

WYROK

z dnia 22 stycznia 2018 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Agnieszka Trojanowska
Protokolant: Edyta Paziewska

po rozpoznaniu na rozprawie w Warszawie w dniu 17 stycznia 2018r. odwołania
wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 2 stycznia 2018r. przez

wykonawcę GMV Innovating Solutions spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z

siedzibą w Warszawie, ul. Hrubieszowska 2 w postępowaniu prowadzonym przez
Zamawiającego: Miasto Opole z siedzibą w Opolu, ul. Piastowska 17

przy udziale wykonawcy S&T Poland spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z
siedzibą w Warszawie, ul. Postępu 21D zgłaszającego swoje przystąpienie w sprawie
sygn. akt KIO 26/18 po stronie odwołującego

przy udziale wykonawcy MPTechnology spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z
siedzibą w Słupsku, ul. Portowa 13B zgłaszającego swoje przystąpienie w sprawie sygn.
akt KIO 26/18 po stronie odwołującego

przy udziale wykonawcy Pixel spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w
Osielsku, ul. Jana Pawła II 28 zgłaszającego swoje przystąpienie w sprawie sygn. akt KIO
26/18 po stronie zamawiającego

orzeka:

1. Uwzględnić odwołanie i nakazać zamawiającemu zmianę opisu przedmiotu zamówienia w ogłoszeniu o zamówieniu i specyfikacji istotnych warunków zamówienia w taki sposób, że nakazuje zamawiającemu wykreślenie i konsekwentnie uwzględnienie skutków tego wykreślenia tak w ogłoszeniu o zamówieniu jak i siwz zalecanego rozwiązania opartego na integracji z systemami dziedzinowymi, zjazdowymi i autobusowymi, nakazała zamawiającemu wykreślenie podkryterium Opis Techniczny Integracji w całości i dokonanie opisu podkryterium Opis Techniczny Systemu w taki sposób, aby jednoznacznie było określone, jakie elementy i na jakim stopniu szczegółowości mają być opisane przez wykonawcę ze wskazaniem punktu OPZ, do którego dany element się odnosi, ze wskazaniem, czy do danego elementu zamawiający życzy sobie prezentacji na schemacie, czy w formule tabelarycznej i czy wymaga podanie komponentów: w tym urządzeń, oprogramowania standardowego (z półki) z nazwy i producenta i do jakiego stopnia szczegółowości, określenia czy wymagany jest jedynie producent i model/nazwa komponentu głównego, czy też wraz z konfiguracją tego komponentu np. w zakresie pamięci, procesora, pojemności dyskowej itp., Izba nakazuje także zamawiającemu wskazanie w jaki sposób będzie oceniał ofertę w tym kryterium, czy będzie wymagał, aby za każdy moduł opisu wykonawca otrzymał punktu ze skali np. 1 - 5, czy też wykonawca, w którymś module może otrzymać zero punktów, a mimo to jego ocena w całości kryterium będzie pozytywna, zamawiający powinien także wyjaśnić wykonawcom w sposób nie

budzący wątpliwości, kiedy ich oferta ulegnie odrzuceniu w przypadku błędów/braków w opisie technicznym systemu w stosunku do wymagań zamawiającego opisanych w opisie przedmiotu zamówienia,

2. w pozostałym zakresie odwołanie oddala
3. Kosztami postępowania obciąża Miasto Opole z siedzibą w Opolu, ul. Piastowska 17 i

3.1. Zalicza na poczet kosztów postępowania kwotę 15 000 zł. 00 gr (słownie:

piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę GMV Innovating Solutions spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Hrubieszowska 2 tytułem wpisu od odwołania

3.2. Zasądza od Miasta Opola z siedzibą w Opolu, ul. Piastowska 17 na rzecz GMV Innovating Solutions spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Hrubieszowska 2

kwotę 18 941 zł. 67 gr (słownie: osiemnaście tysięcy dziewięćset czterdzieści jeden złotych sześćdziesiąt siedem groszy) z tytułu poniesionych kosztów zastępstwa prawnego i kosztów dojazdu oraz uiszczonych wpisu.

Stosownie do art. 198a i 198b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2017 r., poz. 1579) na niniejszy wyrok - w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Opolu.

Przewodniczący:

Sygn. akt KIO 26/18

Uzasadnienie

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na dostawę i wdrożenie Systemu wraz z urządzeniami służącego elektronicznej obsłudze pasażerów i poszerzeniu zakresu świadczonych usług w ramach projektu „Czysta komunikacja publiczna - zwiększenie mobilności mieszkańców Aglomeracji Opolskiej oraz modernizacja infrastruktury towarzyszącej transportowi publicznemu - etap I” oraz „Bezpieczny transport w Opolu.” zostało wszczęte ogłoszeniem opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 21 grudnia 2017r. za numerem 2017/S 245-511561.

W dniu 2 stycznia 2018r. wykonawca GMV Innovating Solutions spółka z ograniczoną

odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie - zwany dalej odwołującym wniósł odwołanie na treść specyfikacji istotnych warunków zamówienia (siwz). Odwołanie zostało podpisane przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 1 lipca 2016r. udzielonego przez dwóch członków zarządu ujawnionych w KRS i upoważnionych do łącznej reprezentacji, zgodnie z załączonym odpisem. Kopia odwołania została przekazana zamawiającemu w dniu 2 stycznia 2018r.

Odwołujący wniósł odwołanie wobec:

1. treść Uwag dla wykonawców w Części I siwz - Opis Przedmiotu Zamówienia:

„ W związku z trwającym procesem wymiany taboru w ramach projektu „ Czysta komunikacja publiczna... ” oraz faktem wyłonienia dostawcy pierwszej partii autobusów, którym jest firma MAN Bus A Truck Polska sp. z o. o., wykonawca obowiązany jest do wykonania montażu Modułów Pokładowych Systemu w sposób nienaruszający gwarancji dla przedmiotowych autobusów, przy uwzględnieniu następujących wymogów:

- a. montowane urządzenia muszą posiadać dokumentację techniczną oraz certyfikaty CE,
- b. stelaż biletomatu i sposób jego montażu musi być zgodny z wytycznymi MAN TruckA Bus sp. z o. o. (zaleca się zakupienie stelaża w sieci serwisowej MAN),
- c. montaż instalacji w pierwszym pojeździe musi się odbyć pod nadzorem technika MAN

Bus A Truck Polska sp. z o. o. Koszty asysty technicznej (dojazdu i pracy technika) pokrywa wykonawca,

d. odbiór pierwszego montażu Modułów Pokładowych Systemu będzie zrealizowany przez przedstawiciela MAN TruckA Bus Sp. z o. o., co potwierdzone będzie protokołem wraz z wytycznymi instalacji Modułów Pokładowych Systemu.

Wykonawca winien w sprawie asysty technicznej skontaktować się z MAN Bus A Truck Polska sp. z o. o., ul. Poznańska 4a, Sady, 62-080 Tarnowo Podgórne; Pan R.K. (e-mail: R.K.@man.eu). W przypadku zakupu autobusów w kolejnych postępowaniach zamawiający zawrze w dokumentach przetargowych odpowiednie zapisy, które zapewnią odpowiednie wyposażenie (stelaże, wyprowadzenia instalacji elektrycznej i teleinformatycznej, szyny CAN, etc.) umożliwiające podłączenie i montaż Modułów Pokładowych Systemu bez utraty gwarancji. ”

2. treść pkt 4. w Części II siwz - Oferta Przetargowa Terminy Realizacji, co odpowiada treści pkt II.2.4) Ogłoszenia o zamówieniu,

3. treść pkt 1. IV w Części II siwz - Oferta Przetargowa Kryterium ocena techniczno-eksploatacyjna Podkryterium obudowa kasowników,

4. treść pkt 5a) i b) w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Wykaz oświadczeń lub dokumentów składanych przez wykonawcę wraz z ofertą, co odpowiada treści pkt III.1.1) pkt 5

a) i b) Ogłoszenia o zamówieniu,

5. treść pkt 1.4. Opisu kryteriów wyboru Oferty w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Ocena techniczno - eksploatacyjna,

6. treść pkt 1. IV Opisu kryteriów wyboru Oferty w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Kryterium ocena techniczno-eksploatacyjna Podkryterium obudowa kasowników,

7. treść pkt 4. IV Opisu kryteriów wyboru Oferty w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Kryterium ocena techniczno-eksploatacyjna Podkryterium koncepcja techniczna Systemu,

8. treść pkt 5. IV Opisu kryteriów wyboru Oferty w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Kryterium ocena techniczno-eksploatacyjna Podkryterium kompatybilność z systemami pokładowymi i zajezdniowymi,

9. treść pkt II.1.16 Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Wymagania Ogólne,

10. treść pkt II.2.7 Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Wymagania stawiane wykonawcy,

11. treść pkt II.3.1.1 a) Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Łączność pomiędzy elementami Systemu. Informacje Ogólne,

12. treść pkt II.4.12 Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Wymiana danych pomiędzy elementami Systemu, Systemami Dziedzicznymi i Systemami Zajezdniowymi, w zakresie:

„Dlatego w ww. przypadkach wykonawca zapewni wykonywanie funkcji Systemów Zajezdniowych, wymienionych w pkt 11.8.2 OPZ (tabela SYSTEMY ZAJEZDNIOWE), w inny sposób np. poprzez dostarczenie oprogramowania o równoważnej funkcjonalności i zbliżonym stopniu wymaganej pracochłonności dla personelu Operatora oraz zagwarantuje ergonomiczną i komfortową obsługę Pokładowych Systemów Autobusowych, a także raportowania danych eksploatacyjnych autobusów. wykonawca musi również zagwarantować stałe przesyłanie do Systemu niezbędnych danych, w szczególności w zakresie danych eksploatacyjnych autobusów i ich lokalizacji. wykonawca musi zapewnić w szczególności funkcjonalności automatycznego przesyłania danych niezbędnych do właściwego frakcjonowania Pokładowych Systemów Autobusów, Podsystemu DIP, Podsystemu RJ, Podsystemu e-bilet, w tym Modułów Pokładowych Systemu oraz pozyskiwania danych eksploatacyjnych z wszystkich autobusów wyposażonych w Autokomputer, jak i ich raportowanie w zakresie funkcjonalnym (np. do programu PDA). ”

13. treść pkt II.8.2. Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Zasoby zamawiającego,

14. treść pkt II.8.4. Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu

Zamówienia, Zasoby zamawiającego, w zakresie programu KF3000 przedsiębiorstwa R&G PLUS Sp. z o.o.

15. treść pkt IV.6.3.2.2.1.9a) Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Podstawowe wymagania techniczne Kasownika dwufunkcyjnego, Odwołujący zarzucił zamawiającemu:

1. naruszenie przepisów art. 29 ust. 1 i 2 ustawy w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy w zw. z art. 36 ust. 1 pkt. 3 w zw. z art. 41 pkt. 4 ustawy, poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny i niewyczerpujący, bez uwzględnienia wszystkich wymagań oraz okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty, uniemożliwiający odwołującemu złożenie oferty i ubieganie się o udzielenie zamówienia, a także w sposób naruszający zasady zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, jak również nakładający na wykonawców obowiązek spełnienia świadczenia, które jest niemożliwe do spełnienia, poprzez:

- a) ustanowienie wymogu współpracy (integracji) dostarczanych urządzeń przez wykonawców z posiadaną infrastrukturą zamawiającego, pomimo braku zdefiniowania parametrów technicznych urządzeń oraz brak przekazania przez zamawiającego tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych pozwalających na wymianę danych informatycznych pomiędzy dostarczającymi urządzeniami wykonawcy, a istniejącą infrastrukturą zamawiającego, co uniemożliwia sporządzenie oferty i realizację zamówienia,
- b) brak ustanowienia możliwości dostarczenia przez wykonawcę nowego, równoważnego oprogramowania oraz urządzeń (infrastruktury), które spełniałoby wymagania zamawiającego, a w konsekwencji uzależnienie udziału w postępowaniu od uzyskania zgody producenta i dostawcy obecnego oprogramowania na jego wykorzystanie, a co sprawia, iż wobec takiego sformułowania wymagań, preferowany jest producent i dostawca obecnego oprogramowania oraz urządzeń jako podmiot, który ma uzyskać przedmiotowe zamówienie publiczne,
- c) ustanowienie wymogu współpracy (integracji) dostarczanych urządzeń przez wykonawców z posiadaną infrastrukturą zamawiającego, pomimo braku zdefiniowania parametrów technicznych urządzeń oraz brak przekazania przez zamawiającego tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych pozwalających na wymianę danych informatycznych pomiędzy dostarczającymi urządzeniami wykonawcy, a istniejącą infrastrukturą zamawiającego, co prowadzi do konieczności uzyskania przez wykonawców zgody producenta i dostawcy obecnego oprogramowania na jego wykorzystanie, w tym implementowanie i konfigurację z istniejącym systemem, co powoduje, iż przedsiębiorstwo PIXEL Sp. z o.o. nie będzie zainteresowane nieodpłatnym udostępnieniem dostępu do danych lub w ogóle ich udostępnieniem, co w konsekwencji sprawia, że wykonanie zamówienia publicznego jest niemożliwe do objęcia normalnym ryzykiem kontraktowym, które to ryzyko jest niemożliwe do oszacowania, co w konsekwencji uniemożliwia przygotowanie należytej wyceny oferty,
- d) ustanowienie wymogu współpracy dostarczonego systemu ze wszystkimi urządzeniami zamawiającego mimo braku przedstawienia przez zamawiającego specyfikacji technicznej i funkcjonalnej użytkowanych urządzeń, oraz udostępnienia protokołów komunikacyjnych do wymiany danych oraz kodów źródłowych oprogramowania, co uniemożliwia wykonawcy, przed rozpoczęciem testów z urządzeniami, weryfikację ewentualnego oddziaływania oprogramowania i urządzeń na urządzenia eksploatowane przez zamawiającego, co z kolei uniemożliwia realizację zamówienia i przygotowanie oferty odpowiadającej wymaganiom zamawiającego,
- e) ustanowienie wymogu dostarczenia przez wykonawców szczegółowej dokumentacji w postaci Opisu Technicznego Systemu oraz Opisu Technicznego Instalacji, która ma określać proponowane przez wykonawców rozwiązania, podczas, gdy zamawiający nie udostępnił tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych do wymiany danych, a w konsekwencji nie jest możliwym sporządzenie owej dokumentacji przez wykonawcę niebędącego producentem oraz dostawcą obecnego oprogramowania, a brak dostarczenia przez wykonawcę opisu proponowanych rozwiązań w konsekwencji powoduje odrzucenie oferty przez zamawiającego,
- f) ustanowienie wymogu, aby autokomputer dostarczony przez wykonawcę umożliwiał synchronizację urządzeń innych dostawców, które nie są objęte niniejszym postępowaniem, co bez znajomości specyfikacji technicznej i funkcjonalnej oraz tzw. protokołów komunikacyjnych producenta urządzeń, uniemożliwia realizację zamówienia i przygotowanie oferty odpowiadającej wymaganiom zamawiającego, powodując tym samym, że przedsiębiorstwa PIXEL Sp. z o.o. oraz R&G Sp. z o.o. z siedzibą w Mielcu, które są właścicielami użytkowanego przez zamawiającego oprogramowania oraz urządzeń, z uwagi na posiadanie pełnej wiedzy technicznej w przedmiocie specyfikacji technicznej i

funkcjonalnej użytkowanych urządzeń, będą w stanie przedstawić ofertę indywidualnie spełniającą wyznaczone przez zamawiającego warunki, z uwagi na zastosowanie wymagań, które preferują określonego wykonawcę, przez co złożyć korzystniejszą ofertę zarówno pod względem ceny realizacji zamówienia, mając na uwadze ustanowione w postępowaniu kryteria oceny,

2. naruszenie art. 36 ust. 1 pkt 13 ustawy oraz art. 41 pkt. 9 ustawy w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy poprzez wskazanie kryterium Oceny techniczno-eksploatacyjnej w sposób nieadekwatny do przedmiotu zamówienia, uniemożliwiający wybór najkorzystniejszej oferty, naruszający zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania uczestników postępowania, poprzez:

a) wskazanie jako kryterium oceny ofert obudowę kasowników, preferując jednocześnie metal jako materiał obudowy kasowników, podczas, gdy obudowa kasowników wykonana z innych materiałów może zapewnić taką samą, a nawet lepszą jakość i wytrzymałość, a co powoduje również, iż jedynie przedsiębiorstwo R&G Sp. z o.o. może spełnić przedmiotowe kryterium i złożyć ofertę indywidualnie spełniającą wyznaczone przez zamawiającego warunki, gdyż jest jedynym przedsiębiorstwem na polskim rynku produkującym kasowniki w metalowej obudowie,

b) wskazanie jako kryterium oceny ofert koncepcji technicznej systemu i uzależnienie punktacji przyznawanej podczas oceny ofert od dostarczenia szczegółowej dokumentacji w postaci Opisu Technicznego Systemu, który ma określać proponowane przez wykonawców rozwiązania, podczas, gdy zamawiający nie udostępnił tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych do wymiany danych, a w konsekwencji nie jest możliwym sporządzenie owej dokumentacji przez wykonawcę niebędącego producentem oraz dostawcą obecnego oprogramowania, co powoduje, iż wykonawca nie jest w stanie spełnić owego kryterium,

c) wskazanie jako kryterium oceny ofert kompatybilności z systemami pokładowymi i zajezdniowymi i uzależnienie punktacji przyznawanej podczas oceny ofert od dostarczenia szczegółowej dokumentacji w postaci Opisu Technicznego Instalacji, który ma określać proponowane przez wykonawców rozwiązania, podczas, gdy zamawiający nie udostępnił tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych do wymiany danych, a w konsekwencji nie jest możliwym sporządzenie owej dokumentacji przez wykonawcę niebędącego producentem oraz dostawcą obecnego oprogramowania, co powoduje, iż wykonawca nie jest w stanie spełnić owego kryterium,

3. naruszenie przepisów art. 7 ustawy w zw. z art. 14 ustawy i art. 139 ust. 1 ustawy oraz art. 29 ust. 1 ustawy w zw. z art. 353(1) k.c. w zw. z art. 36 ust. 1 pkt. 16 ustawy, przez ukształtowanie warunków umowy żądając spełnienia przez wykonawców świadczenia niemożliwego.

