

Warszawa, 8 sierpnia 2017 r.

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej

ul. Postępu 17a
02-676 Warszawa

Zamawiający:

Tramwaje Śląskie S.A.
ul. Inwalidzka 5
41-506 Chorzów
e-mail: j.urych@tram-silesia.pl
faks: +48 322510096

Odwołujący:

Siemens Sp. z o.o.
ul. Żupnicza 11, 03-821 Warszawa
fax: + 48 22 870 96 56
~~tel~~ +48 694 410 760
email: witold.gados@siemens.com

Dotyczy:

Postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pod nazwą **Zakup wagonów tramwajowych wieloczlónowych, niskopodłogowych**, Numer referencyjny: UE/JRP/B/454/2017, opublikowanego w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 29 lipca 2017 pod numerem **2017/S 144-297809 („Postępowanie”)**.

ODWOŁANIE

Działając na podstawie art. 180ust. 2 pkt. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. Nr 19, poz. 177 z późniejszymi zmianami), dalej zwana „Ustawą” lub „PZP”, wykonawcy Siemens Sp. z o.o., zwana dalej „Odwołującym” wnosi odwołanie wobec czynności podjętych przez Zamawiającego, a polegających na sporządzeniu SIWZ w sposób niezgodny z PZP, w szczególności sporządzeniu opisu przedmiotu zamówienia w sposób utrudniający uczciwą konkurencję, faworyzujący wybranych uczestników rynku, a zatem niezgodny z zasadą uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców

Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie przepisów **ustawy PZP** w zakresie:

- **Art. 29 ust. 1, 2 PZP, art. 7 ust. 1 PZP** poprzez sporządzenie opisu w sposób naruszający uczciwą konkurencję, nieuzasadniony potrzebami zamawiającego, uniemożliwiający złożenie oferty przez podmioty mogące zrealizować zamówienie.

Z uwagi na powyższe, Odwołujący wnosi o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu zmianę SIWZ w sposób szczegółowo wskazany w uzasadnieniu odwołania.

III.

Odwołującemu przysługuje prawo do skorzystania ze środków ochrony prawnej zgodnie z art. 179 ust. 1 PZP, jako że posiada interes w uzyskaniu przedmiotowego zamówienia, gdyż jest jednym z wykonawców, mogących zrealizować Zamówienie, będące przedmiotem prowadzonego przez Zamawiającego Postępowania. Sformułowanie w sposób wadliwy, niezgodny z przepisami PZP treści SIWZ uniemożliwiają Odwołującemu złożenie oferty. Natomiast brak możliwości wzięcia udziału w postępowaniu naraża go na wymierną szkodę polegającą na utracie szans biznesowych.

IV.

Informację stanowiącą podstawę do wniesienia odwołania Odwołujący powziął w dniu **29 lipca 2017** tj. w dniu zamieszczenia na stronie Zamawiającego Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia oraz publikacji ogłoszenia o zamówieniu - w związku z tym niniejsze odwołanie zostało wniesione w przewidzianym Ustawą terminie.

UZASADNIENIE

1. Naruszenie art. 29 ust. 1, 2 PZP, art. 7 ust. 1 PZP w następujących częściach SIWZ:

Rozdział III SIWZ - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA, pkt. 1, Załącznik nr 1 a i 1b do SIWZ

Zamawiający określił 2 typy tramwaju poprzez podanie ich wymiarów zewnętrznych ([...] o długości **minimalnej 22m nie więcej niż 25m** [...] oraz [...] **długości minimalnej 30m nie więcej niż 32m** [...]) gdzie w załącznikach 1a i 1b do SIWZ w zapisach odpowiednio punktu „3. Podstawowe parametry tramwaju” zdefiniował ten wymiar jako „*długość mierzona pomiędzy czołem ściany przedniej i tylnej (bez sprzęgów i zderzaków)*”.

Dodatkowo wskazujemy, że w treści SIWZ, przewidziano, że „*pojemność znamionowa nie mniej niż 155 pasażerów, w tym minimum 38 miejsc siedzących stałych*” lub „*pojemność znamionowa nie mniej niż 200 pasażerów, w tym minimum 72 miejsca siedzące stałe*”. (Załącznikach 1a i 1b do SIWZ pkt. 3 Podstawowe parametry tramwaju, tiret 4)

Z uwagi na wymagania dotyczące pojemności tramwaju zupełnie niezrozumiałe i nieuzasadnione rzeczywistymi potrzebami zamawiającego jest określenie długości minimalnej tj. **22m nie więcej niż 25m** oraz **30m nie więcej niż 32m** w tramwajach wymaganych przez Zamawiającego.

