

Kraków, 14 lutego 2014 r.

**Prezes Krajowej Izby Odwoławczej
ul. Postępu 17a
02-676 Warszawa**

- Zamawiający:** Zarząd Dróg Wojewódzkich w Krakowie, ul. Głowackiego 56, 30-085 Kraków, tel. +48 124465810E-mail: i.gesiarz@zdw.krakow.pl, faks: +48 124465702
- Odwołujący:** Comarch Polska S.A., Al. Jana Pawła II 41G, 31-864 Kraków, fax: 12 646 11 00, reprezentowany przez Anetę Szulim, na podstawie pełnomocnictwa załączonego do niniejszego odwołania
- Dotyczy:** postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Małopolska Karta Aglomeracyjna – System zarządzania transportem zbiorowym w Województwie Małopolskim”, ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 14 stycznia 2014 r. pod numerem 2014/S 009-011493

ODWOŁANIE

wobec czynności podjętych przez Zamawiającego w toku postępowania o udzielenie zamówienia publicznego

Na podstawie art. 179 ust. 1 i art. 180 ust. 1, a także art. 182 ust. 1 pkt. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 907 ze zm.), zwanej dalej „pzp”, Odwołujący wnosi odwołanie wobec treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia, zarzucając Zamawiającemu naruszenie:

art. 29 ust. 1 pzp poprzez dokonanie zmian specyfikacji istotnych warunków zamówienia w zakresie opisu przedmiotu zamówienia w sposób, który czynią ten opis niewyczerpującym, nieuwzględniającym wszystkich okoliczności mogących mieć wpływ na przygotowanie oferty - szczególnie przywołanych w treści uzasadnienia niniejszego odwołania.

Biorąc pod uwagę powołane zarzuty i ich uzasadnienie zawarte w dalszej części odwołania, Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu modyfikacji specyfikacji istotnych warunków zamówienia w sposób określony w uzasadnieniu odwołania.

Interes we wniesieniu odwołania

Odwołujący ma interes w uzyskaniu zamówienia, ponieważ jest podmiotem zdolnym do jego wykonania, posiadającym w tym zakresie odpowiednie kompetencje i doświadczenie. Poprzez naruszenie przepisów ustawy w sposób określony w uzasadnieniu odwołania Odwołujący może być pozbawiony możliwości złożenia oferty, tym samym w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy Odwołujący może ponieść szkodę polegającą na braku uzyskania przedmiotowego zamówienia.

Zachowanie terminu do wniesienia odwołania

Zamawiający zamieścił na swojej stronie internetowej dokumenty zawierające informacje, których treść stanowi podstawę do wniesienia niniejszego odwołania, w dniu 5 lutego 2014 r., tym samym niniejsze odwołanie zostało wniesione z zachowaniem ustawowego terminu.

UZASADNIENIE

1. Wprowadzone w związku z modyfikacją SIWZ wątpliwości dotyczące obowiązków wykonawcy w zakresie instalacji urządzeń GPS

Zgodnie z treścią informacji zawartych na str. 43 pkt 6.2.2.2. (Urządzenia lokalizacji składów SKA) Załącznika nr 1 do SIWZ (Opis przedmiotu zamówienia): „*We wszystkich pojazdach SKA, których właścicielem jest Województwo Małopolskie i które kursowały będą na trasach SKA należy umieścić urządzenia lokalizacji GPS systemu MKA służące do lokalizowania składów. (...) Wraz z urządzeniami GPS należy dostarczyć dedykowany system informatyczny służący do monitorowania pozycji urządzeń GPS i zdalnego nimi zarządzania. (...) Urządzenia GPS montowane w pojazdach muszą być przystosowane do pracy w pojazdach poruszających się w infrastrukturze kolejowej. Zamawiający w celu zapewnienia bezpieczeństwa wymagał będzie w tym zakresie odpowiednich deklaracji zgodności czy też homologacji, które Wykonawca zobowiązany będzie dostarczyć wraz z dokumentacją techniczną systemu MKA. Właściwym w tym zakresie będzie świadectwo dopuszczenia lub inny dokument potwierdzający przebadanie urządzenia i jego wszystkich komponentów przez właściwą jednostkę tj. Urząd Transportu Kolejowego lub w przypadku produktów pochodzących z innych krajów – przebadane przez właściwy do tego podmiot danego kraju.*”