Odwołujący wniosk o:

1. nakazanie zamawiającemu równego traktowania wszystkich podmiotów ubiegających się o udzielenie zamówienia w przedmiotowym postępowaniu w sposób umożliwiający zachowanie zasad uczciwej konkurencji,

2. nakazanie zamawiającemu opisanie przedmiotu zamówienia, w sposób który będzie jednoznaczny i wyczerpujący i nie będzie utrudniał uczciwej konkurencji oraz będzie umożliwiał złożenie oferty, tj. w sposób opisany w uzasadnieniu zarzutów zawartych w niniejszym odwołaniu, w tym w szczególności poprzez zapewnienie przez zamawiającego przekazania potencjalnym wykonawcom najpóźniej na 15 dni przed dniem składania ofert protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych, które pozwoliłyby wykonawcom na integrację z istniejącymi urządzeniami u zamawiającego przy zapewnieniu pełnej funkcjonalności tych urządzeń, w tym zapewnienia przekazania przez zamawiającego wykonawcom zgody producenta i dostawcy obecnego oprogramowania na jego wykorzystanie, a także przedstawienia przez zamawiającego potencjalnym wykonawcom kompletnej listy urządzeń oraz specyfikacji technicznej i funkcjonalnej urządzeń, w celu przeprowadzenia wymaganej integracji z urządzeniami zamawiającego, a w konsekwencji nakazanie zamawiającemu dokonania odpowiedniej modyfikacji treści siwz oraz Ogłoszenia o zamówieniu, tym samym odwołujący się wniosk o nakazanie zamawiającemu wprowadzenia zmian w treści siwz w następującym zakresie:

a. Uwag dla wykonawców w Części I siwz - Opis Przedmiotu Zamówienia, w

ten sposób, że zamawiający zapewni samodzielnie odsprzedaż wykonawcom stelażu biletomatów oraz usunie fragment postanowienia w zakresie zalecenia wykonawcy zakupu stelażu sieci serwisowej MAN, jak również pokrywania przez wykonawcę kosztów asysty technicznej,

b. pkt 4. w Części II siwz - Oferta Przetargowa Terminy Realizacji w ten sposób, że zamawiający dokona wykreślenia treści:

„ Termin do dnia 30.11.2019 r. na wykonanie usług rozwoju i przeniesienie części urządzeń instalowanych w autobusach (m.in. sterowników e-bilet, kasowników, biletomatów mobilnych), dostarczonych w etapie V, i zainstalowania ich oraz wdrożenia w Systemie w kolejno dostarczanych nie więcej niż 33 fabrycznie nowych autobusach zamawiającego. ”

c. pkt 5a) i b) w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Wykaz oświadczeń lub dokumentów składanych przez wykonawcę wraz z ofertą, w ten sposób, że zamawiający zmieni wymagania w zakresie elementów, które ma zawierać dokumentacja Opisu Technicznego Systemu oraz Opisu Systemu Instalacji w ten sposób, iż treść przedmiotowych punktów winna otrzymać następujące brzmienie (w treści poniższych punktów zaznaczono żądane przez odwołującego wykreślenia niedozwolonych postanowień):

Opis Techniczny Systemu musi zawierać następujących 5 elementów:

1. Koncepcję Systemu Centralnego

- a) Technologia wykonania Systemu Centralnego.
- b) Rozwiązanie serwerowe -- koncepcja rozwiązania, zastosowany sprzęt i urządzenia.
- c) Koncepcja wymiany danych pomiędzy Systemem Centralnym, Urządzeniami, pojazdami oraz Lokalizacjami Zdalnymi (wraz z przykładami graficznymi).
- d) Koncepcja sieci łączącej System Centralny, Urządzenia, pojazdy oraz Lokalizacje Zdalne (wraz z przykładami graficznymi).
- e) System backupu.

W ramach tego rozdziału wykonawca opisze w jaki sposób zostanie wykonane rozwiązanie serwerowe (serwerownia), wskazując technologie wykonania oraz zasady funkcjonowania zapewniające zarówno wymaganą wydajność, jak i bezpieczeństwo, w szczególności podział na serwery i ich zadania. Przygotuje opis technologii, koncepcję wykonania rozwiązania ze wskazaniem Urządzeń i Oprogramowania, które zostaną nim zastosowane, ich roli i funkcji

(w szczególności serwerów i Urządzeń), w tym ewentualnego zastosowania technologii

wirtualizacyjnych (m.in. podział na serwery wirtualne i ich zadania). Wskazane zostaną zastosowane środki gwarantujące ciągłość i stabilność pracy Systemu (dostępność) oraz mechanizmy utrzymania wysokiej dostępności (HA) dla Urządzeń i Oprogramowania. Przedstawione zostaną czasy niedostępności rozwiązania ze względu na wymagania utrzymania i konserwacji Systemu Centralnego. Wykonawca przedstawi również planowany zapas wydajności Systemu Centralnego i we wszystkich aspektach tj. moc obliczeniowa,

wydajność systemu dyskowego, wydajność rozwiązań sieciowych i pojemności dyskowej.

Przedstawiona zostanie również koncepcja centralnego węzła sieci i węzłów w głównych lokalizacjach (Serwerownia, POK, siedziba Operatora, siedziba zamawiającego) oraz Lokalizacjach Zdalnych tj. POS-y, biletomaty, Moduły Pokładowe Systemu, tablice DIP, urządzenia kontrolerskie) ujmując Urządzenia, Oprogramowanie i koncepcję funkcjonowania węzła sieciowego. wykonawca opisze zastosowane rozwiązanie backupowe (Urządzenia, Oprogramowanie) oraz sugerowaną strategię backupu dla Systemu, zapewniającą bezpieczeństwo danych dla poszczególnych podsystemów lub modułów i możliwość odtworzenia danych do wybranego momentu czasowego w przypadku Awarii.

2. Koncepcję techniczną Podsystemów

- a) Technologia wykonania Podsystemów.
- b) Integracja Podsystemów. Modułów itp., w ramach Systemu wraz z przepływami danych.
- c) Integracji Systemu z systemami dziedzicznymi (FK-Kadry Place, itp.) wraz z przepływami danych.
- d) Opis zastosowanych proponowanych Urządzeń i Oprogramowania.

e) Karta e-biletu.

f) Uprawnienia do Systemu.

W ramach tego rozdziału wykonawca zaprezentuje technologię wykonania Podsystemów i modułów Systemu, ich wpływ na bezpieczeństwo, wydajność i stabilność pracy z uwzględnieniem rozwiązań softwarowych dotyczących pracy Podsystemów i Modułów, w sieci rozległej i przemieszczających się lokalizacjach (np. autobusy, urządzenia kontrolerskie) oraz koncepcję wymiany danych, spełniającą wymagania zamawiającego w zakresie wymiany danych poza zajezdnią i offline na terenie zajezdni, a także w przypadku utraty łączności elementów zainstalowanych w Lokalizacjach Zdalnych z Systemem Centralnym, jak również opis mechanizmów pracy offline i późniejszej synchronizacji dla systemów zdalnych. Zaprezentowana zostanie również integracja Podsystemów i modułów Systemu uwzględniająca wymagania zamawiającego, że dane w Systemie powinny być

wprowadzono — raz — a wymiana danych — pomiędzy — Podsystemami — mus — się odbywać automatycznie, bez konieczności ingerencji operatora i w zakresie wszystkich niezbędnych danych potrzebnych Podsystemom, Modułami Pokładowymi Systemu, itd. Z uwagi na fakt, iż — zamawiający — zakłada — wymianę — danych — j — wykorzystanie — danych — z — systemów dziedzicznych Operatora, tak aby nie było konieczne ręczne przenoszenie danych oraz zasilanie zwrotne systemów dziedzicznych Operatora wszystkimi niezbędnymi danymi (np. księgowymi, kadrowo-płacowymi, eksploatacyjnymi, rozliczenia paliw, itp.), wykonawca przedstawi koncepcje wymiany danych z systemami dziedzicznymi wraz ze wskazaniem

schematów wymiany danych i zakresami wymiany danych. Wykonawca wyspecyfikuje również Urządzenia i Oprogramowanie wykorzystane do budowy Podsystemów i sposób ich udostępnienia na Stanowiskach do obsługi Systemu i Urządzeniach. Opis zawierać będzie również koncepcję funkcjonowania karty e-biletu, mapy karty oraz jej zabezpieczeń fizycznych, technologicznych i elektronicznych, jak i zabezpieczenia Systemu przed kopiowaniem kart e-bilet, niewłaściwym wykorzystaniem kart lub wykorzystaniem kart nieautoryzowanych w Systemie. W ramach opisu przedstawiony zostanie sposób nadawania uprawnień do poszczególnych funkcjonalności danych Systemu, sposób wsparcia administratora w przyznawaniu, modyfikowaniu lub odbieraniu uprawnień użytkownikom Systemu i jego funkcjonalności.

3. Monitorowanie Systemu

a) Wykrywanie, monitorowanie Awarii Systemu.

b) Program do zgłaszania i usuwania Awarii („bug trucker”).

c) Badanie i raportowanie wydajności i dostępności Systemu.

Wykonawca zaprezentuje sposób monitorowania poprawności działania Systemu oraz metody zarządzania Systemem (w tym m.in. aktualizacji, konfiguracji, itp. poszczególnych jego elementów: Podsystemów, Modułów, Urządzeń, itp.) wraz z wskazaniem narzędzi do tego przeznaczonych. Monitorowanie poprawności działania obejmie zarówno System

Centralny i Serwerownię, jak i Moduły Pokładowe Systemu, lokalizacje zdalne (w szczególności POS), Urządzenia, funkcjonowanie Podsystemów i modułów Systemu (ze szczególnym uwzględnieniem POP). Elementem szczególnie istotnym opisu jest monitorowanie Systemu Centralnego i Serwerowni, ze względu na fakt, że będzie ona zlokalizowana poza siedzibą Operatora i zamawiającego. Przedstawiona zostanie również koncepcja zgłaszania Awarii do wykonawcy oraz możliwości monitorowania stanu ich realizacji i zgodności z wymaganiami dotyczącymi serwisu, możliwości generowania statystyk występowania Awarii, w podziale na ich rodzaje, zakres i typy. Wykonawca poda sposób i algorytm, w jaki będzie monitorował i raportował dostępność oraz wydajność Systemu, w wymaganych przez zamawiającego, okresach miesięcznych. Raportowanie dostępności powinno się odnosić do deklarowanych w ofercie wartości.

4. Koncepcja systemu raportowania

a) Opis zastosowanego narzędzia do raportowania.

b) Sposób realizacji systemu raportowania dla Systemu Centralnego i Podsystemów.

- c) Możliwość tworzenia własnych raportów, zestawień, statystyk itp., elementy wspierające użytkowników w ich tworzeniu.

Rozdział zawierać będzie opis systemu i narzędzi do raportowania z uwzględnieniem: możliwości wykonywania i tworzenia raportów, przenoszenia ich do innych aplikacji, wykorzystywania raportów do pozyskiwania danych, wsparcie dla automatycznego wykonywania raportów zestawień i statystyk (okresowo, jednorazowo na wskazany czas/datę, itp.), możliwości tworzenia własnych raportów, zestawień czy statystyk przez użytkowników oraz rozwiązania wspierające administratora w przygotowaniu, system uprawnień i do raportów i ich wykonywania przez użytkowników.

5. Licencje

- a) Opis proponowanego sposobu licencjonowania Systemu, Podsystemów, Modułów, Urządzeń i Oprogramowania.

- b) Możliwość przenoszenia licencji pomiędzy zamawiającym i Operatorem.

Rozdział zawierać będzie ogólne zasady i przyjęty sposób licencjonowania Systemu, zarówno Oprogramowania Standardowego, Dedykowanego jak i Oprogramowania RJ, odnośnie do przedstawionych preferencji przez zamawiającego, możliwości przenoszenia licencji pomiędzy zamawiającym i Operatorem, możliwości przenoszenia licencji pomiędzy Urządzeniami, zasady rozszerzania licencji. Opis ma pozwolić na zweryfikowanie dostarczonego zestawienia Oprogramowania w zakresie zgodności z wymaganiami OPZ. Wymagania dotyczące sposobu wykonania Opisu Technicznego Systemu:

- Poszczególne punkty (1 do 5) wymienione powyżej stanowią będą rozdziały Opisu Technicznego.
- Wymagania wykazane w każdym z punktów stanowią będą podrozdziały każdego z rozdziałów zgodnie z ww. kolejnością.
- Zwięzłość opisu, przedstawienie informacji w formie tabelarycznej.
- Zawarcie istotnych informacji pozwalających zamawiającemu potwierdzić możliwość realizacji - wykonania Systemu przez wykonawcę.

~~Każdy z opisów musi mieć odniesienia do (wskazanie rozdziału i punktów)~~

~~wymagania z OPZ, które jest wypełniane.~~

- Koncepcja musi wskazywać rozwiązania gwarantujące wydajność i bezpieczeństwo proponowanego rozwiązania.

Dla przepływów danych oraz rozwiązań złożonych z wielu urządzeń wymagane są schematy graficzne.

- zamawiający nie dopuszcza załączania wprost manuali lub instrukcji, ani ich fragmentów.

d. pkt 1.4. Opisu kryteriów wyboru Oferty w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Ocena techniczno - eksploatacyjna, w ten sposób, że zamawiający dokona usunięcia kryterium oceny ofert w postaci tego kryterium jako preferującego rozwiązania stosowane przez dotychczasowego wykonawcę systemu lub w przypadku nieuwzględnienia przedmiotowego żądania dokonanie zmian zgodnie z punktami e), f), i g) poniżej,

e. pkt 1. IV Opisu kryteriów wyboru Oferty w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Kryterium ocena techniczno-eksploatacyjna Podkryterium obudowa kasowników, w ten sposób, że zamawiający dokona usunięcia kryterium oceny ofert w postaci obudowy kasowników,

f. pkt 4. IV Opisu kryteriów wyboru Oferty w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Kryterium ocena techniczno-eksploatacyjna Podkryterium koncepcja techniczna Systemu, przez zmianę postanowienia w ten sposób, że zamawiający określi dokładnie dane, które mają zostać zawarte w dokumencie Koncepcji technicznej Podsystemów, określi rodzaje podsystemów oraz usunie wymóg opisanie przez wykonawcę opisu zastosowanych urządzeń oraz oprogramowania, jak również usunie postanowienie: „Złożenie Opisu Technicznego Systemu, nie spełniającego wymagań określonych w OPZ będzie skutkować odrzuceniem oferty wykonawcy jako niezgodnej z treścią siwz na podstawie art. 89 ust. 1 pkt. 2 Prawa.”

g. pkt 5. IV Opisu kryteriów wyboru Oferty w Części III siwz - Instrukcji dla wykonawców Kryterium ocena techniczno-eksploatacyjna Podkryterium kompatybilność z systemami

pokładowymi i zajezdniowymi, przez zmianę postanowienia w ten sposób, że zamawiający nie będzie wymagał od wykonawcy wymiany danych i kompatybilności Modułów Pokładowych Systemu z Systemami Pokładowymi Autobusów i Zajezdniowymi oraz umożliwi wykonawcy dostarczenie równoważnego oprogramowania oraz urządzeń, a także w ten sposób, że zamawiający wykaże wszelkie informacje oraz dane niezbędne do przeprowadzenia integracji pokładowej oraz usunie wymóg opisanego przez wykonawcę opisu zastosowanych urządzeń oraz oprogramowania,

h. pkt II.1.16 Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Wymagania Ogólne, w ten sposób, że zamawiający określi termin zatwierdzenia przez zamawiającego projektu Systemu oraz projektów interfejsów użytkowników,

i. pkt II.2.7 Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Wymagania stawiane wykonawcy, przez wykreślenie ppkt. w całości.

j. pkt II.3.1.1 a) Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Łączność pomiędzy elementami Systemu. Informacje Ogólne, przez wykreślenie tego postanowienia,

k. pkt II.4.12 Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Wymiana danych pomiędzy elementami Systemu, Systemami Dziedzicznymi i Systemami Zajezdniowymi, w ten sposób, że zamawiający dopuści możliwość dostarczenia odrębnego, równoważnego oprogramowania, które nie będzie musiało spełniać wymogu kompatybilności,

l. pkt II.8.2. Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Zasoby zamawiającego, przez usunięcie postanowienia,

m. pkt II.8.4. Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Zasoby zamawiającego, w zakresie pierwszego wiersza w tabeli dotyczącego programu KF3000 przedsiębiorstwa R&G PLUS Sp. z o.o., przez usunięcie postanowienia,

n. pkt IV.6.3.2.2.1.9a) Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Podstawowe wymagania techniczne Kasownika dwufunkcyjnego, przez usunięcie wymaganego maksymalnego wymiaru kasownika.

Jak również o nakazanie zamawiającemu wprowadzenia zmian w treści Ogłoszenia o zamówieniu w następującym zakresie:

a. pkt II.2.4) Ogłoszenia o zamówieniu, w ten sposób, że zamawiający dokona wykreślenia treści:

„Termin do dnia 30.11.2019 r. na wykonanie usług rozwoju i przeniesienie części urządzeń instalowanych w autobusach (m.in. sterowników e-bilet, kasowników, biletomatów mobilnych), dostarczonych w etapie V, i zainstalowania ich oraz wdrożenia w Systemie w kolejno dostarczanych nie więcej niż 33 fabrycznie nowych autobusach zamawiającego. ”

b. pkt III.1.1) pkt 5 a) i b) Ogłoszenia o zamówieniu, w ten sposób, że zamawiający zmieni wymagania w zakresie elementów, które ma zawierać dokumentacja Opisu Technicznego Systemu oraz Opisu Systemu Instalacji.

Odwolujący wskazał, że jako wykonawcy ubiegającemu się o udzielenie zamówienia, przysługuje prawo do wniesienia odwołania zgodnie z dyspozycją przepisu art. 179 ust. 1 ustawy. Interes odwołującego wyraża się tym, że w razie braku wprowadzenia wnioskowanych zmian, a co za tym idzie utrzymania zapisów, które w ocenie odwołującego

są sprzeczne z przepisami ustawy, odwołujący może zostać pozbawiony możliwości złożenia prawidłowej, niepodlegającej odrzuceniu oferty, a co za tym idzie możliwości uzyskania zamówienia publicznego, jak również zawarcia niepodlegającej unieważnieniu umowy w przedmiocie zamówienia publicznego na warunkach, które umożliwiają jej wykonanie. Odwołujący podniósł, że bezwzględnym obowiązkiem zamawiającego jest opisanie przedmiotu zamówienia tak, aby umożliwiał on złożenie ofert porównywalnych, zawierających urządzenia spełniające identyczne wymagania techniczne i jakościowe.

W ocenie odwołującego, w przedmiotowej sprawie zamawiający nie zrealizował swego podstawowego, opisanego powyżej obowiązku w zakresie przygotowania postępowania przetargowego. Doszło bowiem do naruszenia zarówno art. 29 ust. 1 i 2 ustawy, jak i art. 7 ustawy, gdyż zamawiający dopuścił się opisanie przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny, nie uwzględniając wszystkich wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty. Co więcej dokonał opisu przedmiotu zamówienia w sposób, który rażąco narusza zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Zamawiający w treści siwz nie wskazał informacji w zakresie protokołu komunikacyjnego ani

pozostalej dokumentacji niezbędnej wykonawcom, która umożliwi w sposób należyty współpracę (integrację) dostarczanych urządzeń przez wykonawców z posiadaną infrastrukturą zamawiającego. Brak zdefiniowania parametrów technicznych urządzeń oraz brak przekazania przez zamawiającego tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych pozwalających na wymianę danych informatycznych pomiędzy dostarczającymi urządzeniami wykonawcy, a istniejącą infrastrukturą zamawiającego, uniemożliwia w istocie sporządzenie oferty i realizację zamówienia. Odwołujący podkreślił, iż dopiero udostępnienie przez zamawiającego protokołu komunikacyjnego oferentom oraz pozostałej dokumentacji technicznej, najpóźniej na 15 dni przed terminem składania ofert, umożliwi wykonawcom realizację przedmiotu zamówienia. Brak uwzględnienia przez zamawiającego informacji w zakresie przekazania dokumentacji przerzuca na wykonawców obowiązek dokonania integracji bez przekazania danych technicznych dotyczących urządzeń zamontowanych u zamawiającego, jak i danych do integracji z systemem zamawiającego. Nie ujawnienie danych technicznych warunkujących możliwość dokonania integracji w rezultacie oznacza nałożenie na wykonawcę wyłonionego w przetargu samodzielnego uzyskania wszelkich informacji, danych i zezwoleń niezbędnych do zapewnienia kompatybilności oraz integracji z systemem zamontowanym w pojazdach zamawiającego oraz zapewnienia sobie współpracy z podmiotami, którym przysługują prawa autorskie do oprogramowania, z którego aktualnie korzysta zamawiający. Zamawiający nie zapewnił jednakże, że dane techniczne w ogóle zostaną udostępnione przez dostawcę systemu informacji pasażerskiej. W ocenie odwołującego zamawiający powinien zobowiązać się do uzyskania wszelkiego rodzaju niezbędnego oprogramowania (niezbędnych protokołów komunikacyjnych i kodów źródłowych) oraz zgód i zezwoleń niezbędnych do wykonania przedmiotu zamówienia i nie obarczać ryzykiem ich nieuzyskania wykonawców. Wykonawca jest w rezultacie zdany na dobrą wolę dotychczasowego dostawcy systemu, który może podyktować zróżnicowane warunki współpracy w zależności od danego wykonawcy, a co bardziej prawdopodobne nie udostępnić tych danych w ogóle, co umożliwi temu wykonawcy złożenie jedynej oferty w przedmiotowym postępowaniu.

