

Sygn. akt: KIO/UZP 5/07

KIO/UZP 6/07

**WYROK**  
**z dnia 4 kwietnia 2008r.**

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

**Przewodniczący: Barbara Bettman**

**Członkowie: Renata Tubisz**  
**Agnieszka Trojanowska**

**Protokolant: Magdalena Pazura**

po rozpoznaniu na posiedzeniu/rozprawie\* w dniu/w dniach\* **12 grudnia 2007r. i 1 kwietnia 2008r.** w Warszawie odwołań skierowanych w drodze zarządzenia Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej z dnia **07.12.2007r.** do łącznego rozpoznania,

wniesionych przez:

**I. General Motors Poland Sp. z o.o., Warszawa, ul. Wołoska 5**

**II. Peugeot Polska Sp. z o.o., Warszawa, Plac Bankowy 2**

od rozstrzygnięcia przez zamawiającego **Komenda Główna Policji, Warszawa, ul. Puławska 148/150** protestów:

**I. General Motors Poland Sp. z o.o., Warszawa, ul. Wołoska 5 z dnia 05.11.2007r.**

**II. Peugeot Polska Sp. z o.o., Warszawa, Plac Bankowy 2 z dnia 06.11.2007r..**

przy udziale

1. **General Motors Poland Sp. z o.o., Warszawa, ul. Wołoska 5** do odwołania wniesionego przez **Peugeot Polska Sp. z o.o., Warszawa, Plac Bankowy**

2. **Iberia Motor Company S.A., Piastów, ul. Warszawska 1** do odwołania wniesionego przez **Peugeot Polska Sp. z o.o., Warszawa, Plac Bankowy** i do odwołania wniesionego przez **General Motors Poland Sp. z o.o., Warszawa, ul. Wołoska 5.**

3. **Peugeot Polska Sp. z o.o., Warszawa, Plac Bankowy 2** do odwołania wniesionego przez **General Motors Poland Sp. z o.o., Warszawa, ul. Wołoska 5**

zgłaszającego/zgłaszających\* przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie odwołujących się, oraz ~~xxx~~ po stronie zamawiającego\*.

orzeka:

1. uwzględnia odwołanie General Motors Poland Sp. z o.o.
2. uwzględnia Odwołanie Peugeot Polska Sp. z o.o.
3. nakazuje dokonanie modyfikacji specyfikacji istotnych warunków zamówienia w zakresie:
  1. Zamawiający wyznaczy termin składania ofert nie krótszy niż 60 dni, przy uwzględnieniu daty ostatecznego rozstrzygnięcia protestu.
  2. W załączniku nr 7 do SIWZ, projekcie umowy Zamawiający wprowadzi postanowienie „Przedłużenie odbiorów jakościowych dostaw samochodów przez jednostkę wskazaną przez Zamawiającego ponad przewidziany okres pięciu dni, bez winy wykonawcy nie upoważnia Zamawiającego do naliczenia kar umownych za zwłokę w realizacji umowy”.
  3. Paragraf 1 ust. 2 załącznika nr 7 do SIWZ otrzymuje treść „samochody dostarczone w trakcie trwania umowy będą wyprodukowane w roku, w którym następuje dostawa. W przypadku zmian obowiązujących przepisów i norm w czasie trwania umowy, samochody dostarczone po ich wprowadzeniu winny je uwzględniać.”
  4. W rozdziale VIII pkt 3
    - akapit 1-szy otrzymuje treść „Oświadczenia, wnioski, zawiadomienia oraz informacje Zamawiający i Wykonawcy przekazują pisemnie”
    - akapit 2-gi otrzymuje treść „ Korespondencja, która wpłynie do Zamawiającego po godzinie 16:15 zostanie uznana za doręczoną tym dniu”.
  5. W załączniku nr 1 pkt 1b Zamawiający uzupełniająco podaje wagę poszczególnych urządzeń, stanowiących dodatkowe

wyposażenie służbowe pojazdu i gabaryty tego wyposażenia, przypadku ich nie podania.

6. W załączniku nr 2 do SIWZ pkt 4 otrzymuje treść „Wykonawca przedstawi propozycję co najmniej ośmiu kolorów metalicznych nadwozia bez koloru białego i kolorów jaskrawych.”

7. W rozdziale XVI SIWZ pkt 1 otrzymuje treść „Przed podpisaniem umowy Zamawiający będzie wymagał od Wykonawcy, którego oferta została wybrana, wniesienia zabezpieczenia należytego wykonania umowy, w wysokości 8% ceny całkowitej, podanej w ofercie.

2. Kosztami postępowania obciąża **Komendę Główną Policji, Warszawa, ul. Puławska 148/150**

i nakazuje:

- 1) zaliczyć na rzecz Urzędu Zamówień Publicznych koszty w wysokości 11 064 zł 00 gr (słownie: jedenaście tysięcy sześćdziesiąt cztery złote zero groszy z kwoty wpisów uiszczonych przez odwołujących się, w tym:
  - A koszty w wysokości 5 532 zł 00 gr (słownie: pięć tysięcy pięćset trzydzieści dwa złote zero groszy) z kwoty wpisu uiszczonego przez **General Motors Poland Sp. z o.o., Warszawa, ul. Wołoska 5**
  - B koszty w wysokości 5 532 zł 00 gr (słownie: pięć tysięcy pięćset trzydzieści dwa złote zero groszy) z kwoty wpisu uiszczonego przez **Peugeot Polska Sp. z o.o., Warszawa, Plac Bankowy 2,**
- 2) dokonać wpłaty kwoty 15 064 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy sześćdziesiąt cztery złote zero groszy) stanowiącej uzasadnione koszty strony, w tym:
  - A kwoty 7 532 zł 00 gr (słownie: siedem tysięcy pięćset trzydzieści dwa złote zero groszy) przez **Komendę Główną Policji, Warszawa, ul. Puławska 148/150** na rzecz **General Motors Poland Sp. z o.o., Warszawa, ul. Wołoska 5,** stanowiącej uzasadnione koszty strony z tytułu wpisu od odwołania oraz wynagrodzeń pełnomocnika i biegłego,
  - B kwoty 7 532 zł 00 gr (słownie: siedem tysięcy pięćset trzydzieści dwa złote zero groszy) przez **Komendę Główną Policji, Warszawa, ul. Puławska 148/150** na rzecz **Peugeot Polska Sp. z o.o., Warszawa, Plac Bankowy 2**

stanowiącej uzasadnione koszty strony z tytułu wpisu od odwołania oraz wynagrodzeń pełnomocnika i biegłego,

- 3) dokonać wpłaty kwoty 00 zł 00 gr (słownie: xxx) na rzecz Urzędu Zamówień Publicznych na rachunek dochodów własnych UZP, w tym
  - A** kwoty 00 zł 00 gr (słownie: xxx) przez **xxx**
  - B** kwoty 00 zł 00 gr (słownie: xxx) przez **xxx**
  
- 4) dokonać zwrotu kwoty 28 936 zł 00 gr (słownie: dwadzieścia osiem tysięcy dziewięćset trzydzieści sześć złotych zero groszy) z rachunku dochodów własnych Urzędu Zamówień Publicznych na rzecz odwołujących się, w tym:
  - A** kwoty 14 468 zł 00 gr (słownie: czternaście tysięcy czterysta sześćdziesiąt osiem złotych zero groszy) na rzecz **General Motors Poland Sp. z o.o., Warszawa, ul. Wołoska 5**
  - B** kwoty 14 468 zł 00 gr (słownie: czternaście tysięcy czterysta sześćdziesiąt osiem złotych zero groszy) na rzecz **Peugeot Polska Sp. z o.o., Warszawa, Plac Bankowy 2.**

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

W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę samochodów osobowych oznakowanych i nieoznakowanych wraz z zapewnieniem obsługi technicznej w oparciu o istniejące zaplecze obsługowo – naprawcze transportu jednostek Policji i Straży Granicznej, prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego zostały wniesione protesty na postanowienia specyfikacji istotnych warunków zamówienia, przez:

I. General Motors Poland Sp. z o.o. z Warszawy oraz

II. Peugeot Polska Sp. z o.o. z Warszawy.

Ogłoszenie o zamówieniu (Dz. Urz. UE Nr 2007/ S 204-247814) zostało opublikowane w dniu 23 października 2007 r. W tym samym dniu na stronie internetowej Zamawiającego – Komendy Głównej Policji, została zamieszczona specyfikacja istotnych warunków zamówienia.

Odwołujący I General Motor Poland Sp. z o.o. w proteście z dnia 5 listopada 2007 r. zarzucił Zamawiającemu naruszenie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2007 r. Nr 223, poz. 1655), to jest:

- art. 2 pkt 13, przez żądanie zawarcia umowy w części nieodpłatnej,

- art. 22 ust. 2, przez określenie nierównych zasad dla uczestników postępowania,
- art. 29 ust. 1-3, przez określenie przedmiotu zamówienia w sposób naruszający uczciwą konkurencję
- art. 36, w zakresie wadliwych postanowień siwz,
- art. 25 ust. 1-2, w zakresie żądania dokumentów zbędnych do przeprowadzenia danego postępowania, wykraczających poza katalog rozporządzenia wykonawczego i wskutek żądania czterech drogich próbek,
- art. 142 ust. 3, przez zakreślenie terminu trwania umowy powyżej czterech lat bez powiadomienia prezesa UZP,
- art. 7 przez nierówne traktowanie wykonawców, zamierzających wziąć udział w postępowaniu,

Zdaniem Odwołującego I, następujące postanowienia SIWZ, uzasadniają zarzuty naruszenia wskazanych wyżej przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych,

- 1) wymaganie od wykonawcy nieodpłatnych usług w zakresie zapewnienia stacjom obsługi Zamawiającego, po zakończeniu okresu gwarancji samochodów, dostępu do systemów informatycznych, konsultacji i szkoleń personelu,
- 2) dopuszczenie do udziału w postępowaniu wykonawców, którzy zrealizowali w ostatnich trzech latach dostawę jednorazową samochodów, o wartości 10 mln PLN, przez co zostali wyeliminowani wykonawcy krajowi,
- 3) żądanie aby wykonawca załączył do oferty wyniki badań samochodów, określonych dokumentacją WTT – warunkami techniczno -taktycznymi, przeprowadzone przez uprawnione podmioty. Okres tych badań – ponad 30 dni, uniemożliwia dotrzymanie terminu złożenia oferty,
- 4) żądanie próbek w ilości czterech specjalnie przygotowanych aut, czego koszt jest zbyt wysoki,
- 5) narzucanie w załączniku nr 7 do projektu umowy podmiotów, które mają przeprowadzić badania przy odbiorze pojazdów,
- 6) dopuszczenie w zakresie samochodów oznakowanych nadwozi kombi – AC, a nie dopuszczenie nadwozi kombi wielozadaniowego o rodzaju AF, spełniającego te same funkcje,
- 7) wymaganie dostaw pojazdów według jednego typu homologacyjnego, co uniemożliwia wprowadzanie nowych modeli pojazdu,
- 8) żądanie nadmiernie długiego okresu gwarancji na elementy mechaniczne pojazdu, powłokę lakierniczą oraz sygnalizację,
- 9) zbędne żądanie akceptacji wzorcowych pojazdów i żądanie przeprowadzenia określonych badań instalacji elektrycznej i elektronicznej według Polskich Norm, gdyż procedury homologacyjne obejmują wszystkie konieczne badania, przed

