

Urząd Marszałkowski  
Województwa Zachodniopomorskiego  
ul. Korsarzy 34, 70-540 Szczecin

Szczecin, dnia 16 października 2009r.

**Zamawiający:**  
**Województwo Zachodniopomorskie**  
**Urząd Marszałkowski Województwa Zachodniopomorskiego,**  
**ul. Korsarzy 34**  
**70-540 Szczecin**

**Protestujący:**  
**NEWAG Spółka Akcyjna**  
**z siedzibą w Nowym Sączu**  
**ul. Wyspiańskiego 3**  
**33-300 Nowy Sącz**  
**Faks: 0 914 467 185**

**Przystępujący do protestu:**  
**Pojazdy Szynowe PESA Bydgoszcz**  
**Spółka Akcyjna Holding**  
**ul. Zygmunta Augusta 11**  
**85-082 Bydgoszcz**  
**Faks: 0 52 33 91 110**

*Znak sprawy: WOiRZL – II/ WW/3332/12/09*

*Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego o wartości powyżej 206.000 euro na „Wykonanie i dostawę 10 sztuk autobusów szynowych o napędzie spalinowym wraz z możliwością udzielenia zamówień uzupełniających, stanowiących nie więcej niż 20% wartości zamówienia podstawowego”*

## **ROZSTRZYGNIĘCIE PROTESTU**

Zamawiający, na podstawie art. 183 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (tekst jednolity: Dz.U. z 2007 r., Nr 223, poz. 1655 ze zmianami – dalej: „ustawa PZP”), rozstrzyga protest poprzez jego **oddalenie**.

## **UZASADNIENIE**

**Odniesienie się do poszczególnych zarzutów, argumentów i żądań Protestującego:**



Przedmiotem protestu jest sposób opisanego warunku udziału w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, zgodnie z którym:

*„5. Warunkiem szczególnym w zakresie posiadania niezbędnej wiedzy i doświadczenia oraz dysponowania potencjałem technicznym i osobami zdolnymi do wykonania zamówienia lub przedstawienia pisemnego zobowiązania innych podmiotów do udostępniania potencjału technicznego i osób zdolnych do wykonania zamówienia jest wykazanie, że Wykonawca legitymuje się wykonaniem dostaw w okresie ostatnich trzech lat przed dniem wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie, odpowiadających swoim rodzajem i wartością dostawom stanowiącym przedmiot zamówienia, z podaniem ich wartości, przedmiotu, dat wykonania i odbiorców, oraz załączenia dokumentów potwierdzających, że te dostawy zostały wykonane należycie. Zamawiający uzna warunek za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, iż w ciągu ostatnich trzech lat wykonał i dostarczył minimum sześć autobusów szynowych o napędzie spalinowym. W przypadku Wykonawców występujących wspólnie ww. warunek spełniają łącznie.”*

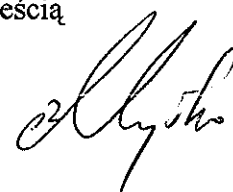
Protestujący w szerokim uzasadnieniu protestu podniósł szereg zarzutów przeciwko tak sformułowanemu warunkowi udziału w postępowaniu, a także przedstawił rozbudowaną argumentację, która miała przekonać Zamawiającego o słuszności przedstawionych zarzutów i nakłonić go do zmiany ww. warunku udziału w postępowaniu na warunek o treści:

*„w okresie ostatnich trzech lat przed dniem wszczęcia postępowania, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy w tym okresie, wykonali dostawę lub dostawy obejmującą/e minimum trzy pojazdy szynowe.”*

Zamawiający nie może jednak zgodzić się z przedstawionymi zarzutami i argumentami przytoczonymi dla ich poparcia, a także nie może sprostać żądaniu protestu, z przyczyn wskazanych poniżej:

#### 1.

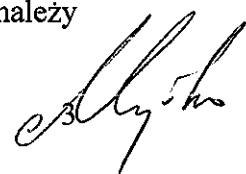
W pierwszej kolejności należy wskazać, że obowiązkiem każdego zamawiającego jest takie określenie warunków udziału w postępowaniu, aby do jego realizacji dopuścić jedynie te podmioty, które są w stanie wykonać dane zamówienie publiczne. Zgodnie bowiem z treścią



art. 22 ustawy PZP, o udzielenie zamówienia mogą ubiegać się wykonawcy, którzy, między innymi, **posiadają** niezbędną wiedzę i **doświadczenie** oraz dysponują potencjałem technicznym i osobami zdolnymi do wykonania zamówienia (z tym, że potencjał techniczny i osoby zdolne do wykonania zamówienia mogą być udostępnione przez podmioty inne niż wykonawcy). Jak wynika z powyższego, wykonawcy, którzy nie posiadają niezbędnej wiedzy i doświadczenia oraz nie dysponują potencjałem technicznym i osobami zdolnymi do wykonania zamówienia nie mogą ubiegać się o zamówienia publiczne. Ze względu na powyższe, naruszeniem zasady uczciwej konkurencji może być nie tylko takie opisanie warunków udziału w postępowaniu, które zbyt ogranicza krąg potencjalnych wykonawców, ale także takie opisanie tych warunków, które dopuszcza do realizacji zamówienia podmioty, które nie mają wystarczających kwalifikacji dla jego wykonania. Powyższe jest często przedmiotem wnoszonych środków ochrony prawnej przez wykonawców, którzy w miarę upływu czasu poprzez lata pracy w danej branży nabywają doświadczenie i zarzucają zamawiającym, że poprzez opisywanie warunków udziału w postępowaniach w sposób zbyt ogólny naruszają zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców, poprzez dopuszczanie do zamówień wykonawców bez doświadczenia, wiedzy, potencjału technicznego i osób zdolnych wykonać dane zamówienie. Zarzuty te są często uwzględniane przez składy orzekające Krajowej Izby Odwoławczej (wcześniej – Zespoły Arbitrów). Dla przykładu wskazać można na orzeczenie Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 17 lipca 2009r. (sygn. akt: KIO/UZP 857/09), zgodnie z którym: „Wymagania zamawiającego muszą być adekwatne do przedmiotu zamówienia – ani zbyt wysokie, gdyż mogłyby utrudniać uczciwą konkurencję, ani zbyt niskie, gdyż przez selekcję przesłizby wykonawcy niezdolni do realizacji zamówienia.”

Przedmiotem zamówienia w prowadzonym postępowaniu jest dostawa autobusów szynowych o napędzie spalinowym, nazywanych także Spalinowymi Zespołami Trakcyjnymi (SZT). Autobusy te różnią się zasadniczo od pojazdów szynowych napędzanych energią elektryczną (EZT). Podjęta przez Protestującego próba zrównania ze sobą SZT i EZT jest nieuzasadniona i nie daje się obronić w świetle elementarnej wiedzy na temat EZT i SZT.

Wskazane wyżej pojazdy różnią się w swych zasadniczych rozwiązaniach konstrukcyjnych i technicznych, które mają bezpośredni wpływ na sposób ich eksploatacji i bezpieczeństwo podróży. Duża masa zespołu napędowego Spalinowego Zespołu Trakcyjnego skupiona w obrębie jednego miejsca, ulegająca dodatkowo zwielokrotnieniu ze względu na obciążenia dynamiczne, powoduje znaczne przeciążenia i drgania, które należy



uwzględnić już na etapie projektowo – konstrukcyjnym. Zasadnicze różnice wynikają jednak nie tylko z wielkości mas zespołów napędowych, lecz także ich usytuowania w punktach konstrukcyjnych pojazdu. Powyższe wymaga doświadczenia w produkcji tego typu pojazdów. Doświadczenie zdobyte przy produkcji EZT nie znajdzie w tym przypadku zastosowania.