W związku z powyższym zamawiający powinien dokonać modyfikacji Uwag dla wykonawców w Części I siwz - Opis Przedmiotu Zamówienia w ten sposób, że zamawiający powinien we własnym zakresie dopełnić obowiązku zakupu niezbędnych stelaży biletomatów, a także wykupienia usług związanych z nadzorem przy montażu urządzeń (pkt b, c oraz d). W ocenie odwołującego się nie może dochodzić do sytuacji, w których podmiot trzeci jest uprawniony do dyktowania różnych cen podmiotom zainteresowanym uzyskaniem zamówienia publicznego. Jest bowiem powszechną praktyką, iż poszczególni producenci autobusów współpracują z niektórymi wykonawcami systemów informacji pasażerskiej, a tym samym wykonawcy ci będą znajdować się w pozycji uprzywilejowanej do pozostałych wykonawców, co tym samym naruszać będzie zasadę równego traktowania wykonawców. Dodatkowo MAN Truck & Bus Sp. z o. o. wiedząc, że wykonawca przedmiotu zamówienia będzie zobowiązany do korzystania z jego usług może zaoferować niekonkurencyjne stawki wynagrodzenia za swoją usługę stawiając wykonawcę w sytuacji bez wyjścia. Złożenie oferty do udziału w postępowaniu przez wykonawcę jest uzależnione od uzyskania zgody producenta i dostawcy obecnego oprogramowania (przedsiębiorstwo PIXEL Sp. z o.o. z siedzibą w Osielsku oraz R&G Sp. z o.o. z siedzibą w Mielcu), na jego wykorzystanie, a co sprawia, iż wobec takiego sformułowania wymagań, preferowany jest producent i dostawca obecnego oprogramowania oraz urządzeń jako podmiot, który ma uzyskać przedmiotowe zamówienie publiczne. Zasada równego traktowania wykonawców sprzeciwia się preferowaniu lub dyskryminacji któregokolwiek z wykonawców, gwarantuje wykonawcom równe szanse w dostępie do informacji o zamówieniu i w uzyskaniu zamówienia oraz przeciwdziała wykorzystywaniu pozycji monopolistycznych przez któregokolwiek z wykonawców. Nie można określać w specyfikacji istotnych warunków zamówienia wymogów dla przedmiotu zamówienia tak, aby spełniał je tylko jeden oferowany na rynku produkt. Tym koniecznym jest dokonanie przedmiotowej zmiany lub też zapewnienie przez zamawiającego udzielenia ww. zgód przez obu dotychczasowych wykonawców. Zamawiający ustanowił wymóg dostarczenia przez wykonawców szczegółowej dokumentacji w postaci Opisu Technicznego Systemu oraz Opisu Technicznego Instalacji, która ma określać proponowane przez wykonawców rozwiązania, podczas, gdy zamawiający nie udostępnił tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych do wymiany danych. Zamawiający nie podaje żadnych szczegółów technicznych dotyczących systemów zajezdniowych, a tym samym niemożliwym jest stworzenie przez wykonawców żądanej przez zamawiającego dokumentacji.

Zamawiający ustanowił wymóg, aby autokomputer dostarczony przez wykonawcę umożliwiał synchronizację urządzeń innych dostawców, które nie są objęte niniejszym postępowaniem, co bez znajomości specyfikacji technicznej i funkcjonalnej oraz tzw. protokołów komunikacyjnych producenta dotychczas funkcjonujących u zamawiającego urządzeń, uniemożliwia realizację zamówienia i przygotowanie oferty odpowiadającej wymaganiom zamawiającego, powodując tym samym, że jedynie przedsiębiorstwa PIXEL Sp. z o.o. oraz R&G Sp. z o.o. z siedzibą w Mielcu, które są właścicielami użytkowanego przez zamawiającego oprogramowania oraz urządzeń, z uwagi na posiadanie pełnej wiedzy

technicznej w przedmiocie specyfikacji technicznej i funkcjonalnej użytkowanych urządzeń, będą w stanie przedstawić ofertę.

Zamawiający jako podkryterium umieścił wymóg w zakresie obudowy kasowników, przyznając 1 pkt za metalową obudowę urządzenia. Wskazanie przez zamawiającego jako kryterium oceny ofert obudowy kasowników i preferowanie jednocześnie metalu jako materiału obudowy kasowników powoduje, iż przedmiotowe kryterium może spełnić jedynie przedsiębiorstwo R&G, gdyż jest jedynym przedsiębiorstwem na polskim rynku produkującym kasowniki w metalowej obudowie. Odwołujący wskazał, iż obudowa kasowników wykonana z innych materiałów może zapewnić taką samą, a nawet lepszą jakość i wytrzymałość, a zatem zamawiający nie powinien stawiać w uprzywilejowanej pozycji tylko jednego z wykonawców. Zamawiający winien dopuścić możliwość zaoferowania przez wykonawców kasowników w obudowie wykonanej z innego materiału niż metal i całkowicie usunąć kryterium oceny ofert w postaci obudowy kasowników.

Kryterium oceny ofert koncepcji technicznej systemu i uzależnienie punktacji przyznawanej podczas oceny ofert od dostarczenia szczegółowej dokumentacji w postaci Opisu Technicznego Systemu również narusza zasadę równego traktowania wykonawców w postępowaniu przetargowym, gdyż jedynym podmiotem, który jest w stanie dostarczyć zamawiającemu przedmiotową dokumentację jest przedsiębiorstwo PIXEL, które posiada szczegółową i techniczną wiedzę na temat urządzeń, którymi obecnie dysponuje zamawiający. Żaden inny wykonawca, nie jest w stanie sporządzić dokumentacji, która ma określać proponowane przez wykonawców rozwiązania, podczas, gdy zamawiający nie udostępnił tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych do wymiany danych. Zamawiający wskazał w treści siwz, iż wykonawca ma przedstawić Integrację Podsystemów, Modułów wraz z przepływami danych nie precyzując w żaden sposób jakie to mają być podsystemy oraz jakie dane, ani w jakich zakresach dane mają zostać wymienione. W ocenie odwołującego się na etapie oceny ofert zamawiający nie powinien wymagać od wykonawców przedstawienia opisu urządzeń oraz oprogramowania. Wykonawcy nie są również w stanie sporządzić szczegółowej dokumentacji w postaci Opisu Technicznego Instalacji. Jedynym przedsiębiorstwem, które jest w stanie zapewnić kompatybilność oprogramowania z aktualnie wykorzystywanym przez zamawiającego sprzętem jest przedsiębiorstwo Pixel. Znamiennym jest także, że zamawiający nie umożliwił wykonawcom dostarczenia równoważnych lub lepszych urządzeń innych niż produkcji przedsiębiorstwa Pixel. Zamawiający nie podał również żadnych informacji niezbędnych do przeprowadzenia rzeczowej integracji pokładowej. Zamawiający wymaga dostarczenia Koncepcji rozwiązań sieciowych na terenie zajezdni (w tym urządzeń i oprogramowania do wymiany danych na terenie zajezdni, jednakże wykonawca będzie miał możliwość wyboru urządzeń dopiero na późniejszym etapie, po zweryfikowaniu potrzeb zamawiającego. Zamawiający nie przekazał wykonawcom żadnych standardów wymiany danych dla autokomputerów przedsiębiorstwa Pixel oraz oprogramowania przez nich dostarczonego tj. PDA (Pixel Data Analyzer).

W pkt II. 1.16 Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Wymagania Ogólne, zamawiający nie określił terminu zatwierdzenia przez siebie projektu Systemu oraz projektów interfejsów użytkowników.

W pkt II.2.7 Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Wymagania stawiane wykonawcy, podkreślić należy iż podczas instalacji nowych urządzeń w przypadku ingerencji w instalację elektryczną autobusu nie zajdzie potrzeba czasowego ograniczenia lub zatrzymania funkcjonalności obecnie użytkowanych Urządzeń i Systemów, nie będących własnością wykonawcy. Brak przedstawienia przez zamawiającego specyfikacji technicznej i funkcjonalnej użytkowanych urządzeń oraz udostępnienia protokołów komunikacyjnych do wymiany danych oraz kodów źródłowych oprogramowania uniemożliwia wykonawcy weryfikację ewentualnego oddziaływania oprogramowania i urządzeń na urządzenia eksploatowane przez zamawiającego

Odnosząc się do pkt II.3.1.1 a) Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Łączność pomiędzy elementami Systemu. Informacje Ogólne, odwołujący podkreślił, iż wykonawcy nie są w stanie zagwarantować bezpieczeństwa komunikacji dla urządzeń, które nie są ich własnością, tj. autokomputerów stanowiących własność podmiotów trzecich, a zatem należy wykreślić owe postanowienie.

Odnosząc się do pkt II.4.12 Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Wymiana danych pomiędzy elementami Systemu, Systemami Dziedzinowymi i Systemami Zajezdniowymi, odwołujący podkreślił, iż zarówno program Pixel Data Analyzer PDA jak i Pakiet PIXEL 3 nie zapewnia w żadnym stopniu realizacji funkcji związanych z zarządzaniem e- biletami tj. m.in. definiowaniem taryfy biletowej, rozliczeniami, raportami, zarządzaniem Punktami Obsługi Pasażera, personalizacją kart e-bilet, kodowaniem doładowań, zarządzaniem kasownikami oraz biletomatami mobilnymi. Niezbędnym jest dostarczenie osobnego oprogramowania, które będzie realizowało wymienione funkcje.

Odwolujący wniósł zatem o zmianę postanowienia, w ten sposób, aby zamawiający dopuścić możliwość dostarczenia odrębnego, równoważnego oprogramowania, które nie będzie musiało spełniać wymogu kompatybilności.

Nawiązując do pkt II.8.2. Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Zasoby zamawiającego, odwołujący wskazał, iż nie jest w stanie dostarczyć oprogramowania spełniającego tożsame funkcje, gdyż jedynym przedsiębiorstwem mogącym je spełnić jest przedsiębiorstwo PIXEL Sp. z o.o. Odwołujący wniósł zatem o nakazanie usunięcia przedmiotowego postanowienia.

Zdaniem odwołującego pkt II.8.4. Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Zasoby zamawiającego, winien zostać usunięty przez zamawiającego w zakresie pierwszego wiersza w tabeli dotyczącego programu KF3000 przedsiębiorstwa R&G PLUS Sp. z o.o. Odwołujący wskazał, iż nie jest w stanie dostarczyć oprogramowania spełniającego tożsame funkcje, gdyż jedynym przedsiębiorstwem mogącym je spełnić jest przedsiębiorstwo R&G PLUS Sp. z o.o. Odwołujący wniósł zatem o nakazanie usunięcia przedmiotowego postanowienia.

Pkt IV.6.3.2.2.1.9a) Załącznika nr 1 do umowy (IV Część siwz) - Opis Przedmiotu Zamówienia, Podstawowe wymagania techniczne Kasownika dwufunkcyjnego, winien zostać usunięty, gdyż zamawiający nie powinien wymagać od wykonawcy dostarczenia kasownika o określonych wymiarach, gdyż w żadnym stopniu nie wpływa to na jego jakość czy też funkcjonalność. Podkreślić przy tym należy, iż zamawiający określił maksymalne wymiary kasownika, który jest stosowane w produkcji kasowników przedsiębiorstwa R&G Sp. z o.o.

W dniu 3 stycznia 2018r. zamawiający poinformował wykonawców o wniesieniu odwołania zamieszczając na stronie internetowej kopię odwołania.

W dniu 4 stycznia 2018r. do postępowania odwoławczego po stronie odwołującego zgłosił swój udział wykonawca S&T Poland spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie wnosząc o uwzględnienie odwołania. Wskazał, że posiada interes w rozstrzygnięciu na korzyść odwołującego, gdyż zamierza złożyć ofertę w tym postępowaniu, a zaskarżone postanowienia siwz i ogłoszenia mogą uniemożliwić bądź utrudnić mu uzyskanie przedmiotowego zamówienia. Zgłoszenie zostało podpisane przez prezesa zarządu i członka zarządu ujawnionych w KRS i upoważnionych do łącznej reprezentacji, zgodnie ze złożonym odpisem. Kopia zgłoszenia została przekazana odwołującemu i zamawiającemu w dniu 4 stycznia 2018r.

W dniu 5 stycznia 2018r. do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego zgłosił swój udział wykonawca Pixel spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w

Osielsku wnosząc o oddalenie odwołania. Wskazał, że posiada interes w rozstrzygnięciu na korzyść zamawiającego, gdyż w razie uwzględnienia żądań odwołującego jego interes dozna uszczerbku i może zostać pozbawiony możliwości uzyskania zamówienia. Zgłoszenie zostało podpisane przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 4 stycznia 2018r. udzielonego przez prezesa zarządu ujawnionego w KRS i upoważnionego do samodzielnej reprezentacji, zgodnie z załączonym odpisem. Kopia zgłoszenia została przekazana zamawiającemu i odwołującemu w dniu 5 stycznia 2018r.

W dniu 8 stycznia 2018r. do postępowania odwoławczego po stronie odwołującego zgłosił swój udział wykonawca MPTEchnology spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Słupsku wnosząc o uwzględnienie odwołania. Wskazał, że posiada interes w rozstrzygnięciu na korzyść odwołującego, gdyż zamierza złożyć ofertę w tym postępowaniu, a zaskarżone postanowienia siwz i ogłoszenia mogą uniemożliwić bądź utrudnić mu uzyskanie przedmiotowego zamówienia. Zgłoszenie zostało podpisane przez prezesa zarządu ujawnionego w KRS i upoważnionego do samodzielnej reprezentacji, zgodnie ze złożonym odpisem. Kopia zgłoszenia została przekazana odwołującemu i zamawiającemu w dniu 8 stycznia 2018r.

Zamawiający i przystępujący Pixel na posiedzeniu wnieśli odpowiedzi na odwołanie żądając oddalenia odwołania w całości. Zgodnie wskazali, że zamawiający dopuścił rozwiązanie równoważne w postaci możliwości stworzenia systemu w oparciu o własne urządzenia i oprogramowanie wykonawcy, bez konieczności integracji. Zamawiający premiowanie

rozwiązania opartego o integrację uzasadniał specyfiką zawodu kierowcy i koniecznością szkolenia personelu bez możliwości zaburzenia przebiegu komunikacji miejskiej, efektywnością wydatkowania środków publicznych, a także tym, że do części urządzeń i oprogramowanie nie posiada kodów źródłowych i protokołów komunikacyjnych, nie jest zainteresowany ich nabywaniem i nie może ich przekazać, ale w jego ocenie współpraca z dostawcami urządzeń i oprogramowani jest możliwa, zaś nadzór MAN Truck & Bus wynika z warunków gwarancyjnych, a firma stosuje ogólnodostępne cenniki. Zamawiający podkreślał także większą trwałość kasowników metalowych, opartą o doświadczenie własne zamawiającego. Przystępujący podnosił natomiast chaotyczność i niespójność odwołanie, brak powiązania zarzutów z żądaniami i bezzasadność żądań.

Izba ustaliła następujący stan faktyczny:

Izba dopuściła dowody z dokumentacji postępowania tj. ogłoszenia o zamówieniu i siwz wraz z załącznikami:

W ogłoszeniu o zamówieniu w sekcji II.2.4 zamawiający zawarł następujące postanowienia:

Dostawa i wdrożenie Systemu wraz z urządzeniami służącego elektronicznej obsłudze pasażerów i poszerzeniu zakresu świadczonych usług w ramach projektów: „Czysta komunikacja publiczna - zwiększenie mobilności mieszkańców Aglomeracji Opolskiej oraz modernizacja infrastruktury towarzyszącej transportowi publicznemu - etap I” oraz „Bezpieczny transport w Opolu”.

Termin realizacji - 270 dni od daty podpisania umowy na realizację podstawowego zakresu przedmiotu zamówienia. Termin do dnia 30.11.2019 r. na wykonanie usług rozwoju i przeniesienie części urządzeń instalowanych w autobusach (m.in. sterowników e-bilet, kasowników, biletomatów mobilnych), dostarczonych w etapie V, i zainstalowania ich oraz wdrożenia w Systemie w kolejno dostarczanych nie więcej niż 33 fabrycznie nowych autobusach Zamawiającego.

Zamawiający przewiduje udzielenie zamówienia, o którym mowa w art. 67 ust. 1 pkt. 7 Prawa zamówień publicznych w wielkości nie więcej niż 21 kompletów Modułów Pokładowych Systemu, tj. wyposażania pokładowego autobusów takiego jak: kasowników, biletomatów mobilnych, sterowników e-biletu oraz innych urządzeń, połączonych ze sobą na pokładzie autobusu siecią informatyczną tworzącą spójny system, komunikujących się z Systemem Centralnym online za pomocą sieci GSM lub Wi-Fi. Przedmiotowe zamówienie związane jest z zamiarem zwiększenia ilości taboru.

Izba oceniła, że zamawiający w par. 4 wzoru umowy zdefiniował pojęcie „usług rozwoju” w sposób precyzyjny i jednoznaczny. Jednocześnie zamawiający przewidział definicję Modułów Pokładowych Systemu, z której wynika, że są to urządzenia, których montaż i instalacja leży po stronie wykonawcy Systemu, a zatem Izba dała wiarę wyjaśnieniom zamawiającego, że przeniesienie urządzeń dotyczy tylko tych urządzeń, które montuje wykonawca Systemu, a nie urządzeń innych wykonawców. Izba oceniła takie rozwiązanie jako dopuszczalne na gruncie art. 29 ust. 1 i 2 ustawy oraz art. 7 ust. 1 ustawy, biorąc przede wszystkim pod uwagę fakt, że jeśli są to wyłącznie usługi rozwojowe według przyjętej definicji, oraz przenoszenie urządzeń dostarczonych przez wykonawcę Systemu, to wymóg ten jest jednoznacznie opisany i jednakowy dla wszystkich wykonawców, a tym samym nie narusza uczciwej konkurencji. Zamawiający w ocenie Izby podał także wiarygodny powód określenia daty końcowej terminem 30 listopada 2019r., gdyż jest to termin wynikający z wymogów udzielonego zamawiającemu dofinansowania.

W części I siwz OPZ zamawiający w uwagach dla wykonawców podał:

W związku z trwającym procesem wymiany taboru w ramach projektu „Czysta komunikacja publiczna...” oraz faktem wyłonienia dostawcy pierwszej partii autobusów, którym jest firma

MAN Bus & Truck Polska sp. z o. o., Wykonawca obowiązany jest do wykonania montażu Modułów Pokładowych Systemu w sposób nienaruszający gwarancji dla przedmiotowych autobusów, przy uwzględnieniu następujących wymogów:

- a. montowane urządzenia muszą posiadać dokumentację techniczną oraz certyfikaty CE,
- b. stelaż biletomatu i sposób jego montażu musi być zgodny z wytycznymi MAN Truck& Bus sp. z o. o. (zaleca się zakupienie stelaża w sieci serwisowej MAN),
- c. montaż instalacji w pierwszym pojeździe musi się odbyć pod nadzorem technika MAN Bus & Truck Polska sp. z o. o. Koszty asysty technicznej (dojazdu i pracy technika) pokrywa Wykonawca,
- d. odbiór pierwszego montażu Modułów Pokładowych Systemu będzie zrealizowany przez przedstawiciela MAN Truck& Bus Sp. z o. o., co potwierdzone będzie protokołem wraz z wytycznymi instalacji Modułów Pokładowych Systemu.