Wskazujemy, że pojemność znamionową można uzyskać właściwym zagospodarowaniem wnętrza tramwaju przy wymiarach zewnętrznych mniejszych niż określił Zamawiający. Niedopuszczenie pojazdów krótszych niż wedle opisu Zamawiającego ogranicza konkurencję lub wymusza sztuczne wydłużanie pojazdu.

Dodatkowo zwracamy uwagę, że Zamawiający wymaga by zaoferowane pojazdy nie były prototypami, czyli żeby zaoferowane tramwaje były pojazdami już wprowadzonymi do eksploatacji.

W ocenie Odwołującego powyższy wymóg w zakresie minimalnej długości tramwajów nie znajduje uzasadnienia ani w technicznym, ani w funkcjonalnym uregulowaniu potrzeb Zamawiającego, nie jest też uzasadniony istniejącą u Zamawiającego infrastrukturą. Takie postanowienia SIWZ nie można uzasadnić żadnymi obiektywnymi okolicznościami. Wymóg ten ogranicza w sposób niezasadny konkurencję i uniemożliwia m.in. Odwołującemu złożenie oferty.

Zamawiający w ocenie Odwołującego naruszył art. 29 ust. 2 PZP oraz art. 7 ust. 1 PZP.

Z uwagi na powyższe wnosimy o:

- usunięcie z treści SIWZ i załączników do SIWZ wymogów w zakresie długości minimalnej wagonów tramwajów.

2. Naruszenie art. 29 ust. 1, 2 PZP, art. 7 ust. 1 PZP w następujących częściach SIWZ:

Rozdział III SIWZ - OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA, pkt. 1, Załącznik nr 1 a do SIWZ

Zamawiający ograniczył **maksymalną długość tramwaju** opisanego w Załączniku nr 1 a do SIWZ, do **25m** [...] gdzie w załącznikach 1a do SIWZ w zapisach punktu „3. Podstawowe parametry tramwaju” zdefiniował ten wymiar jako „długość mierzona pomiędzy czołem ściany przedniej i tylnej (bez sprzęgów i zderzaków)”.

Dodatkowo wskazujemy, że w treści SIWZ, przewidziano, że „pojemność znamionowa nie mniej niż 155 pasażerów, w tym minimum 38 miejsc siedzących stałych”. (Załącznik 1a do SIWZ pkt. 3 Podstawowe parametry tramwaju, tiret 4)

Z uwagi na wymagania dotyczące pojemności tramwaju zupełnie niezrozumiałe i nieuzasadnione rzeczywistymi potrzebami i możliwościami zamawiającego jest określenie długości maksymalnej tramwaju do **25 m**, skoro w tym samym postępowaniu Zamawiający wskazuje, że na jego sieci mogą być eksploatowane pojazdy o długości do 32 m.

Stosowanie krótszych pojazdów można uzasadniać chęcią ograniczenia masy pojazdu i w konsekwencji chęcią ograniczenia kosztów energii zużytej na cele trakcyjne, jednak wydaje się, że dla Zamawiającego ma to drugorzędne znaczenie, ponieważ Zamawiający nie wymagał określenia stopnia sprawności pojazdu ani nie zawarł w kryteriach oceny ofert żadnych odniesień do energooszczędności pojazdów.

W ocenie Odwołującego powyższy wymóg w zakresie maksymalnej długości tramwajów nie znajduje uzasadnienia ani w technicznym, ani w funkcjonalnym uregulowaniu potrzeb Zamawiającego. Wymóg ten ogranicza w sposób niezasadny konkurencję i uniemożliwia m.in. Odwołującemu złożenie oferty.

Wskazujemy, że zasada uczciwej konkurencji jest nadrzędną zasadą udzielania zamówień publicznych. Gdyby Zamawiający w istocie uznał że energooszczędność stanowi ważne

kryterium może uwzględnić tę przesłankę w kryteriach oceny ofert. Natomiast zmiana opisu przedmiotu zamówienia w zakresie długości maksymalnej wagonu opisanego w Załączniku nr 1a do SIWZ, poszerzy niewątpliwie krąg wykonawców mogących zrealizować niniejsze zamówienie, który przez obecne zapisy SIWZ jest ograniczony.