- wprowadzeniem pojazdów oraz elementów ich wyposażenia na rynek, przy zastosowaniu Regulaminu 10 EKG ONZ i wymagań dyrektyw i Norm Europejskich,
- 10) żądanie w okresie trwania umowy, dostarczania wybranych samochodów (z aktualnej produkcji), z uwzględnieniem zmian także w zakresie przepisów i norm, co nie zapewnia stałości wymaganych parametrów technicznych,
  - 11) przerzucanie odpowiedzialności za uszkodzenie lub utratę pojazdów dostarczonych Zamawiającemu, w okresie do zakończenia odbioru jakościowego,
  - 12) nierealny termin dostawy pierwszej partii pojazdów – 12 tygodni od zawarcia umowy,
  - 13) wymagane zmiany aktywności elementów bezpieczeństwa, (to jest żądanie dezaktywowanej poduszki bezpieczeństwa pasażera) kolidują z testem Euro NCAP,
  - 14) wadliwe i niejednolite wymagania w zakresie parametrów odporności elementów pojazdu i wyposażenia na przeciążenia,
  - 15) niedopuszczenie wyposażenia pojazdu w zapasowe koło dojazdowe,
  - 16) niedopuszczenie otwierania drzwi pasażera i bagażnika kluczem i wymuszanie unikatowego rozwiązania otwierania drzwi pojazdu,
  - 17) brak dokładnych danych w zakresie ergonomii siedzeń i tapicerki pojazdu,
  - 18) określenie koloru tapicerki, przez użycie słowa "ciemny" jest nieprecyzyjne,
  - 19) dopuszczenie wyłącznie lakierów metalik, w 6 kolorach do wyboru z 10 dostępnych,
  - 20) brak rzeczowego wykazu urządzeń na doposażenie stacji obsługi pojazdów i brak podania ilości pracowników stacji obsługi celem przeszkolenia, w wymaganym terminie 6 miesięcy na uruchomienie obsługi technicznej,
  - 21) przy zastosowanym opisie przedmiotu zamówienia w oparciu o normy, aprobaty i specyfikacje, brak ustawowej kolejności zastosowania i obowiązkowego dopuszczenia rozwiązań równoważnych,
  - 22) w punkcie III Tabeli wymagane są dokumenty nie określone w SIWZ,
  - 23) żądanie zabezpieczenia w górnej granicy 10% spowoduje podrożenie ceny oferty,
  - 24) brak wskazania placówek do przeprowadzania badań, uniemożliwia uzgodnienie stawek odpłatności,
  - 25) niezgodne z przepisami o terminach ustalenie, że pismo przekazane faksem po godzinie 16:15, będzie uznane za doręczone w dniu następnym.
  - 26) przez żądanie wydłużonej gwarancji, przekroczony został normatywny okres, na jaki może zostać zawarta umowa o realizację zamówienia publicznego.
  - 27) wskazane postanowienia forują upatrzonemu wykonawcę.

Do postępowania wywołanego wniesieniem protestu Odwołującego I General Motors Poland Sp. z o.o. w dniu 8 listopada 2007r. przystąpił Peugeot Polska Sp. z o.o., a w dniu 9 listopada Iberia Motor Company S.A. opowiadający się za stanowiskiem Wykonawcy, żądającego unieważnienia postępowania.

Odwołujący II Peugeot Polska Sp. z o.o. w proteście wniesionym w dniu 6 listopada 2007 r. na postanowienia specyfikacji istotnych warunków zamówienia oraz na ogłoszenie, zarzucił Zamawiającemu naruszenie przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych, to jest:

- 1) art. 7 ust. 1, przez niedopuszczenie do składania ofert częściowych,
- 2) art. 29, przez niezgodny z ustawą opis przedmiotu zamówienia, w oparciu o przestarzałe Polskie Normy, których wymagania nie przystają do stosowanych obecnie rozwiązań w zakresie instalacji elektrycznej pojazdu,
- 3) art. 36 ust. 1 pkt 13 w związku z art. 146 ust. 1 pkt 6 wskutek błędnego sformułowania kryteriów oceny ofert, w zakresie podkryteriów "prześwit pojazdu" oraz „bezpieczeństwo jazdy”, gdyż nie podano metodyki badań, co pozwala na dowolność w ocenie ofert,
- 4) nie podano nazwy dokumentu potwierdzającego fakt uzyskania piątej gwiazdki w teście Euro-NCAP
- 5) opis przedmiotu zamówienia nie jest wystarczająco precyzyjny w zakresie:
  - a) określenia rodzaju nawierzchni dróg i elementów urządzeń, które pojazd winien pokonywać np. krawężniki,
  - c) brak wskazania urządzeń do pomiaru zużycia paliwa, przewidzianych do zamontowania przez Zamawiającego,
  - d) brak definicji szyb „atermicznych” i wymaganego współczynnika,
  - e) stwierdzenia w odniesieniu do wyposażenia elektrycznego i elektronicznego są ogólnikowe np. niska awaryjność,
  - f) brak formy i wymaganego zakresu dostępu do systemów informatycznych,
- 6) zastrzeżenie przez Zamawiającego samodzielnego montażu dodatkowych urządzeń np. środków łączności, niweczy wyniki badań, przedstawione przez wykonawcę, gdyż badaniom winny podlegać pojazdy w pełni skompletowane, brak wskazania miejsca montażu wyposażenia służbowego.
- 7) procedury homologacyjne przewidują odpowiednie badania dla zapewnienia poziomu bezpieczeństwa, dodatkowe badania w oparciu o Polskie Normy są zbędne,
- 8) brak podania wagi sprzętu, jaki musi pomieścić przestrzeń bagażowa, i innego wyposażenia, uniemożliwia przeprowadzenie prób na przeciążenia.
- 9) brak dokonania wyboru sposobu kontaktowania się – w formie pisemnej lub innej prawem przewidzianej,

- 10) brak podania prędkości pojazdu w próbach hamowania,
- 11) brak podania prędkości pojazdu, w czasie prób wjazdu na krawężnik,
- 12) ujęcie w cenie pojazdów, kosztów towarzyszących np. doposażenia stacji obsługi "podbije" cenę nominalną pojazdu, a ponadto brak zakresu rzeczowego elementów wyposażenia stacji, wliczając w to oprogramowanie komputerowe.

Zarzuty obydwu złożonych protestów, w części pozostają zbieżne.

Do postępowania wywołanego wniesieniem protestu przez Odwołującego II Peugeot Polska Sp. z o.o. przystąpili: pismem z dnia 9.11.2007r. General Motors Poland Sp. z o.o., pismem z dnia 8.11.2007 r. Fiat Auto Poland S.A. oraz pismem z dnia 9.11.2007 r. Iberia Motor Company S.A., którzy zażądali uwzględnienia zarzutów i wniosku protestu o unieważnienie postępowania.

Pismem z dnia 16.11.2007 r. Zamawiający uznał za zasadny zarzut protestu Odwołującego I General Motors Poland Sp. z o.o., dotyczący zbyt krótkiego czasu na przygotowanie i złożenie oferty oraz zadeklarował przesunięcie terminu składania ofert o 60 dni.

Uznał protest w części dotyczącej kosztów opóźnienia dostaw, jeżeli będą powodowane przez jednostkę badawczą dokonującą odbioru jakościowego samochodów.

Zapowiedział dokonanie modyfikacji SIWZ w ten sposób, iż § 1 ust. 2 załącznika nr 7 do SIWZ otrzyma brzmienie „samochody dostarczane w trakcie trwania umowy będą wyprodukowane w roku, w którym następuje dostawa. W przypadku zmian obowiązujących przepisów i norm w czasie trwania umowy, samochody dostarczane po ich wprowadzeniu winny je uwzględniać.”

Ponadto Zamawiający uznał korespondencję doręczaną faksem, po godzinach urzędowania, za wniesioną skutecznie w danym dniu. W pozostałym zakresie zarzuty protestu zostały oddalone.

W odwołaniu wniesionym w dniu 21.11.2007r., z kopią jednocześnie przekazaną Zamawiającemu w tym samym terminie, oddalone zarzuty protestu Odwołującego I General Motors Poland Sp. z o.o. zostały podtrzymane, poza zarzutami:

- 1) swobodnego wyznaczenia przez Zamawiającego jednostki dokonującej odbioru jakościowego partii dostarczanych pojazdów, oraz,
- 2) wymaganiem legitymowania się przez wykonawcę jedną dostawą na wartość minimum 10 mln PLN zł.

Do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego I General Motors Poland



Sp. z o.o. w dniu 4.12.2007r. przystąpiła Iberia Motor Company S.A. Do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego I pismem z dnia 10.12.2007 r. przystąpił również Peugeot Polska Sp. z o.o..

Pismem z dnia 16.11.2007 r. Zamawiający uznał częściowo zarzuty protestu II Peugeot Polska Sp. z o.o. za zasadne i zapowiedział dokonanie modyfikacji SIWZ w następującym zakresie:

- 1) w załączniku 1, rozdział II pkt 1b przez dopisanie wagi poszczególnych urządzeń, stanowiących dodatkowe wyposażenie pojazdu.
  - 2) w rozdziale VIII, Zamawiający wybrał formę komunikacji pisemnej z wykonawcami.
- W pozostałym zakresie zarzuty protestu zostały oddalone.

W odwołaniu wniesionym w dniu 21.11.2007r., z kopią jednocześnie przekazaną Zamawiającemu, w tym samym terminie, oddalone zarzuty protestu Odwołującego II Peugeot Polska Sp. z o.o. zostały podtrzymane.

Do postępowania odwoławczego, po stronie Odwołującego II Peugeot Polska Sp. z o.o. pismem z dnia 30.11.2007r. przystąpił Odwołujący I General Motors Poland Sp. z o.o. oraz pismem z dnia 4.12.2007r. Iberia Motor Company S.A.

Obydwaj Odwołujący podtrzymali żądanie unieważnienia postępowania. W toku rozprawy Odwołujący I General Motors Poland Sp. z o.o. podtrzymał jedynie następujące zarzuty, które podlegały rozpatrzeniu:

- I.1) nieuzasadnionego wymagania aby wykonawca przez 10 lat zapewnił dostęp do systemów informatycznych szkolenia personelu i konsultacji technicznych w zakresie dotyczącym stacji obsługi pojazdów. Świadczenie to, według Odwołującego, ma charakter nieodpłatny. Okres tego świadczenia jest 10 letni tak, że trudno jest wycenić jego wartość;
- I.2) nieuzasadnionego wymagania zaświadczeń w oparciu o badanie 4 próbek. W ocenie Odwołującego warunek ten jest nadmiernie uciążliwy, albowiem specjalne przygotowanie pojazdu do wykonania tych prób pociąga za sobą koszty rzędu 450 tys. zł, których wykonawca, który nie otrzyma zamówienia nie będzie mógł zrekompensować;
- I.3) w związku z likwidacją po 1.01.2008 r. Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, który był wskazany w SIWZ jako jedyny podmiot upoważniony do przeprowadzenia wymaganych badań pojazdów, nie jest znany podmiot upoważniony do przeprowadzenia takich badań oraz koszty, które wykonawca będzie zobligowany ponieść aby uzyskać wymagane przez Zamawiającego zaświadczenia;
- I.4) mimo zadeklarowania przez Zamawiającego przesunięcia terminu składania ofert