Wykonawca winien w sprawie asysty technicznej skontaktować się z MAN Bus & Truck Polska sp. z o. o., ul. Poznańska 4a, Sady, 62-080 Tarnowo Podgórne; Pan R.K. (e-mail: R.K.@man.eu). W przypadku zakupu autobusów w kolejnych postępowaniach Zamawiający zawrze w dokumentach przetargowych odpowiednie zapisy, które zapewnią odpowiednie wyposażenie (stelaże, wyprowadzenia instalacji elektrycznej i teleinformatycznej, szyny CAN, etc.) umożliwiające podłączenie i montaż Modułów Pokładowych Systemu bez utraty gwarancji.

Izba przy ocenie tego wymagania wzięła pod uwagę pismo z MAN BUS & TRUCK z dnia 11 stycznia 2018r., w którym MAN potwierdził, że wymóg asysty technicznej przy montażu stelaży wynika z udzielonych zamawiającemu warunków gwarancji. W ocenie Izby odwołujący nie wykazał, że któryś z wykonawców, będzie preferowany przez MAN przy asyście związanej z instalacją montażu, lub też któryś otrzyma inne warunki finansowania niż pozostali wykonawcy. Nadto w ocenie Izby potencjalna odmowa asysty byłaby niezgodna z potwierdzonymi przez MAN warunkami gwarancji, zatem wykonanie zamówienia w tym zakresie nie jest niemożliwe. Izba dała wiarę oświadczeniu firmy MAN, że udostępnia on na swoich stronach internetowych ogólnodostępne cenniki, co było możliwe do zweryfikowania i ustalenia, że części akcesoriów publikowane są w formie nieodpłatnych cenników, a część cenników w tym dotyczących akcesoriów do autobusów jest dostępna w płatnym dostępie czasowym. Biorąc to pod uwagę, Izba oceniła, że odwołujący nie wykazał, że istnieje przykładowo podmiot zabudowujący systemy na autobusach MAN, który może uzyskać bardziej preferencyjne warunki, niż inni wykonawcy. Tym samym Izba uznała, że wymóg zamawiającego jest uzasadniony jego potrzebami i nie zostało wykazane, że jest wymogiem dyskryminującym.

W pkt. 4 części II siwz - Oferta zamawiający wskazał:

W pkt 4 termin realizacji - 270 dni od daty podpisania umowy na realizację podstawowego zakresu przedmiotu zamówienia. Termin do dnia 30.11.2019 r. na wykonanie usług rozwoju i przeniesienie części urządzeń instalowanych w autobusach (m.in. sterowników e-bilet, kasowników, biletomatów mobilnych), dostarczonych w etapie V, i zainstalowania ich oraz wdrożenia w Systemie w kolejno dostarczanych nie więcej niż 33 fabrycznie nowych autobusach Zamawiającego.

Izba w tym zakresie podtrzymuje swoje ustalenia poczynione na kanwie sekcji II.2.4. ogłoszenia o zamówieniu.

Zamawiający określił jako czwarte kryterium:

IV kryterium: ocena techniczno-eksploatacyjna:

1. podkryterium: obudowa kasowników

Materiał z jakiego wykonano obudowę kasowników TAK/NIE* obudowa metalowa/ obudowa z tworzyw sztucznych i innych

Izba rozważając stanowiska stron i uczestników postępowania wzięła pod uwagę, że zamawiający przyznał, iż istnieje norma w zakresie wytrzymałości kasowników na uderzenie, ale stwierdził, czemu odwołujący i przystępujący po jego stronie nie zaprzeczyli, że nie istnieje norma na trwałość kasowników. Zamawiający wskazał, że jego doświadczenie wskazuje na to, że obudowy kasowników z metalu są trwalsze. W ocenie Izby obowiązek wykazania, że kryterium oceny ofert jest nieprawidłowo określone, ciąży na odwołującym. Odwołujący wskazał, że jedynym producentem na rynku krajowym jest wykonawca R&G, jednak zamawiający wskazał, że na rynku europejskim istnieje jeszcze co najmniej jeden wykonawca oferujący takie obudowy. Kryteria oceny ofert z racji ich eliminacyjnego charakteru zawsze będą preferowały określone parametry czy rozwiązania, gdyż mają prowadzić do wyboru oferty najkorzystniejszej. W ocenie Izby bezsporne jest to, że nie ma obiektywnej normy na trwałość, którą zamawiający mógłby zastosować, zamawiający ma uzasadnioną potrzebę, aby kasowniki były trwałe, bo zmniejsza to koszty ich eksploatacji, zamawiający wykazał także, że nie ograniczył konkurencji do jednego dostawcy kasowników, tym samym Izba nie znalazła podstaw do przyjęcia, że przedmiotowe kryterium oceny ofert mogło zaburzyć konkurencyjność przedmiotowego postępowania w sposób sprzeczny z ustawą. Na taką ocenę dokonaną przez Izbę miał także wpływ fakt, iż zamawiający przewidział 1% wagę tego kryterium.

W pkt. 5 a i b pkt. I Warunki udziału dla wykonawców część III siwz zamawiający wskazał:

5. W celu potwierdzenia, że oferowane dostawy odpowiadają wymaganiom określonym w SIWZ Wykonawca do oferty dołączy:

a. Opis Techniczny Systemu zawierający rozwiązania oferowane przez wykonawcę (szczegółowe wymagania zamawiający zawarł na str. 19-26 SIWZ, w rozdziale „Opis kryteriów wyboru oferty”).

Dokument winien zawierać wszystkie wymagane szczegółowe informacje w danym punkcie opisu proponowanych rozwiązań. Proponowane przez wykonawcę rozwiązania należy potwierdzić przykładami ze zrealizowanych wdrożeń. Opisy uzupełnić przykładami graficznymi (np. schematami logicznymi/ schematami blokowymi/ rysunkami/ diagramami, itp.) dotyczącymi w szczególności: połączeń sieciowych pomiędzy urządzeniami; instalacji serwerowej, autobusowej, w lokalizacjach; sieci rozległej lub lokalnej; przepływu danych pomiędzy podsystemami/ modułami/ Urządzeniami, Systemem, a systemami dziedzicznymi, itp.

b. Opis Techniczny Integracji w zakresie wymiany danych pomiędzy systemami zajezdniowymi, Systemem Centralnym i Podsystemami oraz koncepcję programowania Systemów Pokładowych Autobusu i Modułów Pokładowych Systemu (szczegółowe wymagania zamawiający zawarł na str. 19-26 SIWZ, w rozdziale „Opis kryteriów wyboru oferty”).

Opisy techniczne oferowanych rozwiązań, załączone do oferty wykonawcy, będą podstawą dla projektu Systemu wymaganego do przygotowania, zgodnie z przedmiotem umowy, w ramach Etapu I.

W części III siwz przy opisie kryteriów oceny ofert zamawiający zawarł następujące

postanowienia:

IV kryterium: ocena techniczno-eksploatacyjna (waga = 15%) - 15 pkt.

W ramach powyższego kryterium zamawiający zastosuje 5 podkryteriów.

1. podkryterium: obudowa kasowników (T1) = waga 1% - 1 pkt

Materiał z jakiego wykonano obudowę kasowników:

- obudowa metalowa - 1 pkt
- obudowa z tworzywa sztucznego - 0 pkt.

4. podkryterium: koncepcja techniczna Systemu (T4) = waga 4% - 4 pkt.

Zamawiający przyzna punkty w powyższym podkryterium na podstawie Opisu Technicznego Systemu zaproponowanego przez wykonawcę w ofercie.

Dokument należy przygotować w języku polskim zgodnie z wymaganiami przedstawionymi poniżej, z zachowaniem kolejności i numeracji poszczególnych podrozdziałów. Dokument musi się odnosić do każdego punktu poniższych wymagań z zachowaniem podanej numeracji oraz zawierać wszystkie wymagane szczegółowe informacje w danym punkcie opisu (dla oceny danego punktu nie będą brane pod uwagę opisy zawarte w innych punktach opisu technicznego) proponowanych rozwiązań.

Opis Techniczny Systemu musi zawierać następujących 5 elementów:

1. Koncepcję Systemu Centralnego

- a) Technologia wykonania Systemu Centralnego.
- b) Rozwiązanie serwerowe - koncepcja rozwiązania, zastosowany sprzęt i urządzenia.
- c) Koncepcja wymiany danych pomiędzy Systemem Centralnym, Urządzeniami, pojazdami oraz Lokalizacjami Zdalnymi (wraz z przykładami graficznymi).
- d) Koncepcja sieci łączącej System Centralny, Urządzenia, pojazdy oraz Lokalizacje

Zdalne (wraz z przykładami graficznymi).

e) System backupu.

W ramach tego rozdziału wykonawca opíše w jaki sposób zostanie wykonane rozwiązanie serwerowe (Serwerownia), wskazując technologie wykonania oraz zasady funkcjonowania zapewniające zarówno wymaganą wydajność, jak i bezpieczeństwo, w szczególności podział na serwery i ich zadania. Przygotuje opis technologii, koncepcję wykonania rozwiązania ze wskazaniem Urządzeń i Oprogramowania, które zostaną w nim zastosowane, ich roli i funkcji (w szczególności serwerów i Urządzeń), w tym ewentualnego zastosowania technologii wirtualizacyjnych (m.in. podział na serwery wirtualne i ich zadania). Wskazane zostaną zastosowane środki gwarantujące: ciągłość i stabilność pracy Systemu (dostępność) oraz mechanizmy utrzymania wysokiej dostępności (HA) dla Urządzeń i Oprogramowania. Przedstawione zostaną czasy niedostępności rozwiązania ze względu na wymagania utrzymania i konserwacji Systemu Centralnego. Wykonawca przedstawi również planowany zapas wydajności Systemu Centralnego (we wszystkich aspektach tj. moc obliczeniowa, wydajność systemu dyskowego, wydajność rozwiązań sieciowych) i pojemności dyskowej. Przedstawiona zostanie również koncepcja centralnego węzła sieci i węzłów w głównych lokalizacjach (Serwerownia, POK, siedziba Operatora, siedziba zamawiającego) oraz Lokalizacjach Zdalnych tj. POS-y, biletomaty, Moduły Pokładowe Systemu, tablice DIP, urządzenia kontrolerskie) ujmując Urządzenia, Oprogramowanie i koncepcję funkcjonowania węzła sieciowego. Wykonawca opíše zastosowane rozwiązanie backupowe (Urządzenia, Oprogramowanie) oraz sugerowaną strategię backupu dla Systemu, zapewniającą bezpieczeństwo danych dla poszczególnych podsystemów lub modułów i możliwość odtworzenia danych do wybranego momentu czasowego w przypadku Awarii.

2. Koncepcję techniczną Podsystemów

- a) Technologia wykonania Podsystemów.
- b) Integracja Podsystemów, Modułów itp., w ramach Systemu wraz z przepływami danych.

- c) Integracji Systemu z systemami dziedzinowymi (FK, Kadry-Płace, itp.) wraz z przepływami danych.
- d) Opis zastosowanych Urządzeń i Oprogramowania.
- e) Karta e-biletu.
- f) Uprawnienia do Systemu.

W ramach tego rozdziału wykonawca zaprezentuje technologię wykonania Podsystemów i modułów Systemu, ich wpływ na bezpieczeństwo, wydajność i stabilność pracy z uwzględnieniem rozwiązań softwarowych dotyczących pracy Podsystemów i Modułów, w sieci rozległej i przemieszczających się lokalizacjach (np. autobusy, urządzenia kontrolerskie) oraz koncepcję wymiany danych, spełniającą wymagania zamawiającego w zakresie wymiany danych poza zajezdnią i offline na terenie zajezdni, a także w przypadku utraty łączności elementów zainstalowanych w Lokalizacjach Zdalnych z Systemem Centralnym, jak również opis mechanizmów pracy offline i późniejszej synchronizacji dla systemów zdalnych. Zaprezentowana zostanie również integracja Podsystemów i modułów Systemu uwzględniająca wymagania zamawiającego, że dane w Systemie powinny być wprowadzone raz, a wymiana danych pomiędzy Podsystemami musi się odbywać automatycznie, bez konieczności ingerencji operatora i w zakresie wszystkich niezbędnych danych potrzebnych Podsystemom, Modułami Pokładowymi Systemu, itd. Z uwagi na fakt, iż zamawiający zakłada wymianę danych tj. wykorzystanie danych z systemów dziedzinowych Operatora, tak aby nie było konieczne ręczne przenoszenie danych oraz zasilanie zwrotne systemów dziedzinowych Operatora wszystkimi niezbędnymi danymi (np. księgowymi, kadrowo- płacowymi, eksploatacyjnymi, rozliczania paliw, itp.), Wykonawca przedstawi koncepcję wymiany danych z systemami dziedzinowymi wraz ze wskazaniem schematów wymiany danych i zakresami wymiany danych. Wykonawca wyspecyfikuje również Urządzenia i Oprogramowanie wykorzystane do budowy Podsystemów i sposób ich udostępnienia na Stanowiskach do obsługi Systemu i Urządzeniach. Opis zawierać będzie również koncepcję funkcjonowania karty e-biletu, mapy karty oraz jej zabezpieczeń fizycznych, technologicznych i elektronicznych, jak i zabezpieczenia Systemu przed kopiowaniem kart e-bilet, niewłaściwym wykorzystaniem kart lub wykorzystaniem kart nieautoryzowanych w Systemie. W ramach opisu przedstawiony zostanie sposób nadawania uprawnień do poszczególnych funkcjonalności i danych Systemu, sposób wsparcia administratora w przyznawaniu, modyfikowaniu lub odbieraniu uprawnień użytkownikom Systemu i jego funkcjonalności.

3. Monitorowanie Systemu

- a) Wykrywanie, monitorowanie Awarii Systemu.
- b) Program do zgłaszania i usuwania Awarii („bug trucker”).
- c) Badanie i raportowanie wydajności i dostępności Systemu.

Wykonawca zaprezentuje sposób monitorowania poprawności działania Systemu oraz metody zarządzania Systemem (w tym m.in. aktualizacji, konfiguracji, itp. poszczególnych jego elementów: Podsystemów, Modułów, Urządzeń, itp.) wraz z wskazaniem narzędzi do tego przeznaczonych. Monitorowanie poprawności działania obejmie zarówno System Centralny i Serwerownię, jak i Moduły Pokładowe Systemu, lokalizacje zdalne (w szczególności POS), Urządzenia, funkcjonowanie Podsystemów i modułów Systemu (ze szczególnym uwzględnieniem POP). Elementem szczególnie istotnym opisu jest monitorowanie Systemu Centralnego i Serwerowni, ze względu na fakt, że będzie ona zlokalizowana poza siedzibą Operatora i Zamawiającego. Przedstawiona zostanie również koncepcja zgłaszania Awarii do Wykonawcy oraz możliwości monitorowania stanu ich realizacji i zgodności z wymaganiami dotyczącymi serwisu, możliwości generowania statystyk występowania Awarii, w podziale na ich rodzaje, zakres i typy. Wykonawca poda sposób i algorytm, w jaki będzie monitorował i raportował dostępność oraz wydajność Systemu, w wymaganych przez Zamawiającego, okresach miesięcznych. Raportowanie dostępności powinno się odnosić do deklarowanych w ofercie wartości.

4. Koncepcja systemu raportowania

- a) Opis zastosowanego narzędzia do raportowania.
- b) Sposób realizacji systemu raportowania dla Systemu Centralnego i Podsystemów.
- c) Możliwość tworzenia własnych raportów, zestawień, statystyk itp., elementy wspierające użytkowników w ich tworzeniu.

Rozdział zawierać będzie opis systemu i narzędzi do raportowania z uwzględnieniem:

możliwości wykonywania i tworzenia raportów, przenoszenia ich do innych aplikacji, wykorzystywania raportów do pozyskiwania danych, wsparcie dla automatycznego wykonywania raportów zestawień i statystyk (okresowo, jednorazowo na wskazany czas/datę, itp.), możliwości tworzenia własnych raportów, zestawień czy statystyk przez użytkowników oraz rozwiązania wspierające administratora w przygotowaniu, system uprawnień i do raportów i ich wykonywania przez użytkowników.

5. Licencje

- a) Opis proponowanego sposobu licencjonowania Systemu, Podsystemów, Modułów, Urządzeń i Oprogramowania.
- b) Możliwość przenoszenia licencji pomiędzy Zamawiającym i Operatorem.

Rozdział zawierać będzie ogólne zasady i przyjęty sposób licencjonowania Systemu, zarówno Oprogramowania Standardowego, Dedykowanego jak i Oprogramowania RJ, odnośnie do przedstawionych preferencji przez Zamawiającego, możliwości przenoszenia licencji pomiędzy zamawiającym i Operatorem, możliwości przenoszenia licencji pomiędzy Urządzeniami, zasady rozszerzania licencji. Opis ma pozwolić na zweryfikowanie dostarczonego zestawienia Oprogramowania w zakresie zgodności z wymaganiami OPZ. Wymagania dotyczące sposobu wykonania Opisu Technicznego Systemu:

- Poszczególne punkty (1 do 5) wymienione powyżej stanowić będą rozdziały Opisu Technicznego.
- Wymagania wykazane w każdym z punktów stanowiły będą podrozdziały każdego z rozdziałów zgodnie z ww. kolejnością.
- Zwięzłość opisu, przedstawienie informacji w formie tabelarycznej.
- Zawarcie istotnych informacji pozwalających zamawiającemu potwierdzić możliwość realizacji - wykonania Systemu przez wykonawcę.
- Każdy z opisów musi mieć odniesienia do (wskazanie rozdziału i punktów) wymagania z OPZ, które jest wypełniane.
- Koncepcja musi wskazywać rozwiązania gwarantujące wydajność i bezpieczeństwo proponowanego rozwiązania.
- Dla przepływów danych oraz rozwiązań złożonych z wielu urządzeń wymagane są schematy graficzne.
- Zamawiający nie dopuszcza załączania wprost manuali lub instrukcji, ani ich fragmentów.

Za każdy z ww. 5 elementów wykonawca może otrzymać 10 punktów:

0 pkt. otrzyma oferta, której opis realizacji danego rozwiązania (każdego z wymaganych osobno) pomija sposób jej wdrożenia i/albo przedstawione rozwiązanie nie w pełni pokrywa/opisuje oczekiwania zamawiającego określone w wymaganiach.

10 pkt. otrzyma oferta, której opis realizacji danego wymagania [każdego z wymaganych osobno (wypisanych w pkt. 1. do 5.))] przedstawiał będzie sposób wdrożenia opisanej funkcjonalności oraz będzie pokrywał/spelniał oczekiwania zamawiającego określone w wymaganiach, a także będzie ujmował uzasadnienie, że przedstawiony sposób wdrożenia pozwalał będzie zrealizować w pełni opisane wymaganie, wskazując szczegóły tego rozwiązania. Wskazane jest także zaprezentowanie przykładowego wdrożenia zrealizowane przez wykonawcę lub wskazanego podwykonawcę.

Łącznie wykonawca w podkryterium „koncepcja techniczna Systemu” może otrzymać do 50 pkt. (OToferta).

Wartość w tym podkryterium zostanie obliczona na podstawie poniższego wzoru:

$OT = (OToferta / OTmax) \times 4 \text{ pkt.}$,
gdzie:

OToferta - liczba punktów otrzymanych w kryterium „koncepcja techniczna Systemu” dla badanej oferty,

OTmax - liczba punktów najlepszej oferty otrzymanych w kryterium „koncepcja techniczna Systemu” dla badanej oferty.

Złożenie Opisu Technicznego Systemu, nie spełniającego wymagań określonych w OPZ będzie skutkowało odrzuceniem oferty Wykonawcy jako niezgodnej z treścią SIWZ na podstawie art. 89 ust. 1 pkt. 2 Prawa.

