



GM Poland

General Motors Poland Sp. z o.o.
ul. Wołoska 5
02-675 Warszawa
Polska
NIP 526-015-13-65
Tel. +48 22 606 17 00
Fax +48 22 606 16 03
www.gm.com

KOMENDA GŁÓWNA POLICJI
ul. Puławska 148/150
02-642 Warszawa

Warszawa, 2007-11-05

Prowadzącym postępowanie jest:
WYDZIAŁ ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH
BIURO FINANSÓW KOMENDY GŁÓWNEJ POLICJI
ul. Domaniewska 36/38
02-542 Warszawa

Protestujący:

General Motors Poland Spółka z o. o. z siedzibą w Warszawie, 02-675 Warszawa, ul. Wołoska 5, wpisana do Rejestru Przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy, XIII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod nr KRS 0000019125,; NIP: 526-015-13-65; REGON: 012077140 Kapitał zakładowy: 39 666 000 PLN

WYDZIAŁ ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH	
BIURA FINANSÓW KGP	
Wpłynęło dn.	2007-11-05
Nr.	KZ-7688/07 zał. plik

PROTEST

dotyczy: przetargu nieograniczonego na dostawę samochodów osobowych w wersji „oznakowanej” i „nieoznakowanej” w ilości 4339 szt., wraz z zapewnieniem obsługi technicznej w oparciu o istniejące zaplecze obsługowo-naprawcze transportu jednostek Policji i Straży Granicznej - numer sprawy 192/Cmt/07/EMi.

Informujemy, że zgodnie z art. 180 ust. 2 ustawy Prawo zamówień publicznych nasza Spółka powzięła wiadomość będącą podstawą powyższego protestu w dniu 23.10.2007 r. - na co posiada dowód, czyli protest jest złożony w ustawowym terminie.

Zgodnie z art.179 ust.1 i art.180 ust. 1, ust. 2, ust. 3 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r Prawo zamówień publicznych / tekst jedn. Dz. U. z 2006 nr 164 poz. 1163z późn. zm./ dalej zwaną ustawą, nasza Spółka składa protest wobec czynności Zamawiającego, które doprowadziły do:

Wpłynęło dn.
2007 11 05
KANCELARIA
BIURA FINANSÓW KGP
Załącznik nr 1
Załącznik nr 2



- 1) naruszenia przez Zamawiającego art. 2 pkt. 13) ustawy poprzez żądanie od wykonawcy zawarcia umowy w części nieodpłatnej;
- 2) naruszenia przez Zamawiającego art. 22 ust. 2 ustawy poprzez określenie nierównych zasad dla uczestników postępowania;
- 3) naruszenia przez Zamawiającego art. 29 ust. 1-3 ustawy poprzez określenie przedmiotu zamówienia w sposób naruszający uczciwą konkurencję;
- 4) naruszenia przez Zamawiającego art. 25 ust. 1-2 ustawy w zakresie żądania dokumentów zbędnych do przeprowadzenia danego postępowania oraz wykraczających poza katalog rozporządzenia wykonawczego i żądania czterech drogich próbek;
- 5) naruszenia przez Zamawiającego art. 36 ustawy w zakresie wadliwych zapisów SIWZ;
- 6) naruszenia przez Zamawiającego art. 142 ust. 3 ustawy poprzez określenie terminu trwania umowy powyżej 4 lat bez powiadomienia Prezesa UZP;
- 7) naruszenie przez Zamawiającego art. 7 ustawy poprzez nierówne traktowanie wykonawców chcących wziąć udział w tym postępowaniu i przekroczenie prawa w powyższych art. ustawy;

Zarzuty wobec tych czynności:

Ad 1. Zapisy SIWZ w zakresie załącznika nr 3 pkt. VII stanowią :

W okresie po upływie gwarancji podzespołów mechanicznych, elektrycznych i elektronicznych do zakończenia użytkowania dostarczonych w ramach zamówienia samochodów osobowych przewidywanego na 10 lat, Wykonawca zapewni stacjom obsługi na zasadach obowiązujących w autoryzowanej sieci serwisowej producenta:

1. *dostęp do systemów informatycznych, katalogów części zamiennych, aktualizacji oprogramowania testerów diagnostycznych itp.*
2. *dostęp do wyposażenia informatycznego i komputerowego, wraz z jego konserwacją i utrzymaniem,*
3. *szkoleń serwisowych personelu,*
4. *konsultacji technicznych.*

Powyższe zapisy wymagają od wykonawcy nieodpłatnych usług, co jest sprzeczne z dyspozycją art. 2 pkt 13 ustawy. Usługi te w znacznie wykraczają poza termin umowy dostawy i nie są objęte zapłatą opisaną w paragrafie 2 pkt. 2 projektu umowy.

Ad 2. Zamawiający zgodnie z zapisami SIWZ Rozdz. VI pkt. 1, dopuszcza do postępowania tylko tych wykonawców, którzy w okresie ostatnich trzech lat zrealizowali jednorazową dostawę na wartość 10 mln PLN. W Polsce przez ostatnie trzy lata nie było takiej dostawy, tym samym Zamawiający zagroził drogę do postępowania wykonawcom polskim a w uprzywilejowanej pozycji postawił wykonawców z poza granic kraju.

Zgodnie z zapisami Rozdz. II pkt.:

- 1. Zamawiający żąda od Wykonawcy złożenia wraz z ofertą zaświadczeń podmiotów uprawnionych do kontroli zgodności produkcji potwierdzających, że oferowane samochody odpowiadają wymaganiom określonym przez Zamawiającego w dokumentacji pod nazwą „Wymagania Taktyczno-Techniczne samochodów osobowych”, stanowiących Załącznik nr 1 i 2. Podmioty uprawnione są wskazane w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep, Dz. U. Nr 238, poz. 2010 z późn. zm. Załącznik nr 19 Wykaz jednostek upoważnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz kontroli zgodności produkcji lub montażu.*
- 2. Zamawiający informuje, iż wg posiadanej wiedzy czas niezbędny na uzyskanie zaświadczeń, o których mowa w ust. 1, wynosi co najmniej 30 dni. W związku z powyższym Zamawiający nie ponosi odpowiedzialności związanej ze zbyt późnym przekazaniem samochodów do badań.*

