

WYROK
z dnia 8 grudnia 2020 roku

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Irmína Pawlik

Protokolant: Piotr Cegłowski

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 3 grudnia 2020 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 9 listopada 2020 r. przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia BBF Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Spółka z o.o. z siedzibą we Wrocławiu oraz IDOM Consulting, Engineering, Architecture S.A.U. z siedzibą w Bilbao, Hiszpania w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie przy udziale:

A. wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia Systra SA z siedzibą w Paryżu, Francja oraz S. B. i J. B. prowadzących działalność gospodarczą w formie spółki cywilnej Biuro Projektowo - Konsultingowe BPK Mosty s.c. S. B., J. B. z głównym miejscem prowadzenia działalności we Wrocławiu;

B. wykonawcy EGIS Poland Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie;

C. wykonawcy MIA S.A. z siedzibą w Katowicach;

D. wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia Multiconsult Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Transprojekt Gdański Sp. z o.o. z siedzibą w Gdańsku oraz ARCADIS Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie;

zgłaszających przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego

orzeka:

1. oddala odwołanie;

2. kosztami postępowania obciąża odwołującego - wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia BBF Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Spółka z o.o. z siedzibą we Wrocławiu oraz IDOM Consulting, Engineering, Architecture S.A.U. z siedzibą w Bilbao, Hiszpania i:

2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę **15 000 zł 00 gr** (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez odwołującego tytułem wpisu od odwołania;

2.2. zasądza od odwołującego na rzecz zamawiającego PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z siedzibą w Warszawie kwotę **2 880 zł 00 gr** (słownie: dwa tysiące osiemset osiemdziesiąt złotych zero groszy) stanowiącą należną część kosztów postępowania odwoławczego poniesionych przez zamawiającego tytułem wynagrodzenia pełnomocnika;

2.3. zasądza od odwołującego na rzecz wnoszącego sprzeciw - wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia Systra SA z siedzibą w Paryżu, Francja oraz S. B. i J. B. prowadzących działalność gospodarczą w formie spółki cywilnej Biuro Projektowo - Konsultingowe BPK Mosty s.c. S. B., J. B. z głównym miejscem prowadzenia działalności we Wrocławiu kwotę **720 zł 00 gr** (słownie: siedemset dwadzieścia złotych zero groszy) stanowiącą należną część kosztów postępowania odwoławczego poniesionych przez wnoszącego sprzeciw tytułem wynagrodzenia pełnomocnika.

Stosownie do art. 198a i 198b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm.) na niniejszy wyrok - w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego Warszawa - Praga w Warszawie.

Przewodniczący:.....

Uzasadnienie

Zamawiający PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie (dalej jako „Zamawiający”), poprzez Centrum Realizacji Inwestycji Region Śląski, prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego w ramach projektu POLiŚ 5.1-14 pn. „Prace na linii kolejowej C-E 65 na odc. Chorzów Batory – Tarnowskie Góry – Karszanice – Inowrocław – Bydgoszcz – Maksymilianowo” dla zadania pn. LOT B – prace na linii kolejowej 131 na odcinku Nakło Śląskie (km 29,000) – Kalina (km 66,800) oraz zaprojektowanie podstacji trakcyjnych i infrastruktury kolejowej na linii kolejowej nr 131 i 144” (nr ref. IREZA4/1c-216-04/2020 - POLiŚ 5.1-14). Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 11 sierpnia 2020 r. pod numerem 2020/S 154-378050. Postępowanie prowadzone jest w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm., dalej „ustawa Pzp”). Wartość szacunkowa zamówienia przekracza kwoty określone w przepisach wydanych na podstawie art. 11 ust. 8 ustawy Pzp.

W dniu 9 listopada 2020 r. wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia BBF Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Poznaniu, IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą we Wrocławiu oraz IDOM Consulting, Engineering, Architecture S.A.U. z siedzibą w Bilbao, Hiszpania (dalej jako „Odwołujący”) wnieśli odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej wobec czynności Zamawiającego polegających na:

1.1. nieprzyznaniu ofercie Odwołującego dodatkowych 4 punktów w kryterium pozacenowym (doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia), tj. 2 dodatkowe punkty za doświadczenie osoby wskazanej do pełnienia funkcji Głównego Projektanta i 2 dodatkowe punkty za doświadczenie osoby wskazanej do pełnienia funkcji Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych;

1.2. ewentualnie wobec pkt 1.1 zaniechaniu dokonania poprawienia w ofercie Odwołującego omyłki pisarskiej w oznaczeniu szlaku komunikacyjnego „San Bernardo – Alameda”, podczas gdy szlak ten powinien być oznaczony: „San Bernardo – Buin Zoo” i to zarówno w odniesieniu do doświadczenia Głównego Projektanta jak i Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych;

- 1.3.ewentualnie wobec pkt 1.1 i 1.2 zaniechaniu wezwania Odwołującego do złożenia wyjaśnień w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp w zakresie doświadczenia osób wskazanych do pełnienia funkcji Głównego Projektanta oraz Projektanta Koordynatora w zakresie branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych;
- 1.4.zaniechaniu wykluczenia z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp wykonawców wspólnie ubiegających się o zamówienie Systra S.A., S. B. (Biuro Projektowo – Konsultingowe BPK Mosty s.c. S. B. J. B.) J. B. (Biuro Projektowo – Konsultingowe BPK Mosty s.c. S. B. J. B.) (dalej jako „Konsorcjum Systra”) ze względu na podanie przez nich informacji wprowadzających w błąd w zakresie doświadczenia osoby wskazanej do pełnienia funkcji Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych;
- 1.5.zaniechaniu wykluczenia z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp wykonawców wspólnie ubiegających się o zamówienie Multiconsult Polska sp. z o.o., Arcadis sp. z o.o. i Transprojekt Gdański sp. z o.o. (dalej jako „Konsorcjum Multiconsult”) ze względu na podanie przez nich informacji wprowadzających w błąd w zakresie doświadczenia osoby wskazanej do pełnienia funkcji Projektanta Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym;
- 1.6.zaniechaniu wykluczenia z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp wykonawcy IVIA S.A. (dalej jako „IVIA”) ze względu na podanie przez niego informacji wprowadzających w błąd w zakresie doświadczenia osoby wskazanej do pełnienia funkcji Projektanta Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym;
- 1.7.zaniechaniu wykluczenia z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp wykonawcy Egis Poland sp. z o.o. (dalej jako „Egis”) ze względu na podanie przez nich informacji wprowadzających w błąd w zakresie doświadczenia osoby wskazanej do pełnienia funkcji Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych i osoby wskazanej do pełnienia funkcji Projektanta Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym w zakresie kolejowych obiektów budowlanych;
- 1.8.ewentualnie wobec pkt 1.7 błędemu przyznaniu ofercie Egis dodatkowych 2 punktów w kryterium pozacenowym w zakresie doświadczenia osoby wskazanej na stanowisko Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych, podczas gdy w tym zakresie nie należało przyznać żadnych dodatkowych punktów.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

- 1.w zakresie czynności, o której mowa w pkt 1.1 i 1.8 powyżej, art. 91 ust. 1 ustawy Pzp oraz art. 7 ust. 1 ustawy Pzp poprzez odpowiednio błędne nieprzyznanie 4 dodatkowych punktów ofercie Odwołującego w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert (doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia) oraz błędne przyznanie ofercie Egis dodatkowych 2 punktów w kryterium pozacenowym w zakresie doświadczenia osoby wskazanej na stanowisko Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych;
- 2.w zakresie czynności, o której mowa w pkt 1.2 powyżej, art. 87 ust. 1 pkt 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie poprawienia w ofercie Odwołującego oczywistej omyłki pisarskiej w oznaczeniu szlaku komunikacyjnego „San Bernardo – Alameda”, podczas gdy szlak ten powinien być oznaczony: „San Bernardo – Buin Zoo” i to zarówno w odniesieniu do doświadczenia Głównego Projektanta jak i Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych;
- 3.w zakresie czynności, o której mowa w pkt 1.3 powyżej, art. 87 ust. 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wezwania Odwołującego do złożenia wyjaśnień w trybie w zakresie doświadczenia osób wskazanych do pełnienia funkcji Głównego projektanta oraz Projektanta Koordynatora w zakresie branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych
- 4.w zakresie czynności, o których mowa w pkt 1.4-1.7 powyżej, art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia ww. wykonawców z postępowania wskutek podania przez nich odnośnie osób wskazanych przez tych wykonawców do pełnienia określonych funkcji, informacji wprowadzających w błąd Zamawiającego, a mogących mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego.

Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu unieważnienia czynności oceny ofert, nakazanie Zamawiającemu dokonania ponownej czynności oceny ofert oraz przyznania ofercie Odwołującego 4 dodatkowych punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert (po ewentualnym poprawieniu oczywistej omyłki pisarskiej w ofercie Odwołującego w oznaczeniu szlaku „San Bernardo – Alameda” lub po ewentualnym wezwaniu do złożenia wyjaśnień), nakazanie Zamawiającemu wykluczenia z postępowania wykonawców: Konsorcjum Systra, Konsorcjum Multiconsult, IVIA, Egis, ewentualnie w razie niewykluczenia Egis nakazanie Zamawiającemu ponownej oceny oferty Egis i nieprzyznanie tej ofercie dodatkowych punktów w kryterium pozacenowym w zakresie doświadczenia osoby wskazanej na stanowisko Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych. Ponadto Odwołujący wniósł o zasądzenie od Zamawiającego na rzecz Odwołującego kosztów postępowania, w tym kosztów reprezentacji wg przedstawionych na rozprawie rachunków.

Uzasadniając zarzut dotyczący punktacji przyznanej ofercie Odwołującego, Odwołujący zakwestionował przyczynę nieprzyznania punktów przez Zamawiającego za jedną z usług wskazanych dla Głównego Projektanta i Projektanta Koordynatora w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych, tj. dwukrotne podanie tego samego szlaku (Alameda – San Bernardo, San Bernardo – Alameda). Odwołujący przyznał, że o ile oznaczenie pierwszego szlaku było w pełni prawidłowe (szlak Alameda – San Bernardo), o tyle w przypadku drugiego ze szlaków omyłkowo posłużono się nazwą stacji początkowej z pierwszego szlaku (San Bernardo – Alameda) zamiast nazwą innej stacji: Buin Zoo. Odwołujący zacytował stosowny fragment Wykazu osób złożonego na potrzeby weryfikacji kryteriów oceny ofert (z podkreśleniem omyłkowego oznaczenia stacji końcowej drugiego ze szlaków kolejowych). Odwołujący zauważył, że informacje zawarte w Wykazie osób na potrzeby weryfikacji kryteriów oceny ofert stanowią treść oferty, stanowiącą integralną całość. Nie jest przy tym możliwa fragmentaryczna interpretacja jednego z zapisów treści oferty w oderwaniu od pozostałych informacji zawartych w dokumencie. Tymczasem interpretacja wszystkich informacji w Wykazie nie pozostawia wątpliwości, że pierwszym szlakiem jest szlak Alameda – San Bernardo, natomiast drugim jest szlak San Bernardo – Buin Zoo. Odwołujący jednoznacznie wskazał bowiem drugą stację drugiego szlaku, opisując ją nie tylko z nazwy (Stacja Buin Zoo), ale i z położenia (km). Oczywiście jest przy tym, że po to wskazano zarówno nazwę jak i położenie w km, aby wykazać, że jest to drugi szlak oraz że spełnia on wymóg odpowiedniej długości. Zdaniem Odwołującego założenie racjonalności działań uczestników postępowania wykluczałoby taką intencję wykonawcy, by w zakresie podania dwóch różnych szlaków komunikacyjnych podać dwa razy jeden i ten sam szlak, tylko z zamianą punktu początkowego i docelowego. Każdy oceniający tak sformułowany zapis treści oferty zdaje sobie sprawę, że chodzi o jeden szlak kolejowy. Odwołujący zauważył także, że w przypadku oferty złożonej przez Egis Zamawiający

uznał doświadczenie Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych w zakresie dwóch szlaków kolejowych tj. Nakhon Ratchasima – Bua Yai i Bua Yai – Nong Khai. Tymczasem co najmniej w drugim przypadku Egis wskazał nie szlak kolejowy, a linię kolejową (w tym drugim bowiem przypadku jest jeszcze pomiędzy tymi miejscowościami co najmniej 3 inne stacje rozdzielające szlaki). Zamawiający mimo tej nieprecyzyjności (niepodania szlaku tylko linii kolejowej) uznał to doświadczenie, podczas gdy z oferty Odwołującego choć jednoznacznie wynika, jakie szlaki wskazał jednego z nich nie uznał. To świadczy zdaniem Odwołującego o braku równego traktowania ofert różnych wykonawców.

Odwołujący podniósł także, że Zamawiający mógł zidentyfikować podane informacje jako oczywistą omyłkę pisarską, jako że wskazano również pozostałe informacje zawarte w Wykazie, z których jednoznacznie wynika, że punktem docelowym drugiego szlaku jest stacja Buin Zoo. Zwrócił uwagę na zastosowany schemat opisu szlaku, gdzie każdy punkt (stacja) jest bardzo dokładnie opisany poprzez podanie miejsca położenia (km). Stacja początkowa: Alameda jako stacja początkowa (0 km), następnie stacja San Bernardo jako stacja końcowa pierwszego z podawanych przez Odwołującego szlaku (miejsce położenia na 16 km od stacji początkowej) oraz ostatni punkt – stacja Buin Zoo, (znajdująca się na 29 km od stacji początkowej), kończąca drugi z podawanych przez Odwołującego odcinków komunikacyjnych. W kontekście powyższego - w świetle art. 14 ust. 1 w zw. z art. 65 §1 k.c. - nie powinno budzić wątpliwości, że Odwołujący nie podał dwa razy tego samego szlaku, ale dwa zupełnie różne, a mianowicie: Alameda – San Bernardo oraz San Bernardo – Buin Zoo. Odwołujący wskazał także na wyrok KIO z dnia 18 maja 2018 r., sygn. akt KIO 802/18.

Z ostrożności Odwołujący wskazał, że omyłkowe oznaczenie szlaku San Bernardo – Alameda powinno być przedmiotem wezwania ze strony Zamawiającego do złożenia wyjaśnień treści oferty. W ocenie Odwołującego fakt pojawienia się w treści Wykazu informacji o stacji Buin Zoo z jednoznacznym wskazaniem jej położenia, co najmniej powinien być wzbudzić wątpliwości Zamawiającego co do tego, czy oznaczenie stacji Alameda w zakresie drugiego z podawanych szlaków komunikacyjnych nie znalazło się przypadkowo (omyłkowo) zamiast stacji Buin Zoo. Udzielenie wyjaśnień ze strony Odwołującego umożliwiłoby Zamawiającemu wyprowadzenie prawidłowych wniosków co do wystąpienia oznaczenia szlaku San Bernardo – Alameda i powstrzymałoby Zamawiającego przed nieuprawnioną oceną co do dwukrotnego podania przez Odwołującego tego samego szlaku.

Uzasadniając zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp w odniesieniu do Konsorcjum Systra, Odwołujący podniósł, iż wskazane w ramach doświadczenia Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych (p. Grzegorza Wojciechowskiego) projekty związane z modernizacją linii kolejowej E59 i aktualizacją dokumentacji projektowej na modernizację linii kolejowej E59, nie przewidywały w zakresie ww. szlaków kolejowych projektowania szlaku kolejowego wyposażonego w samoczynną blokadą liniową (dalej jako „sbl”). Element ten został przewidziany (zarówno w zakresie obejmującym projektowanie, jak i wykonanie, w innym postępowaniu tj. w zamówieniu pn. „Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych na odcinku linii kolejowej E 59 odcinek granica woj. Dolnośląskiego - Czempin” w ramach unijnego instrumentu finansowego Connecting Europe Facility (CEF) „Prace na linii kolejowej E 59 na odcinku Wrocław – Poznań, Etap IV, odcinek granica woj. Dolnośląskiego – Czempin”. W tym to właśnie zamówieniu, obejmującym wymienione przez Konsorcjum Systra szlaki kolejowe wykonano projekty pozwalające na przyznanie punktacji w ramach przywołanego kryterium pozacenowego i zrobiła to osoba inna niż p. Wojciechowski, który nie pojawia się wśród autorów dokumentacji projektowych w pozwoleniach na budowę. Objęcie zakresem wyżej wskazanego zamówienia elementu wyposażenia sbl potwierdza dokumentacja PFU sporządzona na potrzeby ww. postępowania, gdzie wskazano, gdzie jako zastaną infrastrukturę podaje się:

„2.7.7. Szlak podg. Rydzyna – Leszno (L 10). Na szlaku zainstalowana jest półsamoczynna, jednokierunkowa blokada liniowa, szlak stanowi jeden odstęp blokowy.”

„2.7.9. Szlak Leszno – Stare Bojanowo (L 11). Obecnie szlak jest rozdzielony na: Leszno-podg. Lipno Nowe i podg. Lipno Nowe – Stare Bojanowo. Na szlaku zlokalizowany jest posterunek odgałęźny (trapez), który po zakończeniu robót torowych zostanie zlikwidowany. Na szlaku zainstalowana jest półsamoczynna, jednokierunkowa blokada liniowa, szlak stanowi dwa odstępy blokowe.”

Odwołujący podkreślił, że półsamoczynna jednokierunkowa blokada liniowa nie spełnia wymogu samoczynnej blokady liniowej (sbl). Są to zupełnie różne systemy blokad, między którymi istnieją tak daleko idące różnice, że nie sposób uznać, że doświadczenie w projektowaniu linii kolejowych wyposażonych w półsamoczynną blokadę liniową jest równoznaczne z (wymaganiem na gruncie niniejszego postępowania) doświadczeniem w projektowaniu linii kolejowych wyposażonych w blokadę liniową samoczynną. Biorąc pod uwagę powyższe Odwołujący stoi na stanowisku, że ze strony Konsorcjum Systra doszło do podania nieprawdziwych informacji, wprowadzających w błąd co do zakresu doświadczenia Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych, które to doświadczenie (opisane w Wykazie osób) w rzeczywistości nie obejmuje projektowania linii kolejowej wyposażonej w samoczynną blokadę liniową, czego wymagał Zamawiający.

Uzasadniając zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp w odniesieniu do Konsorcjum Multiconsult, Odwołujący podniósł, iż w świetle ustaleń poczynionych przez Zamawiającego co do braku spełnienia wymogu związanego z ilością krawędzi peronowych w zakresie usługi projektowej „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)”, należy stwierdzić, że ze strony Konsorcjum Multiconsult doszło do podania w tym zakresie nieprawdziwych informacji, wprowadzających Zamawiającego w błąd. Z treści złożonego przez Konsorcjum wykazu (usługa nr 1) wynika bowiem wprost, że: „(...) Dokumentacja obejmuje w swym zakresie: Stację posiadającą co najmniej (...) 3 krawędzie peronowe”. Skoro zatem z ustaleń Zamawiającego wynika co innego (tj. brak spełnienia ww. wymogu), to stwierdzić należy, że Konsorcjum Multiconsult posłużyło się nieprawdziwą informacją, mającą na celu wywołanie u Zamawiającego mylnego wyobrażenia co do rzeczywistości, aby uzyskać wyższą ilość punktów w kryterium związanym z doświadczeniem i tym samym przewagę konkurencyjną nad pozostałymi wykonawcami. Odwołujący wskazał, iż jest oczywiste, że wykonawca biorący udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia winien dochować należytej staranności przy sporządzaniu dokumentacji ofertowej, ze szczególnym uwzględnieniem treści oferty, która podlega ocenie w ramach przyjętych kryteriów, jest to bowiem najbardziej wrażliwa część oferty. Sankcją za powyższe jest wykluczenia z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp. Tymczasem na gruncie niniejszego postępowania Zamawiający sam dokonał ustalenia w zakresie omawianej usługi co do braku spełnienia wymogu związanego z ilością krawędzi peronowych i jedyną sankcją, jaką zastosował względem Konsorcjum Multiconsult była odmowa przyznania punktów. Tymczasem zgodnie z przepisami Pzp należało zastosować przepis art. 24 ust. 1 pkt 17

ustawy Pzp.

Uzasadniając zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp w odniesieniu do wykonawcy IVIA, Odwołujący zauważył, że wykonawca ten nie podał nazwy projektu oraz zakresu realizacji dla usługi Projektanta Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym (p. J. D.) dotyczącej węzła Pardubice, co zdaniem Odwołującego powinno skutkować wykluczeniem wykonawcy IVIA z postępowania. Brak podania wymaganego przez Zamawiającego szczegółowego zakresu informacji (np. odnośnie uzyskania ostatecznej decyzji o zatwierdzeniu dokumentacji projektowej lub decyzji o pozwoleniu na budowę), ogólnikowość i lakoniczność opisu wymaganego doświadczenia - w ocenie Odwołującego były to celowe zabiegi, mające na celu wywołanie mylnego wyobrażenia Zamawiającego co do spełnienia wszystkich istotnych wymogów dot. kryterium doświadczenia celem uzyskania dodatkowych punktów – bez rzeczywistego oparcia podanych informacji w faktach. Odwołujący zauważył, że IVIA podała w wykazie powyższe doświadczenie p. J. D. w ściśle określonym celu, tj. w celu uzyskania dodatkowych punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert. Tym samym fakt niepodania pewnych danych nie może tylko skutkować brakiem przyznania punktów, albowiem Zamawiający powinien zweryfikować czy wykonawca ten podał informację wprowadzającą w błąd. Zdaniem Odwołującego taki sposób podania tego doświadczenia świadczy o nierzetelności wykonawcy, która powinna skutkować jego wykluczeniem z postępowania.

Uzasadniając zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp w odniesieniu do wykonawcy Egis, Odwołujący podniósł, iż Zamawiający bezzasadnie przyznał punkty wykonawcy Egis za projekt linii szybkiej kolei Nakhon Ratchasima – Nong Khai w Tajlandii (doświadczenie Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych - p. V. A.). Wskazał, iż w przypadku kolei dużych prędkości, tj. osiągających prędkość 250 – 350 km/h (a z taką koleją mamy do czynienia w przypadku wskazanej w ofercie Egis linii kolejowej) nie występuje system samoczynnych blokad liniowych (sbl). W takim przypadku stosowane są inne systemy zabezpieczeń niż sbl. Dla przykładu Odwołujący wskazał, że zgodnie z informacjami zawartymi na stronie internetowej ERTMS.html, w Europie, w przypadku szybkich kolei ruch pociągów sterowany jest zgodnie z system ERTMS (do jazdy pociągu z prędkością powyżej 160 km/h), który to system jest alternatywny w stosunku do systemu blokad liniowych i jego wdrożenie na linii kolejowej kolei dużych prędkości wyklucza samoczynne blokady liniowe. Tego rodzaju rozwiązania są standardem światowym, a więc obowiązującym także na pozaeuropejskich nowoczesnych liniach dla kolei dużych prędkości. Nie jest zatem możliwe, aby w przypadku wskazany przez Egis było spełnione kryterium w zakresie sbl. Tak samo bezzasadnie, zdaniem Odwołującego, Zamawiający przyznał dodatkowe punkty w zakresie doświadczenia osoby wskazanej do pełnienia funkcji Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym (Francois Piednoir). Także w tym przypadku doświadczenie wskazane w poz. 1 („usługa projektowania i nadzoru robót budowlanych na szybką linią Kenitra – Tanger”) dotyczy tzw. kolei dużych prędkości co siłą, z przyczyn wyżej opisanych, rzeczy determinuje brak sbl. W związku z powyższym w ocenie Odwołującego, w przypadku wykonawcy Egis doszło do podania nieprawdziwych informacji w zakresie wymaganego wyposażenia sbl dla szlaków kolejowych, będących przedmiotem projektowania (zgodnie z opisem pozacenowego kryterium oceny). Oba ww. projekty nie spełniają wymogu wyposażenia w samoczynną blokadę liniową.

Ponadto z ostrożności Odwołujący wskazał że w ofercie Egis doszło do nieprawidłowego oznaczenia szlaku Bua Yai – Nong Khai w Wykazie osób, gdzie zamiast oznaczenia za pomocą obiektów między posterunkami zapowiadawczymi (stacjami, przystankami odgałęźnymi) wskazano przebieg trasy kolejowej (zarzut naruszenia art. 91 ust. 1 i art. 7 ust. 1 ustawy Pzp). Odwołujący wskazał, iż przebieg całej trasy (zgodnie z powszechnie dostępnymi informacjami zamieszczonymi w Internecie) wygląda następująco: Nakhon Ratchasima – Bua Yai – Ban Phai – Khon Kaen – Udon Thani – Nong Khai. Biorąc pod uwagę powyższy przebieg trasy wyodrębnić można następujące szlaki: Nakhon Ratchasima – Bua Yai; Bua Yai – Ban Phai; Ban Phai – Khon Kaen; Khon Kaen – Udon Thani; Udon Thani – Nong Khai. W ocenie Odwołującego ocena spełnienia wymogów zawartych w parametrach oceny może nastąpić wyłącznie w odniesieniu do poszczególnych szlaków. Wobec powyższego zdaniem Odwołującego wykonawca Egis nie wykazał w ramach doświadczenia p. V. A. (Koordynator w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych) dwóch szlaków kolejowych, a jedynie jeden: Nakhon Ratchasima – Bua Yai (dł. 82 km). Tym samym Egis nie powinien było otrzymać w tym zakresie 2 pkt, a 0 pkt. Tym samym łączna punktacja dla Egis powinna wynosić 2 pkt (a nie 4).

Zamawiający w dniu 2 grudnia 2020 r. złożył pisemną odpowiedź na odwołanie, w której wskazał, iż uwzględnił zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp (zarzut nr 4) w zakresie dotyczącym czynności z pkt 1.4 odwołania (zaniechania wykluczenia z postępowania Konsorcjum Systa). Uzasadniając powyższe Zamawiający wyjaśnił, iż doświadczenie wskazane dla p. Wojciechowskiego w Wykazie osób co prawda zawiera informację, że dla podanego projektu przewidziano szlaki wyposażone w samoczynną blokadę liniową, jednak w momencie projektowania tego szlaku, szlak nie miał samoczynnej blokady.

W pozostałym zakresie Zamawiający wniósł o oddalenie odwołania.

W odniesieniu do punktacji przyznanej Odwołującemu, Zamawiający podniósł, iż usługi podane w zakresie kryterium doświadczenia Głównego Projektanta, jak i w kryterium Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych, nie odpowiadają kryteriom oceny ofert, bowiem w kryteriach wymagano, aby opracowana dokumentacja projektowa obejmowała min. dwa szlaki: o długości co najmniej 10 km (Główny projektant) lub co najmniej 8 km (Projektant Koordynator - kolejowe obiekty budowlane), tymczasem Odwołujący podał w ramach każdej z pozycji dwa razy ten sam szlak, ale w odwrotnej kolejności stacji. Zamawiający zakwestionował możliwość potraktowania zaistniałej nieprawidłowości jako oczywistej omyłki, ponieważ nie ma pewności czy doszło w ogóle do omyłki, czy miał miejsce błąd wynikający np. z niezrozumienia kryteriów oceny ofert i polegający na innej, niewłaściwej interpretacji tych kryteriów. Odwołujący nie powtórzył bowiem tej samej sekwencji dwukrotnie, ale odwrócił ją, podając w treści wykazu najpierw: Szlak Alameda - San Bernardo, by następnie wskazać: Szlak San Bernardo - Alameda. Powyższe może oznaczać, że Odwołujący uznał, np. iż za zaprojektowanie 2 szlaków, uznane będzie wykonanie projektu torów w obie strony (co jest interpretacją błędną). Zamawiający dodał, iż nie był w stanie ustalić czy wykonawca miał w istocie na myśli szlak San Bernardo – Buin Zoo bez przeprowadzenia szczegółowych wyjaśnień, co wyklucza oczywisty charakter omyłki. Ponadto Zamawiający zakwestionował możliwość wezwania Odwołującego w tym zakresie do wyjaśnień na podstawie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp, podnosząc, że instytucję tę stosuje się, gdy treść oferty jest niejasna, a w tym przypadku tak nie było. Podkreślił, że to wykonawca ma przekonać Zamawiającego, iż powinien

uzyskać punkty w danym kryterium. Być może szlak San Bernardo – Buin Zoo zostałby uznany za prawidłowy, jednak jest to szlak inny niż pierwotny i taka zmiana w ocenie Zamawiającego prowadziłaby do wskazania nowej, nie istniejącej dotąd w Wykazie pozycji, stanowiąc niedozwoloną zmianę oferty. Zamawiający przywołał także poglądy doktryny i orzecznictwa odnoszące się do poprawiania oczywistych omyłek pisarskich i stosowania instytucji wezwania do wyjaśnień w przypadku kryteriów oceny ofert.

Odnosząc się do zarzutów dotyczących Konsorcjum Multiconsult Zamawiający wskazał, iż w trakcie postępowania miał wiedzę, że doszło do omyłki w zakresie opisu wskazanej usługi „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)”, bowiem stacja Puławy Azoty, nie posiada 3 krawędzi peronowych, a jedynie jedną krawędź peronową, co oznacza, że nie spełnia ona wymagań wskazanych w kryteriach oceny ofert. W związku z tym Zamawiający wezwał Konsorcjum Multiconsult do złożenia wyjaśnień, w odpowiedzi na które ww. Konsorcjum poinformowało, że doszło do wskazania błędnej nazwy stacji. Osoba wskazana w treści wykazu zaprojektowała bowiem, w ramach tej samej inwestycji - również stację kolejową Lublin, która znajduje się na tej samej linii kolejowej i spełnia wszystkie wymagania wyrażone w treści przedmiotowego kryterium (w tym posiada 5 krawędzi peronowych). Zamawiający potwierdził prawdziwość tych informacji i zdecydował, że nie wykluczy Konsorcjum Multiconsult, ponieważ w rzeczywistości osoba wpisana do wykazu posiada doświadczenie odpowiadające treści kryterium. Zdaniem Zamawiającego Konsorcjum Multiconsult nie wprowadziło Zamawiającego w błąd (i nie mogło wprowadzić) ponieważ, co do zasady, oświadczenie które złożyło w ramach wykazu, potwierdzające, że osoba wskazana jako Projektant - Koordynator branży zabezpieczenia i sterowanie ruchem kolejowym posiada doświadczenie, które pozwala na przyznanie punktów w ramach przedmiotowego kryterium, jest oświadczeniem prawdziwym. W dodatku doświadczenie to nabyła w trakcie realizacji inwestycji podanej w wykazie, a błąd polegał jedynie na wpisaniu nieprawidłowej nazwy stacji. Idąc tropem argumentacji przedstawionej przez Odwołującego, należałoby wykluczyć z postępowania każdego wykonawcę, który popełni jakiegokolwiek błąd w treści dokumentów przedłożonych w celu uzyskania punktów w danym kryterium. Przy uwzględnieniu takiego stanowiska, należałoby wykluczyć również Odwołującego, jako podmiot, który popełnił podobny błąd w wykazie.

W kontekście zarzutu dotyczącego wykonawcy IVIA Zamawiający wyjaśnił, iż wykonawca ten nie otrzymał punktów w zakresie doświadczenia Projektanta Koordynatora branży zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, bowiem usługa, którą wskazał została opisana w sposób niepełny, tj. nie podano nazwy projektu oraz zakresu jego realizacji. Jeśli wykonawca IVIA podałby informację nieprawdziwą, które wprowadziłyby Zamawiającego w błąd, to zostałby wykluczony z postępowania. Natomiast jeśli Wykonawca rzetelnie podałby wszystkie niezbędne informacje i w drodze weryfikacji zostałyby one potwierdzone to otrzymałby punkty w ramach przedmiotowego kryterium. Natomiast na gruncie niniejszej sprawy nie miała miejsca żadna z tych sytuacji, wykonawca IVIA nie podał wszystkich wymaganych informacji, przez co Zamawiający nie przyznał mu punktów w ramach kryterium, bowiem co do zasady informacje podane w ramach kryteriów oceny ofert są nieuzupełnialne. Niepodanie danych informacji nie może być zdaniem Zamawiającego oceniane jako wprowadzenie w błąd w świetle literalnego brzmienia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp.

W odniesieniu do zarzutu naruszenia ww. przepisu poprzez zaniechanie wykluczenia wykonawcy Egis, Zamawiający wskazał, iż zwrócił się, z prośbą o opinię do jednostki eksperckiej w tym zakresie tj. do Biura Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. z pytaniem o możliwość jednoczesnego działania systemu sbł i ERTMS – opinię tę przedstawił jako dowód (wydruk korespondencji mailowej). Zamawiający podniósł, iż wyjaśniono w niej, że system ERTMS/ETCS jest jednym z urządzeń srk - urządzeniem kontroli prowadzenia pociągów i realizuje odmienne funkcje niż są realizowane przez urządzenia liniowe srk w rozumieniu instrukcji le-4 CWTB-EIO). W instrukcji tej w § 3 określone są rodzaje urządzeń srk i warunki ich stosowania - i tak punkt 8 dotyczy urządzeń liniowych srk, zaś punkt 11 urządzeń kontroli prowadzenia a pociągu w tym ETCS. Tym samym urządzenia kontroli prowadzenia pociągów (w tym ERTMS/ETCS) pobierają niezbędne informacje z urządzeń srk (warstwy podstawowej) stacyjnych i liniowych. Systemy ERTMS/ETCS poziom 1 i poziom 2 nie mogą funkcjonować autonomicznie bez wymienionych urządzeń warstwy podstawowej. Nawet w przypadku systemów ERTMS Regional (Szwecja), Hybrid ERTMS/ETCS Level 3 (Anglia Holandia) oraz teoretycznego rozwiązania ERTMS/ETCS poziom 3 występuje integracja funkcji realizowanych przez urządzenia srk (stacyjne, liniowe, ETCS, zdalnego sterowania i ATO - funkcji nie występującej w Polsce) w jednym urządzeniu technicznym. Również w tym przypadku funkcje te są wyraźnie rozdzielone, co widać wyraźnie na przykładzie projektu EULYNX. Stwierdzenie Odwołującego, że w przypadku linii kolei dużych prędkości (KDP) nie występuje system sbł jest nieargumentowane i nieuzasadnione. Należy podkreślić, że system ERTMS nie zastępuje funkcjonalności urządzeń liniowych i przywołana przez Odwołującego publikacja również nie zawiera takich tez. W treści wskazanego artykułu zaznaczone jest jedynie, że system ERTMS/ETCS umożliwia prowadzenia jazdy z prędkością powyżej 160 km/h w warunkach polskich. Zamawiający stoi na stanowisku, że w pełni możliwe i prawidłowe jest zastosowanie jednoczesne urządzeń sterowania ruchem kolejowym w postaci Samoczynnej blokady liniowej oraz systemu ERTMS. Takie zastosowania mają miejsce obecnie w wielu miejscach w Polsce, w związku z czym nie ma podstaw, aby przypuszczać że w projekcie dotyczącym linii szybkiej kolei w Tajlandii nie było projektowane właśnie takie rozwiązanie. Z tego względu nie mogło dojść do wprowadzenia w błąd Zamawiającego, przez wykonawcę Egis, bowiem przedstawione informacje są prawdziwe.

W odniesieniu do kwestii nieprawidłowego oznaczenia szlaku Bua Yai – Nong Khai, Zamawiający podniósł, iż fakt, że trasa przebiega przez kilka miejscowości nie oznacza, że nie może stanowić ona jednego szlaku. Według wiedzy Zamawiającego, w projekcie na który powołuje się Egis projektowane są długie szlaki ze względu na fakt, iż jest to projekt linii szybkiej. Zamawiający wskazał także, iż to na Odwołującym spoczywał w tym zakresie ciężar dowodu.

Wraz ze zgłoszeniem przystąpienia stanowisko procesowe przedstawił wykonawca IVIA, wnosząc o oddalenie odwołania w zakresie dotyczącym punktacji przyznanej Odwołującemu oraz jego oferty. Wskazał m.in., iż to wykonawców obciąża obowiązek działania z należytą starannością ocenianą – jak wskazano w odwołaniu - według wyższego miernika staranności zawodowej, której przejawem jest w szczególności podanie w ofercie i dokumentach podmiotowych prawdziwych i rzetelnych informacji. Jednocześnie zauważył, że w pkt 19 ppkt 19.4 IDW Zamawiający zastrzegł, iż ocena zgodności ofert z wymaganiami Zamawiającego przeprowadzona zostanie wyłącznie na podstawie analizy dokumentów, jakie Wykonawca zawarł w swej ofercie. Zatem Zamawiający ani na podstawie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp, ani też na podstawie SIWZ nie był zobowiązany do wzywania Odwołującego do złożenia wyjaśnień w zakresie doświadczenia personelu wskazanego w ramach kryterium: „Doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia”, a tym bardziej nie miał podstaw do dokonania poprawy przedmiotowych błędów, traktując je jako oczywiste

omyłki pisarskie. Takie omyłki polegają bowiem na niezamierzonej niedokładności nasuwającej się każdemu, bez przeprowadzania dodatkowych ustaleń. Natomiast omyłka w oznaczeniu miejsca końcowego szlaku nie jest oczywista dla każdego, tym bardziej traci ona charakter oczywistej wobec konieczności uprzedniego złożenia przez Odwołującego wyjaśnień w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp, a jej poprawa niewątpliwie prowadzi do zmiany merytorycznej oświadczenia woli Odwołującego. Odnosząc się natomiast do zarzutu zaniechania wykluczenia Przystępującego z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp, Przystępujący zaprzeczył, jakoby w przedmiotowym postępowaniu podał jakiegokolwiek informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, w tym także w zakresie danych personelu ocenianego w kryterium. Nie świadczy o tym brak podania szczegółowych informacji w przedmiocie nazwy projektu oraz zakresu jego realizacji. Niemniej jednak niepełne informacje nie zmieniają faktu, że doświadczenie J. D. potwierdza wymagania Zamawiającego postawione w ramach kryterium pozacenowego. Pełna nazwa tego projektu brzmi: „Modernizacja węzła kolejowego Pardubice”, a obejmował on: 2 szlaki wyposażone w blokadę liniową (Pardubice hl. n. - Pardubice-Rosice nad Labem oraz Pardubice hl. n. - Pardubice-Rosice nad Labem); stację kolejową Pardubice hl.n., posiadającą dwa tory główne zasadnicze umożliwiające przejazd przez stację 160 km/h oraz docelowo pięć peronów (cztery wyspowe i jeden jednokrawędziowy), stacja posiada komputerowe systemy srk dla 100 zwrotnic włączonych do LCS; stacja jest dostosowana do ETCS wyposażona w balisy i semafor, co IVIA S.A. wyjaśniła Zamawiającemu w odrębnym piśmie.

W dniu 2 grudnia 2020 r. pismo w sprawie złożyło Konsorcjum Multiconsult wskazując, iż brak jest podstaw do wykluczenia Konsorcjum z postępowania. Oferta przygotowana została z należytą starannością i bez jakiegokolwiek zamiaru wprowadzenia Zamawiającego w błąd. Konsorcjum Multiconsult wskazało w wykazie, na podstawie informacji przekazanych przez podmiot trzeci udostępniający zasoby, błędną stację, natomiast w ramach tej samej dokumentacji dla tej samej linii kolejowej zaprojektowanych zostało szereg obiektów, które potwierdzają adekwatność doświadczenia p. P. B. . Jak było wskazane w treści wyjaśnień z dnia 19 października 2020 r. dokumentacja powołana w poz. 1 wykazu dla p. P. B. obejmowała stację Lublin, która spełnia wymogi opisane w pkt 19.7.2 SIWZ w stopniu znacznie wyższym niż minimalny. Powyższe potwierdza, że intencją Konsorcjum Multiconsult było wskazanie konkretnego doświadczenia (zdobytogo na konkretnym kontrakcie) dla Projektanta Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym spełniającego wymagania SIWZ, bez zamiaru wprowadzenia Zamawiającego w błąd. Informacja, że ww. dokumentacja projektowa wykonana przez p. P. B. spełnia wymagania minimalne jest zgodna z rzeczywistością. Innymi słowy, podane informacje nie były nieprawdą w tym sensie, że dana osoba na wskazanym kontrakcie nie zdobyła w ogóle punktowanego doświadczenia, a jedynie, że omyłkowo została wskazana jedna ze stacji zamiast innej spełniającej wymagania. Odwołujący w żaden sposób nie kwestionuje tego, że w ramach wykonanej przez Pana P. B. dokumentacji zaprojektowana została stacja spełniająca wszystkie wymagania SIWZ. W związku z tym, wykluczenie Konsorcjum Multiconsult byłoby nadmierne w stosunku do zaistniałego przewinienia, a tym samym naruszałoby art. 24 ust. 1 pkt 17 w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp. Konsorcjum Multiconsult podkreśliło, że nie każda omyłka w informacjach przekazanych w ofercie powinna być kwalifikowana jako informacja wprowadzająca w błąd skutkująca koniecznością zastosowania art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp. Wykluczenie Konsorcjum za omyłkowe wskazanie stacji Puławy Azoty zamiast stacji Lublin w sytuacji, gdy faktycznie usługa opisana w poz. 1 wykazu doświadczenia Projektanta Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym spełnia wymagania opisane w kryteriach w stopniu wyższym niż minimalny stanowiłoby naruszenie zasady proporcjonalności. Wykonawca powołał się w tym kontekście na poglądy doktryny i orzecznictwo.

Konsorcjum Multiconsult odniosło się także do zarzutów dotyczących punktacji przyznanej ofercie Odwołującego, wskazując, iż Zamawiający prawidłowo nie przyznał Odwołującemu punktów z uwagi na błędne oznaczenie szlaku. Obowiązkiem wykonawcy jest wykazać spełnianie wymagań opisanych w SIWZ. Zamawiający nie ma obowiązku domniemywać, że to stacja Buin Zoo powinna być wskazana jako element nazwy drugiego szlaku podlegającego punktacji. Informacje wskazane przez Odwołującego w wykazie są nie tyle niejednoznaczne, co wykonawca wprost wskazał ten sam szlak Alameda - San Bernardo i San Bernardo - Alameda. Nie sposób uznać, że Zamawiający miał obowiązek domyślnie się, że drugi ze szlaków powinien być oznaczony jako San Bernardo - Buin Zoo. Zdaniem Konsorcjum Multiconsult nie mamy do czynienia w tym zakresie z oczywistą omyłką pisarską, omyłka popełniona przez Odwołującego nie jest ani oczywista, ani widoczna na pierwszy rzut oka. W szczególności, wbrew twierdzeniom Odwołującego nie jest oczywiste, w jaki sposób Zamawiający miałby oznaczyć drugi ze szlaków. Dokonanie poprawienia omyłki w ofercie Odwołującego stanowiłoby wytworzenie nowego oświadczenia woli poprzez wskazanie nowego szlaku podlegającego dodatkowej punktacji, co z kolei naruszyłoby zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. W ocenie Konsorcjum Multiconsult nie sposób uznać, że omyłka popełniona przez Odwołującego w zakresie błędnego podania dwa razy tego samego szlaku powinna zostać konwalidowana i ofercie Odwołującego powinna zostać przyznana dodatkowa punktacja, a jednocześnie omyłka popełniona przez Konsorcjum Multiconsult powinna skutkować nie tylko nieprzyznaniem punktów, ale wykluczeniem go z postępowania. Takie działanie stanowiłoby naruszenie zasady równego traktowania wykonawców (art. 7 ust. 1 ustawy Pzp). W piśmie zauważono także, że argumentacja powoływana przez Odwołującego jest niespójna, gdyż z jednej strony wskazuje, że w ofercie doszło do popełnienia oczywistej omyłki pisarskiej (art. 87 ust. 2 pkt 1 Pzp), a z drugiej strony wskazuje, że Zamawiający mógł wezwać Odwołującego do udzielenia wyjaśnień na podstawie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp. Fakt, że Zamawiający miałby wyjaśniać wątpliwości na podstawie procedury opisanej w art. 87 ust. 1 ustawy Pzp zaprzecza twierdzeniu Odwołującego, że mamy do czynienia z oczywistą omyłką pisarską.

Wykonawca Egis w dniu 2 grudnia 2020 r. złożył pismo, wskazując na bezzasadność zarzutów dotyczących jego oferty. Podniósł m.in., iż urządzenia srk służą do zapewnienia bezpieczeństwa i sprawności ruchu kolejowego, a bezpieczeństwo to odnośnie do urządzeń srk uzyskuje się m.in. poprzez kontrolę prowadzenia pociągów z wykorzystaniem urządzeń liniowych (sbl) lub urządzeń bezpiecznej kontroli jazdy pociągu (ERTMS/ETCS). Urządzenia srk pod względem spełnianych funkcji dzielą się m.in. na urządzenia liniowe (np. sbl) i urządzenia zdalnego sterowania. Wybór rodzaju i typu urządzeń srk zależy m.in. od kategorii linii kolejowej i maksymalnej prędkości pociągów na tej linii lub ustanowionych dla niej standardów wyposażenia technicznego. Niemniej nie jest prawdą twierdzeniem Odwołującego, że na liniach dużych prędkości stosuje się tylko i wyłącznie system ERTMS, który wyklucza stosowanie urządzeń liniowych, tym sbl. Chociażby już przykład linii kolejowych w Polsce wskazuje na to, że możliwe jest (a nawet konieczne) stosowanie łącznie obu tych systemów także w przypadku linii kolejowej powyżej 160 km/h. Urządzenia liniowe (w tym sbl) są urządzeniami tzw. „warstwy podstawowej”, bez których system ERTMS nie mógłby funkcjonować. Taka sytuacja występuje zarówno w przypadku projektu dotyczącego kolei w Tajlandii, jak i w Maroku. Przedstawione w ofercie Egis informacje są prawdziwe, tym samym, nie doszło do wprowadzenia Zamawiającego w błąd.

W kontekście zarzutu dotyczącego nieprawidłowego oznaczenia szlaku, wykonawca Egis przyznał, że w zakresie

doświadczenia Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych wskazał szlak Nakhon Ratachasisima – Bua Yai oraz odcinek linii Bua Yai – Nong Khai, na który faktycznie składają się cztery szlaki, przy czym każdy z tych szlaków jest długości powyżej 40 km (Nakhon Ratachasisima – Bua Yai 82,3 km; Bua Yai – Ban Phai 61,9 km; Ban Phai – Khon Kaen 42 km; Khon Kaen – Udon Thani 116,4 km; Udon Thani – Nong Kai 52,1 km). Zdaniem wykonawcy Egis nieprecyzyzność ta nie może stanowić podstawy do nieprzyznania punktów, a ewentualnie do wezwania Egis w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp do złożenia wyjaśnień. Pozyskanie informacji w tym trybie nie spowoduje zamiany dotychczas wskazanego w ofercie Egis doświadczenia ani nie będzie prowadzić do negocjacji treści oferty.

Po przeprowadzeniu rozprawy z udziałem Stron i Uczestników postępowania, na podstawie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego oraz oświadczeń i stanowisk Stron i Uczestników postępowania, Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła i zważyła, co następuje:

Izba stwierdziła, iż nie została wypełniona żadna z przesłanek skutkujących odrzuceniem odwołania na podstawie art. 189 ust. 2 ustawy Pzp.

Izba dopuściła do udziału w postępowaniu w charakterze Uczestników wykonawców, którzy zgłosili przystąpienie po stronie Zamawiającego, tj.:

- 1) wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia Systra SA z siedzibą w Paryżu, Francja oraz S. B. i J. B. prowadzących działalność gospodarczą w formie spółki cywilnej Biuro Projektowo – Konsultingowe BPK Mosty s.c. S. B., J. B. z głównym miejscem prowadzenia działalności we Wrocławiu – w zakresie zarzutów dotyczących Konsorcjum Systra;
- 2) wykonawcę EGIS Poland Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie - w zakresie zarzutów dotyczących wykonawcy Egis;
- 3) wykonawcę IVIA Spółka Akcyjna z siedzibą w Katowicach – w zakresie zarzutów dotyczących wykonawcy IVIA oraz punktacji przyznanej Odwołującemu;
- 4) wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia Multiconsult Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, Transprojekt Gdański Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdańsku oraz ARCADIS Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie - w zakresie zarzutów dotyczących Konsorcjum Multiconsult oraz punktacji przyznanej Odwołującemu.

Konsorcjum Systra na posiedzeniu złożyło do protokołu oświadczenie o wniesieniu sprzeciwu wobec czynności uwzględnienia przez Zamawiającego odwołania w części dotyczącej zarzutów skierowanych przeciwko Konsorcjum Systra.

Izba uznała, iż Odwołujący, który wnosząc odwołanie dążył do wyeliminowania z postępowania wykonawców mających uczestniczyć w aukcji elektronicznej, ewentualnie do zmiany przyznanej punktacji w taki sposób, który wpływałby na sytuację wykonawców i dawał Odwołującemu przewagę konkurencyjną, zwiększając szanse na uzyskanie zamówienia, wykazał interes w uzyskaniu zamówienia oraz możliwość poniesienia szkody w związku z ewentualnym naruszeniem przez Zamawiającego przepisów ustawy Pzp, czym wypełnił materialnoprawne przesłanki dopuszczalności odwołania, o których mowa w art. 179 ust. 1 ustawy Pzp.

Izba dopuściła i przeprowadziła dowody z dokumentacji postępowania o udzielenie zamówienia przekazanej przez Zamawiającego, w szczególności specyfikacji istotnych warunków zamówienia, ofert Odwołującego, Konsorcjum Systra, Egis, IVIA oraz Konsorcjum Multiconsult, informacji o punktacji przyznanej ofertom przed aukcją elektroniczną. Izba wzięła pod uwagę również stanowiska i oświadczenia Stron i Uczestników postępowania złożone w pismach (odwołanie, odpowiedź Zamawiającego na odwołanie, zgłoszenia przystąpień, pismo Konsorcjum Multiconsult, pismo Egis) oraz ustnie do protokołu posiedzenia i rozprawy w dniu 3 grudnia 2020 roku. Ponadto Izba dopuściła i przeprowadziła dowody z następujących dokumentów:

- wydruk korespondencji e-mail Zamawiającego z ekspertem z Biura Automatyki i Komunikacji PKP PLK S.A. (dowód załączony przez Zamawiającego do odpowiedzi na odwołanie);
- Instrukcja Ie-4 (WTB-E10) Wytyczne techniczne budowy urządzeń sterowania ruchem kolejowym (dowód załączony przez Zamawiającego do odpowiedzi na odwołanie);
- wyciąg z dokumentacji projektowej dla stacji Lublin z zaznaczeniem ilości krawędzi peronowych oraz wyciąg z projektu budowlanego, (strona tytułowa) wskazujący p. P. B. jako autora dokumentacji projektowej w części: Urządzenia sterowania ruchem kolejowym (dowody załączone do pisma Konsorcjum Multiconsult);
- PFU dla zadania „Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych” (opatrzone datą maj 2011, luty 2014) realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, Etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempin (dowód złożony przez Odwołującego na rozprawie);
- wyciąg z opisu przedmiotu zamówienia dla wykonania dokumentacji projektowej, dokumentacji przetargowej oraz wniosku o dofinansowanie robót budowlanych z Funduszu Spójności w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 59 na odcinku granica Województwa Dolnośląskiego – Poznań od km 59,693 do km 163,400, Projekt „Modernizacja linii kolejowej E 59 odcinek Wrocław – Poznań, etap I” – strona tytułowa oraz strona 42 (dowód złożony przez Zamawiającego na rozprawie);
- Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (dowód złożony przez Zamawiającego na rozprawie);
- opis przedmiotu zamówienia dla wykonania dokumentacji projektowej, dokumentacji przetargowej oraz wniosku o dofinansowanie robót budowlanych z Funduszu Spójności w ramach projektu modernizacji linii kolejowej E 59 na odcinku granica Województwa Dolnośląskiego – Poznań od km 59,693 do km 163,400, Projekt „Modernizacja linii kolejowej E 59 odcinek Wrocław – Poznań, etap I” (dowód złożony przez Konsorcjum Systra na rozprawie);
- umowa z dnia 23 lipca 2008 r. nr 2004/PL/16/C/PT/005/B/C dotycząca przygotowania dokumentacji projektowej, dokumentacji przetargowej w zakresie pozwalającym wykonać roboty budowlane związane z modernizacją linii E59 na odcinku Wrocław – Poznań: dla Lotu B – na obszarze LCS z siedzibą w Lesznie, tj. linii kolejowej nr 271 Wrocław – Poznań od km 59,693 do km 132,000 oraz dla Lotu C – na obszarze LCS z siedzibą w Poznaniu, tj. linii kolejowej nr 271 Wrocław – Poznań od km 132,00 do km 163,400 oraz wniosków o dofinansowanie tych robót z Funduszu Spójności (dowód złożony przez Konsorcjum Systra na rozprawie);
- projekty budowlane (część: Projekt architektoniczno - budowlany, branża: urządzenia SRK) dla zadań: „Przebudowa szlaku Rydzyna – Leszno od km 86,350 do km 94,750” oraz „Przebudowa szlaku Leszno – Stare Bojanowo od ok 97,675 do km 111,250” (dowód złożony przez Konsorcjum Systra na rozprawie).

Izba nie włączyła w poczet materiału dowodowego przedstawianych przez Konsorcjum Systra protokołów odbioru dokumentacji projektowej z uwagi na brak ich złożenia w sposób wynikający z § 24 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 22 marca 2020 r. w sprawie regulaminu postępowania przy rozpoznawaniu odwołań (t.j. Dz. U. z 2020 r. poz. 1296). Ponadto jedynie za uzupełnienie stanowiska procesowego Odwołującego Izba uznała treści okazywane przez niego podczas wypowiedzi na ekranie komputera.

Izba ustaliła, co następuje:

Na podstawie dokumentacji postępowania przekazanej przez Zamawiającego Izba ustaliła, iż wybór najkorzystniejszej oferty nastąpić miał z zastosowaniem aukcji elektronicznej (pkt 20.1 SIWZ – Tom I Instrukcja dla Wykonawców „IDW”). Sposób oceny ofert w toku aukcji elektronicznej będzie obejmował przeliczanie postępów na punktową ocenę oferty w kryterium licytowanym, z uwzględnieniem punktacji otrzymanej przed otwarciem aukcji w kryteriach niepodlegających licytacji oraz wag poszczególnych kryteriów (pkt 20.11 IDW). Kryterium licytowanym będzie cena (pkt. 20.12 IDW).

Zamawiający określił w postępowaniu dwa kryteria oceny ofert: kryterium ceny (kryterium licytowane) o wadze 80% oraz kryterium pozacenowe – doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia o wadze 20% (pkt 19.7 IDW). W tym celu do formularza ofertowego należało załączyć wykaz osób na potrzeby weryfikacji kryterium „Dodatkowe doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia” sporządzony zgodnie ze wzorem zawartym w załączniku nr 9 do IDW (pkt 15.1 lit. e IDW). W ramach kryterium pozacenowego oceniane byłoby dodatkowe doświadczenie Głównego projektanta, Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych, Projektanta Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym. Zgodnie z pkt 19. 4 IDW Ocena zgodności ofert z wymaganiami Zamawiającego przeprowadzona zostanie wyłącznie na podstawie analizy dokumentów, jakie Wykonawca zawarł w swej ofercie. Parametry oceny, zgodnie z postanowieniami pkt 19.7.2 IDW Zamawiający określił następująco (brzmienie po modyfikacji treści SIWZ):

1. Główny projektant - Doświadczenie w kierowaniu zespołem projektowym, który w okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert opracował wielobranżową dokumentację projektową obejmującą co najmniej projekt budowlany w zakresie minimum w pięciu [5] branżach: torowej, kubaturowej, mostowej, urządzeń srk, kolejowych sieci trakcyjnych, oraz projekt wykonawczy w zakresie w/w branż za wyjątkiem branży srk i teletechniki - dla budowy lub przebudowy linii kolejowej, w oparciu o którą to dokumentację projektową uzyskano ostateczną decyzję o zatwierdzeniu dokumentacji projektowej lub decyzję o pozwoleniu na budowę wydane przez właściwy organ administracyjny. Przedmiotem projektowania winny być:

– dwa [2] szlaki o długości co najmniej 10 km każdy na zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej;

– jedna [1] stacja kolejowa położona na zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej posiadająca przynajmniej dwa [2] tory główne zasadnicze, dwa tory główne dodatkowe i trzy [3] krawędzie peronowe.

Zamawiający przyzna 2 podpunkty za każdą wykazaną dodatkową dokumentację projektową o w/w parametrach ponad doświadczenie wykazane w ramach wymaganego warunku udziału w postępowaniu. Maksymalnie Zamawiający przyzna 8 podpunktów za dodatkowe opracowanie projektowe Głównego projektanta.

2. Projektant Koordynator w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – w okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert opracował w charakterze projektanta branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych dokumentację projektową obejmującą projekt budowlany i projekt wykonawczy (Projekt wykonawczy za wyjątkiem branży srk i teletechniki) dla budowy lub przebudowy linii kolejowej, w oparciu o którą to dokumentację projektową uzyskano ostateczną decyzję o zatwierdzeniu dokumentacji projektowej lub decyzję o pozwoleniu na budowę wydane przez właściwy organ administracyjny. Przedmiotem projektowania winny być:

– dwa [2] szlaki o długości co najmniej 8 km każdy na zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej wyposażonej w samoczynną blokadę liniową;

– jedna [1] stacja kolejowa wyposażona w systemy urządzeń stacyjnych srk (sterowania ruchem kolejowym), obejmująca przynajmniej dwa [2] tory główne zasadnicze, jeden tor główny dodatkowy i trzy [3] krawędzie peronowe.

Zamawiający przyzna 2 podpunkty za każdą wykazaną dodatkową dokumentację projektową o w/w parametrach ponad doświadczenie wykazane w ramach wymaganego warunku udziału w postępowaniu. Maksymalnie Zamawiający przyzna 6 podpunktów za dodatkowe opracowanie projektowe Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

3. Projektant Koordynator w branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym – w okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert opracował w charakterze projektanta branży sterowanie ruchem kolejowym dokumentację projektową obejmującą projekt budowlany dla budowy lub przebudowy zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej w zakresie urządzeń zabezpieczenia i sterowania ruchem, w oparciu o którą to dokumentację projektową uzyskano ostateczną decyzję o zatwierdzeniu dokumentacji projektowej lub decyzję o pozwoleniu na budowę wydane przez właściwy organ administracyjny. Przedmiotem projektowania winny być:

– dwa [2] szlaki wyposażone w samoczynną blokadę liniową każdy

– jedna [1] stacja kolejowa, posiadająca przynajmniej dwa tory główne zasadnicze i trzy krawędzie peronowe i min. 50 zwrotnic , wyposażona w komputerowe systemy urządzeń stacyjnych srk (sterowania ruchem kolejowym) włączone do Lokalnego Centrum Sterowania (LCS).

Zamawiający przyzna 2 podpunkty za każdą wykazaną dodatkową dokumentację projektową o w/w parametrach ponad doświadczenie wykazane w ramach wymaganego warunku udziału w postępowaniu. Maksymalnie Zamawiający przyzna 6 podpunktów za dodatkowe opracowanie projektowe Projektanta Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym.

W postępowaniu wpłynęło sześć ofert, w tym Odwołującego i Przystępujących. Wykonawcy w załączniku nr 9 - Wykaz osób na potrzeby weryfikacji kryteriów oceny ofert „Doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia” (dalej jako „Wykaz osób”) wskazali m.in.:

Odwołujący

Dla Głównego Projektanta – p. E. R. I. wskazano jedną usługę:

„Posiada doświadczenie zdobyte w okresie ostatnich 10 lat w kierowaniu zespołem projektowym, który opracował wielobranżową dokumentację projektową, obejmującą co najmniej projekt budowlany w zakresie minimum pięciu branż:

torowej, kubaturowej, mostowej, urządzeń srk, kolejowych sieci trakcyjnych, oraz projekt wykonawczy w zakresie w/w branż z wyjątkiem branży srk i teletechniki - dla budowy lub przebudowy linii kolejowej, w oparciu o którą to dokumentację projektową uzyskano ostateczną decyzję o zatwierdzeniu dokumentacji projektowej lub decyzję o pozwoleniu na budowę wydane przez właściwy organ administracyjny, którego przedmiotem projektowania były co najmniej dwa szlaki o długości co najmniej 10 km każdy na zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej oraz jedna stacja kolejowa (stacja Alameda i stacja San Bernardo) położona na zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej posiadająca przynajmniej dwa tory główne zasadnicze, dwa tory główne dodatkowe i trzy krawędzie peronowe, w ramach projektu pod nazwą: „Desarrollo y de la ingeniería de detalle de las obras civiles y sistemas ferroviarios para el mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria. Tramo Santiago – Rancagua (Chile)” (tłumaczenie: „Dokumentacja inżynierska oraz wykonawcza dla wykonania robót i zabudowy systemów SRK w ramach integralnej modernizacji infrastruktury kolejowej. Odcinek: Santiago - Rancagua (Chile) wykonanego dla Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) [Zarządca infrastruktury kolejowej w Chile]. Dokumentacja obejmowała swoim zakresie:

Stacja Alameda: 5 peronów i 8 krawędzi peronowych, 4 tory główne zasadnicze i 2 dodatkowe.

Stacja San Bernardo: 3 perony i 4 krawędzie peronowe, 2 tory główne zasadnicze i dwa dodatkowe.

Dwa szlaki o długości co najmniej 10 km każdy:

Stacja Alameda znajduje się na 0+000

Szlak Alameda – San Bernardo

Stacja San Bernardo znajduje się na 16+000

Szlak San Bernardo - Alameda

Stacja Buin Zoo znajduje się na 29+700

Realizacja 2014 – 2017”.

W odniesieniu do doświadczenia Projektanta Koordynatorów branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – p. E. M. S. wskazano:

„W okresie ostatnich 10 lat opracował w charakterze projektanta branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych dokumentację projektową obejmującą projekt budowlany i projekt wykonawczy (Projekt wykonawczy z wyjątkiem branży srk i teletechniki) dla budowy lub przebudowy linii kolejowej, w oparciu o którą to dokumentację projektową uzyskano ostateczną decyzję o zatwierdzeniu dokumentacji projektowej lub decyzję o pozwoleniu na budowę wydane przez właściwy organ administracyjny, który obejmował przedmiotem dwa szlaki o długości co najmniej 8 km każdy na zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej wyposażonej w samoczynną blokadę liniową oraz jedną stację kolejową (stacja Alameda i stacja San Bernardo) wyposażoną w systemy urządzeń stacyjnych srk (sterowania ruchem kolejowym), obejmującą przynajmniej dwa tory główne zasadnicze, jeden tor główny dodatkowy i trzy krawędzie peronowe, w ramach projektu pod nazwą: „Desarrollo y de la ingeniería de detalle de las obras civiles y sistemas ferroviarios para el mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria. Tramo Santiago – Rancagua (Chile)” (tłumaczenie: „Dokumentacja inżynierska oraz wykonawcza dla wykonania robót i zabudowy systemów SRK w ramach integralnej modernizacji infrastruktury kolejowej. Odcinek: Santiago - Rancagua (Chile) wykonanego dla Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) [Zarządca infrastruktury kolejowej w Chile].

Dokumentacja obejmowała swoim zakresie:

Stacja Alameda: 5 peronów i 8 krawędzi peronowych, 4 tory główne zasadnicze i 2 dodatkowe w systemach urządzeń stacyjnych srk.

Dwa szlaki o długości co najmniej 8 km każdy:

Stacja Alameda znajduje się na 0+000

Szlak Alameda – San Bernardo

Stacja San Bernardo znajduje się na 16+000

Szlak San Bernardo - Alameda

Stacja Buin Zoo znajduje się na 29+700

Realizacja 2014 – 2017.”

Konsorcjum Systra

Dla Projektanta Koordynatorów branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – p. G. W. wskazano jedną usługę:

„Opracował w charakterze projektanta w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych dokumentację projektową (obejmującą projekt budowlany i wykonawczy) dla przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej w ramach projektu: Modernizacja linii kolejowej E59 na odcinku gr. Woj. Dolnośląskiego – Leszno od km 94,750 do km 111,250 oraz Aktualizacja dokumentacji projektowej na modernizację linii kolejowej E 59 na odcinku granica województwa dolnośląskiego – Czempin po wejściu w życie w dniu 23 października 2012 roku Rozporządzenia Ministra Środowiska w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku na odcinku Korzeńsko (bez stacji) – Stare Bojanowo (bez stacji), w tym:

–szlaki na zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej wyposażone w samoczynną blokadę liniową: Rydzyna - Leszno o długości 8,4 km; Leszno - Stare Bojanowo o długości 13,575 km,

–stacja Leszno wyposażona w systemy urządzeń stacyjnych srk (sterowania ruchem kolejowym), obejmująca 2 tory główne zasadnicze, 2 tory główne dodatkowe i 3 krawędzie peronowe.

Termin wykonania: 07.2008 - 10.2015. W oparciu o powyższą dokumentację, uzyskano decyzję o pozwoleniu na budowę wydane przez właściwy organ administracyjny.”

Konsorcjum Multiconsult

Dla Projektanta Koordynatora w branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym – p. P. B. wskazano trzy usługi, w tym pod pozycją 1:

„Opracował w charakterze projektanta w swojej branży dokumentację projektową obejmującą projekt budowlany dla przebudowy zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej nr 7 w ramach projektu: Umowa nr 90/101/0036/15/Z/I; Inwestor: PKP PLK S.A.; „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)” odcinek Dęblin – Lublin w km 107,2+83 – 175,8+50. Okres trwania usługi: 10.2014 – 07.2015. Dokumentacja obejmuje w swym zakresie: Stację posiadającą co najmniej 2 tory główne zasadnicze, 3 krawędzie peronowe oraz co najmniej 50 zwrotnic: - stacja Puławy Azoty (52 zwrotnice). Szlaki: - Zarzeka - Puławy Azoty, Puławy Azoty – Puławy, Puławy – Klementowice, Klementowice – Nałęczów. Stacja wyposażona będzie w komputerowe systemy urządzeń stacyjnych włączone do Lokalnego Centrum Sterowania (LCS). Każdy szlak wyposażony będzie w komputerową samoczynną blokadę liniową po dwóch torach. Dla

projektów uzyskano ostateczne pozwolenia na budowę przed terminem składania ofert."

IVIA

Dla Projektanta Koordynatora w branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym – p. J. D. wskazano jedną usługę:

„Węzeł Pardubice. Obejmuje projekt budowlany dla dwu szlaków wyposażonych w samoczynną blokadę i stację pięć peronów oraz 100 zwrotnic oraz wymiany 24 km toru, wyposażony w komputerowe systemy urządzeń stacyjnych srk (sterowania ruchem kolejowym) włączone do Lokalnego Centrum Sterowania (LCS).”

Egis

Dla Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – p. V. A. wskazano jedną usługę:

„Projekt linii szybkiej kolei Nakhon Ratchasima-Nong Khai w Tajlandii (355 km)” Stanowisko: Projektant. Data pełnienia funkcji: 2014- 2015. Zakres opracowania: projekt obejmował między innymi studium wykonalności, projekt budowlany i projekt wykonawczy. W oparciu o dokumentację uzyskano decyzje o pozwoleniu na budowę. Zelektryfikowana dwutorowa linia kolejowa wyposażona w samoczynną blokadę liniową, obejmująca między innymi: Szlaki: 1) Nakhon Ratchasima - Bua Yai (82km); 2) Bua Yai - Nong Khai (273km). Stacja:Nong Khai - stacja kolejowa wyposażona w systemy urządzeń stacyjnych srk. Stacja posiada między innymi: dwa tory główne zasadnicze, jeden tor główny dodatkowy, trzy krawędzie peronowe.”

Dla Projektanta Koordynatora w branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym – p. F. P. wskazano dwie usługi, w tym pod poz. 1:

„Usługa projektowania i nadzoru robót budowlanych nad szybką linią Kenitra - Tanger” Stanowisko: Projektant. Data pełnienia funkcji: 2017- 2017. Zakres opracowania: projekt obejmował między innymi projekt budowlany i projekt wykonawczy. W oparciu o dokumentację uzyskano decyzje o pozwoleniu na budowę. Zelektryfikowana dwutorowa linia kolejowa w zakresie której były między innymi urządzenia zabezpieczenia i sterowania ruchem. Szlaki wyposażone w samoczynną blokadę liniową: Tanger – Magazyn konserwacji, Tanger – Tanger Medyna. Stacja Tanger Ville - posiadająca między innymi: dwa tory główne zasadnicze – 8 torów; trzy krawędzie peronowe – 8 krawędzi; 58 zwrotnic; wyposażona w komputerowe systemy urządzeń stacyjnych srk (sterowania ruchem kolejowym) włączone do Lokalnego Centrum Sterowania (LCS).

Zamawiający w dniu 15 października 2020 r. wezwał Konsorcjum Multiconsult na podstawie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp do złożenia wyjaśnień w odniesieniu do doświadczenia p. P. B. dotyczącego zadania pn. „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)” odcinek Dęblin – Lublin w km 107,2+83 - 175,8+50 w kontekście wskazanej w opisie tego doświadczenia stacji Puławy - Azoty. W odpowiedzi Konsorcjum Multiconsult w piśmie z dnia 19 października 2020 r. wyjaśniło, iż stacja Puławy - Azoty została wskazana omyłkowo, ale p. Baliński spełnia wymagania dotyczące dodatkowego doświadczenia w ramach kryterium oceny ofert, gdyż w zakresie przywołanego zadania zaprojektował również stację kolejową Lublin, która spełnia podane przez Zamawiającego wymagania, tj. stacja Lublin, która posiada 5 krawędzi peronowych, 129 zwrotnic oraz 4 tory główne zasadnicze.

W dniu 30 października 2020 r. Zamawiający przekazał wykonawcom informację o punktacji przyznanej ofertom przed aukcją elektroniczną. Kolejność ofert w rankingu po przyznanej punktacji przedstawiała się następująco: 1. Konsorcjum Multiconsult, 2. Odwołujący, 3. Konsorcjum Systra, 4. IVIA, 5. Egis. W ramach uzasadnienia przyznania punktów w kryterium pozacenowym Zamawiający wskazał m.in.:

- w odniesieniu do oferty Konsorcjum Systra – uznano jedną usługę dla Projektanta Koordynatora w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych;
- w odniesieniu do oferty Konsorcjum Multiconsult – uznano dwie z trzech usług wskazanych dla Projektanta Koordynatora w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym. Nie uznano usługi 1 – wskazana w wykazie stacja nie posiadała trzech krawędzi peronowych;
- w odniesieniu do oferty IVIA – nie uznano jedynej usługi wskazanej dla Projektanta Koordynatora w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym – wykonawca nie wskazał nazwy projektu oraz zakresu jego realizacji;
- w odniesieniu do oferty Egis – Zamawiający uznał jedną usługę wskazaną dla Projektanta Koordynatora w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych oraz jedną z dwóch usług (usługę nr 1) wskazaną dla Projektanta Koordynatora w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie sterowania ruchem kolejowym;
- w odniesieniu do oferty Odwołującego – nie uznano usługi wskazanej dla Głównego Projektanta, podnosząc, iż wymagano, aby opracowana dokumentacja projektowa obejmowała m.in. minimum dwa szlaki o długości co najmniej 10km każdy. We wskazanym zadaniu wykonawca dwukrotnie wskazał ten sam szlak, tj. Alameda – San Bernardo (San Bernardo – Alameda). Nie uznano usługi wskazanej dla Projektanta Koordynatora w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – Zamawiający podniósł, iż wymagano, aby opracowana dokumentacja projektowa obejmowała m.in. minimum dwa szlaki o długości co najmniej 8km każdy. We wskazanym zadaniu wykonawca dwukrotnie wskazał ten sam szlak, tj. Alameda – San Bernardo (San Bernardo – Alameda).

W dniu 5 listopada 2020 r. wykonawca IVIA skierował do Zamawiającego pismo wskazujące na nieprawidłowość czynności nieprzyznania punktów za usługę wskazaną w poz. 1 dla p. J. D. . W piśmie tym podano szczegółowe dane dotyczące zadania „Modernizacja węzła kolejowego Pardubice”. W odpowiedzi Zamawiający w piśmie z dnia 10 listopada 2020 r. podtrzymał stanowisko wyrażone w informacji o punktacji przyznanej ofertom przed aukcją elektroniczną wskazując, że wykonawca nie podał nazwy projektu oraz zakresu jego realizacji.

Izba zważyła, co następuje:

Biorąc pod uwagę zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, poczynione ustalenia faktyczne oraz orzekając w granicach zarzutów zawartych w odwołaniu, Izba uznała, iż odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Zarzuty dotyczące oferty Odwołującego

Izba nie dostrzegła nieprawidłowości w działaniu Zamawiającego, który nie przyznał ofercie Odwołującego dwóch dodatkowych punktów za doświadczenie osoby wskazanej do pełnienia funkcji Głównego Projektanta i dwóch dodatkowych punktów za doświadczenie osoby wskazanej do pełnienia funkcji Projektanta Koordynatora w branży

kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych. Tym samym za niepotwierdzone Izba uznała zarzuty naruszenia art. 91 ust. 1 ustawy Pzp oraz art. 7 ust. 1 ustawy Pzp, a także zarzuty ewentualne naruszenia art. 87 ust. 2 pkt 1 ustawy Pzp oraz art. 87 ust. 1 ustawy Pzp.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości, zaś w myśl art. 91 ust. 1 ustawy Pzp Zamawiający wybiera ofertę najkorzystniejszą na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Ponadto, na podstawie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp w toku badania i oceny ofert zamawiający może żądać od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści złożonych ofert. Niedopuszczalne jest prowadzenie między zamawiającym a wykonawcą negocjacji dotyczących złożonej oferty oraz, z zastrzeżeniem ust. 1a i 2, dokonywanie jakiegokolwiek zmiany w jej treści. Z kolei zgodnie z art. 87 ust. 2 pkt 1 ustawy Pzp zamawiający poprawia w ofercie oczywiste omyłki pisarskie - niezwłocznie zawiadamiając o tym wykonawcę, którego oferta została poprawiona.

Jak słusznie zwrócił uwagę sam Odwołujący (formułując zarzuty względem Konsorcjum Multiconsult) wykonawca biorący udział w postępowaniu o udzielenie zamówienia winien dochować należytej staranności przy sporządzaniu dokumentacji ofertowej, ze szczególnym uwzględnieniem treści oferty, która podlega ocenie w ramach przyjętych kryteriów, jest to bowiem najbardziej wrażliwa część oferty. Wynikający z profesjonalnego charakteru prowadzonej działalności podwyższony wymóg dochowania należytej staranności wymaga od Wykonawcy, by składając oświadczenia i dokumenty mające służyć ocenie ofert w ramach określonych kryteriów oceny ofert, uczynił to w sposób prawidłowy, tj. w taki, jaki zgodnie z treścią SIWZ warunkuje przyznanie punktów w danym kryterium. Konsekwencje niedochowania należytej staranności podczas przedstawiania informacji na potrzeby kryteriów oceny ofert obciążają wykonawcę, ponieważ braki lub niejasności w przedstawieniu wymaganych informacji stanowią co do zasady przeszkodę dla przyznania ofercie dodatkowych punktów.

Mając powyższe na względzie, należy zauważyć, że podstawą braku przyznania Odwołującemu punktów w kwestionowanym zakresie było wyłącznie jego zaniedbanie - nieprecyzyjność w oznaczeniu szlaków objętych dokumentacją projektową, której opracowanie wskazano na potrzeby wykazania doświadczenia Głównego Projektanta i jednego z Projektantów Koordynatorów, Odwołujący bowiem dwukrotnie wskazał ten sam szlak w odwróconej kolejności, tj. Alameda – San Bernardo oraz San Bernardo – Alameda. Odwołujący przyznał, że pierwszy szlak (Alameda – San Bernardo) oznaczył prawidłowo, natomiast popełnił błąd w oznaczeniu drugiego szlaku posługując się nazwą stacji z pierwszego szlaku (Alameda) zamiast nazwą innej stacji (Buin Zoo). Izba nie podzieliła stanowiska Odwołującego, jakoby interpretacja wszystkich informacji podanych w Wykazie osób nie pozostawiała wątpliwości, iż drugim ze szlaków miał być szlak San Bernardo – Buin Zoo. Co prawda informacja o nazwie stacji Buin Zoo i jej położeniu została wskazana w treści Wykazu osób, niemniej sama ta okoliczność nie eliminuje mogących powstać na tle opisu dokumentacji projektowej wątpliwości. Co więcej, tylko na tej podstawie można przypuszczać, że to właśnie podanie szlaku San Bernardo – Buin Zoo, a nie San Bernardo – Alameda było rzeczywistą intencją Odwołującego, gdyż pozostała część opisu doświadczenia temu przeczy. Na istnienie wątpliwości na gruncie przedstawionego opisu doświadczenia zwracał uwagę Zamawiający, wskazując, iż brak jest pewności, czy wykonawca prawidłowo zrozumiał wymogi wynikające z opisu kryterium, których nie spełniało wykonanie projektu torów w obie strony (Alameda – San Bernardo, San Bernardo – Alameda). Nawet uznając, że takie założenie jest mało prawdopodobne z uwagi na profesjonalizm wykonawcy, na co wskazywał Odwołujący, to ewentualnych wątpliwości istniejących na gruncie nieprecyzyjnego opisu doświadczenia Projektantów nie sposób wyeliminować całkowicie. Nie można zaś zapominać, że zgodnie z pkt 19.4 IDW oceny spełnienia wymagań miała zostać przeprowadzona wyłącznie na podstawie dokumentów załączonych do oferty, czyli w tym wypadku oświadczeń zawartych w Wykazie osób sporządzonym według wzoru stanowiącego załącznik nr 9 do IDW. Powoduje to, że opis doświadczenia przedstawiony w tym Wykazie powinien być dokonany w sposób precyzyjny i nie powodujący wątpliwości, tylko bowiem tak dokonany opis warunkował otrzymanie punktów w pozacenowym kryterium oceny ofert.

W ocenie Izby Odwołujący nie wykazał, aby już na podstawie samej treści opisu doświadczenia Głównego Projektanta i Projektanta Koordynatora możliwe było stwierdzenie, że oznaczenie szlaku San Bernardo – Alameda stanowiło omyłkę i aby treść tego opisu była na tyle precyzyjna, by móc bez żadnych wątpliwości przesądzić, że zamiarem Odwołującego było podanie szlaku San Bernardo – Buin Zoo. Zdaniem składu orzekającego ustalenie powyższej okoliczności wymagałoby podjęcia przez Zamawiającego dalszych czynności służących weryfikacji przedstawionych informacji, takich jak uzyskanie od wykonawcy wyjaśnień, co do jego faktycznego zamiaru oraz zakresu opracowanej dokumentacji czy weryfikacji w oparciu o powszechnie dostępne informacje przebiegu wskazanej w Wykazie osób linii kolejowej w Chile, co na gruncie instytucji kryteriów oceny ofert, jak i pkt 19.4 IDW, uznać należałoby za działanie nieuprawnione. Sam Odwołujący na rozprawie potwierdził, że weryfikacja tej kwestii – jakkolwiek w jego ocenie byłaby prosta i sprowadzałaby się do spojrzenia na plany tej linii – to jednak musiałaby nastąpić w oparciu o inne źródło niż oświadczenie wykonawcy zawarte w Wykazie osób.

Powyższe eliminuje zasadność wezwania Odwołującego do wyjaśnień na podstawie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp. Wezwanie takie zmierzałoby w istocie do pozyskania od wykonawcy dodatkowych informacji mających wpływ na ocenę oferty w ustalonych kryteriach oceny ofert, co w ocenie Izby w okolicznościach przedmiotowego przypadku byłoby nie do pogodzenia z zasadą równego traktowania wykonawców. To obowiązkiem wykonawcy jest wykazać już na etapie składania ofert za pomocą precyzyjnych deklaracji składanych na potrzeby kryteriów oceny ofert, że spełnione zostały wszystkie wymagane parametry oceny. Nie jest rolą Zamawiającego domyślanie się jaka była intencja Odwołującego i jak prawidłowo powinien zostać oznaczony drugi ze szlaków, w sytuacji gdy podane przez wykonawcę dane nie były jednoznaczne, jak również nie jest obowiązkiem Zamawiającego podjęcie czynności zmierzających do wyjaśnienia błędów w ofercie Odwołującego w celu przyznania mu dodatkowych punktów w kryteriach oceny ofert. Jak wskazano już powyżej, ocena ofert w pozacenowym kryterium następowała wyłącznie w oparciu o oświadczenia wykonawców składane w Wykazie osób sporządzonym według wzoru stanowiącego załącznik nr 9 do IDW, dlatego oświadczenia te pełniły doniosłą rolę, wymuszającą jednoznaczność, precyzyjność i klarowność składanych informacji.

Powyższe ustalenia wykluczają także możliwość uznania, że Zamawiający powinien był poprawić omyłkę w oświadczeniu Odwołującego jako oczywistą omyłkę pisarską na podstawie art. 87 ust. 2 pkt 1 ustawy Pzp. Już samo ustalenie czy w ofercie Odwołującego mamy do czynienia z omyłką wymagałoby wyjaśnień, nie można uznać bowiem z założenia, że każda nieprecyzyjność w składanych oświadczeniach stanowi efekt omyłki, czyli niezamierzonego błędu wykonawcy. Wręcz odwrotnie, jako zasadę powinno się przyjąć, iż wykonawca, składając ofertę, działa z zachowaniem

należytej staranności wymaganej na gruncie profesjonalnego charakteru jego działalności. Nawet jednak uznając, że faktycznie doszło tutaj do omyłki, to nie sposób uznać, aby na gruncie przedmiotowego przypadku miała ona charakter oczywisty, czyli niebudzący wątpliwości, widoczny „na pierwszy rzut oka”, nie wymagający dokonywania dodatkowych ustaleń. Sam Odwołujący pośrednio podważa tę okoliczność domagając się z ostrożności wezwania go do wyjaśnień na podstawie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp, podczas gdy konieczność wystosowania takiego wezwania przeczy oczywistemu charakterowi omyłki. Ewentualne poprawienie omyłki, jak wskazano już powyżej, wymagałoby od Zamawiającego podjęcia dodatkowych działań w celu sprawdzenia przebiegu trasy linii kolejowej objętej zakresem projektowania, co wyklucza oczywistość tej omyłki. Za w pełni adekwatne w tym zakresie Izba uznała orzecznictwo przywołane przez Zamawiającego w odpowiedzi na odwołanie.

Za niewykazany i nieuzasadniony Izba uznała ponadto zarzut naruszenia art. 91 ust. 1 ustawy Pzp oraz art. 7 ust. 1 ustawy Pzp poprzez nierówne traktowanie Odwołującego i wykonawcy Egis przez Zamawiającego. Podstawa faktyczna tego zarzutu oparta została na okoliczności, że Zamawiający mimo podania przez wykonawcę Egis linii kolejowej zamiast szlaku uznał doświadczenie Projektanta i przyznał temu wykonawcy dodatkowe punkty, natomiast w sytuacji gdy z oferty Odwołującego jednoznacznie wynikało, jakie szlaki wskazano, Zamawiający jednego z nich nie uznał i punktów nie przyznał.

Zauważyć należy, iż zgodnie z zasadą równego traktowania wykonawców Zamawiający zobowiązany jest egzekwować obowiązki od wykonawców w ten sam sposób, na tych samych zasadach, a przy ocenie ofert stosować te same kryteria w taki sam sposób w stosunku do wszystkich podmiotów ubiegających się o udzielenie zamówienia. W orzecznictwie TSUE wskazuje się, że zasada równego traktowania wymaga jednakowego traktowania przez instytucję zamawiającą oferentów pod względem stawianych im w postępowaniu wymagań oraz stosowania jednakowych zasad na etapie późniejszej weryfikacji ich spełnienia. (por. m.in. wyrok TSUE w sprawie C-324/14 Partner A. D.). Oznacza to, że na zamawiających spoczywa obowiązek zagwarantowania wykonawcom takich samych szans na etapie składania ofert oraz na etapie ich badania i oceny. Zasada równego traktowania nakłada na zamawiających także obowiązek stosowania jednej miary do wszystkich wykonawców znajdujących się w tej samej lub podobnej sytuacji, co jednak nie musi być równoznaczne z dokonaniem takiej samej oceny ofert wszystkich wykonawców.

Powyższe ma kluczowe znaczenie w przedmiotowym przypadku, ponieważ sytuację konkretnego wykonawcy należy oceniać w sposób zindywidualizowany przez przyznanie treści informacji przedstawionych w opisie kryterium, w zestawieniu z wymaganiami wynikającymi z opisu parametrów oceny. Na gruncie okoliczności stanu faktycznego nie sposób uznać, aby nieprawidłowości w ofercie Odwołującego i ofercie Przystępującego Egis były podobne (przypadek dotyczący Przystępującego Egis został omówiono szczegółowo w dalszej części uzasadnienia). Podkreślenia także wymaga, że Odwołujący nawet nie próbował wykazać, że on i wykonawca Egis znajdowali się w takiej samej czy podobnej sytuacji faktycznej. Błędnie również podnosił Odwołujący, jakoby z jego oferty w sposób jednoznaczny wynikało jakie szlaki wskazał – jak zwrócono uwagę powyżej treść opisu doświadczenia projektantów nie była w tym zakresie dostatecznie precyzyjna. Izba dostrzegła także niespójność w argumentacji Odwołującego, który z jednej strony domagał się podjęcia przez Zamawiającego wszelkich działań, które umożliwiłyby przyznanie mu dodatkowych punktów (jak wezwanie do wyjaśnień, poprawienie omyłki), wskazując na nierówne potraktowanie jego oferty w stosunku do oferty Przystępującego Egis, podczas gdy z drugiej strony, w relacji do oferty innego Przystępującego (Konsorcjum Multiconsult) domagał się zastosowania dalej idącej sankcji niż brak przyznania punktów, tj. wykluczenia ww. wykonawcy z postępowania.

Zarzuty dotyczące zaniechania wykluczenia z postępowania Przystępujących – uwagi ogólne

Przed przejściem do omówienia dalszych zarzutów dotyczących naruszenia przez Zamawiającego art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Przystępujących, wskazać należy kilka uwag natury ogólnej. Zgodnie z tym przepisem z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się wykonawcę, który w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Podstawa wykluczenia, o której mowa w art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp ma charakter obligatoryjny wobec czego zamawiający nie może odstąpić od dokonania takiej czynności w sytuacji spełnienia się przesłanek, o których mowa w tym przepisie. Art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp wymaga łącznego zaistnienia poniższych przesłanek: 1) przedstawienie informacji wprowadzającej zamawiającego w błąd; 2) przedstawienie informacji jest wynikiem lekkomyślności lub niedbalstwa; 3) informacja ma lub może mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu.

Przepis ten dopuszcza wykluczenie wykonawcy w sytuacji wprowadzenia w błąd zamawiającego w wyniku zachowań nieumyślnych wykonawcy, tj. lekkomyślności lub niedbalstwa, a jego zakres przedmiotowy jest stosunkowo szeroki. Powyższe powoduje, że mając na względzie profesjonalny charakter podmiotów biorących udział w przetargach, który zobowiązuje do weryfikowania każdej informacji składanej w postępowaniu, błędy w składanych oświadczeniach mogą w konsekwencji nieść za sobą konieczność wykluczenia wykonawcy z postępowania. Wykluczenie z postępowania nie może jednak następować w sposób automatyczny – tj. każdorazowo, gdy w treści składanych oświadczeń znalazły się błędy. Dla zastosowania art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp niezbędnym jest spełnienie w sposób kumulatywny wszystkich przesłanek wskazanych w jego treści, a przesłanki te nie mogą być interpretowane w sposób rozszerzający, ponieważ omawiana regulacja ma charakter sankcyjny. Ponadto przy jego wykładni nie można pominąć zasad ogólnych rządzących systemem zamówień publicznych, wyrażonych w art. 7 ust. 1 ustawy Pzp.

Odwołujący decydując się na postawienie zarzutu naruszenia przez Zamawiającego art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia Przystępujących z postępowania, zobowiązany był w stosunku do każdego z tych wykonawców wykazać spełnienie wszystkich przesłanek, o których mowa w tym przepisie. Okoliczności faktyczne, w oparciu o które podniesiono ww. zarzut, były odmienne w stosunku do każdego z Przystępujących, a zatem odrębna powinna być także ocena każdego z tych przypadków. Tymczasem stanowisko Odwołującego częściowo sprowadzało się do konstatacji, że skoro Zamawiający nie przyznał danemu wykonawcy punktów za doświadczenie osoby wskazanej w Wykazie osób składanym na potrzeby weryfikacji kryterium „Dodatkowe doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia”, to wykonawca ten powinien zostać wykluczony z postępowania. Taki automatyzm nie jest uzasadniony na gruncie ustawy Pzp. Sam fakt nieprzyznania punktów w pozacenowym kryterium oceny ofert z uwagi na pewne błędy czy przedstawienie niepełnych danych, nie może być z założenia równoważony z zaistnieniem podstawy wykluczenia z postępowania, o której mowa w art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp. Jeżeli Odwołujący uważał, że okoliczności faktyczne będące podstawą odmowy przyznania punktów, powinny nieść za sobą dalej idącą sankcję – tj.

wykluczenie wykonawców z postępowania – to jego zadaniem było wykazać w postępowaniu odwoławczym za pomocą stosownej argumentacji i dowodów, że w odniesieniu do każdego z Przystępujących zostały spełnione w sposób łączny wszystkie przesłanki wskazane w ww. przepisie. W ocenie Izby Odwoławczy powyższemu obowiązkowi nie sprostał, co skutkowało oddaleniem zarzutu naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp.

Zarzut dotyczący Konsorcjum Systra

Zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Systra Izba uznała za nieudowodniony.

Wskazaną w odwołaniu podstawą faktyczną, na której oparto zarzut przedstawienia przez Konsorcjum Systra informacji wprowadzających w błąd, była okoliczność, że podane przez Konsorcjum Systra w ramach doświadczenia p. G. W. projekty związane z modernizacją linii kolejowej E 59 i aktualizacją dokumentacji projektowej na modernizację tej linii nie przewidywały projektowania szlaku wyposażonego w samoczynną blokadę liniową. Tylko w tym zakresie Izba dokonała weryfikacji prawidłowości czynności Zamawiającego polegającej na przyznaniu Konsorcjum Systra punktów za ww. doświadczenie i zaniechaniu wykluczenia tego wykonawcy z postępowania, zgodnie bowiem z art. 192 ust. 7 ustawy Pzp Izba nie może orzekać co do zarzutów, które nie były zawarte w odwołaniu.

W ocenie Izby ww. okoliczność stanowiąca podstawę omawianego zarzutu nie została przez Odwołującego udowodniona. Stawiając przedmiotowy zarzut zadaniem Odwołującego było wykazanie, że dokumentacja projektowa opracowana przez p. W. nie obejmowała swoim zakresem projektowania szlaku wyposażonego w samoczynną blokadę liniową. Tymczasem Odwołujący w ogóle nie referował do faktycznego zakresu dokumentacji projektowej opracowanej przez p. W., a brak objęcia zakresem tej dokumentacji projektowania szlaku wyposażonego w samoczynną blokadę liniową wywodził jedynie w sposób pośredni z dokumentu PFU dla zadania „Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych” (opatrzonej datą maj 2011, luty 2014) realizowanego w ramach projektu „Prace na linii kolejowej E59 na odcinku Wrocław – Poznań, Etap IV, odcinek granica województwa dolnośląskiego – Czempin”, z którego treści wynikało, iż na szlaku Leszno – Stare Bojanowo oraz Rydzyna – Leszno zainstalowana jest półsamoczynna, jednokierunkowa blokada liniowa. Był to jedyny złożony przez Odwołującego dowód w sprawie na potwierdzenie zarzutów kierowanych względem Konsorcjum Systra, który jednak w ocenie Izby dowodzi wyłącznie tego, że na moment jego sporządzania (bliżej nieokreślony) ww. szlaki nie były wyposażone w samoczynną blokadę liniową. Przedmiotowy dokument nie dowodzi okoliczności, że dokumentacja projektowa, na której opracowanie Konsorcjum Systra powołało się w zakresie doświadczenia Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych, nie obejmowała swym zakresem zaprojektowania szlaków wyposażonych w samoczynną blokadę liniową.

Konsorcjum Systra przedstawiło na rozprawie umowę z dnia 23 lipca 2008 r. dotyczącą przygotowania m.in. dokumentacji projektowej związanej z modernizacją linii E59 na odcinku Wrocław – Poznań: dla Lotu B – na obszarze LCS z siedzibą w Lesznie, tj. linii kolejowej nr 271 Wrocław – Poznań od km 59,693 do km 132,000 oraz dla Lotu C – na obszarze LCS z siedzibą w Poznaniu, tj. linii kolejowej nr 271 Wrocław – Poznań od km 132,00 do km 163,400, a także opis przedmiotu zamówienia dla tego zadania, z którego wynikało, iż jego celem jest uzyskanie dla linii określonych podstawowych parametrów technicznych, w tym szlaków wyposażonych w samoczynną dwukierunkową czterostawną elektroniczną blokadę liniową. Powyższe uprawdopodabniało, że zakresem dokumentacji projektowej opracowanej w ramach tej umowy miał być objęty także projekt szlaków wyposażonych w SBL. Ponadto Konsorcjum Systra przedstawiło opracowane na podstawie tej umowy projekty budowlane (część: Projekt architektoniczno – budowlany, branża: urządzenia SRK) dla zadań: „Przebudowa szlaku Rydzyna – Leszno od km 86,350 do km 94,750” oraz „Przebudowa szlaku Leszno – Stare Bojanowo od ok 97,675 do km 111,250”, obejmujące przebudowę urządzeń zainstalowanych na szlaku, w tym budowę samoczynnej czterostawnej blokady liniowej. Wiarygodność i merytoryczna treść tych dokumentów nie była kwestionowana ani przez Odwołującego, ani przez Zamawiającego (Odwołujący wskazywał jedynie na kwestie związane ze zanonimizowaniem danych osobowych).

W konsekwencji należy stwierdzić, iż w materiale dowodowym zgromadzonym w sprawie znajdują się dokumenty, które potwierdzają opracowanie projektów budowlanych obejmujących swym zakresem przedstawione w opisie doświadczenia p. W. dwa szlaki o długości co najmniej 8 km każdy na zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej wyposażonej w samoczynną blokadę liniową, tj. Rydzyna – Leszno oraz Leszno – Stare Bojanowo, brak jest zaś dowodów wskazujących na okoliczności przeciwnie, które potwierdzałyby tezę odwołania. Przy tym dodać należy, że nie jest zasadne powoływanie się przez Odwołującego na rozprawie na okoliczność, iż inna osoba niż p. W. sporządziła projekt wykonawczy dla urządzeń SRK, bowiem jak wynika jednoznacznie z opisu parametrów oceny dokumentacja projektowa wymagana w ramach doświadczenia Projektanta Koordynatorów branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych obejmować miała projekt wykonawczy za wyjątkiem branży srk i teletechniki. Powyższe potwierdził także Zamawiający na rozprawie.

Z powyższych względów Izba uznała, że Odwołujący nie sprostał spoczywającemu na nim ciężarowi dowodu w zakresie wykazania zasadniczej tezy odwołania – tj. okoliczności, że podane przez Konsorcjum Systra w ramach doświadczenia p. G. W. projekty związane z modernizacją linii kolejowej E59 i aktualizacją dokumentacji projektowej na modernizację tej linii nie przewidywały projektowania szlaku wyposażonego w samoczynną blokadę liniową.

Uzupełniając Izba wskazuje, iż nie było objęte zakresem odwołania poruszone na rozprawie zagadnienie, czy projekt powołany przez Konsorcjum Systra został odebrany i był realizowany, czy został wykonany. Wobec tego za bezzasadne Izba uznała stanowisko Zamawiającego, jakoby w celu wykazania swoich twierdzenia Konsorcjum Systra powinno było przedstawić dowód, że projekt został wykonany, że był realizowany, tym bardziej, że ani Odwołujący, ani Zamawiający okoliczności tej na rozprawie nie podważali. Podobnie zarzuty odwołania nie odnosiły się do tego, czy w oparciu o dokumentację projektową wskazaną w Wykazie osób uzyskano decyzję o zatwierdzeniu dokumentacji projektowej lub decyzję o pozwoleniu na budowę. W odwołaniu nie podważano także okoliczności, że dokumentację projektową wskazaną w Wykazie osób wykonał p. G. W., a jedynie fakt, że w ramach tej dokumentacji nie projektowano szlaków wyposażonych w SBL. Tym samym przedstawiane w tym zakresie twierdzenia - jako wykraczające poza zakres zarzutów odwołania - pozostawały bez wpływu na rozstrzygnięcie. Kwestie te winny być co do zasady przedmiotem analizy przez Zamawiającego na etapie oceny ofert. Izba będąc związana granicami zarzutów, nie może ich poddać weryfikacji w przedmiotowym postępowaniu odwoławczym.

Zarzut dotyczący Konsorcjum Multiconsult

Izba nie uwzględniła zarzutu naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Multiconsult.

Bezsporna była okoliczność, iż stacja Puławy – Azoty wskazana w opisie podanej w poz. 1 Wykazu osób dla p. P. B. usługi opracowania dokumentacji projektowej w ramach projektu: „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)” odcinek Dęblin – Lublin w km 107,2+83 – 175,8+50, nie posiadała trzech krawędzi peronowych. W postępowaniu odwoławczym nie była kwestionowana również okoliczność, że wykonana w ramach ww. usługi dokumentacja projektowa obejmowała inną stację (stację Lublin) spełniającą parametry oceny ustalone w kryterium, w tym posiadającą przynajmniej trzy krawędzie peronowe. Tym samym w przedmiotowym przypadku zaistniała sytuacja, w której wykonawca powołał się na doświadczenie Projektanta Koordynatora w opracowaniu dokumentacji projektowej, która obiektywnie spełniała wymagania ustalone w opisie parametrów oceny, niemniej z uwagi na błąd wykonawcy w ramach opisu tej usługi wskazana została nie ta stacja, która powinna zostać podana.

W ocenie Izby przypadek taki nie kwalifikuje się pod dyspozycję art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp. Odwołujący zarzut naruszenia tego przepisu wywodził wyłącznie z faktu, że podana w Wykazie osób stacja Puławy - Azoty nie posiada wymaganych trzech krawędzi peronowych, całkowicie pomijając wyżej opisany kontekst faktyczny. Zgromadzony w sprawie materiał dowodowy wskazuje jednoznacznie, że Konsorcjum Multiconsult powołało się na doświadczenie p. B. w opracowaniu konkretnej dokumentacji projektowej, która spełniała wszystkie wymagane parametry oceny. Fakt opracowania przez p. B. dokumentacji projektowej wskazanej w Wykazie osób nie był kwestionowany, podobnie jak okoliczność, że dokumentacja ta spełniała wymogi kryterium, w tym obejmowała swoim zakresem stację spełniającą wymagania określone w opisie parametrów oceny. Okoliczność spełnienia wymagań wynikających z opisu parametrów oceny przez wskazaną usługę została pozytywnie zweryfikowana także przez Zamawiającego, który był odbiorcą tej usługi. Nie budzi zatem wątpliwości Izby, że p. P. B. na moment składania ofert posiadał doświadczenie wymagane w świetle przyjętego kryterium oceny, a co kluczowe - doświadczenie to uzyskał opracowując tę konkretną dokumentację projektową, którą podano w Wykazie osób i jedynie z uwagi na omyłkę wykonawcy w treści oświadczenia zawartego w Wykazie osób podana została nie ta stacja, która powinna zostać podana. Mając to na uwadze należy stwierdzić, że podana w Wykazie osób informacja o tym, że Pan B. posiada doświadczenie w opracowaniu dokumentacji projektowej spełniającej wszystkie wymagane parametry oceny była informacją obiektywnie zgodną z rzeczywistością i nie stanowiła informacji wprowadzającej Zamawiającego w błąd.

Za bezzasadne Izba uznała twierdzenia Odwołującego, iż skoro z ustaleń Zamawiającego wynika brak spełnienia wymogu co do ilości krawędzi peronowych przez stację Puławy - Azoty, to należy stwierdzić, że Konsorcjum Multiconsult posłużyło się nieprawdziwą informacją mającą na celu wywołanie u Zamawiającego mylnego wyobrażenia co do rzeczywistości, aby uzyskać wyższą ilość punktów w kryterium. W ocenie Izby nie sposób przypisać Konsorcjum Multiconsult zamiaru wywołania u Zamawiającego mylnego wyobrażenia o rzeczywistości w celu zwiększenia przewagi konkurencyjnej nad pozostałymi wykonawcami w sytuacji, gdy wskazane w Wykazie osób doświadczenie p. B. obejmujące dokumentację projektową opracowaną w ramach projektu: „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace Przygotowawcze” od początku obiektywnie spełniało wymagania wynikające z opisu parametrów oceny. Gdyby Przystępujący nie pomylił się w nazwie stacji to powinien był uzyskać wyższą ilość punktów w kryterium pozacenowym. Nie mamy tu zatem do czynienia z sytuacją wskazywaną przez Odwołującego, tj., że wykonawca powołał się na fakt opracowania przez Projektanta Koordynatora danej dokumentacji projektowej po to, by uzyskać wyższą liczbę punktów pomimo, że osoba ta nie posiada wymaganego doświadczenia, lecz z sytuacją odwrotną, a mianowicie taką, w której Projektant Koordynator posiada doświadczenie odpowiadające wymaganym parametrom oceny, ale z uwagi na błąd w opisie tej dokumentacji nie mógł otrzymać za to doświadczenie punktów.

Zdaniem składu orzekającego w tak ustalonym stanie faktycznym wykluczenie Konsorcjum Multiconsult na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp tylko z tego względu, że omyłkowo w treści opisu doświadczenia w opracowaniu dokumentacji projektowej wskazano stację Puławy - Azoty zamiast stacji Lublin, podczas gdy doświadczenie p. B. w opracowaniu tej konkretnej dokumentacji projektowej wskazanej w Wykazie osób obiektywnie spełniało wymagania wynikające z opisu parametrów oceny, co nie było podważane, nie jest uzasadnione ani w świetle ww. przepisu, ani na gruncie zasad ogólnych wskazanych w art. 7 ust. 1 ustawy Pzp. Izba zgodziła się z Zamawiającym, iż idąc tokiem rozumowania Odwołującego należałoby wykluczyć z postępowania każdego wykonawcę, który popełni jakikolwiek błąd w treści oświadczeń przedstawianych na potrzeby kryteriów oceny ofert, nawet w sytuacji gdy wskazane doświadczenie obiektywnie spełniało wymagania kryterium. Słusznie także podnosił Przystępujący Konsorcjum Multiconsult, iż inaczej należy oceniać sytuację wykonawcy, który powołuje się na doświadczenie, jakiego nie posiada od sytuacji wykonawcy, który wskazał dokumentację spełniającą wymagania, a pomylił się co do nazwy stacji.

Niezależnie od powyższego podkreślić należy, iż aby można było w ogóle uznać, że taka sytuacja wyczerpuje dyspozycję ww. przepisu, koniecznym byłoby wykazanie przez Odwołującego, że spełnione zostały w sposób kumulatywny wszystkie przesłanki wynikające z art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp. Odwołujący nie przedstawił w tym zakresie szerszych wywodów, a jednocześnie w żaden sposób nie kwestionował twierdzeń przeciwników procesowych o tym, że informacja o doświadczeniu p. B. w opracowaniu dokumentacji projektowej wskazanej w poz. 1 Wykazu osób była informacją prawdziwą, skupiając się jedynie w sposób formalny na błędzie w oznaczeniu nazwy stacji, abstrahując od stanu faktycznego.

Zarzut dotyczący wykonawcy IVIA

Zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia wykonawcy IVIA na tej podstawie z postępowania Izba uznała za bezzasadny.

Przedmiotowy zarzut został oparty wyłącznie o okoliczność, że Przystępujący IVIA nie otrzymał punktów w pozacenowym kryterium oceny ofert za wskazane dodatkowe doświadczenie p. J. D., ponieważ nie podał nazwy projektu oraz zakresu jego realizacji. W ocenie Izby jednak sam fakt niepodania wszystkich wymaganych przez Zamawiającego informacji niezbędnych do pozytywnej weryfikacji dodatkowego doświadczenia wskazanego na potrzeby pozacenowego kryterium oceny ofert nie powoduje *per se* zaistnienia podstawy do wykluczenia wykonawcy z postępowania w oparciu o art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp.

Domagając się wykluczenia wykonawcy IVIA z postępowania w oparciu o ten przepis Odwołujący powinien był wykazać, że przedstawione w Wykazie osób informacje, stanowiły informacje wprowadzające Zamawiającego w błąd,

tymczasem Odwołujący nie podjął nawet próby wykazania tej okoliczności. Jak wskazuje się w orzecznictwie zasadność wykluczenia z postępowania wykonawcy na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp wymaga wykazania ponad wszelką wątpliwość, że wykonawca złożył informacje nieprawdziwe, błędne (por. m.in. wyrok z dnia 10 grudnia 2019 r., sygn. akt KIO 2381/19). Takich okoliczności Odwołujący nawet nie uprawdopodobnił. Z samego faktu, że Przystępujący IVIA wskazał informacje dotyczące doświadczenia p. D. w sposób niepełny, niepozwalający pozytywnie zweryfikować podanej usługi pod kątem spełnienia wymagań przyjętych na potrzeby oceny ofert, nie można w sposób automatyczny wywodzić, że informacje przedstawione w tym zakresie stanowią informacje wprowadzające w błąd. Podnoszona przez Odwołującego argumentacja, iż takie działanie miało na celu wywołanie mylnego wyobrażenia co do spełnienia wszystkich wymogów kryterium bez rzeczywistego oparcia podanych informacji w faktach, nie została niczym poparta. Odwołujący przyjął tezę, że Przystępującego IVIA cechował zamiar wprowadzenia Zamawiającego w błąd co do posiadania przez p. J. D. doświadczenia w zakresie usługi projektowej dotyczącej węzła Pardubice, a jednocześnie nie przedstawił żadnych argumentów, które świadczyć miałyby o niezetelności informacji przedstawionych w zakresie tej usługi. Słusznie zatem zwracał uwagę Zamawiający, że Odwołujący zaniechał jakiejkolwiek inicjatywy dowodowej w tym zakresie. Przy czym wskazać należy, że Odwołujący powziął szerszą wiedzę o zakresie projektu „Modernizacja węzła kolejowego Pardubice” z pisma wykonawcy IVIA zawierającego zgłoszenie przystąpienia, a pomimo tego na rozprawie nie zwracał uwagi na jakiejkolwiek okoliczności, które miałyby świadczyć o nieprawdziwości wskazanych w Wykazie osób informacji. Mając powyższe na względzie, w ocenie Izby przedmiotowy zarzut nie został nie tyle udowodniony, co nawet uprawdopodobniony przez Odwołującego.

Ponadto Izba wskazuje, iż podnoszona przez Odwołującego na rozprawie argumentacja, iż Zamawiający nie zbadał oferty wykonawcy IVIA pod kątem przedstawienia informacji wprowadzających w błąd, czym naruszył zasadę równego traktowania wykonawców, nie została objęta zakresem zarzutów odwołania, wobec czego zgodnie z art. 192 ust. 7 ustawy Pzp, nie mogła stanowić przedmiotu rozstrzygnięcia Izby.

Zarzuty dotyczące wykonawcy Egis

Zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia na tej podstawie z postępowania wykonawcy Egis Izba uznała za nieudowodniony.

Podstawa faktyczna omawianego zarzutu oparta została na stwierdzeniu, że w przypadku kolei dużych prędkości, tj. osiągających prędkość 250 – 350 km/h, nie występuje system samoczynnych blokad liniowych, wobec czego doszło do podania nieprawdziwych informacji przez wykonawcę Egis w zakresie wymaganego wyposażenia SBL dla szlaków kolejowych, będących przedmiotem projektowania przez Projektanta Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych p. V. A. (szybka kolej w Tajlandii) oraz Koordynatora branży zabezpieczenie i sterowanie ruchem kolejowym p. F. P. (szybka kolej w Maroku).

Obowiązkiem Odwołującego stawiającego powyższą tezę, w oparciu o którą wywodził daleko idący skutek w postaci konieczności wyeliminowania z postępowania konkurencyjnego wykonawcy, zgodnie z wynikającą z art. 190 ust. 1 ustawy Pzp zasadą rozkładu ciężaru dowodu w postępowaniu odwoławczym, było wykazanie, iż ww. dwie usługi, które wykonawca Egis wskazał w Wykazie osób, nie obejmowały projektowania szlaków wyposażonych w samoczynną blokadę liniową. Odwołujący jednak nie tylko nie złożył na poparcie swojej tezy jakichkolwiek dowodów, ale nie przedstawił także w tym zakresie konstruktywnej argumentacji. Twierdzenia zawarte w odwołaniu ograniczały się do lakonicznego wskazania, że w przypadku szybkich kolei stosowane są inne systemy zabezpieczeń niż SBL, czego jednak Odwołujący szerzej nie wyjaśnił, a na rozprawie nie przedstawił na tę okoliczność żadnych dowodów.

Natomiast Zamawiający przedstawił dowód - wydruk korespondencji prowadzonej z ekspertem Biura Automatyki i Telekomunikacji PKP PLK S.A. - potwierdzający, że praca systemu ERTMS i systemu samoczynnych blokad liniowych nie tylko nie wykluczają się wzajemnie, ale ich funkcje wzajemnie się uzupełniają. Odwołujący nie przedstawił żadnych twierdzeń mogących poddać w wątpliwość wnioski zaprezentowane przez eksperta Biura Automatyki i Telekomunikacji czy ich wiarygodność. Kwestionowanie tego dowodu wyłącznie z uwagi na fakt, że korespondencja z ww. ekspertem była prowadzona już po ocenie ofert, jest chybione z tego względu, że korespondencja ta służyła weryfikacji prawidłowości dokonanej przez Zamawiającego oceny ofert z perspektywy twierdzeń podniesionych w odwołaniu (co wynika wprost z treści dokumentu) i została złożona jako dowód na odparcie twierdzeń Odwołującego. Nie jest zaś wystarczające do przesądzenia o zasadności zarzutu powołanie się przez Odwołującego na fakt, że stanowisko eksperta nie potwierdza jednoznacznie prawdziwości informacji. Odwołujący pomija okoliczność, iż to jego obowiązkiem było wykazać, że Przystępujący Egis przedstawił informacje wprowadzające w błąd i złożyć na tę okoliczność stosowne dowody. Odwołujący nie zauważa także, iż zdaniem eksperta spełnienie wymagań w zakresie doświadczenia przez Egis zostało uprawdopodobnione. Dowód ten jednoznacznie przeczy ponadto zerojedynkowej tezie odwołania, jakoby w przypadku szybkich kolei nie stosowało się SBL.

Odwołujący nie odniósł się ponadto do twierdzeń Zamawiającego i Przystępującego, że system ERTMS nie zastępuje funkcjonalności urządzeń liniowych (jak SBL) a łączenie obu systemów jest stosowane w praktyce, także w Polsce, również w przypadku szybkich kolei, nie przedstawił żadnych argumentów ani dowodów wskazujących, że w przypadku kolei w Tajlandii i Maroku sytuacja taka nie ma miejsca. Odwołujący nie przedstawił także wyводу co do sposobu rozumienia pojęcia samoczynnych blokad liniowych, a w szczególności, że jego interpretację należy zawęzić do rozwiązań popularnych w Polsce. Tymczasem Przystępujący Egis wskazywał, iż stosowane są blokady różnego typu, o różnej technologii, co potwierdza także stanowisko eksperta Biura Automatyki i Telekomunikacji, w którym omówiono kwestię wielodostępnych (samoczynnych) blokad liniowych, zwracając jednocześnie uwagę na konieczność interpretacji tego pojęcia zgodnie z Instrukcją Ie-4 (załączoną do odpowiedzi na odwołanie). W konsekwencji nie miała znaczenia dla rozstrzygnięcia prezentowana przez Odwołującego na rozprawie argumentacja, iż na danym odcinku szybkich kolei w Maroku, zgodnie ze zdjęciami satelitarnymi dostępnymi w Internecie, nie znajdują się żadne widoczne urządzenia mające zdaniem Odwołującego stanowić SBL, skoro Odwołujący nie wykazał, że takie widoczne urządzenia miałyby się tam znajdować.

Izba nie uwzględniła także zarzutu naruszenia art. 91 ust. 1 i art. 7 ust. 1 ustawy Pzp poprzez przyznanie wykonawcy Egis punktów za doświadczenie p. V. A. (Koordynator w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych) pomimo nieprawidłowego oznaczenia szlaku Bua Yai – Nong Khai.

Bezsporna w postępowaniu odwoławczym była okoliczność, że Przystępujący Egis opisując doświadczenie ww. osoby w zakresie usługi „Projekt linii szybkiej kolei Nakhon Ratchasima-Nong Khai w Tajlandii (355 km)” prawidłowo oznaczył szlak Nakhon Ratchasima – Bua Yai (82 km), natomiast nieprawidłowo wskazał jako szlak fragment linii

kolejowej od stacji Bua Yai do stacji Nong Khai (273km), który w istocie nie był szlakiem, lecz odcinkiem składającym się z czterech szlaków. Ponadto nie była kwestionowana okoliczność podnoszona przez Przystępującego Egis, że każdy z czterech szlaków składających się na odcinek Bua Yai - Nong Khai spełniał wymagany parametr oceny (długość co najmniej 8 km każdy).

Jak wskazano w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (dowód złożony przez Zamawiającego) linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową. Z kolei szlak jest to część linii kolejowej między: 1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi, 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii. Z powyższego wynika, iż odcinek jest częścią linii kolejowej, składającą się co do zasady ze szlaków.

Mając to na uwadze, ponieważ wymogiem w zakresie doświadczenia Koordynatora branży zabezpieczenia i srk objęte było opracowanie dokumentacji obejmującej dwa szlaki o długości co najmniej 8km, to nie sposób uznać, że osoba, która opracowała dokumentację obejmującą jeden szlak o długości 82km (niekwestionowany) oraz cały odcinek o długości 273km, składający się z czterech szlaków, z których każdy miał długość przekraczającą 8km, wymogu tego nie spełnia. Interpretacja prezentowana przez Odwołującego prowadziłaby do wniosku, że wykonawca, który wykazał się doświadczeniem większym niż wymagane w świetle parametrów oceny nie otrzymałby za to doświadczenie punktów, tylko z tego względu, że podał szerszy zakres zrealizowanej dokumentacji projektowej niż wynikający z opisu kryterium. Odwołujący nie przedstawiał argumentacji mającej wskazywać, że wymóg podania szlaku był istotny z perspektywy oceny doświadczenia Projektanta – Koordynatora w jakimś innym, szerszym kontekście niż to, aby pokazać, że osoba wskazana na to stanowisko opracowała dokumentację projektową obejmującą szlak o wymaganej długości (co najmniej 8km). Odwołujący nie kwestionował także, że każdy z czterech szlaków, które obejmował odcinek Bua Yai - Nong Khai, był dłuższy niż wymagane 8km. W świetle powyższych ustaleń stanowisko Odwołującego, iż Przystępujący Egis nie powinien otrzymać punktów w pozacenowym kryterium oceny ofert za doświadczenie p. V. A., nie znajduje uzasadnienia.

W tym stanie rzeczy Izba uznała, że odwołanie podlega oddaleniu w całości i na podstawie art. 192 ust. 1 ustawy Pzp orzekła jak w sentencji.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono stosownie do jego wyniku na podstawie art. 192 ust. 9 i 10 ustawy Pzp oraz § 5 ust. 4 Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2010 r. w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (t.j. Dz. U. z 2018 r. poz. 972).

Stosownie do wyniku postępowania kosztami postępowania obciążono Odwołującego w całości. Natomiast mając na uwadze konfigurację procesową, jaka miała miejsce w przedmiotowym postępowaniu oraz okoliczność, że przepisy § 5 ust. 1-3 ww. Rozporządzenia do takiej sytuacji wprost się nie odnoszą, Izba działając w oparciu o § 5 ust. 4 zasądziła zwrot kosztów postępowania z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika na rzecz Zamawiającego i Konsorcjum Systra (Uczestnika postępowania który wniósł sprzeciw wobec częściowego uwzględnienia odwołania) proporcjonalnie do odpartych zarzutów. Odwołaniem objęto pięć grup zarzutów: odpowiednio dotyczących oferty Odwołującego, Konsorcjum Systra, Konsorcjum Multiconsult, IVIA oraz Egis. Zamawiający uwzględnił odwołanie w zakresie zarzutu dotyczącego Konsorcjum Systra, tj. w zakresie jednej z pięciu grup zarzutów, w pozostałej zaś części wniósł o oddalenie odwołania i bronił własnej decyzji podjętej w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Mając na uwadze, iż Izba oddaliła odwołanie w całości, należy stwierdzić, że Zamawiający w części, w jakiej uwzględnił zarzuty, tj. w stosunku 1/5, był stroną przegrywającą, natomiast wygrał postępowanie odwoławcze w stosunku 4/5. Tym samym Izba zasądza od Odwołującego na rzecz Zamawiającego zwrot kosztów poniesionych przez Zamawiającego z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika ograniczyła należne Zamawiającemu koszty do wysokości 4/5 wnioskowanej kwoty (tj. kwoty 2 880 zł, stanowiącej 4/5 z 3600 zł).

Analogiczny mechanizm zastosowano w odniesieniu do Konsorcjum Systra, które wniosło sprzeciw wobec czynności uwzględnienia odwołania w zakresie zarzutów dotyczących Konsorcjum Systra, czyli jednej z pięciu grup zarzutów. Tylko w tym zakresie Konsorcjum Systra przystąpiło do postępowania odwoławczego i tylko w tym zakresie podejmowało działania w postępowaniu, które miały wpływ na rozstrzygnięcie Izby, a prawidłowości czynności Zamawiającego w stosunku do czterech pozostałych wykonawców bronił sam Zamawiający. Tym samym Izba zasądza od Odwołującego na rzecz Konsorcjum Systra zwrot kosztów poniesionych przez wnoszącego sprzeciw z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika ograniczyła należne Konsorcjum Systra koszty do wysokości 1/5 wnioskowanej kwoty (tj. kwoty 720 zł, stanowiącej 1/5 z 3600 zł).

Przewodniczący:.....