

Andrzej Abramowicz

Praktyczne zastosowanie różnych kryteriów wyboru najkorzystniejszej oferty dla postępowań publicznych w zakupie autobusów

Większość przedsiębiorstw transportowych działających na polskim rynku podlega przepisom ustawy z 29 stycznia 2004 roku – Prawo zamówień publicznych [12]. Stosowanie przepisów tej ustawy stwarza wiele trudności w zakresie ustalania przez zamawiającego kryteriów wyboru najkorzystniejszej oferty. Sporządzenie zatem specyfikacji istotnych warunków zamówienia SIWZ, które muszą zawierać omówione w ustawie kryteria, nie stwarza większych trudności w przypadku zakupu nowych pojazdów. W przypadku zakupu pojazdów używanych ustalenie kryteriów wyboru najkorzystniejszej oferty następuje jednak wiele trudności. Omówienie różnic w ustalaniu kryteriów jest przedmiotem niniejszego artykułu.

Wstęp

Kreując kryteria wyboru oferty w procesie zakupu autobusów zamawiający stosują zazwyczaj 2 podejścia. Pierwsze uwzględni kilka kryteriów tak skonstruowanych, aby osiągnąć najkorzystniejszy bilans ceny i innych kryteriów odnoszących się do przedmiotu zamówienia publicznego. W drugim podejściu stosowane jest jedno kryterium – najniższa cena.

Kryterium najniższej ceny preferuje oferty najtańsze, ale niekoniecznie najlepsze. Aby w tym przypadku oferta była najlepsza, zamawiający musi posiadać dużą wiedzę i umiejętności w zakresie przedmiotu zamówienia, który musi być tak opisany, aby rzeczywiście zamawiający mógł wybrać ofertę najlepszą i najtańszą.

Kryteria inne niż cena w przypadku zakupu nowych pojazdów można łatwo opisać i skwantyfikować, bowiem wynikają one z przepisów ustawy PZP (Prawo zamówień publicznych) i przepisów wydanych na jej podstawie. Są one zawarte w rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych [9]. Inaczej wygląda i jest bardziej skomplikowane to zagadnienie w przypadku zakupu autobusów używanych.

Ekonomiczne i pozaekonomiczne kryteria wyboru najkorzystniejszej oferty

Rozważając dobór kryteriów (poza podstawowymi, wynikającymi z przepisów o kontroli wydatków publicznych), takich jak:

- celowość wydatków,
- gospodarność,

zamawiający powinien kierować się interesem zarówno ekonomicznym, jak i pozaekonomicznym [8].

Ustawa *Prawo zamówień publicznych* postrzegana jest jako instrument pozwalający na racjonalizację wydatków inwestycyjnych [3]. Od początku funkcjonowania ustawy *Prawo zamówień publicznych*, czyli od 29 stycznia 2004 r., trwa ogólnokrajowa dyskusja nad zasadnością stosowania kryterium ceny jako jedynego kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty.

Stosowanie tego kryterium jako jedynego jest ze wszech miar wygodne dla zamawiającego, jednak nie jest zawsze dla niego korzystne. Kryteria pozaekonomiczne są trudne do sprecyzowania, bowiem wymagają wiedzy na temat przedmiotu zamawia-

nego i umiejętności opisu takiego przedmiotu oraz wiedzy prawnej i ekonomicznej. Pamiętać należy, że każde dodatkowe kryterium pozaekonomiczne zmniejsza znaczenie ceny. Wymaga to od zamawiającego ustalenia znaczenia każdego kryterium w odniesieniu do kryterium ceny w taki sposób, aby nie zapłacić zbyt wygórowanej ceny i aby nadać zamówieniu cechy zgodnie z oczekiwaniami [10].

Mimo tego trudno jest wykazać, że zamawiający, idąc na „łatwiznę”, popełnia błąd, bowiem istniejący – obowiązujący od dnia 19 października 2014 r., tak jak i dotychczasowy – katalog kryteriów ma charakter przykładowy i zamawiający ma pełną swobodę wyboru kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty.

