, w tym 27 typu MAXI i 3 typu MEGA. W przypadku podania większej liczby pojazdów przyjmuje się do oceny pierwszych 30 pojazdów. W przypadku podania mniejszej liczby pojazdów przyjmuje się, że pojazdy niewskazane w tabeli spełniają normę Euro 3 (0 punktów).

„za każdy pojazd:

1)spełniający normę Euro 3 Zamawiający przyzna 0 pre-punktów,

2)spełniający normę Euro 4 Zamawiający przyzna 1 pre-punkt,

3)spełniający normę Euro 5 lub wyższą lub pojazd zeroemisyjny Zamawiający przyzna 2 pre-punkty.

Suma pre-punktów uzyskana przez ofertę danego wykonawcy zostanie podzielona przez 60 i pomnożona przez 40 dając sumę punktów od 0 do 40 przyjętą do oceny oferty. Zaokrąglenia wykonywane będą z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku." oraz usunięcie pozostałej treści tego postanowienia z wyłączeniem ostatniego zdania.

Do postępowania odwoławczego przystąpienie po stronie zamawiającego zgłosił wykonawca RELOBUS Transport Polska Sp. z o.o. Toruń (KRS:000021693).

Zamawiający uwzględnił odwołanie i 29 maja 2025 r. opublikował zmianę ogłoszenia oraz zmianę SWZ na platformie prowadzonego zamówienia, co poświadczył także odwołujący pismem 9 czerwca 2025 r.

Izba ustaliła, że przed dniem wyznaczonym na posiedzenie zamawiający zmodyfikował treść specyfikacji warunków zamówienia w zakresie objętym odwołaniem, co potwierdził odwołujący pismem z 9 czerwca 2025 r. .

Powyższa modyfikacja uczyniła rozpoznanie zarzutów odwołania zbędnym w rozumieniu art. 568 pkt 2 Pzp.

Izba nie dopatrzyła się zaistnienia przesłanek skutkujących odrzuceniem odwołania na podstawie art. 528 Ustawy.

Izba uznała, że odwołujący wykazał interes w uzyskaniu zamówienia i możliwość poniesienia szkody jako przesłanki materialnoprawnej dopuszczalności odwołania z art. 505 ust. 1 Ustawy.

Okoliczności zaistniałe po wniesieniu odwołania doprowadziły do bezprzedmiotowości postępowania odwoławczego. Treść warunków postępowania objętych zarzutem odwołania została zmieniona. Tym samym w dacie zamknięcia posiedzenia i wydania postanowienia prowadzenie postępowania odwoławczego było zbędne. W tej sytuacji zastosowanie znajduje norma art. 568 pkt. 2) Ustawy, w którym wskazana została podstawa umorzenia postępowania odwoławczego w przypadku *stwierdzenia, że dalsze postępowanie stało się z innej przyczyny zbędne lub niedopuszczalne.* Stąd na posiedzeniu niejawnym, w związku z § 13 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. *w sprawie postępowania przy rozpoznawaniu odwołań przez Krajową Izbę Odwoławczą* (Dz. U. poz. 2453) izba w sytuacji opisanej w art. 568 pkt. 2 Ustawy, wydała postanowienie o umorzeniu postępowania odwoławczego. Orzekając o kosztach w oparciu o art. 557 Ustawy oraz przepisy § 9 ust. 2 2437), Izba nakazała zwrócić na rzecz odwołującego kwotę wpisu uiszczonego w pełnej wysokości.

Przewodnicząca:.....……