Sygn. akt: KIO 2801/25

WYROK

Warszawa, dnia 27 sierpnia 2025 roku

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodnicząca:Ewa Sikorska
Członkowie: B.L.
Maksym Smorczewski
Protokolant:Tomasz Skowroński

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 21 sierpnia 2025 roku w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 7 lipca 2025 r. przez wykonawcę PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Koninie, w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego – Gminę Wałbrzych – Miasto na Prawach Powiatu w Wałbrzychu

orzeka:

1. odrzuca odwołanie w zakresie zarzutów naruszenia:

- art. 107 ust. 2 w zw. z art. 16 i art. 223 ust. 1 zd. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 roku, poz. 1320 ze zm. – ustawa P.z.p.) poprzez formułowanie wezwań do wyjaśnień i uzupełnień przedmiotowych środków dowodowych obliczonych na arbitralnie ustalany przez zamawiającego po otwarciu ofert sposób rozumienia zakresu przedmiotowych środków dowodowych, jako wskazujących przedmiot oferty, a nie jedynie potwierdzających zgodność oferowanych rozwiązań z dokumentacja zamówienia;

- art. 137 ust. 1 ustawy P.z.p. *a contrario* poprzez dokonanie zmiany treści SWZ po upływie terminu na składanie ofert, poprzez wprowadzanie wymagań wprost niewskazanych w treści specyfikacji warunków zamówienia dotyczących opisu przedmiotu zamówienia i treści przedmiotowych środków dowodowych;

2. w pozostałym zakresie oddala odwołanie;

3. kosztami postępowania obciąża wykonawcę PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Koninie i zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwoty: 15 000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) oraz 3 600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy), poniesione przez wykonawcę PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Koninie tytułem – odpowiednio – wpisu od odwołania i wynagrodzenia pełnomocnika.

Stosownie do art. 579 ust. 1 i 580 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 ze zm.), na niniejszy wyrok, w terminie 14 dnia od dnia jego doręczenia, przysługuje skarga, za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej, do Sądu Okręgowego w Warszawie – sądu zamówień publicznych.

……..
……..
……..

Sygn. akt: KIO 2801/25

Uzasadnienie

Zamawiający – Gmina Wałbrzych – Miasto na Prawach Powiatu w Wałbrzychu – prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem jest dostawa autobusów elektrycznych zasilanych wodorem.

Postępowanie prowadzone jest na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 roku, poz. 1320 ze zm.), zwanej dalej ustawą P.z.p.

W dniu 7 lipca 2025 r. wykonawca PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Koninie (dalej: odwołujący) wniósł odwołanie na niezgodne z przepisami ustawy czynności i zaniechania zamawiającego, podjęte w postępowaniu o udzielenie zamówienia, którym zarzucił naruszenie:

I. art. 260 ust. 1 ustawy P.z.p. przez zaniechanie podania uzasadnienia faktycznego odrzucenia oferty odwołującego,

II. art. 226 ust. 1 pkt 5 w zw. z art. 223 ust. 1 zd. 2 i art. 16 ustawy P.z.p poprzez bezpodstawne przyjęcie, że

oferta odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia,

III. art. 255 pkt 2 w zw. z art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy P.z.p. poprzez bezpodstawne unieważnienie postępowania w sytuacji, gdy jedyna oferta odwołującego nie powinna podlegać odrzuceniu

IV. art. 107 ust. 2 w zw. z art. 16 i art. 223 ust. 1 zd. 2 ustawy P.z.p. poprzez formułowanie wezwań do wyjaśnień i uzupełnień przedmiotowych środków dowodowych obliczonych na arbitralnie ustalany przez zamawiającego po otwarciu ofert sposób rozumienia zakresu przedmiotowych środków dowodowych, jako wskazujących przedmiot oferty, a nie jedynie potwierdzających zgodność oferowanych rozwiązań z dokumentacja zamówienia;

V. art. 137 ust. 1 ustawy P.z.p. *a contrario* poprzez dokonanie zmiany treści SWZ po upływie terminu na składanie ofert, poprzez wprowadzanie wymagań wprost niewskazanych w treści SWZ dotyczących opisu przedmiotu zamówienia i treści przedmiotowych środków dowodowych

ewentualnie, z ostrożności procesowej:

VI. art. 233 ust. 1 zd 1. w zw. z art. 16 ustawy P.z.p. poprzez zaniechanie wyjaśnienia treści oferty, wskazującego jednoznacznie, na czym polegają powzięte przez niego wątpliwości co do treści oferty odwołującego

oraz, na wypadek nieuwzględnienia powyższych zarzutów:

VII. art. 255 pkt 6 w zw. z art. 457 ust. 5 ustawy P.z.p. w zw. z art. 70(5) Kodeksu cywilnego poprzez zaniechanie unieważnienia postępowania w sytuacji, gdy jest obarczone niemożliwą do usunięcia wadą uniemożliwiającą zawarcie niepodlegającej unieważnieniu umowy w sprawie zamówienia publicznego, z uwagi na niejednoznaczności w opisie przedmiotu zamówienia.

Wskazując na powyższe zarzuty odwołujący wniósł o:

1. uwzględnienie odwołania w całości,

2. nakazanie zamawiającemu unieważnienia czynności odrzucenia oferty odwołującego,

3. nakazanie zamawiającemu ponownego badania i oceny ofert, oraz dokonania wyboru oferty odwołującego,

ewentualnie, z ostrożności procesowej

4. nakazanie zamawiającemu unieważnienia czynności wezwania do uzupełnienia lub wyjaśnienia przedmiotowych środków dowodowych i dokonanie ponownego wezwania wskazującego jednoznacznie na wątpliwości Zamawiającego

ewentualnie – na wypadek nie uwzględnienia wniosków wskazanych w pkt 1-4 powyżej

5. unieważnienie czynności unieważnienia postępowania i dokonania jego unieważnienia na podstawie art. 255 pkt 6 w zw. z art. 457 ust. 5 ustawy P.z.p. w zw. z art. 70(5) Kodeksu cywilnego, z pominięciem podstawy unieważnienia wskazanej w art. 255 pkt 2 w zw. z art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy P.z.p.

Odwołujący podniósł, że jako jedyny złożył ofertę, która niesłusznie została odrzucona. Na skutek naruszeń ustawy P.z.p. dokonanych przez odwołującego, złożona przez niego oferta nie została wybrana. Interes we wniesieniu odwołania po stronie odwołującego wyraża się zatem w dążeniu do zapobiegnięcia szkody powstającej w jego majątku na skutek utraty zamówienia, które uzyskałby gdyby zamawiający prawidłowo zastosował przepisy ustawy P.z.p. w toku postepowania objętego odwołaniem. Odwołujący posiada interes w zakresie uwzględnienia żądania ewentualnego ponieważ jest zainteresowany uzyskaniem zamówienia będącego przedmiotem niniejszego postępowania. W przypadku oddalenia wniosków zawartych w pkt 1-4 *petitum*, zamawiający, mógłby rozważyć ponowne wszczęcie postępowania na ten sam przedmiot zamówienia, wprowadzając jedynie nieistotne zmiany – na podstawie przepisu art. 214 ust. 1 pkt 6 ustawy P.z.p. W takiej sytuacji interes odwołującego wyraża się w zapobiegnięciu do powstania takiej możliwości po stronie zamawiającego, co otworzy możliwość wzięcia przez odwołującego, w kolejnym postępowaniu prowadzonym przez tego samego zamawiającego na ten sam przedmiot zamówienia – niezależnie od zakresu zmian, ewentualnie wprowadzonych do dokumentacji takiego postępowania.

Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie z dnia 19 sierpnia 2025 roku wniósł o oddalenie odwołania.

Izba ustaliła, co następuje:

Zgodnie z informacją zawartą w piśmie zamawiającego z dnia 5 sierpnia 2025 roku wartość przedmiotowego zamówienia przekracza progi unijne określone w przepisach wydanych na podstawie art. 3 ust. 3 ustawy P.z.p.

Zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ zamawiający wymagał, by zamawiane produkty spełniały m.in. następujące parametry:

3.Układ napędowy - z funkcją ograniczenia prędkości maksymalnej do 70 km/h, silnik (lub silniki) elektryczny o mocy zapewniającej prędkości i przyspieszenia charakterystyczne dla tras publicznego transportu zbiorowego, moc silnika lub silników musi zapewnić Zamawiającemu realizację rozkładu jazdy na wszystkich liniach tak, jak by były one wykonywane autobusem z klasycznym układem napędowym (spalinowym) Diesla, Zamawiający wymaga zastosowania silnika o mocy znamionowej (lub silników o łącznej mocy znamionowej) nie mniejszej niż 150 kW lub maksymalnej mocy netto (określonej zgodnie z Regulaminem nr 85 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) (Dz.U.UE L z dnia 7.11.2014r.) nie mniejszej niż 150 kW,
silnik (lub silniki) elektryczny zasilany energia elektryczną z wodorowego ogniwa paliwowego i (lub) z magazynu energii elektrycznej,
w sytuacji awaryjnej wodorowego ogniwa paliwowego (przerwa w pracy ogniwa paliwowego wynikająca z awarii lub braku wymaganej ilości wodoru) układ napędowy zasilany musi być wyłącznie z magazynu energii elektrycznej – w tej sytuacji (awaryjnej) zasięg autobusu musi być nie mniejszy niż 20 km,
z funkcją odzysku energii elektrycznej:
- podczas hamowania autobusu dla potrzeb ładowania magazynu energii,
- poprzez obsługę min. trójstopniowy przełącznika umiejscowionego z prawej strony przy kolumnie kierownicy, (retardera)
zastosowany układ napędowy (elektryczny) i magazyn energii, z którego jest on zasilany musi spełniać wymogi Regulaminu nr 100.02 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolit przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie szczególnych wymagań dotyczących elektrycznego układu napędowego,
12.Ogrzewanie przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy – elektryczne, z cieczą jako czynnikiem przenoszącym ciepło, wysokowydajne ogrzewanie wspomagane dodatkowo pompą ciepła (o łącznej mocy grzewczej min. 25 kW), realizowane przez:
- wymienniki ciepła układu klimatyzacji – nadmuch ciepłego powietrza musi być
realizowany przez kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi w przestrzeni pasażerskiej,
- grzejniki konwektorowe umieszczone wzdłuż ścian wewnętrznych pojazdu,
- oraz minimum 3 nagrzewnic z wentylatorami – dmuchawami 2-stopniowymi, sterowanymi termostatem, umożliwiającymi automatyczne zał./wył. Urządzenia, w zależności od temperatury we wnętrzu przedziału pasażerskiego (konstrukcja nagrzewnic bezpieczna dla pasażerów, zabezpieczająca pasażerów przed zranieniem oraz przed uszkodzeniem ich odzieży, zaleca się aby wyloty ciepłego powietrza z nagrzewnic były skierowane w przestrzeń przy drzwiach w celu zapobiegania oblodzeniu podłogi w rejonie drzwi) lub inne rozwiązanie np. konwektorowo-nawiewne spełniające powyższe wymagania,
- nagrzewnicę frontową służącą do kompleksowego ogrzewania miejsca pracy kierowcy, w tym szyby przedniej,
- jedną dodatkową nagrzewnice, poza nagrzewnicą frontową określoną powyżej, zamontowaną w kabinie kierowcy,
sterowanie ogrzewaniem przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby system ogrzewania uruchamiał się automatycznie przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18C, dodatkowo:
przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18ºC, w pierwszej kolejności uruchamiać się musi nadmuch ciepłego powietrza przez wymienniki ciepła układu klimatyzacji oraz grzejniki konwektorowe,
jeżeli przy nadmuchu realizowanym przez wymienniki ciepła układu klimatyzacji i pracujących grzejnikach konwektorowych temperatura w przedziale pasażerskim spada nadal i osiągnie poziom 15ºC, dodatkowo muszą załączać się nagrzewnice z wentylatorami, rozpoczynając pracę od najmniejszej prędkości obrotowej – prędkość ta, następnie musi się zmieniać w funkcji temperatury płynu w układzie chłodzenia oraz temperatury panującej w przestrzeni pasażerskiej;
Zamawiający w celu zapewnienia optymalizacji zużycia energii przy zachowaniu komfortu cieplnego, dopuści również alternatywne rozwiązanie, polegające na automatycznej pracy systemu ogrzewania, opierającego się na (uzgodnionej z Zamawiającym) krzywej temperatur, co oznacza, że poszczególne elementy układu ogrzewania oraz wentylacji/chłodzenia, w tym: ogrzewania elektrycznego, agregatu grzewczego, klimatyzacji, pompy ciepła i wentylacji będą załączane lub odłączane w trybie automatycznym,
Zamawiający musi posiadać możliwość programowej zmiany poziomu temperatur granicznych, przy których system ten

uruchamia się automatycznie (i wyłącza się) zakres zmian temperatur (min) od 16°C do 22°C - Zamawiający, w celu zapewnienia optymalizacji zużycia energii przy zachowaniu komfortu cieplnego, dopuści alternatywne rozwiązanie, polegające na automatycznej pracy systemu, opierającej się na krzywej temperatur, która musi być uzgodniona z Zamawiającym,
Zamawiający musi posiadać możliwość manualnego w trybie serwisowym wymuszenia (włączenia) systemu ogrzewania, bez względu na panującą w przedziale pasażerskim temperaturę (funkcja serwisowa uruchamiana odrębnym przełącznikiem zlokalizowanym w uzgodnionym z Zamawiającym miejscu – niedostępna dla kierowcy z miejsca pracy kierowcy),
- niedopuszczalny podczas pracy ogrzewania i klimatyzacji jest stan, w którym systemy te wzajemnie się wykluczają; oznacza to, że podczas pracy ogrzewania klimatyzacja nie może równocześnie chłodzić przestrzeni pasażerskiej,
- przewody układu ogrzewania i zbiornik wyrównawczy (odporne na korozję) , wykonane z: miedzi, lub (i) mosiądzu lub (i) tworzyw sztucznych lub (i) stali nierdzewnej – łączone ze sobą złączami z gumy silikonowej lub (i) elastomerów, zaciskanymi opaskami ślimakowymi (zalecane) lub (i) innymi zapewniającymi szczelność układu, przewody termoizolowane ,
- układ ogrzewania wypełniony płynem niskokrzepnącym o temperaturze krystalizacji minimum - 37°C, wyposażony w korek(korki) spustowy umożliwiający spuszczenie z układu minimum 80 % płynu,
- podłączona do układu ogrzewania pompa ciepła, której moc oraz wydajność układu ogrzewania pozwala na utrzymanie we wnętrzu przedziału pasażerskiego temperatury przynajmniej +15ºC przy temperaturze zewnętrznej -15ºC,
wspomaganie pracy ogrzewania pompą ciepła musi być:
- uzależnione od temperatury zewnętrznej, przy której pompa ciepła przejmie na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy – wymaga się, aby pompa ciepła przejęła na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy w zakresie temperatur zewnętrznych co najmniej od - 5ºC do + 8 ºC, (zastosowanie w autobusie innego zakresu temperatur wymaga pisemnej zgody Zamawiającego), zaleca się aby pompa ciepła była odpowiedzialna za utrzymanie właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy w szerszym zakresie temperatur niż ww zakres temperatur,
- podczas pracy pompy ciepła, ogrzewanie elektryczne musi być wyłączone – w przypadku awarii pompy ciepła ogrzewanie elektryczne musi załączyć się automatycznie i przejąć ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy,
- z możliwością manualnego wymuszenia (włączenia) się systemu ogrzewania, bez względu na panującą w przedziale pasażerskim temperaturę (funkcja serwisowa uruchamiana odrębnym przełącznikiem zlokalizowanym w uzgodnionym z Zamawiającym miejscu – niedostępna dla kierowcy z miejsca pracy kierowcy),
Uwaga:
Zamawiający dopuści również rozwiązanie, w którym:
- automatyczne sterowanie temperaturą w przedziale pasażerskim realizowane będzie w oparciu o uzgodnioną z Zamawiającym krzywą temperaturową, właściwą dla warunków atmosferycznych panujących u Zamawiającego, której zakres temperatur będzie optymalny dla zapewniania komfortu pasażerów przy równoległym zachowaniu zdolności do wykonania przez autobus gwarantowanego przebiegu,
- poszczególne elementy układu (ogrzewanie, wentylacja, chłodzenie) będą pracowały w trybie automatycznym oraz w sposób autonomiczny decydowały o konieczności odłączenia lub załączenia jego poszczególnych elementów, w tym ogrzewania elektrycznego jednakże wymóg, dotyczący ogrzewania elektrycznego, musi być zachowany,
14.Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy - zainstalowana na dachu autobusu w kompaktowej zwartej obudowie, z nadmuchem zimnego powietrza realizowanym przez zintegrowane urządzenie rozdziału powietrza za pomocą przewodów nawiewnych (kanałów), rozmieszczonych równomiernie w przestrzeni pasażerskiej (kanały powietrzne umieszczone pod pokrywami dachowymi analogiczne jak opisane w wierszu 12 tabeli i kabinie kierowcy - kierowca winien posiadać możliwość niezależnej regulacji temperatury w kabinie kierowcy jak i całkowitego wyłączenia nadmuchu zimnego powietrza w kabinie kierowcy podczas pracy klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej, jednakże kierowca nie może dysponować funkcją umożliwiającą włączenie klimatyzacji tylko dla kabiny kierowcy bez przedziału pasażerskiego,
posiadająca moc chłodniczą, wystarczającą dla zapewnienia w upalne dni wysokiego komfortu podróżowania w przestrzeni pasażerskiej, moc ta nie powinna być mniejsza niż 23 kW- czynnik chłodzący R 134a lub CO_2,
posiadająca funkcję: chłodzenie – ogrzewanie,
współpracująca z pompą ciepła,
sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego:
realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim – wymaga się, aby klimatyzacja załączała się automatycznie przy wzroście temperatury w przedziale