Znowelizowana ustawa, obowiązująca od dnia 19 października 2014 r., nie zmienia dotychczasowych kryteriów, a jedynie rozszerza ten katalog o kryteria o charakterze społecznym, środowiskowym czy też innowacyjnym. Podsumowując te 2 sposoby ustalania kryteriów wyboru, najkorzystniejszą ofertę zamawiający wybiera na podstawie kryteriów oceny ofert, które ustala w specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ). Tymi kryteriami mogą być:

- ◆ cena;
- ◆ cena i inne kryteria dotyczące przedmiotu zamówienia.

Nowelizacja ustawy PZP wprowadziła od 29 października 2014 r. ograniczenia stosowania przez zamawiającego ceny jako jedynego kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty (art. 92 ust. 2a). Dotyczą one jedynie przypadku zamówień, których przedmiotem są ogólnodostępne dobra o ustalonych standardach jakościowych. Przy zastosowaniu ceny jako jedynego kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty pojawia się więc warunek, że przedmiotem zamówienia jest przedmiot:

- ✦ powszechnie dostępny;
- ✦ o ustalonych standardach jakościowych.

W pozostałych przypadkach – jeżeli przedmiot nie posiada wymienionych cech – zamawiający obowiązany jest stosować, poza ceną, jeszcze jedno kryterium z katalogu zawartego w art. 91 ust. 2 ustawy o *zamówieniach publicznych*. Przepis tego artykułu nie wyklucza zastosowania, obok ceny, innego kryterium ściśle związanego z przedmiotem zamówienia. Mogą to być w szczególności:

- jakość;
- funkcjonalność;
- parametry techniczne;
- aspekty środowiskowe, społeczne, innowacyjne;
- serwis;
- termin wykonania zamówienia;
- koszty eksploatacji.

Po nieco ponad 2 miesiącach (do końca roku 2014) od wejścia w życie znowelizowanych przepisów w tym zakresie, w przypadku postępowań o udzielenie zamówień publicznych o wartościach poniżej progów UE, odsetek ogłoszeń, w których jako jedyne kryterium wskazano cenę, spadł z 93% do poziomu 31%. Natomiast w postępowaniach o wartościach powyżej progów UE – z 85% do poziomu 33% [11].

Można uznać, że katalog kryteriów wyboru najkorzystniejszej oferty jest na tyle szeroki, że zamawiający nie powinien mieć trudności z ich wyborem, stosownie do potrzeb. Jak zatem w praktyce zamawiający wykorzystuje przepisy artykułu 91 ustawy, w syntetycznym ujęciu pokazano w dalszej części artykułu. W okresie transformacji ustrojowej po 1989 r., a w szczególności po wejściu Polski do Unii Europejskiej, przedsiębiorstwa komunikacji, świadczące usługi lokalnego transportu zbiorowego, korzystając z programów unijnych, przystąpiły do wymiany taboru autobusowego na nowszy i bardziej nowoczesniejszy. W gorszej sytuacji znalazły się podmioty świadczące usługi transportu zbiorowego nie mogące korzystać ze środków unijnych.

Każdego roku na dostawę autobusów nowych bądź używanych pojawia się wiele zamówień publicznych w trybie ustawy PZP. Kilka z nich omówiono poniżej.

Stosowane prawa zamówień publicznych do zakupu autobusów nowych

Poniżej przedstawiono 3 przypadki zakupu w trybie prawa zamówień publicznych autobusów nowych z silnikami na olej napędowy i gaz płynny CNG oraz autobusów elektrycznych.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Łodzi, zgodnie z procedurą zawartą w PZP, dokonuje zakupu i alternatywnie leasingu 40 autobusów niskopodłogowych [5]. Zamówienie obejmuje:

- ♦ 20 przegubowych;
- ♦ 20 jednoczłonowych.

Kryteria wyboru najkorzystniejszej oferty w tym zamówieniu przedstawiono w tab. 2.

Autobusy będą nowe i będą spełniały wszystkie wymagania techniczne określone w SIWZ. Wyposażone będą w następujące urządzenia:

- ❖ klimatyzację kabiny kierowcy oraz przedziału pasażerskiego;
- ❖ elektroniczny system informacji pasażerskiej;
- ❖ system informacji pasażerskiej dla niewidomych;
- ❖ mobilny biletomat;
- ❖ system łączności radiowej;
- ❖ monitoring.

Podane wyposażenie staje się standardem i przedsiębiorstwa komunikacji miejskiej, ogłaszając przetargi w SIWZ, podają takie właśnie wyposażenie lub wzbogacają je o dalsze urządzenia (np. specjalne gniazdko 230V, które służy do ładowania telefonów komórkowych i laptopów, wewnętrzna autobusowa sieć Wi-Fi).

