

Bydgoszcz, dnia 05 lutego 2009 r.

Zamawiający: Szybka Kolej Miejska sp. z o.o.
ul. Mińska 25
03-808 Warszawa
tel. 022 33-66-400, fax 022 33-66-410

Protestujący: Pojazdy Szynowe PESA
Bydgoszcz Spółka Akcyjna Holding
ul. Zygmunta Augusta 11
85-082 Bydgoszcz

tel. 052 339 11 00, fax 052 339 11 14

**PREZES ZARZĄDU
DYREKTOR GENERALNY**

tel. (+4852) 3391 100
fax (+4852) 3391 110
tel. PKP 51 86 100
fax PKP 51 86 110

**CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR PRODUKCJI
I TECHNIKI**

tel. (+4852) 3391 100
fax (+4852) 3391 110
tel. PKP 51 86 100
fax PKP 51 86 110

**CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR FINANSOWY**

tel. (+4852) 3391 100
fax (+4852) 3391 110
tel. PKP 51 86 100
fax PKP 51 86 110

**CZŁONEK ZARZĄDU
DYREKTOR MARKETINGU
I ROZWOJU**

tel. (+4852) 3391 100
fax (+4852) 3391 110
tel. PKP 51 86 100
fax PKP 51 86 110

**PROKURENT
Z-C.A. DYREKTORA
SZEFE LOGISTYKI**

tel. (+4852) 3391 100
fax (+4852) 3391 110
tel. PKP 51 86 100
fax PKP 51 86 110

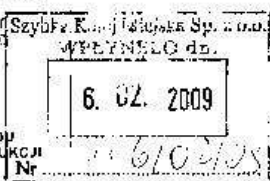
DZIAŁ MARKETINGU

tel. (+4852) 3391 300
fax (+4852) 3391 301
tel. PKP 51 86 300
fax PKP 51 86 301
market.ng@pesa.pl

DZIAŁ LOGISTYKI

tel. (+4852) 3391 200
fax (+4852) 3391 201
tel. PKP 51 86 200
fax PKP 51 86 201

www.pesa.pl



postępowanie prowadzone w trybie przetargu nieograniczonego o wartości przekraczającej kwotę określoną w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 PZP (powyżej 412.000 euro)

- 22.01.2009 - data publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i zamieszczenia specyfikacji istotnych warunków zamówienia na stronie internetowej wszczęcia postępowania
- 05.02.2009 - termin wniesienia protestu na specyfikację

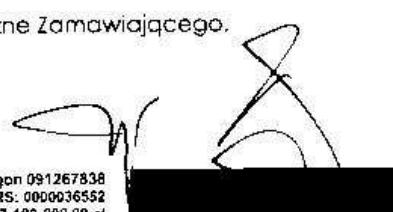
Protest

na postanowienia Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (dalej: SIWZ)

w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na leasing finansowy 4 sztuk elektrycznych zespołów trakcyjnych, oznaczonym symbolem FZP-351-1/09

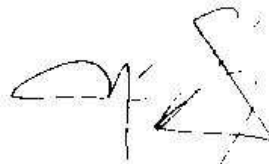
Jako przedsiębiorca posiadający kwalifikacje niezbędne do złożenia ważnej oferty w niniejszym postępowaniu składamy protest na postanowienia SIWZ zarzucając im naruszenie następujących przepisów prawa:

- 1) 29 ust. 2 PZP:
 - a) lit. C pkt 2 załącznika nr 2 do SIWZ – nieuzasadnione ograniczenie konkurencji przez wprowadzenie wymogu technicznego wykluczającego część produktów dostępnych na rynku i spełniających wszystkie pozostałe wymogi techniczne Zamawiającego.