pasażerskim powyżej 22°C (i wyłączała się automatycznie przy spadku temperatury poniżej 22°C), dla temperatur zewnętrznych do 32ºC faktyczna temperatura przestrzeni pasażerskiej winna oscylować na poziomie nie większym niż 23,5ºC – 24,5ºC, natomiast dla temperatur zewnętrznych powyżej 32ºC dopuszcza się, aby faktyczna temperatura przestrzeni pasażerskiej nie była wyższa niż 27ºC,
z płynną, automatyczną regulacją intensywności nadmuchu w przedziale pasażerskim w funkcji temperatury panującej w przedziale pasażerskim,
z płynną lub stopniową regulacją intensywności nadmuchu w kabinie kierowcy,
z możliwością manualnego wymuszenia (włączenia) się systemu klimatyzacji, bez względu na panującą w przedziale pasażerskim temperaturę (funkcja serwisowa uruchamiana odrębnym przełącznikiem zlokalizowanym w uzgodnionym z Zamawiającym miejscu – niedostępna dla kierowcy z miejsca pracy kierowcy)
Zamawiający musi posiadać możliwość programowej zmiany poziomu temperatur granicznych, przy których system ten uruchamia się automatycznie (i wyłącza się) zakres zmian temperatur (min) od 18°C do 26°C regulacja co 1°C; Zamawiający dopuszcza w celu zapewnienia optymalizacji zużycia energii przy zachowaniu komfortu cieplnego, alternatywne rozwiązanie, polegające na automatycznej pracy systemu, opierającej się na krzywej temperatur, która musi być uzgodniona z Zamawiającym (szczegóły w tym zakresie zawarto w „Uwadze" poniżej,
podczas pracy klimatyzacji (załączony agregat chłodzący- sprężarka klimatyzacji) system ogrzewania musi być wyłączony, a wymienniki ciepła nie mogą emitować ciepła.
Uwaga:
Zamawiający dopuści również rozwiązanie, w którym automatyczne sterowanie temperaturą podczas pracy klimatyzacji w przedziale pasażerskim realizowane będzie w oparciu o uzgodnioną z Zamawiającym krzywą temperaturową, właściwą dla warunków atmosferycznych panujących u Zamawiającego, której zakres temperatur będzie optymalny dla zapewniania komfortu pasażerów przy równoległym zachowaniu zdolności do wykonania przez autobus gwarantowanego przebiegu.
15.Układ pneumatyczny - wyposażony w sprężarkę powietrza o wydatku powietrza dostosowanym do pracy w warunkach komunikacji miejskiej, wyposażoną w urządzenie (zawór bezpieczeństwa lub inne rozwiązanie) zabezpieczające sprężarkę przed nadmiernym wzrostem ciśnienia w przypadku zatkania przewodu (przewodów) za sprężarką,
przewody wykonane z materiałów odpornych na korozję, zbiorniki powietrza wykonane z materiałów odpornych na korozję lub posiadające zabezpieczone przeciw korozji w ten sposób, aby zapewnić co najmniej 15 lat bezawaryjnej pracy,
podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza oraz automatyczny separator kondensatu (dopuszcza się osuszacz powietrza zintegrowany z separatorem kondensatu/odolejaczem),
przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza (za pomocą szybkozłącza) ze źródła zewnętrznego, umieszczone z przodu i z tyłu autobusu w miejscu łatwo dostępnym, które pozwoli podłączyć sprężone powietrze z zewnętrznego źródła bez potrzeby demontażu elementów karoserii przy użyciu narzędzi. Powietrze dostarczane z zewnętrznego źródła musi przepływać przez podgrzewany jednokomorowy osuszacz powietrza (o którym mowa w pkt. 4) oraz po jego podłączeniu uniemożliwiać uruchomienie napędu elektrycznego,
w układzie pneumatycznym zainstalowane szybkozłącze umożliwiające podłączenie zewnętrznego źródła sprężonego powietrza do układu pneumatycznego hamulców osi II w celu odblokowania siłowników membranowo - sprężynowych. Umiejscowienie szybkozłącza - wewnątrz pojazdu (przedziału pasażerów) nad osią II (pod sufitowymi pokrywami rewizyjnymi lub w komorze silnika) albo w komorze pod kabiną kierowcy, pod warunkiem, że przewody są podłączone bezpośrednio (tj. bez pośrednictwa elektrozaworów) do siłowników membranowo – sprężynowych.
Dopuszcza się zastosowanie alternatywnego rozwiązania, polegającego na wyprowadzeniu przyłączy pneumatycznych do przedniej ściany autobusu (umiejscowionych za przednią maską lub za przednim zderzakiem) lub do lewej ściany autobusu w okolicy kabiny kierowcy do miejsca łatwo dostępnego i pozwalającego na odblokowanie siłowników membranowo–sprężynowych, oraz na selektywne napełnianie poszczególnych części układów pneumatycznych, przy czym przyłącza te są bezpośrednio (tj. bez pośrednictwa elektrozaworów) podłączone przewodami do siłowników membranowo – sprężynowych osi II.
Dopuszcza się zastosowanie alternatywnego rozwiązania, polegającego na umożliwieniu szybkiego i bezpośredniego dostępu do siłowników membranowo - sprężynowych w celu ich odblokowania, przy czym dostęp ten powinien być możliwy z wnętrza pojazdu przez specjalne otwory rewizyjne zlokalizowane w podłodze/nadkolu nad siłownikami membranowo - sprężynowymi II osi, po dokonaniu czynności szybkiego i nieniszczącego demontażu elementów wyposażenia wnętrza pojazdu oraz odpowiednich klap osłaniających otwory rewizyjne,
czytelnie i trwale oznakowany zestaw przyłączy diagnostycznych umożliwiający pełną ocenę stanu technicznego układu.
16.Układ hamulcowy - hamulec zasadniczy – tarczowy, pneumatyczny, posiadający:

niezależne dwa obwody,
automatyczną kompensację luzu elementów ciernych (klocków hamulcowych),
system EBS;
system informacji o stopniu zużycia klocków hamulcowych oraz o nierównomiernym zużyciu klocków hamulcowych;
hamulec postojowy:
działający minimum na oś napędową, uruchamiany bezcięgłowo dźwignią zlokalizowaną na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy,
posiadający system ostrzegawczy informujący kierowcę sygnałem akustycznym oraz komunikatem na desce rozdzielczej o niezałączonym hamulcu postojowym w przypadku:
otwarcia drzwi kabiny kierowcy ,
w przypadku przekręcenia kluczyka w stacyjce w pozycję „0”,
hamulec przystankowy:
unieruchamiający autobus na przystanku, załączany automatycznie poprzez otwarcie drzwi oraz ręcznie za pomocą przełącznika zlokalizowanego na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy,
posiadający awaryjny system wyłączający ten hamulec – wyłącznik umieszczony pod klapką zabezpieczoną dodatkową plombą przed przypadkowym użyciem,
zwolnienie hamulca przystankowego powinno następować przy zamkniętych drzwiach poprzez krótkotrwałe naciśnięcie pedału przyspieszenia lub (i) za pomocą przełącznika zlokalizowanego w miejscu pracy kierowcy.
18.Zawieszenie - Autobus ma posiadać wielowahaczowe przednie zawieszenie niezależne.
zawieszenie pneumatyczne na miechach gumowych, sterowane układem poziomującym, z możliwością zmiany poziomu autobusu ze stanowiska (miejsca pracy kierowcy) zapewniającym:
zmianę poziomu autobusu (zmiana poziomu w „górę” i w „dół”), licząc od znamionowej wysokości zawieszenia autobusu,
obniżenie poziomu wejścia do autobusu o co najmniej 60mm przez zastosowanie „tzw. przyklęku” prawej strony autobusu po jego zatrzymaniu (zarówno przed jak i po otwarciu drzwi oznacza to, że przyklęk ma działać zarówno przy zamkniętych jak i przy otwartych drzwiach) – podniesienie autobusu z przyklęku musi następować automatycznie po zamknięciu wszystkich drzwi,
uruchomienie opcji opisanych powyżej musi być sygnalizowane kierowcy komunikatem lub kontrolką na desce rozdzielczej.
24.Koła i ogumienie - obręcze stalowe z kołpakiem nierdzewnym, polerowanym, wykonanym z najwyższej jakości stali nierdzewnej, poddanym procesom polerowania w celu nadania błysku jego powierzchni, odpornym na korozję (wzór kołpaków do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie kompletacji autobusów), nakrętki śrub mocujących koła wyposażone we wskaźniki położenia, wykonane w kolorze kontrastowym,
umożliwiające ocenę stanu dokręcenia kół; dodatkowo
śruby mocujące osłonięte kołpakiem nierdzewnym, „śruby mocujące koło osi przedniej wyposażone w nierdzewny pierścień osłaniający te śruby,
zaworki do pompowania kół wyprowadzone na zewnątrz umożliwiające pompowanie kół bez demontażu kół,
opony radialne, klasy premium, całostalowe, bezdętkowe w wersji "CITY" dla komunikacji miejskiej, rzeźba bieżnika opon przeznaczona do komunikacji miejskiej (niezbędne uzgodnienie z Zamawiającym marki i typu zastosowanych opon);
na dzień dostawy danego autobusu opony nie starsze niż 12 miesięcy licząc od daty produkcji,
wszystkie koła wyważone,
tarcze kół o wymiarach 7,50 x 22,5;
rozmiar opon: 275/70 R 22,5”;
Wykonawca dostarczy do każdego autobusu jedno kompletne koło ogumione zapasowe.
29.Urządzenie rejestrujące szereg danych o wynikach pracy autobusu i kierowcy Rejestrator danych może być osobnym urządzeniem lub realizować swoje funkcje przez Autokomputer.
Musi zapewniać:
rejestrowanie danych jazdy - dla każdej jazdy, którą pokonuje pojazd powinny być rejestrowane następujące informacje: data i czas, przebieg, prędkości jazdy, czas rozpoczęcia, trwania i zakończenia jazdy, nazwisko kierowcy, czas pracy klimatyzacji całopojazdowej (czas załączenia sprężarki klimatyzacji), numer wybranej linii komunikacyjnej,
zapis błędów i przekroczeń:
przekroczenie określonej prędkości jazdy – domyślnie 65 km/h; dodatkowo Zamawiający musi posiadać możliwość zdefiniowania przekroczenia prędkości jazdy na danej linii, tak, aby w ciągu całego przebiegu linii rejestrowane były przekroczenia prędkości jazdy, np. powyżej 55 km/h,
gwałtowne hamowania i przyspieszenia,

rejestracje min 900 jazd (jazdy i zdarzenia), tj. min 30 dni pracy po 30 jazd,
sporządzanie szczegółowych raportów oraz obróbkę danych w formie wykresów i wydruków na komputerze klasy PC (przy wykorzystaniu stosownego oprogramowania), z tym, że w szczególności Zamawiający za pomocą odpowiednich filtrów w programie musi mieć możliwość szybkiego wybrania i wygenerowania raportów i kolorowych wykresów informujących o:
średnim zużyciu wodoru (kg/100 km) oraz łącznym zużyciu wodoru (wyrażonej w kg) na danej linii/w danym okresie (z tolerancją wyboru czasu max. do 1 h) przez dany autobus/przez określonego kierowcę,
błędach kierowania, o których mowa w pkt. 2, z podziałem na kierowców/okresy/linie komunikacyjne i okresy czasu zdefiniowane przez Zamawiającego,
porównaniach pracy kierowcy/kierowców w danym okresie oraz na danej linii w zakresie zużycia energii elektrycznej oraz błędów kierowania,
porównania zużycia energii elektrycznej przez kierowców na danej linii komunikacyjnej w stosunku do obowiązujących u Zamawiającego norm –
Zamawiający musi mieć możliwość zdefiniowania i zapisania w programie norm zużycia wodoru (z dokładnością 0,1 kg/100km) z podziałem na typ, markę autobusu, numer linii komunikacyjnej lub indywidualnie na dany numer inwentarzowy autobusu lub też dany kurs danej linii komunikacyjnej,
odczyt i aktualizacja powyższych danych za pomocą karty pamięci i drogą radiową, z tym, że wymiana informacji drogą radiową musi następować przez serwer bazy danych, o którym mowa systemu informacji pasażerskiej.
34.Wyposażenie dodatkowe autobusu
dwie sześciokilogramowe gaśnice,
trójkąt ostrzegawczy,
apteczka spełniająca normę DIN 13157,
kliny podkładowe pod koła (2 szt.),
kamizelki ostrzegawcze (2 szt.),
latarkę ręczną LED dla kierowcy (z bateriami w komplecie),
narzędzie do otwarcia ręcznie rozkładanej pochylni (platformy) przedłużane, z solidną rękojeścią,
rygiel do okien przesuwnych lub uchylnych ,
rygiel do drzwi pasażerskich,
klucz do pokryw obsługowych (klap) w przestrzeni pasażerskiej zarówno podłogowych jak i sufitowych oraz pokryw w poszyciach zewnętrznych,
klucz do awaryjnego rozblokowania hamulca postojowego,
zaczepy holownicze przednie i tylne,
sygnał dźwiękowy włączonego biegu wstecznego
37.Automatyczny system alarmowy o wybuchu pożaru
1.Automatyczny system tłumienia ognia wybranych elementów autobusu:
silnik trakcyjny,
kompresor układu pneumatycznego,
magazyn energii elektrycznej, zabudowany w podwoziu,
bojler elektryczny układu ogrzewania
2.Automatyczny system alarmowy wybranych elementów autobusu: systemem detekcji pożaru muszą być objęte, co najmniej:
silnik trakcyjny,
kompresor układu pneumatycznego,
magazyn energii elektrycznej, zabudowany w podwoziu,
bojler elektryczny układu ogrzewania
wodorowe ogniwo paliwowe,
falownik trakcyjny.
3. Detekcja pożaru liniowa hydropneumatyczna lub elektryczna lub pneumatyczna, sygnalizacja pożaru świetlna i akustyczna (głośny przerywany sygnał) w miejscu pracy kierowcy, informująca o wybuchu pożaru.
38.System kontroli trzeźwości kierowcy
każde uruchomienie napędu elektrycznego autobusu (z wyłączeniem przerw pomiędzy poszczególnymi uruchomieniami napędu elektrycznego, trwającymi krócej niż 15 minut) musi być poprzedzone wykonaniem testu kontroli trzeźwości,
gdy test ten wykaże zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu więcej niż 0,20 promila alkoholu we krwi, autobusu nie może zostać uruchomiony,
kontrola trzeźwości kierowcy odbywać się musi poprzez zainstalowanie w kabinie kierowcy urządzenia (alkomat –