Zamawiający wymaga bezwzględnie realizacji przez Wykonawcę określonych badań potwierdzających zgodność przedstawionych pojazdów z wymaganiami Zamawiającego. Ponadto Zamawiający wymaga realizacji badań przez podmioty do tego uprawnione. Zamawiający wymaga uzyskania potwierdzenia wykonania powyższych badań poprzez uzyskanie formalnych zaświadczeń o ich spełnieniu. Zamawiający informuje ponadto, iż posiadał wiedzę, że zakres czasowy przedmiotowych badań to minimum 30 dni. Rozumieć zatem należy, iż Zamawiający wiedzę tę posiadał od wspomnianych jednostek co wskazuje na fakt wcześniejszego kontaktu z tymi jednostkami. Informacje te i wymogi zarazem, nie dookreślają de facto czasu, w jakim uprawniony podmiot wykona te badania. Każdy zatem termin formalnie jest możliwy, który Zamawiający określił **na powyżej 30 dni** i wskazał ten czas w SIWZ. Jednocześnie Zamawiający informuje w pkt 2, iż nie bierze odpowiedzialności za zbyt późne przekazanie pojazdów do badań przez wykonawcę. Zamawiający opisując te wymogi w pkt 1 i 2 określa dla Wykonawcy okres na wykonanie badań a jednocześnie zobowiązuje Wykonawcę do zamówienia pojazdów, ich wyprodukowania, transportu, wykonania zabudów specjalistycznych itd. itp., także w analogicznym terminie tj. ok. 42 dni. Jest to dalece niewspółmierne z zakresem czasowym wymaganych badań i stawia Wykonawcę w sytuacji braku technicznej i czasowej możliwości realizacji dostarczenia przedmiotowych pojazdów na czas do badań. Zamawiający staje ponadto w opisanej powyżej sytuacji po stronie wspomnianych jednostek badawczych, nie kwestionując określonego przez te jednostki czasu na przeprowadzenie badań. Z uwagi na fakt, iż względem podmiotu realizującego te badania niemożliwy jest jakikolwiek regres finansowy od Wykonawcy w sytuacji wystąpienia opóźnień lub konieczności wykonania ponownych badań i realizacji badań ponad dookreślone przez Zamawiającego 30 dni a co za tym idzie opóźnień, które uniemożliwią dołączenie tych wyników do oferty, przez co powodują konsekwentnie, iż Wykonawca nie będzie w stanie złożyć kompletnej oferty. Wnioskujemy zatem o zmianę terminów czasowych na realne do wykonania przedmiotowych prac.

Od ogłoszenia z dnia 23.10 br. do dnia złożenia ofert tj; 5.12 br. – Zamawiający łącznie przeznaczył 42 dni, z czego 30 dni na wymagane badania i testy samochodów, o ile będą one pozytywne w pierwszym etapie. Instytuty badawcze jako normę przyjmują ponowienie badań w przypadku, kiedy pierwsze badania są negatywne. Wiąże się to choćby z normą o tzw. losowo pobranej próbce do badań, przy której wynik testów, może nie być pozytywny za pierwszym razem. Sam proces badawczy uwzględnia takie zasady. Pozostawia więc to wykonawcy jedynie **13 dni** kalendarzowych na pozostałe czynności: weryfikacje siwz, proces analizy i zadawania ewentualnych pytań do siwz do zamawiającego, zamówienie u producenta wymaganych wg siwz aut, ich transport, proces dostosowania auta fabrycznego do doposażenia dodatkowego wymaganego przez Zamawiającego i przygotowanie finalnej oferty.

Zamawiający jako ekspert winien pamiętać o procedurach fabrycznych, o czym był informowany podczas konferencji zorganizowanej dla producentów, dla Policji, dla Straży Granicznej w lutym br. w CSP Legionowo.

Wykonawca potrzebuje do pełnego i profesjonalnego przygotowania i złożenia oferty (dni) :

- weryfikacja siwz	7
- proces pytań do siwz	14
- zamówienie, produkcja i transport wymaganych wg siwz aut	70
- proces dostosowania auta fabrycznego do doposażenia dodatkowego	14
- przeprowadzenie wymaganych badań	30
- przygotowanie finalnej oferty	10

Łącznie 145 dni

Terminy wskazane w siwz, a głównie proces zamówienia i dostawy, uniemożliwia przygotowanie wymaganej przez Zamawiającego oferty.

Termin określony przez Zamawiającego nie jest możliwy dla wykonawcy lub jest możliwy dla wykonawców, których określona siwz preferuje. Nas jako wykonawcę eliminuje.

Jest to ponadto nieadekwatne co do terminów które realizuje Zamawiający jedynie tylko w trybie przygotowania siwz, która była dostosowywana przez 60 dni po wyroku Sądu Okręgowego.

Zapisy Rozdz. II. 3 wymagają dołączenia do oferty bardzo drogich próbek w ilości 4 szt. przygotowanych aut, co łącznie stanowi koszt ok. 450 tys. zł. Aut, które przegrany wykonawca nie użyje i nie sprzeda w innym miejscu.

Zamawiający nie jest uprawniony ustawowo do żądania tak drogich próbek bez zapisów, że koszt ich wyprodukowania pokryje wszystkim uczestnikom postępowania, którzy złożą ważną ofertę wraz z próbkami, jak wynika z konstrukcji art. 93 ust. 3 odpowiednio zastosowanego.

Zapisami siwz Rozdz. II pkt.1 Zamawiający do potwierdzenia zgodności oferowanych pojazdów z wymogami w zakresie badań i sprawdzenia dopuszcza szeroki wachlarz jednostek do tego uprawnionych, natomiast zapisami załącznika nr 7 do projektu umowy, wskazuje te podmioty wprost z nazwy/ PIMOT, Laboratoria BLB i inne/ narzucając w ten sposób wykonawcy podmiot badający pojazdy z naruszeniem zasady uczciwej konkurencji.

Zamawiający wprowadził warunki postępowania, które naruszają zasadę uczciwej konkurencji i zasadę równego traktowania wykonawców ubiegających się o dane zamówienie.

W nowej ustawie, Ustawodawca w art. 91 ust. 2, zabronił stosowania podmiotowych kryteriów oceny ofert, a Zamawiający zastosował podmiotowe warunki całego zamówienia w takim określeniu powyższych parametrów zamówienia. W aktualnie obowiązującej Ustawie, w art. 22 ust. 2, Ustawodawca w sposób szczególny zaznaczył kwestie warunków stawianych wykonawcom.

Ad 3. Zapisy siwz Rozdz. IV pkt. 1.4a:

Wybrany Wykonawca dostarczy:

a) *samochody „oznakowane” w rodzaju nadwozia kombi (AC),*

wymagają dostarczenia pojazdów z nadwoziami Kombi (AC) - tym samym Zamawiający ogranicza dopuszczenia nadwozi kombi jedynie do AC, a nie dopuszcza oprócz samochodu kombi o rodzaju AC także kombi tzw. wielozadaniowego o rodzaju AF. Samochody te w ujęciu użytkowym nie różnią się niczym a różnica w oznaczeniu wynika jedynie z formalnych przepisów lokujących typy i rodzaje w określonej specyfikacji. Wartość użytkowa tych typów nadwozi jest tożsama. Zamawiający wymaga dostawy pojazdów kombi stosując jako jedyne kryterium określenia typu jako typu homologacyjnego AC, nie akceptując innych definicji.

Wykonawca domniemuje, iż wybór rodzaju nadwozia kombi przez Zamawiającego dokonany został świadomie jako najlepszego w sensie użyteczności do realizacji potrzeb Zamawiającego, pod względem dostępu do przestrzeni ładunkowej, łatwości załadunku, ergonomii, ładowności...

Nie mniej, Wykonawca pragnie poinformować iż w podstawowej definicji/opisie decydującym o rodzaju nadwozia decyduje przyjęty od lat w motoryzacji: kształt nadwozia, ilości drzwi, sposób ich otwierania itd.

I tak cytując w/g Auto Centrum. Pl – niezależnego portalu internetowego od lat nadwozie kombi określone jest jako :

...”Nadwozie zamknięte z oddzielną częścią bagażową od części pasażerskiej. Tylne części otwierana. Liczba miejsc 4 lub więcej. Tylne siedzenia mogą być wyjmowane lub składane. Liczba drzwi bocznych 2 lub 4 + tylne”...

Metoda, którą zaczęto stosować jedynie dla unifikacji opisu matematycznego rodzajów nadwozia, a którą wprowadzono do celów jedynie homologacyjnych nie może ograniczać oznaczenia rodzaju nadwozi i funkcjonowania ich jako typu a co za tym idzie stosowanie innych kryteriów oceny rodzaju nadwozia nie może być w sprzeczności z innymi w tym wypadku pierwotnymi.

Ponadto nadwozie kombi (określone jedynie homologacyjnie jako AF) umożliwia realizację tego samego zakresu funkcjonalnego co typ homologacyjny AC i daje tożsame parametry użytkowe dla Zamawiającego.

Zamawiający jako profesjonalista nie może nie widzieć pierwotnych norm opisu nadwozi i winien posłużyć się nimi.

A przy wymaganiach dotyczących określenia rodzaju nadwozia w przedmiotowym postępowaniu określić wymagania jako: kombi, tylne drzwi otwierane do góry, boczne przednie i tylne skrzydełkowe.

W pełni zabezpiecza to założenia Zamawiającego a jednocześnie nie spowoduje uzyskania ofert na nadwozia typu np.; kombivan.

W związku z powyższym żądamy zmiany zapisów i dopuszczenie oprócz samochodu kombi o rodzaju AC także kombi o rodzaju AF z zastrzeżeniem (kombi, tylne drzwi otwierane do góry, boczne przednie i tylne skrzydełkowe)

Zapisami siwz Rozdz. IV 1.4c, Zamawiający wymaga dostaw pojazdów wg jednego typu homologacyjnego.

Sytuacją zrozumiałą a ponadto naturalną i oczekiwaną przez klientów jest stały rozwój produktów u poszczególnych producentów, ich modyfikacja jak i wprowadzanie nowych modeli.

Rzecz ten odnosi się do stałej poprawy technicznej pojazdów. Wiązać się to także może z modyfikacją wyposażenia a na pewno będzie się wiązało ze zmianą koniecznych homologacji.

Zamawiający nie dopuszcza w siwz takiej sytuacji, przez co uniemożliwia firmom innowacyjnym, poszukującym nowych rozwiązań start w przedmiotowym postępowaniu.

Powyższe, ponadto jest sprzeczne z zapisami projektu umowy paragraf 1 pkt. 2 i blokuje wycenienie ceny oferty w oparciu o jeszcze nieistniejące pojazdy.

Zapisami siwz Rozdz. IV ppkt1.7, dalej tą samą tezę Zamawiający potwierdza. Ogranicza przez to formy rozwoju produkcji aut i wykonawców/producentów.

Zapisami siwz Rozdz. IV pkt. 1.9, Zamawiający wymaga uznania takiego sposobu mycia świadom olbrzymiej (w skali wymaganego okresu gwarancji 1095 - krotnego mycia) objęcia gwarancją pojazdów, przy czym Zamawiający nie przekazał żadnych danych o stanie technicznym urządzeń – myjni i używanych w nich detergentach. Nie informuje także czy auta w takim procesie mycia będą za każdym razem w pełni wysuszone, co ma newralgiczny wpływ na stan powłok lakierniczych jak i samego nadwozia.

Zapisami siwz Rozdz. IV ppkt. 1.9 a,b,e, Zamawiający wymaga:

- gwarancja tzw. mechaniczna- 36 miesięcy– wnosimy o dopuszczenie gwarancji 24 mies. bez limitu km na podzespoły mechaniczne.

- gwarancja tzw. na lakier – 36 miesięcy- wnosimy o dopuszczenie gwarancji 24 mies. na powłokę lakierniczą

gwarancja tzw. na sygnalizację- 36 miesięcy – wnosimy o dopuszczenie gwarancji 24 mies. na sygnalizację uprzywilejowania w ruchu.

Zamawiający nadmiernie wykorzystuje pozycje nabywcy w przedmiotowym zamówieniu i pomimo powszechnej wiedzy na temat gwarancji producentów, wśród których większość posiada 24 miesięczną gwarancję, wymusza 36 miesięcy gwarancji.

Nie podając równocześnie żadnych warunków dot. przyszłej eksploatacji pojazdów i ich przebiegów, które to stanowią dla wykonawcy podstawę do oszacowania kosztów wydłużonych gwarancji, a przez co, brak danych do zbudowania ceny oferty.

Załącznik nr 1- opis przedmiotu zamówienia.

Zamawiający w opisie przedmiotu zamówienia powołuje się na szereg norm, aprobat technicznych i systemów odniesienia nie wskazując dopuszczania rozwiązań równoważnych. Żądamy dostosowania zapisów opisu przedmiotu zamówienia zgodnie z art. 30 ust. 4 ustawy. Wskazane przez Zamawiającego normy nie mają odpowiedników Europejskich. Żądamy wskazania tych dokumentów normalizacyjnych.

Zapisy Załącznika nr 1, pkt. I 5, ppkt 6, 7, 8, stanowią:

- 6) *Pojazd oraz urządzenia elektryczne i elektroniczne do instalowania w pojeździe muszą spełniać Dyrektywę Komisji 2004/104/WE z dnia 14.10.2004r. dostosowującą do postępu technicznego Dyrektywę Rady 72/245/EWG odnoszącą się do zakłóceń radioelektrycznych (zgodności elektromagnetycznej) pojazdów oraz zmieniającą dyrektywę 70/156/EWG w sprawie zbliżenia ustawodawstw Państw Członkowskich odnoszących się do zatwierdzenia typu pojazdów silnikowych i ich przyczep.*
- 7) *Urządzenia elektroniczne muszą spełniać wymagania normy PN-S-76020 „Pojazdy drogowe. Urządzenia elektroniczne pojazdów samochodowych. Ogólne wymagania i metody badań”. Wymagania zawarte w normie PN-S-76020 dotyczą wszystkich urządzeń montowanych fabrycznie i dodatkowo w pojeździe i na pojeździe.*
- 8) *Instalacja elektryczna pojazdu musi spełniać wymagania normy PN-S-76021 „Instalacja elektryczna pojazdów samochodowych. Wymagania i metody badań.” Wymagania zawarte w normie PN-S-76021 dotyczą również instalacji elektrycznej pojazdu, które nie są ujęte w wymaganiach homologacyjnych. Potwierdzeniem spełnienia tego wymogu może być certyfikat na zgodność z powołaną normą wystawiony przez akredytowaną jednostkę uprawnioną do kontroli zgodności produkcji, o której mowa w SIWZ rozdział VII, ust. II pkt 1, zgodnie z posiadaną akredytacją. Certyfikat taki będzie dotyczył określonej marki, modelu oraz rodzaju nadwozia z wyspecyfikowanym wyposażeniem dodatkowym.*

Czy zgodnie z zapisami wskazanego powyżej Załącznika nr 1, Zamawiający wymaga spełnienia warunków określonych Polskich Norm przez całe wyposażenie elektroniczne wraz z instalacją elektryczną pojazdu po adaptacji, tj. czy wskazany wymóg dotyczy również wyposażenia elektronicznego i instalacji elektrycznej samochodu bazowego, jeżeli uzyskał on Europejską Homologację Typu Pojazdu- brak precyzji opisu blokuje przygotowanie oferty.