- o 60 dni, to termin ten jest niewystarczający dla przeprowadzenia wymaganych prób, gdyż minimalny termin na składanie ofert winien wynosić 135 dni;
- I.5) zbytniego ograniczenia przedmiotu zamówienia na dostawę pojazdów oznakowanych typu kombi tj. typ homologacyjny AC a nie dopuszczenie typu homologacyjnego AF wielozadaniowego, mimo że wymienione typy homologacyjne różnią się tylko masą pojazdu i spełnieniem zależności określonej w definicji samochodu AF i AC;
  - I.6) żądania zbyt długich okresów gwarancji na poszczególne elementy pojazdu i trwałość powłok lakierniczych. Zamawiający w załączniku do SIWZ podał, że samochody będą myte w sposób automatyczny i podał szacunkową ilość wykonywania cyklu mycia 1095. Zamawiający nie podał stanu technicznego myjni ani rodzaju używanych detergentów, co ma wpływ na trwałość powłok lakierniczych. W ocenie Odwołującego brak jest danych pozwalających na oszacowanie kosztów serwisu gwarancyjnego, powinny być podane informacje obrazujące przebiegiienne, miesięczne i roczne;
  - I.7) żądania w zakresie instalacji elektronicznej i elektrycznej spełnienia wymogów Polskich Norm są nieuprawnione, gdyż są to normy archaiczne, winny być uznane badania przeprowadzane w oparciu o normy europejskie. Zarzut sprowadza się w istocie do tego, że Zamawiający nie określił, czy przedmiotem badań w oparciu o powołane PN ma być pojazd przed czy po wykonaniu instalacji w wersji wymaganej przez Zamawiającego i czy mają być badane poszczególne urządzenia czy cały pojazd.
  - I.8) żądanie aby dostarczane samochody pochodziły z produkcji danego roku, jak również warunek niezmienności modelu jest zbyt uciążliwy;
  - I.9) zbędne jest żądanie wyniku testu Euro NCAP, dotyczącego bezpieczeństwa w ruchu drogowym, to jest próby zderzeniowej, gdyż są one przeprowadzane w ramach badań do homologacji. Istotą zarzutu jest to, że zdaniem Odwołującego nie ma jednostek krajowych, które test Euro przeprowadzają;
  - I.10) zbyt uciążliwy jest wymóg aby poduszka przednia przy siedzeniu pasażera miała możliwość odłączania;
  - I.11) brak określenia metodyki wykonywania pomiaru na przeciążenia. Zamawiający podał jedynie jeden parametr dotyczący wykonania tej próby tzn. opóźnienia. Zdaniem Odwołującego Zamawiający w sposób nieuprawniony podał różne przeciążenia dla urządzeń zamontowanych na zewnątrz i wewnątrz pojazdu;
  - I.12) nieuzasadnione jest wymaganie aby koło zapasowe było pełnowymiarowe, gdyż zmienia to przestrzeń wewnętrzną.
  - I.13) nieuzasadnione wymaganie sposobu otwierania zamków w pojeździe to jest

wymaganie aby zamknięcia były wielofazowe i zabezpieczone przed niekontrolowanym otwarciem i opuszczeniem pojazdu oraz dodatkowe wymaganie możliwości otwierania drzwi kluczem od strony pasażera, wlewu paliwa oraz bagażnika;

- I.14) brak metodyki pomiaru siedzeń i podziału odległości przestrzeni, zatem spełnienie wymagań dotyczących tych pomiarów jest utrudnione i może być niejednoznaczne;
- I.15) brak precyzji w określeniu, że tapicerka musi być ciemna, bo jest różna gama ciemnych kolorów;
- I.16) nieuzasadnione nie dopuszczenie pokrowców na przednich siedzeniach, a dopuszczenie na tylnych.
- I.17) w zakresie pojazdów nieoznakowanych, wymagania aby samochody były w gamie kolorystycznej w 6 kolorach metali z 10 do wyboru są zbyt wygórowane;
- I.18) nieuprawnione wymaganie podania „prześwitu” który przy badaniach w zakresie homologacji nie jest oceniany. Podany wzór matematyczny służący do oceny tego parametru nie może być zastosowany;
- I.19) brak określenia zakresu koniecznego wyposażenia stacji obsługi pojazdu;
- I.20) określenie sumy zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 10% wartości umownej jest zbyt uciążliwe i podraża koszt oferty;
- I.21) Zamawiający nie sprecyzował jakie dokumenty wystawione za granicą uzna za potwierdzające warunki udziału w postępowaniu, względnie, że przedmiot dostawy spełnia jego wymagania;
- I.22) postanowienia SIWZ wskazują na upatrzonych wykonawców, dotyczy to firmy Skoda Auto Poland, o czym świadczy złożona ekspertyza wykonana przez „Rzecznawcy PZM S.A.”.

Odwołujący II Peugeot Polska Sp. z o.o., jako przystępujący do odwołania po stronie Odwołującego I, poparł wszystkie zarzuty Odwołującego I General Motors Poland Sp. z o.o. oraz podtrzymał następujące zarzuty własne podniesione w proteście:

- II.1) podkreślił, że testy Euro NCAP są testami konsumenckimi, zatem nie są przeznaczone do rzetelnych, obiektywnych badań pojazdów, nie pokrywają się z metodyką badań przez jednostki notyfikowane;
- II.2) podtrzymał zarzut, iż brak jest metodologii do określenia prześwitu. W ramach badań homologacyjnych nie są podawane wielkości prześwitu, dlatego też brak jest danych, które mogły by być podstawione do wzoru w tym podkryterium;
- II.3) stwierdził, że warunki eksploatacyjne prób zdolności pokonywania przeszkód drogowych, tj. elementów urządzenia dróg np. krawężników, wyseppek nie zostały

dostatecznie sprecyzowane, nie podano prędkości przy jakiej próba ma być przeprowadzona;

- II.4) stwierdził, że wymaganie atermicznych szyb jest zbyt ogólnikowe;
- II.5) stwierdził, że brak danych na temat konsultacji w sytuacji gdy Zamawiający nie podał konkretnych typów urządzeń, które będzie sam dodatkowo montował w pojeździe, a miejsce montażu dodatkowych urządzeń wskazane przez Zamawiającego, może kolidować z innymi urządzeniami danego typu pojazdu;
- II.6) stwierdził, że brak określenia zasad wyliczeń parametrów jakie mają spełniać hamulce;
- II.7) wymaganie odpowiedniej trwałości w zakresie wyposażenia elektrycznego jest zbyt ogólnikowe;
- II.8) wartość usług dodatkowych i wyposażenia „podbija” cenę pojazdu i komplikuje rozliczenia.

W odniesieniu do zarzutów podtrzymanych na rozprawie przez Odwołującego I. Genral Motors Poland Sp. z o.o. Zamawiający zajął następujące stanowisko.

Ad I.1. Usługi po upływie okresów gwarancyjnych będą świadczone za osobną odpłatnością.

Ad I.2. Z postanowień na stronie 7 SIWZ wynika, że wymagane jest dostarczenie próbek foli odblaskowej i próbek blachy nadwoziowej o podanych wymiarach. Brak wymogu dostarczenia do oferty jako próbek samochodów, ale wymagane jest, aby do badań były przedstawione wszystkie rodzaje samochodów dopuszczonych ze względu na wersję nadwozia, w kompletacji przeznaczonej dla Zamawiającego, bez wyposażenia służbowego.

Ad I.3. Funkcje Przemysłowego Instytutu Motoryzacji przejmie inna jednostka, która będzie upoważniona do prowadzenia badań, i będzie kontynuowała działalność PIMOT.

Ad I.4. W SIWZ zawarta jest informacja, że czasokres badań dla uzyskania zaświadczeń wynosi minimum 30 dni, zatem zapowiedziane przesunięcie terminu składania ofert o 60 dni od czasu ostatecznego rozstrzygnięcia protestu jest wystarczające do przeprowadzania badań i złożenia ofert.

Ad I.5. Według Zamawiającego, samochody wielofunkcyjne AF mogą mieć nadwozia typu furgon i tak jak przyznał Odwołujący I różnią się masą, mają inne parametry nadwozia, a co za tym idzie przekłada się to na dynamikę pojazdu i prędkość maksymalną.

Ad I.6. Według Zamawiającego producenci nie wyłączają odpowiedzialności z tytułu gwarancji i nie narzucają odbiorcom częstotliwości mycia pojazdu czy użytych środków i rodzaju stosowanego mycia. Na takie warunki Zamawiający nie mógłby przystać. Wymagania w zakresie gwarancji mieszczą się w ogólnie stosowanych na rynku motoryzacyjnym. Szacunkowe przebiegi pojazdów nie zostały określone, natomiast ilość przeglądów i ich zakres wynika z warunków gwarancyjnych, co pozwala na ustalenie kosztów.

Ad I.7. Nieodzowne jest spełnienie warunku kompatybilności, współdziałania wszystkich urządzeń bez zakłóceń, tzn. umożliwiających ich działanie – odporne na zakłócenia i same nie mogą emitować zakłóceń ponad wyznaczone normatywnie limity. Jest to określone w dyrektywach UE i regulaminach EKG ONZ. Zamawiający przywołał w SIWZ Polskie Normy, dotyczące urządzeń elektronicznych i instalacji elektrycznej pojazdów samochodowych. Samochód seryjny nie ma takiego wyposażenia, jakie jest wymagane dla samochodów policyjnych i z tego względu zachodzi konieczność stawiania dodatkowych wymagań, ponieważ samochody te muszą się sprawdzać w każdych warunkach, a instalacja elektryczna musi pracować bezawaryjnie.

Zamawiający stwierdził, że dopuści i uzna za spełniającą warunki ofertę, jeżeli potwierdzenie wymagań dotyczących instalacji elektrycznej i przeprowadzonych w tym zakresie badań będzie wystawione przez podmiot upoważniony. Jeżeli dokument międzynarodowy potwierdzi spełnienie warunków stawianych tej instalacji Zamawiający uzna za wystarczający dokument międzynarodowy w zakresie, w jakim potwierdza te warunki.

Ad I.8. Zamawiający potwierdził wymóg aby samochód był z produkcji z danego roku. Dostawy będą odbywały się według harmonogramu na przestrzeni lat 2008-2009. Zostaną zaakceptowane takie zmiany w wybranym modelu, które wynikają ze zmian przepisów prawa obowiązujących producenta.

Ad I.9. Badania na wyniki próby zderzeniowej robione w ramach homologacji pojazdu dotyczą jego typowego użytkowania, a pojazdy mają służyć do celów specjalnych, potrzebny jest test zderzeniowy bardziej dokładny o wyższych wymaganiach w zakresie bezpieczeństwa, gdyż z istoty działalności Policji wynika większe zagrożenie tego typu zdarzeń, jak kolizje.

Ad I.10. Poduszka pasażera odpowiada miejscu dysponenta pojazdu. W trakcie czynności operacyjnych, brak możliwości odcięcia jej działania w niektórych przypadkach

może spowodować zagrożenie dla zdrowia funkcjonariusza.

Ad I.11. Laboratorium wykonujące próby na przeciążenia dysponuje określoną metodologią ich wykonania. Jednostka akredytowana upoważniona do przeprowadzenia badań musi uwzględnić zróżnicowane wartości, podane w SIWZ, przy których pojazd ma być sprawdzony.

Zamawiający zróżnicował parametry do oceny z tego względu, że podstawową wagę przywiązuje do bezpieczeństwa osób znajdujących się w pojeździe, natomiast oderwanie się elementów zewnętrznych nie stwarza aż tak wielkiego zagrożenia.

Ad I.12. Koło dojazdowe niepełnowymiarowe jest nieprzydatne w działalności Policji.

Ad I.13. Z uwagi na szczególne wymagania stawiane samochodom w trakcie wykonywania służby Policji i Straży Granicznej sposób zamykania i otwierania pojazdu musi zapewniać łatwy dostęp i być możliwy nawet w warunkach ekstremalnych. Policja musi mieć zdublowany system możliwości otwarcia pojazdu, aby w razie awarii pilota otworzyć pojazd.

Ad I.14. W załączniku 1 i 2 do SIWZ metodyka pomiaru siedzeń i odległości przestrzeni została podana w milimetrach.

Przyjmując, że samochód jest to miejsce pracy policjanta to rozwiązanie przestrzeni pojazdu winno zapewniać maksymalny dostępny komfort. Zamawiający wymiary podał w oparciu o opracowanie Instytutu Medycyny Pracy w Łodzi dla autobusów.

Ad I.15. Określenie „ciemny” kolor materiału tapicerki wyjaśnia znaczeniowo słownik języka polskiego, jako zbliżony do czarnego. Zamawiający nie określał gamy kolorystycznej, żeby nie spotkać się z zarzutem ograniczania dostępności do zamówienia.