Dodatkowym elementem nie występującym w EZT jest zbiornik paliwa i system zasilania zespołów napędowych. Jego usytuowanie, mocowanie oraz lokalizacja przewodów paliwowych musi zapewniać nie tylko bezpieczeństwo pasażerów (np. w przypadku awarii) ale również zabezpieczać pełną ochronę środowiska. Wykonawca nie mający doświadczenia w praktycznym stosowaniu tego typu rozwiązań technicznych nie jest w stanie zapewnić wymaganego poziomu bezpieczeństwa i prawidłowego funkcjonowania autobusów. Nie powinien więc być dopuszczony do realizacji tego rodzaju zamówienia.

Nie można pominąć również faktu, że sposób przeniesienia napędu oraz chłodzenie silnika są diametralnie różne w obu omawianych rodzajach pojazdów. Doświadczenie w tym zakresie pozwala na opracowanie i wytworzenie konstrukcji zapewniającej jej bezawaryjne i bezpieczne użytkowanie mające decydujący wpływ nie tylko na walory eksploatacyjne ale także co najważniejsze, na bezpieczeństwo podróżnych. Podstawowym przeznaczeniem pojazdów jest bowiem realizacja kolejowych przewozów regionalnych, które Zamawiający jako organizator na terenie województwa zachodniopomorskiego powinien świadczyć jako niezawodną i bezpieczną usługę publiczną.

Aby spełnić wymóg art. 22 ustawy PZP, ale także aby wydatkować w dłuższej perspektywie czasu środki publiczne w sposób optymalny (celowy i oszczędny), tj. z zachowaniem zasady uzyskiwania najlepszych efektów z danych nakładów Zamawiający nie może pozwolić sobie na dopuszczenie do udziału w przedmiotowym postępowaniu takich wykonawców, którzy nie mają stosownego doświadczenia.

Powyższe działanie Zamawiającego nie jest rozwiązaniem nowatorskim, określanie warunków udziału w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego poprzez żądanie wykazania się odpowiednim doświadczeniem jest standardem w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego. Dodatkowo wskazać należy, że Zamawiający nie określił żadnych innych warunków udziału w przedmiotowym postępowaniu, które mogłyby zawęzić krąg potencjalnych wykonawców, właśnie w celu uniknięcia ewentualnych zarzutów naruszenia zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców.



2.

Gdyby Zamawiający postąpił zgodnie z żądaniem Protestującego i zezwolił na udział w postępowaniu wykonawcom, którzy nie mają żadnego doświadczenia w wykonawstwie autobusów szynowych o napędzie spalinowym, mógłby doprowadzić do sytuacji, w której zaoferowane autobusy byłyby pojazdami prototypowymi.

Sytuacja taka miała już raz miejsce w roku 2004, kiedy to do obsługi regionalnych połączeń kolejowych Samorząd Województwa Zachodniopomorskiego zakupił prototypowy pojazd produkcji krajowej firmy KOLZAM Racibórz o oznaczeniu SA 109 – 001. Eksploatacja tego pojazdu przedstawia się w następujący sposób:

L.p.	Rok	Dni pracy	Dni rezerwy	Dni w naprawie	Przejechane km
1	2004	322	11	2	122000
2	2005	121	4	240	37000
3	2006	74	34	257	23519
4	2007	228	65	72	95325
5	2008	75	46	244	29629
6	2009	130	15	127	55809

Jak wynika z powyższego zestawienia pojazdy będące prototypami spędzają bardzo dużo czasu w naprawie, a usterki takie jak zła konstrukcja przekładni osiowych, awaryjność układu sterowania, układów zasilania czy układu pneumatycznego, możliwe są do stwierdzenia dopiero po okresie dłuższej eksploatacji. Zdaniem Zamawiającego zakupiony tabor musi charakteryzować się dużą bezawaryjnością a nie jak w przypadku SA 109 przez ponad 240 dni w roku przebywać w naprawie. Ponośzone koszty napraw czy niezbędnych modernizacji sięgające ponad 1.000.000,00 zł są nie do przyjęcia dla Zamawiającego. Nie wspominając już o ewentualnych utraconych korzyściach finansowych wynikających z niezrealizowanego przewozu czy też wręcz niezadowolenia pasażerów z konieczności korzystania z połączeń zastępczych.