blokadę alkoholową), a proces kontroli polega na wdmuchaniu przez kierującego odpowiedniej ilości powietrza,
pozostałe cechy alkomatu:
alkomat wyposażony w ustniki jednorazowe (ogólnodostępne),
część alkomatu, w którą kierowca musi wdmuchać powietrze musi być zainstalowana na złączu elastycznym,
wdmuchanie powietrza do alkomatu musi być równomierne z naturalną dla człowieka intensywnością tak, aby uniemożliwiło to próbę oszukania alkomatu poprzez podanie powietrza ze źródeł zewnętrznych, np. z pompki, balonu lub sprężonego powietrza z pojemnika,
musi mieć możliwość uruchomienia autobusu bez wykonania testu poprzez wpisanie awaryjnego kodu jednorazowego,
musi mieć możliwość wylogowania się w przypadku zmiany kierowcy poprzez użycie zewnętrznego przycisku montowanego w kabinie kierowcy,
musi informować o stanie blokady w sposób, aby kierowca bez włączenia stacyjki był informowany o konieczności lub braku konieczności wykonania testu,
musi być zarządzany elektronicznie i rejestrować:
włączenie i wyłączenie zasilania autobusu,
daty i godziny wykonania poszczególnych testów i ich wyników,
próby odłączenia zasilania lub obejścia systemu,
musi spełniać normy oraz posiadać aktualny dokument potwierdzający kalibrację zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 lipca 2016 r. w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej(Dz. U. z 2016r poz. 1072).
dodatkowo wymagane jest:
zamontowanie stacyjki typu BYPASS, która w przypadku awarii systemu odłącza go od układu elektrycznego autobusu – lokalizacja (i sposób odłączania) stacyjki do uzgodnienia z Zamawiającym na etapie podpisywania umowy; dodatkowo Zamawiający wymaga zamontowania funkcji natychmiastowego rozłączenia systemu kontroli trzeźwości w sytuacjach awaryjnych, np. konieczność ewakuacji autobusu na wypadek pożaru, etc. – funkcja ta musi działać w oparciu o kartę zbliżeniową, żeton lub pilota zdalnego sterowania (rozwiązanie zalecane)
do autobusów będących przedmiotem zamówienia dostarczenie na każdy autobus 60 ustników jednorazowych oraz 8 kart (lub pilotów) do aktywacji funkcji opisanej w tiret pierwsze,
dostarczenie dla partii autobusów będących przedmiotem zamówienia trzech rezerwowych alkomatów,
dostarczenie Zamawiającemu oprogramowania, umożliwiającego analizę zarejestrowanych danych lub dostęp do tych danych przez strony www. przez okres nie krótszy niż 15 lat.
39.Aplikacja – zintegrowany rozkład jazdy – planer podróży - sprzedaż biletów
Wykonawca ma za zadanie zintegrować dane dot. rozkładów jazdy oraz pozycji autobusów w jednej z usług mapowania internetowego o co najmniej ogólnopolskim zasięgu.
Usługa ta powinna posiadać funkcje i narzędzia, które ułatwiają nawigacje, eksploracje i planowanie podróży – w czasie rzeczywistym - np. planowanie najkrótszej, najszybszej lub najbardziej efektywnej trasy z wybranego punktu początkowego do końcowego.
Aplikacja ma również posiadać funkcję nawigacyjną, pozwalającą na
•zaplanowanie optymalnego czasu wyjścia z domu
•uzyskanie informacji o czasie, jaki zajmie dotarcie na przystanek oraz o tym, ile zajmie podróż,
•uzyskanie informacji o ewentualnych przesiadkach i przystankach, na których należy się przesiąść,
•uzyskanie informacji o trasie, prowadzącej na najbliższy przystanek,
Kluczową funkcjonalnością dla aplikacji ma być jest możliwość zakupu biletów: jednorazowych - czasowych oraz okresowych, charakteryzujących się prostotą transakcji. Aplikacja musi być intuicyjna, ma posiadać proste funkcje płatnicze, np. tzw. „portmonetka" płatność z karty, płatność BLIK, i z konta bankowego, itp.
Aplikacja, w wersji standardowej ma być dostępna dla użytkownika bezpłatnie.
Zgodnie z rozdz. III ust. 4 SWZ:
4. Informacja o przedmiotowych środkach dowodowych potwierdzających spełnienie przez oferowane dostawy wymagań określonych przez Zamawiającego.
1) Zamawiający żąda złożenia wraz z ofertą następujących przedmiotowego środka dowodowego:
Parametry oferowanego przedmiotu zamówienia – załącznik nr 3 do SWZ.
Z treści załącznika nr 3 powinno wynikać, w sposób nie budzący żadnych wątpliwości, że zaproponowany asortyment jest o takich samych lub lepszych parametrach technicznych, jakościowych, funkcjonalnych oraz użytkowych w odniesieniu do asortymentu określonego przez Zamawiającego.
2) Przedmiotowy środek dowodowy ma być złożony w formie elektronicznej.
3) Przedmiotowy środek dowodowy służy potwierdzeniu zgodności oferowanych dostaw z wymaganiami, cechami lub

kryteriami określonymi w opisie przedmiotu zamówienia lub wymaganiami związanymi z realizacją zamówienia.
Zamawiający przewiduje możliwość wezwania do złożenia lub uzupełnienie w wyznaczonym terminie przedmiotowego środka dowodowego, jeżeli Wykonawca nie złoży tego przedmiotowego środka dowodowego lub gdy złożony przedmiotowy środek dowodowy będzie niekompletny.
4) Zgodnie z art. 107 ust. 4 ustawy Pzp Zamawiający może żądać od Wykonawców wyjaśnień dotyczących treści przedmiotowych środków dowodowych.
Odwołujący wraz z ofertą złożył w tym przedmiotowy środek dowodowy, załącznik nr 3 do SWZ — „Parametry oferowanego przedmiotu zamówienia. Opis oferowanych autobusów, obrazujący najważniejsze parametry techniczne i wyposażenie autobusów, zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ.". Odwołujący wskazał m.in. następujące parametry:
3. Układ napędowy:
- typ ZF AVE 130
- model AI300V2B1-165
- moc znamionowa silnika/ów [kW] lub maksymalna moc netto silnika/silników [kW] 2 x 125 kW
- moment obrotowy [Nm] 22 000 Nm
inne, w tym: opis rozlokowania elementów układu napędowego (w tym wału napędowego (o ile występuje) i opis jego działania Silniki elektryczne asynchroniczne umieszczone w piastach kół osi tylnej napędzające koło poprzez dwustopniową przekładnię wewnętrzną o przełożeniu i=22.66. Każdy z silników zasilany i sterowany poprzez osobny falownik inwerterowy. Z funkcją ograniczenia prędkości maksymalnej do 70 km/h. Z funkcją odzysku energii elektrycznej.
12. Układ ogrzewania (ogrzewanie przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy) Ogrzewanie elektryczne z cieczą jako czynnikiem przenoszącym ciepło wspomagane dodatkowo przez pompę ciepła. Ogrzewanie realizowane jest przez; - wymiennik ciepła układu klimatyzacji - grzejnik konwektorowy - 3 nagrzewnice z wentylatorami działające strefowo (strefa I przód, strefa II środek, strefa III tył autobusu) - dodatkowa nagrzewnica na nogi kierowcy - nagrzewnica frontowa kabiny kierowcy Sterowanie ogrzewaniem przedziału pasażerskiego automatyczne
14. Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy Klimatyzacja zainstalowana na dachu autobusu, posiadająca funkcje chłodzenia lub grzania, współpracująca z pompą ciepła. Sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy realizowane automatycznie. Czynniki klimatyzacji R407C.
15. Układ pneumatyczny Układ wyposażony w sprężarkę powietrza o wydatku powietrza dostosowanym do pracy w warunkach komunikacji miejskiej. Zbiorniki powietrza chromoniklowe, instalacja przewody tekalanowe i stal nierdzewna. Podgrzewany osuszacz i odolejacz. Przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza ze źródła zewnętrznego (przód + tył)
16. Układ hamulcowy Dwuobwodowy hamulec zasadniczy tarczowy, pneumatyczny. Hamulec postojowy bez cięgnowy pneumatyczny. Hamulec przystankowy elektropneumatyczny; Otwarcie drzwi/zamknięcie drzwi(odblokowanie) Przycisk na pulpicie/przycisk na pulpicie(odblokowanie) Automatycznie po wciśnięciu hamulca zasadniczego na postoju i przytrzymaniu 3sekundy/pedał gazu(odblokowanie) Awaryjne odblokowanie - przełącznik (tryb serwisowy) System EBS System informacji o zużyciu klocków Ostrzeganie kierowcy o niezaciągniętym hamulcu postojowym w przypadku przekręcenia kluczyka w stacyjce w poz. “O”
18. Zawieszenie autobusu Przednie zawieszenie niezależne pneumatyczno-elektroniczne ze stabilizatorem. Tylne zawieszenie pneumatyczno –elektroniczne. Układ poziomujący ECAS (podnoszenie, obniżanie, przyklęk autobusu)
24. Koła i ogumienie Obręcze stalowe. Rozmiar opon 275/70R 22,5” Bezdętkowe w wersji “CITY” dla komunikacji miejskiej
29. Urządzenie rejestrujące szereg danych o wynikach pracy autobusu i kierowcy MUNICOM.premium firmy R&G Plus sp. z o.o. , program obsługowy Neso34.
Wyposażenie dodatkowe autobusu Zgodnie z zamówieniem
37. Automatyczny system alarmowy o wybuchu pożaru Automatyczny system działa na zasadzie detekcji ciśnieniowej. Przetopienie detekcji powoduje uruchomienie systemu. Kierowca informowany jest o zadziałaniu systemu przez sygnalizację wizualną i dźwiękowa w kabinie kierowcy
38. System kontroli trzeźwości kierowcy Każde uruchomienie napędu autobusu zostanie poprzedzone testem kontroli trzeźwości. Przerwa pomiędzy uruchomieniami trwająca dłużej niż 15min zostanie potwierdzone testem trzeźwości. Przez wpisanie awaryjnego kodu jednorazowego można dezaktywować system. Zamontowana dodatkowo stacyjka która w przypadku awarii systemu odłącza system od układu elektronicznego autobusu.
39. Aplikacja – zintegrowany rozkład jazdy – planer podróży - sprzedaż biletów Aplikacja Mobilna - zintegrowany rozkład jazdy - Planer podróży - sprzedaż biletów firmy R&G Plus sp. z o.o.
Pismem z dnia 6 czerwca 2025 roku zamawiający wezwał odwołującego do uzupełnienia przedmiotowego środka dowodowego m.in. we wskazanym niżej zakresie, wskazując, że *Uzupełnienia należy dokonać w zakresie niżej wymienionych elementów, które w sposób istotny opisują przedmiot zamówienia:*

1.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 3. tabeli UKŁAD NAPĘDOWY
Należy uzupełnić załącznik nr 3 0 pełny opis systemu rekuperacji energii.
(…)
6.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 12/14. tabeli UKŁAD OGRZEWANIA (OGRZEWANIE PRZEDZIAŁU PASAŻERSKIEGO 1 KABINY KIEROWCY) KLIMATYZACJA PRZESTRZENI PASAŻERSKIEJ 1 KABINY KIEROWCY Należy uz załącznik nr 3 o: podanie mocy grzewczej
•opis realizacji - funkcjonalności w zakresie wymagań temperaturowych opisanych w załączniku nr 9 do SWZ — lp. 12 i lp. 14 tabeli
•opis rozwiązań technicznych, w tym materiałowych, w zakresie poszczególnych elementów systemu grzewczego.
7.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 15. tabeli UKŁAD PNEUMATYCZNY Należy uzupełnić załącznik nr 3 o:
opis realizacji - funkcjonalności w zakresie wymagań podłączania i dystrybucji powietrza opisanych w załączniku nr 9 do SWZ — lp. 15 tabeli
opis rozwiązań technicznych, w tym materiałowych i trwałości, w zakresie poszczególnych elementów systemu pneumatycznego.
8.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 16. tabeli UKŁAD HAMULCOWY Należy uzupełnić załącznik nr 3 o:
pełny opis realizacji - funkcjonalności w zakresie układu hamulcowego opisanych w załączniku nr 9 do SWZ — lp. 16 tabeli.
(…)
10.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 18. tabeli Należy uzupełnić załącznik nr 3 o:
pełny opis realizacji - funkcjonalności w zakresie układu zawieszenia opisanych w załączniku nr 9 do SWZ — lp. 18 tabeli parametry tzw. „przyklęku".
(…)
14.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 24. tabeli KOŁA 1 Należy:
•podać wymiary tarczy kół uzupełnić załącznik nr 3 o wyposażenie kół w rozwiązania opisane w załączniku nr 9 do SWZ lp. 24 tabeli.
(…)
16.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 34. tabeli WYPOSAŻENIE DODATKOWE AUTOBUSU Należy uzupełnić załącznik nr opis oferowanego przedmiotu zamówienia (Wykonawca użył ogólnego sformułowania „zgodnie z zamówieniem").
(…)
19.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 37. tabeli AUTOMATYCZNY SYSTEM ALARMOWY O WYBUCHU POŻARU
Należy uzupełnić załącznik nr 3 o elementy objęte systemem wraz z poszczególnymi rozwiązania opisanymi w załączniku nr 9 do SWZ — lp. 37 tabeli.
20.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 38. tabeli SYSTEM KONTROLI TRZEŹWOŚCI KIEROWCY Należy uzupełnić załąc nr 3 o elementy systemu oraz funkcjonalność opisane w załączniku nr 9 do SWZ - lp. 38 tabeli.
(…)
Zamawiający działając na podstawie art. 107 ust. 4 ustawy z dnia z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 1320 ze zm.) wzywa do złożenia wyjaśnień dotyczących przedmiotowego środka dowodowego.
Zamawiający wzywa do złożenia wyjaśnień dotyczących złożonego wraz z ofertą przedmiotowego środka dowodowego - Parametry oferowanego przedmiotu zamówienia. Opis oferowanych autobusów, obrazujący najważniejsze parametry techniczne i wyposażenie autobusów, zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ. Wyjaśnień udzielić należy w zakresie niżej wymienionych elementów, które w sposób istotny opisują przedmiot zamówienia, tj.:
1.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 29. tabeli URZĄDZENIE REJESTRUJĄCE SZEREG DANYCH O WYNIKACH PI AUTOBUSU 1 KIEROWCY
Należy wyjaśnić, czy urządzenia i oprogramowanie spełniają wszystkie funkcjonalności opisane w załączniku nr 9 do SWZ — lp. 29 tabeli.
(…)
4.załącznik nr 3 do SWZ - lp. 39. tabeli APLIKACJA - ZNIEGROWANY ROZKŁAD JAZDY - PLANER PODRÓ SPRZEDAŻ BILETÓW
Należy wyjaśnić, czy aplikacja — zintegrowany rozkład jazdy — planer podróży - sprzedaż biletów jest zgodny z opisem w załączniku nr 9 do SWZ — lp. 39 tabeli.
Odwołujący w piśmie z dnia 12 czerwca 2025 roku złożył wyjaśnienia, w których oświadczył m.in.:
1. załącznik nr 3 do SWZ – lp. 29. tabeli URZĄDZENIE REJESTRUJĄCE SZEREG DANYCH O WYNIKACH PI AUTOBUSU I KIEROWCY
Potwierdzamy, iż urządzenia i oprogramowanie spełniają wszystkie funkcjonalności opisane w załączniku nr 9 do SWZ – lp. 29 tabeli tj.