Ad I.16. Uzasadnione jest żądanie pokrowców na tylnych siedzeniu, gdyż tam są przewożone osoby zatrzymane, np. do izby wytrzeźwień.

Ad I.17. Wymagana jest szeroka gama kolorystyczna samochodów nieoznakowanych, tudzież dopuszczone są różne typy pojazdów z tego względu, aby nie były one łatwo rozpoznawalne w akcjach operacyjnych.

Ad I.18. W ocenie Zamawiającego, zgodnie z § 5 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. nr 238, poz. 2010) w celu uzyskania świadectwa

homologacji typu pojazdu producent lub importer do wniosku załącza podstawowy opis techniczny do celu homologacji typu pojazdu. W punktach od 2.4.1.6 do 2.4.1.6.3 tego opisu obowiązany jest podać „prześwit” (wg. definicji w pkt 4.5 części A załącznika nr 1 do przedmiotowego rozporządzenia) odpowiednio „pomiędzy osiami”, „pod osią(ami) przednią(nimi)”, „pod osią(ami) tylną(nymi)”. Prześwity określone w dokumentacji technicznej pojazdu względnie w opisie technicznym są uwzględnione z podaniem wymiarów, a dokumenty te służą do uzyskania świadectw homologacji pojazdu, z czego wynika, że wbrew stanowisku Odwoływających istnieje możliwość obliczenia punktacji dla oferty na podstawie wzoru podanego w pkt 5 tabeli kryteriów technicznych SIWZ. Zamawiający w tym zakresie będzie posługiwał się danymi podmiotu uprawnionego, zatem pozwala to na obiektywność oceny. Ponadto wykonawca obowiązany jest dołączyć opis techniczny, w którym w myśl ww. rozporządzenia dane obowiązkowo się znajdują.

Ad I.19. W załączniku nr 3 „wymagania dotyczące obsługi technicznej samochodów osobowych w oparciu o istniejące zaplecze Jednostek Policji i Straży Granicznej” zostało podane, jakie Zamawiający posiada obiekty, jakie jest ich wyposażenie i czego oczekuje od wykonawcy w ramach realizacji przedmiotowego zamówienia. Wykaz urządzeń jest podany wraz z określeniem ich ilości.

Zgodnie z pkt V.3 SIWZ termin 6 m-cy na uruchomienie stacji liczony jest od daty pierwszej dostawy, a nie od daty podpisania umowy, 1- sza dostawa ma być zrealizowana w ciągu 12 tygodni od dnia podpisania umowy, co łącznie daje wykonawcy 9 miesięcy. Chodzi jedynie o doposażenie z uwagi na obsługę specjalistycznej marki pojazdu, a nie budowę stacji od podstaw.

Ad I.20. Suma zabezpieczenia należytego wykonania umowy jest zgodna z przepisami ustawy Prawo zamówień publicznych.

Ad I.21. Zamawiający podał, że dopuszczone zostaną wszystkie dokumenty, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, w tym dokumenty wystawione poza granicami kraju.

Ad I.22. Zamówienie jest dostępne dla szerokiej gamy producentów aut. Wymagania szczególne nie wynikają z tego, że SIWZ została sporządzona w oparciu o dane techniczne określonego bądź określonych producentów a jedynie z wymagań i potrzeb funkcjonalnych Zamawiającego, określonych przepisem szczegółowym w sprawie wymagań pojazdów uprzywilejowanych wykorzystywanych w działalności operacyjnej przez służby.

Oдноśnie zarzutów zgłoszonych przez Odwołującego II Peugeot Polska Sp. z o.o. Zamawiający zajął następujące stanowisko:

Ad II.1 i Ad II.2 podtrzymał swoje wyjaśnienia dotyczące zarzutów Odwołującego I, przedstawione w punktach Ad I.18 i Ad I. 9.

Ad II. 3. Samochody będą poruszały się po drogach, mających urządzenia opisane w ustawie prawo o ruchu drogowym lub prawo budowlane i przepisach wykonawczych do prawa budowlanego odnośnie urządzenia dróg. W związku z tym, że definicje te są zawarte w powołanych wyżej przepisach, nie było obowiązku ich odrębnego definiowania.

W załączniku nr 1.2 i zał. 2.1 do SIWZ sposób przeprowadzenia próby krawężnikowej został podany w sposób wystarczający. Wyniki tej próby mają być w zaświadczeniu wystawionym przez podmiot uprawniony. Próba ma być przeprowadzona przy prędkości minimalnej. Zaświadczenie ma potwierdzać, że po tej próbie pojazd nie doznał uszkodzeń mechanicznych. Wymóg przeprowadzenia tej próby wynika z potrzeb Zamawiającego.

Ad II.4. Szyby atermiczne ograniczają utratę ciepła, samochody mają być klimatyzowane. Szyby atermiczne mają wspomagać urządzenia klimatyzacyjne. Zamawiający oświadczył, że uwzględni spełnienie tego warunku, jeżeli wykonawca zaoferuje samochody z szybami atermicznymi takie, jakie stosuje w seryjnej produkcji.

Ad II.5. Zamawiający określił, że kable od anten mają być wyprowadzone na przedniej konsoli, co szczegółowo opisał w załączniku nr 1 i 2 do SIWZ. Ponadto podniósł, że w tym zakresie będzie konsultował się z dostawcą. Zamawiający był w stanie sprecyzować przedmiotowy warunek w takim zakresie, jaki jest możliwy na tym etapie postępowania – bez wiedzy, jaki pojazd wybierze. Żąda bezpłatnych konsultacji w zakresie możliwości zabudowania oraz zaleceń dotyczących montażu w pojeździe instalacji antenowych, zasilania urządzeń łączności radiowej, urządzeń do pomiaru zużycia paliwa i innego sprzętu służbowego. Zamawiający nie zamontuje dodatkowych urządzeń w okresie gwarancyjnym bez konsultacji z wykonawcą, a ponadto zamontuje urządzenia w miejscach do tego dostępnych według oceny wybranego wykonawcy. Zamawiający sam będzie doposażał te pojazdy w zależności od konkretnych potrzeb, a informacje na temat urządzeń, w zależności od charakteru mogą być objęte informacjami niejawnymi.

Ad II.6. Warunki zawarte są w regulaminie EKG ONZ nr 13 podające parametry przeprowadzania prób dla hamulców. Podstawy metodologii tych badań zostały podane w załączniku nr 1.4 do SIWZ – program badań oraz innych załącznikach do SIWZ.



Wymieniony parametr jest graniczny i wymagania są podwyższone w stosunku do wymogów homologacyjnych. Zaostrzone wymogi, jakie mają spełniać hamulce wynikają z potrzeb zapewnienia bezpieczeństwa funkcjonariuszy.

Ad II.7. Zamawiający podtrzymał swoje argumenty z rozstrzygnięcia protestu i punktu Ad I.7, a jego wymagania w tym zakresie precyzują postanowienia Polskich Norm, które przywołał w odniesieniu do instalacji elektrycznej i elektronicznej. Równocześnie dopuścił rozwiązania równoważne, zapewniające trwałość, niską awaryjność, brak zakłóceń elektromagnetycznych, czystość widma radiowego.

Ad II.8. Cena oferty ma zawierać wszystkie elementy składowe łącznie ze świadczeniem usług wymienionych w SIWZ poza bezpłatnymi konsultacjami i serwisem pogwarancyjnym, zostały podane informacje umożliwiające kalkulację ceny oferty.

Krajowa Izba Odwoławcza dopuściła i przeprowadziła dowody: z dokumentacji akt sprawy: w szczególności ze specyfikacji istotnych warunków zamówienia, informacji ZBH-JI 4504-03/08 z dnia 9 stycznia 2008 r. Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie, dopuściła dowód z ogólnie dostępnych materiałów informacyjnych producentów samochodów, które załączyła do akt sprawy, ze złożonych dokumentów (tłumaczeń) wyciągów z dokumentacji homologacji typu pojazdu samochodów marki Toyota, Subaru, Mitsubishi. Z akt sprawy o sygnaturach: UZP/ZO/0-705/07, UZP/ZO/0-738/07, UZP/ZO-751/07, KIO/UZP 150/08 wraz z wyrokiem Sądu Okręgowego w Warszawie Sygn. akt V Ca 1412/07.

Krajowa Izba Odwoławcza postanowieniem z dnia 12.12.2007 r. na wniosek stron dopuściła dowód z opinii biegłego z zakresu motoryzacji. Postanowieniem z dnia 7.02.2008 r., wydanym na podstawie art. 188 ust. 2 Prawa zamówień publicznych, Krajowa Izba Odwoławcza dopuściła dowód z opinii biegłego tej samej specjalności na dodatkowe tezy dowodowe, gdzie wymagana była wiedza specjalistyczna. KIO oddaliła wniosek o dopuszczenie dowodu z opinii innego biegłego ds. motoryzacji, ponieważ materiał dowodowy był wystarczający dla rozstrzygnięcia sprawy.

Do postępowania odwoławczego mają odpowiednie zastosowanie przepisy k. p. c. o sędzie polubownym, z kolei z mocy art. 13 par. 2 k. p. c. przepisy o procesie stosuje się do innych rodzajów postępowań określonych w tym kodeksie, zatem z mocy art. 240 § 1 k. p. c. Krajowa Izba Odwoławcza była władna rozszerzyć postanowienie dowodowe dotyczące opinii biegłego, nawet na posiedzeniu niejawnym. Zarzuty zgłaszane w tym zakresie przez przystępującego do odwołania Iberia Motor Company S.A. są bezpodstawne.

Ponadto Izba rozpatrzyła stanowiska pełnomocników stron, przedstawione do protokołu rozprawy.

Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła i zważyła, co następuje.

Zamawiający prowadził postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na identyczny przedmiot, zakończone unieważnieniem postępowania.

Część zarzutów, powtórzonych w środkach ochrony prawnej, w badanym postępowaniu była przedmiotem oceny w postępowaniu przed Zespołem Arbitrów w sprawie UZP/ZO/0-705/07, UZP/ZO/0-738/07, UZP/ZO-751/07, oraz w wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie sygn. Akt V Ca 1412/07.

Porównanie specyfikacji istotnych warunków zamówienia potwierdza, że w przedmiotowym postępowaniu Zamawiający uwzględnił wytyczne, zawarte w powołanym wyżej wyroku, sprecyzował między innymi metodologię dokonywania oceny ofert, w kryterium warunków technicznych, w opisie Warunków Techniczno Taktycznych oraz odniósł ją do całości przedmiotu zamówienia.

KIO ustaliła, że Odwołujący ani Przystępujący do odwołania Iberia Motor Company S.A. nie zwracali się do Zamawiającego o wyjaśnienia SIWZ w trybie art. 38 ust. 1 Pzp.

KIO uznała za uzasadnione stanowisko Zamawiającego, nieuwzględniające niżej wymienionych zarzutów podtrzymanych przez Odwołującego I General Motors Sp. z o.o. w toku rozprawy:

Do adnotacji I.1. Zamawiający, jako znaczący odbiorca samochodów, może wymagać, aby wykonawca w okresie jakim pojazdy przewidziane są do eksploatacji współpracował ze stacjami obsługi Zamawiającego, w zakresie niezbędnym do zapewnienia sprawności tej floty, na zasadach obowiązujących w autoryzowanych serwisach producenta. Przepisy nakazują, aby producent pojazdu przez dziesięć lat od zaprzestania produkcji danego modelu zapewniał dostępność do części zamiennych i serwisu. W rozdziale XIII SIWZ w punkcie 2 wskazano, że cena oferty obejmuje koszty wynikające z postanowień załącznika nr 3 rozdział I-V, a więc nie obejmuje przewidzianych w rozdziale VII tego załącznika zasad dalszego funkcjonowania stacji obsługi, to jest pogwarancyjnego. Rozporządzenie Rady Ministrów z 23 stycznia 2003 r. w sprawie wyłączenia porozumień wertykalnych w sektorze pojazdów samochodowych spod zakazu ograniczającego konkurencję (Dz. U. nr 38, poz. 329 ze zm.) w par. 10 stanowi, że dostawca pojazdu zobowiązany jest zapewnić dla niezależnych warsztatów, pozostających poza siecią autoryzowaną, dostęp do sprzętu diagnostycznego, innego wyposażenia, narzędzi włącznie z odpowiednim oprogramowaniem i szkoleniem. Podobne warunki zostały określone przez Zamawiającego w postępowaniu

sygn. akt KIO/UZP 150/08.