W ocenie Izby opis sposobu oceny przedmiotowego kryterium oceny ofert nie jest jednoznaczny i czytelny. Świadczą o tym także pytania zadawane wobec postanowień tego podkryterium, które Izba ustaliła poniżej, a które wzięła pod uwagę przy ocenie ustalonego stanu faktycznego. Izba nie dała wiary stanowisku zamawiającego, że wymaga jedynie koncepcji technicznej systemu, przeczy temu zarówno opis oceny tego podkryterium, w którym zamawiający domaga się przedstawienia w ocenie Izby szczegółowych rozwiązań tak programistycznych jak i sprzętowych i to tak w zakresie hardware, jak i innych urządzeń systemu w tym Modułów Pokładowych Systemu. W ocenie Izby żądanie takiego opisu powinno być jednoznaczne i precyzyjne. Zamawiający powinien szczegółowo wskazać, dla których elementów systemu wymaga jedynie przedstawienia schematów, prezentacji graficznych, dla których rozwiązań dotyczących przepływu informacji, jakie funkcjonalności są dla zamawiającego najważniejsze i wymagają uwzględnienia w koncepcji. W ocenie Izby przedstawienie z jednej strony szczegółowych wymagań w opisie technicznym systemu, a z drugiej wymaganie, aby wykonawca odzwierciedlił wszystkie elementy opisu przedmiotu zamówienia, które to wymaganie jest wymaganiem blankietowym (w rzeczywistości mogącym być odzwierciedlone przez przepisanie OPZ do opisu technicznego systemu z podaniem nazw zastosowanych urządzeń czy oprogramowania), powoduje, że kryterium nie jest jednoznaczne. W ocenie Izby niejednoznaczny jest także sposób przyznawania punktacji i to kiedy wykonawca otrzyma punkty, a kiedy nie i kiedy zostanie odrzucony. W ocenie Izby po zapoznaniu się ze sposobem oceny tego kryterium można powziąć wątpliwość, czy uzyska się punkty w sytuacji, gdy choćby za jeden element opisu tych punktów się nie uzyskało, i czy fakt nieuzyskania punktów w danym elemencie opisu będzie skutkowało odrzuceniem oferty. Biorąc pod uwagę to, że kryteria oceny oferty powinny być mierzalne i obiektywne przy istnieniu wyżej wskazanych wątpliwości (co potwierdzają zapytania kierowane do SIWZ), Izba ustaliła, że ustalone podkryterium tych wymogów nie spełnia.

5. podkryterium: kompatybilność z systemami pokładowymi i zajezdniowymi (T5) = waga 8% - 8 pkt.

W celu oceny kompatybilności programowej Modułów Pokładowych Systemu z użytkowymi przez Operatora Systemami Pokładowymi Autobusów oraz Systemami Zajezdniowymi, wykonawca przedstawi Opis Techniczny Integracji w zakresie wymiany danych pomiędzy systemami zajezdniowymi, Systemem Centralnym i Podsystemami oraz koncepcję programowania Systemów Pokładowych Autobusu i Modułów Pokładowych Systemu obejmującą następujące zagadnienia:

1. Koncepcja wdrożenia elementów Systemu w autobusach.
2. Wymiana danych i kompatybilność Modułów Pokładowych Systemu z Systemami Pokładowymi Autobusów i Zajezdniowymi.
3. Koncepcja rozwiązań sieciowych na terenie zajezdni (w tym Urządzenia i Oprogramowanie do wymiany danych na terenie zajezdni).
4. Wykorzystanie zasobów zamawiającego (Systemów Zajezdniowych i wymiany danych).

Wykonawca przedstawi koncepcję kompatybilności programowej Modułów Pokładowych Systemu z użytkowanymi przez Operatora Systemami Pokładowymi Autobusów oraz Systemami Zajezdniowymi opisując poszczególne powiązania oraz standardy wymiany danych, koncepcję i logikę funkcjonowania Systemu na zajezdni i poza zajezdnia wraz z graficznymi przykładami w zakresie: rozwiązań sieciowych, wykorzystania posiadanych zasobów Operatora, kompatybilności/ integracji Modułów Pokładowych Systemu z Systemami Pokładowymi Autobusów (obejmującą wszystkie autobusy Operatora wyposażonych w Autokomputer) lub jednoznacznie zadeklaruje jej brak. W przypadku braku integracji przedstawiona zostanie koncepcja w jaki sposób zostaną zrealizowane funkcje programowania Systemów Pokładowych Autobusów danymi z Podsystemu RJ, wsparcia funkcjonalności dyspozytorskiej danymi z autobusów (w tym danymi eksploatacyjnymi), która zapewni ergonomiczną i komfortową obsługę tego Podsystemu, powodującą w jak najmniejszym stopniu wzrost wymaganej pracochłonności. Jednocześnie Wykonawca musi udowodnić, że Pokładowe Systemy Autobusów, Moduły Pokładowe Systemu, Systemy Zajezdniowe, Podsystem RJ, Podsystem e-bilet będą zasilane wszelkimi niezbędnymi danymi wymaganymi do ich właściwego funkcjonowania dla wszystkich autobusów. Przetworzona zostanie koncepcja działania Modułów Pokładowych Systemu obejmująca graficzny schemat opisujący logikę współdziałania Urządzeń w autobusie i wymiany danych wewnątrz i na zewnątrz autobusu.

Wykonawca w podkryterium kompatybilność z systemami pokładowymi i zajezdniowymi otrzyma 8 punktów jeśli zaproponowane rozwiązanie zapewni dla wszystkich autobusów wyposażonych w Autokomputer:

- 1) wyłącznie jeden punkt obsługi dla kierowcy (np. logowanie) dla autobusowych: Modułów Pokładowych Systemu oraz Systemów Pokładowych Autobusu, którym jest Autokomputer pojazdu;
- 2) komunikację/wymianę danych pomiędzy Systemem Centralnym, a autobusem: online poprzez sieć GSM (APN) poza zajezdnia, realizowaną z wykorzystaniem jednej karty SIM i danych z jednego urządzenia GPS, oba zarządzane przez Autokomputer autobusu, w zakresie danych niezbędnych do pełnego i właściwego funkcjonowania Systemów Pokładowych Autobusu i Modułów Pokładowych Systemu oraz Systemu Centralnego i wszystkich Podsystemów, w szczególności zapewnienie aktualności danych zarówno po stronie autobusu jak i Systemu;
- 3) jeden punkt „zrzutu” danych na terenie zajezdni poprzez sieć Wi-Fi; automatyczny „zrzut danych” z Systemów Pokładowych Autobusów i Modułów Pokładowych Systemu do Systemów Zajezdniowych (w tym systemu PDA) oraz do Systemu Centralnego;
- 4) jeden punkt automatycznego programowania dla Systemów Pokładowych Autobusów i Modułów Pokładowych Systemu przy wykorzystaniu modułu transmisji danych Wi-Fi (na terenie zajezdni) na podstawie danych z Podsystemów (w szczególności Oprogramowania RJ i Podsystemu e-bilet);
- 5) nadzór online (monitorowanie) przez System nad poprawnością działania oraz nad aktualnością danych i oprogramowania Modułów Pokładowych Systemu, Autobusowych Systemów Pokładowych, realizowany poprzez jedną kartę SIM w autobusie pod kontrolą Autokomputera autobusu.
- 6) dostęp online (poprzez sieć GSM - APN) do danych niezbędnych dla funkcjonowania Podsystemu DIP, w szczególności o położeniu pojazdu, danych eksploatacyjnych pojazdów (udostępnianych przez Autokomputer autobusu) jak i w zakresie bezpieczeństwa (przycisk antynapadowy, wgląd do kamer monitoringu pokładowego autobusu, dla wszystkich pojazdów wyposażonych w system monitoringu).

0 punktów otrzyma Wykonawca, którego oferta nie spełni któregokolwiek z powyższych wymagań w jakimkolwiek zakresie, w szczególności:

- 1) System działający w trybie niezależnym / niezintegrowanym, nie współpracujący lub współpracujący w niepełnym zakresie Modułów Pokładowych Systemu z Systemami Pokładowymi Autobusu i zajezdniowymi,
- 2) brak możliwości programowania Systemów Pokładowych Autobusu wszystkich autobusów (wyposażonych w Autokomputer) z dostarczonego Systemu lub
- 3) opis będzie niejasny lub sporządzony niezgodnie z wymaganiami dla opisu lub z którego trudno jest wywnioskować czy powyższe wymagania w zakresie integracji zostały spełnione.

W zakresie opisu podkryterium Kompatybilność z systemami pokładowymi i zajezdniowymi

obowiązują wymagania dla przygotowania Opisu Technicznego Integracji, jak dla Opisu Technicznego Systemu.

W przypadku, gdy opisane rozwiązanie nie udowodni integracji/ kompatybilności w wyżej wymienionym, w niniejszym rozdziale zakresie i jednocześnie System nie zapewni automatycznej i pełnej obsługi Systemów Pokładowych Autobusu, niezbędnej do prawidłowego ich działania dla wszystkich autobusów wyposażonych w Autokomputer, będzie to skutkowało odrzuceniem oferty wykonawcy jako niezgodnej z treścią SIWZ na podstawie art. 89 ust. 1 pkt. 2 Prawa.

Ponownie Izba zwróciła uwagę na używane przez zamawiającego sformułowania

„współpracujący w niepełnym zakresie Modułów Pokładowych Systemu z Systemami

Pokładowymi Autobusu i zajeżdżniowymi”, „opis będzie niejasny lub sporządzony niezgodnie

z wymaganiami dla opisu lub z którego trudno jest wywnioskować czy powyższe wymagania

w zakresie integracji zostały spełnione”, „System nie zapewni automatycznej i pełnej obsługi Systemów Pokładowych Autobusu, niezbędnej do prawidłowego ich działania dla wszystkich

autobusów wyposażonych w Autokomputer”. Te sformułowania w ocenie Izby powodują, że

przedstawione kryterium oceny ofert jest niemierzalne i niejednoznaczne. Użyte pojęcia są

nieostre i nie zostały przez zamawiającego zdefiniowane, co może prowadzić do arbitralnej

oceny ofert wykonawców przez zamawiającego. Nadto w ocenie Izby z opisu przedmiotu

zamówienia wynika, że to sterownik e-biletu ma pełnić w systemie funkcję łączącą moduły

systemu i zapewniającą przepływ danych, jednak z opisu przedmiotowego kryterium oceny ofert wynika, że zamawiający w tym zakresie preferuje ruch za pomocą autokomputera jako

element zarządzający. Izba wzięła pod uwagę, że autobusy zamawiającego obecnie

wyposażone są tak w sterowniki jak i autokomputery, przy czym autokomputery są w

różnych wersjach, tym samym zagwarantowanie opisanej przez zamawiającego koncepcji

może być trudne jeśli nie niemożliwe do spełnienia. Nadto jak wynika z załącznika nr 2 do

OPZ wszystkie autokomputery pochodzą od firmy PIXEL, co przy braku protokołów

kommunikacyjnych i kodów źródłowych, który przyznał zamawiający, może powodować, że to

nie przedmiot zamówienia o określonych cechach jakościowych, czy użyteczności będzie

preferowany przez zamawiającego, ale konkretne rozwiązanie pochodzące tylko od jednego

producenta. Izba w tym zakresie wzięła pod uwagę także zapytania skierowane do treści

siwz, gdzie jeden z wykonawców zwracał zamawiającemu uwagę na możliwość odwrócenia

ten koncepcji i oparcia Systemu w zakresie zarządzania, komunikacji i udostępniania danych

o sterownik e-biletu. Biorąc powyższe pod uwagę Izba oceniła, że ustalony stan faktyczny

daje podstawy do uznania, że kryterium zostało opisane w sposób preferujący jednego

producenta i wykonawców oferujących rozwiązania oparte o sprzęt tegoż producenta, co

powoduje, że kryterium zagraża uczciwej konkurencji i równemu traktowaniu wykonawców, a

także z uwagi na użycie pojęć nieostrych i ocennych nie zapewnia obiektywizmu i brak

arbitralności po stronie zamawiającego.

Opis Techniczny Integracji i Opis Techniczny Systemu oferowanego rozwiązania, które muszą być załączone do oferty wykonawcy, będą podstawą dla projektu Systemu wymaganego do wykonania (Etap 1) zgodnie z przedmiotem umowy.

Punkty, które otrzyma oferta w kryterium " ocena techniczno-eksploatacyjna " będą liczone

wg wzoru:

$$T = T1+ T2+ T3+ T4+ T5$$

Ofertę, która uzyska najwyższą ilość punktów zamawiający uzna za najkorzystniejszą.

W załączniku nr 1 do siwz - OPZ zamawiający w pkt. II.1.16 postawił wymóg

16) Przed wdrożeniem Systemu wymagane jest przygotowanie projektu Systemu. Projekt Systemu, projekty interfejsów użytkowników podlegają zatwierdzeniu, tj. będą przedkładane do zatwierdzenia przez Zamawiającego.

W ocenie Izby powołane postanowienie nie narusza zasad udzielania zamówień

publicznych. Poprzedzenie wdrożenia projektem jest standardową procedurą, a odwołujący

nie wykazał w jaki sposób brak terminu zatwierdzenia projektu powoduje naruszenie

przepisów powołanych przez odwołującego w zarzutach i w jaki sposób uniemożliwia mu

skalkulowanie oferty i jej złożenie. W ocenie Izby brak określenia terminu zatwierdzenia

projektu powoduje powstanie po stronie zamawiającego obowiązku zatwierdzenia projektu

bez zbędnej zwłoki.

W tym samym załączniku w pkt. II.2.7 zamawiający podał:

7) Zamawiający bezwzględnie wymaga, aby do momentu ostatecznego uruchomienia dostarczonego Systemu, działały wszystkie obecnie zamontowane Urządzenia. Wyklucza się sytuację, w której na potrzeby realizacji prac przez Wykonawcę konieczna będzie obsługa linii komunikacyjnych autobusami bez działających urządzeń lub wystąpi brak obecnej funkcjonalności innych urządzeń (z wyjątkiem wcześniej uzgodnionych przez Strony), trwałym lub czasowym zatrzymaniem albo ograniczeniem funkcjonalności obecnego Systemu (z wyjątkiem uzgodnionych wcześniej sytuacji).

Izba wzięła pod uwagę wyjaśnienia zamawiającego złożone na rozprawie. Zamawiający

wskazał, a Izba dała temu wiarę, że zamawiający dopuszcza montaż nowego systemu w

autobusach bez wyłączenia systemu starego i system stary będzie działał do tego momentu,

do którego nie nastąpi montaż urządzeń i instalacja nowego Systemu w sposób

umożliwiający wyłączenie starego. Zamawiający wskazał, że przewidywał brak działających

urządzeń, brak obecnej funkcjonalności w sytuacjach uzgodnionych z zamawiającym, czy w

czasie montażu nowych urządzeń instalacji systemu, przy czym te wyłączenia będą

następowały partiami i w sposób uzgodniony. W ocenie Izby wymaganie to znajduje

uzasadnienie w usprawiedliwionych potrzebach zamawiającego, gdyż dostarczanie

społeczeństwu stałego dostępu do komunikacji autobusowej jest zadaniem zamawiającego i

trudno wyobrazić sobie by zamawiający mógł ustanowić dzień lub dni bez wyjazdu taboru,

lub zapewnić transport taborem z niedziałającymi systemami np. uniemożliwiającymi

komunikację autobusu z zajezdnią podczas awarii.

Dalej w pkt. II.3.1.1.a podał: II.3.1. Informacje ogólne.

Łączność pomiędzy każdym z elementów Systemu jest podstawowym warunkiem funkcjonowania całości Systemu i Wykonawca musi zadbać przede wszystkim o:

1) zapewnienie bezpiecznej komunikacji pomiędzy Systemem Centralnym, a Urządzeniami wykorzystującymi łączność w sieci komórkowej montowanymi w:

a) autobusach,

W ocenie Izby to postanowienie samo w sobie jest jednoznaczne, konkretne i czytelne. W ocenie Izby zamawiający zamawia system, który ma zapewnić połączenie wszystkich niezbędnych zamawiającemu modułów: zajezdniowych, dziedzinowych i autobusowych za pomocą jednego systemu nadrzędnego, zarządzającego pozostałymi systemami i umożliwiającego przepływ danych pomiędzy poszczególnymi systemami w sposób uporządkowany i automatyczny. Tym samym wymagane, aby tak komunikacja była łącznością w sieci komórkowej i była komunikacją bezpieczną, a także zapewniała komunikację pomiędzy systemem centralnym, a urządzeniami montowanymi w autobusach, jest wymaganiem racjonalnym.

W pkt. II.4.12 zamawiający zawarł wymaganie, aby:

12) W przypadku braku realizacji integracji pomiędzy Systemami Zajezdniowymi a Systemem, zamawiający nie dopuszcza sytuacji ograniczenia lub zakłócenia możliwości:

- a) programowania Pokładowych Systemów Autobusowych,
- b) pobierania danych eksploatacyjnych, z wszystkich autobusów wyposażonych w Autokomputer i ich raportowania w zakresie funkcjonalnym (np. do programu PDA). Ograniczenie lub zakłócenie rozumiane jest w szczególności jako:
 - a) zmniejszenie liczby funkcjonalności realizowanych przez Systemy Zajezdniowe,
 - b) istotny wzrost wymaganej pracochłonności np. przez konieczność wykonywania procedur w sposób nieautomatyczny tj. ręcznie przy udziale użytkownika Systemu,
 - c) brak przesyłania do Oprogramowania wymaganych danych we właściwym czasie,
 - d) brak możliwości obsługi w ww. zakresie części autobusów, które nastąpiło w wyniku uruchomienia Systemu.

Dlatego w ww. przypadkach wykonawca zapewni wykonywanie funkcji Systemów Zajezdniowych, wymienionych w pkt II.8.2 OPZ (tabela SYSTEMY ZAJEZDNIOWE), w inny sposób np. poprzez dostarczenie oprogramowania o równoważnej funkcjonalności i zbliżonym stopniu wymaganej pracochłonności dla personelu Operatora oraz zagwarantuje ergonomiczną i komfortową obsługę Pokładowych Systemów Autobusowych, a także raportowania danych eksploatacyjnych autobusów. Wykonawca musi również zagwarantować stałe przesyłanie do Systemu niezbędnych danych, w szczególności w zakresie danych eksploatacyjnych autobusów i ich lokalizacji. Wykonawca musi zapewnić w szczególności funkcjonalności automatycznego przesyłania danych niezbędnych do właściwego funkcjonowania Pokładowych Systemów Autobusów, Podsystemu DIP, Podsystemu RJ, Podsystemu e-bilet, w tym Modułów Pokładowych Systemu oraz pozyskiwania danych eksploatacyjnych z wszystkich autobusów wyposażonych w Autokomputer, jak i ich raportowanie w zakresie funkcjonalnym (np. do programu PDA).