Ponieważ Zamawiający nie określił sposobu ani medium do transmisji danych z urządzeń GPS do systemu informatycznego, jak również liczby składów, które należy wyposażyć, Odwołujący w dniu 24 stycznia 2014 r. wniósł odwołanie z wnioskiem o uzupełnienie SIWZ w tym zakresie. W dniu 5 lutego 2014 r. Zamawiający zamieścił na swojej stronie internetowej, w zakładce dotyczącej przedmiotowego postępowania, m.in. dokument mieszczony w pliku o nazwie „załącznik_nr_6_SST_zakup_taboru_SKA”, zawierający OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA (WYMAGANIA TECHNICZNE) dot. postępowania na zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych dla przewoźnika SKA. Zgodnie z informacją zawartą na str. 28 (w ramach sekcji „Dynamiczny rozkład jazdy KWR”) opisane jest wyposażenie (zamówionych w innym postępowaniu przetargowym) składów w zakresie urządzeń GPS i GSM. W ocenie Odwołującego należy zatem rozumieć, że dokument ten określa ilość i

wyposażenie składów, które w ramach niniejszego postępowania trzeba będzie wyposażyć w urządzenia GPS. Z informacji zawartych w powołanym dokumencie wynika jednakże, iż pojazdy zamówione w ramach innego postępowania są już wyposażone w komponenty GPS i GSM. Zgodnie z treścią pkt. 89:

„2. Moduł lokalizacji GPS i transmisji danych o następujących parametrach:

- moduł transmisji: pasmo transmisji: UMTS/HSDPA 850/1900 MHz, GSM/GPRS 850/900/1900 MHz*
- transmisja: HSDPA/EDGE/GPRS/4G*
- dokładność lokalizacji: 2,5 m wg CEP;*
- urządzenie powinno spełniać wymagania normy PN/EN 50155,*

3. Zintegrowana antena GSM/GPS z dopuszczeniami (homologowana) do stosowania na pojazdach zasilanych siecią 3kV”.

Z dalszej części dokumentacji dotyczącej postępowania na zakup elektrycznych zespołów trakcyjnych dla przewoźnika SKA (zalacznik_nr_6_SST_zakup_taboru_SKA) wynika, że w ramach wskazanego postępowania dostarczone będzie także oprogramowanie stanowiące system dynamicznej informacji pasażerskiej (str. 29-30) wraz z serwerami, komputerami i monitorami do obsługi tego systemu (str. 39-45). System ten będzie dostarczony, zintegrowany z urządzeniami w pojazdach, uruchomiony i wdrożony u Zamawiającego. Świadczą o tym m.in. poniższe wymagania:

„12. Dane z EZT muszą być wysyłane w technologii GPRS lub pokrewnej.

13. Oprogramowanie do analizy danych w/w systemów należy zainstalować na serwerze Zamawiającego. (...)

21. Zamawiający zapewni miejsce na swoim serwerze do obsługi oprogramowania i archiwizacji danych.

22. Ilość licencji jakie wymaga Zamawiający do obsługi systemu wynosi 4 stanowiska plus jedno, które zostanie udzielone Operatorowi.

23. Wykonawca zobowiąże wykonawcę systemu do uruchomienia systemu u Zamawiającego i konfigurację w pełnym zakresie działania tj. z dynamiczną informacją pasażerską w obsłudze dwukierunkowej”.

Zamówione przez SKA składy będą objęte gwarancją producenta. Zamieszczona przez Zamawiającego dokumentacja precyzuje także (na str. 60-64) warunki, na jakich dostawca składów ma świadczyć usługi serwisowo-utrzymawczo-naprawcze.

W świetle powołanych okoliczności wymaganie od wykonawcy ubiegającego się o udzielenie niniejszego zamówienia, aby dokonał instalacji określonych urządzeń w pojazdach objętych gwarancją przez innego wykonawcę, może być niemożliwe do wykonania, a co najmniej jest uzależnione od woli tego innego wykonawcy (w niniejszym przypadku: PESA). Wykonawcy ubiegający się o udzielenie niniejszego zamówienia nie są w stanie stwierdzić, czy będą uprawnieni do wykonania jakichkolwiek instalacji w zamawianych składach, ani jaki będzie tego koszt – gdyż wysokość tego kosztu uzależniona będzie od wykonawcy utrzymującego pojazdy.