Powyższe potwierdza stanowisko Zamawiającego, że serwis pogwarancyjny będzie odpłatny, i nie podlega wkalkulowaniu w cenę oferty. Za te usługi będą płaciły policyjne stacje obsługi pojazdów, na zasadach odpłatności stosowanych przez producentów w stosunku do autoryzowanych stacji obsługi danej marki pojazdu. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji I.2. Zamawiający wymaga jedynie wyników badań. Zgodnie z rozdziałem II SIWZ, str 7, badaniom przez uprawnione jednostki, wymienione w opinii biegłego, podlegają pojazdy w kompletacji przeznaczony dla Zamawiającego (bez wyposażenia służbowego, z możliwością wyłączenia kolorystyki i oznakowania), oznakowane (kombi) i nieoznakowane, (kombi, sedan, hatchback lub liftback), po jednym z każdego rodzaju. Pojazdy mają być przekazywane do badań przez wykonawcę, nie stanowią próbek załączanych do oferty. W ocenie Izby wykonawca, w przypadku nie uzyskania zamówienia, będzie mógł zbyć taki samochód za cenę rynkową. Przydatne wyposażenie w tej opcji, jak wzmocnione hamulce, wszystkie szyby atermiczne, bardziej niezawodna instalacja elektryczna i o większej mocy, pozwoli znaleźć nabywcę. Koszty przygotowania oferty, ponosi wykonawca. O próbkach SIWZ mówi jedynie w odniesieniu do folii odblaskowej, blachy nadwoziowej oraz materiału tapicerki. Według wyjaśnień biegłego, próba na przeciążenia może być wykonywana jedynie przy użyciu karoserii pojazdu. Zarzut jest bezpodstawny

Do adnotacji I.3. Wykonawca może przeprowadzić badania w wybranej jednostce spośród uprawnionych, wymienionych w opinii biegłego, według załącznika nr 19 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. nr 238, poz. 2010 ze zm.). Zamawiający nie ograniczył rodzaju zaświadczeń z przeprowadzonych badań, które mają być dołączone do oferty, tylko i wyłącznie do wydanych przez Przemysłowy Instytut Motoryzacji.

Zamawiający wyznaczył jedynie jednostkę do przeprowadzenia odbiorów jakościowych dostaw, ale po zawarciu umowy, wskazał tu PIMOT i jego laboratoria, do czego był uprawniony. Nie doszło do likwidacji PIMOT po 1 stycznia 2008 r., gdyż rozporządzenie Ministra Gospodarki z dnia 9 listopada 2007 r. w sprawie połączenia Instytutu Paliw i Energii Odnawialnej oraz Przemysłowego Instytutu Motoryzacji (Dz. U. nr 219, poz. 1625) zostało uchylone rozporządzeniem Ministra Gospodarki z dnia 21 grudnia 2007 r. (Dz. U. nr 249, poz. 1863). Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji I.4. W tym zakresie Izba nakazała wyznaczenie terminu składania ofert, nie krótszego niż 60 dni, z uwzględnieniem daty ostatecznego rozstrzygnięcia protestu, ze

względu na długotrwałość badań technicznych niezbędnych do uzyskania zaświadczeń, załączanych do oferty. Stosowną modyfikację SIWZ Zamawiający zadeklarował wprost. Wstępne ogłoszenie o zamówieniu nr 2007/S 76 – 092877 zostało opublikowane 19 kwietnia 2007 r., zatem wykonawcy mieli wystarczający czas na przygotowanie się do uczestnictwa w przetargu. Brak podstaw do wyznaczenia żądanego terminu składania ofert, nie krótszego niż 135 dni.

Do adnotacji I.5. Zamawiający ma prawo określić przedmiot zamówienia według swoich potrzeb, podyktowanych wymogami służby. Z opinii biegłego wynika, że samochód osobowy kategorii M1 o rodzaju nadwozia AF wielozadaniowy, to pojazd o nadwoziu innym niż sedan (AA), hatchback (AB), kombi (AC). Ten sam kształt nadwozia może być zastosowany w rodzaju nadwozia kombi oraz w wielozadaniowym. Różnica może wynikać z podziału przestrzeni między częścią bagażową a pasażerską oraz z zależności masy pojazdu i ilości osób przewożonych według wzoru podanego w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. nr 238, poz. 2010 ze zm.). Z powołanej opinii wynika jednak, że dopuszczenie pojazdu kategorii M1 w rodzaju nadwozia wielozadaniowego, nie gwarantowałoby złożenia oferty na samochód w rodzaju nadwozia kombi, zatem otrzymania produktu, który Zamawiający zamierza nabyć w badanym postępowaniu.

Samochody w rodzaju nadwozia kombi znajdują się w ofercie większości producentów, zachodzą warunki do zachowania rzeczywistej konkurencji. Zamawiający może wybrać rodzaj nadwozia, który oprócz walorów funkcjonalnych, będzie prezentował odpowiedni poziom estetyczny. W samochodach wielofunkcyjnych liczy się zwiększenie przestrzeni ładunkowej, do czego przystosowana jest tylna część nadwozia. Kształt nadwozia, co do czego strony były zgodne, przekłada się na dynamikę pojazdu i prędkość, co ma znaczenie dla przydatności do użytku służbowego Policji i Straży Granicznej. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji I.6. Zamawiający w SIWZ zał. 1 i 2 Wymagania Techniczno – Taktyczne pkt 12 i 13, wymaga gwarancji: 36 miesięcznej na zespoły mechaniczne, elektryczne, elektroniczne, powłokę lakierniczą, sygnalizację uprzywilejowania, 60 miesięcznej na oznakowanie i 72 miesięcznej na perforację nadwozia. W ocenie Izby nie są to warunki nadmierne. Odwołujący przedstawiają wyniki awaryjności poszczególnych zespołów swoich samochodów w kolejnych latach eksploatacji (np. testy DEKRA). Posiadają również kalkulacje kosztów na zakresy przeglądów gwarancyjnych samochodów, np. w przypadku udzielenia przedłużonych gwarancji, co jest standardowo oferowane jako opcja dostępna, z limitem przebiegu kilometrów lub bez. Zatem zarzuty, że nie jest możliwe skalkulowanie ceny oferty, w związku z żądaniem trzyletniej gwarancji na zespoły mechaniczne są pozorne.

Odwołujący standardowo oferują pięcioletnie i dłuższe gwarancje na powłoki lakiernicze i perforację nadwozia, stąd żądanie podania przebiegów dziennych, rodzaju używanych detergentów i stanu technicznego myjni, ilości cykli mycia w określonym czasie, w celu umożliwienia kalkulacji ceny, potwierdza bezpodstawność zarzutu. Zamawiający podał, że samochody będą myte w automatycznej myjni. Takie warunki, jakich żąda Odwołujący I nie są stawiane nabywcom indywidualnym i nie mają wpływu na udzielany im termin gwarancji. Przykładowo trzyletnią gwarancję na zespoły mechaniczno – elektryczne oferuje na rynku Hyundai Motor Poland Sp. z o.o. (np. model Getz). Pięcioletnią gwarancję oferuje KIA Motors Polska. Odwołujący I General Motors Poland Sp. z o.o. oferuje standardowo dwunastoletnią gwarancję na perforację nadwozia i trzyletnią gwarancję na akumulatory (np. model Opel Astra Classic), dłuższą niż wymaga Zamawiający. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji I.7. Opinia biegłego potwierdza, że możliwe jest dostosowanie instalacji elektrycznej seryjnego samochodu osobowego do zwiększonego zapotrzebowania mocy, ze względu na konieczność zamontowania dodatkowych urządzeń: mobilnego terminala transmisji danych, zestawu GSM, dwóch zestawów radiotelefonów. Zamawiający zapotrzebowanie mocy tych dodatkowych urządzeń wskazał na 300 W. Zwiększone wymagania w zakresie instalacji elektrycznej opisane zostały przy pomocy Polskich Norm, jednakże na końcu załącznika nr 1 i 2 Wymagania Techniczno Taktyczne, Zamawiający dopuścił rozwiązania równoważne w rozumieniu art. 30 ust. 4 Pzp, z zastosowaniem opisu funkcjonalnego przy danej pozycji, to jest zapewnienia niskiej awaryjności, trwałości, czystości widma radiowego, kompatybilności magnetycznej. Opis funkcjonalny przedmiotu zamówienia przewiduje art. 30 ust. 6 Pzp. Podał też odniesienia do technicznych danych urządzeń, jakie zamierza zamontować. Opinia biegłego stwierdza, że zamierzony cel zabezpieczenia zwiększonego zapotrzebowania mocy, jest możliwy do osiągnięcia zmianami np. alternatora, akumulatora, przekrojów zastosowanych przewodów w instalacji elektrycznej. W ocenie Izby Zamawiający nie był zobowiązany do podania konkretnych oznaczeń identyfikujących urządzenia wyposażenia służbowego, które mogą stanowić informacje niejawne. Wystarczające było jak zrobił to Zamawiający, odesłanie do odpowiednich norm lub podanie parametrów technicznych tych urządzeń, pozwalające sporządzić bilans mocy oraz zabezpieczenia przed wzajemnymi zakłóceniami w działaniu. W punkcie 5.3 zał. nr 1 i zał. nr 2 do SIWZ Zamawiający wyraźnie podał, że do badań ma być przedstawiony samochód w komplecie przeznaczonej dla Zamawiającego, przygotowany do zamontowania wyposażenia służbowego. Biegły potwierdził, że zmiany w instalacji elektrycznej i elektronicznej, nie skutkują koniecznością ponownego przeprowadzenia badań homologacyjnych, jeżeli nie spowodują zmian rozmieszczenia akumulatora, alternatora, przewodów i zmian wymiarów oraz kształtów komory silnika,

a także materiałów, z których wykonane jest nadwozie i karoseria, co wynika z regulaminu nr 10 EKG ONZ. Zwiększenie mocy urządzeń, określane przez Odwołującego I na 25%, nie musi spowodować przemieszczenia żadnego z elementów, określonego w homologacji podstawowej. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji I.8. W ocenie KIO Zamawiający może żądać samochodu wyprodukowanego w roku dostawy, które przewidziane są sukcesywnie w okresie do końca 2009 r., Jak wynika z porównania warunków dostaw pojazdów samochodowych w innych postępowaniach, co potwierdza dokumentacja spraw, np. KIO/UZP 150/08, wymóg taki jest powszechnie i bez sprzeciwów wykonawców, stosowany przez profesjonalnych przewoźników przy udzielaniu zamówień publicznych na nowe pojazdy. Wystarczające jest dopuszczenie zmian, jakie wynikają ze zmienionych przepisów w okresie dostawy, wiążących producentów. Zamawiający nie ma możliwości, aby zgodzić się na zmianę modelu samochodu, gdyż stanowiłoby to niedopuszczalną zmianę umowy, w stosunku do przedmiotu zamówienia wynikającego z wybranej oferty. Zakaz zmian statuuje art. 140 ust. 1 Pzp.