Postawiony przez Zamawiającego wymóg maksymalnego nacisku na oś 185 kN jest nieracjonalny mając na uwadze przeznaczenie pojazdu i bardzo duże wymagane zagęszczenie pasażerów powyżej 4 osoby/m². Będzie on kursował po zmodernizowanych liniach kolejowych sieci PKP PLK SA o dopuszczalnym nacisku ponad 200 kN/oś. Po liniach tych kursują i będą kursować lokomotywy o nacisku również przekraczającym 200 kN/oś. Utrzymanie wymogu nacisku mniejszego lub równego 185 kN/oś jest nieuzasadnionym preferowaniem jednego z rozwiązań technicznych przy eliminacji innych producentów stosujących konkurencyjne rozwiązanie techniczne. Tym samym żądamy zmiany zapisu pkt. C 2 na ... "≤ 200 kN/oś"

- b) lit. D pkt 3 załącznika nr 2 do SIWZ - przystosowanie konstrukcyjnie pojazdu wynikające z obciążenia pasażerami w ilości 10 os/m² jest nieuzasadnione; nie ma praktycznie możliwości aby pojazd pomieścić średnio 10 osób stojących na metr kwadratowy podłogi; w związku z tym takie założenie w znacznym stopniu powoduje przewymiarowanie konstrukcji pojazdu oraz konstrukcji wózków, układu hamulcowego, wentylacji i klimatyzacji ma to bezpośrednie przełożenie na zwiększenie kosztów budowy pojazdu oraz wzrost kosztów eksploatacji; ten wymóg techniczny w powiązaniu z brakiem konieczności wykazania się doświadczeniem w budowie nowego elektrycznego zespołu trakcyjnego (punkt IX ust. 1 pkt 6 SIWZ) oraz koniecznością dostawy nowego pojazdu (lit. A załącznika nr 2 do SIWZ) stwarza podejrzenie preferowania przez Zamawiającego jednego wykonawcy. **Tym samym żądamy skreślenia wymogu 10 osób/m² i pozostawienie wymogu 5 osób/m²**
- c) lit. C pkt 3 załącznika nr 2 do SIWZ oraz punkt XX ust. 2 pkt 5) lit b) podkryterium 2 SIWZ - ilość osi pędnych związana jest z jednej strony z koniecznością osiągnięcia przez pojazd określonych parametrów trakcyjnych, z drugiej zaś strony z kosztem napędu trakcyjnego, to znaczy z kosztem przekształtników i silników trakcyjnych; liczba osi pędnych większa niż określona warunkami technicznymi w żaden



sposób nie poprawia walarów eksploatacyjnych pojazdu, a wręcz pogarsza je: wynika to z większej ilości przekształtników trakcyjnych i silników trakcyjnych, które muszą być objęte okresowymi przeglądami:

zgodnie z zasadami projektowania w pojeździe należy zastosować tylko taką ilość osi pędnych, która zapewnia spełnienie wymagań trakcyjnych pojazdu w zakresie maksymalnego przyspieszenia i maksymalnej prędkości na trasach o określonych profilach; każda dodatkowa oś pędna ponad liczbę wynikającą z wymagań trakcyjnych niepotrzebnie zawyża koszty wyprodukowania pojazdu;

uzależnienie oceny oferowanego pojazdu od liczby osi pędnych, która to liczba nie wpływa na walory eksploatacyjne pojazdu, wskazuje, że to wymaganie zostało być może sformułowane pod kątem określonego producenta, który zastosował w swoim pojeździe przygotowanym do spełnienia wymagań innego przetargu, większą liczbę osi pędnych niż wynika to z podanych w SIWZ wymagań trakcyjnych, w celu faworyzowania jednego rozwiązania, które być może zostanie Zamawiającemu zaproponowane przez jednego z krajowych producentów taboru **i dlatego postanowienie to powinno być usunięte z SIWZ:**

- d) lit. E pkt 5 załącznika nr 2 do SIWZ: Wymaganie napięcia baterii akumulatorów jako napięcia bezpiecznego < 60 VDC: środki ochrony przed zagrożeniami elektrycznymi w przypadku zastosowań kolejowych określa norma PN-EN 50153, w powiązaniu z normą PN-HD 60364-4-41; zgodnie z tymi normami w warunkach środowiskowych pojazdu kolejowego napięcie w obwodach SELV nie powinno przekraczać napięć pierwszego zakresu napięciowego (zgodnie z IEC 60449 lub PN-91/E-05010), to znaczy 50 VAC lub 120 VDC; oznacza to innymi słowy, że dowolna wartość napięcia ≤ 120 VDC, a nie tylko < 60 VDC, jest napięciem bezpiecznym; równocześnie karta UIC 550 oraz norma PN-EN 50155 pozwala na zastosowanie jako sieci napięcia pokładowego sieci prądu stałego



o układzie IT o napięciu znamionowym z przedziału od 24 V do 110 V włącznie (czyli de facto systemu SELV); wybór wartości napięcia należy jedynie do konstruktora pojazdu, który przy wyborze określonej wartości napięcia znamionowego w sieci pokładowej powinien się kierować wyłącznie przesłankami technicznymi i ekonomicznymi; wprowadzie norma PN-EN 50133 przewiduje inne zakresy napięć i cały pierwszy zakres według normy IEC 60449 podzielono na dwa zakresy (I: $U \leq 60 \text{ V}$ i II: $60 \text{ V} < U \leq 120 \text{ V}$) to jednak w warunkach pojazdu kolejowego, przy zastosowaniu izolacji wszystkich części czynnych obwodów napięcia pokładowego i połączeniu wszystkich części przewodzących dostępnych urządzeń zasilanych z tych sieci do pudła pojazdu, jak również przy braku tych połączeń, oba te zakresy gwarantują jednakowy poziom bezpieczeństwa; żadna z wartości znamionowych napięcia sieci napięcia pokładowego z zakresu określonego w obowiązujących przepisach (karta UIC 550 oraz norma PN-EN 50155) nie jest określana przez te przepisy jako mniej lub bardziej bezpieczna, albo niebezpieczna; tak więc stwierdzenie podane w wymaganiach jakoby napięciem bezpiecznym było napięcie $< 60 \text{ VDC}$ jest całkowicie pozbawione podstaw merytorycznych;

uzależnienie oceny oferowanego pojazdu od wartości znamionowej sieci napięcia pomocniczego, która to wartość w żaden sposób nie wpływa na bezpieczeństwo obsługi i pasażerów pojazdu jest **niecelowe i powinno zostać usunięte**, tym bardziej, że większość nowoczesnego taboru spełnia wymagania przedmiotowej normy, dlatego zasadnym jest sformułowanie wymagania lit. E pkt 5. Załącznika nr 2 do SIWZ, zgodnie z obowiązującymi przepisami i równocześnie usunięcie punktu XX ust. 2. 5) c) Podkryterium 3 z SIWZ:

- 2) §1 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz formy, w jakich te dokumenty mogą być składane w zw. z art. 26 ust. 1 PZP - punkt IX ust. 1

Handwritten signature and a circular stamp with illegible text.

pkt 6 SIWZ w związku z lit. A załącznika nr 2 do SIWZ - z powodu nie
żądania przez Zamawiającego dokumentów potwierdzających Doś-
wiadczenie w dostawie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, co
stwarza podejrzenie preferowania przez Zamawiającego jednego
wykonawcy i to nie posiadającego doświadczenia w budowie nowych
elektrycznych zespołów trakcyjnych;

- 3) art. 26 ust. 3 PZP – pkt IX ust. 4 SIWZ poprzez przyjęcie domniemania, że
brak któregośkolwiek z dokumentów wymienionych w pkt IX ust. 1 SIWZ
lub dokumentu w niewłaściwej formie uznawane jest za nie złożenie
dokumentów potwierdzających spełnienie warunków udziału w
postępowaniu,
- 4) art. 7 ust. 1 PZP i 148 ust. 1 PZP – pkt XIV ust. 8 i 9 SIWZ oraz pkt XXII ust. 5
SIWZ oraz załącznik nr 4 do SIWZ poprzez nakładanie na wykonawcę
ograniczeń co do treści gwarancji wymaganych w postępowaniu,
- 5) art. 29 ust. 1 PZP:
 - a) punkt 6 ust. 6 załącznika nr 1 do SIWZ, lit. V pkt 5 zał. nr 2 do SIWZ
wraz
z zał. 2.4 do zał. nr 2 do SIWZ) poprzez szczegółowo nie określoną
konieczność wskazania w nim przez wykonawców wyników
przejazdu teoretycznego lub praktycznego nie wymienionego w
ogóle w pkt XVI SIWZ dotyczącym sposobu przygotowania ofert :
 - b) punkt 6 ust. 5 załącznika nr 1 do SIWZ przez konieczność
dołączania do oferty nie ocenianej przez Zamawiającego listy
poddostawców ważnych podzespołów i podsystemów to
wymóg nie tylko nie znajdujący uzasadnienia ale również wręcz
uniemożliwiający prowadzenie z tymi poddostawcami negocjacji
cenowych po złożeniu oferty:
- 6) art. 353¹ kc i 388 § 1 kc:
 - a) 6 ust. 9, 7 ust. 8, 7 ust. 9, 9 ust. 5, 15 ust. 2, 17, 18 ust. 1 do 3, 19 ust. 3,
art. 22 ust. 4 i 5 załącznika nr 4 do SIWZ: zgodnie z art. 483. § 1 k.c.

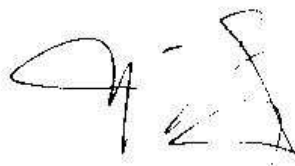


5

można zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy (kara umowna); jak wynika z powyższego kara umowna nie może być zastrzeżona na wypadek wystąpienia zdarzenia, które nie jest świadczeniem niepieniężnym np. „wyłączenie pojazdu z eksploatacji” czy „odstąpienie od umowy”; ponadto kara umowna ma służyć wyrównaniu szkody powstałej w następstwie niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez dłużnika, a zatem zastrzeżenie jej w sytuacji, gdy o żadnej szkodzie nie może być mowy jest nieuzasadnione (np. kara umowna za każdy dzień prowadzenia naprawy gwarancyjnej powyżej 48 godzin od sporządzenia protokołu reklamacyjnego jeśli pojazd nie jest wyłączone z eksploatacji – art. 7 ust. 9 umowy);

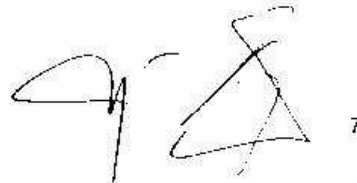
umowa nie przewiduje górnej granicy odpowiedzialności strony zobowiązanej do zapłaty kary umownej, a nadto w niektórych przypadkach jedno zdarzenie pociąga za sobą obowiązek zapłaty kary umownej z dwóch tytułów (kara za wyłączenie pojazdu z eksploatacji z racji naprawy gwarancyjnej oraz ujawnienia wady systemowej);

postanowienia umowy dotyczące kar umownych naruszają zasadę ekwiwalentności świadczeń stron umowy. Narzucenie Finansującemu szeregu sankcji za niewykonanie /nienależyte wykonanie zobowiązań z jednoczesnym brakiem jakichkolwiek sankcji dla Korzystającego (umowa przewiduje dla Korzystającego tylko jedną karę umowną i to liczoną nie od wartości pojazdu lecz od raty leasingowej, a więc w stosunkowo niskiej wysokości w stosunku do kar zastrzeżonych dla Finansującego) stanowi naruszenie zasady ekwiwalentności świadczeń, zasad współżycia społecznego oraz wyzyskanie przymusowego położenia strony, która w obliczu kryzysu dla zapewnienia sobie bytu musi pozyskać zamówienia;



6

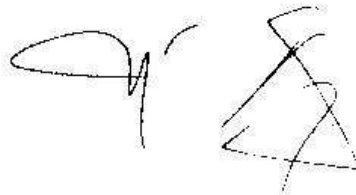
- b) art. 2 pkt 17 załącznika nr 4 do SIWZ – definicja wady systemowej odniesiona do wielkości zamówienia sprawia, że jednokrotne uszkodzenie części elementów będzie mogło być traktowane jako wada systemowa i istnieje realne zagrożenie, że Zamawiający zwykłą odpowiedzialność gwarancyjną zastępowat będzie odpowiedzialnością z tytułu wady systemowej co stwarza również problemy w szacowaniu ryzyka związanego z wykonaniem zobowiązania czym narusza również art. 29 ust. 1 PZP;
- c) art. 15 załącznika nr 4 do SIWZ nakładający na wykonawcę obowiązek przekazywania Zamawiającemu korespondencji stanowiącej jego tajemnicę przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 11 ust. 4 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji;
- d) art. 24 ust. 1 załącznika nr 4 do SIWZ - Korzystającemu zastrzega na swoją rzecz przywilej potrącenia swoich wierzytelności pieniężnych z wierzytelności pieniężnych Finansującego nawet jeśli wierzytelność Finansującego nie jest jeszcze wymagalna lub nie może być dochodzona; art. 498. § 1 k.c. stanowi, że gdy dwie osoby są jednocześnie względem siebie dłużnikami i wierzycielami, każda z nich może potrącić swoją wierzytelność z wierzytelności drugiej strony, jeżeli przedmiotem obu wierzytelności są pieniądze lub rzeczy tej samej jakości oznaczone tylko co do gatunku, a obie wierzytelności są wymagalne i mogą być dochodzone przed sądem lub przed innym organem państwowym. Nie można zatem potrącać wierzytelności niewymagalnych oraz takich, które nie mogą być dochodzone przed sądem lub innym organem państwowym;
- e) 19 ust. 3 załącznika nr 4 do SIWZ – wprowadza obowiązek uiszczenia kary za okres weryfikacji zasadności zgłoszenia, którego termin nie jest określony;



7

- 7) art. 61 k.c. - art. 7 ust. 5 załącznika nr 4 do SIWZ – wezwanie przedstawicieli Finansującego (w razie ujawnienia wady objętej gwarancją) następuje za pomocą poczty elektronicznej i będzie uznawane za otrzymane przez Finansującego z chwilą wystania listu elektronicznego na adres mailowy Finansującego; postanowienie to stwarza domniemanie otrzymania oświadczenia woli Korzystającego (Wykonawcy) z chwilą jego wystania, a nie otrzymania przez Finansującego; w praktyce może to prowadzić do sytuacji, iż bieżąca terminy na usunięcie usterki objętej gwarancją, a Finansujący jeszcze o tej usterce nic nie wie;
- 8) art. 395 § 1 k.c. – art. 22 ust. 7 załącznika nr 4 do SIWZ: odstąpienie lub częściowe odstąpienie od umowy przez Korzystającego nie zwalnia Finansującego od zapłaty kar umownych za opóźnienie, należnych za okres do dnia odstąpienia; art. 395 § 1 k.c. stanowi, iż można zastrzec, że jednej lub obu stronom przysługiwać będzie w ciągu oznaczonego terminu prawo odstąpienia od umowy; prawo to wykonywa się przez oświadczenie złożone drugiej stronie; art. 395 § 2 k.c. mówi natomiast o tym, iż w razie wykonania prawa odstąpienia umowa uważana jest za nie zawartą; to, co strony już świadczyły, ulega zwrotowi w stanie niezmienionym, chyba że zmiana była konieczna w granicach zwykłego zarządu; powyższe narusza również art. 388 § 1 K.c..

Wskazując na powyższe naruszenia protestujący wnosi o uwzględnienie protestu i na podstawie art. 183 ust. 5 PZP o zamieszczenie na stronach internetowych SIWZ w brzmieniu uwzględniającym wymienione wyżej zarzuty.

The image shows a handwritten signature on the left and a rectangular stamp on the right. The signature is written in black ink and appears to be a stylized name. The stamp is also in black ink and contains some illegible text or a logo.