Ponadto, ze względu na fakt, iż tabór kolejowy musi posiadać świadectwo dopuszczenia do eksploatacji, instalacja urządzeń GPS w pojazdach SKA mogłaby powodować konieczność uzyskania ponownej certyfikacji.

Ponieważ w ocenie Odwołującego wymaganie, aby pojazdy wyposażone były w dwa komplety urządzeń służących do tego samego celu, jest wynikiem niedopatrzenia Zamawiającego (powodowałoby bowiem – oprócz opisanych wyżej trudności dla wykonawcy – obowiązek zapłaty przez Zamawiającego dwa razy za te same urządzenia), Odwołujący wnosi o usunięcie wymogu dostarczenia urządzeń GPS opisanych w rozdziale w rozdziale 6.2.2.2 Urządzenia lokalizacji składów SKA oraz zapewnienie, iż wykonawca uprawniony będzie do wykorzystywania danych gromadzonych i przetwarzanych przez system informacji pasażerskiej zainstalowany w pojazdach SKA.

Na wypadek utrzymania wskazanego wymagania Wykonawca wnosi o:

- a) określenie precyzyjnych warunków organizacyjnych i finansowych przeprowadzenia instalacji urządzeń GPS w składach SKA, w szczególności zapewnienie, iż instalacja taka będzie możliwa i nie będzie powodowała przejścia obowiązków gwarancyjnych dostawcy pojazdów, a także określenie, jaki będzie jej koszt dla wykonawcy, kto będzie odpowiedzialny za zapewnienie transportu pojazdów do miejsca montażu urządzeń, oraz określenie harmonogramu instalacji urządzeń;
- b) zapewnienie, iż wykonawca uprawniony będzie do wykorzystywania danych gromadzonych i przetwarzanych przez system informacji pasażerskiej zainstalowany w pojazdach SKA;
- c) określenie, czy w związku z instalacją urządzeń GPS w pojazdach wystąpi konieczność uzyskania ponownej certyfikacji, a jeśli tak – kto będzie zobowiązany do jej przeprowadzenia (wraz z wyłączeniem odpowiedzialności wykonawcy za niewydanie świadectwa ze względu na inne okoliczności, niż związane z instalacją urządzeń GPS).

2. Niejednoznaczne informacje dotyczące integracji z systemem TKM

Zgodnie z treścią postanowień zawartych we Wstępie Załącznika nr 1 do SIWZ (Opis Przedmiotu Zamówienia) str. 4-5: „Projekt MKA pozostaje w bezpośrednim związku z funkcjonującymi na obszarach miast Krakowa i Tarnowa systemami biletowymi. Zamawiający w toku czynności przygotowawczych do realizacji inwestycji przeprowadził konsultacje z przedstawicielami organizatorów transportu publicznego i przewoźnikami funkcjonującymi na terenie w/w miast w zakresie integracji istniejących systemów tj. na terenie Krakowa z systemem Krakowskiej Karty Miejskiej (KKM) i na terenie Tarnowa z systemem Tarnowskiej Karty Miejskiej (TKM). W wyniku przeprowadzonych konsultacji podpisano porozumienie intencyjne, w którym strony porozumienia wyraziły chęć i wolę do wspólnej realizacji projektu MKA, konsekwencją porozumień intencyjnych są wstępne umowy realizacyjne określające zasady współpracy przy integrowaniu systemów KKM i TKM z systemem MKA. Wykonawca systemu MKA zobowiązany będzie do wykonania integracji w zakresie i w sposób określony w niniejszym OPZ i załącznikach do OPZ oraz na zasadach określonych we wstępnych umowach realizacyjnych. (...) Przeprowadzenie integracji w sposób zapewniający wskazaną w niniejszym OPZ i załącznikach funkcjonalność MKA i systemów KKM / TKM jest obowiązkiem Wykonawcy systemu MKA w ramach wynagrodzenia określonego w umowie.”