Do adnotacji I.9. Producenci samochodów w tym i Odwołujący szeroko reklamują swoje pojazdy jako bezpieczne i sprawdzone w testach zderzeniowych Euro NCAP. Dostępne materiały informacyjne podają, że zarówno Odwołujący I jak i II dla samochodów potencjalnie spełniających wymagania SIWZ, które mają w ofercie rynkowej, posiadają wyniki wymienionych testów, na poziomie co najmniej czterech gwiazdek. Oznacza to, że jest możliwe przedłożenie poświadczenia wyników European New Car Assessment Programme, w formie dokumentów posiadanych przez Odwołujących i to bez dodatkowych badań i kosztów. Wymóg jest racjonalny i służy realizacji celu, jakim jest maksymalna ochrona funkcjonariuszy przed skutkami kolizji drogowych.

Nie ma żadnego znaczenia, że dokument potwierdzający wyniki testu został wystawiony zagranicą, gdyż rozporządzenie z dnia 19 maja 2006 r. w sprawie rodzajów dokumentów jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form w jakich dokumenty te mają być składane (Dz. U. nr 87, poz. 605), w par. 3 ust. 2, nakazuje uwzględnianie dokumentów potwierdzających że oferowane dostawy odpowiadają wymaganiom Zamawiającego, wystawione także przez podmioty mające siedzibę w innym państwie Europejskiego Obszaru Gospodarczego.

Należy wskazać, że przedmiotowy zarzut nie został uwzględniony przez Sąd Okręgowy w wyroku z dnia 31 sierpnia 2007 r. sygn. akt V Ca 1412/07, dotyczącym poprzedniego postępowania na ten sam przedmiot zamówienia. Zarzut jest pozorny.

Do adnotacji I.10. Odwołujący I General Motors Poland Sp. z o.o. posiada w opcjonalnym

wyposażeniu samochodu (np. Opel Astra wersja hatchback i kombi) możliwość dezaktywacji poduszek powietrznych. Oznacza to, iż technologia ta jest wdrożona, bez względu na to czy dezaktywacja następuje automatycznie, czy przy pomocy wyłącznika. Jeszcze w szerszym zakresie opcję taką oferuje Odwołujący II Peugeot Polska Sp. z o.o. (np. w modelu sedan 406). Nie można negować faktu, że w warunkach operacyjnych, istnieje potrzeba dyktowana bezpieczeństwem, aby funkcjonariusz mógł zablokować poduszkę powietrzną, po stronie dysponenta pojazdu. Zarzut jest pozorny i nieuzasadniony.

Do adnotacji I.11. Odwołujący przyznali, że Zamawiający zadeklarował modyfikację SIWZ, zapowiedział uzupełnienie danych na temat gabarytów i ciężaru wyposażenia, niezbędnych do przeprowadzenia badań na przeciążenia. Z opinii biegłego wynika, że istnieje normatywna, zgodna z wymaganiami regulaminu EKG ONZ metodyka badań przeciążeń i na wytrzymałość zamocowania urządzeń i elementów wewnątrz i na zewnątrz pojazdu. Wymagania SIWZ w różnicowanej wartości dla badań wewnętrznych i zewnętrznych mieszczą się w tej metodyce, określonej Regulaminem Europejskiej Komisji Gospodarczej Narodów Zjednoczonych, nr 17 i 26, stanowiących jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów, w odniesieniu do siedzeń i innych urządzeń zamocowanych wewnątrz pojazdów M1, w celu ochrony osób przed zagrożeniem, wynikającym z przemieszczenia się bagażu w przypadku zderzenia. Procedura badań w zakresie wartości opóźnień przewiduje, że wewnątrz pojazdu nie mogą być mniejsze niż 20 g przez 35 m/s a na zewnątrz pojazdu 2 g (żądane 5 g). Stąd wynika, że wymagania SIWZ mieszczą się w tej metodyce. Gabaryty wyposażenia zostały podane w punkcie 1 lit b tabeli zał. nr 1 do SIWZ.

Krajowa Izba Odwoławcza nakazała Zamawiającemu modyfikację SIWZ w zakresie uzupełniającego podania ciężaru i gabarytów wyposażenia.

Do adnotacji I.12. Z materiałów informacyjnych i reklamowych wynika, że Odwołujący I i II oferują pojazdy, wyposażone w pełnowymiarowe koło zapasowe. Nie jest zatem zrozumiałe zgłaszanie zastrzeżeń w tym zakresie. Zarzut należy uznać za pozorny. Zamawiający nie ma obowiązku nabywania nieprzydatnych akcesoriów. Zgodnie z instrukcjami producentów, koło dojazdowe może być używane tylko krótkotrwale, na dojazd do serwisu, przy ograniczonej prędkości (§ 11 pkt 6 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2003 r. nr 32, poz. 262 ze zm.), zatem tego rodzaju koło jest nie przydatne w warunkach operacyjnych Policji i Straży Granicznej.

Do adnotacji I.13. Z opinii biegłego wynika, że istnieje techniczna możliwość

dostosowania seryjnego samochodu osobowego, wyposażonego w centralny zamek uruchamiany pilotem, aby w przypadku awarii tego urządzenia możliwe było otwarcie bagażnika i drzwi pojazdu, wszystkich bądź wskazanych za pomocą kluczyka. Biegły stwierdził, że w szeregu modeli europejskich jest stosowane rozwiązanie, aby w przypadku awarii uruchamianego pilotem zamka centralnego, możliwe było otwarcie drzwi pojazdu manualnie kluczykiem od stacyjki. Nie ma technicznych przeszkód, aby klucz mógł być stosowany w dowolnych pokrywach pojazdu. Zarzut należy uznać za bezpodstawny.

Do adnotacji I.14. Wymiary siedzeń i podział przestrzeni zostały podane w milimetrach w pozycjach od 11 załącznika nr 1 i 2 pkt 1 do SIWZ, zatem zarzut nie podlega uwzględnieniu. Należy uznać wyjaśnienie Zamawiającego, że samochód, jaki zamierza nabyć, stanowi miejsce pracy policjanta, zatem konieczne jest przestrzeganie postawionych w SIWZ wymagań ergonomicznych.

Do adnotacji I.15. Zdaniem składu orzekającego określenie "tapicerka koloru ciemnego" stanowi wystarczający element rozróżniający, oznaczający tonację barwy użytego materiału zbliżoną do koloru czarnego, możliwą do stwierdzenia. W razie potrzeby wykonawcy mają możliwość zadawania pytań w trybie art. 38 ust. 1 Pzp, z ewentualnym przedstawieniem próbek konkretnej kolorystyki. Zamawiający będzie zobowiązany dopuścić kolorystykę tapicerki w różnych barwach z dookreśleniem ciemny np. ciemnozielony, ciemnoszary, itp. Taki sposób oznaczania barwy przedmiotów zastosował ustawodawca np. w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 30 listopada 2001 r. w sprawie umundurowania policjantów (Dz. U. z 2002 r. Nr 3, poz. 29 ze zm.). Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji I.16. Zamawiający przekonująco uzasadnił potrzebę wyposażenia samochodu w pokrowce na tylnym siedzeniu, gdyż pojazdy mają służyć również do przewozu osób np. nietrzeźwych. Odwołujący nie wykazali, że żądanie pokrowców na tylnym siedzeniu utrudnia w jakikolwiek sposób złożenie oferty. Przednie fotele będą używane wyłącznie przez funkcjonariuszy i nie są narażone na zanieczyszczenie. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji I.17. Ze względu na zakaz ograniczania konkurencji, i w celu zapobieżenia możliwemu wyeliminowaniu z postępowania wykonawcy, który nie dysponowałby dziesięcioma kolorami metalizowanymi, w odniesieniu do gamy kolorystycznej pojazdów nieoznakowanych, Izba nakazała modyfikację SIWZ w tym zakresie i zmniejszenie ilości kolorów metalizowanych do wyboru, z dziesięciu dostępnych na osiem.



Do adnotacji I.18. Według opinii biegłego z rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 października 2005 r. w sprawie homologacji typów pojazdów samochodowych (Dz. U. Nr 238, poz. 2010 ze zm.) wynika, że w podstawowym opisie technicznym do celów homologacji – danych technicznych w zakresie wymiarów jest umiejscowiony „prześwit w granicach rozstawu osi”, który oznacza najmniejszą odległość od powierzchni podłoża do najniższego stałego punktu pojazdu. W normie PN –S – 02011 „wymiarów samochodów i nacze” znajduje się następująca definicja „prześwitu pojazdu” – jako odległość od płaszczyzny jezdni do najniższego punktu pojazdu, znajdującego się w przestrzeni ograniczonej dwoma płaszczyznami równoległymi od podłużnej płaszczyzny symetrii pojazdu i oddalonymi od siebie o 80% najmniejszej odległości pomiędzy wewnętrznymi krawędziami kół którejkolwiek osi. Podstawowy opis techniczny do celu homologacji typu pojazdu powinien w zakresie mas i wymiarów podawać między innymi „prześwit.” Mimo, że podane definicje dotyczą pojazdów terenowych, to często producenci pojazdów samochodowych kategorii M podają w danych technicznych wielkość prześwitu, co zostało udokumentowane na podstawie opisu w odniesieniu do samochodu Toyota Corolla.

Opinia Instytutu Transportu Samochodowego w Warszawie z dnia 9 stycznia 2008 r. potwierdza, że w zakresie samochodów osobowych, sprawozdania z badań w tym dotyczących prześwitu są załącznikiem do podstawowego opisu technicznego do celów homologacji i w tym opisie dane podające wielkość prześwitu są zawarte.

W ocenie Krajowej Izby Odwoławczej obie powyższe opinie pozwalają przyjąć, że pojęcie „prześwit” jest zdefiniowane i znane Odwołującym. Dlatego Izba nie uznała zasadności zarzutów Odwołujących. Podkryterium „prześwit” w kryterium „warunki techniczne” (pkt 5 tabeli) zostało podane w postaci wzoru, pozwalającego metodą matematyczną wyliczyć ocenę punktową oferty w danym podkryterium. Nie potwierdził się zarzut, że Odwołujący „nie wiedzą”, jakie dane podstawić pod wzór, gdyż pojęcie „prześwit” nie jest zdefiniowane. Nie jest trafny zarzut, że nie podano rodzaju dokumentu, mającego potwierdzać wielkość prześwitu, skoro dane te nie wynikają wprost ze świadectwa homologacji.

Jak opisano wyżej, producenci samochodów do podstawowego opisu technicznego załączają też raporty z badań, w tym w zakresie masy i wymiary, określające „prześwit.” Zatem komplet dokumentacji składającej się na podstawowy opis techniczny do celów homologacji typu, zawiera wymagane dane na temat wielkości prześwitu, podawane między innymi w ulotkach reklamowych producentów. W załączniku nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. nr 238, poz. 2010 ze zm.) podstawowy opis techniczny poz. 04 każe wskazać kategorię pojazdu, z wymienionych w załączniku nr 1, a więc odnosi się także do typu M1 – samochodów osobowych. W punkcie 2.4.1.6 i punkcie 2.4.2.6 należy

wpisać prześwit według definicji z punktu 4.5 załącznika nr 1 do rozporządzenia, czyli oznaczenie najmniejszej odległości od powierzchni podłoża do najniższego stałego punktu pojazdu (definicja legalna). Z objaśnień do załącznika nr 2 nie wynika wyłączenie oznaczania danych z punktu 2.4.1.6 (2.4.2.6) tylko do samochodów terenowych czy ciężarowych.

Załącznik nr 3 do rozporządzenia obejmuje opis techniczny do celu homologacji typu pojazdu, gdy istnieją homologacje częściowe. Wykaz wymagań obowiązujących w homologacji typu pojazdu, zawarty w załączniku nr 6 do rozporządzenia, w poz. 44 przewiduje wykonanie badań samochodów osobowych w zakresie mas i wymiarów według metodyki określonej dyrektywą 92/21 EWG. Załącznikami do świadectwa homologacji według wzoru załącznika nr 13 są opis techniczny i sprawozdanie z badań oraz wyniki badań.