Dodatkowo zwracamy uwagę, że Zamawiający wymaga by zaoferowane pojazdy nie były prototypami, czyli żeby zaoferowane tramwaje były pojazdami już wprowadzonymi do eksploatacji.

W ocenie Odwołującego powyższy wymóg w zakresie maksymalnej długości tramwajów nie znajduje uzasadnienia ani w technicznym, ani w funkcjonalnym uregulowaniu potrzeb Zamawiającego, a także nie jest uzasadniony możliwościami wykorzystania tramwajów o długości do 32 metrów w istniejącej u Zamawiającego infrastrukturze. Takie postanowienia SIWZ nie można uzasadnić żadnymi obiektywnymi okolicznościami. Wymóg ten ogranicza w sposób niezasadny konkurencję i uniemożliwia m.in. Odwołującemu złożenie oferty. Zamawiający, w ocenie Odwołującego, naruszył art. 29 ust. 1, 2 PZP oraz art. 7 ust. 1 PZP.

Z uwagi na powyższe wnosimy o:

- dopuszczenie w SIWZ i Załącznikach do SIWZ w miejsce obecnie istniejącego ograniczenia długości maksymalnej wagonów tramwajów, opisanych jako „nie więcej niż 25 m” następującego opisu: „nie więcej niż 29 m”.

3. Naruszenie art. 29 ust. 1, 2 PZP, art. 7 ust. 1 PZP w następujących częściach SIWZ:

W Załączniku 1a i 1b d SIWZ punkt 5 (Wózki napędowe i toczne) ppkt. 5.1 Zamawiający określił:

*„Wagon musi posiadać **obrotowe wózki napędowe** (wózki o nieograniczonym względem pudła obrocie w zakresie pokonywanych łuków torowych występujących u Zamawiającego) o wszystkich **obrotowych osiach klasycznych**, posiadające odsprężynowanie I stopnia pomiędzy zestawem kołowym, a konstrukcją wózka oraz odsprężynowanie II stopnia pomiędzy wózkiem i pudłem, nie licząc elastyczności kół. Każda oś wózka napędowego powinna być napędzana silnikiem prądu przemiennego chłodzonym powietrzem z przewietrzaniem własnym, pośrednim. **Nie dopuszcza się umieszczenia układów napędowych na zewnątrz ram wózków i kół.**”*

Wskazujemy, że powyżej wymagane rozwiązania konstrukcyjne wózków były stosowane w przeszłości. Zgodnie z wiedzą odwołującego powyższe rozwiązania stosowano 18 lat temu i od ponad 15 lat nie są stosowane przez producentów. Obecnie, zgodnie z wiedzą Odwołującego, tylko jeden producent tramwajów może zaoferować pojazd bazujący na opisanej konstrukcji wskrzeszając produkcję tramwajów wycofanych z oferty produktowej.

Zamawiający określił wymóg zastosowania obrotowego wózka pod pudłem wagonu. Zgodnie z wiedzą Odwołującego, w nowoczesnych tramwajach stosowane są różne rozwiązania połączeń podatnych między ramą wózka, a pudłem wagonu, np. wózki wychylne. Obecnie stosowane, nowoczesne rozwiązania połączeń podatnych między ramą wózka, a pudłem

wagonu nie są rozwiązaniem gorszym od wymaganego w SIWZ, a wręcz przeciwnie poprzez wykorzystanie łączników metalowo-gumowych zamiast klasycznego czopa skrętu pozwala na eliminację elementów ciernych co przekłada się na mniejsze zużycie elementów pojazdu, a w konsekwencji na niższe koszty eksploatacyjne ponoszone przez Zamawiającego.

Zastosowanie osi klasycznych skutkuje powstaniem dużych sił między kołami i szynami podczas pokonywania ciasnych łuków, co przekłada się na szybsze zużycie zestawów kołowych oraz zwiększone zużycie elementów infrastruktury. Fakt ten wynika z podstaw fizycznych przekazywania momentów trakcyjnych pary koło-szyna. Aby zmniejszyć koszty eksploatacji tramwaju i zwiększyć żywotność jego elementów producenci stosują osie portalowe sprzężone mechanicznie lub z niezależnie osadzonymi kołami.