W ocenie Izby z powyższych postanowień wynika, że zamawiający przewiduje, że wykonawca, albo podłączy posiadane przez zamawiającego urządzenia i systemy do systemu centralnego, albo dostarczy oprogramowanie do równoważnej funkcjonalności i pracochłonności oraz zapewni automatyczne pozyskiwanie i przepływ danych z autobusów wyposażonych w autokomputer. W ocenie Izby powoduje to ustalenie, że zamawiający ustanowił dwa sposoby realizacji przedmiotowego zamówienia pierwsze za pomocą integracji z istniejącymi systemami i urządzeniami w system centralny albo za pomocą stworzenia systemu centralnego wraz z podsystemami i modułami o funkcjonalnościach równoważnych posiadanym przez zamawiającego z użyciem urządzeń i sprzętu niezbędnego dla odtworzenia tych funkcjonalności. Zamawiający uznał na rozprawie oba

rozwiązania za równoważne pod względem technicznym, ale nie użytkowym. Zamawiający przyznał także, że nie posiada protokołów komunikacyjnych i kodów źródłowych do części oprogramowania zarządzającego posiadanymi przez zamawiającego urządzeniami. W zakresie urządzeń i oprogramowania zamontowanego w autobusach zamawiający wskazał, że posiada te dane w odniesieniu do 61 pojazdów, przy czym 28 z nich to pojazdy, które będą dostarczone w 2018r. Zamówienie w wersji podstawowej dotyczy 95 autobusów, a zatem zamawiający nie posiada kodów źródłowych i protokołów komunikacyjnych w odniesieniu do 34 autobusów, co stanowi ponad 35% całości taboru. Odwołujący podnosił, że analogiczna sytuacja dotyczy także systemów zajezdniowych, a zamawiający temu nie przeczył. Izba wzięła pod uwagę fakt, że obecnie postępowaniem zainteresowanych jest około 10 wykonawców (odwołujący, przystępujący S&T, przystępujący MPTechnology, przystępujący PIXEL, a także 6 innych wykonawców, którzy skierowali do zamawiającego pytania dotyczące sposobu integracji i udziału w tej integracji zamawiającego. Poza odwołującym i przystępującymi po jego stronie, pytania o wykonanie integracji przez dotychczasowych dostawców, czy udostępnienie niezbędnych protokołów przez zamawiającego zadało jeszcze czterech innych wykonawców (na obecnym etapie Izba z uwagi na treść art. 38 ust. 2 ustawy nie ujawnia źródeł zapytań w inny sposób niż identyfikacja zapytań przez datę ich wpływu. Jedynie trzech wykonawców nie składało zapytań o udział zamawiającego w procesie integracji, a zapytania te dotyczyły tak urządzeń i oprogramowania autobudowego, systemów zajezdniowych i dziedzinowych, a także dostępu do baz danych. Wszyscy wykonawcy oczekiwali pozyskania dostępu do tych systemów i oprogramowania za pośrednictwem zamawiającego, a część z wykonawców oczekiwała odejścia od priorytetowego traktowania autokomputerów na rzecz sterownika e-biletu. Zakres postanowień OPZ budzących wątpliwości wykonawców dotyczył praktycznie całego zakresu zalecanej przez zamawiającego integracji. Biorąc powyższe pod uwagę Izba oceniła, że opis przedmiotu zamówienia w części dotyczącej zalecanej integracji jest przeważającej mierze niekompletny i co najmniej utrudnia wykonawcom uczciwą konkurencję. Zamawiający oświadczył na rozprawie, że nie jest zainteresowany nabyciem kodów źródłowych i protokołów komunikacyjnych, a zadaniem wykonawcy jest nawiązanie współpracy z twórcami oprogramowania czy systemów, w taki sposób aby umożliwić sobie

wykonanie zalecanej integracji.

Zamawiający podkreślał możliwość skorzystania z rozwiązania alternatywnego jakim jest stworzenie systemu i jego modułów z zachowaniem równoważnych do obecnych funkcjonalności od podstaw wraz z dostawą niezbędnych urządzeń i sprzętu. Zamawiający wskazywał, że rozwiązanie oparte o integrację jest dla niego korzystniejsze, gdyż kadra obsługująca tabor jest niechętna zmianom i szkoleniom, konieczne jest utrzymanie trwałości usługi transportowej w czasie, rozwiązanie gwarantuje gospodarne wydatkowanie środków publicznych.

W ocenie Izby rozwiązania oparte o integrację i o nowy system nie są równoważne także pod względem technicznym. W ocenie Izby są to dwa zupełnie odmienne sposoby wykonania systemu centralnego obejmujące zupełnie inny zakres zamówienia i dlatego w ocenie Izby nie są one równoważne. Wykonawcy powinni mieć możliwość złożenia ofert porównywalnych, natomiast w ocenie Izby nie jest możliwe porównanie systemu opartego o rozwiązania już istniejące z systemem zbudowanym od podstaw i jak wynika z OPZ taki, do którego muszą być użyte urządzenia i sprzęt nowy, pochodzący najdalej sprzed 6 miesięcy.

Zamawiający powinien być dokonać wyboru pomiędzy dwoma możliwymi sposobami realizacji przedmiotowego zamówienia i określić przedmiot zamówienia jako zamówienie z integracją na jednakowych warunkach konkurencji przez wszystkich wykonawców - nie tylko dostawców obecnie funkcjonujących rozwiązań, albo zdecydować się na budowę całości systemu znowu na jednakowych warunkach dla wszystkich wykonawców. W ocenie Izby zamawiający nie może przerzucać na wykonawców braku własnej dbałości o konkurencyjność przyszłych postępowań. Zamawiający miał świadomość faktu, że budowa systemu centralnego zarządzania posiadany tabor, jego obsługa techniczną, personalną, serwisową i zarządzaniem całym procesem komunikacji publicznej jest procesem rozłożonym w czasie. Świadczy o tym choćby fakt rozłożenia w czasie dostaw partii autobusów, czy też etapowania powstawania poszczególnych modułów systemu. Tym samym to obowiązkiem zamawiającego było zadbanie o to, aby postępowania wszczynane na poszczególnych etapach budowy systemu gwarantowały konkurencyjność postępowań na przyszłych etapach. Zamawiający mógł to zrobić na wiele sposobów. Nie tylko przez uzyskanie kodów źródłowych i protokołów wymiany, ale także przez zlecenie przyszłych

integracji dotychczasowym dostawcom, czy wreszcie przez zastrzeżenie obowiązku współdziałania z przyszłymi wykonawcami w zakresie integracji i współodpowiedzialnością za jej wynik, oraz ustaleniem stawek jednakowych dla wszystkich wykonawców z tytułu świadczonej współpracy. Zamawiający w niniejszym postępowaniu natomiast, nie opisał przedmiotu zamówienia w zakresie integracji w sposób umożliwiający jej rzeczywiste przeprowadzenie i ten brak dotyczy znacznej części przedmiotu wymaganej integracji. Zdaniem Izby jest to około 70% całego zakresu integracji. W tym stanie rzeczy Izba ustaliła, że zamawiający nie opisał przedmiotu zamówienia w sposób jednoznaczny i wyczerpujący z uwzględnieniem wszystkich okoliczności mających wpływ na kalkulację ceny oferty. Tym samym Izba oceniła, że zalecany sposób realizacji zamówienia z zastosowaniem integracji preferuje dotychczasowych dostawców oprogramowania i tym samym utrudnia uczciwą konkurencję i jako taki nie spełnia wymagań wynikających z art. 29 ust. 1 i 2 ustawy w związku z art. 7 ust. 1 ustawy.

W pkt. II.8.2. zamawiający wskazał:

Operator użytkuje Systemy Zajezdniowe wymienione w poniższej tabeli, które służą do zbierania, raportowania i automatycznej wymiany danych, w szczególności z oprogramowaniem do tworzenia rozkładów jazdy (AGC BusMan) oraz do programowania Systemów Pokładowych Autobusów. Zamawiający zaleca, aby systemy (programy) wymienione w poniższej tabeli zostały zintegrowane z Systemem Centralnym w ramach umowy. W przypadku braku integracji Wykonawca musi zapewnić, możliwość automatycznego wykonywania funkcji wymienionych poniżej Systemów Zajezdniowych w inny, automatyczny sposób (np. przy użyciu innego dostarczonego oprogramowania), w szczególności możliwość:

- 1) programowania Pokładowych Systemów Autobusowych wszystkich autobusów Operatora,
- 2) pozyskiwania danych eksploatacyjnych ze wszystkich autobusów wyposażonych w Autokomputer oraz ich raportowanie o zakresie funkcjonalnym (jak np. do systemu PDA),
- 3) zapewnienia przesyłania do Systemu niezbędnych danych z Modułów Pokładowych Systemu i danych eksploatacyjnych z autobusów.

W pkt. II.8.4. zamawiający podał:

Operator użytkuje Systemy Dziedzinowe wymienione w poniższej tabeli, które są niezbędne do funkcjonowania Operatora i zasilania systemów zamawiającego, a których funkcjonalności wykonawca zastąpi przez funkcjonalności Systemu, poprzez zapewnienie odpowiedniej wymiany danych w ramach Systemu oraz z Systemami Dziedzinowymi i Systemami Zajezdniowymi zgodnie z wymaganiami OPZ opisanymi w pkt 2 Rozdziału II.4 Wymiana danych pomiędzy elementami Systemu.

W pkt. IV.6.3.2.2. zamawiający dla podstawowych wymagań technicznych Kasownika dwufunkcyjnego wskazał:

1. Kasownik powinien posiadać:
- 9) maksymalne wymiary kasownika:
 - a) szerokość: 190 mm.

Izba na podstawie załącznika nr 2 do OPZ, że posiada 94 autobusy, w których

zainstalowane są różne elementy wyposażenia:

- autokomputery: produkcji PIXEL w różnych wersjach i R&G, w tym 4 nieznanego producenta - poz. 45, 92, 93, 94,
- elektroniczne tablice kierunkowe produkcji PIXEL w różnych wersjach,
- tablice klapkowe produkcji PIXEL, R&G, BROSE, MOBITEC, GROBA,
- tablice informacyjne wewnętrzne produkcji PIXEL i R&G,
- urządzenia informacji dźwiękowej PIXEL i nieokreślonych producentów,
- monitoring wizyjny : produkcji PIXEL i nieokreślonego producenta,
- urządzenia do komunikacji i lokalizacji: produkcji PIXEL,
- urządzenia diagnostyczne: produkcji PIXEL
- kasowniki: KRG i PIXEL.

Zamawiający otrzyma w 2018r. 28 nowych autobusów wyposażonych w autokomputer PIXEL,, tablice informacyjne wewnętrzne - PIXEL, urządzenia informacji dźwiękowej - PIXEL, monitoring wizyjny - nieznanego producenta, radiomodem nieokreślonego producenta.

Łącznie jest to 122 autobusy, przy czym przedmiot zamówienia określa ilość autobusów na 95 z możliwością rozszerzenia docelowo do 116 autobusów, co może oznaczać, że część autobusów wskazanych w wykazie nie będzie objęta przedmiotem zamówienia.

Informacje z załącznika nr 2 do OPZ są sprzeczne z informacjami zawartymi w pkt. IV.61.2, gdzie mowa jest o 95 autobusach i zobowiązaniu do przeniesienia części dostarczonych i zainstalowanych w autobusach Modułów Pokładowych Systemu w kolejnych 33 autobusach, czy łącznie 127. Nadto z zestawienia w załączniku nr 2 wynika, że autokomputery są w co najmniej 47 autobusach (jeśli przyjąć, że te autobusy, gdzie wprost nie oznaczono „autokomputer” są wyposażone jedynie w sterownik), które posiada zamawiający, a z pkt. IV.6.3.1 wynika, że w 41 szt. autobusów znajdują się autokomputery. Określając wyposażenie autobusów zamawiający nie określił, dla których urządzeń posiada kody źródłowe i protokoły komunikacyjne i które przekaże wykonawcy wybranemu. Jedynie na podstawie oświadczenia zamawiającego złożonego na rozprawie można było ustalić, że zamawiający dla 61 autobusów, w tym 28 tych, które mają być dostarczone w 2018r. Oznacza to, że z 94 autobusów wskazanych przez zamawiającego jedynie w odniesieniu do 33 zamawiający dysponuje kodami i protokołami. Przy czym nie sposób ustalić czy liczba 33 nie odnosi się do autobusów, które na które w przyszłości wykonawca ma przenieść Moduły Pokładowe Systemu, czy też odnosi się do autobusów posiadanych przez zamawiającego. Nie można także ustalić, czy wszystkie autobusy, którymi obecnie dysponuje zamawiający będą włączane do systemu czy też nie. Wprawdzie zamawiający zamieścił załącznik nr 5 do OPZ, z którego wynika jaka marka/typ kiedy podlega wymianie, ale nie wynika, czy zamawiający oczekuje montażu systemu na autobusach wycofywanych, czy na wszystkich?

W ocenie Izby również i powyższe ustalenia przemawiają za niejednoznacznością opisu przedmiotu zamówienia i brakiem wskazania danych niezbędnych dla prawidłowego sporządzenia oferty.

W pkt. II.8.2 zamawiający wymienił posiadane systemy zajezdniowe i opisał funkcje programu, dane programu oraz kierunek i sposób wymiany danych. Wskazał na

- pakiet PIXEL 3,
- PDA Analizator Danych PIXEL
- Data Access Server
- PIXEL Busman Import.

W pkt II.8.3 zamawiający w podobny sposób opisał systemy dziedzinowe, które mają wymieniać dane z systemem:

- System EGC firmy SYSTEMEG
- Stacja Paliw,
- VeritumXL firmy System-1

W pkt. II.8.4 zamawiający opisał systemy dziedzinowe, których funkcjonalności mają być zastąpione przez system:

- KF3000 firmy R&GPlus
- Depozyt firmy MARCOM M.H.
- Busman v100.0991 firmy AGC Consulting,
- Busgraf firmy ACG Consulting
- Eksploatacja firmy MARCOM M.H.
- Trzeźwość firmy MARCOM M.H.

Izba ustaliła, że przy żadnym z oprogramowani zamawiający nie podał czy jest w posiadaniu protokołów komunikacyjnych i kodów źródłowych, przy czym w zakresie pkt. II.8.2 zamawiający wymagał zapewnienia automatycznego wykonywania funkcji systemów zajezdniowych w inny automatyczny sposób przy użyciu innego dostarczonego oprogramowania.

Izba ustaliła także, iż 8 wykonawców zadało zamawiającemu pytania do treści siwz, w tym w zakresie spornym pomiędzy stronami. Z uwagi na treść art. 38 ust. 2 ustawy Izba określi tych wykonawców jako „zainteresowany wykonawca” T reść zapytań jest następująca:

Zapytanie zainteresowanego wykonawcy z dnia 8 stycznia 2018r.:

Pytanie 2. Plik SIWZ.doc, strona 22, pkt. 4. „podkryterium: koncepcja techniczna Systemu (T4) waga 4% - 4 pkt.” Wykonawca prosi o interpretację, czy niedostarczenie opisu Technicznego Systemu zaproponowanego przez Wykonawcę w ofercie będzie jednoznaczne z odrzuceniem oferty czy też przyznaniem 0 pkt w tym kryterium?

Pytanie 3. Plik SIWZ.doc, strona 22t pkt. 4. „podkryterium: koncepcja techniczna Systemu (T4) waga 4% - 4 pkt.” Czy zdaniem Zamawiającego różni się złożenie Opisu Technicznego Systemu, nie spełniającego wymagań określonych w OPZ skutkujące odrzuceniem oferty Wykonawcy jako niezgodnej z treścią SIWZ na podstawie art. 89 ust.1 pkt. 2 Prawa. od sytuacji w której z każdy z 5 ocenianych w koncepcji elementów przyznane Wykonawcy zostanie 0 pkt. ? czy taka sytuacja oznacza także odrzucenie oferty?

Pytanie 4. Plik OPZ.docx strona 23, pkt 11.8.3,. Ciy Zamawiający posiada dokumentację bazy danych każdego z wymienionych systemów dziedzinowych w oczekiwanym zakresie

integracji? W przypadku odpowiedzi negatywnej prosimy o wskazanie w jaki sposób należy dokonać integracji?

Pytanie 5 Plik OPZ.docx strona 24, pkt. III.8.3 Czy zamawiający posiada dokumentację bazy danych każdego z wymienionych systemów dziedzinowych w oczekiwanym zakresie integracji? W przypadku odpowiedzi negatywnej prosimy o wskazanie w jaki sposób dokonać integracji?

Pytanie 12. Plik OPZ.docx strona 20, pkt. II.8.2. „Zasoby Zamawiającego” Czy w przypadku rezygnacji z integracji dostarczanych przez Wykonawcę rozwiązań z opisanymi przez Zamawiającego w tabeli na stronie 20 OPZ oprogramowaniem zajezdniowym i autobusowym, Wykonawca zobowiązany jest w ramach niniejszego zamówienia do zapewnienia pełnej tożsamej funkcjonalności sterowania dotychczas eksploatowanymi autobusowymi urządzeniami informacji pasażerskiej (w tym wewnętrznymi i zewnętrznymi tablicami i systemem zapowiedzi dźwiękowych) wg stanu inwentarzowego opisanego w załączniku nr 2 do OPZ?

Pytanie 13. Plik OPZ.docx strona 20 pkt. II.8.2 "Zasoby zamawiającego" Czy w przypadku braku możliwości dostosowania dostarczonego przez wykonawcę rozwiązania autobusowego w zakresie funkcjonalności oprogramowania opisanego w tabeli na stronie 20 OPZ z dotychczas eksploatowanymi w pojazdach urządzeniami (w tym tablicami), wykonawca zobowiązany jest na swój koszt i swoim staraniem wymienić, dostarczyć i zainstalować nowe autobusowe urządzenia (w tym tablice) współpracujące z dostarczonym w ramach niniejszego postępowania systemem w ilości opisanej w załączniku nr 2 do OPZ? Prosimy o potwierdzenie.

Z zapytań innego zainteresowanego wykonawcy z dnia 9 stycznia 2018r. wynika, że:

pytanie 1

Pytania

- a) ile typów pojazdów MAN jest dostarczanych w pierwszej partii pojazdów?
- b) Czy asysta technika firmy MAN ma dotyczyć każdego z typów pojazdów z pierwszej partii pojazdów?
- c) Czy Zamawiający może podać Wykonawcy uzgodniony zryczałtowany koszt dzienny asysty technika firmy MAN dla czynności montażu i odbioru pojazdu z pierwszej partii?
- d) Kto odpowiada za przygotowanie jednostronnego dokumentu „wytycznych instalacji Modułów Pokładowych Systemu” przedstawiciel MAN czy Wykonawca?
- e) Czy producent pojazdów MAN z pierwszej partii jest zobowiązany zapisami jednostronnej specyfikacji przetargowej do odpowiedniego wyposażenia (np. przygotowania instalacji elektrycznej i teleinformatycznej, udostępnienie danych z szyny CAN, etc.) umożliwiającej podłączenie i montaż Modułów Pokładowych Systemu, czy też za te prace dodatkowe wymagane po stronie pojazdu MAN ma zapłacić Wykonawca (musi ująć je w ofercie)?

Pytanie 5

OPZ — Załącznik nr 1 Dotyczy strona 10

System ten powinien być łatwy w obsłudze i zostać zintegrowany (współpracować

automatycznie wymieniać dane) z Oprogramowaniem do budowy rozkładów jazdy oraz Systemami Pokładowymi Autobusów

Pytanie: Prosimy o informację z jakim Oprogramowaniem do budowy rozkładów jazdy ma zostać zintegrowane rozwiązanie Wykonawcy?

Pytanie 12

OPZ - Załącznik nr 1 Dotyczy rozdział II.4 strona 14

a. „II.4. Wymiana danych pomiędzy elementami Systemu, Systemami Dziedzinowymi i Systemami Zajedniowymi

Pytanie: Czy Zamawiający posiada i może udostępnić Wykonawcy na potrzeby integracji dokumentację interfejsów i/lub struktur danych do posiadanych Systemów Dziedzinowych i Systemów Zajedniowych?

Pytanie 13

OPZ - Załącznik nr 1 Dotyczy rozdział II.4 punkt 10 strona 14

b. System Centralny zostanie wyposażony w API (interfejs programistyczny aplikacji) umożliwiający bieżące udostępnianie informacji o lokalizacji autobusów zewnętrznym systemom ITS muł systemom informacji pasażerskich (np. kiedyPrzyjedzie.pl, jakdojade.pl),
Pytanie.- Czy obecnie istnieje system ITS, do którego mają być przygotowane dane w API?
b) Czy integracja i dostosowanie API z kiedyPrzyjedzie.pl, jakdojade-pl leży po stronie Wykonawcy czy też autorów odpowiedniego oprogramowania?