Odwołujący II Peugeot Polska Sp. z o.o. złożył do akt sprawy świadectwo zgodności z normami UE z dokumentami producenta bez wyników badań, (które powinien zawierać powołany załącznik nr 8) samochodu Peugeot 407, gdzie opisy parametrów wymiarów kończą się na punkcie 2.4.2.3.

Zamawiający złożył dokumentację homologacji samochodów Toyota Avensis, Subaru, Mitsubishi Lancer, produkowanych także w krajach Unii Europejskiej, gdzie w punktach 2.4.2.6 (2.4.2.6.1) podane są wielkości prześwitów.

Zatem nie można twierdzić, że brak jest danych w dokumentach odniesienia zawartych w tabeli dotyczącej kryteriów technicznych oceny ofert, pozwalających na ocenę w podkryterium „prześwitu.” Zamawiający podał, że do porównania ofert będzie brana pod uwagę najmniejsza wartość spośród wymienionych w danych homologacyjnych.

Nie znajduje uzasadnienia zarzut, że dane homologacyjne nie zawierają informacji o wielkości prześwitu. Par. 5 ust. 1 pkt 1 cytowanego rozporządzenia mówi o dołączeniu do wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu między innymi protokołu z badania homologacyjnego wraz ze sprawozdaniem z badań, zawierającym ich wyniki. Istotną sprawą w przekonaniu Izby jest fakt przyznany wprost przez Odwołujących, że w ramach procedury homologacyjnej sporządzane są raporty /sprawozdania/ z badań podające parametr prześwitu, które według oświadczenia Odwołujących stanowią własność producenta i dane zawarte w raporcie zgodności z dyrektywą 92/21 EWG masy i wymiary nie muszą być udostępniane osobom trzecim. Zamawiający nie wymaga udostępnienia mu bezpośrednio wyników tych badań, ale ich przedłożenia jednostce akredytowanej, celem wydania zaświadczenia potwierdzającego wielkość „prześwitu”, podstawianego pod wzór z poz. 5 tabeli na str. 15 SIWZ

Tylko od wykonawcy będzie zależało, czy weźmie udział w przetargu i ujawni dane jakie posiada w postaci raportów z badań załączanych do opisu technicznego do celów homologacji, umożliwiających ocenę jego oferty w tym podkryterium, w sytuacji gdy nie podał

tych informacji w podstawowym opisie technicznych lub nie są one dostępne w innych danych technicznych pojazdu. Niezrozumiałe jest zastrzeżenie Odwołujących, że nie ujawnią danych o wielkości „prześwitu”, gdyż stanowi to tajemnicę przedsiębiorstwa. W ocenie KIO nie ma żadnych przeszkód do złożenia oferty, gdyż techniczne informacje o charakterze niejawnym, mogą zostać zastrzeżone w trybie art. 8 ust. 3 Pzp.

Skład orzekający nie podzielił stanowiska Odwołujących, że parametr prześwitu może być różny, w zależności np. od stopnia obciążenia bagażnika, czy napełnienia baku paliwa. Metodologia pomiarów według dyrektywy 92/21 EWG jest jednolita i obejmuje pojazd w ustalonym stanie. Tak samo w jednej wielkości w danych technicznych podawany jest parametr związany, to jest wysokości pojazdu, mimo że w praktyce również może być zmienny i zależny od tych samych czynników ilości przewożonych osób, obciążenia bagażnika itp.

Zamówienie jest objęte Porozumieniem w sprawie Zamówień Rządowych (GPA), zatem dostępne także dla wykonawców spoza Unii Europejskiej, z tych względów zdefiniowane źródło danych zawarte w punkcie 5 tabeli na stronie 15 SIWZ należy rozumieć szeroko i uwzględnić dokumenty dopuszczone przepisami, wiarygodnie potwierdzające parametr prześwitu.

Umowa Międzynarodowa sporządzona w Genewie dnia 20 marca 1958 r. dotycząca przyjęcia jednolitych wymagań technicznych dla pojazdów kołowych, wyposażenia i części, które mogą być stosowane w tych pojazdach oraz wzajemnego uznawania homologacji udzielonych na podstawie tych wymagań, przyjęta przez RP w dniu 18 października 2000 r. (Dz. U. z 2001 r. Nr 104, poz. 1135) w art. 1 przewiduje, że stosowanie regulaminów EKG ONZ, może nastąpić przez różne procedury administracyjne, alternatywne do homologacji typu, z powszechnie znaną procedurą alternatywną stosowaną w niektórych państwach członkowskich Europejskiej Komisji Gospodarczej to jest samocertyfikacją, za pomocą której producent oświadcza, że każdy produkt wprowadzony na rynek odpowiada danemu regulaminowi. Powołane przepisy, przewidują różne procedury, co zatem idzie różne dokumenty, w zakresie homologacji i wprowadzania pojazdów na rynek. Dyrektywa Rady 92/21/EWG z dnia 31 marca 1992 w art. 2 oprócz homologacji typu EWG mówi o homologacji krajowej.

W zależności od tego, jaką procedurę stosuje, wykonawca będzie mógł złożyć dokument, potwierdzający parametr prześwitu, najogólniej ujmując wynikający z dokumentacji technicznej pojazdu i przeprowadzonych prób i badań w celu homologacji. Należy stwierdzić, że podane źródło udokumentowania wielkości prześwitu „dane homologacyjne, potwierdzone przez podmiot upoważniony. Brana będzie pod uwagę najmniejsza wartość spośród wymienionych w homologacji ocenianego pojazdu” dają możliwość prawidłowego udokumentowania parametru prześwitu. Nie zawężają się do świadectwa homologacji, ani

nawet do opisu do celów homologacji typu pojazdu, ale rodzaj dokumentu określają jako dane homologacyjne, co zarówno może odnosić się do raportów z badań, jak i do samego opisu, jeżeli dane na temat prześwitu są w nim zawarte. Potwierdzenie przez podmiot uprawniony może dotyczyć zarówno dokumentu o charakterze deklaracji zgodności, wystawionej przez samego producenta jak i podmiot certyfikujący, jeżeli pojazd był poddany tej procedurze. Homologacja nie oznacza dokumentu, ale określoną procedurę wprowadzenia pojazdu na rynek, w oparciu o wyniki badań. W przekonaniu Krajowej Izby Odwoławczej sposób oceny i udokumentowania, w przedmiotowym kryterium został podany prawidłowo.

Izba podzieliła stanowisko Zamawiającego, że parametr „prześwitu” jest dla niego istotny, skoro w opisie przedmiotu zamówienia podano, że pojazdy mają się poruszać po drogach gruntowych w akcjach operacyjnych, co wiąże się ze zwiększonym ryzykiem uszkodzenia samochodu o niskim zawieszeniu. Warunek jak największego prześwitu nie jest nadmierny i wynika z zamierzonego użytku i celu wybrania samochodu w jak największym stopniu spełniającego te oczekiwania.

Do adnotacji I.19. Odwołujący I przyznał, że w załączniku nr 3 do SIWZ Zamawiający zamieścił katalog wyposażenia stacji obsługi pojazdów oraz podał wykaz stacji. Krajowa Izba Odwoławcza wskazuje, że wymagania w zakresie wyposażenie stacji kontroli pojazdów, upoważnionych do przeprowadzania badań technicznych pojazdów zawiera załącznik nr 1 do rozporządzenia Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 24 stycznia 2005 r. w sprawie badań technicznych pojazdów Sił Zbrojnych RP, Policji i innych pojazdów użytkowanych w sposób szczególny (Dz. U. Nr 25, poz. 211). Zatem zakres doposażenia stacji Zamawiającego, winien uwzględniać wymagania normatywne i wyposażenie specjalistyczne służące do napraw pojazdów.

Do adnotacji I.20. Określenie sumy zabezpieczenia należytego wykonania umowy w granicach maksymalnych, przy znacznej wartości zamówienia, zdaniem Izby może mieć wpływ na zwiększenie ceny oferty, z tego względu nakazano modyfikację SIWZ i zmniejszenie sumy zabezpieczenia do 8% mieszczącej się w górnych granicach, określonych art. 150 ust. 2 Pzp.

Do adnotacji I.21. Zarzut braku sprecyzowania wymagań oraz parametrów technicznych jak i Wymagań Taktyczno – Technicznych nie znalazł potwierdzenia. Zamawiający w badanym postępowaniu określił metodologię oceny ofert we wszystkich aspektach podanych wymagań, w tym odrębnie dla wskazanych rodzajów pojazdów, oznakowanych i nieoznakowanych. Kryteria oceny ofert odnoszą się do całości zamówienia. Opinia

biegłego, potwierdza, że wymagana przez Zamawiającego metodologia według SIWZ, mieści się w normatywnych metodach odnośnych badań. Zarzut nie wskazania wymaganych dokumentów jest ogólnikowy i nie sprecyzowany oraz nie został potwierdzony dowodowo w trakcie postępowania przed KIO. Zamawiający w żaden sposób nie ograniczył udziału wykonawców zagranicznych i dopuścił przedstawianie dokumentów wystawionych przez podmioty uprawnione, niezależnie od miejsca ich sporządzenia.

Do adnotacji I.22. Zarzut, że opis przedmiotu zamówienia został sporządzony tendencyjnie, aby warunki udziału mogła spełnić jedynie Skoda Auto Polska S.A. nie znalazł potwierdzenia. Z opinii biegłego wynika, że przedstawione w SIWZ kryterialne zasady oceny parametrów technicznych jak również Wymagania Techniczno Taktyczne nie wykazują, iż preferują określoną markę i typ pojazdu. Skład orzekający KIO nie uwzględnił zarzutów, że opinia w tym zakresie nie podaje pełnego uzasadnienia. Biegły wyjaśnił, że wydał opinię w wyniku porównania parametrów pojazdów różnych producentów, w aspekcie wymagań określonych w SIWZ. Pytanie do biegłego sformułowane przez strony było ogólne i nie podawało skali porównania. Strony nie podały w jakim konkretnym zakresie ma być przeprowadzone porównanie i jakich modeli ma dotyczyć. Na rozprawie biegły wyjaśnił, że porównywał modele samochodów kilkunastu producentów w zakresie istotnych cech technicznych, ze szczególnym uwzględnieniem parametrów poddawanych ocenie w ramach kryteriów oceny ofert.

Krajowa Izba Odwoławcza podzieliła również pogląd Zamawiającego, że nie zasługują na uwzględnienie zarzuty podniesione przez Odwołującego II Peugeot Polska Sp. z o.o.

Do adnotacji II.1. Izba podtrzymała swoje ustalenia zawarte w adnotacji do punktu I.9. Zamawiający ma prawo żądać wyników testów zderzeniowych przeprowadzonych według zaostrożonych wymagań, w stosunku do procedury badań w procesie homologacji typu, gdyż z istoty działań Policji i Straży Granicznej wynika większe narażenie na kolizje drogowe.

Do adnotacji II.2. Izba podtrzymała ustalenia zawarte w adnotacji do punktu 1.18.