W Słupsku Miejski Zakład Komunikacji ogłosił przetarg na dostawę fabrycznie nowych 18 autobusów jednej marki, w tym [4]:

- 5 – 12-metrowych autobusów niskopodłogowych zasilanych sprężonym gazem ziemnym CNG;
- 3 – 18-metrowych autobusów niskopodłogowych zasilanych olejem napędowym;
- 10 – 12-metrowych autobusów niskopodłogowych zasilanych olejem napędowym.

Kryteria wyboru najkorzystniejszej ekonomicznie oferty przedstawiono w tab. 3.

Porównując kryteria zestawione w tab. 2 z kryteriami z tab. 3, trzeba zadać pytanie, dlaczego dla zamawiającego w jednym przypadku waga „parametry ekologiczne” oceniona została na 5%, a w drugim na 2%. Odpowiedź na to pytanie, wydaje się, może być jedna. Mianowicie często kryteria ustala się według uznania, a nie na podstawie wyliczeń, analiz itp. Uznaniowo ustalona waga parametru (w pierwszym przypadku 5%, w drugim 2%) jest mało precyzyjna, co nie ma uzasadnienia.

Tab. 1. Najczęściej stosowane kryteria pozacenowe, stosowane w okresie od 19.10.2014 r. do 31.12.2014 r. (po wejściu w życie nowelizacji PZP z dnia 19.10.2014 r.)

Najczęściej stosowane kryteria pozacenowe	Odsetek postępowań [%]	Średnia waga [%]
Termin realizacji/czas dostawy	29	11
Gwarancja / rękojmia (termin, warunki itp.)	25	10
Płatności (warunki, terminy itp.)	10	7
Jakość / funkcjonalność / parametry techniczne (itp.)	8	18
Wiedza/doświadczenie	7	18
Czas reakcji	3	9
	81	–

Źródło: Urząd Zamówień Publicznych, Portal-Centralny (dostęp z dnia 12.07.2015 r.).

Tab. 2. Kryteria wyboru najkorzystniejszej oferty w przetargu MPK w Łodzi na dostawę 40 fabrycznie nowych autobusów

Lp.	Kryteria	Waga (%)
1.	Cena	79
2.	Parametry techniczne i funkcjonalno-użytkowe	15
3.	Parametry ekologiczne	5
4.	Suma jednostkowych stawek brutto, określonych oddzielnie dla grup autobusów przegubowych i jednoczłonowych, za każdy 1 tys. wozokilometrów przekroczenia względem szacowanego łącznego przebiegu autobusów w ramach danej grupy.	1

Źródło: oprac. własne na podst. danych MPK w Łodzi.

Tab. 3. Kryteria wyboru najkorzystniejszej oferty w przetargu w MZK w Słupsku na dostawę 18 nowych fabrycznie autobusów

Lp.	Kryteria	Waga (%)
1.	Cena	83
2.	Parametry techniczne i funkcjonalno-użytkowe	15
3.	Parametry ekologiczne	2

Źródło: oprac. własne na podst. danych MZK w Słupsku.

Tab. 4. Kryteria wyboru najkorzystniejszej oferty w przetargu MPK w Krakowie na dostawę 4 fabrycznie nowych autobusów elektrycznych

Lp.	Kryteria	Waga (%)
1.	Cena	70
2.	Parametry techniczne i funkcjonalno-użytkowe	25
3.	Zużycie energii	5

Źródło: oprac. własne na podst. danych MPK w Krakowie.

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Krakowie, zmierzając do nowej kultury mobilności w mieście, ogłosiło postępowanie przetargowe na 4 autobusy elektryczne.

Porównując kryteria zestawione w tab. 3 z kryteriami z tab. 4, można zauważyć, że zamawiający przykłada większą wagę do parametru ekologicznego dla przedmiotu zamówienia, którym jest autobus z silnikiem zasilanym paliwem płynnym, niż do zużycia paliwa. Natomiast w przypadku, gdy przedmiotem zamówienia jest autobus o napędzie elektrycznym, problem ekologii rozwiązuje sam charakter przedmiotu, a ważnym parametrem jest zużycie energii.