Pytanie 14

OPZ — Załącznik nr 1 Dotyczy rozdział II.4 punkt 11 strona 15

Komentarz: Zamawiający wymaga dostawy nowego sterownika systemu e-biletu do wszystkich 95 autobusów i zarazem zaleca integrację z posiadanym przez MZK Opole autokomputerem oraz wymaga wyłącznie jeden punkt obsługi dla kierowcy, którym jest Autokomputer. Obecnie posiadany w 41 pojazdach autokomputer musiałby zatem stanowić element interfejsu kierowcy, a autokomputera nie ma w 54 autobusach i do czasu rozstrzygnięcia przetargów na dostawę kolejnych nowych autobusów rolę interfejsu kierowcy i autokomputera musi pełnić sterownika systemu e-biletu. Logicznym zatem wydaje się odwrócenie wymagania, by tę rolę pełnił nowo dostarczony sterownik e-biletu, który byłby punktem obsługi dla kierowcy i współpracowałby z już posiadanymi 41. Autokomputerami. Interfejs GUI sterownika systemu e-biletu mógłby nawiązywać do obecnego interfejsu urządzenia, by ułatwić obsługę kierowcom. Pytanie: Wnosimy o dopuszczenie niniejszego rozwiązania jako bardziej czytelniejszego w świetle wymagań OPZ Zamawiającego co krytycznych wymagań odnośnie do nowo wdrażanego systemu biletowego (np. system biletowy CICO i dokładność lokalizacji pojazdu, bilety czasowe, ograniczenie reklamacji - pliki taryfowe, lista kart zastrzeżonych, doładowania internetowe, raportowanie) i wygodnego dla kierowcy z racji wymagań co do większego ekranu niż obecnie posiadane urządzenie.

Pytanie 16

Punkt: IV.7.2.2.2. Panel szybkiej sprzedaży, punkt 14. - Jaki terminal płatniczy będzie/jest używany przez Zamawiającego i czy posiada on odpowiedni protokół do komunikacji z komputerem sprzedaży ?

Zapytania innego zainteresowanego wykonawcy z dnia 10 stycznia 2017r.

Pytania:

1) W związku z wymaganiami OPZ/SIWZ dotyczącymi integracji oraz wykorzystania urządzeń obecnie używanych przez Zamawiającego do wdrożenia wszystkich podsystemów proszę o przekazanie pełnej dokumentacji technicznej wyszczególnionych autokomputerów (minimum niezbędne do integracji zgodnej z OPZ to karty katalogowe, instrukcje obsługi, opisy protokołów komunikacyjnych, kody źródłowe oprogramowania firmware urządzeń) : - Pixel STR 1-1

- Pixel STR 1-2
- Pixel Autokomputer Asterix
- Pixel Autokomputer XC-6
- SRG-3000P
- KPP-2/1CU-4000
- STR 1-1 LAWO
- STR 1-1 GORBA

Proszę o jednoznaczne określenie, które z wyżej wymienionych modeli posiadają możliwość przesyłu danych przez GPRS / slot na kartę SIM. Proszę o jednoznaczne określenie, które z wyżej wymienionych urządzeń posiadają możliwość podłączenia oraz pełnej obsługi programowej kasowników dwufunkcyjnych (m.in. przesyłanie plików konfiguracyjnych aktualnie obowiązującej taryfy biletowej, przesyłanie „białej” oraz „czarnej” listy kart...). Proszę o przekazanie dla każdego z urządzeń pełnego opisu protokołów komunikacyjnych, których to uzyskanie niezbędnym jest do przygotowania opisu technicznego wymaganego w OPZ.

- 2) Czy wszystkie wymienione w OPZ autokomputery zapewniają sterowanie wszystkimi modułami i systemami pokładowymi autobusu?
- 3) Czy wszystkie wymienione w OPZ autokomputery zapewniają komunikację / wymianę danych pomiędzy systemami zajezdniowymi a autobusem (online poprzez sieć GSM (APN) poza zajezdniami)?
- 4) Zamawiający w SIWZ przywołuje nazwę „system PDA” proszę o wyjaśnienie o jaki system chodzi? Kto jest jego producentem? Kiedy i w jakim zakresie został wdrożony oraz w jakim zakresie jest wykorzystywany w codziennej eksploatacji taboru?
- 5) W związku z wymaganiami OPZ/SIWZ dotyczącymi integracji oraz wykorzystania urządzeń obecnie używanych przez Zamawiającego do wdrożenia wszystkich podsystemów proszę o przekazanie pełnej dokumentacji technicznej wyszczególnionych tablic (minimum niezbędne do integracji zgodnej z OPZ to karty katalogowe, opisy protokołów komunikacyjnych, kody źródłowe oprogramowania firmware urządzeń):

- Pixel TD
- tablice klapkowe R&G (przód, bok, tył)
- tablice klapkowe PIXEL (przód, bok, tył)
- MOBITEC (przód, bok, tył)
- BROSE (przód, bok, tył)
- GORBA (przód, bok, tył)
- Pixel TML 16-120
- ETL 416120
- Pixel TD
- Pixel
- Pixel TML 16-120
- Pixel PDL16x84-10
- Pixel PDL16x21-10
- Pixel DOT-LED PDL - Pixel DOT-LED PDL 16x84
- Pixel PL 12x21
- Pixel TD 11 16x84
- Pixel TD 11 12x21
- Pixel
- Pixel LCD XID 220
- Pixel XTD ETH
- Pixel XTD 16x84 ETH
- Pixel XTD ETH

- 6) W związku z wymaganiami OPZ/SIWZ dotyczącymi integracji oraz wykorzystania urządzeń obecnie używanych przez Zamawiającego do wdrożenia wszystkich podsystemów proszę o przekazanie pełnej dokumentacji technicznej wyszczególnionych rejestratorów monitoringu wizyjnego (minimum niezbędne do integracji zgodnej z OPZ to karty katalogowe, opisy protokołów komunikacyjnych, kody źródłowe oprogramowania firmware urządzeń):

- Pixel DV-MEGA
- X200
- Pixel rejestrator mobilny IP PVRs

7) OPZ „Przed wdrożeniem Systemu wymagane jest przygotowanie projektu Systemu.

Projekt Systemu, projekty interfejsów użytkowników podlegają zatwierdzeniu, tj. będą przedkładane do zatwierdzenia przez Zamawiającego.” - w jakim terminie projekt powinien być przygotowany oraz ile czasu na jego zatwierdzenie ma Zamawiający? Co w przypadku poprawek/niezgodności?

8) OPZ str. 8 „W skład Modułów Pokładowych Systemu wejdą, oprócz wyżej wymienionych Biletomatów mobilnych, Kasowniki wraz ze Sterownikiem e-bilet, jeśli System będzie tego wymagał i nie będzie możliwe wykorzystanie obecnie zainstalowanych Autokomputerów.” Czy Zamawiający gwarantuje, iż wszystkie aktualnie używane autokomputery mają możliwość zarządzania kasownikami dwufunkcyjnymi oraz biletomatami? Jeśli nie, to proszę o informację które mają taką techniczną możliwość oraz w jakim zakresie.

9) OPZ str. 8 „Urządzenia będą podłączone do Systemu Centralnego za pomocą Sterownika e-bilet lub Autokomputera. Wymiana danych odbywać się będzie za pomocą modułu transmisji danych GSM i Wi-Fi na zajezdni. System Centralny zapewni nadzór oraz realizację serwisu Urządzeń i utrzymania Oprogramowania.” - czy Zamawiający dopuszcza możliwość, iż zarówno obecnie użytkowany autokomputer jak i nowodostarczony sterownik e-biletu będą wyposażone w moduł transmisji danych GSM? Jeśli tak to proszę o potwierdzenie, iż Zamawiający dostarczy niezbędną ilość kart SIM dla urządzeń.

18) OPZ str. 12 „Zamawiający bezwzględnie wymaga, aby do momentu ostatecznego uruchomienia dostarczonego Systemu, działały wszystkie obecnie zamontowane Urządzenia.

Wyklucza się sytuację, w której na potrzeby realizacji prac przez Wykonawcę konieczna będzie obsługa linii komunikacyjnych autobusami bez działających urządzeń lub wystąpi brak obecnej funkcjonalności innych urządzeń (z wyjątkiem wcześniej uzgodnionych przez Strony), trwałym lub czasowym zatrzymaniem albo ograniczeniem funkcjonalności obecnego Systemu (z wyjątkiem uzgodnionych wcześniej sytuacji).” - bez przekazania informacji co do kodów źródłowych i protokołów komunikacyjnych dla obecnie użytkowanych urządzeń niemożliwym jest określenie czy wprowadzane zmiany nie spowodują tymczasowego zatrzymania lub ograniczenia funkcjonalności Systemu tym samym wnosimy o wykreślenie podpunktu w całości.

19) OPZ str. 13 „zapewnienie bezpiecznej komunikacji pomiędzy Systemem Centralnym, a Urządzeniami wykorzystującymi łączność w sieci komórkowej montowanymi w: a) autobusach - Wykonawca nie może gwarantować bezpieczeństwa komunikacji dla urządzeń aktualnie użytkowanych przez Zamawiającego. Prosimy o zredagowanie zapisu „zapewnienie bezpiecznej komunikacji pomiędzy Systemem Centralnym, a Urządzeniami, dostarczonymi przez Wykonawcę, wykorzystującymi łączność w sieci komórkowej montowanymi w: a) autobusach”.

23) OPZ str. 15 „11) W autobusach przeznaczonych do wyposażenia w ramach umowy w Moduły Pokładowe Systemu - w których Systemy Pokładowe Autobusu wyposażone są w Autokomputer - Zamawiający zaleca zintegrować Moduły Pokładowe Systemu z Systemami Pokładowymi Autobusów, Integracja będzie polegała na zapewnieniu sterowania oraz komunikacji z Systemem Centralnym przez jedno urządzenie sterujące tj. Autokomputer za pomocą jednej karty SIM, wykorzystując urządzenie GPS autobusu.” - czy Zamawiający dopuszcza jako rozwiązanie równoważne instalację sterownika e-biletu wyposażonego w moduł komunikacyjny GSM, niezależnego od Autokomputera, zapewniającego obsługę kasowników oraz biletomatów mobilnych?

25) OPZ str. 15 „d) ... automatyczne przekazywanie danych z Systemów Pokładowych Autobusów i Modułów Pokładowych Systemu do Systemów Zajezdniowych (w tym systemu PDA)” - w jakim zakresie i w jakiej formie przekazywane mają być dane do systemu PDA? Proszę o przekazanie protokołu komunikacyjnego (formatu) w jakim przekazywane mają być te dane. Czy Zamawiający dopuszcza aby Wykonawca dostarczył własne oprogramowanie realizujące wszystkie obecnie użytkowane przez Zamawiającego funkcje tożsame z tymi z oprogramowania PDA?

26) OPZ str. 15 „g) jego danych eksploatacyjnych (udostępnianych przez Autokomputer), jak i w zakresie bezpieczeństwa (przycisk antynapadowy, wgląd do kamer monitoringu pokładowego autobusu, dla wszystkich pojazdów wyposażonych w system monitoringu” które pojazdy wyposażone są w przycisk antynapadowy? Które pojazdy wyposażone są w system monitoringu umożliwiający podgląd kamer monitoringu on-line? W jaki sposób dane z kamer i rejestratora są udostępniane? Proszę o przekazanie pełnego protokołu komunikacyjnego umożliwiającego realizację tego wymagania.

27) OPZ str. 15 „12) w przypadku braku integracji...” - czy w przypadku braku integracji Zamawiający potwierdza, iż dla całości floty nadal wykorzystywać będzie aktualny sposób programowania Pokładowych Systemów Autobusowych? Czy Zamawiający dopuszcza jako rozwiązanie równoważne realizowanie celów programowania Pokładów Systemów Autobusowych jak i pobierania danych eksploatacyjnych, z wszystkich autobusów wyposażonych w Autokomputer i ich raportowania w zakresie funkcjonalnym w aktualnie używanym przez Zamawiającego oprogramowaniu (PDA, Pixel 3 etc.)? Na jakich warunkach licencyjnych aktualnie użytkowane jest to oprogramowanie? Proszę o przekazanie kodów źródłowych i pełnych opisów komunikacyjnych dla całości oprogramowania wymienionego w OPZ aktualnie użytkowanego przez Zamawiającego.

66) Str 95. OPZ „22) Wykonawca dostarczy Zamawiającemu, po podpisaniu umowy, projekt montażu Tablic DIP w wybranych lokalizacjach do akceptacji przez Zamawiającego.” - w jakim terminie Zamawiający zaakceptuje przedstawiony przez Wykonawcę projekt?

71) Str. 145 Załącznik 7 do OPZ „4) odmowy wykonania integracji Systemu z innymi systemami Zamawiającego lub Operatora,” — proszę o wykreślenie wymagania w całości lub doszczegółowienie o jakie inne systemy chodzi.

Zapytania innego zainteresowanego wykonawcy z dnia 9 stycznia 2017r.

Pytanie 3. Punkt 11.8.2. str. 20

1) Jaki jest wymagany przez Zamawiającego zakres integracji planowanego systemu e-bilet z poszczególnymi systemami zajeżdżniowymi?

2) Czy w celu wykonania integracji Zamawiający udostępni Wykonawcy narzędzia programistyczne do wykonania integracji w wymaganym zakresie?

Pytanie 4. Punkt 11.8.3. str. 23

1) Jaki jest wymagany przez Zamawiającego zakres integracji planowanego systemu e-bilet z poszczególnymi systemami dziedzinowymi?

2) Czy w celu wykonania integracji Zamawiający udostępni Wykonawcy narzędzia programistyczne do wykonania integracji w wymaganym zakresie?

Pytanie 6. Punkt 11.8.2 - 11.8.4

Czy Zamawiający udostępni strukturę wraz z opisem pól plików wymiany danych na potrzeby wymaganej przez Zamawiającego integracji?

Pytanie 9. Punkt IV.I.1. 10) str. 32

Czy zamawiający dostarczy narzędzia informatyczne umożliwiające import wymaganych danych z systemu Veritum XL?

Pytanie 13. Punkt IV.3 19) str. 34

Czy Zamawiający udostępni narzędzia informatyczne umożliwiające wymianę danych pomiędzy Systemem a systemem windykacji EGC?

Pytanie 14. Punkt IV.3 28) str. 34

Wykonawca nie zna programów eksploatowanych przez Operatora.

Skoro Wykonawca jest zobowiązany do integracji Systemu z systemami eksploatowanymi przez Operatora, Zamawiający lub Operator powinni dostarczyć niezbędne narzędzia informatyczne w celu wykonania takiej integracji — np. API.

Czy Zamawiający udostępni narzędzia informatyczne (API) umożliwiające wykonanie integracji pomiędzy Systemem a systemem windykacji EGC oraz systemem księgowym Veritum?

Izba na podstawie tych wskazanych i przywołanych pytań ustaliła, że znaczna większość wykonawców nie jest na obecnym etapie zamówienia zaoferować integracji bez współdziałania ze strony zamawiającego. Izba ustaliła także, że kryteria oceny ofert budzą wątpliwości wykonawców, co do ich jednoznaczności i sposobu dokonywania przez ich

pryzmat oceny ofert.

Z pisma MAN z dnia 11 stycznia 2018r. wynika, że nadzór specjalisty MAN jest konieczny, aby nie doszło do utraty gwarancji. Stelaż pod biletomat musi spełniać warunki homologacji, stelaż i jego sposób montażu został przebadany przez producenta pojazdu pod względem bezpieczeństwa dla pasażerów przy wszelkiego typu kolizjach drogowych. MAN stosuje ogólnodostępny cennik swoich produktów oraz cennik usług identyczny dla wszystkich podmiotów występujących z zapytaniem o ofertę.

Izba w zakresie ustalonym powyżej przyjęła pismo MAN jako wiarygodne i nie budzące wątpliwości. Izba zweryfikowała także dostępność cenników akcesoriów i wyposażenia dodatkowego firmy MAN i ustaliła, że takie cenniki są ogólnodostępne i możliwe do pozyskania darmo lub w drodze czasowego odpłatnego dostępu.

Izba nie dopuściła dowodu odwołującego zgłoszonego po zamknięciu rozprawy, gdyż w ocenie Izby nie jest on konieczny do rozstrzygnięcia, a jego celem jest jedynie podważenie wiarygodności i mocy dowodowej pisma producenta MAN, podczas gdy przedmiotem badania Izby są czynności i zaniechania zamawiającego, a nie podmiotów trzecich. Tym samym Izba nie znalazła podstaw do otwarcia rozprawy na nowo.

Izba zważyła:

Izba stwierdziła, że zgłoszone przystąpienia spełniają wymogi formalne określone w art. 185 ust. 2 ustawy.

Izba ustaliła, że nie zaistniały przesłanki określone w art. 189 ust. 2 ustawy, które skutkowałyby odrzuceniem odwołania.