Pragniemy nadmienić, że sprzęt przewidziany do montażu w pojazdach również zobowiązany jest posiadać homologacje zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terenie UE. Ponadto, zgodnie z Dz. U, 32, poz. 262, który jest zbiorem przepisów wykonawczych do przywołanej przez Zamawiającego ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, potwierdzeniem dopuszczenia do stosowania w ruchu drogowym i pojazdach jest homologacja części w zakresie Regulaminu 10 EKG/ONZ lub równoważnych Norm Europejskich (Dyrektywa 2004/104, 95/54EMC oraz inne przywołane w tekście). Ponadto Regulaminy EKG/ONZ oraz Dyrektywy i Normy Europejskie stanowią zbiór przepisów nadrzędnych w stosunku do powołanych przez Zamawiającego Polskich Norm.

Przywołane przez Zamawiającego Polskie Normy stanowią zbiór wymagań archaicznych w stosunku do obecnego stanu techniki (Normy datowane są na 1997 rok). Najprostszym przykładem może być chociażby tabela z Polskiej Normy PN S 76021, zawierająca przekroje przewodów, którymi należy poprowadzić instalację elektryczną, w której najmniejszy dopuszczalny przekrój przewodu to $0,5\text{mm}^2$. W czasie gdy powstawała Polska Norma nie stosowano jeszcze w pojazdach instalacji elektrycznych opartych na szynie CAN, gdzie obecnie jest ten system powszechnie stosowany, a przekroje przewodów niejednokrotnie są niższe nawet od $0,1\text{mm}^2$. Również elementy elektryczne czy też elektroniczne nie były w takim stopniu rozwinięte jak obecnie, miniaturyzacja oraz technologie oświetlenia umożliwiły zastosowanie technologii LED'owej w oświetleniu (redukcja poboru prądu, redukcja przekrojów przewodów w instalacji).

Zgodnie z przywołaną przez Zamawiającego Polską Normą PN S 76020, jednym z punktów badań jest chociażby zasilanie podwyższonym napięciem, tj. przez 1 minutę 200% napięcia nominalnego oraz przez 1 godzinę 150% napięcia nominalnego. Oznacza to, że Zamawiający tak naprawdę wymaga, aby pojazd z instalacją 12V był zasilany przez 1 minutę napięciem 24V, a przez 1 godzinę napięciem 18V. Otóż w obecnym stanie techniki urządzenia przeznaczone do zasilania napięciem 12V (w pojazdach), posiadają konstrukcję oraz są zaprojektowane w sposób taki aby nie generowały i nie przyjmowały innego napięcia, posiadają wbudowane zabezpieczenia chroniące je przed próbą zasilania zbyt wysokim napięciem co skutkować może trwałym uszkodzeniem elementów pojazdu. W czasach gdy powstawały Polskie Normy przywołane przez Zamawiającego w instalacjach pojazdów nie stosowano tak precyzyjnych i rozbudowanych układów zasilania napięciem elektrycznym, prąd był generowany przez proste prądnice. Obecnie stosowane układy są bardzo precyzyjne i posiadają odpowiednie zabezpieczenia i regulatory napięcia gwarantujące i stabilizujące odpowiedni poziom napięcia instalacji elektrycznej w poszczególnych elementach układu. Tutaj należy przytoczyć prosty przykład jakim są elementy oświetlenia stosowane w pojazdach, żarówki zastępowane są elementami LED'owymi, lampami ksenonowymi, a przecież oświetlenie pojazdu również stanowi elementy instalacji elektrycznej, która ma być przedmiotem badania. Takie elementy przeznaczone do zasilania napięciem 12V nie wytrzymają zasilania 18V czy też 24V. W oświetleniu pojazdów już coraz częściej spotyka się elementy wykonane w technologii LED, gdzie z kolei poziom świecenia lampy regulowany jest poziomem napięcia i tak światło pozycyjne będzie zasilane np. napięciem 5V, ale ta sama lampa po naciśnięciu hamulca będzie zasilana napięciem odrobinę wyższym dzięki czemu będzie służyła jako światło STOP. Jednakże próba dalszego podwyższania napięcia spowoduje spalanie elementu świetlnego. Zamawiający wymaga aby elementy stosowane w pojazdach nie powodowały zagrożenia pożarowego jednakże sam zamierza takie zagrożenie sprawić. Zamawiający może próbować szukać tutaj różnego rodzaju interpretacji czy dany element jest czy też nie jest urządzeniem elektronicznym, jednakże próby takie są bezcelowe i niezgodne z Normą, gdyż wskazana Norma jednoznacznie stwierdza, że wszystkie elementy elektroniczne w pojazdach muszą określonej Normie odpowiadać.

Ponadto Zamawiający wymaga aby wraz z ofertą złożyć Zaświadczenie o spełnieniu wymagań WTT wystawione przez akredytowaną jednostkę. W celu uzyskania certyfikatu lub raportu z badań Wykonawca winien dostarczyć pojazd w komplecie i wyposażony zgodnie z WTT do jednostki badawczej. Jednym z badań jest chociażby wg punktu 4.3.17 Próba Drogowa. Próba taka winna być przeprowadzona na pojeździe właściwie (wg WTT) skompletowanym i wyposażonym w czasie minimum 30 dni przy minimalnym przebiegu 1500 km w warunkach miejskich. Jednocześnie Zamawiający zastrzega sobie, że będzie montował dodatkowe elementy wyposażenia we własnym zakresie w zakupionych

pojazdach. Jaką pewność ma Wykonawca (który oświadczył, że wszystkie elementy wyposażenia właściwie ze sobą współpracują i nie powodują zagrożenia pożarowego – czego potwierdzenie ma stanowić m.in. Zaświadczenie wystawione przez akredytowaną jednostkę), że montaż wykonany przez Zamawiającego dalej zapewni właściwy poziom bezpieczeństwa, że pojazdy dostarczone przez Wykonawcę nie tracą swoich właściwości, parametrów oraz zgodności z określonymi przez Zamawiającego Normami? Tutaj należy zaznaczyć, że badania takie, bez wyposażenia przewidzianego do montażu przez jednostki Policji (zamontowanego w stricte określonym miejscu oraz w dokładnie określony sposób) nie mają żadnego sensu, gdyż badania dotyczą pojazdów skompletowanych. W przypadku dołożenia elementów wyposażenia badanie wcześniejsze przestaje być ważne, przez wzgląd na konieczność ponownego przeprowadzenia wymaganych badań. Jedynie takie badanie (pojazdu w pełnej kompletacji przewidzianej do użytkowania) daje gwarancję spełnienia określonej normy oraz określonych wymagań. Jednocześnie należy jeszcze stwierdzić, że Zamawiający wymaga spełnienia określonych norm przez wszystkie dodatkowo montowane elementy w pojeździe, a Sam zamierza montować wskazane w siwz elementy wyposażenia. Nasuwa się więc pytanie, czy elementy, które będą montowane przez służby Policji posiadają dokumenty potwierdzające zgodność z określonymi normami, Zamawiający podaje, że Terminale spełniają wymagania określonej Normy, a radiotelefony Normy dotyczące łączności, jednakże brak jest danych, czy terminale wraz z radiotelefonami posiadają dokumenty dopuszczające je do stosowania w pojazdach samochodowych zgodnie z przepisami obowiązującymi na terenie RP i UE (np. kompatybilność elektromagnetyczna, czystość widma radiowego, a więc elementy wymagane przez Zamawiającego), czy zestawy montażowe do terminali spełniają wymagania Regulaminu 21 EKG/ONZ, czy zapewniają odpowiedni poziom bezpieczeństwa użytkowników, wreszcie czy będą prawidłowo współpracowały z instalacją elektryczną pojazdów dostarczanych przez Wykonawcę?

Kategorycznie również należy stwierdzić, że Zamawiający powołuje się na Dz.U.262 poz. 2615, który powstał na podstawie ustawy Prawo o Ruchu Drogowym, gdzie dokumentem wykonawczym jest m.in. Dz.U.32 poz. 262, który wyraźnie określa wymagania homologacyjne obowiązujące na terenie RP.

Tak więc, zgodnie z zapisami prawa obowiązującego na terenie RP, elementy posiadające homologacje zgodnie z wykazem wg załącznika wskazanego Rozporządzenia, dokumentem dopuszczającym do użytkowania w pojazdach są stosowne (wskazane w treści załącznika) homologacje typu części i elementów wyposażenia.

Niezgodna z prawem jest również próba rozdzielania wymagań pomiędzy homologowane elementy wyposażenia, a pojazdy posiadające homologacje.

Należy jeszcze raz podkreślić, że przedmiot zamówienia określony przez Zamawiającego to „samochody osobowe”, które mają posiadać homologacje wystawione zgodnie z Ustawą Prawo o Ruchu Drogowym, a przepisy wykonawcze do tej ustawy od lat jednoznacznie regulują zakres wymagań w zakresie samochodów osobowych oraz elementów ich wyposażenia. Procedury badawcze oraz homologacyjne uwzględniają wszystkie niezbędne badania, które należy wykonać przed wprowadzeniem pojazdów oraz elementów ich wyposażenia na rynek. Od lat Komitety Badawcze opracowują i dostosowują odpowiednie Regulaminy i Dyrektywy do rozwoju technicznego rynku co ma na celu zagwarantowanie odpowiedniego poziomu jakościowego, a co za tym idzie, poziomu bezpieczeństwa wszystkich uczestników ruchu drogowego. Dlatego też wymagania postawione przez Zamawiającego, tj. spełnienie określonych Polskich Norm, które jak wykazano są przestarzałe i nie pozostają w związku z aktualną obecnie ofertą na rynku, jest bezpodstawne i prowadzi jedynie do wygenerowania znacznych, a zarazem zupełnie

niepotrzebnych kosztów, które w gruncie rzeczy poniesie Zamawiający, gdyż oczywistym jest, że Wykonawcy wskazane przez Zamawiającego koszty badań będą kalkulować w cenie oferty. Spowoduje to nadmierne wydatkowanie środków publicznych.

Na uwagę jednocześnie zasługuje fakt, że Zamawiający w treści siwz podaje minimalny czas potrzebny na wykonanie badań na zgodność z określonymi przez Zamawiającego Polskimi Normami jako minimum 30dni. Zakładając, że Zamawiający nie będzie wprowadzał żadnych zmian w treści siwz oraz w załącznikach, co wydaje się być w tym stanie siwz wraz z załącznikami nierealne, poniżej pragniemy przedstawić naszą wiedzę na ten sam temat – tj. czas potrzebny na przeprowadzenie badań.

Zgodnie z normami wskazanymi przez Zamawiającego należy przeprowadzić m.in. poniższe badania (w minimum 3-ech pojazdach zgodnie z wiedzą Zamawiającego):

- Badanie drogowe instalacji elektrycznej pojazdu trwa co najmniej 1 miesiąc w/g. pkt. 4.3.17 PN-S-76021,
- Badania w komorach klimatycznych – 4 dni tzw. badanie ciągłe,
- Sprawdzenie trwałości – zgodnie z normą wyrobu,
- Badania wytrzymałościowe,
- Bilans elektroenergetyczny,
- Sprawdzenie dokumentacji.

Przeprowadzenie tych badań w terminie umożliwiającym złożenie ważnej oferty (wraz z zaświadczeniami o zgodności z WTT) jest po prostu niemożliwe. Zamawiający nie daje żadnej możliwości Wykonawcom złożenia ważnej oferty poprzez ustanowienie zbyt krótkiego terminu i zgodności z absurdalnymi normami.

Zapisami Załącznika nr 7 – projekt umowy, Zamawiający ustanowił:

Samochody dostarczone w trakcie trwania umowy będą wyprodukowane w roku, w którym następuje dostawa. Wykonawca dostarczy Zamawiającemu aktualnie produkowane modele, włączając w to zmiany konstrukcyjne podwozia, nadwozia oraz zmiany stylistyki nadwozia. Wprowadzenie powyższych zmian nie zmienia warunków na których zawarto umowę.

Zamawiający wymaga aby Wykonawca dostarczał aktualnie produkowane modele, uwzględniające zmiany konstrukcyjne podwozia i nadwozia, a jednocześnie jednym z kryteriów oceny ofert jest ocena techniczna, gdzie m.in. punktowane są takie parametry jak prześwit, rozstaw osi, współczynnik mocy do masy oraz ilość oferowanych nadwozi. Są to kryteria oceny ofert, które odnoszą się oczywiście do aktualnie produkowanych modeli posiadających określone parametry techniczne. Na jakiej więc podstawie Zamawiający dopuszcza zmiany konstrukcyjne w oferowanych modelach w trakcie trwania umowy. Co, jeżeli w nowym modelu zastosowany zostanie inny niż był oceniany rozstaw osi (mniejszy), inny prześwit, czy też wyliczony zostanie inny współczynnik mocy do masy. Dostawy takich pojazdów będą stały w sprzeczności z zasadami udzielania zamówień publicznych, gdyż pojazd taki mógłby nie uzyskać najwyższej oceny na podstawie ocenianych parametrów technicznych pokazanych w ofercie. Zamawiający wprost wymaga dostarczania pojazdów uwzględniających te zmiany, zamiast wymagać aby dostarczane pojazdy w czasie trwania umowy były w jednakowym modelu, parametrach technicznych itd.

Ponadto Zamawiający w treści siwz wymaga, aby dostarczane pojazdy uwzględniały wszelkie zmiany przepisów i norm w trakcie trwania umowy. Przez wzgląd na dynamicznie rozwijający się rynek motoryzacji na świecie nie ma możliwości przewidzieć zmian w wymaganiach na okres najbliższych dwóch lat. Co się stanie, jeśli nagle np. powstanie wymóg, aby pojazdy użytkowane przez służby stały się pro ekologiczne i musiałyby być wyposażane w hybrydowe jednostki napędowe, albo w ogóle elektryczne, czy Wykonawca winien w takim przypadku nagle zacząć dostarczać pojazdy z napędem elektrycznym w ramach zawartej umowy? Takie zapisy nie gwarantują zachowania zasad uczciwej konkurencji ani bezpieczeństwa transakcji dla żadnej ze stron umowy. Kryteria wyboru ofert przy pozostawieniu takich zapisów umowy stoją w sprzeczności z najważniejszą zasadą udzielania zamówień publicznych, jaką jest zasada uczciwej konkurencji. Wadliwie skonstruowane zasady oceny ofert przy tak skonstruowanych warunkach umowy kwalifikują postępowanie do unieważnienia. Ponadto Zamawiający nie precyzuje co Wykonawca powinien zrobić w przypadku zmiany parametrów technicznych modelu, czy winien wykonać od podstaw badania prototypów, zatwierdzanie w akredytowanej jednostce? – brak precyzji zapisów.

Ponadto, zgodnie z zapisami umowy, Wykonawca przedstawi Zamawiającemu projekt oznakowania pojazdów, który to projekt Zamawiający będzie dopiero zatwierdzał. Po opracowaniu i zaakceptowaniu projektu oznakowania wykonawca ma obowiązek przedstawić wzorcowe pojazdy Zamawiającemu celem akceptacji, bądź wprowadzenia również w rozmieszczeniu sprzętu i elementów wyposażenia w przedmiotowych pojazdach. Wiadomym jest, że przedstawione Zamawiającemu pojazdy będą miały już dokumenty zaświadczające o zgodności z wymaganiami Zamawiającego. Dokumenty te już będą uwzględniały rozmieszczenie elementów wyposażenia przez wzgląd na Regulamin 21, Polskie Normy (instalacja elektryczna). Na tym etapie jakiegokolwiek zmiany w rozmieszczeniu wyposażenia nie mogą mieć miejsca, gdyż powodowałyby konieczność ponownego przebadania pojazdu na zgodność z określonymi przez zamawiającego Normami, czy też Regulaminami. Tutaj ponownie mamy do czynienia z wadliwymi zapisami projektu umowy, który stanowi integralną część siwz dotyczącymi opisu przedmiotu zamówienia, a Wykonawca ma obowiązek dokonać jego akceptacji.

W projekcie umowy jest również punkt określający, że do czasu odbioru pojazdów przez Zamawiającego pojazdy stanowią własność Wykonawcy i to Wykonawca ponosi wszelką odpowiedzialność za ewentualne szkody czy też kradzież pojazdu. Jednocześnie umowa określa, że pojazdy zostaną dostarczone w partiach w określone przez zamawiającego miejsca (tereny Komend Policji), a z każdej partii zostanie wybrany losowo jeden pojazd w celu dostarczenia go na koszt Wykonawcy do PIMOT celem weryfikacji zgodności z określonymi WTT (zatwierdzonym wzorcem). Badanie zostanie przeprowadzone w czasie 5 dni roboczych. W przypadku stwierdzenia niezgodności zostaną pobrane następne 2 pojazdy w celu przeprowadzenia określonych badań weryfikacyjnych. Tutaj należy nadmienić, że Wykonawca ponosi wszelką odpowiedzialność za pojazdy znajdujące się na zamkniętym terenie Odbiorcy, tak więc w jaki sposób wykonawca ma zapewnić bezpieczeństwo pojazdom?

Projekt umowy również wymusza na wykonawcy dostarczenie pierwszej partii pojazdów w terminie 12 tygodni od zawarcia umowy, co jest terminem niewykonalnym.

Dalej, zapisy załącznika nr 1 – opis przedmiotu zamówienia- stanowią:

- w zakresie bezpieczeństwa- Zamawiający w pozycji bezpieczeństwo pojazdu, w zdecydowanie pełny sposób dba o zabezpieczenie poruszających się w nim osób. Wymagając trzypunktowych pasów bezpieczeństwa z regulacją wysokości i napinaczami, poduszek bocznych i kurtyn. Dodatkowo określił jako minimalnie wymagany poziom bezpieczeństwa użytkowników pojazdu na poziomie 4 gwiazdek wg testu Euro NCAP.

Pragniemy przypomnieć, iż jakakolwiek zmiana aktywności elementów bezpieczeństwa w tym dezaktywacja poduszki powoduje, iż auto traci swoje pełne wyposażenie związane z bezpieczeństwem przy którym dokonywano tzw testów zderzeniowych i w konsekwencji auto traci swój walor bezpieczeństwa a jako wynik wymagany przez Zamawiającego na poziomie 4 –rech gwiazdek.

Ponadto wymóg ten powoduje to, iż staje w ewidentnej sprzeczności z wymaganym 4-ro gwiazdkowym testem Euro NCAP.

Tym bardziej, że Zamawiający stosuje ten warunek selektywnie jedynie dla poduszki pasażera a nie wymaga tego przy poduszkach bocznych i kurtynach. Co ponownie jest w sprzeczności z logiką a co ważniejsze z bezpieczeństwem osób poruszających się w pojeździe.

Uważamy ponadto, iż w ten sposób Zamawiający zawęży potencjalną ilość producentów którzy mogą złożyć przedmiotową ofertę.

Zamawiający ponadto wymaga, aby montaż dodatkowych urządzeń w pojeździe nie był kolizyjny z torem uruchomienia się poduszki pasażera co z kolei zapewnia prawidłowość zadziałania poduszki bez konieczności jej wyłączenia.

Takie rozwiązania są stosowane wśród Policji innych państw gdzie nie wymaga się wyłączania systemów, które ze swej natury muszą być zawsze załączone aby dbać o zdrowie i życie użytkowników.

- w zakresie oceny spełniania przeciążeń- czy dotyczy to odporności 20 g na punkty kotwien dostępne w przestrzeni bagażowej? Z uwagi na krytyczne znaczenie tego parametru wnosimy o precyzyjne określenie tego punktu. Sytuacje kiedy dla tego samego typu wymogi , w pkt g wymagają spełnienia 20 g a w pkt h 5 g są w sprzeczności logicznej i technicznej. Odporność na przeciążenia, których przydatność jest sprawdzana w zdarzeniach rzeczywistych, najczęściej podczas uderzeń pojazdów, gdzie w chwili zdarzenia wszystkie elementy pojazdu i wyposażenia podlegają tego samego typu przeciążeniom spowoduje odpadnięcie elementów zamocowanych na pojeździe i ewentualne dalsze uszkodzenia mienia lub osób będących na zewnątrz pojazdu w sytuacji kiedy elementy zamocowane bagażnika pozostaną na swym miejscu.

- w zakresie tarcz kół - Zamawiający nie dopuszcza zapasowego koła dojazdowego, które jest w pełni technicznie przygotowanym do spełnienia swojej funkcji i zgodne ze wszelkimi obowiązującymi normami. Ponadto ogranicza w ten sposób możliwość złożenia oferty przez wykonawców mających to rozwiązanie techniczne.

- w zakresie zamków drzwi, drzwi bagażnika, wlewu paliwa i konfiguracji działania- zapisy określone w siwz uniemożliwiają nam złożenie oferty poprzez unikatowe a wymagane przez Zamawiającego rozwiązanie. To samo dotyczy braku możliwości otwierania drzwi pasażera kluczem jak i bagażnika i wlewu paliwa, co narusza zasady uczciwej konkurencji i

zawężenie kręgu potencjalnych wykonawców.

- w zakresie ergonomii - mimo iż precyzyjnie Zamawiający określa inne parametry posługując się stosownymi normami w tym wypadku, stosuje pomiar metryczny z dużym błędem dokładności.

Tego typu wymiary nie są ujęte w żadnych danych czy normami a służą jedynie do orientacyjnego wymiarowania.

Wnosimy zatem, o określenie przedmiotowym parametrów wg jednoznacznych klasyfikacji pojazdu - wg segmentów pojazdu.

- w zakresie wyposażenia wnętrza pojazdu:

Pkt. - 4) materiał ciemny – do utrzymania w czystości– brak precyzyjnego określenia wymagań, a co za tym idzie, możliwości wyliczenia ceny oferty. Nie dopuszcza również Zamawiający rozwiązań alternatywnych np. w postaci specjalnych pokrowców ze wzmocnieniem - a co dopuszcza w przestrzeni tylnej.

Zapisy siwz zał. Nr 1 – wymagania dotyczące wyposażenia pojazdu- pkt. 6 i 7- Zamawiający nie uznaje deklaracji zgodności, co winien honorować, gdyż deklarację zgodności wystawia producent po uzyskaniu spełniania wymogów zgodnie z daną Dyrektywą.

Natomiast uznaje oświadczenie wykonawcy w innych zakresach dotyczących postępowania.

Tym samym Zamawiający przekracza regulacje art. 25 ust.1 ustawy w zakresie dokumentów niezbędnych do przeprowadzenia postępowania.

Analogiczne zarzuty odnoszą się co do opisu samochodów nieoznakowanych, a ponadto:

- pkt. III wymagania dotyczące wyposażenia służbowego - wnętrze pojazdu – pkt. 4- kolory.

Zamawiający nie dopuszcza innych rodzajów lakierów tego samego typu co metalic tj. mica a ponadto wymaga wyboru 6 kolorów z min. 10-ciu dostępnych.

Wykonawca nie dysponuje taką ilością kolorów metalizowanych, chyba że będą to kolory specjalne metalizowane, które z kolei wymuszają dodatkowy czas produkcji dłuższy o 30 dni.

Zapisy Załącznika nr 3:

Brak opisy stanu obiektów i wyposażenia stacji Zamawiającego, uniemożliwia wyliczenia kosztów przygotowania zaplecza obsługowo- naprawczego.

Nie określenie wiedzy technicznej stanów osobowych obsługi Zamawiającego oraz brak wskazania ilości godzin szkoleniowych, uniemożliwia również wyliczenie ceny oferty.

Brak pozycji w formularzu ofertowym w zakresie wyposażenia i szkolenia.

Wyposażenie to będzie stanowiło majątek trwały.

Ponadto, ilość, jakość tego oprzyrządowania może być różny u poszczególnych wykonawców (czego nie doprecyzował Zamawiający) a co ma wpływ na cenę oferty- które tym samym staną się nieporównywalne.

Żądamy dokładnego wykazy urządzeń niezbędnych do doposażenia rzeczowych stacji

Zamawiającego.

Przedmiot zamówienia określony został we Wspólnym Słowniku Zamówień i oznaczony kodem CPV:34110000-1.

Zamawiający na przedmiot zamówienia w zakresie usług serwisowych oraz doposażenia i szkoleń, nie oznaczył danego zamówienia obowiązkowym kodem CPV.

Pkt. VIII 4. Termin rozpoczęcia funkcjonowania obsługi technicznej w oparciu o istniejące zaplecze obsługowo-naprawcze transportu Zamawiającego do 6-ciu miesięcy od daty podpisania umowy.

Zamawiający wymaga rozpoczęcie funkcjonowania swoich stacji po 6 miesiącach od podpisania umowy jako maksymalny okres konieczny na przeszkolenie osób – pracowników stacji i dostarczenie sprzętu do obsługi technicznej, przeszkolenia personelu w jego użytkowaniu, itd. – jest to termin niewykonalny.

Pomimo spodziewanej gotowości Wykonawcy do przeprowadzenia szkoleń dla Zamawiającego, dostarczenia narzędzi i wyposażenia oraz dostarczenia programów informatycznych umożliwiających rozpoczęcie uruchomienia prac stacji serwisowych, Wykonawca nie ma najmniejszego wpływu na czas i ilość wydelegowanych pracowników Zamawiającego do odbycia przedmiotowych szkoleń a co za tym idzie do uzyskania minimalnej a niezbędnej wiedzy do realizacji spodziewanej obsługi technicznej. Przeniesienie zatem odpowiedzialności na Wykonawcę za termin rozpoczęcia działań stacji obsługi jest poza przedmiotowe.

Zamawiający nie opisał w sposób jednoznaczny i wyczerpujący przedmiotu zamówienia, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, nie uwzględnił wszystkich wymagań i okoliczności mających wpływ na sporządzenie oferty, zwłaszcza jej ceny. Przedmiot zamówienia został opisany w sposób, który utrudnia uczciwą konkurencję. Wskazane zapisy SIWZ spowodowały określenie przedmiotu zamówienia niezgodnie z prawem ustawowym w zakresie naruszenia zasady uczciwej konkurencji i bez dopuszczenia złożenia oferty równoważnej. Tym samym tak określony przedmiot zamówienia blokuje naszej Spółce złożenie atrakcyjnej oferty.

Zamawiający opisał przedmiot zamówienia za pomocą cech technicznych i jakościowych, bez zachowania Polskich Norm przenoszących normy europejskie lub norm innych państw członkowskich Europejskiego Obszaru Gospodarczego przenoszących te normy. Opisując przedmiot zamówienia w elementach braku Polskich Norm przenoszących normy europejskie lub normy innych państw członkowskich Europejskiego Obszaru Gospodarczego przenoszących te normy, Zamawiający nie uwzględnił w kolejności:

- 1) europejskich aprobat technicznych;
- 2) wspólnych specyfikacji technicznych;
- 3) norm międzynarodowych systemów odniesienia ustanowionych przez europejskie organy normalizacyjne.

Opisując przedmiot zamówienia w elementach gdzie brak jest Polskich Norm przenoszących normy europejskie lub norm innych państw członkowskich Europejskiego Obszaru

Gospodarczego przenoszących te normy oraz aprobat, specyfikacji, norm i systemów, Zamawiający nie uwzględnił w kolejności:

- 1) Polskich Norm;
- 2) polskich aprobat technicznych;
- 3) polskich specyfikacji technicznych.

Zamawiający opisując przedmiot zamówienia w wielu elementach za pomocą norm, aprobat, specyfikacji technicznych i systemów odniesienia, nie wskazał, że **dopuszcza rozwiązania równoważne opisywanym.**

Ad)4. Zamawiający zażądał na potwierdzenie zgodności przedmiotu zamówienia z oczekiwanym, dokumentów zbędnych, znacznie wykraczających poza określony katalog dokumentów stosownego rozporządzenia wykonawczego. Nadto, przekroczył swoje uprawnienia w zakresie próbek pojazdów. W zapisach siwz pkt III tabela- UWAGA- odnosi się do dokumentów z ust. 1, którego nie ma w siwz. Nie wiadomo jakich tutaj dokumentów potwierdzających żąda Zamawiający. Na tym etapie postępowania usuwanie tych dokumentów lub wskazywanie nowych przekracza regulacje art.38 ust.5 ustawy.

Ad5.

Zapisy siwz dotyczące zabezpieczenia należytego wykonania umowy:

1) Wykonawca zobowiązany jest przed podpisaniem umowy do złożenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy w wysokości 10 % podanej w ofercie ceny całkowitej.

Stanowią, że wartość danego zabezpieczenia może osiągnąć kwotę ok. 60 mln zł. Ustawodawca wysokość ZNWU celowo ustanowił w przedziale 2-10 %, żeby w wysoko szacunkowych zamówieniach sięgać po ich dolny próg, dla zachowania zasady uczciwej konkurencji. Zabezpieczenie tej wysokości będzie trzymane przez Zamawiającego przez okres prawie 4 lat. Jest to nałożenie na wykonawcę dużego nieuzasadnionego obciążenia finansowego, co bezwzględnie przeniesie się na cenę złożonej oferty i spowoduje nadmierne wydatkowanie środków publicznych.

Zapisy SIWZ Załącznika nr 7- do projektu umowy w zakresie odbiorów pojazdów względem przebadania losowo wybranych próbek, stanowi, że w maksymalnej ilości będzie to aż 100% szt pojazdów i to na koszt wykonawcy.

Zamawiający ma obowiązek podać dokładnie ile to będzie sztuk, wskazać uprawnione placówki badawcze tak, aby wykonawca mógł zawczasu wynegocjować kwotę za badania pojazdów. Niedopełnienie tego warunku powoduje że wykonawca nie jest w stanie określić ceny tych badań a co za tym idzie i nie jest w stanie przygotować ceny oferty. Wydaje się że warunek jest niewspółmierny co do ilości próbki i kosztów maksymalnych badań. Nieokreślony jest też warunek czy finalny odbiór danej transzy dostawy przez Zamawiającego zostanie zrealizowany po pozytywnym wyniku badań realizowanych przez uprawnioną placówkę badawczą. Zamawiający nie określa też czasu, w którym placówka badawcza jest zobligowana do przeprowadzenia tych badań ani nie obliuguje do przejścia od

wykonawcy kosztów opóźnień dostaw w sytuacji kiedy będą powodowane przez daną placówkę.

Zapisy siwz Rozdz. VII pkt. 3 są sprzeczne z art. 27 ustawy w zakresie terminu zasady pisemności i przepisami kc- po godz. 16.15 biegnie dalej termin ustawowy i tak przekazana korespondencja nie może być uznawana co do daty wejścia w dniu następnym.

Ad)6. Licząc daty wskazane w warunkach gwarancji, zaczynając dostawy nawet od 01.06.2008 do zakończenia 3-letniej gwarancji w ostatniej dostawie czyli teoretycznie 15.12.2009, zamawiający dookreśla 5 letni okres do zapewnienia usług zaznaczonych w gwarancji, czyli rozszerza okres obowiązywania dostawy i usług ponad dopuszczony przez ustawę. Również zapisy Rozdziału VII załącznika nr 3 stanowią o 12 - letniej obsłudze Zamawiającego.

Ad)7. Wskazane zapisy Zamawiającego forują tylko upatrzonemu/ch wykonawcę/ców. W ten sposób Zamawiający nie traktuje na równych prawach wszystkie podmioty ubiegające się o to zamówienie publiczne.

Protestujący stwierdza, iż opracowanie istotnych warunków zamówienia dokonane zostało z obrazą zapisów kilku regulacji prawnych. Przekroczenie regulacji prawnych ustawy oraz pozostałych wskazanych przepisów, zastosowanie nie wykonalnych warunków postępowania, brak stosownych zapisów, nie dokładne określenia, nieprecyzyjne stwierdzenia blokują możliwość sporządzenia i złożenia oferty.

Żądania protestującego:

1. Żądamy zmiany opisu przedmiotu zamówienia i warunków zamówienia zgodnie z istniejącym prawem,
2. Żądamy równego traktowania wszystkich podmiotów ubiegających się o to zamówienie w sposób gwarantujący zachowanie zasad uczciwej konkurencji.
3. Żądamy unieważnienia postępowania.

Zamawiający w toku postępowania tego zamówienia publicznego naruszył następujące artykuły ustawy Prawo Zamówień Publicznych:

- art. 2 pkt. 13)
- art. 14, §
- art. 22 ust. 2,
- art. 25 ust. 1-2,
- art. 29 ust. 1-3,
- art. 36,
- art. 142 ust. 3,

- art. 142 ust. 3,
- art.7

ustawy poprzez nierówne traktowanie dostawców chcących wziąć udział w tym postępowaniu i przekroczenie prawa w powyższych art. ustawy oraz art. 15 ust. 1 ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, art. 17 ustawy o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych oraz pozostałych wskazanych aktów prawnych, co wyróżnia tylko nielicznych Wykonawców biorących udział w tym postępowaniu oraz daje przesłanki do naruszenia zasady uczciwej konkurencji oraz zasady równego traktowania. Narusza to interes prawny i finansowy naszej Spółki poprzez ograniczenie nam wzięcia udziału w tym postępowaniu, nierównego traktowania oraz pozyskania tego zamówienia, a tym samym pozbawienia nas zamierzonego wypracowanego zysku.

Z poważaniem
CZŁONEK ZARZĄDU
GENERAL MOTORS POLAND

Arthur David Flanagan

David Flanagan
Członek Zarządu

Załącznik do protestu:
Kopia KRS protestującego.