Do adnotacji II.3. Z opinii biegłego wynika, że Zamawiający w załączniku 1.2 i 2.1 do Wymagań Techniczno - Taktycznych samochodów oznakowanych i nieoznakowanych, wymagał próby wjazdu na krawężnik o normowej wysokości 17,5 cm określonej na podstawie przepisów rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. nr 43, poz. 430). Metodykę takiego badania oraz uprawnienia

jednostek upoważnionych przedstawia opinia biegłego na stronie 18. Przez minimalną prędkość pojazdu w czasie próby należy rozumieć minimalną prędkość samochodu odpowiadającą stabilnej pracy silnika w ustalonym stanie cieplnym (rozgrzanego), to jest przy minimalnej prędkości obrotów silnika. W konkluzji opinia biegłego stwierdza, że tzw. próba krawężnikowa może zostać przeprowadzona przez jednostkę notyfikowaną do badań w zakresie homologacji, a wymagania SIWZ mieszczą się w metodyce prowadzenia tego rodzaju badań. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji II.4. Producenci pojazdów w materiałach informacyjnych i reklamowych podają, że samochód jest wyposażony w szyby "atermiczne" W folderze reklamowym dla samochodu Peugeot 307 Odwołujący II podaje definicję szyby atermicznej "jako zawierającej cienką warstwę z tlenków metali typu antisol/refleks, która odbija znaczącą część promieni podczerwonych, co powoduje zmniejszenie przenikania ciepła. Daje to podwójną korzyść: ograniczenie wrażenia „cieplarni”, kiedy wsiadamy do samochodu, oraz zwiększenie skuteczności klimatyzacji”. Obydwaj Odwołujący mają w swojej ofercie samochody np. Peugeot 307, Opel Vectra, Opel Astra, z opcją wyposażenia w szyby atermiczne, np. przednie. Nigdzie nie został podany żaden współczynnik atermiczności. Z powyższego wynika, że technologia taka jest wdrożona i stosowana przez Odwołujących. Nie można odmówić racji Zamawiającemu, że ten rodzaj szyb jest mu najbardziej przydatny, ze względu na stworzenie optymalnych warunków pracy dla funkcjonariuszy i wspomaganie urządzeń klimatyzacji pojazdu. Zamawiający dopuścił szyby atermiczne oferowane w produkcji seryjnej. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji II.5. Izba podtrzymuje stanowisko zawarte do adnotacji I.7. Miejsce montażu dodatkowych urządzeń łączności zostało wskazane jako część środkowa konsoli i schowek po stronie dysponenta, gdzie mają być wyprowadzone końcówki kabli instalacji elektrycznej /listwa bezpieczników/ i antenowych. Konsultacje z wybranym wykonawcą będą się odbywały na etapie wyposażania pojazdu w wymienione urządzenia. W ocenie Izby wykonawca na etapie wyboru oferty nie musi znać skonkretyzowanych urządzeń, wystarczające jest podanie parametrów technicznych niezbędnych do przystosowania instalacji elektrycznej i antenowej według opisu zawartego w punkcie 2 zał. nr 1 i 2 WTT dla pojazdów oznakowanych i nieoznakowanych. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji II.6. Z opinii biegłego wynika, że istnieje normatywna zgodna z regulaminem nr 13 EKG ONZ metodyka przeprowadzania prób sprawności hamulców, w tym w zakresie podwyższonych wymagań dla systemu hamowania. Wymagania SIWZ mieszczą się w tej metodyce. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji II. 7 Izba podtrzymała stanowisko zawarte w adnotacji do punktu I.7. Odpowiednią trwałość (bezawaryjność) ma zapewnić instalacja elektryczna i elektroniczna przystosowana do zasilania urządzeń wyposażenia służbowego. Całkowity bilans mocy ma zostać obliczony przez wykonawcę na podstawie wskazanego dodatkowego poboru mocy wyposażenia służbowego i urządzeń pojazdu zasilanych elektrycznie.

Zamawiający miał prawo wymagać zgodności instalacji elektrycznej z Polskimi Normami, skoro określona wydajność tej instalacji jest niezbędna dla bezawaryjnego działania dodatkowych urządzeń łączności, przewidzianych w Warunkach Taktyczno Technicznych. Odwołujący nie wykazał, że wskazane Polskie Normy zostały wycofane z obrotu prawnego, a Zamawiający w załącznikach nr 1 i 2 do SIWZ, w części „uwaga” pkt 1, dopuścił rozwiązania równoważne, czym spełnił obowiązek przewidziany w art. 30 ust. 4 Pzp. Pojazd nie traci homologacji, uzyskanej w określonej kompletacji, jeżeli zostaną zamontowane dodatkowe urządzenia, które również mają wymaganą homologację, co zostało przedstawione w adnotacji do punktu I.7. Instalacja elektryczna pojazdu musi gwarantować sprawne działanie obowiązkowego wyposażenia w urządzenia łączności. Warunki zostały podane jednolicie nie są dyskryminujące dla żadnego wykonawcy, służą realizacji celu, jakim jest nabycie pojazdów nadających się do wykorzystania służbowego Policji i Straży Granicznej. Zarzut jest bezpodstawny.

Do adnotacji II.8 Izba podtrzymała stanowisko zawarte w adnotacji do punktu I.1. Cena oferty ma zawierać wszystkie elementy składowe, koszty badań, koszty dostawy samochodów, w tym ubezpieczenia, koszty doposażenia stacji obsługi, według instrukcji załącznika nr 3 do SIWZ ponosi wykonawca. Zamawiający wymaga też bezpłatnych konsultacji w zakresie instalacji wyposażenia służbowego. Natomiast usługi w zakresie serwisu pogwarancyjnego są odpłatne. Z porównania powyższych warunków z innymi przetargami na pojazdy samochodowe np. sygn. akt KIO/UZP 150/08 nie wynika, aby warunki takie były nadmierne, gdyż są powszechnie stosowane.

Zamawiający określił w załączniku nr 7 do SIWZ ilość pojazdów do badań jakościowych z każdej partii dostaw, czas badania oraz wskazał placówki, które będą je wykonywały, zatem wbrew zarzutom istnieją podstawy do skalkulowania kosztów tych badań.

Krajowa Izba Odwoławcza stwierdziła, co następuje.

Wyznaczone kryteria oceny ofert, tak w zakresie ceny oferty, jak i parametrów technicznych, podają podstawy oceny, w oparciu o ustalone wzory matematyczne, stanowią stały przeliczalny miernik, a przyjęta metodologia oceny ofert, nie budzi zastrzeżeń składu

orzekającego, gdyż jest wymierna i jednolita dla wszystkich wykonawców. Mierniki kryterium – parametry techniczne, z przypisaną wagą 30%, zamieszczone w rozdziale XIV SIWZ zostały zobiektywizowane, w oparciu o dane podmiotów upoważnionych do kontroli pojazdów oraz na podstawie wzoru matematycznego obliczenia punktacji oferty, zatem brak naruszenia art. 36 ust. 1 pkt 13 Pzp i art. 7 ust. 1 Pzp.

Przedmiot zamówienia nie został opisany w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję. Zamawiający opisał przedmiot zamówienia dostatecznie jasno i wyczerpująco. Podał również metodologię, według której będzie dokonywał oceny ofert pod względem zgodności z treścią SIWZ we wszystkich aspektach, odnoszącą się do wskazanych rodzajów pojazdów, które zamierza nabyć. Wszystkie świadczenia gwarancyjne oraz specjalistycznego przystosowania pojazdów, kosztów badań, wyposażenia stacji obsługi pojazdów, szkoleń i dostawy, wykonawcy mają prawo wycenić i w kalkulować w cenę oferty. Dokumentacja Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia zawiera wystarczające informacje do sporządzenia kalkulacji kosztów na potrzeby obliczenia ceny oferty. Brak naruszenia art. 29 ust. 1–3 Pzp oraz art. 7 ust. 1 Pzp.

Krajowa Izba Odwoławcza podzieliła stanowisko Zamawiającego, iż miał on pełne prawo i obowiązek, określić wymagania w odniesieniu do pojazdów dla Policji i Straży Granicznej, jako używanych do celów specjalistycznych, podlegających regułom określonym w przepisach szczególnych. Pojazdy, które Zamawiający zakupi w ramach przedmiotowego postępowania muszą nadawać się do spełniania przypisanych im zadań. Wykonawcy nie mogą drogą korzystania ze środków ochrony prawnej, bo nie temu celowi one służą, wywierać presji, ani żądać od Zamawiającego, aby to on dostosował swoje wymagania do egzemplarzy samochodów produkowanych na potrzeby masowego odbiorcy rynkowego, jedynie z gamą wyposażenia oferowanego seryjnie. Skład orzekający zwraca uwagę na okoliczność, że przepisy nie wprowadzają obowiązku takiego formułowania wymogów, aby zapewniać możliwość zrealizowania określonego zamówienia przez wszystkie podmioty danej branży i w odniesieniu do wszystkich produktów oferowanych na rynku. Opinia biegłego potwierdza, że wymagania Zamawiającego nie są nadmierne w stosunku do przedmiotu zamówienia, są możliwe do spełnienia pod względem technicznym. Wymagania Zamawiającego uwzględniają interes publiczny i są odpowiednie do celu, dla którego przedmiot zamówienia ma być przeznaczony, nie wykraczają poza to co jest konieczne do jego osiągnięcia, nie naruszają sfery zagwarantowanych i chronionych praw wykonawców. Postępowanie dowodowe nie wykazało, aby Zamawiający uchybił postanowieniom art. 25 Pzp. Wymagania są adekwatne do przedmiotu zamówienia, a żądane dokumenty nie przekraczają dyspozycji § 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19.05.2006r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form



w jakich te dokumenty mogą być składane (Dz. U. Nr 87, poz. 605).

Warunki udziału zostały określone w sposób równy dla zainteresowanych wykonawców. Opis przedmiotu zamówienia nie ogranicza się do zawężonego segmentu rynku samochodowego, zatem brak jest uzasadnionych podstaw do stawiania zarzutów naruszenia art. 7 ust. 1 Pzp, i art. 22 ust. 2, nierównego traktowania wykonawców i utrudniania uczciwej konkurencji.

Wbrew stanowisku Odwołujących, nie ma podstaw do unieważnienia przedmiotowego postępowania.

Zachodzi jedynie konieczność dokonania modyfikacji specyfikacji istotnych warunków zamówienia, w tych przypadkach, gdzie Zamawiający zgodził się w wyniku rozpatrzenia protestów zmodyfikować jej określone postanowienia celem doprecyzowania, jak i w tych przypadkach, gdzie Krajowa Izba Odwoławcza uznała za celowe dokonanie zmian specyfikacji, w szczególności w nawiązaniu do zasady nie ograniczania konkurencji, a modyfikacji nie sprzeciwia się treść art. 38 ust. 5 Pzp.

Sąd Okręgowy w wyroku z dnia 31 sierpnia 2007 r. sygn. akt V Ca 1412/07 uznał za niewłaściwe, że Zamawiający mimo zapowiedzianych zmian, nie dokonywał modyfikacji specyfikacji, gdy przepis to dopuszczał.

Przepis art. 183 ust. 5 pkt 2 Pzp przewidujący dokonanie czynności po ostatecznym rozstrzygnięciu protestu, dotyczy bowiem żądań, w tym przypadku wniosku o unieważnienie postępowania, nie zaś poszczególnych zarzutów do postanowień SIWZ, które w wyniku ich uznania przestają mieć charakter sporny między Zamawiającym a Odwołującymi.

W tym stanie rzeczy Krajowa Izba Odwoławcza uwzględniła odwołania, na podstawie art.191 ust. 1 i 2 pkt 1 Pzp i nakazała dokonanie modyfikacji specyfikacji istotnych warunków zamówienia, jak w sentencji.

O kosztach orzeczono stosownie do wyniku sprawy, na podstawie art. 191 ust. 6 i 7 Pzp. Za uzasadnione koszty Odwołujących z tytułu zastępstwa przez pełnomocnika, stosownie do przedłożonych rachunków przyznano kwoty:

- I. 2000,00 zł na rzecz General Motors Poland Sp. z o.o.,
- II. 2000,00 zł na rzecz Peugeot Polska Sp. z o.o.

na podstawie § 4 ust.1 pkt 2b rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 lipca 2007 r. w sprawie wysokości oraz sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. nr 128, poz. 886). Rozliczeniu podlegały również koszty sporządzenia opinii przez biegłego w kwocie 7 000,00 zł w oparciu o § 4 ust. 1 pkt b cytowanego rozporządzenia.

Stosownie do art. 194 i 195 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2006 r. Nr 164, poz. 1163, z późn. zm.) na niniejszy wyrok/~~postanowienie~~\* - w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych do Sądu Okręgowego w **Warszawie**.

**Przewodniczący:**

.....

**Członkowie:**

.....

.....

---

\* *niepotrzebne skreślić*