Ze względu na powyższe postawiono wykonawcom warunek polegający na wykazaniu się doświadczeniem w dostawach autobusów szynowych o napędzie spalinowym, a nie jakichkolwiek pojazdów szynowych – jak chce tego Protestujący, czyli na przykład tramwajów.



Tok argumentacji Zamawiającego potwierdza także Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 1 września 2009r. (sygn. akt), w którym stwierdza się: „*Doświadczenie zawodowe w każdej dziedzinie zdobywa się przez wielokrotne wykonywanie, powtarzanie zamówień.*”

### 3.

W dalszej kolejności wskazać należy, że zarzuty podnoszone przez Protestującego oraz argumentacja przyjęta w celu ich potwierdzenia, są wewnątrznie sprzeczne. Z jednej strony Protestujący twierdzi, że poprzez żądanie wykazania się doświadczeniem w zakresie wykonywania autobusów szynowych o napędzie spalinowym Zamawiający eliminuje z możliwości ubiegania się o to zamówienie wykonawców innych niż wykonawca – PESA S.A., a z drugiej strony sam stwierdza na siódmej stronie protestu, że: „*Wreszcie zaznaczyć należy, że podmioty realizujące SZT mają w swym asortymencie również EZT. Dotyczy to zarówno PESA S.A. jak i Składającego Protest.*” Skoro więc Protestujący jest jednym z podmiotów mających w swej ofercie produkcję autobusów szynowych o napędzie spalinowym (SZT), to jego interes prawny w uzyskaniu zamówienia nie mógł doznać uszczerbku. Wręcz przeciwnie, Zamawiający stawiając taki warunek udziału w postępowaniu zabezpiecza interes prawny Protestującego, eliminując z możliwości ubiegania się o przedmiotowe zamówienie wykonawców, którzy bez stosownego doświadczenia próbowaliby zająć się produkcją pojazdów o skomplikowanych parametrach technicznych, wymagających nie tylko teoretycznej wiedzy inżynierskiej, ale także analizy doświadczeń z praktyki ich eksploatacji.

### 4.

Zamawiający nie znajduje uzasadnienia dla tej części protestu, która dotyczy rzekomej niemożności ubiegania się o przedmiotowe zamówienie wykonawców spoza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej. Podnoszone w tym zakresie argumenty nie są merytorycznie uzasadnione. Oczywistym jest bowiem, że o przedmiotowe zamówienie mogą ubiegać się wykonawcy, nie tylko z terenu Unii Europejskiej, ale z całego świata. Najlepszym dowodem powyższego są skutecznie składane oferty przez podmioty zagraniczne w różnych przetargach w Polsce. Dla przykładu wskazać można na fakt, że dwa najdłuższe odcinki autostrady A2 – 29,2 km i 20 km – ze Strykowa do Konotopy, będą budowane przez polsko-chińskie konsorcjum Cosec. Podając przykład z branży bliższej do przedmiotowego postępowania, wskazać należy na skuteczne startowanie polskiego Solarisa (producent autobusów) w



postępowaniach przetargowych wielu europejskich miast. Argumenty bariery językowej i dodatkowych kosztów związanych z tłumaczeniem oferty podnoszone przez potencjalnego wykonawcę dostawy autobusów szynowych o wartości około 150.000.000,00 złotych nie mogą być uwzględnione. Koszt tłumaczenia dokumentów przetargowych na język polski w skali wartości zamówienia jest znikomy. Dodatkowo wskazać należy, że zgodnie z § 4 ust. 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 19 maja 2006 r. w sprawie rodzajów dokumentów, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy, oraz form, w jakich te dokumenty mogą być składane (dalej: „rozporządzenie w sprawie rodzajów dokumentów”): „Dokumenty sporządzone w języku obcym są składane wraz z tłumaczeniem na język polski, poświadczonym przez wykonawcę.” Koszt tłumacza przysięgłego jest więc zbędnym wydatkiem.