W dniu 5 lutego 2014 r. Zamawiający zamieścił na swojej stronie internetowej, w zakładce dotyczącej przedmiotowego postępowania, m.in. dokument mieszczony w pliku o nazwie „załącznik_nr_10_wypis_sst_TKM”, zawierający dokumentację techniczną tarnowskiej Karty

Miejskiej. Dokument ten zawiera bardzo ogólne informacje na temat TKM, szczegółowy opis fizyczny kart Premium i Standard oraz trzy zdania dotyczące możliwości integracji z systemem TKM: *„Możliwa integracja pod warunkiem że to nie będzie technologia ani DesFire ani Mifare plus. Możliwość dogrania apletu java lub aplikacji sektorowej MifareClassic. Możliwość dołożenia drugiego modułu SAM do kontrolerki oraz implementacji aplikacji obsługującej kilka modułów SAM.”*

W opublikowanym dokumencie Zamawiający określa sposób integracji z systemem TKM przez dołożenie drugiego modułu SAM do kontrolerki oraz implementacji aplikacji obsługującej kilka modułów SAM. Wskazana przez Zamawiającego rozbudowa urządzeń (dołożenie drugiego modułu SAM) oraz przebudowa oprogramowania (implementacja aplikacji obsługującej kilka modułów SAM) może być wykonana tylko przez Wykonawcę/Operatora systemu TKM. W celu realizacji tego elementu zamówienia wykonawca zobowiązany byłby zatem do zlecenia wykonania tej integracji systemu TKM z systemem MKA na rzecz wykonawcy systemu TKM. Wykonawca nie ma jednak żadnej pewności, czy wykonawca systemu TKM zgodziłby się na wykonanie takiej integracji (nie ma takiego obowiązku, a wykonawca nie ma możliwości skutecznego sformułowania roszczenia w tym zakresie). Co więcej – wykonawca nie jest w stanie stwierdzić, za jaką cenę wykonawca systemu TKM zgodziłby się na wykonanie integracji swojego systemu z systemem MKA. Ponadto – wykonawca systemu TKM mógłby zaoferować różne ceny różnym wykonawcom ubiegającym się o udzielenie niniejszego zamówienia i w ten sposób wpłynąć na wynik postępowania.

Odwołujący wnosi zatem o:

- 1) usunięcie wymagania przeprowadzenia integracji systemu MKA z systemem TKM przez wykonawcę w ramach niniejszego postępowania (ponieważ ze względów technicznych integracja ta powinna być wykonana przez wykonawcę/operatora systemu TKM), albo:
- 2) dopuszczenie wykonania integracji systemu MKA z systemem TKM również w inny sposób, niewymagający udziału wykonawcy systemu TKM, albo:
- 3) podjęcie przez Zamawiającego zobowiązania w SIWZ, iż wykonawca systemu TKM wykona na rzecz wykonawcy systemu MKA integrację obu systemów za określoną (wskazaną w SIWZ) cenę, we wskazanym w SIWZ lub uzgodnionym z wykonawcą systemu MKA terminie. Odwołujący wskazuje na istniejącą praktykę rynkową takiego postępowania w podobnych zamówieniach publicznych. Jako przykład wskazać można przetarg z dnia 25/06/2011 nr ted 2011/S 120-198525, w którym w Załączniku nr 1 do SIWZ, Załącznik nr 1 do umowy (Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia i istniejącej infrastruktury zamawiającego) str. nr 1, określono: *„Infrastruktura sprzętowa do obsługi systemu Karty Biletu Elektronicznego: 1. Czytnik kontrolerski z zainstalowanym systemem operacyjnym Windows - obecnie Zamawiający posiada czytniki TELEFUNKEN CS.3500 z aplikacją do sprawdzania ważności KBE – umożliwienie odczytu o zapisanych na Karcie Biletu Elektronicznego biletach okresowych. Odczyt danych realizowany jest za pośrednictwem oprogramowania czytnika kontrolerskiego. Szyfrowanie i odszyfrowywanie danych z Karty Biletu Elektronicznego realizowane jest za pośrednictwem modułów SAM umieszczonych wewnątrz czytnika. Zamawiający wymaga uwzględnienia w swojej ofercie pokrycia kosztów rozszerzenia oprogramowania czytników kontrolerskich o obsługę elektronicznych biletów jednorazowych i czasowych.*

Zgodnie z wiedzą Zamawiającego koszt dostosowania oprogramowania czytników kontrolerskich wyniesie: 18 000 euro netto".

Za Odwołującego:

Specjalista ds. sprzedaży


Aneta Szullm

(podpis)

Załączniki:

- 1) pełnomocnictwo do wniesienia odwołania;
- 2) odpis z KRS Odwołującego;
- 3) potwierdzenie uiszczenia wpisu od odwołania;
- 4) potwierdzenie przekazania kopii odwołania Zamawiającemu;
- 5) informacja o publikacji zmian SIWZ z dnia 5 lutego 2013 r.