Rejestrator będzie realizował swoje funkcje przez Autokomputer, który zapewni:
rejestrowanie danych jazdy - dla każdej jazdy, którą pokonuje pojazd będą rejestrowane następujące informacje: data i czas, przebieg, prędkości jazdy, czas rozpoczęcia, trwania i zakończenia jazdy, nazwisko kierowcy, czas pracy klimatyzacji całopojazdowej (czas załączenia sprężarki klimatyzacji), numer wybranej linii komunikacyjnej,
zapis błędów i przekroczeń:
przekroczenie określonej prędkości jazdy – domyślnie 65 km/h; dodatkowo Zamawiający będzie posiadał możliwość zdefiniowania przekroczenia prędkości jazdy na danej linii, tak, aby w ciągu całego przebiegu linii rejestrowane były przekroczenia prędkości jazdy, np. powyżej 55 km/h,
gwałtowne hamowania i przyspieszenia, rejestracje min 900 jazd (jazdy i zdarzenia), tj. min 30 dni pracy po 30 jazd, sporządzanie szczegółowych raportów oraz obróbkę danych w formie wykresów i wydruków na komputerze klasy PC (przy wykorzystaniu stosownego oprogramowania), z tym, że w szczególności Zamawiający za pomocą odpowiednich filtrów w programie będzie miał możliwość szybkiego wybrania i wygenerowania raportów i kolorowych wykresów informujących o: średnim zużyciu wodoru (kg/100 km) oraz łącznym zużyciu wodoru (wyrażonej w kg) na danej linii/w danym okresie (z tolerancją wyboru czasu max. do 1 h) przez dany autobus/przez określonego kierowcę, błędach kierowania, o których mowa w pkt. 2, z podziałem na kierowców/okresy/linie komunikacyjne i okresy czasu zdefiniowane przez Zamawiającego, porównaniach pracy kierowcy/kierowców w danym okresie oraz na danej linii w zakresie zużycia energii elektrycznej oraz błędów kierowania, porównania zużycia energii elektrycznej przez kierowców na danej linii komunikacyjnej w stosunku do obowiązujących u Zamawiającego norm – Zamawiający będzie miał możliwość zdefiniowania i zapisania w programie norm zużycia wodoru (z dokładnością 0,1 kg/100km) z podziałem na typ, markę autobusu, numer linii komunikacyjnej lub indywidualnie na dany numer inwentarzowy autobusu
lub też dany kurs danej linii komunikacyjnej,
odczyt i aktualizacja powyższych danych za pomocą karty pamięci i drogą radiową, z tym, że wymiana informacji drogą radiową będzie następować przez serwer bazy danych, o którym mowa systemu informacji pasażerskiej.
(…)
4. załącznik nr 3 do SWZ – lp. 39. tabeli APLIKACJA – ZINTEGROWANY ROZKŁAD JAZDY – PLANER PODRÓ
SPRZEDAŻ BILETÓW
Potwierdzamy, iż aplikacja – zintegrowany rozkład jazdy – planer podróży - sprzedaż biletów jest zgodny z opisem w załączniku nr 9 do SWZ – lp. 39 tabeli tj.
Wykonawca zintegruje dane dot. rozkładów jazdy oraz pozycji autobusów w jednej z usług mapowania internetowego o co najmniej ogólnopolskim zasięgu.
Usługa będzie posiadać funkcje i narzędzia, które ułatwiają nawigacje, eksploracje i planowanie podróży – w czasie rzeczywistym - np. planowanie najkrótszej, najszybszej lub najbardziej efektywnej trasy z wybranego punktu początkowego do końcowego.
Aplikacja będzie również posiadać funkcję nawigacyjną, pozwalającą na
- *zaplanowanie optymalnego czasu wyjścia z domu*
- *uzyskanie informacji o czasie, jaki zajmie dotarcie na przystanek oraz o tym, ile zajmie podróż,*
- *uzyskanie informacji o ewentualnych przesiadkach i przystankach, na których należy się przesiąść,*
- *uzyskanie informacji o trasie, prowadzącej na najbliższy przystanek,*

Kluczową funkcjonalnością dla aplikacji będzie możliwość zakupu biletów: jednorazowych - czasowych oraz okresowych, charakteryzujących się prostotą transakcji. Aplikacja będzie intuicyjna, posiadająca proste funkcje płatnicze, np. tzw. „portmonetka" płatność z karty, płatność BLIK, i z konta bankowego, itp.
Aplikacja, w wersji standardowej będzie dostępna dla użytkownika bezpłatnie.

Odwołujący wraz z wyjaśnieniami złożył przedmiotowy środek dowodowy według załącznika nr 3, gdzie wskazał m.in.:

3. Układ napędowy:
- typ ZF AVE 130
- model AI300V2B1-165
- moc znamionowa silnika/ów [kW] lub maksymalna moc netto silnika/silników [kW] 2 x 125 kW
- moment obrotowy [Nm] 22 000 Nm

inne, w tym: opis rozlokowania elementów układu napędowego (w tym wału napędowego (o ile występuje) i opis jego działania Silniki elektryczne asynchroniczne umieszczone w piastach kół osi tylnej napędzające koło poprzez dwustopniową przekładnię wewnętrzną o przełożeniu i=22.66. Każdy z silników zasilany i sterowany poprzez osobny falownik inwerterowy. Z funkcją ograniczenia prędkości maksymalnej do 70 km/h. Z funkcją odzysku energii elektrycznej Rekuperacja energii realizowana jest poprzez układ retardera i główny układ hamulcowy. Rekuperacja z zastosowaniem retardera odbywa się poprzez zadanie standardowego momentu hamującego (wielkość momentu uzależniona od

pozycji retardera – autobus wyposażony w przełącznik retardera wyposażony w 5 pozycji). Wkład hamowania realizuje rekuperację poprzez zadanie momentu hamującego na silniki pojazdu uzależnione od wymaganego opóźnienia wynikającego z położenia pedału hamulca. Działanie układu rekuperacji to jest przekazywanie energii z silników do baterii trakcyjnej uzależnione jest od możliwości przyjmowania prądu przez baterię (bateria wysyła do układu sterującego autobusu max prąd jakim może być ładowana). W przypadku braku możliwości ładowania baterii całą wytworzoną przez silniki energią , jej nadmiar jest wypalany w rezystorze hamowania.
12. Układ ogrzewania (ogrzewanie przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy) Ogrzewanie elektryczne z cieczą jako czynnikiem przenoszącym ciepło wspomagane dodatkowo przez pompę ciepła. Ogrzewanie realizowane jest przez; wymiennik ciepła układu klimatyzacji grzejnik konwektorowy 3 nagrzewnice z wentylatorami działające strefowo (strefa I przód, strefa II środek, strefa III tył autobusu) dodatkowa nagrzewnica na nogi kierowcy nagrzewnica frontowa kabiny kierowcy
Sterowanie chłodzeniem przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim polegające na automatycznej pracy systemu, opierającej się na krzywej temperatur:
14. Klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy Klimatyzacja zainstalowana na dachu autobusu, posiadająca funkcje chłodzenia lub grzania, współpracująca z pompą ciepła. Sterowanie klimatyzacją przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy realizowane automatycznie. Czynniki klimatyzacji R407C. Kierowca posiada możliwość niezależnej regulacji temperatury w kabinie kierowcy jak i całkowitego wyłączenia nadmuchu zimnego powietrza w kabinie kierowcy podczas pracy klimatyzacji w przestrzeni pasażerskiej. Jednakże kierowca nie dysponuje funkcją umożliwiającą włączenie klimatyzacji tylko dla kabiny kierowcy bez przedziału pasażerskiego. Zamawiający posiada możliwość manualnego w trybie serwisowym wymuszenia (włączenia) systemu chłodzenia, bez względu na panującą w przedziale pasażerskim temperaturę (funkcja serwisowa uruchamiana odrębnym przełącznikiem zlokalizowanym na przedniej tablicy bezpiecznikowej.
Sterowanie chłodzeniem przedziału pasażerskiego realizowane automatycznie (bez ingerencji kierowcy), utrzymujące stałą zaprogramowaną temperaturę w przedziale pasażerskim polegające na automatycznej pracy systemu, opierającej się na krzywej temperatur:
15. Układ pneumatyczny Układ wyposażony w sprężarkę powietrza o wydatku powietrza dostosowanym do pracy w warunkach komunikacji miejskiej wyposażoną w urządzenie (zawór bezpieczeństwa) zabezpieczające sprężarkę przed nadmiernym wzrostem ciśnienia w przypadku zatkania przewodu (przewodów) za sprężarką. Zbiorniki powietrza i przewody wykonane z materiałów odpornych na korozję, instalacja przewody poliamidowe i stal nierdzewna. Zbiorniki z gwarancją 15 lat bezawaryjnej pracy. Podgrzewany osuszacz i odolejacz. Przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza ze źródła zewnętrznego (przód + tył) przyłącze umożliwiające podłączenie sprężonego powietrza (za pomocą szybkozłącza) ze źródła zewnętrznego, umieszczone z przodu i z tyłu autobusu w miejscu łatwo dostępnym, które pozwoli podłączyć sprężone powietrze z zewnętrznego źródła bez potrzeby demontażu elementów karoserii przy użyciu narzędzi, powietrze z zewnętrznego źródła przepływa przez osuszacz jedno-komorowy. Odblokowywanie cylindrów hamulcowych ze źródła zewnętrznego mechanicznie z wnętrza autobusu po demontażu zaślepek na nadkolach. Czytelnie i trwale oznakowany zestaw przyłączy diagnostycznych umożliwiający pełną ocenę stanu technicznego układu.
16. Układ hamulcowy hamulec zasadniczy – tarczowy, pneumatyczny, posiadający: niezależne dwa obwody, automatyczną kompensację luzu elementów ciernych (klocków hamulcowych), system EBS, system informacji o stopniu zużycia klocków hamulcowych oraz o nierównomiernym zużyciu klocków hamulcowych. hamulec postojowy: działający minimum na oś napędową, uruchamiany bezcięgłowo dźwignią zlokalizowaną na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy, posiadający system ostrzegawczy informujący kierowcę sygnałem akustycznym oraz komunikatem na desce rozdzielczej o niezałączonym hamulcu postojowym w przypadku: otwarcia drzwi kabiny kierowcy , w przypadku przekręcenia kluczyka w stacyjce w pozycję „0”, hamulec przystankowy: unieruchamiający autobus na przystanku, załączany automatycznie poprzez otwarcie drzwi oraz ręcznie za pomocą przełącznika zlokalizowanego na stanowisku (miejscu) pracy kierowcy, posiadający awaryjny system wyłączający ten hamulec – wyłącznik umieszczony pod klapką zabezpieczoną dodatkową plombą przed przypadkowym użyciem, zwolnienie hamulca przystankowego następuje przy zamkniętych drzwiach poprzez krótkotrwałe naciśnięcie pedału przyspieszenia lub za pomocą przełącznika zlokalizowanego w miejscu pracy kierowcy
18. Zawieszenie autobusu Przednie zawieszenie niezależne pneumatyczno-elektroniczne ze stabilizatorem. Tylne zawieszenie pneumatyczno –elektroniczne. Układ poziomujący ECAS (podnoszenie, obniżanie, przyklęk autobusu) Autobus posiada zawieszenie niezależne, pneumatyczne na miechach gumowych, sterowane układem poziomującym, oraz możliwość „przyklęku” prawej strony autobusu
Możliwość „przyklęku” prawej strony autobusu o 75 mm. Działa przy zamkniętych drzwiach jak i przy otwartych.

Podniesienie następuje automatycznie po zamknięciu drzwi. Sygnalizowanie (podnoszenia, obniżania, przyklęku) kontrolką na wyświetlaczu kierowcy.
24. Koła i ogumienie Obręcze stalowe. Wymiary tarczy kół: 7,50 x 22,5 Rozmiar opon 275/70R 22,5" Bezdętkowe w wersji "CITY" dla komunikacji miejskiej Nakrętki śrub mocujących z wskaźnikami odkręcania kół w kolorze zielonym. Nakrętki przedniej osi osłonięte nierdzewnym kołpakiem. Zaworki do pompowania kół wyprowadzone na zewnątrz. Wszystkie koła wyważone Do każdego autobusu jedno kompletne koło ogumione zapasowe.
29. Urządzenie rejestrujące szereg danych o wynikach pracy autobusu i kierowcy MUNICOM.premium firmy R&G Plus sp. z o.o. , program obsługowy Neso Spełnia wymagania załącznika nr 9 do SWZ lp29
34. Wyposażenie dodatkowe autobusu dwie sześciokilogramowe gaśnice, trójkąt ostrzegawczy, apteczka spełniająca normę DIN 13157, kliny podkładowe pod koła (2 szt.), kamizelki ostrzegawcze (2 szt.), latarkę ręczną LED dla kierowcy (z bateriami w komplecie), narzędzie do otwarcia ręcznie rozkładanej pochylni (platformy) przedłużane, z solidną rękojeścią, klucz do okien uchylnych, drzwi pasażerskich i do pokryw obsługowych (klap) w przestrzeni pasażerskiej zarówno podłogowych jak i sufitowych oraz pokryw w poszyciach zewnętrznych, klucz do awaryjnego rozblokowania hamulca postojowego
37. Automatyczny system alarmowy o wybuchu pożaru Automatyczny system detekcji pożaru działa na zasadzie hybrydowej. Detekcja wykrycia pożaru ogniwa paliwowego oparta na detekcji elektrycznej. Możliwe na etapie uzgodnień zmiana systemu detekcji hybrydowej na układ detekcji elektrycznej. Przetopienie/zwarcie detekcji powoduje uruchomienie systemu gaszenia lub uruchomienie sygnalizacji pożarowej. Kierowca informowany jest o zadziałaniu systemu przez sygnalizację wizualną i dźwiękowa w kabinie kierowcy. Automatyczny system tłumienia ognia obejmuje - Kompresor układu pneumatycznego - Magazyny energii elektrycznej (baterie trakcyjne) - Bojler elektryczny układu ogrzewania System detekcji pożaru obejmuje obszar tyłu autobusu to jest - Kompresor układu peumatycznego - Magazyny energii elektrycznej (baterie trakcyjne) - Bojler elektryczny układu ogrzewania - Inwertery silników- Ogniwo paliwowe
38. System kontroli trzeźwości kierowcy Każde uruchomienie napędu autobusu zostanie poprzedzone testem kontroli trzeźwości. Przerwa pomiędzy uruchomieniami trwająca dłużej niż 15min zostanie potwierdzone testem trzeźwości, gdy test ten wykaże zawartość alkoholu w wydychanym powietrzu więcej niż 0,20 promila alkoholu we krwi, instalacja HV autobusu nie zostanie uruchomiona. Kontrola trzeźwości odbywa się poprzez element alkomatu (gruszka na spiralnym przewodzie) wyposażony w ustniki jednorazowe. Wyposażony w funkcję dezaktywacji blokady alkoholowej poprzez: - Wpisanie jednorazowego kodu awaryjnego - Użycie pilota zdalnego sterowania - Stacyjkę typu BYPASS która odłącza układ kontroli trzeźwości od układu elektrycznego Układ ma możliwość wylogowania się kierowcy w przypadku jego zmiany poprzez użycie zewnętrznego przycisku. Układ rejestruje czas wykonania poszczególnych testów i ich wyników i posiada aktualną kalibrację zgodną z obowiązującymi przepisami. Do partii zamówionych autobusów dostarczone zostanie 60 ustników jednorazowych i 8 pilotów zdalnego sterowania. Przez wpisanie awaryjnego kodu jednorazowego można dezaktywować system. Zamontowana dodatkowo stacyjka która w przypadku awarii systemu odłącza system od układu elektronicznego autobusu.
39. Aplikacja – zintegrowany rozkład jazdy – planer podróży - sprzedaż biletów Aplikacja Mobilna - zintegrowany rozkład jazdy - Planer podróży - sprzedaż biletów firmy R&G Plus sp. z o.o. Spełnia wymagania załącznika nr 9 do SWZ lp 39
Pismem z dnia 27 czerwca 2025 roku zamawiający poinformował o odrzuceniu oferty odwołującego oraz o unieważnieniu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. Zamawiający wskazał, co następuje:
Zamawiający - Gmina Wałbrzych – Miasto na Prawach Powiatu informuje, że działając na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U.2024.1320 ze zm.) odrzuca ofertę nr 1 złożoną przez PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy Sp. z o.o., ul. Kazimierska 45, 62-510 Konin, NIP 665 30 11 006.
UZASADNIENIE PRAWNE
art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Prawo zamówień publicznych
Art. 226. 1. Zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli:
5) jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia.
UZASADNIENIE FAKTYCZNE
Wykonawca - PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy Sp. z o.o. w niniejszym postępowaniu złożył ofertę, w tym przedmiotowy środek dowodowy, tj. załącznik nr 3 do SWZ – „Parametry oferowanego przedmiotu zamówienia. Opis oferowanych autobusów, obrazujący najważniejsze parametry techniczne i wyposażenie autobusów, zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ.".
Pismem z dnia 06.06.2025 r. Zamawiający:
- działając na podstawie art. 107 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych, wezwał Wykonawcę do uzupełnienia przedmiotowego środka dowodowego w terminie do 12.06.2025 r.,
- działając na podstawie art. 107 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych wezwał Wykonawcę do złożenia wyjaśnień dotyczących przedmiotowego środka dowodowego w terminie do 12.06.2025 r.