Analizując tab. 2, 3 i 4, należy zwrócić uwagę na kryterium „parametry techniczne i funkcjonalno-użytkowe” i ocenić przy-

Tab. 5. Kryterium techniczne, ustalone w zamówieniu MPK Kraków, na które składają się cząstkowe punkty przyznawane w poszczególnych podkryteriach

Lp.	Podkryteria składające się na kryterium techniczne	Liczba punktów możliwych do uzyskania w każdym podkryterium (1 pkt. = %)
1.	Podkryterium nr 1. P – system ładowania. Ocena systemu ładowania	
2.	System ładowania pantografowego autobusu może współpracować ze stanowiskiem ładowania posiadanym przez zamawiającego	10
3.	System ładowania pantografowego autobusu nie może współpracować ze stanowiskiem ładowania posiadanym przez zamawiającego	0
4.	Podkryterium nr 2. P – okres gwarancji baterii. Ocena okresu gwarancji baterii	
5.	Długość okresu gwarancji baterii trakcyjnych: 36 miesięcy i więcej	4,0
6.	Długość okresu gwarancji baterii trakcyjnych: poniżej 36 miesięcy	0,0
7.	Podkryterium nr 3. P – ogrzewanie. Ocena sposobu ogrzewania przestrzeni pasażerskiej i kabiny kierowcy	
8.	Urządzenie grzewcze zasilane tylko energią elektryczną	4,0
9.	Urządzenie grzewcze zasilane energią elektryczną i olejem napędowym (urządzenie grzewcze zasilane energią elektryczną ma być skuteczne przy temperaturze otoczenia do minus 50°C)	3,0
10.	Urządzenie grzewcze zasilane tylko olejem napędowym	0,0
11.	Podkryterium nr 4. P – rekuperacja. Ocena możliwości odzysku energii hamowania	
12.	Występuje możliwość rekuperacji energii hamowania	3,0
13.	Brak możliwości rekuperacji energii hamowania	0,0
14.	Podkryterium nr 5. P – zawieszenie. Ocena rodzaju zawieszenia przedniego	
15.	Zawieszenie niezależne	2,0
16.	Zawieszenie zależne	0,0
17.	Podkryterium nr 6. P – szyby. Ocena szyby przedniej	
18.	Przednia szyba dzielona pionowo w osi autobusu	2,0
19.	Przednia szyba niedzielona w osi autobusu	0,0

Źródło: MPK Kraków sp. z o.o. Specyfikacja istotnych warunków zamówienia na „dostawę fabrycznie nowych niskopodłogowych autobusów miejskich zasilanych energią elektryczną wraz z systemem ładowania”.

czyni, dla których w trzecim przypadku zamawiający ustalił wagę tego parametru na 25%, a nie, jak w 2 poprzednich, na 15%.

Kryterium „parametry techniczne” przedstawione w tab. 5 stanowią wagę 25% – wyższą o 10 pkt procentowych od zamówień przedstawionych w tab. 2 i 3 – i to wydaje się być zrozumiałe i uzasadnione ze względu na inny zespół napędowy, jaki posiada autobus elektryczny w porównaniu z autobusem z zespołem napędowym tradycyjnym.

Stosowane prawa zamówień publicznych do zakupu autobusów używanych

Jak wcześniej wspomniano, zakup autobusów używanych, w odróżnieniu od zakupu autobusów nowych, nastęrcza wiele trudności, ponieważ w obliczu braku gwarancji (dla nowych autobusów to co najmniej 1 rok) zamawiający musi liczyć się

z ukrytymi wadami wynikającymi z wieloletniej eksploatacji zamawianego pojazdu.

MZK Sp. z o.o. w Bolesławcu, ogłaszając przetarg [7] na dostawę używanego autobusu turystycznego, ustaliło, że kryterium wyboru oferty będzie:

□ **cena** – 100% (cena najniższa/cena badana) × 100 pkt × 100%.

Wybrana zostanie ta oferta, która spełni wymagania SIWZ i uzyska największą ocenę punktową.

W załączniku nr 1 do SIWZ w pkt 6. zaznaczono, że: „oferty mogą dotyczyć jedynie autobusu, który został wyprodukowany w roku 2008, z przebiegiem nie większym niż 550 000 km” [7].

Ten zapis z ekonomicznego punktu widzenia nie jest właściwy, ponieważ trudno dopatrzeć się uzasadnienia dla ustalenia górnej granicy roku produkcji (2008). Ograniczenie roku produkcji autobusu jako dolnej granicy (2008) byłoby jak najbardziej poprawne. Ustalając sztywną datę produkcji – „jedynie autobus, który został wyprodukowany w roku 2008” – zamawiający ograniczył konkurencję, czyli krąg oferentów, pozbawiając się jednocześnie możliwości zakupu autobusu młodszego być może za taką samą cenę. Podobnie ustalając górną granicę przebiegu zamawianego autobusu na 550 tys. km, zamawiający ograniczył konkurencję. Gdyby zamawiający ustalił np. 2 progi przebiegu (400 tys. i 550 tys. km) i obok ceny określił kryterium przebiegu i wagę tego kryterium na 5%, oferenci mogliby rozważać, na ile to kryterium powiększy cenę, i w ten sposób konkurować ze sobą.

Ponadto zamawiający nie żądał gwarancji na zamówiony autobus; jedynie, zgodnie z zapisem w punkcie 18 SIWZ, ograniczył się do nałożenia na oferentów obowiązku udzielenia rękojmi za wady fizyczne i prawne na dostarczony autobus (zgodnie z przepisami Kodeksu cywilnego). Zdaniem Autora zamawiający winien żądać kilkumiesięcznej gwarancji całopojazdowej lub na zespół napędowy. Takie żądanie powinno być jednym z kryteriów (obok ceny).

Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji w Świdnicy, ogłaszając przetarg na zakup 3 autobusów używanych, podobnie jak MZK w Bolesławcu, jako jedyne kryterium wyboru najkorzystniejszej oferty przyjęło cenę. W specyfikacji SIWZ natomiast zapisano: „na przedmiot umowy (trzy autobusy) udzielona zostanie Zamawiającemu gwarancja na okres 1 miesiąca od daty protokółarnego przejęcia autobusów lub przebiegu 1 000 km. Umowa jest jedynie preferowana w SIWZ” [6].

Zapis ten wydaje się być zbyt ostrożny, bo oczywiście jest, że oferent nie będzie zainteresowany udzieleniem nawet tak skromnej gwarancji, skoro nie jest ona wymagana. W specyfikacji również nie określono granicy przebiegu kilometrów zamawianego autobusu. Podobnie jak w poprzednim przykładzie, ustalenie (obok ceny) drugiego kryterium – gwarancji – byłoby zasadne. Również ustalenie trzeciego i czwartego kryterium – przebiegu i rocznika – byłoby korzystne dla zamawiającego.

Ustalając kryteria wyboru ofert, trzeba mieć na uwadze fakt, że muszą one odpowiadać wymogom przepisów ustawy Prawo zamówień publicznych. Kryteria muszą być konkretne i jednoznaczne. Nie mogą mieć charakteru uznaniowości dla członków komisji, która dokonałaby oceny subiektywnej, przesądzając tym samym o nieprawidłowym wyborze oferty. Kryteria powinny też stanowić zachętę dla oferentów do konkurowania. Umieszczenie w SIWZ warunku żądania udzielenia gwarancji nie zachęca oferentów. Gdyby okres gwarancji był jednym z kryteriów (obok ceny), oferenci dokonaliby oceny wpływu długości gwarancji na cenę oferowanego autobusu.

Zakończenie

Jak wynika z danych Urzędu Zamówień Publicznych, po wejściu w życie nowelizacji przepisów dotyczących kryteriów oceny ofert (19.10.2014 r.), zamawiający najczęściej stosowali, oprócz kryterium ceny, takie kryteria jak: termin realizacji zamówienia, okres i warunki gwarancji czy jakość. W postępowaniach, w których ocenie podlegała nie tylko cena, w ponad 92% ogłoszeń zamawiający zastosowali 2 kryteria oceny ofert; średnio zaś stosowali 2-3 kryteria [11].

Opisane w artykule przykłady pochodzą z różnych okresów, jednak łączy je procedura prawa zamówień publicznych, a w szczególności podobieństwo zastosowanych kryteriów wyboru najkorzystniejszej oferty na zakup autobusów. Właśnie one (autobusy) w przedsiębiorstwach transportowych to grupa aktywów strategicznych [2]. Zatem środki konieczne na wymianę taboru autobusowego na nowocześniejszy to istotny element utrzymania właściwej struktury taboru autobusowego. Dlatego we wszystkich omówionych przypadkach cena jest kryterium dominującym – dobrze, że nie jedynym. Polskie przedsiębiorstwa nie zawsze są w stanie wymieniać tabor na nowy, bo nie pozwala im na to szczupłość zasobów finansowych. Często wymienia się tabor najstarszy na młodszy. Takie decyzje wynikają z analizy obecnego stanu i struktury taboru i wielkości dostępnych środków na zakup oraz mają na celu zwiększenie oszczędności z tytułu podatku od środków transportowych, zmniejszenie zużycia paliwa i kosztów związanych z materiałami eksploatacyjnymi [13]. W takich przypadkach często zdarza się, że możliwości, jakie stwarzają procedury zawarte w Prawie zamówień publicznych, nie są wykorzystywane właściwie [1].

Coraz częściej cena nie stanowi jedynego kryterium wyboru. Także nie jest kryterium dominującym, co wyraźnie widać w zamówieniach na zakup autobusów nowych. Jednak w omówionych przypadkach zakupu autobusów używanych wyraźnie widać, że zamawiający nie korzystają z możliwości, jakie daje Prawo zamówień publicznych. Nie stosują innych kryteriów, które mają wpływ na efektywność eksploatacji zamawianego taboru. Należy też pamiętać, że kryteria wyboru muszą być tak ustalone, aby pozwalały na dokonanie jednoznacznej oceny ofert.

Bibliografia:

1. Abramowicz A., *Stosowanie prawa zamówień publicznych do zakupu autobusów używanych*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2012, nr 3.
2. Dyr T., *Czynniki rozwoju rynku regionalnych przewozów pasażerskich*, Wydawnictwo Politechniki Radomskiej, Radom 2009.
3. Dyr T., Gawroński P., *Zamówienia publiczne jako instrument strategii odnowy taboru w przedsiębiorstwach pasażerskiego transportu zbiorowego*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2000, nr 9.
4. <http://www.bip.mzk.slupsk.pl/?mid=26> (dostęp z dnia 12.06.2015 r.).
5. <http://www.mpk.lodz.pl/showarticleslist.action?category=1293> (dostęp z dnia 22.06.2015 r.).



Używany autobus Scania CN 280 wyprodukowany w 2012 r.

6. <http://www.mpk.swidnica.pl/news/82-przetarg-na-zakup-3-autobusow/> (dostęp z dnia 18.07.2015 r.).
7. <http://www.mzk.boleslawiec.pl/przetarg-na-dostawe-uzywanego-autobusu-turystycznego/80> (dostęp z dnia 12.06.2015 r.).
8. Partyka M., *Kryteria oceny ofert*, „Zamówienia Publiczne Doradca” 2005, nr 6.
9. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych: Dz. U. 2011, Nr 96, poz. 559.
10. Szostak R., *Glosa do wyroku SN z dnia 18 września 2002, III CZP 52/02 w OSP 2003 nr 5, poz. 57*.
11. Urząd Zamówień Publicznych, Portal-Centralny (dostęp z dnia 12.07.2015 r.).
12. Ustawa z dnia 29 stycznia 2004 r. – *Prawo zamówień publicznych*: t.j. Dz. U. 2013, poz. 907.
13. Ziółkowska K., *Restrukturyzacja przedsiębiorstw państwowych z wykorzystaniem pomocy publicznej na przykładzie PKS w Staszowie*, „Autobusy – Technika, Eksploatacja, Systemy Transportowe” 2012, nr 1–2.

Autor:

mgr **Andrzej Abramowicz** – doktorant na Wydziale Ekonomicznym Uniwersytetu Technologiczno-Humanistycznego w Radomiu

Practical application of various choice criteria of the most attractive offer for public proceedings in buses purchase

Most of Polish transport companies are regulated by rules of the Act from 29 January 2004 – public procurement law [1]. Application of the provisions of the law creates a lot of problems in establishing by a buyer the choice criteria of the most attractive offer. And therefore drafting SIWZ terms of reference – which mandatory must contain criteria discussed in the act – don't pose major difficulties in case of purchasing new vehicles. However in case of the purchasing used vehicles establishing choice criteria the most attractive offer causes a lot of problems. Discussing the differences in establishing criteria in several cases applying various criteria is a subject of the present article.