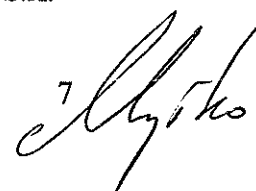
## 5.

Nie znajduje również uzasadnienia argumentacja związana z niekorzystnym dla wykonawców zagranicznych wzrostem kursu walut w okresie od lipca 2008r. do lutego 2009r. Jest to w rzeczywistości argument przemawiający na niekorzyść Protestującego. Zawarcie w roku 2009 umowy trwającej prawie do końca 2012 roku przy wysokim kursie walut wobec waluty w której zawarta jest umowa (PLN), jest o tyle korzystne dla wykonawców zagranicznych, że od przełomu stycznia i lutego 2009r. do dnia dzisiejszego ma miejsce tendencja spadkowa tego kursu. W przypadku kontraktu zawartego w złotych polskich Wykonawca zagraniczny w miarę upływu czasu będzie otrzymywał więc więcej rodzimej dla niego waluty za każdą zakontraktowaną złotówkę. Wyrażona w każdej innej walucie wartość złotówki będzie mniejsza. Wykonawca osiągnie więc realnie większe wpływy z tytułu zawartej umowy.

Ponadto, wzrost kursu walut nie przeszkadza, przykładowo, w przystąpieniu do przetargu na sprzedaż 20 nowoczesnych składów dla PKP Intercity firmom zagranicznym. Jak wskazuje Dziennik Gazeta Prawna w wydaniu z dnia 5 października 2009r.: „*O kontrakt bić się będą giganci światowego rynku: francuski Alstom, włoskie Ansaldo-Breda startujące z nowosądeckim Newagiem, kanadyjsko-francuski Bombardier w konsorcjum z polską Pesa oraz niemiecki Siemens. Wszyscy zapowiadają, że złożą swoje oferty.*”

## 6.

Nie znajdują uzasadnienia twierdzenia Protestującego, jakoby PESA S.A. była faworyzowana przez Zamawiającego (np.: „*konstrukcja stworzona specjalnie dla PESA S.A.*”



– strona 13, 20 protestu). Fakt, że wymieniony przez Protestującego wykonawca ma znaczący udział w rynku dostaw autobusów szynowych o napędzie spalinowym, nie oznacza jeszcze, że każde zamówienie, w którym stawia się warunek wykazania się doświadczeniem w wykonaniu tego typu autobusów stanowi akt faworyzowania kogokolwiek, nieuczciwej konkurencji, nierównego traktowania wykonawców, itp.

Jak zauważa sam Protestujący, podsumowując zestawienie danych kończące się na 11 stronie protestu, z 33 postępowań przetargowych aż 10 wygrali wykonawcy inni niż PESA S.A., również aż 45 na 119 autobusów szynowych o napędzie spalinowym dostarczyli wykonawcy inni niż PESA S.A. W tej sytuacji nie może być mowy o faworyzowaniu kogokolwiek, gdyż według wiedzy posiadanej przez Zamawiającego w Polsce są wykonawcy, którzy potrafią wykazać się wymaganym przez Zamawiającego doświadczeniem. Rynek tych wykonawców nie może być jednak ograniczany tylko do wykonawców krajowych. Według wiedzy Zamawiającego Spalinowe Zespoły Trakcyjne były oferowane przez takie firmy jak m.in.: Siemens, Bombardier, Adtranz-Bombardier, Stadler, Alstom czy też polska H.Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. oraz PESA S.A. – według danych na dzień wszczęcia przedmiotowego postępowania. Ww. producenci spełniają wszystkie określone w SIWZ wymagania stawiane przedmiotowi zamówienia.

7.

Nie może zostać uznany za uzasadniony zarzut postawienia warunku udziału w postępowaniu polegającego na konieczności wykazania się określonym doświadczeniem w wykonywaniu autobusów szynowych o napędzie spalinowym w okresie ostatnich trzech lat. Warunek ten jest najczęściej stawianym warunkiem udziału w różnych postępowaniach przetargowych w Polsce. Fakt, że dla dostaw i usług wymaga się doświadczenia tylko z okresu ostatnich trzech lat, a dla robót budowlanych – aż z okresu ostatnich pięciu lat, jest niezależny od woli Zamawiającego. Powyższe wynika wprost z rozporządzenia w sprawie rodzajów dokumentów. Prawodawca, któremu zgodnie z nauką prawa przypisujemy przymiot wszechwiedzącego i racjonalnego, z wiadomych sobie powodów założył, że doświadczenie w zakresie dostaw i usług ma ten tylko wykonawca, który wykonał te dostawy lub usługi w okresie nie dłuższym niż trzy lata przed dniem wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia. Wszelkie uwagi w zakresie wadliwości tej regulacji prawnej, którą jedynie prawidłowo zastosował Zamawiający, winny być zgłaszane prawodawcy a nie Zamawiającemu.



8.

Kwestia stosowania przez danego wykonawcę „subsydiowania skrośnego” jest argumentem bezprzedmiotowym dla poparcia postawionego zarzutu wadliwego opisanie warunków udziału w postępowaniu. Protestujący nie przedstawił żadnych dowodów na poparcie swoich twierdzeń w tym zakresie. Dodatkowo wskazać należy, że przedmiotem prowadzonego postępowania nie jest naprawa wagonów, więc argumentacja dotycząca zaniżania przez danego wykonawcę cen w tej branży usług nie jest w żaden sposób związana z zakresem podnoszonych zarzutów.

9.

Odnosząc się do Przytocznych w proteście orzeczeń Krajowej Izby Odwoławczej, Zespołów Arbitrów stwierdzić należy, że orzeczenia te mają charakter ogólny i dotyczą różnych przedmiotów zamówień publicznych (różnorodnych dostaw, usług lub robót budowlanych). Tezy wyjęte z kontekstu orzeczeń nie uzasadniają niczego, w często wręcz świadczą na niekorzyść Protestującego.

W bogatym orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej i wśród aktualnych jeszcze orzeczeń Zespołów Arbitrów Protestujący nie wskazał na żadne orzeczenia, które dotyczyłyby zbliżonego chociaż stanu faktycznego i prawnego do tego, który jest przedmiotem rozstrzyganego protestu.

Protestujący mógł na przykład wskazać na wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 17 lipca 2009r. (sygn. akt: KIO/UZP 857/09) wydany w sprawie rozstrzyganej z wniesionego przez niego odwołania, w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na dostawę 14 sztuk nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych, w którym oprotestował warunki udziału w postępowaniu sformułowane w sposób analogiczny jak w przedmiotowym postępowaniu. Protestujący jednak tego nie uczynił, gdyż orzeczenie jest dla niego niekorzystne – odwołanie oddalono, a uzasadnienie wyroku zawiera miazdzącą krytykę stanowiska, argumentacji i postawy Protestującego.

Podobnie, Protestujący nie przytoczył innego wyroku Krajowej Izby Odwoławczej wydanego w analogicznym stanie faktycznym jak będący przedmiotem niniejszego protestu – zamówienie dla PKP Intercity S.A. Chodzi o wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 21 września 2009r. (sygn. akt: KIO/UZP 1140/09). Oczywiście odwołanie oddalono.



10.

Kontynuując odnoszenie się do poszczególnych zarzutów i argumentów protestu, wskazać należy, że już od kilku lat nie stosuje się w zakresie szacowania wartości zamówień publicznych grup dostaw i kategorii usług według klasyfikacji Wspólnego Słownika Zamówień – CPV. Ww. grupy i kategorie stosowano przez pewien czas jedynie w zakresie dostaw i usług powtarzających się okresowo – art. 34 ustawy PZP. Powyższe nie ma żadnego związku z przedmiotem niniejszego zamówienia publicznego. Argumentacja podniesiona w tym zakresie, dla której przytoczono komentarz Emila Norka jest przeterminowana i bezużyteczna dla wykazania słuszności jakichkolwiek zarzutów.

Zamawiający nie żąda wykazania się dostawą identycznych jak będące przedmiotem zamówienia autobusów szynowych. Warunkiem jest wykazanie się doświadczeniem w dostawie jakichkolwiek autobusów szynowych o napędzie spalinowym.

Ze względu na bezprzedmiotowość argumentacji dotyczącej przepisów Konstytucji RP, ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, ustawy o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, cywilistycznej zasady swobody zawierania umów, ustawy o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych, Europejskiego Biura ds. Zwalczania Oszustw (OLAF) Zamawiający zaniecha odniesienia się do niej.

11.

Protestujący zdaje się wyrażać w złożonym proteście żal z powodu skuteczności swojego głównego (jak się wydaje) konkurenta, w uzyskiwaniu zamówień publicznych w branży dostawy autobusów szynowych. Zarzuty sformułowane są w taki sposób jak gdyby Protestujący był firmą, która niedawno powstała i próbuje wejść w rynek dostaw autobusów szynowych. Tym czasem miał takie same jak konkurenci szanse na uzyskiwanie zamówień publicznych i utrwalanie doświadczeń zdobytych podczas produkcji pojazdów szynowych.

W ocenie Zamawiającego Protestujący winien raczej **zawiązać konsorcjum z wykonawcami, którzy w okresie ostatnich trzech lat uzyskali kontrakt na dostawę autobusów szynowych o napędzie spalinowym**. Właśnie możliwość wspólnego ubiegania się o zamówienia publiczne jest szansą dla tych wykonawców, którzy nie są w stanie samodzielnie uzyskiwać zamówień publicznych. Powyższe jest także sposobem na zdobycie wymaganego w przetargach doświadczenia.

Ze względu na powyższe rozstrzygnąć należało jak w petitum pisma.

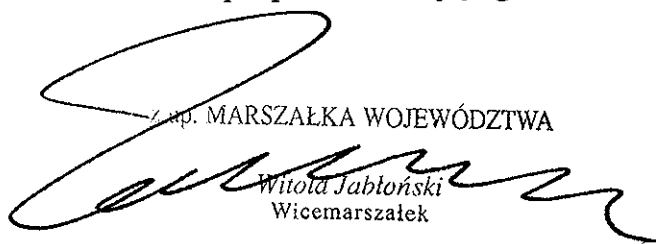
10  


## POUCZENIE

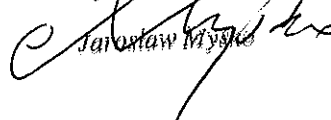
Od niniejszego rozstrzygnięcia protestu przysługuje odwołanie do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych na zasadach określonych w art. 184 i nast. ustawy PZP.

Zgodnie z art. 184 ust. 2 ustawy PZP odwołanie wnosi się do Prezesa Urzędu w terminie 10 dni od dnia doręczenia rozstrzygnięcia protestu lub upływu terminu rozstrzygnięcia protestu jednocześnie przekazując kopię treści odwołania zamawiającemu. Złożenie odwołania w placówce pocztowej operatora publicznego jest równoznaczne z jego wniesieniem do Prezesa Urzędu.

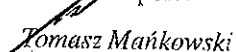
*podpis Zamawiającego:*

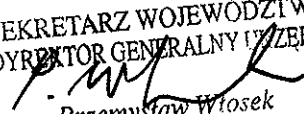
  
p. MARSZAŁKA WOJEWÓDZTWA  
Witold Jabłoński  
Wicemarszałek

z-ca DYREKTORA  
Wydziału Organizacji  
i Rozwoju Zasobów Ludzkich

  
Jarosław Myski

p.o. ZASTĘPCY DYREKTORA  
Wydziału Infrastruktury  
i Transportu

  
Tomasz Mańkowski

SEKRETARZ WOJEWÓDZTWA  
DYREKTOR GENERALNY URZĘDU  
  
Przemysław Włosek