W piśmie z dnia 12.06.2025 r. Wykonawca złożył wyjaśnienia i jednocześnie oświadczył:
„W załączeniu przekazuję również uzupełniony załącznik nr 3 Parametry oferowanego przedmiotu zamówienia w zakresie wymienionych w piśmie elementów.”.
Zamawiający stwierdza, że zaoferowany przez Wykonawcę przedmiot zamówienia – autobus NesoBus, typ neso bus 12 nie spełnia wymagań określonych przez Zamawiającego w załączniku nr 9 do SWZ pt. „Opis techniczny przedmiotu zamówienia - autobusy jednoczłonowe zasilane ogniwami wodorowymi”.
1. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 3. tabeli UKŁAD NAPĘDOWY
Wykonawca nie oświadczył, że zastosowany układ napędowy (elektryczny) i magazyn energii,
z którego jest on zasilany spełnia wymogi Regulaminu nr 100.02 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie szczególnych wymagań dotyczących elektrycznego układu napędowego.
2. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 12/14. tabeli UKŁAD OGRZEWANIA (OGRZEWANIE PRZEDZIA PASAŻERSKIEGO I KABINY KIEROWCY) /KLIMATYZACJA PRZESTRZENI PASAŻERSKIEJ I KABINY KIEROWCY
Przedmiot zamówienia w zakresie układu ogrzewania (lp. 12 tabeli przedmiotowego środka dowodowego) nie spełnia wymagań określonych przez Zamawiającego.
Uzasadnienie:
Treść przedmiotowego środka dowodowego przedłożonego przez Wykonawcę:
„Poszczególne elementy układu (ogrzewanie, wentylacja, chłodzenie) będą pracowały w trybie automatycznym oraz w sposób autonomiczny decydowały o konieczności odłączenia lub załączenia jego poszczególnych elementów, w tym ogrzewania elektrycznego.”.
Wymagania Zamawiającego zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ (część):
„wymaga się, aby system ogrzewania uruchamiał się automatycznie przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18C, dodatkowo:
przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18ºC, w pierwszej kolejności uruchamiać się musi nadmuch ciepłego powietrza przez wymienniki ciepła układu klimatyzacji oraz grzejniki konwektorowe, jeżeli przy nadmuchu realizowanym przez wymienniki ciepła układu klimatyzacji i pracujących grzejnikach konwektorowych temperatura w przedziale pasażerskim spada nadal i osiągnie poziom 15ºC, dodatkowo muszą załączać się nagrzewnice z wentylatorami, rozpoczynając pracę od najmniejszej prędkości obrotowej – prędkość ta, następnie musi się zmieniać w funkcji temperatury płynu w układzie chłodzenia oraz temperatury panującej w przestrzeni pasażerskiej”.
Zamawiający opisał dokładnie w jaki sposób, przy określonych temperaturach, ma działać system ogrzewania, tj. przy jakiej temperaturze mają się włączać poszczególne urządzenia oraz jakie właściwości zachowują dla tych temperatur. Wykonawca opisał funkcjonalność w sposób ogólny i nie potwierdził, że spełni wymaganie Zamawiającego dla zadanych parametrów w zakresie automatyzacji pracy. W praktyce może się okazać, że elementy systemu nie są tak wydolne, aby spełnić wymaganie Zamawiającego.
Wykonawca nie wykazał również elementów wyposażenia, w tym istnienia korka spustowego cieczy w układzie grzania i nie określił wszystkich wymaganych parametrów: brak opisu płynu, brak opisu pompy ciepła, tj. zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ Wykonawca nie wykazał, że przedmiot zamówienia spełnia następujące parametry:
„- układ ogrzewania wypełniony płynem niskokrzepnącym o temperaturze krystalizacji minimum
- 37°C, wyposażony w korek(korki) spustowy umożliwiający spuszczenie z układu minimum 80 % płynu,
- podłączona do układu ogrzewania pompa ciepła, której moc oraz wydajność układu ogrzewania pozwala na utrzymanie we wnętrzu przedziału pasażerskiego temperatury przynajmniej +15ºC przy temperaturze zewnętrznej -15ºC,
wspomaganie pracy ogrzewania pompą ciepła musi być:
- uzależnione od temperatury zewnętrznej, przy której pompa ciepła przejmie na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy – wymaga się, aby pompa ciepła przejęła na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy w zakresie temperatur zewnętrznych co najmniej od - 5ºC do + 8 ºC, (zastosowanie w autobusie innego zakresu temperatur wymaga pisemnej zgody Zamawiającego), zaleca się aby pompa ciepła była odpowiedzialna za utrzymanie właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy w szerszym zakresie temperatur niż ww zakres temperatur,
- podczas pracy pompy ciepła, ogrzewanie elektryczne musi być wyłączone – w przypadku awarii pompy ciepła ogrzewanie elektryczne musi załączyć się automatycznie i przejąć ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy,”.
Wykonawca w opisie przedmiotu zamówienia użył nazw własnych, a więc Zamawiający nie posiada wiedzy, czy dane rozwiązanie spełnia warunki określone przez Zamawiającego.
Zgodnie z rozdziałem III.4 SWZ z treści załącznika nr 3 [czyli przedmiotowego środka dowodowego] powinno wynikać, w sposób nie budzący żadnych wątpliwości, że zaproponowany asortyment jest o takich samych lub lepszych parametrach

technicznych, jakościowych, funkcjonalnych oraz użytkowych w odniesieniu do asortymentu określonego przez Zamawiającego.
Zamawiający wskazuje, że w niniejszym postępowaniu jedynym przedmiotowym środkiem dowodowym jest załącznik nr 3 sporządzony przez Wykonawcę, Zamawiający nie żądał kart katalogowych, w których opisane byłyby parametry techniczne, a Wykonawca ich nie dołączył na potwierdzenie spełnienia wymagań w odniesieniu do zaoferowanych elementów i ich nazw własnych.
Ponadto Zamawiający wskazuje, że w przedmiotowym środku dowodowym - lp. 12 tabeli Wykonawca przedstawił wykres krzywej temperatur, ale nie określił jednostek temperatury.
Przedmiot zamówienia w zakresie klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy (lp. 14 tabeli przedmiotowego środka dowodowego) nie spełnia wymagań określonych przez Zamawiającego.
Wykonawca nie określił wszystkich wymaganych parametrów: tj. zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ Wykonawca nie wykazał następującej funkcjonalności:
„- podczas pracy klimatyzacji (załączony agregat chłodzący - sprężarka klimatyzacji) system ogrzewania musi być wyłączony, a wymienniki ciepła nie mogą emitować ciepła".
Ponadto Zamawiający wskazuje, że w przedmiotowym środku dowodowym – lp. 14 tabeli Wykonawca przedstawił wykres krzywej temperatur, ale nie określił jednostek temperatury.
3. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 15. tabeli UKŁAD PNEUMATYCZNY
Przedmiot zamówienia nie spełnia wymagań określonych przez Zamawiającego.
Uzasadnienie:
W złożonym przedmiotowym środku dowodowym:
- brak jest opisu separatora kondensatu,
- brak jest opisu funkcji blokowania napędu elektrycznego, opisu przyłączy i dostępu do siłowników.
Zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ: „po dokonaniu czynności szybkiego i nieniszczącego demontażu elementów".
Zamawiający wymagał klap rewizyjnych z otworami rewizyjnymi. Wykonawca wskazał, że posiada zaślepki, a więc rozwiązanie inne niż wskazał Zamawiający, ponadto Wykonawca nie wskazał, że oferuje rozwiązanie równoważne (zgodnie z rozdziałem III.3 SWZ Wykonawca, który powołuje się na rozwiązania równoważne (…)jest obowiązany wykazać w treści oferty w jakim zakresie składa ofertę równoważną, tj. ma przedłożyć załącznik nr 1a do oferty „Oświadczenie o równoważności").
W opisie technicznym w załączniku nr 9 do SWZ w lp. 15 tabeli Zamawiający wymienia trzy urządzenia: separator kondensatu, odolejacz i osuszacz. Każde z tych urządzeń ma inne funkcje: separator kondensatu usuwa wodę, osuszacz parę wodną, a odolejacz olej i inne zanieczyszczenia.
W uzupełnionym przedmiotowym środku dowodowym Wykonawca wskazał, że powietrze
z zewnętrznego źródła przepływa przez osuszacz i nie opisał pozostałych urządzeń, ani faktu, że funkcję tą może pełnić jedno urządzenie zintegrowane.
4. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 16. tabeli UKŁAD HAMULCOWY
Uzupełniając przedmiotowy środek dowodowy Wykonawca zmienił treść lp. 16 tabeli w zakresie:
- pierwotnie podano typ hamulca – elektropneumatyczny; w uzupełnieniu brak tej informacji;
- pierwotnie podano 3 s. naciśnięcie pedału; w uzupełnieniu informacja o krótkotrwałym;
- pierwotnie podano odblokowywanie w trybie serwisowym; w uzupełnieniu nie wyjaśniono na czym polega wskazany pierwotne tryb serwisowy, ale zmieniono treść oferty poprzez wykreślenie tego trybu i przepisanie wymogu Zamawiającego.
5. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 18. tabeli ZAWIESZENIE
Przedmiot zamówienia zaoferowany przez Wykonawcę nie spełnia wymagań określonych przez Zamawiającego.
Zamawiający wymagał zawieszenia wielowahaczowego, a Wykonawca nie opisał, że oferuje taki typ zawieszenia.
6. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 24. tabeli KOŁA I OGUMIENIE
Przedmiot zamówienia zaoferowany przez Wykonawcę nie spełnia wymagań określonych przez Zamawiającego.
Zamawiający wymagał obręczy stalowych z kołpakiem ozdobnym, tj. nierdzewnym, polerowanym, wykonanym z najwyższej jakości stali nierdzewnej, poddanym procesom polerowania w celu nadania błysku jego powierzchni, odpornym na korozję. Wykonawca zaoferował, że wyłącznie nakrętki kół osi przedniej będą osłonięte nierdzewnym kołpakiem. Kołpak jest to element chroniący całą felgę, a nie tylko nakrętki kół, a więc Wykonawca nie zaoferował wymaganego wyposażenia.
7. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 34. tabeli WYPOSAŻENIE DODATKOWE AUTOBUSU
Przedmiot zamówienia zaoferowany przez Wykonawcę nie spełnia wymagań określonych przez Zamawiającego.
Wykonawca nie zaoferował następujących elementów wyposażenia dodatkowego:
- zaczepy holownicze przednie i tylne,

- sygnał dźwiękowy włączonego biegu wstecznego.

8. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 37. tabeli AUTOMATYCZNY SYSTEM ALARMOWY O WYBUCHU POŻARU

Zamawiający wymagał, aby: „detekcja pożaru liniowa hydropneumatyczna lub elektryczna lub pneumatyczna, sygnalizacja pożaru świetlna i akustyczna (głośny przerywany sygnał) w miejscu pracy kierowcy, informująca o wybuchu pożaru.

Dopuszcza się możliwość zastosowania alternatywnego systemu automatycznego tłumienia ognia, który obejmuje rozwiązania technologiczne lub zakres ochrony, zapewniając jednocześnie równoważny lub wyższy poziom bezpieczeństwa przeciwpożarowego, poprzez zarządzanie termiką poszczególnych układów, natomiast w razie zagrożenia pojazd informuje o zajściach termicznych pozostawiając czas na ewakuację. Dodatkowo dopuszcza się, że magazyny energii mogą być wyposażone w zawory dekompresyjne, które w przypadku wzrostu ciśnienia w ogniwach baterii umożliwią kontrolowane odprowadzenie gazów.".

Wykonawca, pomimo wezwania o uzupełnienie treści przedmiotowego środka dowodowego, w sposób niejednoznaczny i niejasny opisał system detekcji i gaszenia. Z opisu wynika, że detekcja wszystkich wymienionych elementów, oprócz ogniwa odbywa się detekcją hybrydową.

Ponadto w przedmiotowym środku dowodowym dołączonym do oferty, czyli przed wyjaśnieniami, Wykonawca wskazał, że detekcja będzie ciśnieniowa, a w wyjaśnieniach wskazał detekcję hybrydową, a więc doszło do zmiany treści oferty.

9. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 38. tabeli SYSTEM KONTROLI TRZEŹWOŚCI KIEROWCY

Przedmiot zamówienia zaoferowany przez Wykonawcę nie spełnia wymagań określonych przez Zamawiającego.

Wykonawca nie wykazał, że przedmiot zamówienia spełnia następujące parametry opisane w załączniku nr 9 do SWZ:

- uniemożliwienie próby oszukania alkomatu poprzez podanie powietrza ze źródeł zewnętrznych, np. z pompki, balonu lub sprężonego powietrza z pojemnika,

- informacji o stanie blokady w sposób, aby kierowca bez włączenia stacyjki był informowany o konieczności lub braku konieczności wykonania testu,

- zarządzania elektronicznego,

- informacji o rejestracji: włączenie i wyłączenie zasilania autobusu, daty i godziny wykonania poszczególnych testów i ich wyników (jest zaoferowany czas, ale to nie jest równoznaczne z podaniem daty i godziny),

- próby odłączenia zasilania lub obejścia systemu,

- funkcjonalności w zakresie sytuacji awaryjnych.

Ponadto Wykonawca nie oświadczył, że alkomat będzie spełniać normy oraz posiadać aktualny dokument potwierdzający kalibrację zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 lipca 2016 r. w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej (Dz. U. z 2016r poz. 1072).

Jak wyżej wskazano Wykonawca zobowiązany był także do złożenia wyjaśnień dot. treści czterech pozycji tabeli zawartej w przedmiotowym środku dowodowym. W odniesieniu do dwóch pozycji Wykonawca złożył wyjaśnienia nie pozwalające Zamawiającemu ocenić jaki przedmiot zamówienia oferuje Wykonawca.

1. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 29. tabeli URZĄDZENIE REJESTRUJĄCE SZEREG DANYCH O WYNIK PRACY AUTOBUSU I KIEROWCY

Wykonawca złożył następujące oświadczenie:

„Potwierdzamy, iż urządzenia i oprogramowanie spełniają wszystkie funkcjonalności opisane w załączniku nr 9 do SWZ – lp. 29 tabeli tj. (…)" i następnie przepisał treść załącznika nr 9 do SWZ, ale w wersji pierwotnej. Wykonawca nie uwzględnił zmiany SWZ (pismo z 03.04.2025 r.), czyli rozszerzonego przez Zamawiającego opisu przedmiotu zamówienia o następujący zakres:

„Autobusy mają być wyposażone w informatyczny system analityczny pozwalający na zdalny monitoring baterii i pracy ogniwa, zapewniający dane diagnostyczne dotyczące eksploatacji baterii trakcyjnych i ogniwa, które będą przesyłane na serwery będące w dyspozycji Wykonawcy, na jego koszt, i będą okresowo analizowane przez Wykonawcę.

Wykonawca zapewni Zamawiającemu i Operatorowi na bieżąco dostęp do danych oraz wniosków z analizy danych w formie uzgodnionej przez strony.".

2. przedmiotowy środek dowodowy – lp. 39. tabeli APLIKACJA – ZINTEGROWANY ROZKŁAD JAZDY – PLAN PODRÓŻY - SPRZEDAŻ BILETÓW

Wykonawca złożył następujące oświadczenie:

„Potwierdzamy, iż aplikacja – zintegrowany rozkład jazdy – planer podróży - sprzedaż biletów jest zgodny z opisem w załączniku nr 9 do SWZ – lp. 39 tabeli tj. (…)" i następnie przepisał treść załącznika nr 9, ale w wersji pierwotnej. Wykonawca nie uwzględnił zmiany SWZ (pismo

z 11.04.2025 r.), czyli rozszerzonego przez Zamawiającego opisu przedmiotu zamówienia:
„W okresie gwarancji całopojazdowej koszty administrowania aplikacją w sklepach internetowych będzie ponosił Wykonawca, którego zadaniem oprócz stworzenia i utrzymania aplikacji (w minimum dwóch sklepach internetowych, tj. GooglePlay oraz App Store), będzie również administrowanie w tych sklepach dostarczoną aplikacją.
Wykonawca przekaże wszelkie dane niezbędne do współadministrowania z Zamawiającym dostarczoną aplikacją.
W okresie gwarancji całopojazdowej Zamawiający ma prawo do dwóch modyfikacji aplikacji w ciągu każdych 12 miesięcy trwania gwarancji całopojazdowej, przy czym Zamawiający zastrzega, że modyfikacje te będą liczone od momentu odbioru i nie mogą stanowić prac, które winne być wykonane przed odbiorem przedmiotu Zamówienia.”.
Uwzględniając treść oświadczeń Wykonawcy zawartych w jego piśmie z 12.06.2025 r. nie można w sposób jednoznaczny stwierdzić, czy Wykonawca oferuje przedmiot zamówienia zgodny z treścią załącznika nr 9 do SWZ w wersji pierwotnej czy z uwzględnieniem zmian w opisie przedmiotu zamówienia wprowadzonych przez Zamawiającego.
Podsumowując powyższe, Zamawiający wskazuje, że na podstawie art. 223 ust. 2 pkt 3) ustawy Prawo zamówień publicznych zamawiający poprawia w ofercie inne omyłki polegające na niezgodności oferty z dokumentami zamówienia, niepowodujące istotnych zmian w treści oferty.
Jak jednak wskazuje się w komentarzach do ustawy:
„W ust. 2 pkt 3 komentowanego przepisu nakazuje się zamawiającemu poprawienie w ofercie innych omyłek, niebędących oczywistymi omyłkami pisarskimi lub niebędących oczywistymi omyłkami rachunkowymi, lecz polegających na niezgodności treści oferty z dokumentami zamówienia i niepowodujących istotnych zmian w treści oferty. Muszą zostać spełnione zatem następujące przesłanki: omyłka nie może być wynikiem świadomego, zamierzonego działania wykonawcy, wystąpienie omyłki powoduje niezgodność oferty z dokumentami zamówienia, a poprawienie takiej omyłki nie spowoduje istotnych zmian w treści oferty. Poprawa omyłki w trybie ust. 2 pkt 3 jest wyjątkiem od ogólnej zasady niezmienialności treści oferty po jej złożeniu, wynikającej z art. 223 ust. 1 p.z.p., a także z zasady równego traktowania wykonawców i uczciwej konkurencji, o której mowa w art. 16 p.z.p. Bowiem warunkiem zachowania tej zasady jest to, że wszyscy wykonawcy składają oferty w okolicznościach, w których nie znają treści ofert swych konkurentów. Jako wyjątek od tej zasady poprawienie omyłek w trybie art. 223 ust. 2 pkt 3 p.z.p. musi być stosowane ostrożnie oraz z uwzględnieniem wyjątkowego charakteru tej instytucji. Dostrzeżenia wymaga także, że konieczność poprawienia omyłek na podstawie art. 223 ust. 2 pkt 3 p.z.p. nie uchyla wynikającego z art. 223 ust. 1 zdanie pierwsze p.z.p. zakazu negocjacji między zamawiającym a wykonawcą dotyczących treści złożonej oferty. Z tych powodów w orzecznictwie KIO, wskazuje się, że poprawienie omyłki na podstawie art. 223 ust. 2 pkt 3 p.z.p. powinno być dokonywane w sytuacji, gdy nie skutkuje to koniecznością prowadzenia takich negocjacji”.
[patrz: Gawrońska-Baran Andrzela i in., Prawo zamówień publicznych. Komentarz aktualizowany, LEX]
Tym samym Zamawiający nie ma podstaw do poprawienia omyłek na podstawie art. 223 ust. 2 pkt 3) ustawy Prawo zamówień publicznych, ponieważ z uwagi na występujące (wyżej wykazane) braki i niejasności /sprzeczności w treści uzupełnionego przedmiotowego środka dowodowego oraz w treści wyjaśnień (pismo Wykonawcy z 12.06.2025 r.) Zamawiający musiałby przeprowadzić negocjacje z Wykonawcą, a to jest niedopuszczalne na podstawie art. 223 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.
INFORMACJA O UNIEWAŻNIENIU POSTĘPOWANIA
Zamawiający informuje, że działając na podstawie art. 255 pkt 2) ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U.2024.1320 ze zm.) unieważnia postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na zadanie pn. „Dostawa autobusów elektrycznych zasilanych wodorem”.
art. 255 pkt 2) ustawy Prawo zamówień publicznych
„Zamawiający unieważnia postępowanie o udzielenie zamówienia, jeżeli:
2) wszystkie złożone wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu albo oferty podlegały odrzuceniu.”.
W niniejszym postępowaniu wpłynęła jedna oferta złożona przez PAK-PCE Polski Autobus Wodorowy Sp. z o.o. ul. Kazimierska 45, 62-510 Konin, NIP 665 30 11 006.
Oferta Wykonawcy została odrzucona na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5) ustawy Prawo zamówień publicznych.

Izba zważyła, co następuje:

Zarzuty naruszenia:

- art. 107 ust. 2 w zw. z art. 16 i art. 223 ust. 1 zd. 2 ustawy P.z.p. poprzez formułowanie wezwań do wyjaśnień i uzupełnień przedmiotowych środków dowodowych obliczonych na arbitralnie ustalany przez zamawiającego po otwarciu ofert sposób rozumienia zakresu przedmiotowych środków dowodowych, jako wskazujących przedmiot oferty, a nie jedynie potwierdzających zgodność oferowanych rozwiązań z dokumentacja zamówienia,

- art. 137 ust. 1 ustawy P.z.p. *a contrario* poprzez dokonanie zmiany treści SWZ po upływie terminu na składanie ofert, poprzez wprowadzanie wymagań wprost niewskazanych w treści specyfikacji warunków zamówienia dotyczących opisu

przedmiotu zamówienia i treści przedmiotowych środków dowodowych

zostały wniesione po upływie terminu określonego w ustawie i podlegają odrzuceniu na podstawie art. 528 pkt 3 ustawy P.z.p.

Zgodnie z art. 515 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy P.z.p. odwołanie wnosi się, w przypadku zamówień, których wartość jest równa albo przekracza progi unijne, w terminie 10 dni od dnia przekazania informacji o czynności zamawiającego stanowiącej podstawę jego wniesienia, jeżeli informacja została przekazana przy użyciu środków komunikacji elektronicznej.

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że zamawiający przesłał odwołującemu pismo z wezwaniem do złożenia wyjaśnień i uzupełnień przedmiotowego środka dowodowego w dniu 6 czerwca 2025 roku. O ile odwołujący kwestionował treść otrzymanego wezwania, winien był wnieść na tę czynność zamawiającego odwołanie w stosownym terminie, tj. w terminie 10 dni od dnia otrzymania wezwania. Niniejsze odwołanie zostało wniesione do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 7 lipca 2025 roku, zatem wskazane wyżej zarzuty należy uznać za wniesione po terminie przewidzianym w art. 515 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy P.z.p.

Zgodnie z art. 528 pkt 3 ustawy P.z.p. pkt 3 Izba odrzuca odwołanie, jeżeli stwierdzi, że zostało wniesione po upływie terminu określonego w ustawie. Tym samym należało orzec jak w pkt. 1 sentencji.

W pozostałym zakresie odwołanie podlega oddaleniu, aczkolwiek nie wszystkie wskazane przez zamawiającego podstawy odrzucenia oferty odwołującego zostały uznane za uzasadnione.

Izba uznała za nieuzasadniony zarzut naruszenia art. 260 ust. 1 ustawy P.z.p. przez zaniechanie podania uzasadnienia faktycznego odrzucenia oferty odwołującego.

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że zamawiający w dniu dnia 27 czerwca 2025 roku poinformował o odrzuceniu oferty odwołującego, podając uzasadnienie faktyczne i prawne. Co więcej, odwołującemu znana była treść uzasadnienia faktycznego odrzucenia jego oferty, ponieważ na jej podstawie skonstruował zarzuty odwołania i je uzasadnił. Tym samym podniesiony w tym zakresie zarzut nie znajduje podstaw w ustalonym stanie faktycznym.

Izba uznała za nieuzasadniony zarzut naruszenia art. 226 ust. 1 pkt 5 w zw. z art. 223 ust. 1 zd. 2 i art. 16 ustawy P.z.p. poprzez bezpodstawne przyjęcie, że oferta odwołującego jest niezgodna z warunkami zamówienia.

Poniżej Izba odnosi się do każdej z podstaw faktycznych odrzucenia oferty odwołującego. I tak:

Lp. 3 tabeli – układ napędowy

Zgodnie z OPZ*zastosowany układ napędowy (elektryczny) i magazyn energii, z którego jest on zasilany musi spełniać wymogi Regulaminu nr 100.02 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) - Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie szczególnych wymagań dotyczących elektrycznego układu napędowego.* Odwołujący w treści załącznika nr 3 nie potwierdził spełniania powyższego warunku. Zamawiający nie wezwał odwołującego do uzupełnienia przedmiotowego środka dowodowego o oświadczenie dotyczące spełniania wskazanego warunku, a – mimo to – odrzucił jego ofertę na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy P.z.p., tj. z powodu jej niezgodności z warunkami zamówienia, wskazując: *Wykonawca nie oświadczył, że zastosowany układ napędowy (elektryczny) i magazyn energii, z którego jest on zasilany spełnia wymogi Regulaminu nr 100.02 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów w zakresie szczególnych wymagań dotyczących elektrycznego układu napędowego.*

W ocenie Izby czynność zamawiającego polegającą na odrzuceniu oferty odwołującego z powodu jej niezgodności z warunkami zamówienia w zakresie układu napędowego należy uznać za nieprawidłową. Zamawiający, wzywając odwołującego do uzupełnienia przedmiotowego środka dowodowego, winien był wskazać, iż dokument ten należy uzupełnić m.in. o oświadczenie dotyczące spełniania warunku spełniania wymogów Regulaminu 100.02. W sytuacji, w której odwołujący nie został wezwany do uzupełnienia takiego oświadczenia, odrzucenie oferty z powodu jego braku należy uznać za bezpodstawne.

Powyższe stanowisko Izby pozostaje jednak bez wpływu na treść rozstrzygnięcia, a to z uwagi na fakt, iż oferta odwołującego podlega odrzuceniu na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy P.z.p. z powodu jej niezgodności z warunkami zamówienia w zakresie innych parametrów zamawianych produktów, o czym niżej.

L.p. 12 tabeli - Ogrzewanie przedziału pasażerskiego i kabiny kierowcy

Zamawiający w OPZ wskazał, iż:

„wymaga się, aby system ogrzewania uruchamiał się automatycznie przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18°C, dodatkowo:

przy spadku temperatury w przedziale pasażerskim poniżej 18ºC, w pierwszej kolejności uruchamiać się musi nadmuch ciepłego powietrza przez wymienniki ciepła układu klimatyzacji oraz grzejniki konwektorowe, jeżeli przy nadmuchu realizowanym przez wymienniki ciepła układu klimatyzacji i pracujących grzejnikach konwektorowych temperatura w przedziale pasażerskim spada nadal i osiągnie poziom 15ºC, dodatkowo muszą załączać się nagrzewnice z wentylatorami, rozpoczynając pracę od najmniejszej prędkości obrotowej – prędkość ta, następnie musi się zmieniać w funkcji temperatury płynu w układzie chłodzenia oraz temperatury panującej w przestrzeni pasażerskiej".

Odwołujący w uzupełnionym przedmiotowym środku dowodowym nie potwierdził, że zaoferowany przez niego produkt spełnia wymagania OPZ, ograniczając się do stwierdzenia: „Poszczególne elementy układu (ogrzewanie, wentylacja, chłodzenie) będą pracowały w trybie automatycznym oraz w sposób autonomiczny decydowały o konieczności odłączenia lub załączenia jego poszczególnych elementów, w tym ogrzewania elektrycznego." Tym samym odwołujący nie potwierdził, że układ ogrzewania będzie funkcjonował w sposób wymagany przez zamawiającego.

Odwołujący nie wykazał również elementów wyposażenia, w tym istnienia korka spustowego cieczy w układzie grzania i nie określił wszystkich wymaganych parametrów: brak opisu płynu, brak opisu pompy ciepła, tj. zgodnie z załącznikiem nr 9 do SWZ. Odwołujący nie wykazał, że przedmiot zamówienia spełnia następujące parametry:

„- układ ogrzewania wypełniony płynem niskokrzepnącym o temperaturze krystalizacji minimum

- 37°C, wyposażony w korek(korki) spustowy umożliwiający spuszczenie z układu minimum 80 % płynu,

- podłączona do układu ogrzewania pompa ciepła, której moc oraz wydajność układu ogrzewania pozwala na utrzymanie we wnętrzu przedziału pasażerskiego temperatury przynajmniej +15ºC przy temperaturze zewnętrznej -15ºC,

wspomaganie pracy ogrzewania pompą ciepła musi być:

- uzależnione od temperatury zewnętrznej, przy której pompa ciepła przejmie na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy – wymaga się, aby pompa ciepła przejęła na siebie ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy w zakresie temperatur zewnętrznych co najmniej od - 5ºC do + 8 ºC, (zastosowanie w autobusie innego zakresu temperatur wymaga pisemnej zgody Zamawiającego), zaleca się aby pompa ciepła była odpowiedzialna za utrzymanie właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy w szerszym zakresie temperatur niż ww. zakres temperatur,

- podczas pracy pompy ciepła, ogrzewanie elektryczne musi być wyłączone – w przypadku awarii pompy ciepła ogrzewanie elektryczne musi załączyć się automatycznie i przejąć ciężar zapewnienia właściwej temperatury w przestrzeni pasażerskiej i kabinie kierowcy,".

Odnosząc się do stanowiska odwołującego, wyrażonego w odwołaniu, iż załącznik nr 3, zgodnie z jego tytułem, miał obrazować najważniejsze parametry techniczne, Izba wskazuje, iż o treści załącznika nr 3 nie przesądza jego tytuł, ale postanowienie zawarte w rozdz. III ust. 4 pkt 1 SWZ, zgodnie z którym „Z treści załącznika nr 3 powinno wynikać, w sposób nie budzący żadnych wątpliwości, że zaproponowany asortyment jest o takich samych lub lepszych parametrach technicznych, jakościowych, funkcjonalnych oraz użytkowych w odniesieniu do asortymentu określonego przez Zamawiającego". W myśl pkt. 3 „przedmiotowy środek dowodowy służy potwierdzeniu zgodności oferowanych dostaw z wymaganiami, cechami lub kryteriami określonymi w opisie przedmiotu zamówienia lub wymaganiami związanymi z realizacją zamówienia."

Z powyższego wynika, że wykonawca winien był wskazać w załączniku nr 3 wymagane parametry w taki sposób, by zamawiający mógł stwierdzić, iż oferowany produkt posiada co najmniej takie same parametry techniczne, jakościowe, funkcjonalne oraz użytkowe, jak wskazane w OPZ. Ocena taka nie będzie możliwa w sytuacji, w której wykonawca opisze funkcjonowania układu ogrzewania w sposób bardziej ogólny niż zawarty OPZ. Podkreślić należy, że wymagania w zakresie układu ogrzewania były wskazane w OPZ w sposób bardzo szczegółowy. Wykonawca winien był zatem tak opisać produkt, który zaoferował, by zamawiający miał możliwość oceny, czy wymagane funkcjonalności zostały zaoferowane.

Izba nie podziela stanowiska odwołującego, jakoby o tym, iż zaoferował on produkt zgodny z OPZ, miało świadczyć złożone przez niego oświadczenie, że zrealizuje zamówienie zgodnie z wymogami SWZ. Gdyby tak w istocie było, składanie przedmiotowych środków dowodowych należałoby uznać za zbędne. Stanowisko takie byłoby jednak sprzeczne z wolą ustawodawcy wyrażoną w art. 104 i nast. ustawy P.z.p., który wyposażył zamawiającego w uprawnienie do żądania od wykonawców przedmiotowych środków dowodowych na potwierdzenie, że oferowane dostawy, usługi lub roboty budowlane spełniają określone przez zamawiającego wymagania, cechy lub kryteria, jeżeli są one niezbędne do przeprowadzenia postępowania. Ponadto, o ile odwołujący kwestionował złożenie przedmiotowego środka dowodowego wymaganego w postępowaniu, winien był on w stosownym terminie wnieść odwołanie na treść SWZ w zakresie, w jakim zamawiający wymagał złożenia przedmiotowego środka dowodowego o określonej treści. W sytuacji, w której takie odwołanie nie zostało złożone, należy założyć, że odwołujący zaakceptował konieczność złożenia przedmiotowego środka dowodowego o treści wskazanej w SWZ.

Odnosząc się do stanowiska odwołującego, iż zamawiający w żadnym miejscu dokumentacji nie wskazał swoich wymagań dotyczących stopnia szczegółowości opisu najważniejszych parametrów technicznych oferowanego układu ogrzewania, zaś redagując wezwanie do uzupełnienia środka dowodowego wymagał „podania mocy grzewczej" oraz bardzo ogólnie: „opis realizacji - funkcjonalności w zakresie wymagań temperaturowych opisanych w załączniku nr 9 do SWZ – lp. 12 i lp. 14 tabeli | opis rozwiązań technicznych, w tym materiałowych, w zakresie poszczególnych elementów systemu grzewczego", Izba wskazuje, że stopień szczegółowości opisu parametrów technicznych produktu – jak to już wyżej wskazano – został zawarty w rozdz. III ust. 4 pkt 1 SWZ, zgodnie z którym „Z treści załącznika nr 3 powinno wynikać, w sposób nie budzący żadnych wątpliwości, że zaproponowany asortyment jest o takich samych lub lepszych parametrach technicznych, jakościowych, funkcjonalnych oraz użytkowych w odniesieniu do asortymentu określonego przez Zamawiającego". Wezwanie z dnia 6 czerwca 2025 roku do uzupełnienia przedmiotowego środka dowodowego należało zatem odczytywać łącznie ze wskazanym postanowieniem SWZ.

L.p. 14 tabeli – klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy

Odwołujący w uzupełnionym przedmiotowym środku dowodowym nie wykazał następującej funkcjonalności:

„- podczas pracy klimatyzacji (załączony agregat chłodzący - sprężarka klimatyzacji) system ogrzewania musi być wyłączony, a wymienniki ciepła nie mogą emitować ciepła".

Ponadto w przedmiotowym środku dowodowym – lp. 14 tabeli odwołujący przedstawił wykres krzywej temperatur, ale nie określił jednostek temperatury.

Odnosząc się do stanowiska odwołującego, iż o tym, że zaoferował on przedmiot zamówienia zgodny z SWZ, świadczy jego oświadczenie zawarte w ofercie, Izba podtrzymuje stanowisko wyrażone wyżej, dotyczące konieczności złożenia przedmiotowego środka dowodowego dla wykazania, że zaoferowany produkt odpowiada wymaganiom wskazanym w SWZ.

Odnosząc się do stanowiska odwołującego, iż załącznik nr 3 miał zawierać najważniejsze parametry techniczne i wyposażenie, Izba podtrzymuje stanowisko wyrażone wyżej, odnoszące się do szczegółowości treści przedmiotowego środka dowodowego.

Izba nie podziela stanowiska odwołującego, jakoby wymaganie, zgodnie z którym podczas pracy klimatyzacji nie może być włączony system ogrzewania, należy uznać za oczywiste, nie wymagające dodatkowego dowodu (poza oświadczeniem o zgodności przedmiotu oferty z opisem przedmiotu zamówienia), a już w szczególności niewymagające redagowania dodatkowego wezwania do wyjaśnień w takim zakresie. Izba podkreśla, że w niniejszym postępowaniu dowodem na spełnianie parametrów określonych w OPZ, był przedmiotowy środek dowodowy w postaci załącznika nr 3. Izba podtrzymuje w tym zakresie wskazane wyżej stanowisko, iż w sytuacji, w której odwołujący kwestionował konieczność złożenia przedmiotowego środka dowodowego, winien był wnieść odwołanie na ten wymóg SWZ.

Jednocześnie Izba podkreśla, że obowiązkiem odwołującego było przedstawienie wymaganych parametrów wraz z jednostkami, w których są one opisane. Brak wskazania jednostek (w tym przypadku jednostek temperatury) jest uchybieniem potwierdzającym, że odwołujący nie wykazał, że zaoferowany przez niego produkt spełnia wymagania OPZ.

L.p. 15 tabeli – układ pneumatyczny

W złożonym przez odwołującego przedmiotowym środku dowodowym:

- brak jest opisu separatora kondensatu,

- brak jest opisu funkcji blokowania napędu elektrycznego, opisu przyłączy i dostępu do siłowników.

„po dokonaniu czynności szybkiego i nieniszczącego demontażu elementów".

Zamawiający wymagał klap rewizyjnych z otworami rewizyjnymi. Odwołujący wskazał, że posiada zaślepki, a więc rozwiązanie inne niż wskazał zamawiający, ponadto odwołujący nie wskazał, że oferuje rozwiązanie równoważne (zgodnie z rozdziałem III.3 SWZ Wykonawca, który powołuje się na rozwiązania równoważne (…)jest obowiązany wykazać w treści oferty w jakim zakresie składa ofertę równoważną, tj. ma przedłożyć załącznik nr 1a do oferty „Oświadczenie o równoważności").

W opisie technicznym w załączniku nr 9 do SWZ w lp. 15 tabeli zamawiający wymienił trzy urządzenia: separator kondensatu, odolejacz i osuszacz. W uzupełnionym przedmiotowym środku dowodowym odwołujący wskazał, że powietrze z zewnętrznego źródła przepływa przez osuszacz i nie opisał pozostałych urządzeń ani faktu, że funkcję tę może pełnić jedno urządzenie zintegrowane.

Odnosząc się do wskazanego w informacji o odrzuceniu oferty faktu, iż w przedmiotowym środku dowodowym złożonym przez odwołującego brak jest opisu separatora kondensatu, odwołujący w odwołaniu podniósł, że zamawiający, w żadnej części dokumentacji nie podkreślał istotności wykazania tego konkretnego parametru technicznego jakimkolwiek nazwanym przez siebie środkiem dowodowym.

Izba ponownie podkreśla, że środkiem dowodowym, w którym należało wykazać parametry techniczne, był załącznik nr 3. Zgodnie z rozdz. III ust. 4 pkt 1 SWZ, „Z treści załącznika nr 3 powinno wynikać, w sposób nie budzący żadnych wątpliwości, że zaproponowany asortyment jest o takich samych lub lepszych parametrach technicznych, jakościowych, funkcjonalnych oraz użytkowych w odniesieniu do asortymentu określonego przez Zamawiającego". W sytuacji, w której zamawiający w pkt. 14 OPZ wskazał wymagania dotyczące separatora kondensatu, odwołujący był obowiązany wykazać spełnianie parametrów również w tym zakresie.

Odnosząc się do argumentacji odwołującego wyrażonego w odwołaniu, iż nie powinno ulegać wątpliwości, że skoro odwołujący oferuje realizację zamówienia zgodnie z wszystkimi wymaganiami OPZ i dodatkowo wskazuje, że oferowane rozwiązanie jest wyposażone w osuszacza i odolejacz oraz że gwarantuje 15 lat bezawaryjnej pracy zbiorników, fakt obecności w takim układzie separatora kondensatu jest oczywistością i jego osobne wymienianie, tak samo jak pominięcie innych drobiazgowych szczegółów technicznych oferowanej realizacji nie może świadczyć o niezgodności oferty z OPZ, Izba podtrzymuje stanowisko wyrażone wyżej, przy rozpoznawaniu zarzutu dotyczącego klimatyzacji przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy.

Odwołujący, odnosząc się do faktu, iż w złożonym przez niego przedmiotowym środku dowodowym brak jest opisu funkcji blokowania napędu elektrycznego, opisu przyłączy i dostępu do siłowników, stwierdził, że żaden z załączników dołączonych do jego oferty nie jest sprzeczny z głównym oświadczeniem ofertowym, w którym odwołujący potwierdza realizację dostaw zgodnie ze wszystkimi wymaganiami SWZ. Przeciwnie, wszystkie dołączone do oferty szczegółowe oświadczenia potwierdzają zgodność oferty z wymaganiami zamawiającego, w zakresach które należy uznać za ograniczone do „najważniejszych parametrów technicznych". W tym kontekście, nie powinno ulegać wątpliwości, że przedmiotem oferty jest również funkcja blokowania napędu elektrycznego, przyłącza pneumatyczne orz dostęp do siłowników, z wnętrza pojazdu, zgodnie z wymaganiami zamawiającego bez potrzeby demontażu.

Odnosząc się do powyższego, Izba podtrzymuje stanowisko wskazane wyżej, iż potwierdzanie parametrów oświadczeniem o zaoferowaniu produktu zgodnego z SWZ należy uznać za niewystarczające.

L.p. 16. tabeli – układ hamulcowy

W informacji o odrzuceniu oferty odwołującego zamawiający wskazał:

Uzupełniając przedmiotowy środek dowodowy Wykonawca zmienił treść lp. 16 tabeli w zakresie:

- pierwotnie podano typ hamulca – elektropneumatyczny; w uzupełnieniu brak tej informacji;

- pierwotnie podano 3 s. naciśnięcie pedału; w uzupełnieniu informacja o krótkotrwałym;

- pierwotnie podano odblokowywanie w trybie serwisowym; w uzupełnieniu nie wyjaśniono na czym polega wskazany pierwotne tryb serwisowy, ale zmieniono treść oferty poprzez wykreślenie tego trybu i przepisanie wymogu

Zamawiającego.

Odnosząc się do powyższego Izba wskazuje, że zamawiający w powyżej przytoczonej informacji nie wskazał, w jakim zakresie oferta odwołującego nie jest zgodna z warunkami zamówienia. Tym samym odrzucenie oferty na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy P.z.p. w odniesieniu do układu hamulcowego (l.p. 16 tabeli) należy uznać za nieprawidłowe.

L.p. 18. tabeli - zawieszenie

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że zamawiający wymagał zawieszenia wielowahaczowego, a odwołujący nie opisał, że oferuje taki typ zawieszenia.

Izba wskazuje, że w treści odwołania odwołujący sam przyznał, że nie wskazał w przedmiotowym środku dowodowym, iż oferuje zawieszenie wielowahaczowe. Izba nie podziela przy tym stanowiska odwołującego, iż pominięcie jednego słowa – „wielowahaczowe" – nie powinno mieć wpływu na ocenę, czy oferta odwołującego jest zgodna z warunkami zamówienia. Określenie „wielowahaczowe" jest istotne z punktu widzenia tego, jaki typ zawieszenia zaoferowany. Brak tego określenia oznacza, że nie wiadomo, czy odwołujący zaoferował produkt spełniający wymagany parametr.

Odnosząc się do argumentu podniesionego w odwołaniu, iż odwołujący zaoferował realizację przedmiotu zamówienia zgodnie z SWZ, a zaoferowana przez niego cena uwzględnia wszystkie uwarunkowania oraz czynniki związane z realizacją zamówienia – co wynika wprost z oświadczenia zawartego w sporządzonym przez zamawiającego wzorze formularza ofertowego, Izba podtrzymuje stanowisko wyrażone przy ocenie tegoż argumentu podniesionego jako uzasadnienie innych, rozpoznanych wyżej zarzutów.

L.p.. 24 tabeli – koła i ogumienie

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że zamawiający wymagał obręczy stalowych z kołpakiem ozdobnym, tj. nierdzewnym, polerowanym, wykonanym z najwyższej jakości stali nierdzewnej, poddanym procesom polerowania w celu nadania błysku jego powierzchni, odpornym na korozję śruby mocujące osłonięte kołpakiem nierdzewnym oraz śrub mocujących osłoniętych kołpakiem nierdzewnym. Odwołujący w przedmiotowym środku dowodowym wskazał, że wyłącznie nakrętki kół osi przedniej będą osłonięte nierdzewnym kołpakiem.

Argumentacja odwołującego w zakresie podniesionego zarzutu sprowadza się do stwierdzenia, czym – w jego ocenie – jest przedmiotowy środek dowodowy, oraz oświadczenia, że zaoferowany przez niego produkt spełnia wymóg wskazany w OPZ.

Odnosząc się do powyższego Izba podtrzymuje wyrażone wyżej stanowisko co do treści, jakie powinien zawierać przedmiotowy środek dowodowy. Ponadto Izba stwierdza, że oświadczenie odwołującego o spełnianiu zakwestionowanego parametru pozostaje w sprzeczności z treścią przedmiotowego środka dowodowego, w którym wskazał on, że wyłącznie nakrętki kół osi przedniej będą osłonięte nierdzewnym kołpakiem. Odwołujący w żaden sposób się do tej braku nie odniósł i jej nie wyjaśnił. Tym samym zarzut należało uznać za nieuzasadniony.

Lp. 34. tabeli – wyposażenie dodatkowe autobusu

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że odwołujący w przedmiotowym środku dowodowym wymienił elementy, w które dodatkowo będzie wyposażony zaoferowany autobus. Wskazane wyposażenie nie zawiera dwóch elementów, których zaoferowanie było wymagane w OPZ, tj. zaczepów holowniczych przednich i tylnych, sygnału dźwiękowego włączonego biegu wstecznego.

W uzasadnieniu zarzutu odwołujący podał argumentację, z której wynika, że odwołujący kwestionuje wymogi zamawiającego w zakresie treści przedmiotowego środka dowodowego. Odnosząc się do powyższego Izba podtrzymuje stanowisko co do treści, jakie powinien zawierać przedmiotowy środek dowodowy i stwierdza, że tym samym zarzut należało uznać za nieuzasadniony.

L.p. 37. tabeli – automatyczny system alarmowy o wybuchu pożaru

Zamawiający w treści informacji o odrzuceniu oferty wskazał, że odwołujący, pomimo wezwania o uzupełnienie treści przedmiotowego środka dowodowego, w sposób niejednoznaczny i niejasny opisał system detekcji i gaszenia. Z opisu wynika, że detekcja wszystkich wymienionych elementów, oprócz ogniwa odbywa się detekcją hybrydową. Ponadto w przedmiotowym środku dowodowym dołączonym do oferty, czyli przed wyjaśnieniami, odwołujący wskazał,

że detekcja będzie ciśnieniowa, a w wyjaśnieniach wskazał detekcję hybrydową, a więc doszło do zmiany treści oferty.

Izba uznała zarzut za częściowo uzasadniony. Izba podziela stanowisko odwołującego wyrażone w odwołaniu, że zamawiający nie wskazał, dlaczego uważa, że sposób opisania systemu detekcji i gaszenia uznał za niejednoznaczny i niejasny.

Izba nie podziela natomiast stanowiska odwołującego i uznaje zarzut za nieuzasadniony w części, w której dotyczy on zaoferowania detekcji hybrydowej, mimo wcześniejszego wskazania na detekcję ciśnieniową. Izba zgadza się z zamawiającym, iż w tym zakresie doszło do zmiany treści oferty. Podkreślenia wymaga, że odwołujący w treści odwołania nie wyjaśnił, dlaczego zmienił detekcję hybrydową na ciśnieniową, lecz jedynie zakwestionował znaczenie podmiotowego środka dowodowego. Odnosząc się do tego Izba podtrzymuje wyrażone wyżej stanowisko co do treści, jakie powinien zawierać przedmiotowy środek dowodowy.

L.p. 38. tabeli – system kontroli trzeźwości kierowcy

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że odwołujący w przedmiotowym środku dowodowym nie wykazał, że przedmiot zamówienia spełnia następujące parametry opisane w załączniku nr 9 do SWZ:

- uniemożliwienie próby oszukania alkomatu poprzez podanie powietrza ze źródeł zewnętrznych, np. z pompki, balonu lub sprężonego powietrza z pojemnika,

- informacji o stanie blokady w sposób, aby kierowca bez włączenia stacyjki był informowany o konieczności lub braku konieczności wykonania testu,

- zarządzania elektronicznego,

- informacji o rejestracji: włączenie i wyłączenie zasilania autobusu, daty i godziny wykonania poszczególnych testów i ich wyników (jest zaoferowany czas, ale to nie jest równoznaczne z podaniem daty i godziny),

- próby odłączenia zasilania lub obejścia systemu,

- funkcjonalności w zakresie sytuacji awaryjnych.

Ponadto odwołujący nie oświadczył, że alkomat będzie spełniać normy oraz posiadać aktualny dokument potwierdzający kalibrację zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 8 lipca 2016 r. w sprawie wymagań funkcjonalnych i wymogów technicznych blokady alkoholowej oraz wzoru dokumentu potwierdzającego kalibrację blokady alkoholowej (Dz. U. z 2016r poz. 1072).

Odwołujący w uzasadnieniu odwołania ponownie podniósł, że *Zamawiający potraktował przedmiotowy środek dowodowy jako narzędzie służące do wskazania co jest przedmiotem oferty, a nie potwierdzenia zgodności oferowanych dostaw z wymaganiami Zamawiającego. Ponownie też, Zamawiający nie wziął pod uwagę, że oświadczenie o zgodności przedmiotu oferty z wymaganiami SWZ, również w zakresie wymagań wskazanych w tej części uzasadnienia odrzucenia oferty Odwołującego – Odwołujący zawarł już w samej ofercie. Wymagana dotyczące tego systemu są też przedmiotem homologacji i regulacji przepisów prawa powszechnie obowiązującego, przez co nie może zachodzić wątpliwość co do zgodności treści oferty z wymaganiami SWZ.*

Odnosząc się do powyższego Izba podtrzymuje stanowisko wyrażone wyżej, a odnoszące się do treści przedmiotowego środka dowodowego i znaczenia oświadczenia o zgodności treści oferty z warunkami zamówienia w sytuacji, w której konieczne było złożenie przedmiotowego środka dowodowego. Izba wskazuje ponadto, że o spełnianiu norm oraz posiadaniu aktualnego dokumentu potwierdzający kalibrację nie świadczy sam fakt, iż tego rodzaju asortyment podlega homologacji i regulacji przepisów prawa powszechnie obowiązującego. Odwołujący również i w tym zakresie winien był złożyć oświadczenie o spełnianiu tego warunku. Tym samym Izba uznała zarzut za nieuzasadniony.

L.p. 29 tabeli – urządzenie rejestrujące szereg danych o wynikach pracy autobusu i kierowcy oraz l.p. 39 tabeli - aplikacja – zintegrowany rozkład jazdy – planer podróży – sprzedaż biletów.

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że odwołujący w piśmie z dnia 12 czerwca 2025 roku, w którym złożył wyjaśnienia wobec treści przedmiotowego środka dowodowego, wskazanego w poz. 29 załącznika nr 3, złożył następujące oświadczenie: „Potwierdzamy, iż urządzenia i oprogramowanie spełniają wszystkie funkcjonalności opisane w załączniku nr 9 do SWZ – lp. 29 tabeli tj. (…)” i następnie przepisał treść załącznika nr 9 do SWZ, ale w wersji pierwotnej. Wykonawca nie uwzględnił zmiany SWZ (pismo z 03.04.2025 r.), czyli rozszerzonego przez zamawiającego

opisu przedmiotu zamówienia o następujący zakres: „Autobusy mają być wyposażone w informatyczny system analityczny pozwalający na zdalny monitoring baterii i pracy ogniwa, zapewniający dane diagnostyczne dotyczące eksploatacji baterii trakcyjnych i ogniwa, które będą przesyłane na serwery będące w dyspozycji Wykonawcy, na jego koszt, i będą okresowo analizowane przez Wykonawcę. Wykonawca zapewni Zamawiającemu i Operatorowi na bieżąco dostęp do danych oraz wniosków z analizy danych w formie uzgodnionej przez strony.”.

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że odwołujący w piśmie z dnia 12 czerwca 2025 roku, w którym złożył wyjaśnienia wobec treści przedmiotowego środka dowodowego, złożył oświadczenie: „Potwierdzamy, iż aplikacja – zintegrowany rozkład jazdy – planer podróży - sprzedaż biletów jest zgodny z opisem w załączniku nr 9 do SWZ – lp. 39 tabeli tj. (…)” i następnie przepisał treść załącznika nr 9, ale w wersji pierwotnej. Odwołujący nie uwzględnił zmiany SWZ (pismo z 11.04.2025 r.), czyli rozszerzonego przez zamawiającego opisu przedmiotu zamówienia:

„W okresie gwarancji całopojazdowej koszty administrowania aplikacją w sklepach internetowych będzie ponosił Wykonawca, którego zadaniem oprócz stworzenia i utrzymania aplikacji (w minimum dwóch sklepach internetowych, tj. GooglePlay oraz App Store), będzie również administrowanie w tych sklepach dostarczoną aplikacją.

Wykonawca przekaże wszelkie dane niezbędne do współadministrowania z Zamawiającym dostarczoną aplikacją.

W okresie gwarancji całopojazdowej Zamawiający ma prawo do dwóch modyfikacji aplikacji w ciągu każdych 12 miesięcy trwania gwarancji całopojazdowej, przy czym Zamawiający zastrzega, że modyfikacje te będą liczone od momentu odbioru i nie mogą stanowić prac, które winne być wykonane przed odbiorem przedmiotu Zamówienia.”.

Uzasadniając zarzut odwołujący nie zaprzeczył, że w treści złożonego oświadczenia nie uwzględnił zmian OPZ w zakresie pozycji 29 i 39 OPZ z dnia 3 i 11 kwietnia 2025 roku. Odwołujący w zakresie pozycji 29 podniósł natomiast, że *SWZ była przedmiotem trudnych do zliczenia, nieponumerowanych zmian i wyjaśnień, zebranych przez Zamawiającego w ponad 20 plikach tekstowych – suma tych zmian oraz treści dokumentacji postępowania opublikowanej na stronie prowadzonego postępowania. W sposób bezsprzeczny, wszystkie te wymagania są przedmiotem oświadczenia, zawartego w formularzu ofertowym, zgodnie z którym Wykonawca oferuje „wykonanie przedmiotu zamówienia zgodnie ze Specyfikacją Warunków Zamówienia (SWZ)” a ponadto oświadcza, że „się z treścią SWZ, wyjaśnień oraz jej modyfikacji i nie wnoszę do niej zastrzeżeń oraz przyjmuję warunki w niej zawarte”.*

Uzasadniając zarzut dot. pozycji 39 odwołujący stwierdził, iż: *Odwołujący oświadczył, że zrealizuje przedmiot zamówienia zgodnie z SWZ i w zakresie wymagań opisanych w wierszu 39 OPZ, oświadczył dodatkowo, że zrealizuje te wymagania poprzez wskazane przez siebie rozwiązania: „Aplikacja Mobilna - zintegrowany rozkład jazdy - Planer podróży - sprzedaż biletów firmy R&G Plus sp. z o.o. Spełnia wymagania załącznika nr 9 do SWZ lp39”. Podstawowym celem tego wymagania jest aby „zintegrować dane dot. rozkładów jazdy oraz pozycji autobusów w jednej z usług mapowania internetowego o co najmniej ogólnopolskim zasięgu”. Twierdzeniom Zamawiającego, zawartym w uzasadnieniu faktycznym odrzucenia oferty Odwołującego z powodu nie dochowania wymagań dotyczących tego obszaru OPZ należy przeciwstawić te same twierdzenia, dotyczące opisania w Załączniku nr 3 do SWZ najważniejszych parametrów technicznych – w tym wypadku nazwy oprogramowania. Również bowiem w kontekście zmian SWZ opisanych w piśmie z dnia 11.04.2025r. nie sposób mieć wątpliwość, że Wykonawca zaoferował rozwiązanie, spełniające wszystkie wymaganie SWZ, w tym również te wynikające ze zmian SWZ, opublikowanych przez Zamawiającego po wszczęciu postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.*

Wskazując na powyższe Izba stwierdza, że stanowisko odwołującego nie zasługuje na uwzględnienie. Nie sposób bowiem uznać, że odwołujący złożył ofertę zgodną z warunkami zamówienia w sytuacji, w której sam, w piśmie z dnia 12 czerwca 2025 roku, oświadczył, że oferuje przedmiot zamówienia niezgodny z OPZ w zakresie, w jakim OPZ został zmieniony pismami z dnia 3 i 11 kwietnia 2025 roku. Niezgodność ta nie może być sanowana oświadczeniem, zawartym w formularzu ofertowym, zgodnie z którym odwołujący oferuje „wykonanie przedmiotu zamówienia zgodnie ze Specyfikacją Warunków Zamówienia”. Jak to już wyżej wskazano, w sytuacji, w której o potwierdzeniu zgodności oferowanych dostaw z wymaganiami, cechami lub kryteriami określonymi w opisie przedmiotu zamówienia lub wymaganiami związanymi z realizacją zamówienia, miało przesądzać oświadczenie o zgodności treści oferty z treścią SWZ, składanie przedmiotowych środków dowodowych oraz wyjaśnień do nich należałoby uznać za zbędne. Należy założyć, że racjonalny ustawodawca, zamieszczając w ustawie P.z.p. przepisy dotyczące przedmiotowych środków dowodowych, nadał tym środkom określone znaczenie i nie przewidział, że mogą być one zastąpione innymi dokumentami składanymi w postępowaniu. Tym samym zarzuty dotyczące poz. 29 i 39 należy uznać za nieuzasadnione.

Izba uznała za nieuzasadniony zarzut naruszenia art. 255 pkt 2 w zw. z art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy P.z.p. poprzez bezpodstawne unieważnienie postępowania w sytuacji, gdy jedyna oferta odwołującego nie powinna podlegać odrzuceniu.

Zgodnie z art. 255 pkt 2 ustawy P.z.p. zamawiający unieważnia postępowanie o udzielenie zamówienia, jeżeli wszystkie złożone wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu albo oferty podlegały odrzuceniu.

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że oferta odwołującego była jedyną ofertą złożoną w postępowaniu. Zamawiający pismem z dnia 27 czerwca 2025 roku odrzucił ofertę odwołującego. Krajowa Izba Odwoławcza niniejszym wyrokiem uznała czynność odrzucenia oferty odwołującego za zasadną Tym samym zaszły okoliczności uzasadniające unieważnienie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie art. 255 pkt 2 ustawy P.z.p.

Izba uznała za nieuzasadniony zarzut naruszenia art. 233 ust. 1 zd 1. w zw. z art. 16 ustawy P.z.p. poprzez zaniechanie wyjaśnienia treści oferty, wskazującego jednoznacznie, na czym polegają powzięte przez niego wątpliwości co do treści oferty odwołującego.

Z ustaleń dokonanych w sprawie wynika, że zamawiający w piśmie z dnia 6 czerwca 2025 roku wezwał odwołującego do uzupełnienia i wyjaśnienia treści przedmiotowego środka dowodowego, wskazując zakres elementów, które w sposób istotny opisują przedmiot zamówienia. Odwołujący złożył ponownie załącznik nr 3 – przedmiotowy środek dowodowy, niemniej jednak przedłożony dokument w dalszym ciągu nie był kompletny w zakresie pozycji wskazanych wyżej. Podkreślenia wymaga, że wyjaśnienie przedmiotowego środka dowodowego, o którym mowa w art. 107 ust. 4 ustawy P.z.p., dotyczy wyłącznie dokumentu, który jest kompletny. Zamawiający nie jest natomiast uprawniony do powtórnego wezwania do uzupełnienia przedmiotowego środka dowodowego w zakresie tych samych parametrów, których wykonawca nie uzupełnił w wyniku pierwszego wezwania.

Izba uznała za nieuzasadniony zarzut naruszenia art. 255 pkt 6 w zw. z art. 457 ust. 5 ustawy P.z.p. w zw. z art. 70(5) Kodeksu cywilnego poprzez zaniechanie unieważnienia postępowania w sytuacji, gdy jest obarczone niemożliwą do usunięcia wadą uniemożliwiającą zawarcie niepodlegającej unieważnieniu umowy w sprawie zamówienia publicznego, z uwagi na niejednoznaczności w opisie przedmiotu zamówienia.

Zgodnie z art. 255 pkt 6 ustawy P.z.p. zamawiający unieważnia postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, jeżeli postępowanie obarczone jest niemożliwą do usunięcia wadą uniemożliwiającą zawarcie niepodlegającej unieważnieniu umowy w sprawie zamówienia publicznego. Przepis art. 255 pkt 6 ustawy P.z.p. ogranicza katalog podstaw do unieważnienia postępowania wyłącznie do podstaw wskazanych w treści art. 457 ust. 1 ustawy P.z.p. Ponadto, zgodnie z art. 457 ust. 5 ustawy P.z.p., przepis ust. 1 nie wyłącza możliwości żądania unieważnienia umowy na podstawie art. 70^5 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. − Kodeks cywilny.

Stosownie do art. 70^5 § 1 K.c. organizator oraz uczestnik aukcji albo przetargu może żądać unieważnienia zawartej umowy, jeżeli strona tej umowy, inny uczestnik lub osoba działająca w porozumieniu z nimi wpłynęła na wynik aukcji albo przetargu w sposób sprzeczny z prawem lub dobrymi obyczajami.

Izba nie dostrzegła, by w przedmiotowym postępowaniu zaszły przesłanki, w których mowa w art. 457 ust. 1 ustawy P.z.p. w zw. z art. 70^5 § 1 K.c. W szczególności okoliczności, o których mowa w art. art. 70^5 § 1 K.c., nie obejmują sytuacji, w której występują niejednoznaczności w opisie przedmiotu zamówienia. Odwołujący nie przedstawił żadnej argumentacji w tym zakresie. Tym samym żądanie unieważnienie postępowania na podstawie art. 255 pkt 6 ustawy P.z.p. należy uznać za nieuzasadnione.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak na wstępie.
O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 575 ustawy P.z.p., tj. stosownie do wyniku postępowania, oraz na podstawie § 8 ust. 1 i 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania z dnia 30 grudnia 2020 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 2437).

.....
.....
.....