Izba ustaliła, że odwołujący wykazał, że posiada interes w uzyskaniu zamówienia i może ponieść szkodę w przypadku stwierdzenia naruszenia ustawy przez zamawiającego, co wypełnia przesłankę materialnoprawną z art. 179 ust. 1 ustawy.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 29 ust. 1 i 2 ustawy w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy w zw. z art. 36 ust. 1 pkt. 3 w zw. z art. 41 pkt. 4 ustawy, poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny i niewyczerpujący, bez uwzględnienia wszystkich wymagań oraz okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty, uniemożliwiający odwołującemu złożenie oferty i ubieganie się o udzielenie zamówienia, a także w sposób naruszający zasady zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, jak również nakładający na wykonawców obowiązek spełnienia świadczenia, które jest niemożliwe do spełnienia, poprzez:

- a) ustanowienie wymogu współpracy (integracji) dostarczanych urządzeń przez wykonawców z posiadaną infrastrukturą zamawiającego, pomimo braku zdefiniowania parametrów technicznych urządzeń oraz brak przekazania przez zamawiającego tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych pozwalających na wymianę danych informatycznych pomiędzy dostarczającymi urządzeniami wykonawcy, a istniejącą infrastrukturą zamawiającego, co uniemożliwia sporządzenie oferty i realizację zamówienia

Zarzut potwierdził się. Izba ustaliła, że zamawiający nie dysponuje kodami źródłowymi i protokołami komunikacyjnymi do przeważającej części oprogramowania i systemów dla których zaleca integrację. Zamawiający nie wskazał także w siwz tych systemów i oprogramowania dla których takie dane jest w stanie udostępnić lub są one oparte o protokoły otwarte udostępniane przez producenta bez ograniczeń. Zamawiający oświadczył, że nie nabył i nie jest zainteresowany nabyciem tych informacji. Zamawiający nie zawarł także w siwz informacji, że obowiązek integracji obciąża dotychczasowego dostawcę lub jest on z mocy umowy z zamawiający zobowiązany do współpracy z wykonawcą w celu wykonania integracji, nie zawarł także informacji, że zobowiązał dotychczasowych dostawców do dostarczenia odpłatnego lub nie potrzebnych informacji wykonawcom za stałą

cenę i na jednakowych warunkach. Tym samym zamawiający nie wykazał, że wykonanie przedmiotu zamówienia przez wykonanie integracji jest dla innych wykonawców poza dotychczasowymi dostawcami w ogóle dostępne. Biorąc pod uwagę, że zamawiający dysponuje systemami i oprogramowaniem różnych dostawców, to również należy poddać pod wątpliwość, czy zamawiający wykazał, że wykonanie przedmiotu zamówienia przez choćby jednego wykonawcę jest w ogóle możliwe. Biorąc to pod uwagę Izba oceniła, że ustalony stan faktyczny daje podstawy do przyjęcia, że opis przedmiotu zamówienia w zakresie rozwiązania zalecanego nie jest jednoznaczny i precyzyjny, ani nie zawiera elementów umożliwiających wykonawcom przygotowanie ofert. W tej mierze Izba oparła się przede wszystkim na treści zapytań kierowanych przez wykonawców do zamawiającego. Izba oceniła, że przedmiotowy stan faktyczny odbiega znacząco od stanu będącego przedmiotem badania przez Izbę w sprawie sygn. akt KIO 286/17, gdzie przedmiotem zamówienia nie był system centralny, a jedynie moduł tego systemu - zintegrowany system dynamicznej informacji pasażerskiej. Nadto zamawiający nie zalecał zerojedynkowego postępowania, albo integrujesz, albo robisz od nowa, ale wykonawcom pozostawiał decyzję czy i w jakim zakresie wykorzystają infrastrukturę zamontowaną w autobusach - autokomputery. Tym samym tak zakres integracji i rodzaj systemu nie dają podstaw do przyjęcia, że ustalenia i ocena Izby poczyniona w postępowaniu w sprawie sygn. akt KIO 286/17 nadaje się do podzielenia w niniejszym postępowaniu. Izba oceniła, że pozostawienie rozwiązania opartego o integrację skutkowałoby zaburzeniem uczciwej konkurencji i tym samym nakazała wykreślenie tego zalecenia zamawiającego z pkt. II.8.2 i II.8.4 opz i konsekwentnie uwzględnienie skutków tego wykreślenia tak w ogłoszeniu o zamówieniu jak i siwz.

b) brak ustanowienia możliwości dostarczenia przez wykonawcę nowego,

równoważnego oprogramowania oraz urządzeń (infrastruktury), które spełniałoby wymagania zamawiającego, a w konsekwencji uzależnienie udziału w postępowaniu od uzyskania zgody producenta i dostawcy obecnego oprogramowania na jego wykorzystanie, a co sprawia, iż wobec takiego sformułowania wymagań, preferowany jest producent i dostawca obecnego oprogramowania oraz urządzeń jako podmiot, który ma uzyskać przedmiotowe zamówienie publiczne,

Zarzut nie potwierdził się. W ocenie Izby z postanowień siwz wynika, że wykonawca ma możliwość dostarczenia nowego, równoważnego oprogramowania oraz urządzeń (infrastruktury), które spełniałoby wymagania zamawiającego, jest to dopuszczone rozwiązanie alternatywne, które w ocenie Izby jako jedynie umożliwiające realizację przedmiotowego zamówienia na równych warunkach dla wszystkich wykonawców, jest jedynym rozwiązaniem opisanym w siwz zgodnym z przepisami ustawy. W tym kontekście również nie zasadny jest zarzut dotyczący usług rozwoju i świadczenia przeniesienia urządzeń, gdyż w całości dotyczyć on może jedynie urządzeń zaoferowanych przez wykonawcę.

c) ustanowienie wymogu współpracy (integracji) dostarczanych urządzeń przez wykonawców z posiadaną infrastrukturą zamawiającego, pomimo braku zdefiniowania parametrów technicznych urządzeń oraz brak przekazania przez zamawiającego tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych pozwalających na wymianę danych informatycznych pomiędzy dostarczającymi urządzeniami wykonawcy, a istniejącą infrastrukturą zamawiającego, co prowadzi do konieczności uzyskania przez wykonawców zgody producenta i dostawcy obecnego oprogramowania na jego wykorzystanie, w tym implementowanie i konfigurację z istniejącym systemem, co powoduje, iż przedsiębiorstwo PIXEL Sp. z o.o. nie będzie zainteresowane nieodpłatnym udostępnieniem dostępu do danych lub w ogóle ich udostępnieniem, co w konsekwencji sprawia, że wykonanie zamówienia publicznego jest niemożliwe do objęcia normalnym ryzykiem kontraktowym, które to ryzyko jest niemożliwe do oszacowania, co w konsekwencji uniemożliwia przygotowanie należytej wyceny oferty,

Zarzut potwierdził się. W tym zakresie Izba w całości podtrzymuje stanowisko wyrażone w rozstrzygnięciu zarzutu wskazanego w lit. a).

d) ustanowienie wymogu współpracy dostarczonego systemu ze wszystkimi urządzeniami zamawiającego mimo braku przedstawienia przez zamawiającego specyfikacji technicznej i funkcjonalnej użytkowanych urządzeń, oraz udostępnienia protokołów komunikacyjnych do wymiany danych oraz kodów źródłowych oprogramowania, co uniemożliwia wykonawcy, przed rozpoczęciem testów z urządzeniami, weryfikację ewentualnego oddziaływania oprogramowania i urządzeń na urządzenia eksploatowane przez zamawiającego, co z kolei uniemożliwia realizację zamówienia i przygotowanie oferty odpowiadającej wymaganiom zamawiającego,

Zarzut potwierdził się. W tym zakresie Izba w całości podtrzymuje stanowisko wyrażone w rozstrzygnięciu zarzutu wskazanego w lit. a).

d) ustanowienie wymogu dostarczenia przez wykonawców szczegółowej dokumentacji w postaci Opisu Technicznego Systemu oraz Opisu Technicznego Instalacji, która ma określać proponowane przez wykonawców rozwiązania, podczas, gdy zamawiający nie udostępnił tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych do wymiany danych, a w konsekwencji nie jest możliwym sporządzenie owej dokumentacji przez wykonawcę niebędącego producentem oraz dostawcą obecnego oprogramowania, a brak dostarczenia przez wykonawcę opisu proponowanych rozwiązań w konsekwencji powoduje odrzucenie oferty przez zamawiającego

Zarzut potwierdził się. Jak Izba ustaliła zamawiający w sposób niejednoznaczny i nie umożliwiający sporządzenie oferty opisał przedmiot zamówienia w zakresie zalecanej integracji, nadto w opisie sposobu oceny ofert w zakresie podkryterium Opisu Technicznego Integracji zawarł pojęcia nieostre, ocenne, których zastosowanie umożliwia arbitralną ocenę przez zamawiającego i może prowadzić do nieobiektywnej oceny ofert. Co do podkryterium Opisu Technicznego Systemu, to również zachodzi sprzeczność pomiędzy wymogiem opis zawartym w samym kryterium, a wymaganiami opisu przedmiotu zamówienia, których nie spełnienie ma skutkować odrzuceniem oferty, nie jest także jednoznacznie określony sposób przyznawania punktacji w tym kryterium, nadto szczegółowe i surowe wymagania siwz pozostają w sprzeczności z oświadczeniami zamawiającego czynionymi na rozprawie i w odpowiedzi na odwołanie, że opis ma przyjąć jedynie formę koncepcji, schematów i graficznych opisów. W ocenie Izby obecne postanowienia siwz w zakresie podkryterium Opis Techniczny Systemu mogą prowadzić do niemierzalności ofert w tym kryterium i arbitralnej oceny przez zamawiającego. Izba zatem nakazała zamawiającemu wykreślenie podkryterium Opis Techniczny Integracji i dokonanie opisu podkryterium Opis Techniczny Systemu w taki sposób, aby jednoznacznie było określone, jakie elementy i na jakim stopniu szczegółowości mają być opisane przez wykonawcę ze wskazaniem punktu OPZ, do którego dany element się odnosi, ze wskazaniem, czy do danego elementu zamawiający życzy sobie prezentacji na schemacie, czy w formule tabelarycznej i czy wymaga podania komponentów w tym urządzeń, oprogramowania standardowego (z półki) z nazwy i producenta i do jakiego stopnia szczegółowości czy jedynie producent i model/nazwa komponentu głównego, czy też wraz z konfiguracją tego komponentu np. w zakresie pamięci, procesora, pojemności dyskowej itp. Izba nakazuje także zamawiającemu wskazanie, w jaki sposób będzie oceniał ofertę w tym kryterium, czy będzie wymagał, aby za każdy moduł opisu wykonawca otrzymał punktu ze skali np. 1 - 5, czy też wykonawca, w którymś module może otrzymać zero punktów, a mimo to jego ocena w całości kryterium będzie pozytywna. Zamawiający powinien także wyjaśnić wykonawcom w sposób nie budzący wątpliwości kiedy ich oferta ulegnie odrzuceniu w przypadku błędów/braków w opisie technicznym systemu w stosunku do wymagań opisanych w opisie przedmiotu zamówienia.

e) ustanowienie wymogu, aby autokomputer dostarczony przez wykonawcę umożliwiał synchronizację urządzeń innych dostawców, które nie są objęte niniejszym postępowaniem, co bez znajomości specyfikacji technicznej i funkcjonalnej oraz tzw. protokołów komunikacyjnych producenta urządzeń, uniemożliwia realizację zamówienia i przygotowanie oferty odpowiadającej wymaganiom zamawiającego, powodując tym samym, że przedsiębiorstwa PIXEL Sp. z o.o. oraz R&G Sp. z o.o. z siedzibą w Mielcu, które są właścicielami użytkowanego przez zamawiającego oprogramowania oraz urządzeń, z uwagi na posiadanie pełnej wiedzy technicznej w przedmiocie specyfikacji technicznej i funkcjonalnej użytkowanych urządzeń, będą w stanie przedstawić ofertę indywidualnie spełniającą wyznaczone przez zamawiającego warunki, z uwagi na zastosowanie wymagań, które preferują określonego wykonawcę, przez co złożycy korzystniejszą ofertę zarówno pod względem ceny realizacji zamówienia, mając na uwadze ustanowione w postępowaniu kryteria oceny

Zarzut potwierdził się. W ocenie Izby zgromadzony materiał dowodowy powoduje, że uprawdopodobnione zostało, że dla większości wykonawców dla realizacji integracji, w tym urządzeń oferowanych przez wykonawcę z urządzeniami będącymi w posiadaniu zamawiającego, konieczne jest współdziałanie ze strony zamawiającego w celu realizacji integracji. Znamienne jest w tym zakresie stanowisko jednego wykonawców wyrażone w zapytaniu: „Wykonawca nie zna programów eksploatowanych przez Operatora.

Skoro Wykonawca jest zobowiązany do integracji Systemu z systemami eksploatowanymi przez Operatora, Zamawiający lub Operator powinni dostarczyć niezbędne narzędzia informatyczne w celu wykonania takiej integracji — np. API.”

Tym samym skoro zamawiający oświadczył, że nie jest zainteresowany pozyskaniem takich narzędzi, tym samym należało dać wiarę odwołującemu, że brak tych informacji utrudnia uczciwą konkurencję i prowadzi do preferowania wykonawców, którzy wcześniej dostarczali zamawiającemu urządzenia wraz z oprogramowaniem lub podsystemy. W ocenie Izby taki opis przedmiotu zamówienia narusza zasadę wyrażoną w art. 29 ust. 2 ustawy, a w konsekwencji prowadzi do naruszenia art. 7 ust 1 ustawy. Skoro zamawiający nie może lub nie jest zainteresowany dostarczeniem wykonawcom instrumentów umożliwiających integrację, należało nakazać zamawiającemu wykreślenie rozwiązania opartego na integracji z posiadanym przez zamawiającego systemem i oprogramowaniem oraz systemami dziedzicznymi, zajeżdżnymi i autobusowymi.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 36 ust. 1 pkt 13 ustawy oraz art. 41 pkt. 9 ustawy w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy poprzez wskazanie kryterium Oceny techniczno-eksploatacyjnej w sposób nieadekwatny do przedmiotu zamówienia, uniemożliwiający wybór najkorzystniejszej oferty, naruszający zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania uczestników postępowania, poprzez:

a) wskazanie jako kryterium oceny ofert obudowę kasowników, preferując jednocześnie metal jako materiał obudowy kasowników, podczas, gdy obudowa kasowników wykonana z innych materiałów może zapewnić taką samą, a nawet lepszą jakość i wytrzymałość, a co powoduje również, iż jedynie przedsiębiorstwo R&G Sp. z o.o. może spełnić przedmiotowe kryterium i złożyć ofertę indywidualnie spełniającą wyznaczone przez zamawiającego warunki, gdyż jest jedynym przedsiębiorstwem na polskim rynku produkującym kasowniki w metalowej obudowie,

Zarzut nie potwierdził się. W ocenie Izby strony przyznały, że nie ma obiektywnych norm za pomocą, których zamawiający mógłby badać trwałość kasownika. Zamawiający wskazał, że zależy mu na trwałych kasownikach, choćby z uwagi na niższe koszty eksploatacji. Odwołujący nie podjął nawet próby udowodnienia, że kasowniki z innych materiałów są bardziej trwałe niż z metalu.

b) wskazanie jako kryterium oceny ofert koncepcji technicznej systemu i uzależnienie punktacji przyznawanej podczas oceny ofert od dostarczenia szczegółowej dokumentacji w postaci Opisu Technicznego Systemu, który ma określać proponowane przez wykonawców rozwiązania, podczas, gdy zamawiający nie udostępnił tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych do wymiany danych, a w konsekwencji nie jest możliwym sporządzenie owej dokumentacji przez wykonawcę niebędącego producentem oraz dostawcą obecnego oprogramowania, co powoduje, iż wykonawca nie jest w stanie spełnić owego kryterium

Zarzut potwierdził się. W ocenie Izby opis kryterium oceny ofert w sposób niejednoznaczny i pozostawiający miejsce na uznaniowość zamawiającego, a także niejednoznaczny, co do skutków nieprzyznania punktów w poszczególnych elementach tego opisu powoduje, że kryterium oceny oferty nie umożliwia wyboru oferty najkorzystniejszej w rozumieniu art. 2 pkt 5 ustawy, ani także nie zapewnia realizacji zasad postępowania określonych w art. 7 ust. 1 i 3 ustawy. Rację należy także przyznać odwołującemu, że w sytuacji niemożności dostarczenia przez zamawiającego instrumentów niezbędnych do dokonania integracji, wymóg opisu systemu uwzględniającego integrację jest niemożliwy do wykonania. Tak opisane zatem podkryterium zatem nie służy wyborowi oferty najkorzystniejszej, co pozostaje w sprzeczności z treścią art. 7 ust. 3 ustawy.

c) wskazanie jako kryterium oceny ofert kompatybilności z systemami pokładowymi i zajeżdżnymi i uzależnienie punktacji przyznawanej podczas oceny ofert od dostarczenia szczegółowej dokumentacji w postaci Opisu Technicznego Instalacji, który ma określać proponowane przez wykonawców rozwiązania, podczas, gdy zamawiający nie udostępnił tzw. protokołów komunikacyjnych oraz kodów źródłowych do wymiany danych, a w konsekwencji nie jest możliwym sporządzenie owej dokumentacji przez wykonawcę niebędącego producentem oraz dostawcą obecnego oprogramowania, co powoduje, iż wykonawca nie jest w stanie spełnić owego kryterium

Zarzut potwierdził się. W ocenie Izby ustanowienie podkryterium opisu technicznego integracji w sytuacji, gdy nie wszyscy wykonawcy mają równy dostęp do instrumentów umożliwiających tę integrację, a nadto premiowanie opisu ocenianego za pomocą niejednoznacznych, ocennych pojęć prowadzi do naruszenia zasady kryterium obiektywnego, mierzalnego. Jak już Izba wskazywała, zadaniem kryterium oceny ofert nie jest równe traktowanie wykonawców, ale wybór oferty najkorzystniejszej, czyli najlepszej w przyjętych kryteriach oceny ofert. Z tego względu oczywiście kryteria oceny ofert zawierają w sobie element dyskryminujący, jednak w ocenie Izby aby mogło dojść do wyboru wykonawcy korzystniejszego oferty poddawanych ocenie wykonawców muszą być porównywalne, zatem muszą dotyczyć tego samego zakresu przedmiotowego. Jak ustaliła Izba wyżej zaoferowanie nowego systemu centralnego i wszystkich jego modułów i podsystemów wraz z urządzeniami i sprzętem nie jest tym samym, co integracja dotychczasowych modułów i systemów wraz z urządzeniami i sprzętem w celu stworzenia systemu centralnego, zwłaszcza w sytuacji, w której zamawiający nie zapewnia wykonawcom możliwości realizowania integracji na jednakowych warunkach. Tym samym skoro rozwiązania nie są porównywalne nie jest w ocenie Izby dopuszczalne preferowanie jednego z rozwiązań przewidzianych przez zamawiającego. Prowadzi to bowiem, nie do zaspokojenia potrzeb zamawiającego, ale do utrzymania dotychczasowego kręgu dostawców i producentów. W ocenie Izby premiowanie takiego ograniczenia nie może być rozpatrywane przez pryzmat oszczędności środków publicznych czy trudności adaptacyjnych personelu zamawiającego. Izba stoi na stanowisku, że nie zadbanie przez zamawiającego o instrumenty umożliwiające wykonawcom wykonanie integracji na podobnych warunkach powoduje, że zamawiający sam naraził się na konieczność dopuszczenia rozwiązania opartego o budowę całkowicie nowego systemu opartego o nowopowstałe moduły, podsystemy, urządzenia i sprzęt. Izba zaś oceniła, że tylko takie rozwiązanie jest jedynym zapewniającym uczciwą konkurencję i równe traktowanie wykonawców. Tym samym kryterium oparte o rozwiązanie niekonkurencyjne nie jest kryterium ustalonym zgodnie z przepisami ustawy i dlatego Izba nakazała jego wykreślenie.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 7 ustawy w zw. z art. 14 ustawy i art. 139 ust. 1 ustawy oraz art. 29 ust. 1 ustawy w zw. z art. 353(1) k.c. w zw. z art. 36 ust. 1 pkt. 16 ustawy, przez ukształtowanie warunków umowy żądając spełnienia przez wykonawców świadczenia niemożliwego.

Wobec uwzględnienia zarzutów odnoszących się do rozwiązania opartego na integracji oraz przez uwzględnienie zarzutów dotyczących niemożności świadczenia w ramach takiego rozwiązania na warunkach konkurencyjnych, a w konsekwencji nakazania zamawiającemu zmiany opisu przedmiotu zamówienia i kryteriów oceny ofert przez usunięcie dopuszczalności rozwiązania opartego o integrację z siwz, rozstrzygnięcie o tych zarzutach stało się bezprzedmiotowe, bo odniesienie kwestionowanych postanowień pkt. II.1.16, II.2.7,

III.3.1.1a i II.4.12 stało się bezprzedmiotowe. W przypadku, gdy jedynym dopuszczalnym rozwiązaniem jest budowa w pełni nowego systemu wszystkie kwestionowane postanowienia odnoszą się do urządzeń i oprogramowanie dostarczanego przez samego wykonawcę. Nadto w ocenie Izby model przechodzenia z systemów starych na system nowy w sposób opisany przez zamawiającego w rozumieniu takim jak zaprezentował go na rozprawie nie uniemożliwia wykonania zamówienia.

Mając na uwadze powyższe Izba uwzględniła odwołanie w oparciu o art. 192 ust. 1, 2 i 3 pkt. 1 ustawy.

O kosztach postępowania orzeczono na podstawie art. 192 ust. 9 i 10 ustawy stosownie do wyniku spraw oraz zgodnie z § 3 pkt. 1 i 2 lit. a i b oraz § 5 ust. 2 pkt. 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2010 r. w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. Nr 41, poz. 238 ze zm. Z 2017r. poz. 47) zaliczając na poczet niniejszego postępowania odwoławczego koszt wpisu od odwołania uiszczony przez odwołującego oraz zasądzając od zamawiającego na rzecz odwołującego koszty zastępstwa prawnego na podstawie faktury Vat złożonej przez zamawiającego na rozprawie z ograniczeniem do kwoty maksymalnej dopuszczanej przez rozporządzenie tj. w kwocie 3 600zł. oraz kosztów dojazdu w wysokości 341, 67zł. brutto.

Przewodniczący:

