

Warszawa, 3 stycznia 2020 r.

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

Odwołujący: GMV Innovating Solutions
Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
ul. Hrubieszowska 2
01-209 Warszawa
tel.: +48 22 395 51 65
fax: +48 22 395 51 67
e-mail: rkrzysiak@gmv.com

Zamawiający: Innobaltica Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
ul. Równa 19/21
80-067 Gdańsk
tel.: +48 58 712 95 22
e-mail: zamowienia@innobaltica.pl

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na wdrożenie na obszarze województwa pomorskiego, wspólnego dla organizatorów i przewoźników, systemu poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim oraz systemu jednolitej informacji pasażerskiej . Numer referencyjny: ZP/PN/03/19.

ODWOŁANIE
WOBEC TREŚCI POSTANOWIEŃ SPECYFIKACJI ISTOTNYCH WARUNKÓW
ZAMÓWIENIA

Działając w imieniu GMV Innovating Solutions Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością jako osoba uprawniona do reprezentacji Spółki (pełnomocnictwo w załączeniu), niniejszym na podstawie przepisów art. 179 ust. 1 w związku z art. 180 ust. 1, 3-4 oraz art. 182 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (zwaną skrótowo w dalszej części odwołania: „p.z.p.”), wnoszę odwołanie od następujących postanowień Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (SIWZ) sporządzonej przez Zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na na wdrożenie na obszarze województwa pomorskiego, wspólnego dla organizatorów i przewoźników, systemu poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim oraz systemu jednolitej informacji pasażerskiej:



1. **punkt 4 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Systemy źródłowe i docelowe:** „Potencjalnymi źródłami danych są (Systemy rozpoznane na podstawie dostępnych na dzień powstania niniejszego dokumentu danych):
 - Analizator danych PIXEL dla MZK Starogard
 - Bilet MSOL
 - BUSMAN 100
 - BUSMAN 120
 - ELGEBRA
 - Ereporter
 - Ergeria
 - eSKM – Bilet
 - eSKM – ER SKM
 - Infospread Polska Sp.z o. o.
 - ISOKE
 - KPD – Krajowy Punkt Dostępowy
 - KR D - Krajowy rejestr dłużników
 - Kurs90
 - MITRON
 - ZSDIP
 - Mumicom Premium R&G
 - Optima
 - Pakiet Pixel 3
 - Pliki płaskie
 - PPBilety
 - System roweru publicznego
 - Rozkład 7xp
 - System GOT
 - SYSTEMEG
 - Standardowy mechanizm integracji w zakresie identyfikacji i weryfikacji uprawnień w systemach zewnętrznych wraz z kompletną dokumentacją
 - TRISTAR
 - SAE w ramach Systemu Zarządzania Transportem Zbiorowym (element Systemu Tristar)
 - WinAD
 - Winado Systemami docelowymi są:
 - PZUM
 - Szyna Danych
 - Hurtownia Danych”
2. **punkt 5.1.1 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Systemy źródłowe dla migracji:** „Dane mogą być pozyskane z systemów opisanych w punkcie 4 Systemy źródłowe i docelowe (Systemy rozpoznane na podstawie dostępnych na dzień powstania niniejszego dokumentu danych): [...]”
3. **punkt 5.1.2 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Dane podlegające migracji:** „Zmigrowane zostaną co najmniej dane wg listy obiektów z punktu 5.1.4 Obiekty podlegające migracji z perspektywy organizatora i 5.1.5 Obiekty podlegające migracji z perspektywy pasażera. Wybrane (wskazane w Planie Migracji, po uzgodnieniu z zamawiającym) z migrowanych obiekty, będą musiały być oznaczone tzw. Timestamp'em określających czas ich ostatniego zmigrowania / powstania / edycji dowolnego atrybutu dla danego obiektu. Wybrane (wskazane w Planie Migracji, po uzgodnieniu z zamawiającym) obiekty zostaną zmigrowane w sposób pozwalający na jednoznaczne określenie ich pochodzenia. Przykładowa nomenklatura GDN.BUSMAN.TPRZYSTANKI.1333 (system źródłowy.klasa/tabela.ID z systemu źródłowego). Standaryzacja oznaczeń obiektów pozwalająca na odróżnienie obiektów w zależności od interesariusza (celem jest identyfikowalność obiektów przy migracji z wielu systemów do jednego).”
4. **punkt 5.1.3 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Dane wyłączone z migracji:** „W ramach danych podlegających migracji wyłączone zostaną wybrane dane historyczne według zapisu w kolejnych podpunktach punktu 14.1 Wybór scenariusza migracji „Z bilansem otwarcia”.”
5. **punkt 5.1.4 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Obiekty podlegające migracji z perspektywy organizatora:**
 - organizator transportu,
 - operator transportu,
 - przystanki,
 - pojazdy,
 - linie

komunikacyjne, • rozkłady jazdy, • taryfy, • przeszłe przejazdy, • inne obiekty niezbędne do organizacji, zarządzania, realizacji etc. usług transportowych.”

6. **punkt 5.1.5 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Obiekty podlegające migracji z perspektywy pasażera:** *„• dostępne usługi, • przystanki – dane podlegające migracji (PKP), • przystanki – dane podlegające migracji (inne niż PKP), • inne obiekty niezbędne do zaplanowania, korzystania, rozliczania etc. usług transportowych.”*
7. **punkt 3.1 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia - Wyciąg z koncepcji realizacji systemu Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności, Zakres wdrożenia projektu PZUM po stronie Wykonawcy, Budowa systemu informatycznego PZUM oraz jego wdrożenie w zakresie:** *„3. Zakres wdrożenia projektu PZUM po stronie Wykonawcy. Zakres wdrożenia projektu PZUM po stronie Wykonawcy obejmuje: 3.1. Budowa systemu informatycznego PZUM oraz jego wdrożenie: Zakres prac po stronie Wykonawcy obejmuje budowę systemu centralnego z obsługą kont pasażera w różnych kanałach sprzedaży, uwzględniając: 1. Pozyskanie danych o taryfach, klientach, rozkładach jazdy, drogach komunikacyjnych i przystankach w zakresie komunikacji lokalnej oraz przystankach i stacjach kolejowych, a także danych mapowych i innych danych niezbędnych do działania systemu PZUM, 2. Migrację danych do systemu PZUM, 3. Przygotowanie funkcjonalności centralnej systemu PZUM, 4. Przygotowanie funkcjonalności Podróż mobilna, 5. Przygotowanie funkcjonalności Podróż z kartą - dla następujących nośników NFC, QR, EMV, 6. Integrację systemu PZUM z wybranymi systemami informatycznymi organizatorów, przewoźników. Szczegółowy opis systemu PZUM przedstawiono w rozdziale 3.8, 4.5.”*
8. **punkt 4.9.1.4.2 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia - Wyciąg z koncepcji realizacji systemu Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności, Zakres integracji:** *„Zamawiający zidentyfikował następujące systemy, z którymi będzie integrował się system PZUM w zakresie stałych interfejsów lub jednorazowych służących do zasilenia danymi systemu PZUM: [...].Dodatkowo do załączonego wyżej rysunku wystąpić (w celach migracyjnych) mogą pliki płaskie PDF, DOC, DOXC, XLS, XLSX, CSV, TXT i inne zawierające wyeksportowane dane oraz pochodzące z ustaw, uchwał i innych aktów prawnych, wewnętrznych raportów, regulacji etc. zawierających między innymi informacje o pojazdach, przystankach komunikacyjnych, liniach komunikacyjnych, rozkładach jazdy, taryfach, oraz, mogące obejmować swoich zakresie informacje o wszystkich i każdym z osobna lokalizacji przedstawionych na rysunku.”*
9. **punkt 4.9.1.4.3 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia - Wyciąg z koncepcji realizacji systemu Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności, Biznesowy zakres integracji – scenariusz integracji z punktu widzenia pasażera:**

„Funkcjonalność integracji dostarczona przez Wykonawcę musi pozwolić na realizację scenariusza przedstawionego z perspektywy pasażera i organizatora transportu wymienionych w rozdziale 3.8.1 i 3.8.2. Wykonawca wdroży integrację z innymi systemami w zakresie statycznych interfejsów dla co najmniej następujących Systemów: • eSKM-Bilet • eSKM-ER SKM • Busman 240 (Gdańsk) i 120 (Gdynia, Słupsk) • SAE (Gdynia i Gdańsk) • Azure - Szyna Danych w zakresie obsługi dwukierunkowej integracji danych w standardzie IFOPT, NeTEx, SIRI oraz TAP TSI (dla kolei). W dużej części danych PZUM będzie „dawcą” informacji, przede wszystkim w zakresie danych dynamicznych. Jeżeli chodzi o dane statyczne GTFS/NeTEx powstałe w ramach projektu Interconnect, będą one udostępnione Wykonawcy PZUM. Okres zakończenia realizacji projektu Interconnect (w tym wdrożenia narzędzi integracji) to 31 maja 2020 roku. Zasób tych danych będzie dostępny dla Wykonawcy PZUM: do integracji na linii „Portal Organizatora-PZUM” - od końca maja 2020 (choć należy mieć na uwadze, że rozwiązania będą wdrażane stopniowo i część informacji prawdopodobnie będzie dostępna wcześniej). • Azure Files Server – na przykład ze względów wydajnościowych dopuszczane jest wsadowe przetwarzanie danych • Standardowy mechanizm do wyświetlania, rezerwowania, anulowania rezerwowania, wypożyczania, zwracania, rozliczania, usług shareingowych takich jak rower miejski, TraffiCar, MiiMove, Panek itp. wraz z kompletną dokumentacją • Kurs90 • System Taryfowy PR • Mitron ZSDIP.”

10. punkt 3.10.2.3.2 – 3.10.2.3.4 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia - Urządzenia typu A.1 i A.2 w zakresie lokalizacji, w zakresie zainstalowania/posadowienia, w zakresie zasilania: „Zamawiający jest odpowiedzialny za określenie lokalizacji walidatorów wg niżej wymienionych wytycznych: • sytuowanie w sąsiedztwie głównych ciągów pasażerów na peronach i/lub na dojeźdżach do nich, z zachowaniem odpowiedniej odległości od osi tych ciągów (brak kolizji z potokami pasażerów), • bezpieczny, bezkolizyjny i wygodny dostęp pasażera do urządzenia, • dogodna, o odpowiedniej wielkości, powierzchnia operacyjna umożliwiająca obsługę pasażerów i bezkolizyjna przestrzeń dla potencjalnie towarzyszących im osób oraz dla ich ewentualnych bagaży wielkogabarytowych, • brak kolizji z innymi elementami zagospodarowania i wyposażenia peronów, • optymalna widoczność urządzenia dla pasażerów, w tym szczególnie dla pasażerów wchodzących na peron oraz wysiadających z pociągu, • pożądana lokalizacja pod zadaszeniem peronowym. Zamawiający jest odpowiedzialny za określenie opcji posadowienia / zainstalowania, tj. urządzenie wiszące lub stojące oraz za zaprojektowanie, uzgodnienie i wykonanie podłoża nośnego pod to urządzenie stanowiące kompletną całość (elementy zewnętrzne, wewnętrzne, ewentualna konstrukcja wsporna), wg niżej wymienionych wytycznych: • dla urządzeń instalowanych na stałe: łatwy, skuteczny i trwały (uniemożliwiający przewrót i przesunięcie urządzenia) umożliwiający Wykonawcy montaż do podłoża (uwaga: zakłada się, że posadowienie urządzeń walidujących nie będzie związane trwale z gruntem – w świetle przepisów ustawy Prawo budowlane), • dla urządzeń

instalowanych sezonowo: jw. oraz przystosowanie do łatwego, sezonowego montażu i demontażu urządzenia. • sposób posadowienia/montażu musi uniemożliwiać ich demontaż przez osoby trzecie, • należy założyć, że dla każdego przystanku/stacji kolejowej, lokalizacja szczegółowa (tj. na peronie lub w innym miejscu stacji/przystanku), a także miejsce montażu (tj. na nawierzchni peronowej, na ścianie, na słupie itp.) będzie wymagała różnego sposobu posadowienia/montażu, w związku z powyższym należy przewidzieć uniwersalny sposób posadowienia/montażu urządzeń walidujących. Zamawiający jest odpowiedzialny za zaprojektowanie, uzgodnienie i wykonanie linii zasilającej do konstrukcji wsporczej, natomiast Wykonawca zamontuje i podłączy to urządzenie do ww. zasilania. Może wystąpić konieczność doprowadzenia tego zasilania wynikająca z wysokości walidatora. Po stronie Zamawiający zabezpieczy kabel przed warunkami atmosferycznymi, natomiast Wykonawca przed przystąpieniem do montażu walidatora będzie musiał to zabezpieczenie zdjąć. • z istniejącej sieci lub instalacji elektroenergetycznej lub z autonomicznego urządzenia prądotwórczego wykorzystującego energię odnawialną (promieniowanie słoneczne, ewentualnie dodatkowo siłę wiatru), wyposażonego w panele fotowoltaiczne i/lub wiatraki, • zabrania się wykorzystania zasilania bateryjnego w celu innym niż zasilanie awaryjne (Zamawiający może dopuścić zasilanie bateryjne w wyjątkowych przypadkach, za pisemną zgodą), • urządzenie musi być zgodne z zasadniczymi wymaganiami dyrektywy EMC 2014/30/UE, • należy założyć, że za zużycie energii elektrycznej urządzenia walidującego będzie rozliczane ryczałtowo, • w konstrukcji urządzeń walidujących lub w konstrukcji wsporczej zostanie zaprojektowane i pozostawione miejsce na zamontowanie zasilania awaryjnego w postaci akumulatora lub zasilacza UPS podtrzymującego pracę walidatora przez co najmniej 15 minut, Wykonawca wskaże przynajmniej 3 modele różnych producentów pasujące do zaprojektowanego rozwiązania.”

11. **§ 8 ust. 12 Załącznika Nr 3 do SIWZ – Umowa:** „Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania własnym staraniem i na własny koszt wszystkich wymaganych danych wyjściowych, map, warunków technicznych opinii, pozwoleń i decyzji umożliwiających wykonanie przedmiotu Umowy. Zamawiający dokona uzgodnień z właścicielami i użytkownikami infrastruktury, systemów istniejących oraz projektowanych elementów Systemu.”
12. **§ 8 ust. 25 Załącznika Nr 3 do SIWZ – Umowa:** „Zamawiający wskaże źródła danych i pozyska wszystkie niezbędne zgody jednostek będących właścicielami systemów źródłowych na dostęp do danych znajdujących się w tych systemach, wymaganych do zrealizowania zadania. Zamawiający udostępni ekstrakt danych i prześle dokumentację.”
13. **§ 8 ust. 26 Załącznika Nr 3 do SIWZ – Umowa:** „Zamawiający oświadcza, że na podstawie umów ze Spółką, Gmina Miasta Gdańska i Gmina Miasta Gdyni, są zobowiązane do udostępnienia eksploatowanej w ramach umów operatorstwa,

infrastruktury i pojazdów w celu dokonania montażu elementów Systemu oraz do zobowiązania operatorów PTZ świadczących usługi na terenie Gminy (niezależnie od struktury własności tych operatorów), w ramach zawartych lub zawieranych umów o świadczenie usług publicznych, do udostępnienia eksploatowanych pojazdów. Zamawiający w porozumieniu z Gminą Miasta Gdańska i Gminą Miasta Gdyni wskaże udostępnione pojazdy i elementy infrastruktury. Wszelkie ewentualne ustalenia z producentami pojazdów w zakresie sposobu montażu urządzeń, podłączenia instalacji oraz konfiguracji oprogramowania w pojazdach są obowiązkiem Wykonawcy, który jest zobowiązany do wykonania powyższych czynności w sposób zapewniający zachowanie wszelkich dotychczasowych funkcjonalności pojazdów oraz zapewniający bezpieczną eksploatację pojazdów. W szczególności nowo montowane przez Wykonawcę urządzenia lub instalowane oprogramowanie nie może zakłócać pracy dotychczasowych urządzeń oraz oprogramowania funkcjonujących w pojazdach.”

- 14. § 17 ust. 1 Załącznika Nr 3 do SIWZ – Umowa:** „Strony zastrzegają, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez Wykonawcę nastąpi przez zapłatę kar umownych (art. 483 kodeksu cywilnego).”

Powyższymi czynnościami Zamawiającego z zakresu sporządzenia SIWZ Odwołujący zarzuca:

1. naruszenie przepisów art. 29 ust. 1 i 2 p.z.p. w związku z art. 7 ust. 1 p.z.p. w związku z art. 36 ust. 1 pkt 3 p.z.p., poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny i niewyczerpujący, bez uwzględnienia wszystkich wymagań oraz okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty, uniemożliwiający Odwołującemu złożenie oferty i ubieganie się o udzielenie zamówienia, a także w sposób naruszający zasady zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, jak również nakładający na wykonawców obowiązek spełnienia świadczenia, które jest niemożliwe do spełnienia, poprzez:
 - a) pozostawienie Zamawiającemu możliwości rozszerzenia zbioru systemów podlegających integracji o kolejne rozpoznane systemy na etapie realizacji zamówienia, co uniemożliwia wykonawcom określenie zakresu ich zobowiązania oraz należytej wyceny ofert, a także ustalenie wpływu ewentualnego rozszerzenia na terminy wykonania zamówienia,
 - b) brak zagwarantowania wykonawcy dostępu do systemów podlegających integracji oraz danych podlegających migracji w związku z tym, że przeprowadzenie integracji i migracji danych nie jest zależne wyłącznie od właścicieli danych, ale od dostawcy oprogramowania, który nie musi zawrzeć umowy z wykonawcą zamówienia, a nawet może być podmiotem, który weźmie udział w niniejszym postępowaniu, co zachwieje zasadą konkurencyjności,
 - c) brak określenia, po czyjej stronie leży przygotowanie interfejsu udostępniania danych i ponoszenia kosztów z tym związanych, co uniemożliwia wykonawcom

- określenie zakresu ich zobowiązania, a także może prowadzić do braku wyceny przez wykonawców tych kosztów i nieuwzględnienia ich w ofercie,
- d) brak określenia zasad i terminów udostępnienia danych przez Zamawiającego lub dostawcę oprogramowania, co uniemożliwia wykonawcom określenie zakresu ich zobowiązania, a także ustalenie terminów częściowych wykonania zamówienia oraz generuje ryzyko niewykonania lub nieterminowego wykonania zamówienia,
 - e) brak ograniczenia odpowiedzialności wykonawcy z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy z przyczyn leżących po stronie podmiotów innych niż wykonawca, co przerzuca na wykonawcę nadmierną odpowiedzialność kontraktową, prowadząc do naruszenia zasady równowagi stron umowy,
 - f) brak precyzyjnych postanowień dotyczących instalacji walidatorów peronowych typu A1 i A2 na dworcach kolejowych, wobec sprzeczności punktów 3.10.2.3.2-4 Opisu Przedmiotu Zamówienia z § 8 ust. 12 umowy, co uniemożliwia wykonawcom określenie zakresu ich zobowiązania,
 - g) braku uwzględnienia w Opisie Przedmiotu Zamówienia dokumentacji określającej stan taboru, wskazującej właściciela, markę, model, rok produkcji, datę końca gwarancji, nazwę dostawcy/gwaranta pojazdu, co uniemożliwia skalkulowanie kosztów i należyte przygotowanie oferty,
 - h) wskazanie przez Zamawiającego jedynie na umowy zawarte z Gminą Miasta Gdańsk i Gminą Miasta Gdynia, podczas gdy w ramach opcji, projekt przewiduje również montaż urządzeń w pojazdach funkcjonujących na terenie innych gmin, co uniemożliwia wykonawcom określenie zakresu ich zobowiązania,
2. naruszenie przepisów art. 7 pzp w zw. z art. 14 pzp i art. 139 ust. 1 pzp oraz art. 29 ust. 1 pzp w zw. z art. 353¹ k.c. w zw. z art. 36 ust. 1 pkt. 16 pzp, poprzez ukształtowanie warunków umowy żądając spełnienia przez wykonawców świadczenia niemożliwego.

Mając na uwadze powyższe, Odwołujący wnosi o:

1. nakazanie Zamawiającemu równego traktowania wszystkich podmiotów ubiegających się o udzielenie zamówienia w przedmiotowym postępowaniu w sposób umożliwiający zachowanie zasad uczciwej konkurencji,
2. nakazanie Zamawiającemu opisanie przedmiotu zamówienia, w sposób który będzie jednoznaczny i wyczerpujący i nie będzie utrudniał uczciwej konkurencji oraz będzie umożliwiał złożenie oferty, tj. w sposób opisany w uzasadnieniu zarzutów zawartych w niniejszym odwołaniu, w tym w szczególności poprzez:
 - doprecyzowanie obowiązków wykonawcy w zakresie integracji konkretnie określonych systemów oraz migracji ściśle określonych danych, a także doprecyzowanie obowiązków Zamawiającego poprzez przeniesienie na niego uzgodnień z użytkownikami i/lub producentami oprogramowania, wraz

z poniesieniem niezbędnych kosztów, co zagwarantuje wykonawcy bezpłatny dostęp do systemów i danych oraz interfejsu wymiany danych wraz z niezbędną dokumentacją integracyjną w terminie umożliwiającym realizację przedmiotu umowy zgodnie z harmonogramem określonym w Załączniku Nr 2 do Umowy, względnie poprzez

- wykreślenie z zakresu zamówienia integracji i migracji danych z systemów należących do podmiotów trzecich i przeprowadzenie odrębnego postępowania w sprawie udzielenia zamówienia publicznego na stworzenie pośredniego modułu integracyjnego, w którym wykonawca odpowiedzialny będzie za integrację i migrację danych z systemów należących do podmiotów trzecich i za udostępnienie ich wykonawcy niniejszego zamówienia w zunifikowany i zdefiniowany przez Zamawiającego sposób wraz z dokumentacją integracyjną,
- wykreślenie § 8 ust. 12 umowy, względnie poprzez jego zmodyfikowanie w sposób zgodny z punktami 3.10.2.3.2-4 Opisu Przedmiotu Zamówienia,
- udostępnienie wykonawcy niezbędnej dokumentacji na temat stanu floty pojazdów,
- wprowadzenie postanowień umownych, zobowiązujących Zamawiającego lub właścicieli pojazdów do uzyskania niezbędnych zgód od producentów pojazdów oraz poniesienia przez Zamawiającego wszystkich kosztów związanych z uzgadnianiem dokumentacji instalacyjnej walidatorów oraz pełnieniem nadzoru producenta/gwaranta pojazdu nad ich montażem lub ewentualnych kosztów producenta/gwaranta pojazdu, związanych z utrzymaniem gwarancji pojazdów.

Tym samym Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu wprowadzenia zamian w treści SIWZ w następującym zakresie:

1. **punkt 4 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Systemy źródłowe i docelowe – poprzez wykreślenie tego postanowienia lub nadanie mu brzmienia zapewniającego dokładne określenie źródła danych: „Źródłami danych są: • Analizator danych PIXEL dla MZK Starogard • Bilet MSQL • BUSMAN 100 • BUSMAN 120 • ELGEBRA • Ereporter • Ergeria • eSKM – Bilet • eSKM – ER SKM • Infospread Polska Sp.z o. o. • ISOKE • KPD – Krajowy Punkt Dostępowy • KRD - Krajowy rejestr dłużników • Kurs90 • MITRON ZSDIP • Mumatic Premium R&G • Optima • Pakiet Pixel 3 • Pliki płaskie • PPBilety • System roweru publicznego • Rozkład 7xp • System GOT • SYSTEmEG • Standardowy mechanizm integracji w zakresie identyfikacji i weryfikacji uprawnień w systemach zewnętrznych wraz z kompletną dokumentacją • TRISTAR • SAE w ramach Systemu Zarządzania Transportem Zbiorowym (element Systemu Tristar) • WinAD • Winado Systemami docelowymi są: • PZUM • Szyna Danych • Hurtownia Danych”**
2. **punkt 5.1.1 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Systemy źródłowe dla migracji poprzez wykreślenie tego**

- postanowienia lub nadanie mu brzmienia zapewniającego dokładne określenie źródła danych: „Dane mogą być pozyskane z systemów opisanych w punkcie 4 Systemy źródłowe i docelowe: [...]”
3. **punkt 5.1.2 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Dane podlegające migracji poprzez jego wykreślenie lub nadanie mu brzmienia, na mocy którego pozyskanie danych do migracji i integracji systemów spoczywać będzie na Zamawiającym, który w sprecyzowanym czasie nieodpłatnie udostępni je wykonawcy:** „Zmigrowane zostaną conajmniej dane wg listy obiektów z punktu 5.1.4 Obiekty podlegające migracji z perspektywy organizatora i 5.1.5 Obiekty podlegające migracji z perspektywy pasażera. Wybrane (wskazane w Planie Migracji, po uzgodnieniu z zamawiającym) z migrowanych obiekty, będą musiały być oznaczone tzw. Timestamp'em określających czas ich ostatniego zmigrowania / powstania / edycji dowolnego atrybutu dla danego obiektu. Wybrane (wskazane w Planie Migracji, po uzgodnieniu z zamawiającym) obiekty zostaną zmigrowane w sposób pozwalający na jednoznaczne określenie ich pochodzenia. Przykładowa nomenklatura GDN.BUSMAN.TPRZYSTANKI.1333 (system źródłowy.klasa/tabela.ID z systemu źródłowego). Standaryzacja oznaczeń obiektów pozwalająca na odróżnienie obiektów w zależności od interesariusza (celem jest identyfikowalność obiektów przy migracji z wielu systemów do jednego). Zamawiający we własnym zakresie i na własny koszt dokona uzgodnień z użytkownikami lub/i producentami oprogramowania w celu zapewnienia wykonawcy bezpłatnego dostępu do systemów i danych podlegających integracji i migracji oraz do interfejsu wymiany danych w raz z niezbędną dokumentacją integracyjną w terminie 14 dni od daty podpisania umowy w sprawie wykonania zamówienia publicznego.”
4. **punkt 5.1.3 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Dane wyłączone z migracji poprzez jego wykreślenie lub nadanie mu brzmienia zapewniającego dokładne określenie wyłączonych danych:** „W ramach danych podlegających migracji wyłączone zostaną dane historyczne według zapisu w kolejnych podpunktach punktu 14.1 Wybór scenariusza migracji „Z bilansem otwarcia”.”
5. **punkt 5.1.4 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Obiekty podlegające migracji z perspektywy organizatora poprzez jego wykreślenie lub nadanie mu brzmienia, na mocy którego pozyskanie danych do migracji i integracji systemów spoczywać będzie na Zamawiającym, który w sprecyzowanym czasie nieodpłatnie udostępni je wykonawcy:** „• organizator transportu, • operator transportu, • przystanki, • pojazdy, • linie komunikacyjne, • rozkłady jazdy, • taryfy, • przeszłe przejazdy. Zamawiający we własnym zakresie i na własny koszt dokona uzgodnień z użytkownikami lub/i producentami oprogramowania w celu zapewnienia wykonawcy

bezpłatnego dostępu do systemów i danych podlegających integracji i migracji oraz do interfejsu wymiany danych w raz z niezbędną dokumentacją integracyjną w terminie 14 dni od daty podpisania umowy w sprawie wykonania zamówienia publicznego.”

6. **punkt 5.1.5 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do Koncepcji Migracji, Obiekty podlegające migracji z perspektywy pasażera poprzez jego wykreślenie lub nadanie mu brzmienia, na mocy którego pozyskanie danych do migracji i integracji systemów spoczywać będzie na Zamawiającym, który w sprecyzowanym czasie nieodpłatnie udostępni je wykonawcy:** „• *dostępne usługi, • przystanki – dane podlegające migracji (PKP), • przystanki – dane podlegające migracji (inne niż PKP). Zamawiający we własnym zakresie i na własny koszt dokona uzgodnień z użytkownikami lub/i producentami oprogramowania w celu zapewnienia wykonawcy bezpłatnego dostępu do systemów i danych podlegających integracji i migracji oraz do interfejsu wymiany danych w raz z niezbędną dokumentacją integracyjną w terminie 14 dni od daty podpisania umowy w sprawie wykonania zamówienia publicznego.”*

7. **punkt 3.1 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia - Wyciąg z koncepcji realizacji systemu Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności, Zakres wdrożenia projektu PZUM po stronie Wykonawcy, Budowa systemu informatycznego PZUM oraz jego wdrożenie poprzez jego wykreślenie lub nadanie mu brzmienia, na mocy którego pozyskanie danych do migracji i integracji systemów spoczywać będzie na Zamawiającym, który w sprecyzowanym czasie nieodpłatnie udostępni je wykonawcy:** „3. *Zakres wdrożenia projektu PZUM po stronie Wykonawcy. Zakres wdrożenia projektu PZUM po stronie Wykonawcy obejmuje: 3.1. Budowa systemu informatycznego PZUM oraz jego wdrożenie: Zakres prac po stronie Wykonawcy obejmuje budowę systemu centralnego z obsługą kont pasażera w różnych kanałach sprzedaży, uwzględniając: 1. Migrację danych do systemu PZUM, 2. Przygotowanie funkcjonalności centralnej systemu PZUM, 3. Przygotowanie funkcjonalności Podróż mobilna, 4. Przygotowanie funkcjonalności Podróż z kartą - dla następujących nośników NFC, QR, EMV, 5. Integrację systemu PZUM z wybranymi systemami informatycznymi organizatorów, przewoźników. Szczegółowy opis systemu PZUM przedstawiono w rozdziale 3.8, 4.5. Zamawiający we własnym zakresie i na własny koszt dokona uzgodnień z użytkownikami lub/i producentami oprogramowania w celu zapewnienia wykonawcy bezpłatnego dostępu do systemów i danych podlegających integracji i migracji oraz do interfejsu wymiany danych w raz z niezbędną dokumentacją integracyjną w terminie 14 dni od daty podpisania umowy w sprawie wykonania zamówienia publicznego.”*

8. **punkt 4.9.1.4.2 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia - Wyciąg z koncepcji realizacji systemu Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności,**

Zakres integracji poprzez jego wykreślenie lub nadanie mu brzmienia, na mocy którego pozyskanie danych do migracji i integracji systemów spoczywać będzie na Zamawiającym, który w sprecyzowanym czasie nieodpłatnie udostępni je wykonawcy: „Zamawiający zidentyfikował następujące systemy, z którymi będzie integrował się system PZUM w zakresie statycznych interfejsów lub jednorazowych służących do zasilenia danymi systemu PZUM: [...]. Dodatkowo do załączonego wyżej rysunku wystąpić (w celach migracyjnych) mogą pliki płaskie PDF, DOC, DOXC, XLS, XLSX, CSV, TXT i inne zawierające wyeksportowane dane oraz pochodzące z ustaw, uchwał i innych aktów prawnych, wewnętrznych raportów, regulacji etc. zawierających między innymi informacje o pojazdach, przystankach komunikacyjnych, liniach komunikacyjnych, rozkładach jazdy, taryfach, oraz, mogące obejmować swoich zakresie informacje o wszystkich i każdym z osobna lokalizacji przedstawionych na rysunku. Zamawiający we własnym zakresie i na własny koszt dokona uzgodnień z użytkownikami lub/i producentami oprogramowania w celu zapewnienia wykonawcy bezpłatnego dostępu do systemów i danych podlegających integracji i migracji oraz do interfejsu wymiany danych w raz z niezbędną dokumentacją integracyjną w terminie 14 dni od daty podpisania umowy w sprawie wykonania zamówienia publicznego.”

9. **punkt 4.9.1.4.3 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia - Wyciąg z koncepcji realizacji systemu Platformy Zintegrowanych Usług Mobilności, Biznesowy zakres integracji – scenariusz integracji z punktu widzenia pasażera poprzez jego wykreślenie lub nadanie mu brzmienia, na mocy którego pozyskanie danych do migracji i integracji systemów spoczywać będzie na Zamawiającym, który w sprecyzowanym czasie nieodpłatnie udostępni je wykonawcy: „Funkcjonalność integracji dostarczona przez Wykonawcę musi pozwolić na realizację scenariusza przedstawionego z perspektywy pasażera i organizatora transportu wymienionych w rozdziale 3.8.1 i 3.8.2. Wykonawca wdroży integrację z innymi systemami w zakresie statycznych interfejsów dla następujących Systemów: • eSKM-Bilet • eSKM-ER SKM • Busman 240 (Gdańsk) i 120 (Gdynia, Słupsk) • SAE (Gdynia i Gdańsk) • Azure - Szyna Danych w zakresie obsługi dwukierunkowej integracji danych w standardzie IFOPT, NeTeX, SIRI oraz TAP TSI (dla kolei). W dużej części danych PZUM będzie „dawcą” informacji, przede wszystkim w zakresie danych dynamicznych. Jeżeli chodzi o dane statyczne GTFS/NeTeX powstałe w ramach projektu Interconnect, będą one udostępnione Wykonawcy PZUM. Okres zakończenia realizacji projektu Interconnect (w tym wdrożenia narzędzi integracji) to 31 maja 2020 roku. Zasób tych danych będzie dostępny dla Wykonawcy PZUM: do integracji na linii „Portal Organizatora-PZUM” - od końca maja 2020 (choć należy mieć na uwadze, że rozwiązania będą wdrażane stopniowo i część informacji prawdopodobnie będzie dostępna wcześniej). • Azure Files Server – na przykład ze względów wydajnościowych dopuszczane jest wsadowe przetwarzanie danych • Standardowy mechanizm do wyświetlania, rezerwowania, anulowania rezerwowania, wypożyczania, zwracania, rozliczania, usług**

shareingowych takich jak rower miejski, TraffiCar, MiiMove, Panek itp. wraz z kompletną dokumentacją • Kurs90 • System Taryfowy PR • Mitron ZSDIP. Zamawiający we własnym zakresie i na własny koszt dokona uzgodnień z użytkownikami lub/i producentami oprogramowania w celu zapewnienia wykonawcy bezpłatnego dostępu do systemów i danych podlegających integracji i migracji oraz do interfejsu wymiany danych w raz z niezbędną dokumentacją integracyjną w terminie 14 dni od daty podpisania umowy w sprawie wykonania zamówienia publicznego.”

10. punkt 3.10.2.3.2 – 3.10.2.3.4 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia - Urządzenia typu A.1 i A.2 w zakresie lokalizacji, w zakresie zainstalowania/posadowienia, w zakresie zasilania poprzez nadanie mu brzmienia wprost wyłączającego przerzucenie wymienionych w tych punktach obowiązków na wykonawcę i usuwającego kolizję treści z § 8 ust. 12 umowy: „Zamawiający jest odpowiedzialny za określenie lokalizacji walidatorów wg niżej wymienionych wytycznych: • sytuowanie w sąsiedztwie głównych ciągów pasażerów na peronach i/lub na dojściach do nich, z zachowaniem odpowiedniej odległości od osi tych ciągów (brak kolizji z potokami pasażerów), • bezpieczny, bezkolizyjny i wygodny dostęp pasażera do urządzenia, • dogodna, o odpowiedniej wielkości, powierzchnia operacyjna umożliwiająca obsługę pasażerów i bezkolizyjna przestrzeń dla potencjalnie towarzyszących im osób oraz dla ich ewentualnych bagaży wielkogabarytowych, • brak kolizji z innymi elementami zagospodarowania i wyposażenia peronów, • optymalna widoczność urządzenia dla pasażerów, w tym szczególnie dla pasażerów wchodzących na peron oraz wysiadających z pociągu, • pożądana lokalizacja pod zadaszeniem peronowym. Zamawiający jest odpowiedzialny za określenie opcji posadowienia / zainstalowania, tj. urządzenie wiszące lub stojące oraz za zaprojektowanie, uzgodnienie i wykonanie podłoża nośnego pod to urządzenie stanowiące kompletną całość (elementy zewnętrzne, wewnętrzne, ewentualna konstrukcja wsporna), wg niżej wymienionych wytycznych: • dla urządzeń instalowanych na stałe: łatwy, skuteczny i trwały (uniemożliwiający przewrócenie i przesunięcie urządzenia) umożliwiający Wykonawcy montaż do podłoża (uwaga: zakłada się, że posadowienie urządzeń walidujących nie będzie związane trwale z gruntem – w świetle przepisów ustawy Prawo budowlane), • dla urządzeń instalowanych sezonowo: jw. oraz przystosowanie do łatwego, sezonowego montażu i demontażu urządzenia. • sposób posadowienia/montażu musi uniemożliwiać ich demontaż przez osoby trzecie, • należy założyć, że dla każdego przystanku/stacji kolejowej, lokalizacja szczegółowa (tj. na peronie lub w innym miejscu stacji/przystanku), a także miejsce montażu (tj. na nawierzchni peronowej, na ścianie, na słupie itp.) będzie wymagała różnego sposobu posadowienia/montażu, w związku z powyższym należy przewidzieć uniwersalny sposób posadowienia/montażu urządzeń walidujących. Zamawiający jest odpowiedzialny za zaprojektowanie, uzgodnienie i wykonanie linii zasilającej do konstrukcji wsporczej, natomiast Wykonawca zamontuje i podłączy to urządzenie do ww. zasilania. Może wystąpić konieczność doprowadzenia

tego zasilania wynikająca z wysokości walidatora. Po stronie Zamawiający zabezpieczy kabel przed warunkami atmosferycznymi, natomiast Wykonawca przed przystąpieniem do montażu walidatora będzie musiał to zabezpieczenie zdjąć. • z istniejącej sieci lub instalacji elektroenergetycznej lub z autonomicznego urządzenia prądotwórczego wykorzystującego energię odnawialną (promieniowanie słoneczne, ewentualnie dodatkowo siłę wiatru), wyposażonego w panele fotowoltaiczne i/lub wiatraki, • zabrania się wykorzystania zasilania baterijnego w celu innym niż zasilanie awaryjne (Zamawiający może dopuścić zasilanie bateryjne w wyjątkowych przypadkach, za pisemną zgodą), • urządzenie musi być zgodne z zasadniczymi wymaganiami dyrektywy EMC 2014/30/UE, • należy założyć, że za zużycie energii elektrycznej urządzenia walidującego będzie rozliczane ryczałtowo, • w konstrukcji urządzeń walidujących lub w konstrukcji wsporczej zostanie zaprojektowane i pozostawione miejsce na zamontowanie zasilania awaryjnego w postaci akumulatora lub zasilacza UPS podtrzymującego pracę walidatora przez co najmniej 15 minut, Wykonawca wskaże przynajmniej 3 modele różnych producentów pasujące do zaprojektowanego rozwiązania. W powyższym zakresie wyłącza się obowiązki Wykonawcy przewidziane w § 8 ust. 12 Załącznika Nr 3 do SIWZ - Umowa.”

11. **§ 8 ust. 12 Załącznika Nr 3 do SIWZ – Umowa poprzez jego wykreślenie lub nadanie mu brzmienia usuwającego sprzeczność z punktem 3.10.2.3.2 – 3.10.2.3.4 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia:** „Z zastrzeżeniem punktu 3.10.2.3.2 – 3.10.2.3.4 Załącznika Nr 4 do SIWZ – Opis Przedmiotu Zamówienia Wykonawca zobowiązany jest do uzyskania własnym staraniem i na własny koszt wszystkich wymaganych danych wyjściowych, map, warunków technicznych opinii, pozwoleń i decyzji umożliwiających wykonanie przedmiotu Umowy. Zamawiający dokona uzgodnień z właścicielami i użytkownikami infrastruktury, systemów istniejących oraz projektowanych elementów Systemu. Zamawiający we własnym zakresie i na własny koszt dokona uzgodnień z użytkownikami lub/i producentami oprogramowania w celu zapewnienia wykonawcy bezpłatnego dostępu do systemów i danych podlegających integracji i migracji oraz do interfejsu wymiany danych w raz z niezbędną dokumentacją integracyjną w terminie 14 dni od daty podpisania umowy w sprawie wykonania zamówienia publicznego ”
12. **§ 8 ust. 25 Załącznika Nr 3 do SIWZ – Umowa poprzez nadanie mu brzmienia określającego termin na przekazanie przez Zamawiającego dokumentacji:** „Zamawiający na własny koszt wskaże źródła danych i pozyska wszystkie niezbędne zgody oraz interfejsy dostępu do danych od jednostek będących właścicielami systemów źródłowych na dostęp do danych znajdujących się w tych systemach, wymaganych do zrealizowania zadania. Zamawiający udostępni ekstrakt danych i przekaże dokumentację w terminie 14 dni od daty podpisania umowy w sprawie wykonania zamówienia publicznego.”

13. **§ 8 ust. 26 Załącznika Nr 3 do SIWZ – Umowa poprzez nadanie mu brzmienia zapewniającego zastosowanie przedmiotowego postanowienia umownego do relacji z innymi gminami, które mogą brać udział w projekcie oraz w celu określenia obowiązków Zamawiającego związanych z udostępnieniem pojazdów:** „Zamawiający oświadcza, że na podstawie umów ze Spółką, Gmina Miasta Gdańska i Gmina Miasta Gdyni, są zobowiązane do udostępnienia eksploatowanej w ramach umów operatorstwa, infrastruktury i pojazdów w celu dokonania montażu elementów Systemu oraz do zobowiązania operatorów PTZ świadczących usługi na terenie Gminy (niezależnie od struktury własności tych operatorów), w ramach zawartych lub zawieranych umów o świadczenie usług publicznych, do udostępnienia eksploatowanych pojazdów. Zamawiający w porozumieniu z Gminą Miasta Gdańska i Gminą Miasta Gdyni wskaże udostępnione pojazdy i elementy infrastruktury oraz uzyska niezbędne zgody do przeprowadzenia montażu urządzeń w pojazdach. Wszelkie ewentualne ustalenia z producentami pojazdów w zakresie sposobu montażu urządzeń, podłączenia instalacji oraz konfiguracji oprogramowania w pojazdach będą prowadzone przez Wykonawcę za pośrednictwem Zamawiającego, który jest zobowiązany do wykonania powyższych czynności w sposób zapewniający zachowanie wszelkich dotychczasowych funkcjonalności pojazdów oraz zapewniający bezpieczną eksploatację pojazdów. W szczególności nowo montowane przez Wykonawcę urządzenia lub instalowane oprogramowanie nie może zakłócać pracy dotychczasowych urządzeń oraz oprogramowania funkcjonujących w pojazdach. Zamawiający zobowiązany jest do pozyskania niezbędnych zgód od użytkownika pojazdów lub ich producentów/gwarantów do przeprowadzenia montażu urządzeń na podstawie przeprowadzonych uzgodnień z Wykonawcą. Zamawiający zobowiązany jest również do pokrywania wszelkich kosztów, jakie mogą pojawiać się ze strony użytkowników lub producentów/gwarantów pojazdów z tytułu: uzgodnienia dokumentacji instalacyjnej, wydania dokumentacji technicznej pojazdu, udostępnienia pojazdu do montażu urządzeń, asysty technicznej użytkownika lub producenta/gwaranta pojazdu, utrzymania gwarancji pojazdu w związku z prowadzonym montażem urządzeń. Powyższe obowiązki spoczywają na Zamawiającym również w przypadku zawarcia umów z innymi gminami niż wymienione w zdaniu pierwszym niniejszego ustępu.”
14. **§ 17 ust. 1 Załącznika Nr 3 do SIWZ – Umowa poprzez nadanie mu brzmienia umożliwiającego przypisanie wykonawcy odpowiedzialności jedynie za działania i zaniechania, na które ma wymierny wpływ:** „Strony zastrzegają, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania przez Wykonawcę nastąpi przez zapłatę kar umownych (art. 483 kodeksu cywilnego). Wykonawca nie jest zobowiązany do zapłaty kar umownych lub odszkodowań w przypadku, gdy niewykonanie lub nienależyte wykonanie Umowy nastąpiło z przyczyn od niego niezależnych, w szczególności z powodu działania lub zaniechania po stronie Zamawiającego lub innych podmiotów.”

UZASADNIENIE

I.

Warunki formalne i uzasadnienie interesu prawnego Odwołującego.

Ogłoszenie o zamówieniu, którego dotyczy niniejsze odwołanie zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 24 grudnia 2019 r. pod numerem 2019/S 248-612852, a wartość zamówienia przekracza próg, od którego uzależniony jest obowiązek przekazywania treści ogłoszenia Urzędowi Publikacji Unii Europejskiej.

Specyfikacja Istotnych Warunków zamówienia, której dotyczy niniejsze odwołanie, została umieszczona na stronie internetowej Zamawiającego w dniu 24 grudnia 2019 r.

Zgodnie z przepisem art. 182 ust. 2 pkt 1 p.z.p. odwołanie wobec treści SIWZ wnosi się w terminie 10 dni od dnia publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub zamieszczenia SIWZ na stronie internetowej, co oznacza, iż termin do wniesienia przedmiotowego odwołania został zachowany.

Odwołującemu, jako wykonawcy ubiegającemu się o udzielenie zamówienia, przysługuje prawo do wniesienia odwołania zgodnie z dyspozycją przepisu art. 179 ust. 1 p.z.p. Interes Odwołującego wyraża się tym, że w razie braku wprowadzenia wnioskowanych zmian, a co za tym idzie utrzymania zapisów, które w ocenie Odwołującego są sprzeczne z przepisami p.z.p., Odwołujący może zostać pozbawiony możliwości złożenia prawidłowej, niepodlegającej odrzuceniu oferty, a co za tym idzie - możliwości uzyskania zamówienia publicznego, jak również zawarcia niepodlegającej unieważnieniu umowy w przedmiocie zamówienia publicznego na warunkach, które umożliwiają jej wykonanie. W związku z powyższym skonstatować należy, iż interes prawny Odwołującego we wniesieniu odwołania jest bezsprzeczny.

Dodania wymaga, że wniesienie odwołania jest celowe z uwagi na to, że pierwsze postępowanie przetargowe dotyczące przedmiotowego projektu (znak: ZP/PO/04/18) zostało unieważnione 16 grudnia 2019 r. z uwagi na brak złożenia ofert. Powodem niezłożenia ofert były postanowienia SIWZ - nieprecyzyjne, niejednoznaczne i przerzucające nadmierną, bliżej nieokreśloną odpowiedzialność na wykonawcę. Przy czym postanowienia te, choć były kwestionowane przez potencjalnych wykonawców zarówno w czasie zebrania z wykonawcami w dniu 25 października 2019, jak i w piśmie Odwołującego z dnia 10 grudnia 2019 r., nadal znajdują się w SIWZ. Wobec powyższego Odwołujący może zabezpieczyć zarówno swój interes, jak i interes innych potencjalnych wykonawców, jedynie poprzez wniesienie przedmiotowego odwołania.

Dowód: pismo Odwołującego z dnia 10 grudnia 2019 r.

Podkreślenia wymaga, że Zamawiający w SIWZ przewidział warunki, wymuszające na wykonawcy pozyskanie ofert handlowych i uzgodnień od konkretnych podmiotów trzecich,

które nie są i nie będą stroną umowy zawartej w wyniku niniejszego postępowania, niemniej jednak ich udział jest konieczny w celu wykonania zamówienia. Do podmiotów tych można zaliczyć: gminnych organizatorów transportu zbiorowego, komunalnych przewoźników transportu zbiorowego, prywatnych przewoźników transportu zbiorowego, właścicieli pojazdów transportu zbiorowego, producentów/gwarantów pojazdów transportu zbiorowego, organizatorów transportu kolejowego, przewoźników transportu kolejowego, producentów użytkowanego oprogramowania, serwisantów użytkowanego oprogramowania, dostawców innych usług transportowych. Łącznie jest to ponad kilkadziesiąt podmiotów, które nie będą stroną umowy o wykonanie zamówienia publicznego i nie posiadając żadnych innych zobowiązań względem Zamawiającego lub Wykonawcy, mają bezpośredni i znaczący wpływ zarówno na kształt i wartość oferty wykonawcy, jak i późniejsza terminową realizację projektu.

Przerzucenie na wykonawcę obowiązku dokonywania uzgodnień, integracji systemów i migracji danych z wyżej wymienionymi podmiotami pod znakiem zapytania stawia zarówno możliwość wykonania zamówienia w określonym przez Zamawiającego terminie, jak i możliwość prawidłowej wyceny oferty, co nie powinno mieć miejsca w sferze zamówień publicznych, która służy doprowadzeniu do terminowego i pewnego wykonania danego zadania, bez szkody zarówno dla Zamawiającego, jak i wykonawcy.

II.

Zarzuty Odwołującego

1.

Zgodnie z art. 29 ust. 1 p.z.p. przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty. Naruszenie zasady wyrażonej w tym przepisie prowadzić może równocześnie do naruszenia zasad wymienionych w art. 7 p.z.p., tj. zasady zachowania uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców, zasady przejrzystości oraz proporcjonalności.

Wspomniana powyżej regulacja została poddana gruntownej analizie w orzecznictwie i doktrynie prawa zamówień publicznych, gdzie stwierdzono, iż „Zamawiający ma prawo opisać swoje potrzeby w taki sposób, aby przedmiot zamówienia spełniał jego wymagania i zaspokajał potrzeby, pod warunkiem, że dokonany opis nie narusza konkurencji ani równego traktowania wykonawców.” (wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 17 stycznia 2008 r., sygn. akt KIO/UZP 80/07). Podobnie w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 15 czerwca 2016 r., KIO 969/16: „[...]Warunkiem prawidłowego przeprowadzenia postępowania jest w takim przypadku wyeliminowanie sytuacji, w których dokonuje się opisu przedmiotu zamówienia w sposób uniemożliwiający udział w postępowaniu bez uzasadnienia w obiektywnych potrzebach i interesach zamawiającego oraz sytuacji, w której uprzywilejowanie danych wykonawców osiągnie rozmiary faktycznie przekreślające jakąkolwiek konkurencję.” Zgodnie z ugruntowanym stanowiskiem w doktrynie, na zamawiającym ciąży obowiązek przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji, a więc taki, który nie

będzie eliminować z udziału w postępowaniu określonej grupy wykonawców bądź nie będzie stwarzać określonej grupie wykonawców uprzywilejowanej pozycji.” (tak: Bazan Aneta, Nowicki Józef Edmund, *Prawo zamówień publicznych. Komentarz*, wyd. II, Warszawa 2015).

Z powyższego wynika więc, iż bezwzględnym obowiązkiem Zamawiającego jest opisanie przedmiotu zamówienia tak, aby umożliwił on złożenie ofert porównywalnych, zawierających urządzenia spełniające identyczne wymagania techniczne i jakościowe.

W ocenie Odwoływającego, w przedmiotowej sprawie Zamawiający nie zrealizował swego podstawowego, opisanego powyżej obowiązku w zakresie przygotowania postępowania przetargowego. Doszło bowiem do naruszenia zarówno art. 29 ust. 1 i 2 p.z.p., jak i art. 7 p.z.p., gdyż Zamawiający dopuścił się opisanie przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny, nie uwzględniając wszystkich wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty. Co więcej dokonał opisu przedmiotu zamówienia w sposób, który rażąco narusza zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców.

Przechodząc do konkretnych zarzutów względem Zamawiającego, Wykonawca wskazuje, co następuje –

W punkcie 4 Załącznika Nr 1 do Opisu Przedmiotu Zamówienia – Założenia do koncepcji Migracji, a także w punkcie 5.1.1 tegoż dokumentu Zamawiający określił jedynie potencjalne źródła danych, rozpoznane według stanu na dzień powstania Założeń do koncepcji Migracji. Ponadto, w punkcie 5.1.2 oraz w punkcie 5.1.3 Założeń do koncepcji Migracji Zamawiający określił minimalny pułap danych podlegających migracji, nie wskazując na maksymalny zakres zobowiązania wykonawcy w tej części, a ponadto nawiązał do wybranych danych historycznych, ponownie nie precyzując swych oczekiwań w sposób umożliwiający wykonawcy na ustalenie potencjalnej ilości prac.

Idąc dalej, w punkcie 5.1.4 i 5.1.5 Założeń do koncepcji Migracji, Zamawiający przewidział, że migracji będą podlegać inne obiekty niezbędne do organizacji, zarządzania, realizacji, etc. usług transportowych oraz inne obiekty niezbędne do zaplanowania, korzystania, rozliczania etc. usług transportowych.

Z lektury wspomnianych powyżej postanowień SIWZ wynika, że zakres zobowiązania potencjalnego wykonawcy nie został określony w sposób jednoznaczny, a Zamawiającemu przysługuje możliwość rozszerzenia zbiorów systemów podlegających integracji o kolejne, rozpoznane na etapie realizacji zamówienia systemy, jak również przedstawienia do migracji danych i obiektów, których nie sposób precyzyjnie ustalić na podstawie postanowień SIWZ. W konsekwencji wykonawca zainteresowany złożeniem oferty nie jest w stanie przewidzieć w momencie jej opracowywania i składania, jaki będzie rzeczywisty rozmiar powierzonych mu prac, gdyż katalog danych i systemów może ulec w toku wykonywania umowy znacznemu zwiększeniu, przekładając się tym samym nie tylko na ilość pracy, ale również na termin wykonania umowy. Taki sposób skonstruowania postanowień SIWZ uniemożliwia wykonawcy należyta, uwzględniającą zysk wycenę zamówienia, jak również generuje ryzyko, że w obliczu nagłego zwiększenia się rozmiaru prac migracyjnych i integracyjnych, wykonawca nie dotrzyma pierwotnych terminów wykonania zamówienia, wynikających z harmonogramu przyjętego przez Zamawiającego. W efekcie więc mamy do czynienia z postanowieniami rażąco niekorzystnymi dla potencjalnych wykonawców, a co za tym idzie – ograniczających krąg podmiotów zainteresowanych realizacją zamówienia, co przeczy

obowiązującej w zamówieniach publicznych zasadzie konkurencyjności. Ponadto, zachowanie spornych postanowień może doprowadzić do sytuacji niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, z uwagi na perspektywę zwiększenia zakresu zobowiązania wykonawcy, który nie był ani wyceniony, ani uwzględniony przy ustalaniu harmonogramu realizacji prac. Wobec powyższego, zachodzi konieczność zmiany treści wzmiankowanych powyżej postanowień na maksymalnie precyzyjną, albo ich usunięcia i przerwienia na Zamawiającego obowiązku integracji i migracji danych oraz systemów.

Idąc dalej, z punktu 3.1, punktu 4.9.1.4.2 oraz 4.9.1.4.3 Opisu Przedmiotu Zamówienia wynika, że Wykonawcę obowiązuje się do przeprowadzenia integracji systemów oraz migracji danych przy wykorzystaniu zasobów podmiotów trzecich. Tymczasem postanowienia SIWZ w żaden sposób nie zapewniają wykonawcy gwarancji, że uzyska on dostęp do niezbędnych danych, bowiem przeprowadzenie integracji i migracji wymaga nie tylko współpracy z właścicielami tych danych, ale przede wszystkim z dostawcą oprogramowania, zapewniającego działanie systemów i gromadzenie danych. W tej relacji prawnej dostawca jest podmiotem trzecim względem wykonawcy, który to podmiot nie tylko nie musi współpracować z wykonawcą, ale też może stanowić jego konkurencję. Skutkiem powyższego może być oferowanie przez dostawców oprogramowania różnych stawek dla potencjalnych wykonawców niniejszego zamówienia, co oczywiście przełoży się na ceny ofertowe i będzie stanowić swoistego rodzaju narzędzie do sterowania wynikiem postępowania. Dostawcy oprogramowania mogą też brać udział w przedmiotowym postępowaniu, co spowoduje, że zaoferują niższą cenę niż inne podmioty, dzięki możliwości odliczenia kosztów współpracy przy migracji i integracji.

Co więcej, z aktualnego brzmienia postanowień SIWZ nie wynika jednoznacznie, która ze stron jest odpowiedzialna za przygotowanie (wraz z poniesieniem kosztu) interfejsu udostępniania danych, zatem część wykonawców mylnie może nie uwzględnić tego kosztu w swej cenie ofertowej.

Zaskarżone postanowienia SIWZ uniemożliwiają więc wyliczenie ceny ofertowej oraz prowadzą do naruszenia zasady konkurencyjności przez wzgląd na to, że każdy z wykonawców może mieć zaoferowane inne warunki handlowe przez dostawców oprogramowania, pomimo tego, że każdy z wykonawców zobligowany będzie do wykonania tej samej pracy przy migracji i integracji.

W związku z powyższym istnieje konieczność usunięcia spornych postanowień z SIWZ lub wprowadzenia do nich zmian, na mocy których to po stronie Zamawiającego leżałoby zapewnienie wykonawcy bezpłatnego dostępu do systemów i danych oraz interfejsu wymiany danych wraz z niezbędną dokumentacją integracyjną, tak aby ujednoczyć warunki pozyskania danych, systemów i dokumentacji oraz zapewnić każdemu z potencjalnych wykonawców takie same warunki udziału w postępowaniu.

W dalszej kolejności zauważyć należy, że punkty 3.10.2.3.2 – 3.10.2.3.4 Opisu Przedmiotu Zamówienia pozostają w sprzeczności z § 8 ust. 12 umowy. Z jednej strony Opis Przedmiotu Zamówienia nakłada na Zamawiającego szereg obowiązków w zakresie lokalizacji, zainstalowania/posadowienia i zasilania walidatorów, a z drugiej strony ogólny ciężar pozyskania wszystkich wymaganych danych wyjściowych, map, warunków technicznych, opinii, pozwoleń i decyzji umożliwiających wykonanie przedmiotu zamówienia przerzucono

na Wykonawcę w § 8 ust. 12 umowy. Tak skonstruowane postanowienia SIWZ mogą doprowadzić do wątpliwości interpretacyjnych, uniemożliwiających złożenie oferty wobec niepewności wykonawcy, czy obowiązki z zakresu lokalizacji, zainstalowania/posadowienia i zasilania walidatorów nie zostaną na niego przerzucone w toku wykonywania zamówienia. Jest to więc kolejny przykład niejednoznacznego, niewłaściwego sformułowania postanowień SIWZ.

Mając na uwadze podniesioną powyżej argumentację skonstatować należy, że postanowienia SIWZ w zaskarżonym powyżej zakresie skonstruowane są w sposób wadliwy, bowiem czynią niepewnym zakres zobowiązania wykonawcy, co uniemożliwia wyliczenie ceny ofertowej bez ryzyka poniesienia straty przy realizacji zamówienia, a także generuje ryzyko niewykonania lub nienależytego wykonania zamówienia przy założeniu, że świadczenia wykonawcy mogą ulec niespodziewanemu zmodyfikowaniu, przekładającemu się na zmianę harmonogramu wykonawczego.

2.

Na wstępie należy zauważyć, iż zgodnie z ugruntowanym poglądem doktryny i orzecznictwa prawa zamówień publicznych, Wykonawcy przysługuje prawo do wniesienia odwołania na treść SIWZ – zarówno na całą treść dokumentu, jak i na każde z jego postanowień, tak więc także na będące częścią SIWZ zapisy umowy, a w szczególności jeżeli zostały one ukształtowane z naruszeniem zasad zawierania umów wynikających z Kodeksu cywilnego, określonej art. 7 p.z.p. zasady poszanowania uczciwej konkurencji i uregulowanej w art. 29 ust. 1 p.z.p. zasady odpowiedniego opisu przedmiotu zamówienia.

Zaskarżone w przedmiotowym odwołaniu postanowienia umowy zostały stworzone z naruszeniem art. 353¹ k.c., bowiem pozostają w niezgodności z właściwością stosunku cywilnoprawnego i zasadami współzycia społecznego, a więc przekraczają dopuszczoną przez ustawodawcę granicę swobody umów. Wskazania wymaga, iż Zamawiający formułując umowy doprowadził do sytuacji, w której niemożliwym jest zrealizowanie świadczenia przez wykonawców.

Konkretyzując powyższy zarzut stwierdzić należy, że w § 8 ust. 25 Umowy nie sprecyzowano terminu udostępnienia przez Zamawiającego ekstraktu danych i dokumentacji, które są niezbędne do wykonania zamówienia. Przy zachowaniu takiego brzmienia spornego postanowienia, wykonawca nie ma pewności, że kiedykolwiek uzyska wspomniany ekstrakt danych i dokumentację. Tym samym brak określenia terminu na udostępnienie powoduje, że świadczenie wykonawcy może okazać się niemożliwe do spełnienia, co przeczy celowi niniejszego postępowania i może narazić wykonawcę na brak dotrzymania terminów umownych. W związku z tym istnieje konieczność doprecyzowania terminu na przekazanie ekstraktu i dokumentacji.

W § 8 ust. 26 umowy na Wykonawcę narzucono obowiązek dokonywania z producentami pojazdów wszelkich ewentualnych ustaleń w zakresie montażu urządzeń, podłączenia instalacji oraz konfiguracji oprogramowania w pojazdach. Przy tak sformułowanym postanowieniu umownym i SIWZ jest to świadczenie niemożliwe do wykonania. W niniejszym postępowaniu wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia

uzgodnień i wykonania montażu urządzeń w ponad tysiącu pojazdach, należących do dziewiętnastu różnych operatorów transportowych (zarówno komunalnych, jak i prywatnych), niebędących stroną umowy. Zważywszy na konieczność obowiązkowego prowadzenia uzgodnień również z gwarantami i producentami pojazdów, do właściwego skalkulowania kosztów oferty dla tego zakresu zamówienia, wykonawcy powinni dysponować szczegółowym skalkulowaniem pojazdów przewoźników, uwzględniającym minimum: właściciela pojazdu, markę pojazdu, model pojazdu, rok produkcji, datę końca gwarancji, nazwę dostawcy/gwaranta pojazdu. W innym bowiem wypadku wykonawca nie jest w stanie ustalić zakresu swojego zobowiązania i wynikających stąd kosztów. Co istotne, w postanowieniu tym odniesiono się jedynie do Gminy Miasta Gdańska i do Gminy Miasta Gdynia, podczas gdy projekt może być realizowany również na terenie innych, ościennych gmin. Brak wskazania w umowie zasad postępowania w przypadku rozszerzenia projektu na inne gminy ponownie powoduje niemożność ustalenia zakresu zobowiązania wykonawcy oraz może generować dalsze problemy w ustaleniu podmiotu odpowiedzialnego za dokonywanie uzgodnień w przypadku innych gmin.

W § 17 ust. 1 umowy zastrzeżono ponoszenie przez wykonawcę odpowiedzialności kontraktowej – w formie kar umownych – za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy. W ocenie Odwołującego, przy tak dużym zaangażowaniu podmiotów trzecich w prawidłowe i kompleksowe wykonanie umowy, wyrazem zachowania równowagi stron umowy jest wprowadzenie do umowy postanowienia, zgodnie z którym wykonawca nie ponosiłby żadnej odpowiedzialności z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy z przyczyn leżących po stronie Zamawiającego i podmiotów innych niż wykonawca. W przeciwnym wypadku wykonawca może być obarczany odpowiedzialnością za zdarzenia, na które nie miał żadnego wpływu, co będzie stanowić rażący przykład przerzucenia na niego ryzyka kontraktowego.

Z przytoczonych powyżej argumentów wynika, że w umowie znalazły się postanowienia przeczące zasadzie swobody umów – która doznaje ograniczenia między innymi ze względu na właściwość stosunku prawnego i zasady współżycia społecznego, uniemożliwiające określenie zobowiązania wykonawcy, a więc mogące czynić jego świadczenie niemożliwym do spełnienia, a także naruszające równouprawnienie stron umowy poprzez obarczenie wykonawcy obowiązkami i ryzykiem, które powinno spoczywać po stronie Zamawiającego. W konsekwencji, w ocenie Odwołującego istnieje potrzeba modyfikacji postanowień umownych w sposób opisany we wcześniejszej części niniejszego odwołania.

—

Mając na uwadze powyższe, Odwołujący wnosi jak w *petitum*.

Załączniki:

- dowód uiszczenia wpisu od odwołania,
- odpis KRS Odwołującego,
- pełnomocnictwo,
- dowód przesłania odwołania Zamawiającemu,
- pismo Odwołującego z dnia 10 grudnia 2019 r.


Rafał Krzysiak
Pełnomocnik

**Potwierdzenie realizacji przelewu wychodzącego**

Typ zlecenia	Przelew krajowy
Stan	Zaksięgowane
Data obciążenia	02.01.2020 16:13
Data stempla	02.01.2020

Dane beneficjenta

Rachunek beneficjenta	60101010100081362231000000
Nazwa i adres beneficjenta	Urząd Zamówień Publicznych

Dane zleceniodawcy

Z rachunku	04114021050000271504001001
Nazwa i adres zleceniodawcy	GMV INNOVATING SOLUTIONS SP. Z O.O. UL.HRUBIESZOWSKA 2 01-209 WARSZAWA

Dane zlecenia

Kwota	15 000,00
Waluta	PLN
Tytułem	Wpis od odwołania Innobaltica ZP/PN/03/19
Numer transakcji	BR20002249009253

ZA ZGODNOŚĆ
Z ORYGINAŁEM

Rafał Krzysiak
Pełnomocnik

Data sporządzenia dokumentu na elektronicznym nośniku informacji: 02.01.2020

Dokument związany z czynnością bankową, sporządzony na elektronicznym nośniku informacji na podstawie art. 7 Ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe (tekst jednolity: Dz.U.02.72.665 z późn. zm.). Nie wymaga podpisu ani stempla.

Wydruk informacji pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym, posiada moc dokumentu wydawanego przez Centralną Informację, nie wymaga podpisu i pieczęci.

CENTRALNA INFORMACJA KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO

KRAJOWY REJESTR SĄDOWY

Stan na dzień 03.01.2020 godz. 13:18:55

Numer KRS: 0000315136

Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu
Z REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW

Data rejestracji w Krajowym Rejestrze Sądowym		08.10.2008		
Ostatni wpis	Numer wpisu	27	Data dokonania wpisu	11.04.2019
	Sygnatura akt	RDF/106244/19/6		
	Oznaczenie sądu	SYSTEM		

Dział 1

Rubryka 1 - Dane podmiotu	
1.Oznaczenie formy prawnej	SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
2.Numer REGON/NIP	REGON: 141565626, NIP: 5252449860
3.Firma, pod którą spółka działa	GMV INNOVATING SOLUTIONS SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
4.Dane o wcześniejszej rejestracji	-----
5.Czy przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą z innymi podmiotami na podstawie umowy spółki cywilnej?	NIE
6.Czy podmiot posiada status organizacji pożytku publicznego?	NIE

Rubryka 2 - Siedziba i adres podmiotu	
1.Siedziba	kraj POLSKA, woj. MAZOWIECKIE, powiat M.ST. WARSZAWA, gmina M.ST. WARSZAWA, miejsc. WARSZAWA
2.Adres	ul. HRUBIESZOWSKA, nr 2, lok. ---, miejsc. WARSZAWA, kod 01-209, poczta WARSZAWA, kraj POLSKA
3.Adres poczty elektronicznej	-----
4.Adres strony internetowej	-----

Rubryka 3 - Oddziały	
Brak wpisów	

Rubryka 4 - Informacje o umowie		
1. Informacja o zawarciu lub zmianach umowy spółki	1	16.09.2008 R., NOTARIUSZ WOJCIECH SZCZEPKOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W WARSZAWIE PRZY ULICY ŁUCKIEJ NR 18 LOK.12, REPERTORIUM A NR 14069/2008
	2	01-04-2009, REPERTORIUM A NR 3498/2009, ARTUR KĘDZIERSKI PROWADZĄCY KANCELARIĘ NOTARIALNĄ W WARSZAWIE PRZY ULICY ŁUCKIEJ NR 18 LOKAL 12, ZMIANA §1 USTĘP 1, §1 USTĘP 2, §2 USTĘP 1 ORAZ §3 USTĘP 4 UMOWY SPÓŁKI, PRZYJĘCIE TEKSTU JEDNOLITEGO UMOWY SPÓŁKI.

Rubryka 5	
1. Czas, na jaki została utworzona spółka	NIEOZNACZONY
2. Oznaczenie pisma innego niż Monitor Sądowy i Gospodarczy, przeznaczonego do ogłoszeń spółki	-----
3. Wspólnik może mieć:	WIĘKSZĄ LICZBĘ UDZIAŁÓW
4. Czy statut przyznaje uprawnienia osobiste określonym akcjonariuszom lub tytuły uczestnictwa w dochodach lub majątku spółki nie wynikających z akcji?	*****
5. Czy obligatoriusze mają prawo do udziałów w zysku?	*****

Rubryka 6 - Sposób powstania spółki	
Brak wpisów	

Rubryka 7 - Dane wspólników		
1	1. Nazwisko / Nazwa lub firma	GMV INNOVATING SOLUTIONS, S.L.
	2. Imiona	*****
	3. Numer PESEL/REGON	---
	4. Numer KRS	-----
	5. Posiadane przez wspólnika udziały	4200 UDZIAŁÓW O ŁĄCZNEJ WYSOKOŚCI 210000 ZŁOTYCH
	6. Czy wspólnik posiada całość udziałów spółki?	TAK

Rubryka 8 - Kapitał spółki	
1. Wysokość kapitału zakładowego	210 000,00 Zł.
Podrubryka 1 Informacja o wniesieniu aportu	
Brak wpisów	

Rubryka 9 - Nie dotyczy	
-------------------------	--

Brak wpisów

Rubryka 10 - Nie dotyczy

Brak wpisów

Dział 2

Rubryka 1 - Organ uprawniony do reprezentacji podmiotu

1.Nazwa organu uprawnionego do reprezentowania podmiotu	ZARZĄD	
2.Sposób reprezentacji podmiotu	ZARZĄD JEDNOOSOBOWY - CZŁONEK ZARZĄDU SAMODZIELNIE. ZARZĄD WIELOOSOBOWY - DWÓCH CZŁONKÓW ZARZĄDU ŁĄCZNIE LUB CZŁONEK ZARZĄDU ŁĄCZNIE Z PROKURENTEM. PROKURENT SAMOISTNY MA PRAWO DO SAMODZIELNEGO REPREZENTOWANIA SPÓŁKI.	
Podrubryka 1 Dane osób wchodzących w skład organu		
1	1.Nazwisko / Nazwa lub Firma	SERRANO MARTINEZ
	2.Imiona	JESUS BUENAVENTURA
	3.Numer PESEL/REGON	60022022958
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	WICEPREZES ZARZĄDU
	6.Czy osoba wchodząca w skład zarządu została zawieszona w czynnościach?	NIE
	7.Data do jakiej została zawieszona	-----
2	1.Nazwisko / Nazwa lub Firma	MARTÍNEZ OLAGÜE
	2.Imiona	MIGUEL ANGEL
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	CZŁONEK ZARZĄDU
	6.Czy osoba wchodząca w skład zarządu została zawieszona w czynnościach?	NIE
	7.Data do jakiej została zawieszona	-----
3	1.Nazwisko / Nazwa lub Firma	CATALÁN
	2.Imiona	FERMÍN
	3.Numer PESEL/REGON	---
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	CZŁONEK ZARZĄDU
	6.Czy osoba wchodząca w skład zarządu została zawieszona w czynnościach?	NIE
	7.Data do jakiej została zawieszona	-----
4	1.Nazwisko / Nazwa lub Firma	MARTÍNEZ WALTER
	2.Imiona	CARMEN MONICA

3.Numer PESEL/REGON	---
4.Numer KRS	****
5.Funkcja w organie reprezentującym	PREZES ZARZĄDU
6.Czy osoba wchodząca w skład zarządu została zawieszona w czynnościach?	NIE
7.Data do jakiej została zawieszona	-----

Rubryka 2 - Organ nadzoru
Brak wpisów

Rubryka 3 - Prokurenci		
1	1.Nazwisko	MARTINEZ CENDEJAS
	2.Imiona	FRANCISCO JAVIER
	3.Numer PESEL	---
	4.Rodzaj prokury	PROKURA SAMOISTNA

Dział 3

Rubryka 1 - Przedmiot działalności		
1.Przedmiot przeważającej działalności przedsiębiorcy	1	61, 20, Z, DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE TELEKOMUNIKACJI BEZPRZEWODOWEJ, Z WYŁĄCZENIEM TELEKOMUNIKACJI SATELITARNEJ
2.Przedmiot pozostałej działalności przedsiębiorcy	1	46, 5, , SPRZEDAŻ HURTOWA NARZĘDZI TECHNOLOGII INFORMACYJNEJ I KOMUNIKACYJNEJ
	2	61, 9, , DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE POZOSTAŁEJ TELEKOMUNIKACJI
	3	62, 0, , DZIAŁALNOŚĆ ZWIĄZANA Z OPROGRAMOWANIEM I DORADZTWEM W ZAKRESIE INFORMATYKI ORAZ DZIAŁALNOŚĆ POWIĄZANA
	4	63, 1, , PRZETWARZANIE DANYCH; ZARZĄDZANIE STRONAMI INTERNETOWYMI (HOSTING) I PODOBNA DZIAŁALNOŚĆ; DZIAŁALNOŚĆ PORTALI INTERNETOWYCH
	5	63, 9, , POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ USŁUGOWA W ZAKRESIE INFORMACJI
	6	71, 1, , DZIAŁALNOŚĆ W ZAKRESIE ARCHITEKTURY I INŻYNIERII ORAZ ZWIĄZANE Z NIĄ DORADZTWO TECHNICZNE
	7	77, 3, , WYNAJEM I DZIERŻAWA POZOSTAŁYCH MASZYN, URZĄDZEŃ ORAZ DÓBR MATERIALNYCH
	8	95, 1, , NAPRAWA I KONSERWACJA KOMPUTERÓW I SPRZĘTU KOMUNIKACYJNEGO
	9	26, 2, , PRODUKCJA KOMPUTERÓW I URZĄDZEŃ PERYFERYJNYCH

Rubryka 2 - Wzmianki o złożonych dokumentach			
Rodzaj dokumentu	Nr kolejny w polu	Data złożenia	Za okres od do
1.Wzmianka o złożeniu rocznego sprawozdania finansowego	1	30.06.2010	08.10.2008 - 31.12.2009
	2	05.07.2011	01.01.2010-31.12.2010
	3	11.06.2012	01.01.2011 - 31.12.2011

	4	04.06.2013	01.01.2012 R. - 31.12.2012 R.
	5	05.06.2014	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	6	12.06.2015	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	7	02.06.2016	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	8	02.06.2017	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	9	12.06.2018	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	10	11.04.2019	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
2.Wzmianka o złożeniu opinii biegłego rewidenta / sprawozdania z badania rocznego sprawozdania finansowego	1	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	2	*****	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	3	*****	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	4	*****	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	5	*****	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
3.Wzmianka o złożeniu uchwały lub postanowienia o zatwierdzeniu rocznego sprawozdania finansowego	1	*****	08.10.2008 - 31.12.2009
	2	*****	01.01.2010-31.12.2010
	3	*****	01.01.2011 - 31.12.2011
	4	*****	01.01.2012 R. - 31.12.2012 R.
	5	*****	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	6	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	7	*****	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	8	*****	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	9	*****	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	10	*****	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
4.Wzmianka o złożeniu sprawozdania z działalności podmiotu	1	*****	08.10.2008 - 31.12.2009
	2	*****	01.01.2010-31.12.2010
	3	*****	01.01.2011 - 31.12.2011
	4	*****	01.01.2012 R. - 31.12.2012 R.
	5	*****	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	6	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	7	*****	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	8	*****	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	9	*****	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	10	*****	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018

Rubryka 3 - Sprawozdania grupy kapitałowej

Brak wpisów

Rubryka 4 - Przedmiot działalności statutowej organizacji pożytku publicznego

Brak wpisów

Rubryka 5 - Informacja o dniu kończącym rok obrotowy

1.Dzień kończący pierwszy rok obrotowy,
za który należy złożyć sprawozdanie
finansowe

31.12.2009

Dział 4

Rubryka 1 - Zaległości

Brak wpisów

Rubryka 2 - Wierzytelności

Brak wpisów

Rubryka 3 - Informacje o oddaleniu wniosku o ogłoszenie upadłości na podstawie art. 13 ustawy z 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe albo o zabezpieczeniu majątku dłużnika w postępowaniu w przedmiocie ogłoszenia upadłości albo w postępowaniu restrukturyzacyjnym albo po prawomocnym umorzeniu postępowania restrukturyzacyjnego

Brak wpisów

Rubryka 4 - Umorzenie prowadzonej przeciwko podmiotowi egzekucji z uwagi na fakt, że z egzekucji nie uzyska się sumy wyższej od kosztów egzekucyjnych

Brak wpisów

Dział 5

Rubryka 1 - Kurator

Brak wpisów

Dział 6

Rubryka 1 - Likwidacja

Brak wpisów

Rubryka 2 - Informacje o rozwiązaniu lub unieważnieniu spółki

Brak wpisów

Rubryka 3 - Nie dotyczy

Brak wpisów

Rubryka 4 - Informacja o połączeniu, podziale lub przekształceniu

Brak wpisów

Rubryka 5 - Informacja o postępowaniu upadłościowym

Brak wpisów

Rubryka 6 - Informacja o postępowaniu układowym

Brak wpisów

Rubryka 7 - Informacje o postępowaniach restrukturyzacyjnych , o postępowaniu naprawczym lub o przymusowej restrukturyzacji

Brak wpisów

Rubryka 8 - Informacja o zawieszeniu działalności gospodarczej

Brak wpisów

data sporządzenia wydruku 03.01.2020

adres strony internetowej, na której są dostępne informacje z rejestru: ekrs.ms.gov.pl

Warszawa, dnia 01 lipca 2016 r.

PEŁNOMOCNICTWO

My, niżej podpisani

Miguel Angel Martínez Olagüe – Członek Zarządu

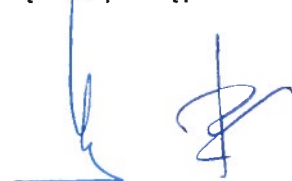
Fermin Catalan – Członek Zarządu

działając w imieniu spółki **GMV Innovating Solutions Sp. z o.o.** z siedzibą w Warszawie (adres: Ul. Hrubieszowska 2 , 01-209 Warszawa), wpisanej do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000315136, NIP 525 244 98 60, Regon 141565626 (dalej: „Spółka”), niniejszym upoważniamy

Pana **Rafała Krzysiak**, zamieszkałego w Warszawie, przy ul. Obrzeźnej 1a/166, legitymującego się paszportem nr EA 3405622 oraz dowodem osobistym nr AUY107600

- I. Do reprezentowania Spółki przed osobami fizycznymi i prawnymi oraz wszelkimi innymi podmiotami i instytucjami, zarówno prywatnymi jak i publicznymi, zarówno w Polsce jak i poza jej granicami, w zakresie wszystkich czynności prawnych i faktycznych dotyczących negocjowania, zawierania, zmiany i rozwiązywania w imieniu Spółki umów handlowych, w tym w szczególności do:
 - a) przygotowywania, podpisywania i przedstawiania w imieniu Spółki ofert handlowych;
 - b) negocjowania, podpisywania, zmiany i rozwiązywania wszelkich umów koniecznych do wykonania zamówień wynikających ze złożonych przez Spółkę ofert, jak i innych umów pozostających w związku z wyżej wymienionymi umowami, których zawarcie okaże się konieczne.
- II. Do reprezentowania Spółki przy dokonywaniu wszelkich czynności prawnych i faktycznych związanych z ubieganiem się o udzielenie zamówień publicznych, na każdym etapie postępowania, w szczególności do:

- a) podpisywania, parafowania i składania w imieniu Spółki wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu oraz ofert, w tym ofert wstępnych;
- b) zawierania w imieniu Spółki umów konsorcjum w celu wspólnego ubiegania się o zamówienie publiczne, w tym również umów konsorcjum z Grupo Mecanica del Vuelo Sistemas S.A.U. siedzibą w Tres Cantos w Hiszpanii, w imieniu którego to podmiotu będzie działać również ten sam pełnomocnik tj. Rafał Krzysiak. Pełnomocnictwo obejmuje tym samym umocowanie do dokonywania czynności, w ramach których ten sam pełnomocnik reprezentuje obie strony (art. 108 kodeksu cywilnego);
- c) wnoszenia w imieniu Spółki wymaganego przez zamawiających wadium;
- d) prowadzenia dialogu z zamawiającymi;
- e) poświadczania w imieniu Spółki kopii dokumentów za zgodność z oryginałem, składania oraz odbierania w imieniu Spółki wszelkich oświadczeń woli oraz wiedzy w tym m.in. składania oświadczeń o braku podstaw do wykluczenia z postępowania o udzielenie zamówienia, zadawania pytań, składania wyjaśnień dotyczących treści wniosków o dopuszczenie do udziału w postępowaniu, ofert oraz innych dokumentów składanych w toku postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, a także wyrażania zgody na dokonywanie przez zamawiających poprawek omyłek pisarskich lub rachunkowych oraz innych omyłek polegających na niezgodności oferty ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia;
- f) przeglądania protokołów postępowań wraz z załącznikami, umów o udzielenie zamówienia wraz ze wszystkimi dokumentami, które poświadczają zakres prac objętych umową, jak również innych dokumentów dotyczących postępowań, sporządzania kopii, kserokopii, fotokopii, odpisów protokołów postępowań wraz z załącznikami oraz pozostałych dokumentów dotyczących postępowań o udzielenia zamówienia publicznego, utrwalania informacji zawartych w tychże dokumentach na nośnikach elektronicznych i cyfrowych, za pomocą aparatu fotograficznego lub innych podobnych urządzeń;
- g) reprezentowania Spółki przed wszystkimi organami administracji i sądami powszechnymi oraz Sądem Najwyższym, w związku z postępowaniami dotyczącymi zamówień publicznych;
- h) korzystania w imieniu Spółki z przysługujących w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego wszelkich środków ochrony prawnej, jak również składania oświadczeń o przyłączeniu się do postępowania



odwoławczego, wnoszenia w imieniu Spółki pism w postępowaniu przed Prezesem Urzędu Zamówień Publicznych, Prezesem Krajowej Izby Odwoławczej oraz Krajową Izbą Odwoławczą, jak również przed sądem okręgowym, reprezentowaniu Spółki na posiedzeniach i na rozprawach w toku postępowań odwoławczych rozpatrywanych przez Krajową Izbę odwoławczą oraz reprezentowania Spółki w toku postępowań przed właściwym sądem okręgowym;

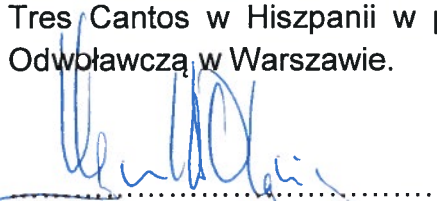
- i) negocjowania i zawierania w imieniu i na rzecz Spółki umów o zamówienia publiczne;
- j) reprezentowania Spółki wobec zamawiających w toku wykonywania umów o zamówienia publiczne.

Niniejsze pełnomocnictwo obejmuje upoważnienie do podpisywania, składania i odbioru w imieniu Spółki wszelkich dokumentów, zarówno urzędowych, jak i prywatnych, a także podejmowania wszelkich innych czynności, w tym do składania oświadczeń woli i wiedzy w zakresie objętym niniejszym pełnomocnictwem.

Niniejsze pełnomocnictwo upoważnia pełnomocnika do działania w imieniu konsorcjum złożonego z GMV Innovating Solutions Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie oraz Grupo Mecanica del Vuelo Sistemas S.A.U. siedzibą w Tres Cantos w Hiszpanii odpowiednio we wszystkich sprawach objętym zakresem niniejszego pełnomocnictwa.

Pełnomocnictwo niniejsze zostaje udzielone na czas nieokreślony. Pełnomocnictwo pozostaje ważne i skuteczne do chwili jego odwołania. Pełnomocnictwo nie jest ograniczone kwotowo.

Pełnomocnik uprawniony jest do udzielenia dalszego pełnomocnictwa jedynie w zakresie ustanowienia pełnomocnika do reprezentacji Spółki i/lub konsorcjum złożonego z GMV Innovating Solutions Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie oraz Grupo Mecanica del Vuelo Sistemas S.A.U. siedzibą w Tres Cantos w Hiszpanii w postępowaniach toczących się przed Krajową Izbą Odwoławczą w Warszawie.



Miguel Angel Martínez Otagüe
Członek Zarządu



Fermin Catalan
Członek Zarządu

Potwierdzenie realizacji przelewu wychodzącego

Typ zlecenia	Przelew krajowy
Stan	Zaksięgowane
Data obciążenia	02.01.2020 16:11
Data stempla	02.01.2020

Dane beneficjenta

Rachunek beneficjenta	1810301508000000550023113
Nazwa i adres beneficjenta	Dzielnica Mokotów m.st. Warszawy ul. Rakowiecka 25/27

Dane zleceniodawcy

Z rachunku	04114021050000271504001001
Nazwa i adres zleceniodawcy	GMV INNOVATING SOLUTIONS SP. Z O.O. UL.HRUBIESZOWSKA 2 01-209 WARSZAWA

Dane zlecenia

Kwota	17,00
Waluta	PLN
Tytułem	Oplata skarbową od pełnomocnictwa dla Rafał Krzysiak
Numer transakcji	BR20002249009252

Data sporządzenia dokumentu na elektronicznym nośniku informacji: 02.01.2020

Dokument związany z czynnością bankową, sporządzony na elektronicznym nośniku informacji na podstawie art. 7 Ustawy z dnia 29 sierpnia 1997 r. Prawo bankowe (tekst jednolity: Dz.U.02.72.665 z późn. zm.). Nie wymaga podpisu ani stempla.



Warszawa, dnia 10 grudnia 2019 r.

Konsorcjum w składzie:

GMV Innovating Solutions Sp. z o.o.
ul. Hrubieszowska 2
01-209 Warszawa
e-mail: rkrzysiak@gmv.com

Grupo Mecánica Del Vuelo Sistemas
S.A.U.
Isaac Newton 11
Tres Cantos
28760 Madrid, Hiszpania

Zamawiający:

InnoBaltica Sp. z o.o.
ul. Równa 19/21, 80-067 Gdańsk,
e-mail: zamowienia@innobaltica.pl

Wykonawcy:

1)

Konsorcjum w składzie:

Thales Polska Sp. z o.o. – lider
ASEC S.A. - partner
Revenue Collection Systems France SAS
– partner

reprezentowani przez Thales Polska sp. z o.o.,
ul. gen. Józefa Zajęczka 9, 01-518 Warszawa,
e-mail: przetargi@bf.thalesgroup.com oraz
asec@otieuropa.com

2)

Konsorcjum w składzie:

Asseco Data Systems S. A. – lider
AEP TICKETING SOLUTIONS S. R. L – partner

reprezentowani przez Asseco Data Systems S. A.
ul. Podolska 21, 81-312 Gdynia,
e-mail: Piotr.Strzelec@assecods.pl

3)

ATOS POLSKA S.A.
ul. Królewska 16, 00-106 Warszawa,
e-mail: monika.bala@atos.net oraz
krzysztof.luczak@atos.net

4)

Konsorcjum w składzie:

Integrateted Solutions Sp. z o. o. – lider
Indra Sistemas Polska Sp. z o. o. – partner
PayU S.A. – partner

reprezentowani przez Integrateted Solutions
Sp. z o. o.
ul. Marcina Kasprzaka 18/20, 01-21arszawa,
e-mail: DBieniek@i-s.com.pl oraz
Agnieszka.Piotrowska1@orange.com



Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu ograniczonego na Wdrożenie na obszarze województwa pomorskiego, wspólnego dla organizatorów i przewoźników, systemu poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim oraz systemu jednolitej informacji pasażerskiej.

Numer postępowania: ZP/PO/04/18

PISMO OTWARTE DO ZAMAWIAJĄCEGO I UCZESTNIKÓW POSTĘPOWANIA

Szanowni Państwo,

Cel, do którego powołana została spółka InnoBaltica, oraz zadanie, którego podjęli się jej pracownicy bez wątplenia wyznaczają pionierskie standardy dla zintegrowanych systemów poboru opłat na rynku krajowym oraz międzynarodowym. Innowacyjne założenia opracowane przez Zamawiającego dla systemu PZUM w zakresie urządzeń, oprogramowania centralnego, oraz aplikacji mobilnej (swoimi funkcjonalnościami znacznie przewyższającej powszechnie dostępne usługi, takie jak np.: Google Maps + Google Transit czy Apple Maps) mają szansę znacząco podnieść komfort i mobilność mieszkańców województwa pomorskiego, czyniąc je wzorem do naśladowania przez pozostałe jednostki administracyjne. Nie dziwi zatem, że projekt spotkał się z bardzo dużym zainteresowaniem ponad 20-stu Wykonawców, którzy wzięli udział w Dialogu Technicznym. Najbardziej doświadczeni z tego grona, światowej klasy Wykonawcy zdecydowali się podjąć wyzwanie realizacji zamówienia i złożyli swoje wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu.

GMV Innovating Solutions Sp. z o.o. posiadająca na rynku polskim ponad 10letnie doświadczenie we wdrażaniu systemów zarządzania flotą i dynamicznej informacji pasażerskiej oraz systemów automatycznego pobierania opłat w transporcie zbiorowym, z dostępem do zaplecza technologicznego i finansowego międzynarodowej grupy GMV o 35-letnim doświadczeniu w branży, zaangażowała się w przygotowania do niniejszego projektu na wszystkich jego etapach, począwszy od prowadzonego przez Zamawiającego Dialogu Technicznego, aż po złożenie swojej aplikacji w przetargu jako jeden z 5 Wykonawców.

Niestety w imieniu konsorcjum Wykonawców GMV Innovating Solutions Sp. z o. i Grupo Mecánica Del Vuelo Sistemas S.A.U. z przykrością zawiadamiamy, iż przy obecnej konstrukcji SIWZ uwzględniając zapisy OPZ oraz wzoru Umowy **konsorcjum GMV nie będzie mogło złożyć Państwu oferty w przedmiotowym postępowaniu.**

Podstawowe wymagania systemu opisane w SIWZ zakładają udostępnienie pasażerom z poziomu jednej platformy zintegrowanych usług transportowych obejmujących transport miejski, kolej podmiejską oraz usługi sharingowe na obszarze większości gmin województwa pomorskiego. Przy takim stopniu złożoności projektu wymagającego jednoczesnej współpracy z wieloma interesariuszami czas, jaki Zamawiający przewiduje na realizację zadania wydaje się w porównaniu z innymi, nawet mniejszymi projektami niezwykle krótki.

Istnieje w nas obawa, że obecna konstrukcja SIWZ wraz z załącznikami może bardzo utrudnić wykonawcom właściwe skalkulowanie swoich ofert, a w efekcie doprowadzić do wystąpienia niekorzystnych scenariuszy, takich jak np.: brak możliwości wykonywania przedmiotu Umowy przez Wykonawcę, naliczanie przez Zamawiającego kar za nieterminową realizację przedmiotu Umowy, a w konsekwencji rozwiązanie Umowy z przyczyn niezawinionych przez Wykonawcę.

Zwracamy się z uprzejmą prośbą o zwrócenie uwagi na trzy zidentyfikowane przez nas podczas analizy dokumentacji przetargowej obszary potencjalnego ryzyka, które mogą przyczynić się do niepowodzenia tego innowacyjnego na skalę europejską projektu:

1. Brak zdefiniowanych warunków, co do dostępu do systemów i danych będących w posiadaniu interesariuszy niebędących stroną umowy, a kluczowych do zintegrowania z System PZUM Zamawiającego.
2. Brak sprecyzowanych warunków, co do technicznych aspektów projektowania przyłączy oraz uzyskania niezbędnych zgód na ich wykonanie od 3 różnych administratorów stacji kolejowych niebędących stroną umowy.
3. Brak sprecyzowanych warunków, co do dostępu oraz uzyskania niezbędnych zgód od właścicieli oraz gwarantów pojazdów komunikacji miejskiej do przeprowadzenia montażu urządzeń pokładowych (POS kierowcy, walidator B1 i B2).

W rzeczonym projekcie wyróżnić można ponad standardową liczbę interesariuszy, zaliczających się do grup:

1. Gminni organizatorzy transportu zbiorowego
2. Komunalni przewoźnicy transportu zbiorowego
3. Prywatni przewoźnicy transportu zbiorowego
4. Właściciele pojazdów transportu zbiorowego
5. Producenci / gwarancji pojazdów transportu zbiorowego
6. Organizatorzy transportu kolejowego
7. Przewoźnicy transportu kolejowego
8. Zarządcy stacji kolejowych
9. Wykonawcy i gwarancji remontowanych stacji kolejowych
10. Dostawcy energii elektrycznej
11. Producenci użytkowanego oprogramowania
12. Serwisanci użytkowanego oprogramowania
13. Dostawcy innych usług transportowych (rower, carsharing).

Łącznie jest to ponad 60 podmiotów, które nie będąc stroną Umowy zawieranej pomiędzy Zamawiającym a Wykonawcą, nie posiadając żadnych innych zobowiązań względem Zamawiającego lub Wykonawcy mają bezpośredni i znaczący wpływ zarówno na kształt i wartość oferty Wykonawców jak i późniejszą terminową realizację projektu..

Zauważyliśmy, że obawy te dzielają również pozostali uczestnicy postępowania. Licznie reprezentowani w trakcie Zebrania Wykonawców w dniu 25 października 2019 r., zgodnie zasygnalizowali, iż warunki przedstawione przez Zamawiającego w OPZ oraz wzorze umowy, o których piszemy poniżej mogą okazać się poważną przeszkodą na drodze do osiągnięcia wspólnego celu. Zostało to odnotowane w protokole z Zebrania Wykonawców, opublikowanym 6 listopada, między innymi w punkcie 4 i 28.

4. Jaka jest rola spółki, w szczególności w stosunku do Organizatorów Transportu?

a w szczególności w zakresie:

- pozyskania zgód na perony,
- pozyskanie zgód na instalację w pojazdach,
- pozyskanie zgód na własności baz danych,
- pozyskanie zgód mieszkańców na migrację.

Innobałtica Uzyska pozwolenia na dostęp do systemu;

Istnieje konieczność recertyfikacji.

Wg oferentów pozyskanie ww. zgód powinno być po stronie Zamawiającego: Oferenci wnioskuje o Wykreślenie zapisów, że uzyskanie pozwoleń na dostęp do taboru jest po stronie Wykonawcy. Firmy z drugiej linii są w relacji konkurencyjnej z Wykonawcą.

Zmieniono zapisy w OPZ i Umowy.

15. Czy Zamawiający jest w stanie zagwarantować dostęp do danych, pozwoleń na podstawie których Wykonawcy zostanie umożliwiona praca? Czy można wykreślić zapis, że odpowiedzialność za pozyskanie danych leży po stronie Wykonawcy?

Ustalono, że zapewnienie dostępu do danych, pojazdów, peronów i kontrolerek leży po stronie Zamawiającego. Zmieniono zapisy OPZ.

28. Wniosek: Umożliwienie dostępu do danych, peronów i pojazdów powinno być po stronie Zamawiającego. Zamawiający wymaga integracji z firmami komercyjnymi np. Koleo, za które Wykonawcy ciężko odpowiadać.

Zmieniono zapisy OPZ.

Jak również opublikowanych tego samego dnia odpowiedziach do pytań Wykonawców.

Pytanie nr 24

Pytanie: Czy Zamawiający przejmie rolę koordynacji oraz odpowiedzialność za możliwość wykonania uzgodnień i integracji z firmami i ich infrastrukturą, które pozostają poza relacją wiążącą Wykonawcę i Zamawiającego. Na przykład zarządców dworców i peronów, czy firmy posiadające w swoim użytkowaniu systemy informatyczne, z którymi system PZUM ma się integrować.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ.

Pytanie nr 19

Załącznik nr 2 do OPZ Opis cech systemu PZUM”

Pytanie: Dotyczy Załącznika nr 2 do OPZ.

Zgodnie z Załącznikiem nr 2 do OPZ, Zamawiający wymaga dostarczenia m.in. funkcjonalności dla:

- Zarządzania flotą pojazdów
- Zarządzenia rozkładami jazdy
- Zarządzania diagnostyką pojazdów
- Zarządzania pracą kierowców oraz ich obsadą
- Zarządzania typami pojazdów, zużyciem paliwa, innymi materiałami eksploatacyjnymi
- systemu F-K

Pragniemy zauważyć, że powyższe wymagania w ocenie Wykonawcy znacznie wykraczają poza zakres zamówienia, a dodatkowo nie zostały one precyzyjnie opisane przez Zamawiającego. Czy np. wymaganie opisane w pkt 33.3 Załącznika nr 2 do OPZ dotyczące raportowania zdarzeń związanych ze spełnieniem przez kierowcę wymogu noszenia koszuli dotyczy dostarczenia przez Wykonawcę pełnego systemu monitorującego (kamera) wraz z systemem analizującym obraz? Tego typu wymaganie nie zostało nigdzie szerzej opisane w żadnym z przedstawionych dokumentów (SIWZ, OPZ oraz załączniki). Ta sama sytuacja dotyczy m.in. systemów pozwalających na zarządzanie flotą pojazdów, pracą kierowców oraz diagnostyką pojazdów. Wnosimy o usunięcie tych wymagań. Ewentualnie, prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający udostępni Wykonawcy wszelkie niezbędne materiały do realizacji zamówienia w zakresie przedmiotowych wymagań oraz uzgodni z ich właścicielami sposób podłączenia do ich systemów (np. szyna CAN w pojazdach)?

Odpowiedź: Wymagania zostały doprecyzowane.

Jak pragniemy zauważyć w dalszej części pisma przytaczając kolejne punkty z protokołu z zebrania oraz odpowiedzi Zamawiającego do pytań Wykonawców, deklaracje Zamawiającego wyrażane w zdaniach: „Wymagania zostały doprecyzowane”, „Zmieniono zapisy OPZ”, „Zmieniono zapisy w OPZ i Umowy” nie modyfikują OPZ i warunków Umowy w sposób wystarczający i proponowany przez Wykonawców, czyli taki, który pozwoliłby wyeliminować ryzyko nieterminowego wykonania lub niewykonania Umowy z winy Wykonawcy.

Obszar ryzyka 1: Brak zdefiniowanych warunków dla dostępu do systemów i danych będących w posiadaniu interesariuszy niebędących stroną umowy, a kluczowych do zintegrowania z System PZUM Zamawiającego

Poniżej pozwalamy sobie wskazać Państwu punkty z Protokołu z Zebrania Wykonawców oraz odpowiedzi do pytań opublikowanych 6 listopada, które bezpośrednio dotyczą problematyki uzyskania dostępu do zewnętrznych systemów oraz danych w nich przetwarzanych, jak również zakresu integrowanych danych. Zagadnienia te sygnalizowane były Zamawiającemu przez Wykonawców w postępowaniu.

Protokół z Zebrania Wykonawców:

6. Dot. opublikowanego pytania 157:

Pytanie: Załącznik nr 2 do OPZ Opis cech systemu PZUM” Rozdz. 22 i 33 opis zawarty w tytule rozdziału 22 oraz zapisy rozdz. 33 sugerują, że system PZUM powinien zapewniać pełną funkcjonalność dyspozytorską, łącznie z zarządzaniem pracą kierowców i eksploatacją pojazdów. Czy taka jest intencja Zamawiającego?

Odpowiedź z uszczegółowieniem: Tak, dla wybranych lokalizacji (szczególnie mniejszych), które w chwili obecnej nie posiadają systemów informatycznych w tym zakresie System będzie realizował taką funkcjonalność. W lokalizacjach, gdzie istnieje system dyspozytorski, Zamawiający zakłada integrację z tymi systemami zgodnie z zapisami przedstawionymi w rozdziale 4.9.1.4.2 Załącznika nr 4 do SIWZ.

8. Wniosek o zdefiniowanie w których gminach do rozliczania i realizacji funkcjonalności będzie można skorzystać z istniejących systemów i jak zostaną one udostępnione?

Zmieniono zapisy OPZ w zakresie integracji.

9. Oferenci zwrócili się z prośbą o doprecyzowanie cech rozwiązania:

Wymaganie o analizie zużycia paliwa, kosztu kierowcy, contact center, raporty z jazdy pojazdów.

Centrum przetwarzania danych - rozdział 33.5, 33.6 zawierają tylko nagłówki. Prośba o uzupełnienie.

Uszczegółowiono zapisy OPZ w zakresie cech rozwiązania.

34. Dot. pytań: 8 i 139, 182 i 184 - odpowiedzi są sprzeczne.

Zamawiający doprecyzował odpowiedź na pytania z dnia 17.10.2019 r., których ostateczna wersja brzmi:

Pytanie 8:

<p>Prosimy o podanie bardziej szczegółowych informacji dotyczących istniejących urządzeń kontrolerskich posiadanych przez operatorów - Przewozy Regionalne, SKM i organizatorów transportu. W szczególności prosimy o wskazanie modeli i typów, ilości ww. urządzeń oraz informację, czy ww. urządzenia są objęte gwarancją producenta? Czy ww. urządzenia posiadają obsługę kart EMV oraz czy posiadają odpowiednie certyfikaty wymagane przez organizację płatnicze? Dodatkowo, prosimy o informację, czy Zamawiający umożliwi Wykonawcy dostęp do ww. urządzeń?</p>	<p>Instalacja aplikacji kontrolerskiej odbędzie się wyłącznie na urządzeniach wykorzystywanych przez operatorów - Przewozy Regionalne, SKM i Przewozów Regionalnych). Za instalację odpowiedzialny będzie Wykonawca (w PKM wykorzystywane są urządzenia kontrolerskie SKM i Przewozów Regionalnych). (w zakresie przygotowania wersji instalacyjnej) Instrukcji Instalacji), który również będzie wspierał w ramach problemów pracowników PKM i SKM w instalacji aplikacji na urządzeniach. Zakres Tabeli 4 OPZ został zmodyfikowany.</p>
--	---

Pytanie 139:

<p>Załącznik nr 2 do OPZ Opis cech systemu "PZUM" Rozdz. 7.8 prosimy o rozwinięcie zapisów tego rozdziału. Czy terminale kontrolera/konduktora pociągu są przedmiotem zamówienia?</p>	<p>Treść podrozdziału 7.8 została rozbudowana. "Dostarczenie urządzeń kierownika pociągu / kontrolera biletów w kolei nie jest przedmiotem zamówienia. Przedmiotem zamówienia jest natomiast przygotowanie i wsparcie instalacji na istniejących urządzeniach odpowiedniego oprogramowania. Dostarczenie urządzeń komunikacji lokalnej jest przedmiotem zamówienia."</p>
---	--

51. Formalno-prawne uzgodnienie z marszałkiem lub Przewozami regionalnymi dotyczące kontrolerki. Kto jest właścicielem, kto się zgadza na udostępnienie swojego urządzenia?

Zamawiający uszczegółowił załącznik nr 3 do OPZ.

Odpowiedzi do pytań Wykonawców:

Pytanie nr 1

Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji Dotyczy Integracji/migracji danych.

Pytanie: Dotyczy integracji/migracji danych.

Wg informacji uzyskanych od przedstawicieli firm korzystających z oprogramowania wymienionego przez Zamawiającego, dostawcy tych rozwiązań mogą nie posiadać obecnie funkcjonujących umów na utrzymanie i serwis wspomnianego systemu. W związku z tym zwracamy uwagę iż przerzucenie obowiązku na Wykonawcę pozyskania interfejsów/danych z tych systemów jest mocno niekorzystne i może mieć duży wpływ na koszt oferty oraz termin realizacji zamówienia. Dodatkowo pragniemy zauważyć, że na terenie województwa pomorskiego funkcjonuje wiele wersji oprogramowania co skutkuje tym, że zakres, format danych oraz interfejsy do danych mogą się bardzo różnić od siebie. W związku z powyższym pragniemy zauważyć, że istnieje ryzyko braku możliwości pobrania jakichkolwiek danych z systemów wymienionych przez Zamawiającego.

Prosimy Zamawiającego o dokonanie weryfikacji i precyzyjne określenie listy systemów z których dane mają zostać zaimportowane. Zwracamy też uwagę iż dostarczany system będzie systemem obsługującym pobieranie opłat od pasażerów i w związku z tym wydaje się niecelowe importowanie danych z niektórych systemów, które zostały określone przez Zamawiającego w załączniku nr 1 do OPZ

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

Pytanie nr 2

Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji Dotyczy integracji/migracji danych.

Pytanie: W związku z oczekiwaniami migracji oraz integracji nowego systemu PZUM z wieloma różnymi systemami wymienionymi m.in. w załączniku nr 1 do OPZ, zwracamy uwagę, że oczekiwania Zamawiającego w tym zakresie znacząco wykraczają poza główny zakres zamówienia. Dodatkowo informacje przekazane przez Zamawiającego dotyczące dokumentacji, formatu oraz zakresu danych, które mają zostać zaimportowane są bardzo niejasne i nieprecyzyjne. Takie podejście Zamawiającego uniemożliwia praktycznie przygotowanie oferty oraz zakresu prac niezbędnych do wykonania przez Dostawcę.

Brak jest wiedzy również o wolumenie danych jakie mają zostać zmigrowane do nowego systemu. Brak tej wiedzy uniemożliwia dokładne opracowanie przez Wykonawcę wymagań względem nowego systemu w tym chmury Azure. Wycena oraz określenie wymagań dla Azure jest jednym z elementów oferty podlegający ocenie przez Zamawiającego. Prosimy o przedstawienie przez Zamawiającego co najmniej:

- pełnej listy systemów z których na pewno konieczne będzie przeprowadzenie importu danych. Prosimy również o podanie przez Zamawiającego wersji oraz podwersji tych systemów.
- wszystkich właścicieli systemów które zostaną wymienione powyżej.
- informacji czy Zamawiający posiada wszelkie niezbędne uprawnienia i narzędzia umożliwiające pozyskanie danych z systemów które zostaną wymienione powyżej
- zakresu danych jakie mają zostać zaimportowane
- formatu danych, dokumentacji, sposobu ich aktualizacji
- wielkości (wolumenu) danych wymaganych do zaimportowania

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

Pytanie nr 13

Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji pkt 4, pkt. 4.5.1.2.1

Pytanie: W załączniku nr 1 do OPZ w pkt 4, Zamawiający wymienił listę systemów źródłowych do procesu migracji. Wykonawca wskazuje, że część tych systemów jest własnością firm, które z racji wykonywanych obecnie zadań (np. sprzedaż biletów) mogą nie być zainteresowane udostępnieniem danych. Odmowa udostępnienia danych może wynikać z faktu, że projekt PZUM jest projektem niejako konkurencyjnym dla takich firm, m.in. urzędzenia do sprzedaży obecnie użytkowanych biletów. Zgodnie z pkt. 4.5.1.2.1 OPZ, do zadań Wykonawcy należeć będzie jedynie dostarczenie API oraz dokumentacji do niej. Wobec powyższego, Wykonawca wnosi o modyfikację SIWZ w zakresie odpowiedzialności za udostępnienie i pozyskanie danych z systemów wymienionych w przedmiotowej liście i przeniesienie tej odpowiedzialności z Wykonawcy na Zamawiającego. W ocenie Wykonawcy, to Zamawiający jako podmiot mający odpowiednie umocowania jest odpowiedzialny za pozyskanie i udostępnienie Wykonawcy wspomnianych dostępu do systemów oraz danych wymienionych w OPZ oraz Załącznikach nr 1 oraz 2 do OPZ.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

Pytanie nr 14

Załącznik nr 1 do OPZ Założenia do Koncepcji Migracji

Pytanie: W dniu 25 października 2019 r w siedzibie Zamawiającego odbyło się zebranie wykonawców mające na celu wyjaśnienie wątpliwości dotyczących treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia dla projektu PZUM. Na spotkaniu wszyscy zainteresowani Wykonawcy podnieśli zarzuty względem wymagań dotyczących migracji oraz integracji zewnętrznych systemów wymienionych w załączniku nr 1 do OPZ, iż ze względu na oczekiwany zakres oraz terminy realizacji istnieje bardzo wysokie ryzyko niemożności ich realizacji. Wynika to z faktu, że właściciele tych systemów bardzo często nie posiadają umów serwisowo-utrzymeniowych, dokumentacji ani wiedzy w zakresie technicznym ich funkcjonowania. Wobec powyższego prosimy o zmianę zapisów i wymagań jasno wyjaśniających, że to Zamawiający jest odpowiedzialny za pozyskanie i udostępnienie Wykonawcy wspomnianych dostępu do systemów oraz danych.

Odpowiedź: zmieniono zapisy OPZ

W wersji OPZ opublikowanej 6 listopada Zamawiający dokonał aktualizacji zapisów w „Załączniku nr 1 do OPZ – założenia do koncepcji migracji”. Wprowadzone zostały zmiany w punkcie 5.1.1 wskazujące możliwość, a nie konieczność pozyskania danych z systemów opisanych w punkcie 4.

5.1.1 Systemy źródłowe dla migracji

Dane ~~migrowane będącyma być pozyskane~~ z systemów opisanych w punkcie 4 Systemy źródłowe i docelowe (Systemy rozpoznane na podstawie dostępnych na dzień powstania niniejszego dokumentu danych):

W punkcie 5.1.2 natomiast wprowadzona została zmiana definiująca minimalny zbiór danych **wymaganych** do migracji

5.1.2 Dane podlegające migracji

~~Zmigrowane~~ zostaną co najmniej dane wg listy obiektów z punktu 5.1.4 Obiekty podlegające migracji z perspektywy organizatora i 5.1.5 Obiekty podlegające migracji z perspektywy pasażera.

które szerzej zostały opisane w punkcie 5.2 .

Warto w tym miejscu zauważyć, że taka konstrukcja kierunkuje konieczność migrowania do systemu PZUM minimalnego zakresu danych wskazanych w punkcie 5.1.2 np. z systemów wskazanych w punkcie 5.1.1.

Analizując treść pytania 23 wraz z odpowiedzią Zamawiającego

Pytanie nr 23

Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ rozdziale 4.9.1.4.2

Pytanie: W dokumencie OPZ w rozdziale 4.9.1.4.2 Zakres integracji, Zamawiający przedstawia zidentyfikowane systemy, z którymi integrował się będzie system PZUM. Prosimy o uzupełnienie tej informacji o zakres danych i kierunku ich wymiany pomiędzy każdym zidentyfikowanym systemem. W ocenie Wykonawcy niektóre z systemów przedstawionych do integracji posiadają dane wzajemnie się replikujące. Dodatkowo Wykonawca wskazuje, że wiedza o zakresie integracji pozwoli na wykonanie analizy prowadzącej do oceny czynności niezbędnych do realizacji projektu lub pozwoli na minimalizację przedmiotowej integracji wynikającej z faktu wzajemnego duplikowania się danych.

Odpowiedź: Zmieniono zapisy OPZ

oraz z zapisem z protokołu z Zebrania Wykonawców:

6. Dot. opublikowanego pytania 157:

Pytanie: Załącznik nr 2 do OPZ Opis cech systemu PZUM” Rozdz. 22 i 33 opis zawarty w tytule rozdziału 22 oraz zapisy rozdz. 33 sugerują, że system PZUM powinien zapewniać pełną funkcjonalność dyspozytorską, łącznie z zarządzaniem pracą kierowców i eksploatacją pojazdów. Czy taka jest intencja Zamawiającego?

Odpowiedź z uszczegółowieniem: Tak, dla wybranych lokalizacji (szczególnie mniejszych), które w chwili obecnej nie posiadają systemów informatycznych w tym zakresie System będzie realizował taką funkcjonalność. W lokalizacjach, gdzie istnieje system dyspozytorski, Zamawiający zakłada integrację z tymi systemami zgodnie z zapisami przedstawionymi w rozdziale 4.9.1.4.2 Załącznika nr 4 do SIWZ.

a także zapisem 4.9.1.4.2 Załącznika nr 4 do SIWZ uwzględniającym zmiany z 6 listopada

4.9.1.4.2. Zakres Integracji

Zamawiający zidentyfikował następujące systemy, z którymi będzie integrował się system PZUM w zakresie stałych Interfejsów lub jednorazowych służących do zasilenia danymi systemu PZUM:

wyraźnie wynika, iż obowiązkiem Wykonawcy jest przeprowadzanie integracji z systemami zewnętrznymi wskazanymi na Rysunku 8 w Załączniku nr do SIWZ.

Chcielibyśmy zasygnalizować, że zdaniem Wykonawcy wprowadzone do dokumentacji przetargowej zmiany:

- nie zdejmują z Wykonawcy obowiązku integracji z systemami trzecimi i migracji danych do PZUM,
- nie gwarantują w żaden sposób, iż Wykonawca uzyska dostęp do niezbędnych danych,
- nie definiują warunków i czasu, w jakim mogłoby to nastąpić od zawarcia Umowy z Zamawiającym,
- nie ograniczają odpowiedzialności i ponoszonych przez Wykonawcę konsekwencji z tytułu nieterminowego wykonywania lub niewykonania Umowy w zakresie integracji i migracji danych.

W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego udzielonej do pytania nr 27 o posiadanie umów z właścicielami danych, zapewniających dostęp do tych danych:

W nawiązaniu do odpowiedzi Zamawiającego udzielonej do pytania nr 27 o posiadanie umów z właścicielami danych, zapewniających dostęp do tych danych:

Pytanie nr 27

Załącznik nr 4 do SIWZ, 6 do Ogłoszenia - OPZ Dotyczy rozdział 4

Pytanie: Dotyczy rozdział 4 w Załączniku nr 2 do OPZ

Zgodnie z wymaganiami przedstawionymi w ww. rozdziale Załącznika nr 2, Zamawiający oczekuje w planerze podróży funkcjonalności umożliwiającej informowanie pasażera o zmianie toru, peronu lub przystanku.

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający jako strona przedmiotowego postępowania posiada wszelkie niezbędne informacje, w tym dokumentację i porozumienia umożliwiające realizację tego typu funkcjonalności i przekaże ją Wykonawcy.

Odpowiedź: Zamawiający ma zapewniony w umowach z Właścicielami dostęp do danych, które mają zapewnić

uważamy, że nie gwarantuje to Wykonawcy możliwości przeprowadzenia wymaganej przez Zamawiającego integracji i migracji danych. Wynika to z tego, że jak Wykonawcy sygnalizowali w pytaniach nr 1, 13 i 14 (zrzuty ekranu powyżej) systemy, w których dane te są przetwarzane i gromadzone mogą nie posiadać już wsparcia dostawców tego oprogramowania lub też dostawcy tego oprogramowania mogą nie być zainteresowani ich udostępnieniem. Pragniemy przez to zauważyć, iż w obecnej sytuacji przeprowadzenie integracji i migracji danych **nie jest zależne tylko od ich właścicieli, ale również i przede wszystkim od dostawcy oprogramowania**, będącego podmiotem trzecim, niezwiązanym z realizacją umowy lub wręcz pozostającym w pozycji konkurencyjnej do Wykonawcy.

Z aktualnych zapisów nie wynika jednoznacznie, która ze stron odpowiedzialna jest za przygotowanie interfejsu udostępniania danych i ponosi ewentualne koszty z tym związane. Może to prowadzić do zakłócenia konkurencyjności, gdyż dostawcy ci mogą oferować swoje usługi Wykonawcom z różnymi warunkami handlowymi wpływając w ten sposób na przebieg postępowania. Co więcej, Wykonawcy mogą założyć, iż wszelkie koszty związane z przygotowaniem danych i interfejsów do integracji ponosi Zamawiający lub podmiot udostępniający dane i **w ogóle nie uwzględnić tego kosztu w swojej kalkulacji i ofercie**.

Chcielibyśmy zwrócić również uwagę, że na Zamawiającym udostępniającym dane czy na dostawcy oprogramowania, w którym gromadzone są dane **nie ciąży jakiegokolwiek zobowiązania terminowe**, co do zapewniania dostępu do danych oraz odpowiedniej dokumentacji integracyjnej. Przy zakładanym bardzo krótkim czasie realizacji projektu generuje to dla Wykonawcy ryzyko niewykonania lub nieterminowego wykonania Umowy ze wszelkimi tego konsekwencjami przewidzianymi w Umowie.



Dla lepszego zobrazowania naszych obaw chcielibyśmy posłużyć się przykładem szeroko przytaczanego w dokumentacji przetargowej oprogramowania BUSMAN, który według tej dokumentacji występuje w 3 różnych wersjach, w co najmniej 5 gminach. Oprogramowanie to jest również wskazane przez Zamawiającego, jako źródło danych do migracji oraz oprogramowanie do przeprowadzenia integracji z PZUM. Z naszego doświadczenia i przeprowadzanych integracji z tym oprogramowaniem przy innych realizacjach wiemy, iż do zapewnienia dostępu do danych z oprogramowania BUSMAN wymagany jest dodatkowo licencjonowany moduł BUSMAN CB. Aktualnie więc nie mamy informacji, która ze stron odpowiadać będzie za zakup licencji i wdrożenia dodatkowego modułu oraz jaki będzie termin jego realizacji.

Intencją Wykonawców w zadanych pytaniach było zwrócenie uwagi Zamawiającego na problem odpowiedzialności i konsekwencji, jakie ciążą na Wykonawcy za niewykonanie Umowy w zakresie pozyskania i integracji danych i że obowiązek ten powinien spoczywać na Zamawiającym. Zmiany wprowadzone przez Zamawiającego nie zwalniają Wykonawcy z tego obowiązku, co wiąże się z ogromnym ryzykiem dla realizacji umowy, naliczania kar oraz wprowadzenia rozwiązania umowy czy wykonawstwa zastępczego.

Warto zauważyć, że zmiany w OPZ gwarantujące, że Zamawiający w zadeklarowanym terminie zapewni nieodpłatnie Wykonawcy interfejs wymiany danych dla każdego systemu, z jakim należy się zintegrować wraz z niezbędną dokumentacją umożliwiłyby Wykonawcy przeprowadzenie integracji i migracji danych bez ponoszenia dodatkowego ryzyka.

Naszym zdaniem najlepszym rozwiązaniem było by gdyby na zakres pozyskania i integracji danych wyniesiony został do innego zadania.

Obszar ryzyka 2: Brak sprecyzowanych warunków, co do technicznych aspektów projektowania przyłączy oraz uzyskania niezbędnych zgód na ich wykonanie.

Chcielibyśmy zwrócić uwagę Państwu na punkty z Protokołu z Zebrania Wykonawców oraz odpowiedzi do pytań opublikowanych 6 listopada, które bezpośrednio dotyczą problematyki projektowania i uzgadniania montażu wariatorów peronowych i ich zasilania.

Protokół z Zebrania Wykonawców:

16. Czy jest możliwość udostępnienia dokumentacji z inwentaryzacji stacji kolejowych?

Zamawiający udostępnia potencjalnym Oferentom informację o efektach prac prowadzonych przez zespół InnoBaltica, mających na celu identyfikację możliwości lokalizacji urządzeń walidujących PZUM na obiektach kolejowych.

INFORMACJA

*Wstępne identyfikacje Zamawiającego
w zakresie możliwych optymalnych lokalizacji i liczby urządzeń walidujących
na stacjach kolejowych i przystankach osobowych*

nazwa postępowania przetargowego:

„Wdrożenie na obszarze województwa pomorskiego, wspólnego dla organizatorów i przewoźników, systemu poboru opłat za przewozy w zbiorowym transporcie pasażerskim oraz systemu jednolitej informacji pasażerskiej”;

adresat informacji:

firmy zaproszone do składania ofert w ramach postępowania przetargowego;

cel informacji:

umożliwienie potencjalnym Wykonawcom zapoznanie się ze wstępnymi identyfikacjami i założeniami Zamawiającego w zakresie optymalnych lokalizacji i liczby urządzeń walidujących na poszczególnych stacjach kolejowych i przystankach osobowych;

zakres informacji:

- informacja dotyczy 81 stacji/ przystanków z ogólnej liczby 208 stacji/ przystanków;*
- Zamawiający kontynuuje identyfikacje i opracowuje dokumentację z wizji w terenie dla innych stacji/ przystanków;*
- Zamawiający przewiduje jednocześnie, że po podpisaniu Umowy z Wykonawcą będzie dalej prowadził identyfikacje, ale już z udziałem Wykonawcy;*

zastrzeżenia:

- niniejsza Informacja nie jest elementem dokumentacji przetargowej;*
- niniejsza Informacja nie narusza / nie zastępuje ustaleń określonych w materiałach przetargowych dotyczących: lokalizacji urządzeń walidujących wraz z określeniem ich typów, rodzajów oraz ich liczby;*
- zgodnie z warunkami przetargowymi Wykonawca jest odpowiedzialny za: przygotowanie i przeprowadzenie procesu projektowego dla urządzeń walidujących;*
- Zamawiający przewiduje, że Wykonawca przeanalizuje opracowania z identyfikacji powstałe u Zamawiającego i wykona dokumentację projektową z uwzględnieniem zidentyfikowanych przez Zamawiającego lokalizacji lub zaproponuje inne jeżeli uzna, że są one korzystniejsze z punktu widzenia pasażera a zostaną one zaakceptowane przez Zamawiającego i Zarządcę linii kolejowej.*

Link do strony zawierającej Informację - Wstępne identyfikacje Zamawiającego w zakresie optymalnych lokalizacji i liczby urządzeń walidujących na stacjach kolejowych i przystankach osobowych:

https://innobalticapl-my.sharepoint.com/:f:/g/personal/aw_innobaltica_pl/ErgBIS0xZStAjjDgmAyttYBQ7ybiz-Q6DyOYEa45wzT8A?e=6s5yGE

17. Czy w związku z instalacją urządzeń na peronach jest możliwość zorganizowania kilku wizyt terenowych z udziałem Wykonawców i Zamawiającego?

Zamawiający uznaje za zasadne zorganizowanie wspólnych wizyt terenowych z Wykonawcą, z którym zostanie podpisana Umowa.

18. Co w przypadku instalacji walidatorów na dworcach objętych gwarancją? Taka ingerencja może skutkować przeniesieniem gwarancji na Wykonawcę.

Podjęcie działań inwestycyjnych na terenach objętych gwarancją na roboty budowlane będzie musiało być poprzedzone zawarciem stosownych Umów, w których to Umowach stronami będą przede wszystkim: Właściciel/ Zarządca obiektu (dworca, przystanku kolejowego/ stacji osobowej, lub jego/ ich części), Zamawiający, Wykonawca.

20. Jakie podejście przyjąć w przypadku decyzji o remoncie dworca w okresie rozszerzonej gwarancji? Kto będzie odpowiedzialny za działanie systemu w tym okresie i posadowienie urządzeń na nowym dworcu?

W okresie wdrożeniowym Wykonawca powinien zidentyfikować zamierzenia inwestycyjne na kolei i uwzględnić czynniki tego typu.

Po odbiorze końcowym odpowiedzialność jest po stronie Zamawiającego lub właściciela dworca.

41. Po której stronie podpisanie umowy z dostawcą energii?

Podpisanie umów na świadczenie dostaw energii elektrycznej będzie leżało po stronie Zamawiającego. Do obowiązków Wykonawcy będzie należało wypełnienie wszystkich wymogów formalnych co do instalacji przyłączy elektroenergetycznych oraz uzyskanie niezbędnych zgód na instalację.

42. Wniosek o zawarcie w umowie zapisów o przyłączach energetycznych, całej procedurze i zwłoce jaka może powstać. Należy opisać, że Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za rzeczy, na które nie ma wpływu. Jeśli nie da się tego zmienić, Wykonawca wnosi o przedłużeniu terminu realizacji projektu.

Par 8. Umowy

26. Zamawiający oświadcza, że w ramach umowy ze Spółką, Województwo Pomorskie jest zobowiązane do podjęcia możliwych działań celem spowodowania udostępnienia Spółce infrastruktury linii kolejowych – w celu dokonania montażu elementów Systemu. Zamawiający w porozumieniu z Województwem Pomorskim oraz zarządcami linii kolejowych wskaże udostępnione elementy infrastruktury. Ponadto Województwo Pomorskie jest uprawnione do uczestniczenia w realizacji Systemu w szczególności przez dążenie do uczynienia z Systemu, w ramach obowiązujących w Województwie umów o świadczenie usług publicznych w publicznym transporcie zbiorowym, powszechnie dostępnego kanału dystrybucji biletów. Zamawiający w porozumieniu z Województwem Pomorskim oraz przewoźnikami będzie koordynował proces instalacji aplikacji kontrolerskich na urządzeniach przewoźnika.

Pytania i odpowiedzi:

Pytanie nr 4

Pytanie: Instalacja urządzeń na stacjach/peronach. W związku z brakiem informacji odnośnie miejsca instalacji urządzeń kasujących na stacjach/peronach oraz informacji o możliwości realizacji podłączenia energii elektrycznej prosimy o zorganizowanie przez Zamawiającego wizji lokalnych z udziałem potencjalnych Wykonawców na wszystkich/wybranych lokalizacjach w których należy wykonać prace instalacyjne.

Brak wspomnianych powyżej informacji skutkuje brakiem dokładnego określenia kosztów oraz zakresu prac niezbędnych do przeprowadzenia prac instalacyjnych. Wobec tego nie jest możliwe przygotowanie dokładnej i konkurencyjnej oferty.

Prosimy o przekazanie dokładnych informacji co najmniej dotyczących instalacji tj.:

- odległość urządzenia od tzw. skrzynki elektrycznej od której ma zostać doprowadzone zasilanie do urządzenia
- wskazania dokładnych lokalizacji dla instalacji urządzeń A1 oraz A2 na wszystkich stacjach/peronach
- przekazania informacji o możliwości wykorzystania istniejących sieci energetycznych na stacjach/peronach.

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami OPZ: „Zakres prac po stronie Wykonawcy obejmuje budowę systemu centralnego (...) uwzględniając: pozyskanie danych o (...) przystankach i stacjach kolejowych, a także danych mapowych i innych danych niezbędnych do działania systemu PZUM.”

Cytowany zapis oznacza, że na etapie przygotowywania ofert, po stronie Wykonawców leży oszacowanie potencjalnych kosztów, w tym dotyczących instalacji urządzeń walidujących na stacjach i przystankach kolejowych oraz kosztów doprowadzenia do tych urządzeń zasilania.

Przeprowadzenie wspólnych wizji lokalnych w około 200 lokalizacjach nie jest możliwe.

Niezależnie od powyższych, celem umożliwienia Wykonawcy bardziej precyzyjnego oszacowania ww. kosztów, Zamawiający udostępnił link do strony zawierającej Informację - Wstępne identyfikacje Zamawiającego w zakresie optymalnych lokalizacji i liczby urządzeń walidujących na stacjach kolejowych i przystankach osobowych (dla 81 lokalizacji zidentyfikowanych dotychczas przez Zamawiającego):

https://innobalticapl-my.sharepoint.com/:f/g/personal/aw_innobaltica_pl/ErgBIS0xZStAjjDgmAyttYBQ7ybiz-Q6DyOYEa45wzT8A?e=6s5yGE

Pytanie nr 17

SIWZ

Pytanie: Dotyczy wymagań dotyczących instalacji urządzeń walidujących w pojazdach oraz na stacjach i peronach. W wyjaśnieniach treści SIWZ opublikowanych w dn. 18.10.2019 r., Zamawiający wskazał Wykonawcę jako stronę odpowiedzialną za pozyskanie wszelkich zgód i uzgodnień dotyczących instalacji urządzeń walidujących a siebie jako stronę jedynie służącą pomocą. Zwracamy uwagę, że Wykonawca nie jest żadną stroną dla właścicieli pojazdów i miejsc w których mają być przeprowadzane instalacje, co może skutkować brakiem możliwości przeprowadzenia prac ze względu na brak zgody tych podmiotów. Wskazujemy, że Zamawiający jako główny zainteresowany i strona w tym projekcie powinien być odpowiedzialny za pozyskanie wszelkich zgód od właścicieli, z którymi będzie współpracować Wykonawca w procesie instalacji urządzeń w pojazdach oraz na stacjach i peronach.

Odpowiedź: Dokonano zmian we wzorze Umowy.

Pytanie nr 18

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi z dnia 18.10.2019 na pytanie nr 98 pkt c) i d)

Pytanie: Dotyczy wymagania zapewnienia przyłączy energetycznych do urządzeń walidujących typu A1 oraz A2

W nawiązaniu do udzielonej odpowiedzi z dnia 18.10.2019 na pytanie nr 98 pkt c) i d), prosimy o potwierdzenie, że Wykonawca będzie odpowiedzialny jedynie za instalację urządzeń oraz poprowadzenie przewodów/kabli do najbliższego wskazanego przez Zamawiającego przyłącza energetycznego. Z kolei Zamawiający, jako końcowy użytkownik dostarczonego systemu, będzie odpowiedzialny za uzyskanie wszelkich niezbędnych uzgodnień dotyczących przyłączy energetycznych dla urządzeń typu A1 oraz A2.

Odpowiedź: Zgodnie z zapisami OPZ: „Zakres prac po stronie Wykonawcy obejmuje budowę systemu centralnego (...)”, co oznacza m. in., że wszelkie prace projektowe (w tym uzgodnieniowe) i inwestycyjne polegające na budowie tego systemu leżą po stronie Wykonawcy. W związku z powyższym Zamawiający nie będzie realizował procesu projektowego w zakresie zasilania energetycznego i nie będzie wskazywał przyłączy energetycznych niezbędnych do doprowadzenia od nich zasilania do poszczególnych urządzeń końcowych oraz nie będzie dokonywał uzgodnień branżowych projektowych.

Odnosząc się do przytoczonych powyżej pytań Wykonawców i odpowiedzi Zamawiającego chcielibyśmy zwrócić uwagę Zamawiającego, że ze względu na:

1. stan faktyczny peronów kolejowych, w których część występuje z nawierzchnią gruntową trawiastą, z brakiem infrastruktury do zasilania instalowanych wariatorów
2. stan faktyczny peronów/dworców kolejowych, które są obecnie w trakcie przebudowy lub których przebudowa zakończona została w ostatnim czasie i objęte są gwarancją wykonawcy
3. brak informacji na temat planów inwestycyjnych modernizacji/przebudowy kolejnych dworców, na których prace mogą rozpocząć się w trakcie realizacji wdrożenia systemu PZUM, uniemożliwiający tym samym terminowy montaż wariatorów tj wykonanie przedmiotu Umowy
4. udostępnienie przez Zamawiającego w dniu 6 listopada dokumentacji z planowaną lokalizacją wariatorów tylko dla 81 z 208 stacji, która nie została włączona do dokumentacji przetargowej (jak wskazał inny Wykonawca w pytaniu nr 4)
5. brak inwentaryzacji przyłączy energetycznych dostępnych na stacjach i dostępnego w nich zapasu mocy, które mogą posłużyć do zasilania instalowanych wariatorów (jak podobnie wskazał inny Wykonawca w pytaniu nr 4)
6. brak deklaracji Zamawiającego/zarządców dworców o nieograniczonej możliwości wykorzystania istniejących na stacjach przyłączy do zasilania instalowanych wariatorów
7. znaczący wpływ na możliwość i terminowość wykonania przedmiotu Umowy przez wykonawcę podmiotów trzecich opiniujących i zatwierdzających projekty wykonawcze, oraz brak zobowiązań terminowych dla tych podmiotów do opiniowania i zatwierdzania przedłożonej dokumentacji projektowej zagwarantowanych w umowie z Wykonawcą (jak podobnie wskazał inny wykonawca w pytaniu 17)

korzystnym dla powodzenia projektu byłoby, aby końcowy termin zakończenia wykonywania przedmiotu Umowy został przesunięty o co najmniej kolejnych 12 miesięcy, a w przedmiotowej Umowie wprowadzono klauzule zabezpieczające Wykonawcę od naliczania kar lub w konsekwencji rozwiązania Umowy w przypadku opóźnienia w realizacji z przyczyn niezawinionych przez Wykonawcę np. w sytuacji wyniku zwłoki spowodowanej opóźnieniami na etapie uzgodnień i zatwierdzania dokumentacji projektowej dla przyłączy energetycznych, podobnie jak wnioskowali Wykonawcy podczas zebrania 25 października (punkt 42 z protokołu).



Odpowiednie klauzule Umowne Zabezpieczające chroniłyby wykonawcę przed brakiem współdziałania ze strony gwarantów modernizowanych stacji i ryzykiem dyktowania przez gwarantów cen na prace budowlane odbiegające od rynkowych oraz zabezpieczyłyby przed blokowaniem możliwości korzystania z usług innych firm instalacyjno-budowlanych pod rygorem utraty gwarancji na pozostałe prace wykonane na stacjach przez wykonawcę i gwaranta modernizacji.

Przygotowując się do złożenia oferty w przedmiotowym postępowaniu, do zakresu projektowania, uzgadniania i wykonania przyłączy energetycznych zaprosiliśmy do współpracy podmioty profesjonalnie zajmujące się takimi pracami, posiadające bogate doświadczenie w zadaniach realizowanych między innymi na stacjach kolejowych. Opinie zebrane z rynku po przedstawieniu dokumentacji przetargowej jednoznacznie potwierdzały nam, że do należytego przygotowania oferty w tym zakresie konieczne jest posiadanie kompletnej dokumentacji przetargowej, która uwzględniać będzie dla wszystkich 208 stacji: planowaną lokalizację wariatorów, wskazanie punktów poboru energii elektrycznej w obrębie stacji, z których można zasilić wariatory wraz z podaniem gwarantowanego zapasu mocy, jak wskazał też inny z Wykonawców w pytaniu nr 4. W razie przypadku braku wyżej wymienionych danych do należytego przygotowania oferty wymagane będzie samodzielne przeprowadzenie inwentaryzacji wszystkich stacji oraz uzyskanie dostępu do ich dokumentacji powykonawczych, co jest procesem niezwykle czasochłonnym dla podmiotów nie będących odpowiednio umocowanych względem zarządców stacji na etapie przygotowania oferty.



Obszar ryzyka 3: Brak sprecyzowanych warunków, co do dostępu oraz uzyskania niezbędnych zgód od właścicieli oraz gwarantów pojazdów komunikacji miejskiej do przeprowadzenia montażu urządzeń pokładowych.

Chcielibyśmy wskazać Państwu punkty z Protokołu z Zebrania Wykonawców oraz z odpowiedzi do pytań opublikowanych 6 listopada, które bezpośrednio dotyczą problematyki związanej z pozyskaniem uzgodnień i prowadzeniem montażu POS kierowcy oraz walidatorów B1 i B2 w pojazdach.

Pytania i odpowiedzi:

Pytanie nr 17

SIWZ

Pytanie: Dotyczy wymagań dotyczących instalacji urządzeń walidujących w pojazdach oraz na stacjach i peronach. W wyjaśnieniach treści SIWZ opublikowanych w dn. 18.10.2019 r., Zamawiający wskazał Wykonawcę jako stronę odpowiedzialną za pozyskanie wszelkich zgód i uzgodnień dotyczących instalacji urządzeń walidujących a siebie jako stronę jedynie służącą pomocą. Zwracamy uwagę, że Wykonawca nie jest żadną stroną dla właścicieli pojazdów i miejsc w których mają być przeprowadzane instalacje, co może skutkować brakiem możliwości przeprowadzenia prac ze względu na brak zgody tych podmiotów. Wskazujemy, że Zamawiający jako główny zainteresowany i strona w tym projekcie powinien być odpowiedzialny za pozyskanie wszelkich zgód od właścicieli, z którymi będzie współpracować Wykonawca w procesie instalacji urządzeń w pojazdach oraz na stacjach i peronach.

Odpowiedź: Dokonano zmian we wzorze Umowy.

Protokół z Zebrania Wykonawców:

42. Wniosek o zawarcie w umowie zapisów o przyłączach energetycznych, całej procedurze i zwłoce jaka może powstać. Należy opisać, że Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności za rzeczy, na które nie ma wpływu. Jeśli nie da się tego zmienić, Wykonawca wnosi o przedłużeniu terminu realizacji projektu.

Par 8. Umowy

25. Zamawiający oświadcza, że na podstawie umów ze Spółką, Gmina Miasta Gdańska i Gmina Miasta Gdyni, są zobowiązane do udostępnienia eksploatowanej w ramach umów operatorstwa, infrastruktury i pojazdów w celu dokonania montażu elementów systemu wytworzonych w ramach Systemu oraz do zobowiązania operatorów PTZ świadczących usługi na terenie Gminy (niezależnie od struktury własności tych operatorów), w ramach zawartych lub zawieranych umów o świadczenie usług publicznych, do udostępnienia eksploatowanych pojazdów. Zamawiający w porozumieniu z Gminą Miasta Gdańska i Gminą Miasta Gdyni wskaże udostępnione pojazdy i elementy infrastruktury. Wszelkie ewentualne ustalenia z producentami pojazdów w zakresie sposobu montażu urządzeń, podłączenia instalacji oraz konfiguracji oprogramowania w pojazdach obciążają Wykonawcę, który jest zobowiązany do wykonania powyższych czynności w sposób zapewniający zachowanie wszelkich dotychczasowych funkcjonalności pojazdów oraz zapewniający bezpieczną eksploatację pojazdów. W szczególności nowo montowane przez Wykonawcę urządzenia lub instalowane

oprogramowanie nie może zakłócać pracy dotychczasowych urządzeń oraz oprogramowania funkcjonujących w pojazdach.

W zakresie niniejszego postępowania Wykonawca zobowiązany jest do przeprowadzenia uzgodnień i wykonania montażu w ponad 1000 pojazdach należących do 19 różnych operatorów transportowych (komunalnych i prywatnych). Bazując na swoim bogatym doświadczeniu w prowadzeniu takich prac dostrzegamy duże ryzyko dla poprawnej realizacji tego obszaru.



Biorąc pod uwagę obowiązek prowadzenia uzgodnień również z gwarantami pojazdów, do właściwego skalkulowania kosztów do oferty dla tego zakresu Wykonawcy powinni dysponować szczegółowym zestawieniem pojazdów przewoźników uwzględniającym minimum: Właściciela pojazdu, Markę pojazdu, model pojazdu, rok produkcji, data końca gwarancji, nazwę dostawcy/gwaranta pojazdu. Jest to niezbędne dla Wykonawców do właściwego sformułowania i zaadresowania zapytań ofertowych w zakresie przystosowania pojazdów do montażu i zasilenia walidatorów, uzgodnienia projektu instalacyjnego oraz nadzoru gwaranta nad montażem. Nasze doświadczenie pokazuje, że oferta na taki zakres prac u niektórych producentów może sięgnąć nawet 15.000 tys. PLN za pojazd. Przy tej skali projektu może to generować koszt dla wykonawcy stanowiący równowartość 10% wartości dofinansowania, jakie Zamawiający otrzymał na realizację całego zadania inwestycyjnego. To może być znacząca pozycja kosztowa w całym kosztorysie oferty i fakt uwzględnienia jej lub nie przez Wykonawcę, oraz warunki handlowe zaproponowane przez gwarantów pojazdów mogą mieć istotny wpływ na wybór Wykonawcy i rozstrzygnięcie postępowania oraz późniejszą realizację Umowy.

Jako profesjonalny Wykonawca zwróciliśmy się z zapytaniem do wybranych Organizatorów Transportu o udostępnienie danych dotyczących użytkowanego w gminach taboru. Jeden z nich, nadzorujący jedną z większych flot odmówił udzielenia odpowiedzi z uwagi na dbałość o prawidłowy przebieg postępowania prowadzonego przez spółkę InnoBaltica i niedopuszczenie do stawiania w uprzywilejowanej sytuacji jednego z Wykonawców. Uzyskaliśmy też informację, że w podobnym okresie co Wykonawca, do Organizatora Transportu zapytanie o zbliżonej treści skierowała spółka InnoBaltica i zapewne ona udostępni te dane w ramach dokumentacji przetargowej wszystkim Wykonawcom, co do dnia skierowania do Zamawiającego tego pisma nie nastąpiło.

Sytuacja ta ogranicza dostęp Wykonawców do informacji niezbędnej do należytego przygotowania swojej oferty. Sugerowalibyśmy Zamawiającemu dokonanie zmian w OPZ i wzorze umowy zgodnie, z którymi Zamawiający przejmie odpowiedzialność finansową i organizacyjną nad uzyskaniem niezbędnych zgód właścicieli i gwarantów pojazdów na podstawie przygotowanej przez Wykonawcę dokumentacji instalacyjnej. Jeżeli natomiast Zamawiający pozostawi odpowiedzialność przeprowadzenia uzgodnień po stronie Wykonawcy, powinno się zadbać o udostępnienie Wykonawcom informacji na temat floty eksploatowanych pojazdów w podanym powyżej zakresie oraz planów zakupowych przewoźników, które w okresie realizacji Umowy mogą wprowadzić nowe objęte gwarancją pojazdy, w jakich Wykonawca będzie zobligowany przeprowadzić montaż. Dotyczy to również planów Organizatorów Transportu dla postępowań przetargowych na świadczenie usług przewozowych, które również mogą wprowadzić nowe objęte gwarancją pojazdy, w jakich Wykonawca będzie zobligowany przeprowadzić montaż. Korzystnym byłoby również wprowadzenie do Umowy klauzul wyłączających odpowiedzialność karną Wykonawcy za brak realizacji lub nieterminową realizację montażu urządzeń w sytuacji, kiedy dostawca/gwarant pojazdu lub właściciel odmawia współpracy lub utrudnia wykonawcy realizację jego zobowiązań wynikających z przedmiotu Umowy.

Zaznaczamy również, iż w wprowadzonej zmianie do paragrafu 8 ust. 25 Umowy, Zamawiający poinformował o obowiązku udostępnienia pojazdów tylko przez Gminę Miast Gdańsk i Gminę Miasta Gdynia. Chcielibyśmy zauważyć, że zobowiązanie takie powinno obejmować wszystkie gminy objęte realizacją zamówienia oraz wskazywać, że eksploatowane pojazdy udostępnione zostaną nieodpłatnie.

Niezależnie od powyższego z uwagi na fakt, który ujawnił się podczas Zebrania Wykonawców, zwracamy uwagę Zamawiającego, że osoba reprezentująca na zebraniu 25 października 2019 r. jednego z Wykonawców, zarejestrowana na liście obecności pod pozycją nr 4, dnia 16 lutego 2018 r. brała udział w spotkaniu z Wykonawcą w ramach Dialogu Technicznego, reprezentując Zamawiającego. Uczestnicząc w spotkaniu oraz zadając pytania kierowane do Wykonawcy pozyskiwała wiedzę na temat doświadczenia, rozwiązań i partnerów Wykonawcy. Zaznaczamy, że nieznaną jest nam forma i zakres współpracy pomiędzy Zamawiającym a wskazaną osobą reprezentującą obecnie jednego z Wykonawców, ale zdaniem Wykonawcy w celu ograniczenia ryzyka zakłócenia postępowania w dalszym etapie oceny ofert i wyboru Wykonawcy kwestia ta powinna zostać zbadana i wyjaśniona przez Zamawiającego już na obecnym etapie.

Podsumowując, z uwagi na powyższą argumentację dotyczącą zidentyfikowanych obszarów ryzyka:

1. Brak zdefiniowanych warunków, co do dostępu do systemów i danych będących w posiadaniu interesariuszy niebędących stroną umowy, a kluczowych do zintegrowania z System PZUM Zamawiającego.
2. Brak sprecyzowanych warunków, co do technicznych aspektów projektowania przyłączy oraz uzyskania niezbędnych zgód na ich wykonanie od 3 różnych administratorów stacji kolejowych niebędących stroną umowy.
3. Brak sprecyzowanych warunków, co do dostępu oraz uzyskania niezbędnych zgód od właścicieli oraz gwarantów pojazdów komunikacji miejskiej do przeprowadzenia montażu urządzeń pokładowych (POS kierowcy, walidator B1 i B2)

pomimo dotychczasowego zaangażowania, **przy obecnym kształcie SIWZ Konsorcjum GMV podjęło decyzję o nieskładaniu oferty w przedmiotowym postępowaniu.** Decyzja ta spowodowana jest pełną odpowiedzialnością Wykonawcy pod groźbą naliczania wysokich kar, a w konsekwencji możliwością rozwiązania umowy w przypadkach zwłoki w terminie realizacji umowy niezawinionej przez Wykonawcę, a interesariuszy nie będących stroną umowy.

Uwzględniając zbliżone uwagi innych Wykonawców, zgłaszane w trybie w pytań zadawanych do Zamawiającego oraz podczas obydwu organizowanych Spotkań Wykonawców, zakładamy iż podobne wątpliwości co do możliwości złożenia oferty mogą rodzić się również u pozostałych Wykonawców co mocno zaburzy konkurencyjność w postępowaniu. Jesteśmy bowiem przekonani, że oferty Wykonawców, którzy finalnie zdecydują się na ich złożenie przy obecnej konstrukcji SIWZ będą znacząco przekraczały budżet Zamawiającego przeznaczony na realizację tego zadania z uwagi na skalkulowane w nich ryzyka ciążące na Wykonawcy. Oczywiście scenariusz taki będzie bardzo niekorzystny dla Zamawiającego, oraz przyszłych beneficjentów systemu PZUM. Sytuacja, w której Zamawiający będzie zmuszony do unieważnienia przedmiotowego postępowania i ponownego wszczęcia procedury przetargowej pochłonie znacznie więcej czasu niż poświęcenie dodatkowych 2-3 miesięcy na modyfikację obecnego SIWZ.

Wyrażamy nadzieję, że będą możliwe zmiany SIWZ, o których piszemy w niniejszym piśmie, które umożliwią nam złożenie oferty w tym postępowaniu. Rekomendujemy również zorganizowanie kolejnego Zebrania Wykonawców z Zamawiającym.

Działając na podstawie udzielonego pełnomocnictwa, w imieniu i na rzecz Konsorcjum GMV Innovating Solutions Sp. z o. i Grupo Mecánica Del Vuelo Sistemas S.A.U.

Pełnomocnik

Signed by /
Podpisano przez:



Rafał Łukasz
Krzysiak

Date / Data: 2019-
12-10 21:14