Powyższe rozwiązania nie są gorsze od wymaganych przez Zamawiającego, a wręcz przeciwnie, jak wskazano powyżej, korzystnie wpływają na proces eksploatacji pojazdu i ponoszonych z tego tytułu kosztów. Powyższy wymóg stoi w sprzeczności z zapisem punktu 1.1 Załącznika 1 a i 1 b do SIWZ „o nowoczesnej konstrukcji”.

Również wymóg zastosowania układu napędowego wewnątrz ramy wózka oraz między kołami jest nieuzasadniony i stoi w sprzeczności z zapisem punktu 1.1 Załącznika 1 a i 1 b do SIWZ „o nowoczesnej konstrukcji”, ponieważ taka konfiguracja układu napędowego uniemożliwia zastosowanie niskiej podłogi nad obszarem wózka. W tym miejscu wskazujemy, że jednym z kryteriów oceny ofert jest udział długości niskiej podłogi (patrz pkt. 5.3 SIWZ) co rozumiemy, że jest dość istotną cechą tramwaju, według Zamawiającego. Tymczasem zgodnie z SIWZ zastosowanie wyższej podłogi nad układem napędowym, wymagany w SIWZ, powoduje, że obszar niskiej podłogi jest ograniczony do powierzchni między wózkami napędowymi.

We wszystkich nowoczesnych tramwajach stosowane są układy napędowe zabudowane na zewnątrz ramy wózka po zewnętrznej stronie kół. Rozwiązane takie pozwala na uproszczenie procedur naprawczych i pozwala na zmniejszenie sił wywołanych masą nieresorowaną.

Z powyższego wynika, że obecnie stosowane układy napędowe zabudowane na zewnątrz ramy wózka nie są rozwiązaniami gorszymi niż wymagany w SIWZ układ napędowy wewnątrz ramy wózka oraz między kołami. Przeciwnie, rozwiązania takie pozwalają na ograniczenie kosztów eksploatacji tramwajów.

W ocenie Odwołującego, jak wykazano uprzednio, powyższe wymogi w zakresie konstrukcji wózka nie znajdują żadnego uzasadnienia ani w technicznym, ani w funkcjonalnym uregulowaniu potrzeb Zamawiającego. Takie postanowienia SIWZ nie można uzasadnić żadnymi obiektywnymi okolicznościami. Wymóg ten ogranicza w sposób niezasadny konkurencję i uniemożliwia m.in. Odwołującemu złożenie oferty.

Zamawiający, w ocenie Odwołującego, naruszył art. 29 ust. 1, 2 PZP oraz art. 7 ust. 1 PZP.

W związku z powyższym wnosimy o zmianę dotychczasowego pkt. 5.1. w Załączniku 1a oraz 1b poprzez dopuszczenie również nowoczesnych rozwiązań konstrukcji wózka i wskazanie, że:

- „Wagon musi posiadać wózki napędowe zamocowane do pudła w sposób podatny (wózki o nieograniczonym względem pudła obrocie lub wychyleniu w zakresie pokonywanych łuków torowych występujących u Zamawiającego), posiadające odsprężynowanie I stopnia pomiędzy zestawem kołowym, a konstrukcją wózka oraz odsprężynowanie II stopnia pomiędzy ramą wózka i pudłem, nie licząc elastyczności kół. Wszystkie koła wózka napędowego powinny być napędzane za pomocą układu napędowego wykorzystującego silniki prądu przemiennego chłodzone powietrzem z przewietrzaniem własnym, pośrednim.”

4. Z uwagi na powyższe wnosimy jak na wstępie.

Załączniki:

1. Potwierdzenie uiszczenia wpisu od odwołania
2. KRS Odwołującego.
3. Potwierdzenie przekazania kopii odwołania Zamawiającemu.



Siemens Sp. z o.o.
Michał Marciszewski
Prokurent

Siemens Sp. z o.o.
Robert Fligat
Prokurent

Siemens Sp. z o.o.
03-821 Warszawa, ul. Żupnicza 11
NIP: 526-03-02-870; Regon: 10501639