

WYROK
z dnia 6 listopada 2020 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Agnieszka Trojanowska

Protokolant: Aldona Karpińska

po rozpoznaniu na rozprawie w Warszawie w dniu 3 listopada 2020 r. odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 9 października 2020r. przez **wykonawcę TPF spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Annopol 22**

w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego **PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna Centrum Realizacji Inwestycji Rejon Śląski z siedzibą we Wrocławiu, ul. Joannitów 13**

przy udziale **wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia Arcadis spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, Al. Jerozolimskie 142B, Infra Centrum Doradztwa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Domaniewska 47/10 i Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie, ul. Chłopickiego 50** zgłaszających swoje przystąpienie w sprawie sygn. akt KIO 2584/20 po stronie zamawiającego

orzeka:

1. oddala odwołanie,

2. Kosztami postępowania obciąża wykonawcę TPF spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Annopol 22 i:

2.1. zalicza na poczet postępowania odwoławczego kwotę 15 000zł. 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę TPF spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Annopol 22 tytułem wpisu od odwołania,

2.2. zasądza od wykonawcę TPF spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Annopol 22 na rzecz zamawiającego PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna Centrum Realizacji Inwestycji Rejon Śląski z siedzibą we Wrocławiu, ul. Joannitów 13 kwotę 3 600 zł.00 gr. (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) tytułem zwrotu kosztów zastępstwa prawnego

Stosownie do art. 198a i 198b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 27 września 2019 r. poz. 1843) na niniejszy wyrok -

w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego we Wrocławiu.

Przewodniczący:

Sygn. akt KIO 2584/20

Uzasadnienie

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na opracowanie studium wykonalności dla zadania „Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice-Bielsko-Biała-Żywiec – granica państwa w ramach projektu” zostało wszczęte ogłoszeniem opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 27 stycznia 2020r. za numerem 2020/S 018-040447.

W dniu 29 września 2020r. zamawiający poinformował o wyniku postępowania.

W dniu 12 października 2020r. wykonawca TPF spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie wniósł odwołanie. Odwołanie zostało wniesione przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 4 marca 2020r. udzielonego przez członka zarządu ujawnionego w KRS i upoważnionego do reprezentacji zgodnie z odpisem z KRS. Kopia odwołania została przekazana zamawiającemu w dniu 9 października 2020r.

Wniósł odwołanie od:

1. niezgodnej z przepisami ustawy czynności wyboru oferty najkorzystniejszej złożonej przez Konsorcjum firm: Arcadis Sp. z o.o. oraz Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o. oraz Instytut Kolejnictwa (dalej: Konsorcjum Arcadis), mimo iż wykonawca ten powinien zostać wykluczony z postępowania;

2. zaniechania czynności, do której zamawiający jest zobowiązany na podstawie ustawy, tj. zaniechania wykluczenia z postępowania Konsorcjum Arcadis, mimo iż wykonawca ten nie spełnia warunków udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznych i zawodowych - doświadczenie wykonawcy;

3. zaniechanie czynności, do której zamawiający jest zobowiązany na podstawie ustawy, tj. zaniechania odrzucenia oferty Schussler Plan oraz oferty Konsorcjum Arcadis, mimo że oferta te zawierają rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia

4. zaniechanie czynności, do której zamawiający jest zobowiązany na podstawie ustawy, tj. zaniechania odrzucenia oferty Schussler Plan, pomimo że jej złożenie stanowi czyn nieuczciwej konkurencji;

5. zaniechania czynności, do której zamawiający jest zobowiązany na podstawie ustawy, tj. zaniechania wykluczenia z postępowania Konsorcjum Arcadis, mimo iż wykonawca ten wprowadził zamawiającego w błąd przedstawiając informacje mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego, nie składając jednocześnie wyjaśnień w trybie art. 24 ust. 8 ustawy, tj. nie dokonując samooczystczenia;

6. prowadzenie postępowania w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców (w związku z naruszeniem w/w przepisów ustawy).

Odwołujący zarzucił zamawiającemu:

1. naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy, przez zaniechanie wykluczenia Konsorcjum Arcadis z postępowania, mimo niewykazania spełniania przez tego wykonawcę warunku udziału w postępowaniu;

2. naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy przez zaniechanie wykluczenia z postępowania wykonawcy Konsorcjum Arcadis, mimo iż wykonawca ten wprowadził zamawiającego w błąd przedstawiając informacje mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego oraz wprowadził zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji, że spełnia warunki udziału w postępowaniu, nie składając jednocześnie wyjaśnień w trybie art. 24 ust. 8 ustawy, tj. nie dokonując samooczystczenia;

3. naruszenie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Schussler Plan oraz oferty Konsorcjum Arcadis, mimo iż oferty te zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia

4. naruszenie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Schussler Plan, mimo iż jej złożenie stanowi czyn nieuczciwej konkurencji.

5. naruszenie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Konsorcjum Arcadis, pomimo iż jej złożenie stanowi czyn nieuczciwej konkurencji.

6. naruszenie art. 7 ust. 1 i 3 ustawy przez prowadzenie postępowania w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców (w związku z naruszeniem w/w przepisów ustawy).

Wniósł o uwzględnienie niniejszego odwołania i nakazanie zamawiającemu:

1. Unieważnienia czynności oceny ofert,

2. Unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej,

3. Ponowną ocenę ofert,

4. Wykluczenie z postępowania Konsorcjum Arcadis,

5. Odrzucenie oferty Schussler Plan oraz oferty Konsorcjum Arcadis

Odwolujący wskazał, że ma interes w uzyskaniu zamówienia w rozumieniu art. 179 ust 1 ustawy oraz poniósł lub może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez zamawiającego wskazanych przepisów ustawy. Odwołujący jest wykonawcą w rozumieniu art. 2 pkt 11) ustawy i ubiega się o udzielenie zamówienia. W wyniku bezprawnych czynności zamawiającego wskazanych powyżej odwołujący został pozbawiony możliwości uzyskania zamówienia.

1. Naruszenie przepisu art. 24 ust. 1 pkt 12 oraz naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 17 przez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Arcadis

zamawiający w punkcie 8.6.1 SWIZ określił następujące warunki udziału w postępowaniu w odniesieniu do wykonawców:

„8.6.1 w zakresie warunku określonego w punkcie 8.2.3. IDW wymagane jest wykazanie przez wykonawcę wykonania w okresie ostatnich 5 (pięciu) lat przed upływem terminu składania ofert (a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie), co najmniej 2 (dwa) Studia Wykonalności o łącznej wartości 4 920 000,00 PLN brutto, przy czym każde ze studium wykonalności musi dotyczyć budowy lub przebudowy zelektryfikowanej (dopuszczalna elektryfikacja na etapie projektu) linii kolejowej na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy i ma łącznie obejmować swoim zakresem minimum 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające, z podaniem wartości, przedmiotu, daty wykonania i podmiotów, na rzecz których usługi zostały wykonane.”

zamawiający jednocześnie określił w punkcie 9.6 SIWZ jakich dokumentów będzie wymagał od Wykonawców na potwierdzenie spełnienia wyżej opisanych warunków:

„9.6. Dokumenty i oświadczenia wymagane od wykonawcy na potwierdzenie spełniania warunków udziału w postępowaniu:

9.6.1. wykaz usług wykonanych w okresie ostatnich 5 (pięciu) lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wraz z podaniem ich wartości, przedmiotu, terminów wykonania i podmiotów, na rzecz których usługi zostały wykonane (sporządzony wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 7 do IDW),

9.6.2. dowody określające czy te usługi zostały wykonane lub są wykonywane należycie, przy czym dowodami o których mowa są referencje bądź inne dokumenty wystawione przez podmiot, na rzecz którego usługi były wykonywane,

9.6.3. inne dokumenty - jeżeli z uzasadnionej przyczyny o obiektywnym charakterze wykonawca nie jest w stanie uzyskać dokumentów, o których mowa w pkt.9.6.2.”

W odpowiedzi na wezwanie zamawiającego z dnia 01.06.2020 r. Konsorcjum Arcadis pismem z dnia 10.06.2020 r. złożyło na potwierdzenie spełnienia warunków udziału w postępowaniu wykaz usług zawierający następujące usługi wraz z dowodami należytego wykonania niżej wymienionych usług:

1 Opracowanie studium wykonalności dla zadania pn.: "Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz Tuchola - granica województwa" Umowa nr. 90/105/0012/ 17/W/I z dnia 12 maja 2017 r. dla PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Podwykonawca dla: TPF Sp. z o.o. ul. Annopol 22. 03-236 Warszawa Projekt obejmował opracowanie Studium Wykonalności dotyczące budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy, obejmujący swoim zakresem ponad 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. W okresie 05.2017r-06.2018r o wartości 405.900,00 PLN brutto

2 „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 94. na odcinku Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim” Konsorcjum: CE Project Group Sp. z o.o. Sp. Komandytowa I Instytut Kolejnictwa Umowa nr 60/039/0015/ 4/Z/I z dnia 10 grudnia 2014r dla Instytutu Kolejnictwa Ul. Chłopickiego 50 04-275 Warszawa Projekt obejmował Studium Wykonalności L Linia kolejowa: nr 94 Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim posiada status linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Na odcinkach od km -0,457 do km 0,402 i od km 64,710 do km 64,904 jest linią jednotorową oraz od km 0,402 do km 64,710 linią dwutorową. Unia ta na całej długości jest zelektryfikowana. Na analizowanym odcinku zlokalizowane są następujące stacje: Kraków Płaszów, Kraków Bonarka, Skawina. Podbory Skawińskie, Brzeźnica, Spytkowice, Dwory Oświęcim. Odcinek podzielony jest na 9 szlaków. Na linii prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy. W okresie 12.2014r - 04.2016r o wartości 1 838 850.00 PLN brutto

3 „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na liniach kolejowych nr 97. 98. 99. na odcinku Skawina - Sucha Beskidzka - Chabówka - Zakopane”. Konsorcjum:

CE Project Group Sp. z o.o. Sp. Komandytowa I Instytut Kolejnictwa Umowa nr 60/039/0016/14/Z/I z dnia 10 grudnia 2014r Instytut Kolejnictwa Ul. Chłopickiego 50 04-275 Warszawa Projekt obejmował Studium Wykonalności: Linie kolejowe: nr 97 Skawina - Żywiec, nr 98 Sucha Beskidzka - Chabówka, nr 99 Chabówka Zakopane posiadają status linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Są to linie jednotorowe, zelektryfikowane po których prowadzony jest ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Na analizowanym odcinku zlokalizowane są następujące stacje: Skawina, Radziszów, Leńcze, Kałwaria Zebrzydowska Lanckorona, Stronie, Stryszów, Sucha Beskidzka, Maków Podhalański, Osielec, Jordanów, Chabówka, Raba Wyżna, Sieniawa, Lasek, Nowy Targ, Szaflary, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane. Odcinek objęty projektem podzielony jest na 20 szlaków. W okresie 12.2014r - 04.2016r o wartości 2 801 940.00 PLN brutto

W dniu 24.06.2020 r. zamawiający dokonał wyboru oferty Konsorcjum Arcadis jako oferty najkorzystniejszej.

W/w czynność zamawiającego została zaskarżona objęta odwołaniem wniesionym przez odwołującego w dniu 6 lipca 2020 r., sygnatura akt 1520/20. zamawiający po zapoznaniu się z argumentacją odwołującego w zakresie naruszenia art. 26 ust. 3 ustawy, przez zaniechanie wezwania Konsorcjum Arcadis do uzupełnienia wykazu usług wraz z dowodami potwierdzającymi ich należyte wykonanie uznał odwołanie, dokonał unieważnienia czynności wyboru oferty

najkorzystniejszej oraz pismem z dnia 27.08.2020 r. wezwał Konsorcjum Arcadis na podstawie art. 26 ust. 3 i 4 ustawy do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia dokumentów.

Konsorcjum Arcadis pismem z dnia 07.09.2020 r. złożyło wyjaśnienia w zakresie powyżej wymienionych usług (pozycje 1-3) oraz złożyło nowy wykaz usług, dodatkowo wskazując poniższe usługi:

4 "Poprawa bezpieczeństwa przez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym" - Etap 11" Konsorcjum: Instytut Kolejnictwa i Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o. Umowa nr 90/110/0005/17/Z/I z dn. 22.05.2017 dla PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie dokumentacji przedprojektowej (studium wykonalności) dotyczącej budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. W okresie 22.05.2017 - 28.12.2017 o wartości 450.000,00 PLN netto

5 "Opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności w: ramach projektu inwestycyjnego POLiS 5.2-3 pn.: "Prace na liniach kolejowych nr 132. 138. 147, 161. 180. 188. 654. 655, 657, 658. 699 na odcinku Gliwice - Bytom - Chorzów Stary – Mysłowice Brzezinka Oświęcim oraz Dorota

Mysłowice Brzezinka" Konsorcjum: Instytut Kolejnictwa i Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o. Umowa nr 90/106/0048/17/Z/I z dn. 24.05.2017 dla PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie rezultatów studium wykonalności dotyczącego budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. Zakres faktyczny opracowania obejmował wykonanie Studium Wykonalności od początku zgodnie z. wytycznymi CUPOT określonymi w Vademecum Beneficjenta wskazanymi do stosowania przez PKP PLK w OPZ dla rzeczonoego projektu. W okresie 24.05.2017 - 14.12.2017 o wartości 388.500,00 PLN netto

6 Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla zadania: "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - Etap 1 – część przejazdowa" w ramach projektu POLiS 5.2-9" wykonawca: Instytut Kolejnictwa Umowa nr 90/110/0003/16/Z/I z dn. 29.11.2016 dla PKP PLK A, ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie dokumentacji przedprojektowej (studium wykonalności) dotyczącej budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. W okresie 29.11.2016 - 28.08.2017 o wartości 355.000,00 PLN netto

7 "Opracowanie Studium Wykonalności wraz z dokumentacją środowiskową oraz PFU dla zadania: "Wzmocnienie zasilania trakcyjnego" Konsorcjum: Instytut Kolejnictwa i Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o. Umowa nr 60/010/0004/18/Z/M z dn. 21.03.2018 dla PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie studium wykonalności dotyczącego budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. W okresie 21.03.2018 - 5.04.2019 o wartości 540.000,00 PLN netto

8 Aktualizacja Rezultatów Studium Wykonalności dla projektu: "Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na odcinku: Będzin - Umowa nr 90/106/0133/19/Z/I z dn. 4.10.2019 dla PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie aktualizacji rezultatów studium wykonalności dotyczącego budowy / przebudowy w okresie 4.10.2019 - 11.03.2020 o wartości 746.000,00 PLN netto

Konsorcjum Arcadis przedstawiając powyższy wykaz usług oraz wyjaśnienia w zakresie pozycji 1-3 w/w wykazu nie wykazało spełnienia warunków udziału w postępowaniu. Poniżej odwołujący szczegółowo odniósł się do poszczególnych pozycji wykazu oraz wyjaśnień w ich zakresie:

Poz. 1 - Wykazu Usług: Opracowanie studium wykonalności dla zadania pn.: "Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Tuchola - granica województwa"

Usługa z pozycji numer 1 Wykazu usług tj.: Opracowanie studium wykonalności dla zadania pn.: "Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Tuchola - granica województwa" była realizowana przez członka konsorcjum Arcadis (Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o.) na rzecz odwołującego. Odwołujący dysponuje pełną wiedzą na temat zakresu, jak również realizacji przedmiotowej usługi.

Zgodnie z paragrafem 2 w/w umowy tj. przedmiot umowy spółka TPF Sp. z o.o. powierzyła do realizacji spółce Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o. następujący zakres:

- Etap I - Metodyka realizacji zamówienia w części prognoz i AKK
- Etap II - Prognozy społeczno - gospodarcze i analizy rynku usług transportowych,
- Etap IV - Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych wraz z Podsumowaniem Fazy I w części analiz marketingowo - ruchowych,
- Etap VII - Analiza kosztów i korzyści oraz Podsumowanie Fazy II w części analiz kosztów i korzyści,
- Etap IX - Opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności.

Powyższa umowa nie obejmuje swoim zakresem kluczowych z punktu widzenia opracowania Studium Wykonalności etapów, do których realizacji Spółka TPF Sp. z o.o. została zobligowana na podstawie umowy nr 90/105/0012/17/W/I zawartej z PKP PLK, tj.:

- Etap III - Analiza stanu istniejącej infrastruktury kolejowej i taboru,
- Etap V - Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych projektu wraz z oszacowaniem kosztów,
- Etap VI - Analiza środowiskowa.

W/w etapy odwołujący realizował częściowo we własnym zakresie (Etap III - Analiza stanu istniejącej infrastruktury kolejowej i taboru), a częściowo przy udziale innych podwykonawców:

- Etap V - Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych projektu wraz z oszacowaniem kosztów - Arcadis Sp. z o.o.

- Etap VI - Analiza środowiskowa - Asanga

- Dowód: Wyciąg z umowy z Arcadis Sp. z o.o.

- Dowód: Wyciąg z umowy z Asanga

Odwołujący zwrócił uwagę, że nie neguje faktu wykonania usługi przez spółkę Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o. na rzecz spółki TPF Sp. z o.o. Co więcej protokołem odbioru końcowego z dnia 29.06.2018 Spółka TPF Sp. z o.o. potwierdza należyte wykonanie tej umowy, jednocześnie w ostatnim akapicie w/w protokołu zaznaczając, że: Potwierdzenie zostało wystawione w celu wykorzystania przez wykonawcę przy udokumentowaniu należytego wykonania zleconych mu prac.

Tym samym przedmiotowy protokół w sposób bezpośredni odwołuje się do umowy pomiędzy spółką TPF Sp. z o.o. a Infra - Centrum Doradztwa, na podstawie której nastąpiło zlecenie realizacji Etapów I, II, IV, VII oraz IX.

Mają na uwadze, że w/w umowa nie obejmowała kluczowych Etapów opracowania studium wykonalności tj. III, V oraz VI odwołujący stwierdził, że spółka Infra - Centrum Doradztwa nie posiadała doświadczenia polegającego na wykonaniu

studium wykonalności. Tym samym nabyte doświadczenie w zakresie realizacji usługi pn. Opracowanie studium wykonalności dla zadania pn.: "Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Tuchola - granica województwa" nie spełnia wymogów wyznaczonych przez zamawiającego w ramach postępowania pn. Opracowanie studium wykonalności dla zadania „Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biala - Żywiec - granica państwa” w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów”.

Odnosząc się jednocześnie do wyjaśnień Konsorcjum Arcadis w zakresie w/w usługi (pozycja 1 wykazu usług) odwołujący podniósł, że są one niewystarczające, ogólne, nieprecyzyjne, a w niektórych fragmentach mające wręcz wywołać u zamawiającego mylne wrażenie na temat udziału Infra - Centrum Doradztwa w opracowaniu studium wykonalności. Co za tym idzie Konsorcjum Arcadis nie potwierdziło spełnienia warunków udziału w postępowaniu i nie sprostowało ciężarowi dowodowemu, czemu de facto nie mogło sprostać w świetle zapisów wyżej przytoczonej umowy.

Poniżej odwołujący odniósł się do materiału dowodowego załączonego do wyjaśnień z dnia 07.09.2020 r. przez Konsorcjum Arcadis:

(Załącznik 50) Pismo z dnia 7 lipca 2017 r. nr TPF/90-105-0012/Lk208/0010/MW - ze zgłoszeniem ekspertów (m.in. Eksperta w dziedzinie analiz ruchowo - przewozowych – P. C., Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego – P. P. oraz M. G.)

Odwołujący wyjaśnił, że w/w pismo stanowi zgłoszenie personelu podwykonawcy Infra - Centrum Doradztwa w zakresie umożliwiającym im realizację umowy podwykonawczej i nie stanowi dowodu na to, że w/w spółka wykonała etapy, do których nie została zobowiązana umową.

(Załącznik 51) Pismo z dnia 6 grudnia 2017 r. nr TPF/2017/MW/0244/225 ze zgłoszeniem ekspertów technicznych (Koordynatora branżowego ds. linii, węzłów i stacji kolejowych – A. P., Koordynatora branżowego ds. zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym – R. K., Koordynatora branży mostowej – K. H., Koordynatora branżowego ds. telekomunikacji – W. I., Koordynatora branżowego ds. elektroenergetyki – M. M.) oraz załączoną umową podwykonawczą, na podstawie której wskazani eksperci będą działali.

Odwołujący wyjaśnił, że w/w pismo stanowi zgłoszenie personelu innego podwykonawcy: tj. Arcadis Sp. z o.o., realizującego etap V-Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych projektu wraz z oszacowaniem kosztów. Co więcej do przedmiotowego pisma załączono umowę podwykonawczą na realizację etapu V zawartą pomiędzy TPF Sp. z o.o. a Arcadis Sp. z o.o., do której załącznik stanowi wykaz personelu wskazujący, że wszystkie zgłaszane osoby stanowią zespół własny spółki Arcadis Sp. z o.o. Tak więc odwołującemu ciężko się zgodzić, z wnioskami wysnutymi w wyjaśnieniach z dnia 07.09.2020 r. (strona 29), że „W kontekście powyższego, można z całą pewnością stwierdzić, że udział Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o. nie ograniczył się jedynie do wykonania wskazanych w wezwaniu zamawiającego z dnia 27 sierpnia 2020 r. etapów. W ocenie odwołującego jest to raczej dowód, że Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o. nie wykonała etapu V.

W tym miejscu odwołujący zwrócił uwagę, że Konsorcjum Arcadis nie skorzystało z możliwości uzupełnienia wykazu usług o usługę realizowaną przez Arcadis Sp. z o.o. na rzecz TPF Sp. z o.o. i nie załączyło dowodów potwierdzających należyte wykonanie przedmiotowej usługi.

(Załącznik 52 - 55) Maile pomiędzy wykonawcami

Dowody oznaczone numerami od 52 do 55 zdaniem odwołującego mają raczej charakter groteskowy niż dowodowy. Konsorcjum Arcadis umieściło w powyższym zbiorze maila potwierdzającego termin spotkania w bliżej nieokreślonym zakresie oraz kilka wiadomości opiewających łącznie na ok 5 zdań pracowników spółki Infra - Centrum Doradztwa w zakresie przekazania danych i materiałów wchodzących zakresu realizowanych przez tego podwykonawcę etapów.

Tak więc po przeanalizowaniu powyższych wyjaśnień oraz dołączonych dowodów odwołujący jest zdumiony, że zamawiający dysponując z jednej strony:

- Umową podwykonawczą zawartą pomiędzy TPF Sp. z o.o. a Infra - Centrum Doradztwa, która w sposób precyzyjny określa zakres powierzonych podwykonawcy opracowań,
 - Umowami podwykonawczymi na pozostały zakres nie powierzony Infra - Centrum Doradztwa,
 - Oświadczeniami Autorów poszczególnych etapów opracowań,
 - Jak również pełną odebraną przez zamawiającego dokumentacją wskazującą autora opracowania,
- z drugiej zaś strony dysponując wyjaśnieniami Konsorcjum Arcadis opierającymi się na dowodach głównie w postaci kilku nieistotnych maili - uznał, że spółka Infra - Centrum Doradztwa przez realizację w/w usługi nabyła doświadczenie potwierdzające spełnienie warunków udziału w postępowaniu.

Poz. 2 - Wykazu Usług - „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 94, na odcinku Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim”

Poz. 3 - Wykazu Usług - „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99, na odcinku Skawina - Sucha Beskidzka - Chabówka - Zakopane”.

W zakresie pozycji 2 i 3 Wykazu usług członkowie Konsorcjum Arcadis - Instytut Kolejnictwa również nie zdobyli wymaganego przez zamawiającego w SIWZ doświadczenia w zakresie opracowania studium wykonalności.

W pozycjach tych Konsorcjum Arcadis wykazało usługi realizowane przez konsorcjum firm: CE Projekt Group Sp. z o.o. Sp. k. oraz Instytut Kolejnictwa.

Odwołujący podniósł, iż z treści umów konsorcjum zawartych pomiędzy w/w spółkami wprost wynika, że rozkład prac przedstawiał się następująco:

1 I Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych wartość netto 74 750,00 udział CE Project Group (dalej CEPG) 10% udział Instytutu Kolejnictwa (dalej IK) 90%

2 II Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru wartość netto 149 500,00 udział CEPG 95%, udział IK 5%

3 III Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych oraz Podsumowanie Fazy 1 wartość netto 149 500,00 udział CEPG 30% udział IK 70%

4 IV Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych dla projektu, wraz z oszacowaniem kosztów wartość netto 373 750,00 udział CEPG 95% udział IK 5%

5 V Analiza środowiska wartość netto 299 000,00 udział CEPG 98% udział IK 2%

6 VI Analiza kosztów i korzyści oraz Podsumowanie Fazy II wartość netto 299 000,00 udział CEPG 75% udział IK 25%

7 VII Opracowanie dokumentacji do następnych etapów realizacji projektu (opcjonalny) wartość netto 74 750,00 udział CEPG 97% udział IK 3%

8 VIII Opracowanie OPZ/PFU (opcjonalny) wartość netto 74 750,00 udział CEPG 97% udział IK 3%

9 Razem 1 495 000,00

Poz. 2 - Wyciąg z załącznika nr 1

1 I Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych wartość netto 113 900,00 udział CEPG 12%

udział IK 88%

2 II Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru 227 800,00 97% 3%

3 III Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych oraz Podsumowanie Fazy 1 wartość netto 227 800,00 udział CEPG 40% udział IK 60%

4 IV Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych dla projektu, wraz z oszacowaniem kosztów wartość netto 569 500,00 udział CEPG 98% udział IK 2%

5 V Analiza środowiska wartość netto 455 600,00 udział CEPG 98% udział IK 2%

6 VI Analiza kosztów i korzyści oraz Podsumowanie Fazy II wartość netto 455 600,00 udział CEPG 98% udział IK 2%

7 VII Opracowanie dokumentacji do następnych etapów realizacji projektu (opcjonalny) wartość netto 113 900,00 udział CEPG 97% udział IK 3%

8 VIII Opracowanie OPZ/PFU (opcjonalny) wartość netto 113 900,00 udział CEPG 97% udział IK 3%

9 Razem 2 278 000,00

Jednocześnie artykułem 4 w/w umów konsorcjum mówi: „procentowy udział wynagrodzenia z uwzględnieniem przyznanych każdemu z Partnerów obowiązków w ramach realizacji powierzonych zadań, określony zostaje zgodnie z zapisami załącznika nr 1”

Z powyższego zapisu w ocenie odwołującego wprost wynika, że członkowie konsorcjum dokonali procentowego podziału wartości zamówienia odpowiadającemu zakresowi prac przydzielonemu poszczególnym stronom umowy. Tak więc wartość ta opisuje zarówno % wynagrodzenia należnego każdemu z konsorcjantów jak również % udział w realizacji poszczególnych etapów.

Analizując przytoczone powyżej umowy oraz załączniki numer 1 do tych umów należy stwierdzić, że:

W ramach usługi wskazanej w pozycji 2 wykazu usług zakres procentowy udziału Instytutu Kolejnictwa w realizacji etapów II, IV, V, VII, VIII wynosi od 2 do 5 % zaś całość rzeczowego zamówienia realizowanego przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie 18,95 %.

W ramach usługi wskazanej w pozycji 3 wykazu usług zakres procentowy udziału Instytutu Kolejnictwa w realizacji etapów II, IV, V, VI, VII, VIII wynosi od 2 do 3 % zaś całość rzeczowego zamówienia realizowanego przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie 12,3 %.

Taki stopień realizowanych prac jednoznacznie wskazuje, iż udział Instytutu Kolejnictwa w realizowanych pracach miał raczej marginalny charakter, natomiast w/w usługi były faktycznie w głównym stopniu realizowane przez CE Project Group.

Biorąc pod uwagę powyższe Konsorcjum Arcadis przez wykazanie usług realizowanych przy współudziale Instytutu Kolejnictwa nie wykazało spełnienia warunków udziału w postępowaniu. Wynika to z utrwalonej linii orzecznictwa:

- Wyrok TSUE z dnia 04 maja 2017 r. (C-131/14 Esaprojekt)

- Wyrok KIO 2534/18

Mając na uwadze, że zamawiający dysponuje przytoczonym powyższym materiałem dowodowym w postaci umów konsorcjum dziwi fakt, iż Konsorcjum Arcadis nie zostało wykluczone z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 12 za brak spełnienia warunków udziału w postępowaniu. Zamawiający uznał wyższość lakonicznych wyjaśnień Konsorcjum Arcadis popartymi dowodami w postaci kilku wiadomości mailowych, nie analizując koronnego dowodu w sprawie - jaki stanowi umowę konsorcjum.

Powyższe podejście dziwi odwołującego tym bardziej, że przedmiotowe usługi referencyjne były już weryfikowane przez zamawiającego w ramach postępowania Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu pn.: „Prace na linii kolejowej nr 1 na odcinku Zawiercie - Będzin - Etap IV” w ramach projektu pn. „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów” - opracowanie studium wykonalności.

W ramach w/w postępowania po przeanalizowaniu wyjaśnień oraz materiału dowodowego zamawiający wykluczył Konsorcjum Arcadis z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 12, a prawidłowość czynności wykluczenia potwierdziła Krajowa Izba Odwoławcza wyrokiem z dnia 22 lipca 2020 r. sygn. akt KIO 1510/20, oddalającym odwołanie Konsorcjum Arcadis.

Odwołujący nadmieniał, że w/w wyrok nie został zaskarżony, a zatem powinien być stosowany przez zamawiającego we wszystkich prowadzonych przez niego postępowaniach.

Poz 4. Wykazu usług - "Poprawa bezpieczeństwa przez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym" - Etap II"

Poz 6. Wykazu usług - Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla zadania: "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - Etap I - część przejazdowa" w ramach projektu POIiŚ 5.2-9"

wykonawca w ramach przedmiotowego postępowania musiał się wykazać, że wykonał:

(...) co najmniej 2 (dwa) Studia Wykonalności o łącznej wartości 4 920 000,00 PLN brutto, przy czym każde ze studium wykonalności musi dotyczyć budowy lub przebudowy zelektryfikowanej (dopuszczalna elektryfikacja na etapie projektu) linii kolejowej na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy i ma łącznie obejmować swoim zakresem minimum 2 stacje kolejowe i 3 szlaki (...)

Tymczasem konsorcjum Arcadis w pozycjach 4 oraz 6 wykazu usług umieściło usługi które swoim zakresem obejmowało jedynie zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym (poz 4) oraz poprawę bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowej z drogami - Etap I - część przejazdowa" (poz 6). Dodatkowo w kolumnie Przedmiot wykonywanych usług (należy opisać usługi w sposób umożliwiający weryfikację spełnienia warunku udziału w postępowaniu) wykazu usług Konsorcjum Arcadis wskazało dla obu wyżej wymienionych pozycji: Projekt obejmował opracowanie dokumentacji przedprojektowej (studium wykonalności) dotyczącej budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające.

Odwołujący podniósł, że żadna z usług wskazanych w pozycjach 4 i 6 nie obejmowała swoim zakresem łącznie 2 stacji kolejowych i 3 szlaków na nich przylegających.

Usługa 4 dotyczył jedynie rozjazdów kolejowych, zaś usługa 6 części przejazdowej. Tym samym konsorcjum Arcadis podało informacje nie mające potwierdzenia w stanie faktycznym i podlega wykluczeniu na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17.

Poz 7. Wykaz usług - "Opracowanie Studium Wykonalności wraz z dokumentacją środowiskową oraz PFU dla zadania: "Wzmocnienie zasilania trakcyjnego"1"

Jak już, odwołujący wskazał powyżej wykonawca w ramach przedmiotowego postępowania musiał się wykazać, że wykonał:

(...) co najmniej 2 (dwa) Studia Wykonalności o łącznej wartości 4 920 000,00 PLN brutto, przy czym każde ze studium

wykonalności musi dotyczyć budowy lub przebudowy zelektryfikowanej (dopuszczalna elektryfikacja na etapie projektu) linii kolejowej na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy i ma łącznie obejmować swoim zakresem minimum 2 stacje kolejowe i 3 szlaki (...)

Zgodnie z definicją „przebudowy” zawartą w Ustawie Prawo Budowlane art. 3, ust. 7a): „należy przez to rozumieć wykonywanie robót budowlanych, w wyniku których następuje zmiana parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego, z wyjątkiem charakterystycznych parametrów, jak: kubatura, powierzchnia zabudowy, wysokość, długość, szerokość bądź liczba kondygnacji”.

Tymczasem usługa wskazana przez Konsorcjum Arcadis w pozycji 7 wykazu usług dotyczy jedynie „wzmocnienia zasilania trakcyjnego” a więc nie dotyczy zmiany parametrów użytkowych lub technicznych istniejącego obiektu budowlanego czego w SIWZ wymagał zamawiający. Tak więc również powyższa usługa nie spełnia warunków udziału w postępowaniu.

Poz 5 Wykazu usług - "Opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności w ramach projektu inwestycyjnego POIiŚ 5.2-3 on.: "Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147. 161. 180. 188. 654, 655. 657. 658. 699 na odcinku Gliwice - Bytom - Chorzów Stary - Mysłowice Brzezinka - Oświęcim oraz Dorota - Mysłowice Brzezinka"

Poz 8. Wykaz usług - Aktualizacja Rezultatów Studium Wykonalności dla projektu: "Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na odcinku: Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice" LOT B odcinek Tychy - podg. Most Wisła LOT D odcinek Zabrzeg - Zebrzydowice - granica państwa"

W ramach przedmiotowego postępowania zamawiający wymagał, aby wykonawcy w ramach spełnienia warunków udziału w postępowaniu wykazali się wykonaniem co najmniej (...) 2 (dwa) Studia Wykonalności o łącznej wartości 4 920 000,00 PLN brutto, przy czym każde ze studium wykonalności

Przy czym zgodnie z OPZ punkt 1.2 Wykaz pojęć i skrótów przez Studium Wykonalności rozumie się etap I — VII wraz z podsumowaniem fazy II. Opracowanie rezultatów studium wykonalności stanowi etap X usługi i nie jest przez zamawiającego interpretowane jako element samego studium, a już na pewno nie stanowi pełnego studium wykonalności. Zamawiający precyzyjnie wskazał wykazanie się jakimi opracowaniami uzna za spełnienie warunków udziału w postępowaniu.

Tymczasem Konsorcjum Arcadis w poz. 5 Wykazu usług wykazało usługę, której przedmiotem było opracowanie rezultatów studium wykonalności, a w pozycji 8 aktualizacja rezultatów studium wykonalności.

Niewątpliwie dla odwołującego obie pozycje nie spełniają warunków udziału w postępowaniu określonych przez zamawiającego w SIWZ, które były sformułowane w sposób tożsamy z przedmiotem zamówienia. Gdyby zamawiający dopuszczał możliwość spełnienia warunków udziału w postępowaniu przez wykazanie się przez wykonawców opracowaniem Rezultatów Studium Wykonalności niewątpliwie zawarł by taki zapis.

Niezależnie od powyższego odwołujący podkreślił, że zamawiający w ogóle nie był uprawniony do zastosowania przepisu art. 26 ust. 3 ustawy, gdyż przepis ten nie służy do zastępowania informacji nieprawdziwych informacjami prawdziwymi. Pogląd taki wielokrotnie prezentowała już Krajowa Izba Odwoławcza, przykładowo w wyrokach:

- Wyrok z dnia 3 lipca 2020 roku, KIO 905/20, Wyrok z dnia 29 maja 2020 roku, sygn. akt KIO 708/20, Wyrok z dnia 25 czerwca 2019 roku, sygn. akt KIO 1036/19, KIO 104/20, KIO 927/19,

Tymczasem Konsorcjum Arcadis wprowadziło zamawiającego w błąd przez podanie informacji dotyczących posiadanego doświadczenia - a to przez podanie informacji, które nie znajdują potwierdzenia w rzeczywistości. Podanie informacji nie mających potwierdzenia w rzeczywistości, a które mogą wpływać na decyzje zamawiającego lub zostały podane na potwierdzenie spełniania warunków udziału w postępowaniu, zawsze skutkuje obowiązkiem wykluczenia takiego wykonawcy.

Tym samym ziszcza się przesłanka wykluczenia określona w art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy i zamawiający w ogóle nie powinien zastosować przepisu art. 26 ust. 3 ustawy.

Zgodnie z ugruntowaną linią orzecniczą Krajowej Izby Odwoławczej nie jest bowiem konieczne zaistnienie skutku w postaci wprowadzenia w błąd zamawiającego, wystarczające jest samo potencjalne wprowadzenie w błąd przez podanie informacji nieprawdziwych - tak w sporze pomiędzy odwołującym a zamawiającym PKP Polskie Linie Kolejowe SA orzekła Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku KIO 1938/20, a także w KIO 2351/19, KIO 104/20, KIO 271/19; KIO 830/19; KIO 1124/19, Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z dnia 20 lipca 2018 roku, sygn. akt XXIII Ga 849/18.

2. Naruszenie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Schussler Plan, pomimo iż w/w oferta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia a jej złożenie stanowi czyn nieuczciwej konkurencji w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji

W pierwszej kolejności odwołujący podkreślił bardzo istotną kwestię - w przedmiotowym postępowaniu powstało domniemanie prawne zaistnienia rażąco niskiej ceny w ofercie wykonawcy Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o. o. — wynika to wprost z porównania ceny oferty z szacunkową wartością zamówienia. Na prawidłowość takiego punktu odniesienia przy badaniu rażąco niskiej ceny wskazał Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z dnia 25 sierpnia 2015 roku, sygn. akt XXIII Ga 1072/15.

W informacji z otwarcia ofert dnia 06 marca 2020, zamawiający podał kwotę 6 150 000,00 złotych brutto, jako kwotę, jaką zamierza przeznaczyć na realizację zamówienia.

Ceny ofert przedstawiały się następująco:

TPF Sp. z o.o. zaoferował cenę 4 855 898,55 stanowiącą 78,95 % budżetu zamawiającego

Arcadis Sp. z o.o. - Lider Konsorcjum, Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o. - Partner Konsorcjum, Instytut Kolejnictwa

Partner Konsorcjum zaoferował cenę 5 904 000,00 stanowiącą 96% budżetu zamawiającego

BBF Sp. z o.o. zaoferował cenę 6 063 900,00 stanowiącą 98,6% budżetu zamawiającego

WYG International Sp. z o.o. zaoferował cenę 6 088 500,00 stanowiącą 99% budżetu zamawiającego

IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o.o. zaoferował cenę 6 088 500,00 stanowiącą 99% budżetu zamawiającego

Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o. zaoferował cenę 6 412 605,00 stanowiącą 104,27 % budżetu zamawiającego

W dniu 18 maja 2020 zamawiający przeprowadził aukcję, która spowodowała zmianę w stosunku do informacji z otwarcia ofert. Po zamknięciu aukcji ceny uległy obniżeniu i ranking prezentował się następująco:

Arcadis Sp. z o.o. - Lider Konsorcjum, Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o. - Partner Konsorcjum, Instytut Kolejnictwa

Partner Konsorcjum zaoferował cenę 3 514 500,01 stanowiącą 57,146% budżetu zamawiającego

Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o. zaoferował cenę 3 514 999,98 stanowiącą 57,154 % budżetu zamawiającego

TPF Sp. z o.o. zaoferował cenę 4 233 000,02 stanowiącą 68,83 % budżetu zamawiającego

IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o.o. zaoferował cenę 4 269 600,01 stanowiącą 69,42 % budżetu zamawiającego

WYG International Sp. z o.o. zaoferował cenę 4 520 250,00 stanowiącą 73,50 % budżetu zamawiającego

BBF Sp. z o.o. zaoferował cenę 6 063 900,00 stanowiącą 98,6 % budżetu zamawiającego

Powstanie domniemania rażąco niskiej ceny w ofercie Schuessler-Plan wynika z oceny odwołującego z brzmienia art. 90 ust. 1 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy. Przepis art. 90 ust. 1 konstytuuje obowiązek zamawiającego zwrócenia się o złożenie odpowiednich wyjaśnień, zaś przepis art. 90 ust. 3 wskazuje, że zamawiający ma obowiązek odrzucenia oferty, jeśli wykonawca złożył wyjaśnienia, których ocena przez zamawiającego (ocena ma obejmować też złożone dowody) nie obala domniemania, że oferta zawiera rażąco niską cenę. Na powstanie takiego domniemania w wyniku wystosowania wezwania do złożenia wyjaśnień wskazują Sądy Okręgowe w wyrokach rozpatrując skargi na wyroki Krajowej Izby Odwoławczej, przykładowo Sąd Okręgowy w Krakowie w wyroku z dnia 12 lutego 2016 roku, sygn. akt II Ca 2717/15 oraz Sąd Okręgowy w Olsztynie w wyroku z dnia 13 marca 2015 roku, sygn. akt IX Ca 39/15.

Powstałe domniemanie - zgodnie z przepisem art. 90 ust. 2 ustawy - wykonawcy wezwani do złożenia wyjaśnień zobowiązani byli obalić. Pogląd taki wynika z wyroku Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 14 marca 2017 roku, sygn. akt XXIII Ga 967/17.

W dniu 21 maja 2020r. zamawiający działając na podstawie art. 90 ust. 1 ustawy zwrócił się do Wykonawców Konsorcjum Arcadis, Schuessler-Plan, TPF oraz IDOM o udzielenie wyjaśnień, w tym złożenie dowodów dotyczących sposobu wyliczenia ceny. Na przedmiotowe wezwanie wszyscy czterej wykonawcy udzielili odpowiedzi.

Odwołujący podniósł w tym miejscu, że w stosunku do Schuessler-Plan zamawiający nie dokonał odpowiedniej analizy złożonych wyjaśnień, analizy ich treści oraz dołączonych dowodów. Jest to zaniechanie zamawiającego, które narusza przepisy ustawy. Wskazywał na to Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z dnia 5 stycznia 2007 roku, sygn. akt V Ca 2214/06. W złożonych wyjaśnieniach z dnia 28 maja 2020r. wykonawca Schuessler-Plan przedstawił rozbić kosztów uwzględniając podział na etapy realizacji zamówienia.

Zgodnie z OPZ, pkt. 3.6, zamówienie podzielone jest na 3 fazy i będzie realizowane w następujących etapach:

Dla Fazy I - Definicje celów projektu, potencjału rynku i możliwych wariantów w podziale na etapy:

Etap I - Metodyka realizacji zamówienia

Etap II - Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych

Etap III - Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru z elementami trasowania linii i definiowanie wariantów

Etap IV - Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych oraz Podsumowanie Fazy I

Dla Fazy II - Wskazanie najkorzystniejszego wariantu w podziale na etapy:

Etap V - Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych wraz z oszacowaniem kosztów

Etap VI - Analiza środowiskowa

Etap VII - Analiza kosztów i korzyści oraz Podsumowanie Fazy II

Dla Fazy III - Dokumentacja dla najkorzystniejszego wariantu w podziale na etapy:

Etap VIII - Uszczegółowienie najkorzystniejszego wariantu

Etap IX - Opracowanie OPZ/PFU

Etap X - Opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności

Dokładnie taki sam podział został dokonany w ramach rozliczeń z wykonawcą usługi, gdzie płatności dokonywane są za poszczególne etapy usługi i tak należało skonstruować cenę ofertową.

Odnosząc to do załącznika nr 2 do IDW, Załącznik do formularza Ofertowego podział kwot przypisanych przez wykonawcę Schuessler-Plan wygląda następująco:

1. Etap I - Metodyka realizacji zamówienia : brak wartości procentowej wynagrodzenia i wartości netto

2. Etap II - Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych 6% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 171 463,41

3. Etap III - Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru z elementami trasowania linii i definiowanie wariantów 11% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 314 349,59

4. Etap IV - Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych oraz Podsumowanie Fazy I 11% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 314 349,59

5. Etap V - Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych wraz z oszacowaniem kosztów 12% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 342 926,83

6. Etap VI - Analiza środowiskowa 8% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 228 617,89

7. Etap VII - Analiza kosztów i korzyści oraz Podsumowanie Fazy II 12% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 342 926,83

Podjęcie decyzji przez zamawiającego o dalszej realizacji albo zaniechaniu projektu - 120 dni od dnia odbioru Etapu VII

8. Etap VIII - Uszczegółowienie najkorzystniejszego wariantu 18% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 514 390,24

9. Etap IX - Opracowanie OPZ/PFU 11% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 314 349,59

10. Etap X - Opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności 11% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 314 349,59

Razem cena netto 2% wartości wynagrodzenia, wynagrodzenie netto 857 728,58

Podatek VAT- 657 277,57

Całkowita cena brutto - 3 515 006,15

Tak skonstruowany formularz cenowy zdaniem odwołującego należało zweryfikować wraz z wyjaśnieniami złożonymi przez wykonawcę, przy czym należy zwrócić uwagę na bardzo istotną adnotację umieszczoną przez zamawiającego zarówno w samym formularzu cenowym jak również w zapisach OPZ w pkt. 4.10.

Zgodnie z postanowieniami SIWZ po zakończeniu etapu VII (a więc zakończeniu fazy II) zamawiający podejmuje decyzję, czy będzie kontynuował projekt: „Podjęcie decyzji przez zamawiającego o dalszej realizacji albo zaniechaniu projektu” „Realizacja przez wykonawcę dalszych etapów zamówienia jest uzależniona od wyboru i zatwierdzenia przez zamawiającego ostatecznego wariantu inwestycyjnego. Realizacja kolejnych Etapów jest opcjonalna i zamawiający może zrezygnować z realizacji kolejnych etapów bez ponoszenia kosztów” oraz OPZ pkt. 6.2 „Realizacja etapów VIII-X ma charakter opcjonalny (może być zaniechana) i zależy od wyników Studium Wykonalności i decyzji zamawiającego”

W przedstawionych wyjaśnieniach w zakresie rażąco niskiej ceny Schuessler-Plan przedstawił koszty realizacji etapów i - VIII (zaangażowanie zasobów własnych oraz podwykonawców w ramach etapów I-VII) są wyższe niż cena oferty dla tych etapów.

Dokonując podsumowania części podstawowej zamówienia (etapy I - VII) Konsorcjum Arcadis otrzyma od zamawiającego kwotę 1 714 634,15 PLN netto. A zgodnie z wyjaśnieniami poniesie koszty w wysokości 2 015 700,00 PLN netto. Niedooszacowanie zakresu podstawowego to 301 065,85 PLN netto, a więc 17,5% wartości całej części. W

załączniku nr 8 odwołujący przedstawił szczegółowe zestawienie kosztów z wyjaśnień.

Jeśli po etapie VII, zamawiający podejmie decyzję o zaniechaniu dalszej części do czego ma pełne prawo, Schuessler-Plan na danym zadaniu osiągnie stratę w wysokości 301 065,85 PLN netto, a więc jego cena będzie nie tylko rażąco niska ale również będzie stanowiła czyn nieuczciwej konkurencji zgodnie z wyrokiem Sądu Okręgowego w Krakowie z 23 kwietnia 2009 r., XII Ga 88/09.

3. Naruszenie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Konsorcjum Arcadis, pomimo iż w/w oferta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia a jej złożenie stanowi czyn nieuczciwej konkurencji w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji

Odwołujący wskazał, że w cenie oferty wykonawca Konsorcjum Arcadis nie ujął między innymi poniżej wskazanych czynników cenotwórczych, tj.:

1. wszystkich kosztów administracyjnych oraz zatrudnienia personelu biurowego na umowę o pracę,

2. Kosztów personelu w okresie realizacji usługi,

Dowodem na nieuwjęcie powyższych kosztów w cenie oferty jest fakt, że koszty te nie zostały wskazane w przedmiotowych wyjaśnieniach. Sam brak z w/w kosztu w wyjaśnieniach wskazuje wprost, że cena ofert wykonawcy Konsorcjum Arcadis jest ceną rażąco niską, gdyż nie obejmuje wszystkich kosztów, które należy ponieść w toku realizacji przedmiotu zamówienia.

1. wszystkich kosztów administracyjnych oraz zatrudnienia personelu biurowego na umowę o pracę,

Termin składania ofert w przedmiotowym postępowaniu upłynął w dniu 06.03.2020 r. Tymczasem na podstawie przepisów Rozporządzenia Rady Ministrów, w sprawie wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę oraz wysokości minimalnej stawki godzinowej w 2020r., minimalne wynagrodzenie za pracę wynosi 2600 zł brutto, a zatem minimalną stawkę wynagrodzenia w wysokości 2600 zł winien przyjąć wykonawca do kalkulacji oferty.

Zgodnie z zapisami SIWZ, TOM II, §9 pkt. 11 „wykonawca lub jego podwykonawca ma obowiązek zatrudnienia na podstawie umowy o pracę osób wykonujących czynności związane z realizacją umowy tj. pracowników biurowych w zakresie obsługi administracyjno - technicznej kontraktu."

Przyjmując kwotę minimalną krajową w wysokości 2600 zł brutto jako wynagrodzenie pracownika, to koszt pracodawcy (z doliczeniem tzw. ZUS pracodawcy) wynosi 3 132,48 PLN. Dla okresu 23 miesięcy, jaki wskazało Konsorcjum Arcadis w wyjaśnieniach, powinna być ujęta kwota: 72 047,04 PLN (23 miesięcy x 3.132,48 zł/miesięcznie = 72 047,04 zł).

Tymczasem w złożonych wyjaśnieniach nie dość, że nie ma uwzględnionego żadnego kosztu pracowników administracyjnych, to jednocześnie nie ma nawet wzmianki o takich pracownikach.

Nie można również przyjąć, iż zostały one umieszczone w kosztach biura. Na stronie 17 i 18 wyjaśnień wyszczególniono jedynie „Koszt wynajmu oraz opłat biurowych na etapie wyceny są alokowane do projektów proporcjonalnie do ich wartości." oraz dalej „Do wyceny przyjęto, że łączny koszt wynajmu biura wyniesie 211 335,58 zł netto"

Przedmiotowe wyjaśnienia ani nie zawierają żadnej informacji co do pracowników administracyjnych, a więc funkcjonowania biura Konsorcjum Arcadis oraz co więcej, jest sprzeczne z dalszymi wyjaśnieniami zawartymi na stronie 18 wyjaśnień.

W tabeli zbiorczej umieszczono zupełnie inne kwoty:

„Tabela 6 Koszty biura (netto)

1 Koszty biura 124 825,60zł

2 Koszty transportu i delegacji 69 000,00 zł

3 Koszty wydruku 10 000,00 zł

Suma 203 825,60 zł

Przyjmując oświadczenie o przyjętym koszcie wynajmu biura w kwocie 211 335,58 zł netto, taka wartość wykonawca winien był umieścić w tabeli oraz w ramach swojej wyceny:

1 Koszty biura 211335,58 zł

2 Koszty transportu i delegacji 69 000,00 zł

3 Koszty wydruku 10 000,00 zł

Suma 290 335,58 zł

Niedoszacowanie wynajmu biura 86 509,98 zł

Dodając do niedoszacowania kosztu biura, koszt jaki Konsorcjum Arcadis poniesie na zapewnienie pracownika administracyjnego zgodnie z wymaganiem umowy wynoszą §9 pkt. 11:

86 509,98 + 72 047,04 = 158 557,02 PLN netto

Nie można tu mówić o nieistotności przedmiotowego elementu, gdyż niedoszacowanie to stanowi 5,55% całej oferty konsorcjum Arcadis.

W dalszej części wyjaśnień odwołujący znalazł oświadczenie co do podziału kosztów:

„Koszty biura są kosztem stałym w projekcie. Zgodnie z umową konsorcjum wszystkie powyższe koszty biura pokrywa lider konsorcjum

Zgodnie z tak przyjętym oświadczeniem odwołujący sądzi, że dwóch pozostałych konsorcjantów, nie tylko nie uwzględniło kosztów biura jakie samo poniesie w ramach realizacji przedmiotowej usługi, ale również nie uwzględniło zaangażowania personelu administracyjnego.

2. Kosztów personelu w okresie realizacji usługi,

W wyjaśnieniach rażąco niskiej ceny Konsorcjum Arcadis wskazało w tabeli nr 5 Zestawienie kosztów wynagrodzenia Personelu wykonawcy wraz ze wskazaniem uwzględnionej pracochłonności oraz stawki roboczogodziny:

Tabela 5. Zestawienie kosztów wynagrodzenia Personelu wykonawcy (netto)

1 Koordynator Projektu A. Ż. 120 zł/rg , 494 rg łącznie 59 280,00 zł

2 Ekspert ds. finansowo- ekonomicznych M. S. 120 zł/rg, 390rg łącznie 46 800,00 zł

3 Zespół ds. analiz społeczno gospodarczych skład zespołu wskazany w tabeli 6 - 50 zł/rg, 328 rg łącznie 16 400,00 zł

4 Zespół finansowo ekonomiczny skład zespołu wskazany w tabeli 7 50 zł/rg, 366 rg łącznie 18 300,00 zł

5 Ekspert ds. konsultacji społecznych P. R. 120 zł/rg 100 rg łącznie 12 000,00 zł

6 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych P. C. 120 zł/rg 604rg łącznie 72 480,00 zł

7 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego P. B. 120 zł/rg 584 rg łącznie 70 080,00 zł

8 Ekspert wspomagający w dziedzinie Inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu I. M. 120 zł/rg 296rg łącznie 35 520,00 zł

9 Koordynator branżowy w zakresie linii, węzłów s stacje kolejowe A. P. 120 zł/rg 152rg łącznie 18 240,00 zł

10 Koordynator branżowy ds. sterowania ruchem kolejowym R. K. 120 zł/rg 152rg łącznie 18 240,00 zł

11 Koordynator branży mostowej R. O. 120 zł/rg 152rg łącznie 18 240,00 zł

12 Koordynator branżowy ds. telekomunikacji K. D. 120 zł/rg 152rg łącznie 18 240,00 zł
13 Koordynator branżowy w zakresie sieci trakcyjnej M. D. 120 zł/rg 152rg łącznie 18 240,00 zł
14 Koordynator branżowy w zakresie elektroenergetyki M. Z. 120 zł/rg 152rg łącznie 18 240,00 zł
Suma 4 074 440 300,00 zł

Przedmiotowe zestawienie stanowi zasób własny Konsorcjum i stanowi personel kluczowy. Pozostały personel zgodnie z wyjaśnieniami zostanie zapewniony przez Podwykonawców:

„Części personelu wymaganego przez zamawiającego stanowią koordynatorzy i eksperci, których udział w Projekcie zapewnią Podwykonawcy wskazani w niniejszych wyjaśnieniach, tym samym pokryją oni koszty wynagrodzenia poniżej wskazanego zespołu:

- Ekspert ds. ochrony środowiska;
- Specjalista branży konstrukcyjno-budowlanej;
- Specjalista branży drogowej;
- Specjalista branży instalacyjnej wod-kan, c. o., gaz.;
- Specjalista architekt;
- Specjalista ds. geologii;
- Specjalista ds. geodezji;
- Specjalista ds. Kosztorysowania;
- Akustyk;
- Botanik;
- Specjalista ds. ochrony wód/hydrologii;
- Ekspert GIS.

Pozostały personel zostanie zapewniony przez wykonawcę - Konsorcjum firm: Arcadis Sp. z o.o., Infra - Centrum Doradztwa Sp. z o.o. i Instytut Kolejnictwa"

Dalej na stronie 17 wyjaśnień Konsorcjum opisuje, w jaki sposób wypełni obowiązki określone w OPZ, pkt 8.1.3 Rady Projektowej. Zgodnie z przedmiotowym punktem „wykonawca jest zobowiązany organizować w miejscu i w terminie zaakceptowanym przez zamawiającego comiesięczne spotkania koordynacyjne - Rady Projektowe. Ze strony wykonawcy do udziału w spotkaniach zobowiązany jest cały personel kluczowy wskazany w pkt. 8.2.3 OPZ, oraz specjaliści których obecność,, pisemnie zażąda zamawiający mając na uwadze prawidłową realizację projektu"

Konsorcjum Arcadis oświadcza „W odniesieniu do kosztów transportu i logistyki założono 23 spotkania z zamawiającym - rady projektowe (jedno spotkanie w miesiącu). Koszt podróży pociągiem wraz z dietą w relacji Warszawa - Sosnowiec/Żywiec wynosi 300 zł netto (wykonawca będzie przemierzał tę trasę głównie samochodami, ale z ostrożności przyjęto droższą formę transportu). Przy założeniu, że każde spotkanie odbędzie się w siedzibie zamawiającego we Wrocławiu i weźmie w nim udział personel kluczowy to całkowite koszty delegacji personelu zatrudnionego przez wykonawcę (10 osób) wyniosą 69 000,00 zł netto. Koszty delegacji personelu, który oddelegują Podwykonawcy zostaną pokryte przez Podwykonawców".

Zgodnie z powyższym w ramach wskazanie kwoty 69 000,00 pin wykonawca uwzględnił dietę, a więc zwrot kosztów posiłków oraz koszt podróży pociągiem lub samochodem.

wykonawcy mający swoją siedzibę w Warszawie, celem odbycia rady projektowej we Wrocławiu musi poświęcić na nią co najmniej 1 dzień roboczy, a więc 8 godzin pracy.

Dla 23 wyjazdów, każdy z członków personelu kluczowego musi poświęcić na rady projektowe dokładnie :

23 wyjazdy x 8 godzin = 184 roboczogodzin.

Ponieważ w ramach wyjazdów Konsorcjum Arcadis nie uwzględniło kosztów osobowych, a jedynie diety i koszt transportu, koszty te winny być uwzględnione w zestawieniu kosztów personelu własnego a więc tabeli nr 5.

Odwolujący podkreślił, że przedmiotowe koszty nie mogą być tam umieszczone z dwóch powodów. Po pierwsze 6 z 10 członków personelu kluczowego ma przyjęte zaangażowanie w wysokości 152 roboczogodzin, a więc mniej niż same rady projektowe. Po drugie, w ramach załącznika nr 3 do wyjaśnień Konsorcjum Arcadis przedstawiło oświadczenia personelu obrazujące co znajduje się w ramach przyjętych roboczogodzin, bardzo często w podziale na etapy z podziałem na określone godziny. W żadnym z oświadczeń nie ma informacji o uwzględnieniu w tym zakresie wyjazdów na rady projektowe.

Odwolujący podkreślił, że dokonując kalkulacji na podstawie danych podanych przez Konsorcjum Arcadis, aby uwzględnić koszty osobowe rad projektowych należy doliczyć:

23 wyjazdy x 10 osób x 8 godzin x 120 zł/rg = 220 800,00 PLN netto

Przedmiotowa kwota stanowi w połączenie z niedoszacowaniem kosztów administracyjnych aż:

220 800,00 PLN netto + 158 557,02 PLN netto = 379 357,02 PLN netto A więc 13,28% całej oferty.

Wykonawca nie może pokryć jej z uwzględnionych ryzyk. Zgodnie z tabelą nr 1 wyjaśnień, na ryzyka związane z nieprzewidywanymi wydatkami Konsorcjum Arcadis zdeponowało kwotę 142 866,00 PLN.

4. Naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy przez zaniechanie wykluczenia z postępowania wykonawcy Arcadis, pomimo iż wykonawca ten wprowadził zamawiającego w błąd przedstawiając informacje mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego oraz wprowadził zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji, że spełnia warunki udziału w postępowaniu, nie składając jednocześnie wyjaśnień w trybie art 24 ust. 8 ustawy , tj. nie dokonując samooczekowania

Zgodnie z warunkami udziału w postępowaniu ustanowionych w IDW w pkt. 8.6.2 wykonawca winien wykazać się dysponowaniem osobami zdolnymi do wykonania zamówienia, w przedmiotowym przypadku Koordynatorem branży mostowej, zgodnie z poniższym wyszczególnieniem:

4. Koordynator branży mostowej - 1 osoba

Uprawnienia - Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej mostowej Kwalifikacje (doświadczenie) - brał udział w charakterze projektanta lub koordynatora branży mostowej w opracowaniu: minimum 2 dokumentacji projektowych lub przedprojektowych lub alternatywnie 1 dokumentacja projektowa i 1 dokumentacja przedprojektowa (każda dokumentacja dla odrębnego zadania inwestycyjnego) związanych z budową lub przebudową zelektryfikowanych linii kolejowych, które to dokumentacje obejmowały budowę , przebudowę lub remont co najmniej trzech

Na spełnienie przedmiotowego warunku Konsorcjum Arcadis wykazało Pana R. O., wykazując następujące doświadczenie:

1 R. O.

- Sofmost Sp. Z o.o./Transprojekt Gdański sp. z o.o 07.2015r - 02.2016r Projektant obiektu i autor opracowania

dokumentacji projektowej Zadanie: Budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, w tym B - odcinek ul. Tysiąclecia - ul. Zabraniecka. Obiekt: wiadukt/tunel kolejowo- drogowy TK-3.

Opracowanie projektu budowlanego i wykonawczego. Doświadczenie w danej branży, pełnienie funkcji projektanta obiektu. Informacje dotyczące obiektu: (...)

- Sofmost Sp. z o.o. 03.2018 Projektant Zadanie: Wykonanie prac projektowych i robót budowlanych dla projektu pn. Prace na linii obwodowej w Warszawie (ode. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia). Doświadczenie w charakterze projektanta w danej branży, projekt architektoniczno - budowlany. Wiadukt kolejowy w km 7.5050 linii nr 20 (nad ulicą Obozową w Warszawie) (...)

- Pomost s.c. 05.2016 do 04.208r Projektant, współautor dokumentacji Zadanie: Wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji administracyjnych dla linii kolejowej E59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie. Doświadczenie w charakterze projektanta w danej branży przy opracowaniu dokumentacji projektowej dla obiektu mostowego. Most kolejowy kratownicowy w km 87+819,20 nad rzeką Drwą (...)

Po przeanalizowaniu przedmiotowego doświadczenia odwołujący podniósł, że nie ma ono potwierdzenie w stanie faktycznym. Zgodnie z dokumentacją, jak również z pozwoleniem na budowę w ramach usługi referencyjnej nr 1, Pan R. O. nie pełnił funkcji projektanta mostowego jak wskazało to Konsorcjum Arcadis (dokumentacja w załączeniu). Zgodnie z dokumentacją i pozwoleniem na budowę, projektantem w ramach przedmiotowego obiektu był Pan M. W. . Pan R. O. widnieć w części dokumentacji na funkcji „sprawdzającego”, która to nie spełnia stawianych przez zamawiającego w IDW wymogów.

Istotę przedmiotowego stanu faktycznego w zakresie doświadczenia personelu, adekwatnie określono w wyroku KIO o sygn.. 1983/18 „W niniejszym stanie faktycznym sprawy, nawet gdyby przyjąć wyjaśnienia odwołującego, że treść warunku w odniesieniu do osoby tego specjalisty interpretował w taki sposób, że nie jest wymagane doświadczenie wyłącznie na stanowisku określonym w SIWZ nazwie, tożsamej do stanowiska zajmowanego na tym kontrakcie, a znaczenie ma zakres zadań wskazanej osoby, nie zmienia to faktu, iż wpisał on stanowisku niezgodne z rzeczywistością zajmowanym przez XY na wymienionym zadaniu. Nie ulega również wątpliwości, że ocena w zakresie kryteriów oceny ofert, dokonana przez zamawiającego w postępowaniu, odbywa się na podstawie składanych przez wykonawcę oświadczeń. Istotnym jest zatem, aby wykonawca sposób rzetelny, zgodny ze stanem faktycznym opisał w składanych przez niego formularzach rzeczywisty stan rzeczy, w tym wypadku wskazał jakie stanowisko zajmowała dana osoba, aby umożliwić zamawiającemu ocenę (...). Odwołujący tym czasem zamiast wskazać, że XY zajmował stanowisko asystenta inspektora ds. rozliczeń wpisał, że był on specjalistą ds. rozliczeń. Nie ulega zatem wątpliwości, że oświadczenie przez niego złożone było niezgodne z rzeczywistością, a zamawiający uznał doświadczenie tej osoby przyjmując, że zajmował takie stanowisko jakie wskazał odwołujący w formularzu „kryteria pozacenowe”.

(...) Z powyższych powodów Izba uznała, że składając oświadczenie w treści formularza „Kryteria pozacenowe” co do doświadczenia posiadanego przez XY odwołujący wprowadził zamawiającego w błąd co do faktu, że swoje doświadczenie nabył na wskazanej inwestycji na stanowisku specjalisty ds. rozliczeń”

Tożsama argumentacja została zawarta w wyroku o sygn. KIO 1996/20

Kwestia wykluczania wykonawców na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy w przypadku wskazania dla specjalistów informacji nie mających potwierdzenia w rzeczywistości była w ostatnim okresie badana przez Krajową Izbę Odwoławczą — Izba uznawała za słuszne wykluczenia w takich sytuacjach, co znalazło swoje potwierdzenie w następujących wyrokach:

- Wyrok z dnia 13 lutego 2018 roku, sygn. akt: KIO 185/18

- Wyrok z dnia 15 marca 2018 r., sygn. akt: KIO 380/13

- Wyrok z dnia 9 kwietnia 2018 r., sygn. akt: KIO 531/18

Przepis art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy stanowi, że wykluczenie wykonawcy z postępowania następuje w przypadku, gdy przedstawione informacje mogą mieć wpływ na decyzję podejmowaną przez zamawiającego w prowadzonym postępowaniu. Spełnienie warunków udziału w postępowaniu jest jednym z najistotniejszych elementów, albowiem w wyniku tej czynności dochodzi do wyboru oferty najkorzystniejszej co bezspornie miało swoje miejsce w przedmiotowym postępowaniu i co więcej zostało dokonane z naruszeniem przepisów ustawy.

Odnosnie przesłanki zastosowania art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy odwołujący wskazał na argumentację prawną zawartą w Zarzucie nr 1. Dodatkowo wskazał, iż zgodnie z art. 14 ustawy do oceny czynności dokonanych przez wykonawcę w postępowaniu o udzielenie zamówienia stosuje się przepisy Kodeksu Cywilnego, a zgodnie z jego art. 355 § 1 dłużnik obowiązany jest do staranności ogólnie wymaganej w stosunkach danego rodzaju (należna staranność). Przez należyłą staranność rozumie się określony sposób postępowania, mający prowadzić do spełnienia świadczenia, pewien model czy wzorzec skonstruowany z reguł postępowania. Dodatkowo w stosunku do profesjonalistów wzorzec postępowania ulega podwyższeniu, gdyż zgodnie z art. 355 § 2 kc należyłą starannością dłużnika w zakresie prowadzonej przez niego działalności gospodarczej określa się przy uwzględnieniu zawodowego charakteru tej działalności, a zatem konstruując wzorzec należytej staranności przedsiębiorcy w stosunkach jednostronnie i obustronnie profesjonalnych należy brać pod uwagę to, że jego działalność ma charakter profesjonalny (zawodowy), co oznacza między innymi, że prowadzona jest stale i przynajmniej w założeniu, oparta na szczególnej wiedzy i umiejętnościach. Prowadzenie działalności profesjonalnej uzasadnia zwiększone oczekiwania otoczenia co do wiedzy, skrupulatności i rzetelności pomiotu prowadzącego tę działalność (Kodeks Cywilny - komentarz; red. E. Gniewek, p. Michnikowski CH BECK Warszawa 2017).

Za takiego profesjonalistę niewątpliwie należy uznać Konsorcjum Arcadis. W tym wypadku wzorzec staranności nakłada na tego wykonawcę, który złożył ofertę, dokumenty i oświadczenia we własnym imieniu, aby był pewny, czy deklarowany w nich stan rzeczy odpowiada rzeczywistości, bowiem te składane w toku przetargu, zmierzają do udzielenia zamówienia publicznego temu właśnie wykonawcy i bezspornie mają wpływ na decyzję podejmowaną przez zamawiającego.

Zatem, jeżeli wykonawca ten przedstawił w złożonym wykazie osób stanowiącym oświadczenie własne informacje pozostające w sprzeczności z faktami co do zajmowanego stanowiska, co zostało ustalone w toku postępowania odwoławczego, to należy uznać że wykonawca ten wykazał się co najmniej niedbalstwem wpisującym się w hipotezę normy prawnej uregulowanej w treści art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy .

Reasumując, odwołujący zwrócił uwagę że obecne orzecznictwo Krajowej izby Odwoławczej zawiera ugruntowane stanowisko w zakresie stosowania przesłanek z art. 24 ust. 1 pkt.17 w zakresie przedmiotowego stanu faktycznego. Potwierdzają to między innymi wyroki 104/20; 380/18; 271/19; 2351/19; 830/19; 1124/19.

W dniu 12 października 2020r. zamawiający poinformował o wniesieniu odwołania.

W dniu 15 października 2020r. do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego zgłosili swój udział

wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia Arcadis spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, Al. Jerozolimskie 142B, Infra Centrum Doradztwa spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Domaniewska 47/10 i Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie, ul. Chłopickiego 50. Zgłaszający wskazał, że jego oferta została wybrana jako najkorzystniejsza zaś zarzuty i żądania odwołania zmierzają do unieważnienia czynności wyboru, zatem ma on interes w ochronie dotychczasowego wyniku postępowania. W uzasadnieniu podniósł, że zamawiający w dniu 27 sierpnia 2020r. w związku z uwzględnieniem części zarzutów odwołania rozpoznawanego w sprawach połączonych KIO 1491/20 i 1520/20 unieważnił czynność wyboru oferty najkorzystniejszej i wezwał przystępującego do złożenia wyjaśnień w tym w zakresie wykazu usług wykonanych. Przystępujący złożył obszerne wyjaśnienia, a zamawiający po ich analizie dokonał ponownego wyboru oferty przystępującego, co potwierdza, że wszelkie wątpliwości zamawiającego zostały rozstrzygnięte. Jednocześnie w ocenie przystępującego zarzut rażąco niskiej ceny jest spóźniony, gdyż odwołujący o pierwotnej cenie oferty przystępującego wiedział już w dniu 6 marca 2020r. podczas sesji otwarcia ofert, a o ostatecznej cenie oferty w dniu 18 maja 2020r. po przeprowadzonej aukcji. Ponadto informacje o cenie przystępującego odwołujący otrzymał w zawiadomieniu o pierwotnym wyborze tj. w dniu 24 czerwca 2020r. W dniu 6 lipca 2020r. odwołujący złożył odwołanie na czynność wyboru, jednakże wówczas takiego zarzutu nie formułował. Cena oferty przystępującego nie uległa zmianie, a zatem obecnie odwołujący nie może już jej kwestionować z uwagi na to, że termin na wniesienie odwołania upłynął. Wniósł o oddalenie odwołania. Przystąpienie zostało wniesione przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 14 października 2020r. udzielonego przez lidera konsorcjum działającego przez Prezesa zarządu ujawnionego w KRS i upoważnionego do samodzielnej reprezentacji. Lider działał na podstawie pełnomocnictwa konsorcjalnego z dnia 3 marca 2020r. udzielonego przez wszystkich członków konsorcjum, zgodnie z zasadami reprezentacji każdego z członków. Kopia zgłoszenia została przekazana zamawiającemu i odwołującemu w dniu 15 października 2020r.

W dniu 3 listopada 2020r. zamawiający złożył odpowiedź na odwołanie, w której wskazał, że uwzględnia zarzuty odwołania przytoczone w ust. I pkt 3 i 4 niniejszego pisma (ust. II, pkt 3 i 4 odwołania), w związku z czym zamawiający odrzucił ofertę wykonawcy Schuessler - Plan na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy, jako zawierającą cenę rażąco niską oraz stanowiącą czyn nieuczciwej konkurencji.

Wniósł o oddalenie pozostałych zarzutów opisanych w ust. I pkt 1-2, 5 - 6, (ust. II, pkt 1 2, 5-6 odwołania) jako bezzasadnych,

Ponadto o zasądzenie kosztów postępowania wywołanego wniesieniem odwołania.

W dniu 24 czerwca 2020 r. zamawiający dokonał wyboru oferty najkorzystniejszej - wybrał ofertę Konsorcjum Arcadis. Wykonawcy Schuessler - Plan oraz TPF sp. z o.o. wnieśli od tej czynności odwołania kolejno w dniu 3 lipca 2020 r. oraz w dniu 6 lipca 2020 r. (sygn. akt: KIO 1491/20, KIO 1520/20). Zarzuty dot. w szczególności wykazu usług przedstawionego przez Konsorcjum Arcadis na potwierdzenie spełniania warunków udziału w postępowaniu. Zamawiający uwzględnił część zarzutów wskazanych w tych odwołaniach i w dniu 27 sierpnia 2020 r. zawiadomił o dokonaniu unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej.

Następnie w dniu 27 sierpnia 2020 r. zamawiający wezwał Konsorcjum Arcadis do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia dokumentów — w szczególności do wyjaśnienia złożonego przez tego wykonawcę wykazu usług.

W dniu 7 września 2020 r. Arcadis przedstawił zamawiającemu odpowiedź na wskazane wyżej -wezwanie. Której treść zdaniem zamawiającego-wyjaśniła wszelkie wątpliwości o potwierdziła zgodność oferty z ustawą oraz wymogami postępowania.

W dniu 29 września 2020 r. zamawiający dokonał ponownego wyboru oferty Konsorcjum Arcadis jako najkorzystniejszej. Na czynność tę odwołujący wniósł przedmiotowe odwołanie.

1. Zarzut naruszenia przepisu art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy oraz naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy , przez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Arcadis.

Zamawiający wskazał, że zarzut ten jest bezpodstawny. Konsorcjum Arcadis przedstawiło bowiem zamawiającemu wykaz usług, które zdaniem zamawiającego potwierdzają spełnianie przez tego wykonawcę warunków udziału w postępowaniu, tj. warunku pkt 8.6.1. SIWZ.

W ramach wyjaśnień, na potwierdzenie spełniania tego warunku Konsorcjum Arcadis przedstawiło, wykaz zawierający 8 pozycji (3 pozycje zostały przedstawione pierwotnie natomiast 5 dodatkowych w ramach procedury wyjaśnień).

Zamawiający odniósł do usług przedstawionych w Wykazie usług, które potwierdzają spełnianie warunków udziału w postępowaniu tj. poz. 1-3 oraz 8 Wykazu usług.

Zadanie pn.: „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz Tuchola - granica województwa”. Co do usługi wskazanej w pkt 1 wykazu usług Opracowanie studium wykonalności dla zadania pn. Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz Tuchola - granica województwa”, zamawiający wskazał, że zarzut jest chybiony, bowiem bazuje na mylnym twierdzeniu, że spełnienie warunku opracowania studium wykonalności musi oznaczać opracowanie studium wykonalności zgodnie z definicją wskazaną w OPZ (z uwzględnieniem wszystkich wskazanych tam etapów) - tymczasem warunek udziału w postępowaniu powinien być rozumiany szerzej, bowiem w jego treści nie umieszczono odesłania do definicji z OPZ.

zamawiający nie sprecyzował warunku w zakresie definicji studium wykonalności. Zamawiający wskazuje, że Konsorcjum Arcadis słusznie podniosło w wyjaśnieniach iż do niniejszego postępowania może mieć zastosowanie ogólna definicja studium wykonalności która znajduje się w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającym niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.), zgodnie z którą: "studium wykonalności" oznacza ocenę i analizę potencjału projektu, która ma wesprzeć proces decyzyjny przez obiektywne i racjonalne określenie jego mocnych i słabych stron oraz możliwości i zagrożeń z nim związanych, zasobów, jakie będą niezbędne do realizacji projektu, oraz ocenę szans jego powodzenia.

Za słuszne należy uznać również twierdzenia Konsorcjum Arcadis, wskazane w wyjaśnieniach że: zgodnie z ust. 2.1.4 Załącznika nr III do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/207 z dnia 20 stycznia 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania Rozporządzenia UE w odniesieniu do wzoru sprawozdania z postępów, formatu dokumentu służącego przekazywaniu informacji na temat dużych projektów, wzorów wspólnego planu działania, sprawozdań z wdrażania w ramach celu "Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia", deklaracji zarządczej, strategii audytu, opinii audytowej i rocznego sprawozdania z kontroli oraz metodyki przeprowadzania analizy kosztów i korzyści, a także zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1299/2013 w odniesieniu do wzoru sprawozdań z wdrażania w ramach celu "Europejska współpraca terytorialna" (Dz. U. UE L. z 2015 r. Nr 38, str. 1 z późn. zm.) wskazuje, że w ramach analizy kosztów i korzyści w zakresie wyników studia wykonalności wraz z analizą popytu i wariantów należy uwzględnić następujące elementy:

Należy uwzględnić następujące kwestie:

1) w ramach analizy wykonalności określa się ewentualne ograniczenia i powiązane rozwiązania w stosunku do aspektów technicznych, ekonomicznych, środowiskowych, związanych z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do zmiany klimatu oraz w stosunku do aspektów regulacyjnych i instytucjonalnych. Projekt jest wykonalny, gdy jego opracowanie spełnia wymogi techniczne, prawne, finansowe i inne istotne dla danego kraju, regionu lub określonego miejsca. Kilka wariantów projektu może być wykonalnych. Podsumowanie wyników studiów wykonalności należy przedstawić w AKK. AKK musi być zgodna z informacjami przedstawionymi w studiach wykonalności;

2) w ramach analizy popytu określa się i przedstawia ilościowo zapotrzebowanie społeczne na inwestycje, zaś za minimum uznaje się: bieżący popyt, przez wykorzystanie modeli i rzeczywistych danych; prognozowany popyt, na podstawie prognoz makroekonomicznych i sektorowych oraz szacunków dotyczących elastyczności zapotrzebowania na odpowiednie ceny, dochód, i innych czynników podstawowych; - aspekty dotyczące dostaw, w tym analizę istniejących dostaw i przewidywanego rozwoju (infrastruktury); efekt sieciowy (o ile występuje);

3) analizę wariantów przeprowadza się aby ocenić i porównać różne alternatywne warianty, w przypadku których z reguły uznaje się, że mogą zaspokoić istniejące i przyszłe zapotrzebowanie na projekt oraz zapewnić najlepsze rozwiązanie. Warianty należy porównać z różnymi kryteriami, w tym np. z aspektami technicznymi, instytucjonalnymi, ekonomicznymi, środowiskowymi i związanymi ze zmianą klimatu. Analizę wariantów przeprowadza się w dwóch etapach; pierwszy etap dotyczy podstawowych wariantów strategicznych (tj. rodzaju infrastruktury i lokalizacji projektu), natomiast drugi etap dotyczy określonych rozwiązań na poziomie technologicznym. Jeżeli projekt jest realizowany jako partnerstwo publiczno-prywatne, drugi etap analizy powinien dotyczyć głównie zakresu specyfikacji wyjściowych, które mogą lub nie mogą być włączone do specyfikacji wyjściowych projektu realizowanego w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Pierwszy etap opiera się zwykle (głównie pod względem jakościowym) na analizie wielokryteriowej, podczas gdy w trakcie drugiego etapu wykorzystuje się zwykle głównie metody ilościowe.

W związku z powyższym zamawiający wskazuje, że udział Konsorcjum Arcadis w wykonaniu zamówienia z pkt 1 wykazu usług, jest zdaniem zamawiającego wystarczający by uznać, że Konsorcjum Arcadis (a właściwie jeden z członków konsorcjum - Infra Centrum Doradztwa Sp. z o.o.) wykonało przedmiotowe zamówienie i nabyło doświadczenie w zakresie opracowania

Studium wykonalności Infra Centrum Doradztwa sp.z o.o. wykonała bowiem w większości następujący zakres: Etap I — Metodyka realizacji zamówienia w części prognoz i AKK, Etap II Prognozy społeczno - gospodarcze i analizy rynku usług transportowych, Etap IV – Analizy

marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych wraz z Podsumowaniem Fazy I w części analiz marketingowo - ruchowych, Etap VII - Analiza kosztów i korzyści oraz Podsumowanie Fazy w części analiz kosztów i korzyści, Etap IX — Opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności.

I biorąc udział w wykonaniu pozostałych etapów tj. Etapu III - Analiza stanu istniejącej infrastruktury kolejowej i taboru, Etapu V — Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych projektu wraz z oszacowaniem kosztów oraz Etapu VI - Analiza środowiskowa.

Zamawiający stoi więc na stanowisku, że przedstawiony zakres wykonanego przez Konsorcjum Arcadis zamówienia, biorąc pod uwagę szeroką definicję studium wykonalności, potwierdza spełnianie warunków udziału w postępowaniu.

Odnosząc się natomiast do zarzutu odwołującego dot. konieczności wykluczenia Konsorcjum Arcadis na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17, z uwagi na wprowadzenie w błąd zamawiającego przez twierdzenie, że część usług wskazanych w Wykazie usług potwierdza spełnianie warunków udziału w postępowaniu, chociaż w rzeczywistości, niektóre z tych usług spełnienia warunku nie potwierdzają, zamawiający wskazuje, że zarzut ten jest oczywiście bezzasadny, Konsorcjum Arcadis nie zafałszowało przez zamawiającym żadnych okoliczności i ma prawo twierdzić, że przedstawione w Wykazie usług danych warunków spełniają, a do zamawiającego należy ocena, czy tak jest w rzeczywistości, natomiast jeśli twierdzenie te okaże się bezpodstawne, zamawiający nie bierze pod uwagę konkretnej usługi z wykazu bądź wyklucza wykonawcę na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 12, z uwagi na niewykazanie spełnienia warunku udziału w postępowaniu. Analogiczne stanowisko prezentuje KIO, między innymi w wyroku z dnia 3 sierpnia 2020 r., sygn. akt KIO 1544/20:

Nie każde niewykazanie spełnienia warunku udziału w postępowaniu (art. 24 ust. 1 pkt 12 p.z.p.) oznacza wprowadzenie zamawiającego w błąd (art. 24 ust. 1 pkt 16 lub 17 p.z.p.). Tym samym nie każda sytuacja, w której okazuje się, że wykonawca nie spełnia warunku, stanowi podstawę do jego wykluczenia z powodu wprowadzenia zamawiającego w błąd. Gdyby tak było, art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy, byłby przepisem niepotrzebnym, bo każda podana przez wykonawcę informacja świadcząca o niespełnieniu przez niego warunku skutkowałaby od razu jego wykluczeniem na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 16 lub 17 ustawy, zwłaszcza że przesłanki dotyczące intencji wykonawcy są w ww. przepisach opisane szeroko (zarówno zamierzone działanie lub rażące niedbalstwo, jak też "zwykła lekkomyślność lub niedbalstwo").

B. Poz. 2 Wykazu usług - „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 94, na odcinku Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim” oraz poz. 3 Wykazu usług - „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99, na odcinku Skawina - Sucha Beskidzka — Chabówka - Zakopane”.

Odnosząc się do poz. 2 i 3 Wykazu usług zamawiający wskazuje, że wbrew twierdzeniom odwołującego usługi wskazane przez Konsorcjum Arcadis odpowiadają warunkom udziału w postępowaniu,

Prawdą jest, że Instytut Kolejnictwa (członek konsorcjum Arcadis) wykonał w większości zakres dotyczący jedynie części wskazanego zamówienia. Jednak przedstawione przez Konsorcjum uzupełniające wyjaśnienia w zakresie usługi w poz. 2 i 3 przekonało zamawiającego o tym, iż realizując te umowy nabył on niezbędne doświadczenia jakie zostało określone na potrzeby postępowania. Realizacja Studium Wykonalności lub jego aktualizacja jest możliwa tylko przy poprawnym wykonaniu/weryfikacji/powtórnej analizie jego wszystkich etapów.

Wykonywanie kolejnych etapów jest ze sobą współzależne. Aby je wykonać, niezbędne jest nie tylko bezpośrednie uczestnictwo w ich wykonywaniu, ale także przeanalizowanie etapów już wykonanych, sprawdzenie czy są one poprawnie zrobione i wykorzystanie danych. Aby dane te poprawnie zinterpretować niezbędne jest doświadczenie nie tylko w etapach wykonywanych, ale także w etapach z których efektów się korzysta. Może to doprowadzić także do ponownego zweryfikowania etapów już wykonanych.

Reasumując uczestnictwo w wykonywaniu danego etapu, nawet w niewielkim zakresie, a także korzystanie z etapów, z których się korzysta jako wkładu merytorycznego, dla zamawiającego, należy traktować jako nabycie doświadczenia w ich wykonywaniu i na tym stanowisku opierał się zamawiający dokonując wyboru Konsorcjum.

Zamawiający zastrzegł, że objaśni szerzej szczególny charakter studium wykonalności w zakresie nierozzerwalności poszczególnych etapów mających wpływ na nabywanie doświadczenia, nawet przy niewielkim udziale w zakresie

poszczególnych etapów, na rozprawie z udziałem eksperta - pracownika zamawiającego.

Odnosząc się natomiast do wyroku z dnia 22 lipca 2020 r., sygn. akt: KIO 1510/20, przywołanego w odwołaniu, zamawiający wskazał, że nie ma on zastosowania w niniejszej sprawie, co prawda na gruncie wspomnianej sprawy, zamawiający wykluczył konsorcjum Arcadis, z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy uznając, że wykonawca ten nie wykazał, że spełnia warunki udziału w postępowaniu, bowiem przedstawił wykaz usług, w którym część z usług Instytut Kolejnictwa wykonywał przy niewielkim procentowym udziale (obliczonym na zasadzie porównania z udziałem w wynagrodzeniu) jednak wykluczenie miało miejsce w sytuacji, w której Konsorcjum Arcadis nie było w stanie wyjaśnić i wykazać, że jego udział był większy niżby wynikał z podziału wynagrodzenia i że Instytut Kolejnictwa w rzeczywistości nabył odpowiednie doświadczenie. Potwierdza to wprost treść wspomnianego wyroku:

„Zamawiający będąc w posiadaniu umów konsorcjum dla wskazanych przez odwołującego zadań referencyjnych, dokonał ich merytorycznej analizy i zauważył, iż procentowy zakres prac przewidziany dla poszczególnych etapów zamówienia nr 1 z Wykazu (dotyczy Etapów II, IV, V, VI, VII, VIII) realizowanych przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie od 2 do 5%, a całość zakresu rzeczowego zamówienia realizowanego przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie 15%. Podobnie dla zamówienia wskazanego w pozycji 2 Wykazu usług - procentowy zakres prac przewidziany dla poszczególnych etapów zamówienia (dotyczy Etapów II, IV, V, VI, VII, VIII) realizowanych przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie od 2 do 5%, całość zakresu rzeczowego zamówienia realizowanego przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie 12,3%. Zamawiający wziął także pod uwagę treść art. 4 wspomnianych umów, z którego wynikało, że procentowy udział wynagrodzenia z uwzględnieniem przyznanych każdemu z Partnerów Konsorcjum obowiązków w ramach realizacji powierzonych zadań, określony zostaje łożsamo z zapisami załącznika nr 1 Innymi słowy, wielkość otrzymanego przez członka konsorcjum wynagrodzenia odpowiadała zakresowi prac przez niego wykonanego. Na podstawie posiadanych dokumentów zamawiający był uprawniony i miał możliwość przyporządkowania do określonych członków konsorcjum wykonawstwa poszczególnych prac w ramach opracowania studium wykonalności.

W opozycji do powyższych ustaleń Odwołujący, tak składając wyjaśnienia w postępowaniu, jak też w postępowaniu odwoławczym, nie przedstawił żadnych innych materiałów, które przeczyłyby ustalonym przez zamawiającego tezom. Odwołujący podkreślał wielokrotnie, że wyliczenie zamawiającego nie odzwierciedla rzeczywistego, realnego przebiegu prac Konsorcjanta Instytutu Kolejnictwa w ramach realizacji poszczególnych zadań (etapów) przewidzianych w zamówieniach referencyjnych. Nie przedstawił jednak na powyższe żadne dowody, poza oświadczeniem drugiego Konsorcjanta, w którym ogólnie twierdzono, że Instytut Kolejnictwa brał udział w realizacji zamówienia („współuczestniczył”) na każdym etapie. Generalnie jest to twierdzenie odpowiadające prawdzie, z którym żadna ze Stron sporu, czy też Izba, nie polemizuje. Konieczne było jednak wykazanie sposobu i poziomu tego zaangażowania na każdym etapie, czego nie uczyniono. (...)

Jeżeli zaś Instytut Kolejnictwa realizował istotny zakres prac odnoszący się do zakresu opracowania i był to inny poziom prac niż wyliczył zamawiający, na taką okoliczność należało przedstawić dowody, czego Odwołujący nie uczynił. Odwołujący mógł chociażby opisać w wyjaśnieniach istotność wykonywanych w poszczególnych etapach opracowań dla całości studium, pokazać w jaki sposób przeprowadzane przez Instytut analizy przekładają się następnie na zakres całego opracowania i przyjęte założenia całościowe danego dokumentu, co dowodziłoby, że nie można w prosty sposób przełożyć wartości procentowych wynikających z harmonogramu rzeczowofinansowego na rzeczowy zakres danego opracowania. W ocenie Izby Odwołujący choć miał możliwość dowodzić poziomu zaangażowania poszczególnych pracowników Instytutu w rzeczowy zakres opracowania poza sferą zarządzania i nadzoru, takiego procesu nie przeprowadził.”

W niniejszym postępowaniu zamawiający zgodnie z uregulowaną art. 9 ustawy zasadą pisemności dokonał oceny oferty na podstawie dokumentów przekazanych przez wykonawcę, w tym także wyjaśnień, które to w ocenie zamawiającego były wystarczające.

Konsorcjum Arcadis przedstawiło szereg dowodów potwierdzających, że wykonywało wspomniane prace, między innymi oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. (konsorcjanta, wraz z którym Instytut Kolejnictwa wykonywał przedmiotowe zamówienie), korespondencje email między pracownikami powstałą w trakcie realizacji usługi, potwierdzającą stałą współpracę pracowników Instytutu Kolejnictwa przy wykonaniu zamówienia oraz protokoły wewnętrznych konsultacji.

W ocenie zamawiającego przedstawione dowody są wiarygodne i w wystarczającym stopniu potwierdzają udział Instytutu Kolejnictwa w realizacji usług z pkt 2 i 3 Wykazu i jako takie potwierdzają spełnianie przez Konsorcjum Arcadis, warunków udziału w postępowaniu.

C. Poz. 8 Wykazu usług — Aktualizacja Rezultatów Studium Wykonalności dla projektu: „Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na odcinku: Będzin Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice — Zebrzydowice” LOT B odcinek Tychy podg. Most Wiła LOT D odcinek Zabrzeg - Zebrzydowice - granica państwa.

Aktualizacja rezultatów Studium Wykonalności dla projektu „Prace na – umowa nr 90/106/0133/19/Z/I z dn. 4.10.2019 dla PKP PLK SA, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa, Projekt obejmował opracowanie aktualizacji rezultatów studium wykonalności dotyczącego budowy/przebudowy zelektryfikowanej linii w okresie 4.10.2019 – 11.03.2020 o wartości 746 000,00 PLN

Odnosząc się natomiast do pozycji 8 Wykazu usług, zamawiający wskazał, że według jego najlepszej wiedzy pozycja ta w pełni odpowiada wymogom SIWZ i potwierdza spełnianie warunków udziału w postępowaniu. Zdaniem zamawiającego wykonanie aktualizacji rezultatów studium wykonalności, w istocie ma szerzy zakres niż wykonanie samego studium wykonalności i wymaga co najmniej takich samych kompetencji, ktoś kto aktualizuje studium wykonalności musi mieć odpowiednią wiedzę i doświadczenie by takie studium przygotować (skoro jest w stanie przeanalizować je w całości i wyciągnąć odpowiednie wnioski).

W tym zakresie odpowiednie zastosowanie znajdują również uwagi sformułowane w lit. A niniejszego pisma - dotyczące szerokiej definicji studium wykonalności występującej w praktyce i braku sformułowania definicji studium wykonalności w tym konkretnym postępowaniu, z których wynika, konieczność szerokiego rozumienia tego pojęcia a w konsekwencji przyjęcia spełnienia warunku przez Konsorcjum Arcadis.

2. Zarzut naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Schuessler - Plan, pomimo iż oferta ta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia - uwzględniony.

Zamawiający uwzględnił zarzut naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Schuessler Plan oraz oferty Konsorcjum Arcadis, pomimo iż oferty te zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia. Uwagi odwołującego i przywołane obliczenia dot. oferty Schuessler -

Plan są trafne. Z przedstawionego przez Schuessler - Plan formularza cenowego wynika, że otrzyma on od zamawiającego kwotę 1 714 634,15 zł netto, natomiast zgodnie z treścią wyjaśnień ceny rażąco niskiej, za wykonanie etapów od I -- VII poniesie on większe koszty niż wskazana kwota wynagrodzenia. Przy czym zamawiający zgodnie z treścią SJWZ, może zrezygnować z realizacji etapu VIII i następne, ich realizacja jest bowiem opcjonalna. Wobec tego istnieje realne ryzyko, że Schlussler - Plan, przy tak skalkulowanej ofercie uzyska stratę na realizacji przedmiotowego zamówienia, a więc cena wskazana w tej ofercie jest ceną niekonkurencyjną i rzeczywiście rażąco niską.

3. Zarzut naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Konsorcjum Arcadis, pomimo iż oferta ta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia.

Odnosząc się do zarzutu dot. naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Konsorcjum Arcadis, pomimo że oferta ta zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia, zamawiający wskazuje, iż jego zdaniem konsorcjum wyjaśniło wątpliwości dot. ceny zawartej w ofercie, w wyjaśnieniach z dnia 1 czerwca 2020 r. Konsorcjum Arcadis przedstawiło szereg dokumentów - dowodów oraz stosowne kalkulacje potwierdzające, że cena nie jest rażąco niską.

W tym miejscu zamawiający wskazuje, za wyrokiem KIO z dnia 9 lipca 2020 r. sygn. akt: KIO 682/20, że .

Nie na każdą okoliczność wskazaną w wyjaśnieniach trzeba przedstawić dowody, w

większości - przynajmniej wstępnie - wystarcza szczegółowa kalkulacja wykonawcy.

Jednak w przypadku, gdy wykonawca odnosi się do nadzwyczajnych warunków czy okoliczności mu dostępnych, powinien to też udowodnić.

Zamawiający dostrzega pewne nieścisłości w treści wyjaśnień, jednak całość ceny nie wzbudza jego wątpliwości i jego zdaniem wykonanie przedmiotowego zamówienia za wskazaną w ofercie konsorcjum Arcadis cenę jest realne, Wobec powyższego zamawiający nie odrzucił oferty Arcadis i pozostawił ją w postępowaniu, uznając, że nie wypełnia ona definicji ugruntowanej w orzecznictwie, prezentowanej m. in. w wyroku KIO z dnia 24 lipca 2020 r, sygn.. akt: KIO 1551/20:

Cena rażąco niska w stosunku do przedmiotu zamówienia będzie ceną odbiegającą od jego wartości, a rzeczona różnica nie będzie uzasadniona obiektywnymi względami pozwalającymi danemu wykonawcy, bez strat i finansowania wykonania zamówienia z innych źródeł niż wynagrodzenie umowne, zamówienie to wykonać, Cena rażąco niska jest ceną nierealistyczną, nieadekwatną do zakresu i kosztów prac składających się na dany przedmiot zamówienia, zakładającą wykonanie zamówienia poniżej jego rzeczywistych kosztów i w takim sensie nie jest ceną rynkową, tzn. generalnie niewystępującą na rynku, na którym ceny wyznaczane są min. przez ogólną sytuację gospodarczą panującą w danej branży i jej otoczeniu biznesowym, postęp technologicznoorganizacyjny oraz obecność i funkcjonowanie uczciwej konkurencji podmiotów racjonalnie na nim działających,

Zdaniem zamawiającego oferta Konsorcjum Arcadis powyższej definicji nie spełnia.

4. Zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 Ustawy przez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Arcadis, pomimo iż wykonawca ten wprowadził zamawiającego w błąd przedstawiając informacje mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego oraz wprowadził zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji, że spełnia warunki udziału w postępowaniu, nie składając jednocześnie wyjaśnień w trybie art. 24 ust. 8 ustawy , tj. nie dokonując samooczystczenia

Zarzut ten jest chybiony. Zgodnie z treścią 8.6.2 TOM I SIWZ - IDW, wykonawca powinien wykazać się m.in. dysponowaniem Koordynatorem branży mostowej, który brał udział w charakterze projektanta lub koordynatora branży mostowej w opracowaniu min. 2 dokumentacji... Konsorcjum Arcadis przedstawiło w tym zakresie Pana R. O., który brał udział w wykonywaniu zadania: Budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku 111, Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej. Zarzut bazuje na tym, 'że R. O., wskazany został w dokumentacji postępowania, jako Sprawdzający, a nie jako Projektant (obok wpisana jest inna osoba podpisana jako Projektant.

Tym niemniej z wymogu wynika, że Koordynatorem branży mostowej ma być osoba, która brała udział w projektowaniu w charakterze Projektanta, a nie jako Projektant, a więc wystarczy by osoba ta wykonywała czynności, które wykonuje Projektant, nie musi przy tym występować na stanowisku Projektanta. Treści wymagań i kryteriów w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego nie należy interpretować zawężająco, bowiem skutkowałoby to ograniczeniem dostępu do zamówienia i naruszałoby zasadę konkurencyjności.

W tym miejscu zamawiający przywołuje tezę wyroku z dnia 10 marca 2020 r. KIO 377 / 20

Ocena spełnienia wymagań winna zostać dokonana w oparciu o literalne brzmienie ukształtowanych przez zamawiającego wymagań, co zapobiega jakiegokolwiek uznaniowości na etapie oceny wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu. Nie jest więc dopuszczona rozszerzająca, niewyartykułowana interpretacja warunków udziału w postępowaniu oraz dokonana w oparciu o nią ocena spełnienia warunku udziału w postępowaniu, jak również nie jest dopuszczalna wykładania uznaniowa. Należy odrzucić interpretacje oparte na intencjach, dorozumianym znaczeniu w obliczu danej sprawy o udzielenie zamówienia publicznego czy założeniach czynionych na potrzeby oceny.

Wobec powyższego zdaniem zamawiającego, z całą pewnością można uznać, że R. O. spełnia wymagania stawiane przed Koordynatorem branży mostowej

Izba ustaliła następujący stan faktyczny:

Izba dopuściła dowody z dokumentacji postępowania tj. siwz, informacji z otwarcia ofert z dnia 6 marca 2020r., złożonych oferty Konsorcjum Arcadis i wykonawcy Schuessler-Plan, informacji z aukcji elektronicznej z dnia 21 maja 2020r., wezwania z dnia 21 maja 2020r. w trybie wyjaśnienia ceny rażąco niskiej do Konsorcjum Arcadis i wykonawcy Schuessler-Plan, udzielonych odpowiedzi, wezwania z dnia 1 czerwca 2020r. skierowanego do Arcadis i odpowiedzi na wezwania z dnia 10 czerwca 2020r., wyboru oferty najkorzystniejszej z dnia 24 czerwca 2020r., orzeczeń wydanych w sprawie sygn. akt KIO 1510/20 i 1520/20, unieważnienia wyboru oferty najkorzystniejszej, wezwania do Konsorcjum Arcadis z dnia 27 sierpnia 2020r. i odpowiedzi udzielonej w dniu 7 września 2020r., ponownego wyboru oferty najkorzystniejszej, wyciągu z umowy pomiędzy TPF, a spółką Infra Centrum Doradztwa, wyciągu z umowy z Arcadis, wyciągu z umowy z Asanga.

Na podstawie tych dowodów Izba ustaliła, co następuje:

Na podstawie części I i II SIWZ Izba ustaliła, że:

8. Warunki jakie muszą spełniać wykonawcy

8.6. zamawiający ustala następujące szczegółowe warunki udziału w Postępowaniu:

8.6.1 w zakresie warunku określonego w punkcie 8.2.3. IDW wymagane jest wykazanie przez Wykonawcę wykonania w okresie ostatnich 5 (pięciu) lat przed upływem terminu składania ofert (a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie), co najmniej 2 (dwa) Studia Wykonalności o łącznej wartości 4 920 000,00 PLN brutto, przy czym każde ze studium wykonalności musi dotyczyć budowy lub przebudowy zelektryfikowanej (dopuszczalna

elektryfikacja na etapie projektu) linii kolejowej na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy i ma łącznie obejmować swoim zakresem minimum 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające, z podaniem wartości, przedmiotu, daty wykonania i podmiotów, na rzecz których usługi zostały wykonane

Ocena materiału dowodowego przez Izbę:

Izba ustaliła, że w warunku zamawiający posłużył się Studium Wykonalności pisany z dużej i z małej litery, co oznacza, że wysokość liter nie może być przesądzająca dla ustalenia definicji Studium Wykonalności. Izba w dalszej części podała ustalenia wynikające z pkt. 1.2. część III siwz Opis przedmiotu zamówienia (OPZ) i Izba zwróciła uwagę, że ten pkt. mieści się w rozdziale dotyczącym nie tylko pojęć, ale i skrótów, tym samym w pierwszej kolejności należało ustalić, czy w pkt 1.2. jest pojęcie i jego definicja, czy tylko skrót. W ocenie Izby pkt. 1.2 III Części SIWZ to skrót, bo wyjaśnione jest użycie w części III skrótu literowego SW, oraz samego wyrazu Studium i użycie tych skrótów zamawiający wyjaśnił, że należy rozumieć jako Studium Wykonalności (etapy I-VII wraz z podsumowaniem Fazy II). Tym samym nie jest to definicja Studium Wykonalności na potrzeby tego postępowania, ale rozwinięcie skrótu. Co więcej jeśli miałyby być to definicja to byłoby to tłumaczenie idem per idem – SW Studium, to Studium Wykonalności, co dodatkowo potwierdza, że nie można użyć rozwinięcia tego skrótu dla zdefiniowania pojęcia Studium Wykonalności. Tym samym nie jest zasadne dowodzenie, że wykonaniem opracowania Studium Wykonalności, o którym mowa w warunku jest tylko takie opracowanie, które obejmuje etapy od I do VII i to jeszcze tak rozumiane jak w tym postępowaniu. Izba na potrzeby ustalenia znaczenia tego warunku zbadała także przedłożone przez przystępującego specyfikacje dla opracowania Studiów Wykonalności dla linii kolejowych 94 i 97, 98 i 99 i ustaliła, że ilość jak wskazanie, co w danym postępowaniu rozwija skrót SW, Studium jest różna w tych postępowaniach.

W postępowaniu dotyczącym linii kolejowej 94 zamawiający rozwinął skrót jako Studium Wykonalności (etapy I-VI z podsumowaniem Fazy II) i wymienił, że wymaga wykonania etapów:

- I-Prognozy społeczno-gospodarcze, analiza rynku,
- II-Analiza stanu istniejącego,
- III-Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych,
- IV-Analiza techniczna wszystkich wariantów
- V-Analiza środowiskowa
- VI-Analiza kosztów i korzyści
 - i etapy do zrealizowania w przypadku zdecydowania się na któryś z wariantów
- VII-opracowanie dokumentacji następnych etapów realizacji projektu
- VIII-opracowanie OPZ lub PFU

W postępowaniu dotyczącym linii kolejowych 97, 98, 99 zamawiający rozwinął skrót jako Studium Wykonalności (etapy I-VII z podsumowaniem Fazy II) i wymienił, że wymaga wykonania etapów:

- I-Metodyka realizacji zamówienia
- II-Prognozy społeczno-gospodarcze, analiza rynku,
- III-Analiza stanu istniejącego,
- IV-Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych,
- V-Analiza techniczna wszystkich wariantów
- VI-Analiza środowiskowa
- VII-Analiza kosztów i korzyści
 - i etapy do zrealizowania w przypadku zdecydowania się na któryś z wariantów
- VIII-Dokumentacja środowiskowa
- IX-opracowanie dokumentacji następnych etapów realizacji projektu
- X-opracowanie PFU
- XI-opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności,

Z analizy zatem tych dokumentów wynika, że numeracja etapów jak też i ilość etapów może być zależna od konkretnego projektu, stąd w ocenie Izby nie można zatem tak wyłożyć przedmiotowego warunku, że przez opracowanie Studium Wykonalności na potrzeby wymaganego doświadczenia zawodowego wykonawca wykaże się opracowaniem Studium odpowiadającym pod względem etapów i ich kolejności etapom z bieżącego postępowania czyli :

- I-Metodyka realizacji zamówienia
- II-Prognozy społeczno-gospodarcze, analiza rynku,
- III-Analiza stanu istniejącego w tym z elementami trasowania linii i definicją wariantów,
- IV-Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjne,
- V-Analiza techniczna wszystkich wariantów wraz z szacowaniem kosztów
- VI-Analiza środowiskowa
- VII-Analiza kosztów i korzyści.

Nawet sam odwołujący w rzeczywistości tak nie rozumie definicji Studium Wykonalności, gdyż w poz. 2 wykazu usług przystępującego nie kwestionował braku etapu I w postaci metodyki realizacji zamówienia. Izba wzięła także pod uwagę, że jak zamawiający chciał zdefiniować pojęcie „brał udział” na potrzeby rozumienia warunku z pkt. 8.6.2 to zrobił to w punkcie odnoszącym się do tego warunku. W świetle tak przeprowadzonej analizy materiału dowodowego i wyciągniętych na jej podstawie wniosków, Izba doszła do przekonania, że wiarygodne jest stanowisko zamawiającego i przystępującego, co do tego, że zamawiający nie stworzył specjalnej definicji Studium Wykonalności na potrzeby rozumienia warunku w tym konkretnym postępowaniu i nie jest to pojęcie z pkt. 1.2. części III siwz. Izba dała wiarę wyjaśnieniom przystępującego, że pojęcie studium wykonalności zostało zdefiniowane w akcie prawnym jakim jest Rozporządzenie Komisji (UE) NR 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznające niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108 Traktatu. Izba wzięła pod uwagę, że w motywie 19 tego aktu stwierdzono, że w przypadku jakiegokolwiek pomocy *ad hoc* objętej niniejszym rozporządzeniem, przyznanej beneficjentowi będącemu dużym przedsiębiorstwem, państwo członkowskie powinno dopilnować, by — oprócz spełnienia warunków dotyczących efektu zachęty, które obowiązują beneficjentów będących MSP — beneficjent sporządził, w formie dokumentu wewnętrznego, analizę wykonalności projektu lub działań objętych pomocą przy założeniu otrzymania pomocy i jej braku. Państwo członkowskie powinno sprawdzić także, czy wspomniany dokument potwierdza istotne zwiększenie zakresu projektu lub działania, istotne zwiększenie całkowitej kwoty, jaką beneficjent przeznacza na projekt lub działanie objęte pomocą, lub też znaczące przyspieszenie realizacji projektu lub działania. Należy uznać, że pomoc regionalna ma efekt zachęty, gdyby w danym regionie objętym pomocą nie przeprowadzono danego projektu inwestycyjnego bez udziału pomocy. W ocenie Izby ten motyw ma zastosowanie do zamawiającego, zatem również w tym zakresie może mieć zastosowanie definicja ujęta w słowniku pojęć w artykule 2 Definicje dotyczące pomocy na

działalność badawczą, rozwojową i innowacyjną 87) „studium wykonalności” oznacza ocenę i analizę potencjału projektu, która ma wesprzeć proces decyzyjny poprzez obiektywne i racjonalne określenie jego mocnych i słabych stron oraz możliwości i zagrożeń z nim związanych, zasobów, jakie będą niezbędne do realizacji projektu, oraz ocenę szans jego powodzenia.

8.6.2. w zakresie warunku określonego w punkcie 8.2.3. IDW wymagane jest wykazanie przez wykonawcę dysponowania osobami zdolnymi do wykonania Zamówienia, zgodnie z poniższym wyszczególnieniem:

Koordinator branży mostowej – 1 osoba

Uprawnienia - Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej mostowej

Kwalifikacje (doświadczenie) - brał udział w charakterze projektanta lub koordynatora branży mostowej w opracowaniu: minimum 2 dokumentacji projektowych lub przedprojektowych lub alternatywnie 1 dokumentacja projektowa i 1 dokumentacja przedprojektowa (każda dokumentacja dla odrębnego zadania inwestycyjnego) związanych z budową lub przebudową zelektryfikowanych linii kolejowych, które to dokumentacje obejmowały budowę, przebudowę lub remont co najmniej trzech obiektów mostowych o rozpiętości co najmniej do 12m.

UWAGA: Przez sformułowanie „brał udział” zamawiający rozumie udział osoby w opracowaniu dokumentacji przez cały okres jej tworzenia.

9. Oświadczenia i dokumenty, jakie powinni dostarczyć wykonawcy w celu potwierdzenia spełnienia warunków udziału w postępowaniu oraz potwierdzenia braku podstaw wykluczenia wykonawcy z postępowania

9.6. Dokumenty i oświadczenia wymagane od wykonawcy na potwierdzenie spełniania warunków udziału w postępowaniu:

9.6.1. wykaz usług wykonanych w okresie ostatnich 5 (pięciu) lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wraz z podaniem ich wartości, przedmiotu, terminów wykonania i podmiotów, na rzecz których usługi zostały wykonane (sporządzony wg wzoru stanowiącego Załącznik nr 7 do IDW),

9.6.2. dowody określające czy te usługi zostały wykonane lub są wykonywane należycie, przy czym dowodami o których mowa są referencje bądź inne dokumenty wystawione przez podmiot, na rzecz którego usługi były wykonywane,

9.6.3. inne dokumenty – jeżeli z uzasadnionej przyczyny o obiektywnym charakterze wykonawca nie jest w stanie uzyskać dokumentów, o których mowa w pkt.9.6.2.,

9.6.4. wykaz osób, skierowanych przez wykonawcę do realizacji zamówienia publicznego, w szczególności odpowiedzialnych za świadczenie usług wraz z informacjami na temat ich kwalifikacji zawodowych, uprawnień, doświadczenia i wykształcenia niezbędnych do wykonania zamówienia publicznego, a także zakresu wykonywanych przez nie czynności oraz informacją o podstawie do dysponowania tymi osobami (wzór wykazu stanowi Załącznik Nr 8 do IDW),

12. Opis sposobu obliczania ceny

12.1. Podana w ofercie cena ofertowa brutto musi uwzględniać wszystkie wymagania niniejszej SIWZ oraz obejmować wszystkie koszty bezpośrednie i pośrednie, jakie poniesie wykonawca z tytułu terminowego i prawidłowego wykonania całości przedmiotu Zamówienia oraz podatek od towarów i usług (nie dotyczy Wykonawców zagranicznych, którzy nie są płatnikami podatku VAT w Polsce).

12.2. Jeżeli złożono ofertę, której wybór prowadziłby do powstania u zamawiającego obowiązku podatkowego zgodnie z przepisami o podatku od towarów i usług, zamawiający w celu oceny takiej oferty doliczy do przedstawionej w niej ceny wartość naliczonego podatku od towarów i usług, który miałby obowiązek rozliczyć zgodnie z tymi przepisami. Zamawiający przyjmuje, iż z zastrzeżeniem ust. 12.1 IDW przedmiot zamówienia jest objęty stawką VAT 23%. W przypadku przyjęcia przez wykonawcę innej stawki VAT, wykonawca zobowiązany jest uzasadnić przyjętą stawkę, np. powołując się na indywidualną interpretację Dyrektora Krajowej Informacji Skarbowej. W przeciwnym wypadku podanie innej stawki podatku VAT albo jej nie podanie skutkować będzie uznaniem, że wykonawca popełnił w treści oferty inną omyłkę, o której mowa w art. 87 ust. 2 punkt 3 Ustawy.

12.3. Sposób przedstawienia w ofercie ceny oferty określony jest w Formularzu Ofertowym oraz w Załączniku Nr 2 do Formularza Ofertowego. W Załączniku Nr 2 do Formularza IDW dla przetargu nieograniczonego na: Opracowanie Studium Wykonalności dla zadania „Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biala - Żywiec - granica państwa” w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów”

Ofertowego należy dokonać rozbięcia procentowego ceny oferty zgodnie z podziałem dokonany przez zamawiającego.

12.4. Podane przez wykonawcę w Formularzu Ofertowym oraz w Załączniku Nr 2 do Formularza ofertowego wartości powinny być zaokrąglone do dwóch miejsc po przecinku.

12.5. Sposób zapłaty i rozliczenia za realizację niniejszego Zamówienia, określone zostały w Tomie II niniejszej SIWZ.

Załącznik Nr 2 do IDW – Załącznik do Formularza Ofertowego

Cena ofertowa na:

Opracowanie Studium Wykonalności dla zadania „Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biala - Żywiec - granica państwa” w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów”

Etap I Metodyka realizacji zamówienia 30 dni od dnia podpisania umowy

2. Etap II – Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych – 6% - 120 dni od dnia podpisania umowy

3. Etap III – Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru z elementami trasowania linii i definiowanie wariantów – 11% - 180 dni od dnia podpisania umowy

4. Etap IV – Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych oraz Podsumowanie Fazy I – 11% - 240 dni od dnia podpisania umowy

5. Etap V – Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych wraz z oszacowaniem kosztów – 12%- 270 dni od dnia podpisania umowy

6. Etap VI – Analiza środowiskowa 8 300 dni od dnia podpisania umowy

7. Etap VII – Analiza kosztów i korzyści oraz Podsumowanie Fazy II -12%- 360 dni od dnia podpisania umowy

Podjęcie decyzji przez zamawiającego o dalszej realizacji albo zaniechaniu projektu – 120 dni od dnia odbioru Etapu VII

8. Etap VIII – Uszczegółowienie najkorzystniejszego wariantu - 18%- 30 dni od dnia podjęcia decyzji przez zamawiającego o dalszej realizacji projektu IDW dla przetargu nieograniczonego na: Opracowanie Studium Wykonalności dla zadania „Prace na linii kolejowej nr 139 na odcinku Czechowice Dziedzice - Bielsko Biala - Żywiec - granica państwa” w ramach projektu pn.: „Prace przygotowawcze dla wybranych projektów”

9. Etap IX – Opracowanie OPZ/PFU - 11% - 60 dni od dnia podjęcia decyzji przez zamawiającego o dalszej realizacji projektu

10. Etap X – Opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności – 11% - 120 dni od dnia podjęcia decyzji przez zamawiającego o dalszej realizacji bądź zaniechaniu projektu

Wartość wynagrodzenia netto za wykonanie poszczególnych Etapów zamówienia musi być obligatoryjnie zbieżna z rozbiorem procentowym wartości całości wynagrodzenia, zgodnie z pkt. 6.2. Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ).

Zmiana przez wykonawcę zastrzeżonych wartości procentowych, o których mowa w pkt. 6.2. OPZ będzie podstawą do odrzucenia oferty wykonawcy

Czas wykonania poszczególnych Etapów nie może przekroczyć ilości dni, o których mowa w pkt 6.2 OPZ będzie podstawą do odrzucenia oferty wykonawcy na mocy art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy z uwagi na fakt, że jej treść nie odpowiada treści Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia.

Załącznik Nr 7 do IDW - Wykaz usług wykonanych przez wykonawcę – wzór

zamawiający oczekiwał podania następujących informacji: Nazwa zamówienia, Numer umowy, Podmiot, na rzecz którego realizowane były usługi, Przedmiot wykonywanych usług (należy opisać usługi w sposób umożliwiający weryfikację spełnienia warunku udziału w postępowaniu), Termin, Wartość zadania/zadań, Nazwa (firma) innego podmiotu, na którego zasoby wykonawca powołuje się na zasadach określonych w art. 22a Ustawy (w przypadku powoływania się na te zasoby).

W wykazie osób zamawiający w rozbiu na dysponowanie bezpośrednie i pośrednie wymagał następujących informacji: Imię i Nazwisko osoby, Opis kwalifikacji i/lub doświadczenia, Stanowisko, na które osoba jest proponowana, Podstawa dysponowania (np. umowa o pracę lub inny stosunek cywilnoprawny potwierdzający bezpośredniość dysponowania), Podmiot na rzecz którego usługi były wykonane Okres trwania od data (m-c, rok) - do data (m-c, rok) (wykonanej usługi), Zajmowane stanowisko (w czasie wykonania usługi) Opis doświadczenia w poszczególnych okresach potwierdzający spełnianie warunków (poszczególnych wykonanych usług), Wykształcenie/ Wymagane uprawnienia (podać pełny zakres uprawnień oraz nr i datę wydania).

Część II siwz – wzór umowy

§9 obowiązki wykonawcy

11. wykonawca lub jego podwykonawca ma obowiązek zatrudnienia osób na podstawie umowy o pracę wykonujących czynności związane z realizacją umowy tj. pracowników biurowych w zakresie obsługi administracyjno – technicznej kontraktu.

Część III siwz –Opis przedmiotu zamówienia:

Pkt. 1.2. Wykaz pojęć i skrótów

SW, Studium – Studium Wykonalności (etapy I-VII wraz z podsumowaniem Fazy II)

Pkt. 3.3. Wniosek

Każdy etap opracowania powinien kończyć się konstruktywnymi wnioskami dla innych analiz, etapów i całego studium. Należy opisać również zidentyfikowane wnioski, problemy, okoliczności, które mogą mieć wpływ na kolejne etapy realizacji projektu, a nie będą dalej analizowane w opracowaniu.

Pkt. 3.4. akapit 2 Przysługując do realizacji zakresu opracowań będących przedmiotem Umowy Wykonawca powinien mieć na uwadze, że są one wzajemnie skorelowane. Od momentu gromadzenia niezbędnych danych i materiałów należy zadbać o ich uniwersalność i kompleksowość.

Str. 17 pod tabelą

Zamawiający wymaga od Wykonawcy aby sposób i czas realizacji poszczególnych etapów lub części opracowania umożliwiał zachowanie kolejności działań wymaganych stosownymi zapisami OPZ. Niedopuszczalne jest opracowanie przez Wykonawcę części zadań, do wykonania których potrzebne są wyniki części wcześniejszej.

Pkt. 8.1.3. Rady Projektowe

Według tego pkt. muszą odbywać się comiesięcznie z udziałem całego personelu kluczowego i tych specjalistów, których obecności zażąda zamawiający.

Pkt. 8.2.3. Personel kluczowy

Zamawiający oczekiwał 12 osób personelu kluczowego tj. koordynatora projektu, koordynatora branżowego ds. linii, węzłów, stacji, koordynatora ds. sterowania ruchem kolejowym, koordynatora ds. branży mostowej, koordynatora ds. branży telekomunikacyjnej, koordynatora ds. sieci trakcyjnej, koordynatora ds. elektroenergetycznych, eksperta ds. analiz przewozowych, eksperta ds. finansowo-ekonomicznych, eksperta ds. ochrony środowiska, eksperta ds. konsultacji społecznych, eksperta ds. inżynierii ruchu kolejowego.

W pkt. 8.2.4. wskazano pozostałych 11 wymaganych specjalistów.

Pkt. 8.4 Weryfikacja wewnętrzna

Wykonawca przed przekazaniem dokumentacji poszczególnych etapów do dokonania oceny przez Zamawiającego zobowiązany jest do przeprowadzenia w ramach własnych struktur wewnętrznego sprawdzenia i weryfikacji opracowanej dokumentacji. (...) W weryfikacji obowiązkowo muszą brać udział właściwe merytorycznie dla danego Etapu osoby spośród Personelu Kluczowego (weryfikatorzy), o których mowa w pkt. 8.2.3. OPZ oraz właściwi merytorycznie specjaliści (autorzy opracowań), o których mowa w pkt. 8.2.4. OPZ.

W dniu 6 marca 2020r. zamawiający na otwarciu ofert podał następujące informacje: na realizację zamówienia zamierza przeznaczyć 5 000 000,00 netto PLN, 6 150 000,00 brutto PLN

W wyznaczonym terminie składania ofert zostało złożonych 6 ofert zgodnie z poniższym zestawieniem:

- 1.ARCADIS sp. z o.o. z ceną 4 800 000 netto, 5 904 000 brutto
- 2.Schuessler – Plan z ceną 5 213 500 netto, 6 412 605 brutto,
- 3.BBF z ceną 4 930 000 netto, 6 063 900 brutto,
- 4.WYG International z ceną 4 950 000 netto, 6 088 500 brutto,
- 5.TPF z ceną 3 947 885 netto, 4 885 898,55 brutto,
- 6.IDOM z ceną 4 950 000 netto, 6 088 500 brutto.

Po aukcji elektronicznej ceny ofert kształtowały się w sposób następujący :

- 1.ARCADIS sp. z o.o. z ceną 3 514 500 brutto,
- 2.Schuessler – Plan z ceną 3 515 000 brutto,
- 3.BBF z ceną 6 063 900 brutto,
- 4.WYG International z ceną 4 520 250 brutto,
- 5.TPF z ceną 4 223 000 brutto,
- 6.IDOM z ceną 4 269 600 brutto.

W dniu 21 maja 2020r. zamawiający wezwał m. in. Konsorcjum Arcadis i wykonawcę Schuessler – Plan do złożenia wyjaśnień w trybie art. 90 ust. 1 ustawy.

W dniu 1 czerwca 2020r. wykonawca Arcadis w zakresie spornym złożył następujące wyjaśnienia dotyczące ceny rażąco niskiej (zamawiający odstąpił wyjaśnienia wykonując żądania odwołania w sprawie sygn. akt KIO 1520/20)

Cena ofertowa, która została wskazane przez Konsorcjum obejmuje następujące elementy wyceny:

- koszty stałe;
- koszty wynagrodzeń;
- rezerwę na nieprzewidziane wydatki; – zysk wykonawcy.

Zestawienie kosztów ww. elementów ceny ofertowej wykonawcy przedstawia poniższa

Tabela 3 Wycena wykonawcy (netto)

Lp. Elementy wyceny Wartość elementu wyceny Udział procentowy

- 1 Koszty stałe 2 068 540,09 zł 72,39%
- 2 Koszty wynagrodzeń 440 300,00 zł 15,41%
- 3 Rezerwa na nieprzewidziane wydatki 142 866,00 zł 5,00%
- 4 Zysk wykonawcy 205 725,47 zł 7,20%

Suma 2 857 317,07 zł 100%

Suma brutto 3 514 500,00 zł

Źródło: Opracowanie własne

Koszty stałe wykonawcy stanowią następujące elementy wyceny:

- wynagrodzenie Podwykonawców; – koszt polisy OC; – koszty biura.

Zestawienie kosztów stałych ceny ofertowej wykonawcy przedstawia poniższa tabela.

Tabela 4 Koszty stałe (netto)

Lp. Elementy wyceny Wartość elementu wyceny

- 1 Wynagrodzenie Podwykonawców 1 814 600,00 zł
- 2 Koszt polisy OC 50 000,00 zł
- 3 Koszty biura 203 825,60 zł

Suma 2 068 425,60 zł

W odniesieniu do kosztów związanych z kosztami biura przystępujący poinformował, że zostały one podzielone na następujące kategorie kosztów:

- koszty biura;
- koszty transportu i delegacji;
- koszty wydruku.

Koszty wynajmu biura oraz opłat biurowych na etapie wyceny są alokowane do projektów proporcjonalnie do ich wartości. Koszty te zostały wyznaczone na podstawie miesięcznych kosztów całkowitych – 212 000,00 zł netto, okresu trwania projektu – 23 miesiące oraz udziału przychodów z projektu w całkowitych przychodach Spółki w 2019 r. – 2,56 %. Do wyceny przyjęto, że łączny koszt wynajmu biura wyniesie 211 335,58 zł netto.

W odniesieniu do kosztów transportu i logistyki założono 23 spotkania z zamawiającym – rady projektowe (jedno spotkanie w miesiącu). Koszt podróży pociągiem wraz z dietą w relacji Warszawa – Sosnowiec/Żywiec wynosi około 300 zł netto (wykonawca będzie przemierzał tę trasę głównie samochodami, ale dla ostrożności przyjęto droższą formę transportu). Przy założeniu, że każde ze spotkań odbędzie się w siedzibie zamawiającego we Wrocławiu i weźmie w nim udział personel kluczowy to całkowite koszty delegacji personelu zatrudnionego przez wykonawcę (10 osób) wyniosą 69 000,00 zł netto. Koszty delegacji personelu, który oddelegują Podwykonawcy zostaną pokryte przez Podwykonawców. W odniesieniu do kosztów wydruków, oprawy i ich przesłania/dostarczenia, z doświadczenia wykonawcy na analogicznych projektach wynika, że koszt ten przy czterech egzemplarzach wydruku poszczególnych etapów, w tym wielkoformatowych rysunków technicznych (założono, że opracowanie każdego z etapów określone w OPZ będzie liczyło około 200 stron) oraz pism wyniesie około 10 000 zł netto. Na powyżej wskazaną kwotę składają się papier, oprawa, toner i wysyłka.

Koszty biura są kosztem stałym w projekcie. Zgodnie z umową konsorcjum wszystkie powyższe koszty biura pokrywa lider konsorcjum. W przypadku wystąpienia kosztów biura przewyższających założoną kwotę, różnica zostanie pokryta z rezerwy na nieprzewidziane wydatki.

Zestawienie kosztów biura przedstawia poniższa tabela.

Tabela 6 Koszty biura (netto)

Lp. Elementy wyceny Wartość elementu wyceny

- 1 Koszty biura 124 825,60 zł
- 2 Koszty transportu i delegacji 69 000,00 zł
- 3 Koszty wydruku 10 000,00 zł

Suma 203 825,60 zł

Kolejną część ceny ofertowej stanowią koszty wynagrodzeń personelu dedykowanego do realizacji zadania. Koszt opracowania dokumentacji przedprojektowej został wyliczony na podstawie przyjętej stawki wynagrodzenia za godzinę pracy personelu zaangażowanego w realizację projektu oraz liczby roboczogodzin przeznaczonych do przygotowania poszczególnych analiz objętych przedmiotem zamówienia.

Części personelu wymaganego przez zamawiającego stanowią koordynatorzy i eksperci, których udział w Projekcie zapewnią Podwykonawcy wskazani w niniejszych wyjaśnieniach, tym samym pokryją oni koszty wynagrodzenia poniżej wskazanego zespołu:

- Ekspert ds. ochrony środowiska;
- Specjalista branży konstrukcyjno-budowlanej;
- Specjalista branży drogowej;
- Specjalista branży instalacyjnej wod-kan, c.o., gaz.;
- Specjalista architekt;
- Specjalista ds. geologii;
- Specjalista ds. geodezji;
- Specjalista ds. Kosztorysowania;
- Akustyk;
- Botanik;
- Specjalista ds. ochrony wód/hydrologii;
- Ekspert GIS.

Pozostały personel zostanie zapewniony przez wykonawcę – Konsorcjum firm: Arcadis Sp. z o.o., Infra – Centrum Doradztwa Sp. z o.o. i Instytut Kolejnictwa

- Koordynator Projektu;

- Koordynator branżowy w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych;
- Koordynator branżowy ds. sterowania ruchem kolejowym;
- Koordynator branży mostowej;
- Koordynator branżowy ds. telekomunikacji;
- Koordynator branżowy w zakresie sieci trakcyjnej;
- Koordynator branżowy w zakresie elektroenergetyki;
- Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych;
- Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego;
- Ekspert ds. finansowo – ekonomicznych;
- Ekspert ds. konsultacji społecznych.

Poza zespołem wymagany przez zamawiającego wykonawca zaangażuje do realizacji zadania dodatkowy personel:

- Eksperta wspomagającego w dziedzinie inżynierii ruchu;
- zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych;
- zespół finansowo-ekonomiczny.

Na etapie przygotowania oferty wykonawca dokonał szczegółowej analizy SIWZ – analiza została dokonana przez poszczególnych ekspertów wskazanych do realizacji projektu. W oparciu o tę analizę, z wykorzystaniem wiedzy i doświadczenia z realizowanych uprzednio analogicznych projektów, wykonawca oszacował pracochłonność realizacji przedmiotu zamówienia. Na etapie przygotowania oferty wykonawca oszacował pełną pracochłonność realizacji przedmiotu zamówienia. Przy szacowaniu liczby roboczogodzin personel wziął pod uwagę wszystkie ryzyka wynikające z OPZ dla poszczególnych zadań, termin realizacji zamówienia oraz proces odbioru opracowania przez zamawiającego. W poniżej tabeli zamieszczono zestawienie zaangażowania Personelu dedykowanego do realizacji przedmiotowego Projektu, którym dysponuje wykonawca w rozbiu na poszczególne etapy i analizy.

Tabela 7 Zestawienie zaangażowania Personelu wykonawcy oraz Podwykonawców w realizację Projektu

1 Etap I – Metodyka realizacji zamówienia 126 rg 14 000,00 zł

Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł

Podwykonawca w zakresie prac geodezyjnych - - zł

Podwykonawca w zakresie prac geologicznych i geotechnicznych - - zł

Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno- budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Koordynator Projektu 30rg 3 600,00 zł

Koordynator branżowy w zakresie linii, węzłów i stacje kolejowe 8rg 960,00 zł

Koordynator branżowy ds. sterowania ruchem kolejowym 8rg 960,00 zł

Koordynator branży mostowej 8rg 960,00 zł

Koordynator branżowy ds. telekomunikacji 8rg 960,00 zł

Koordynator branżowy w zakresie sieci trakcyjnej 8rg 960,00 zł

Koordynator branżowy w zakresie elektroenergetyki 8rg 960,00 zł

Ekspert ds. finansowo-ekonomicznych 8rg 960,00 zł

Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 16rg 1 920,00 zł

Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 8rg 960,00 zł

Zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych 8rg 400,00 zł

Zespół finansowo-ekonomiczny 8rg 400,00 zł

2 Etap II – Prognozy społeczno-gospodarcze i analizy rynku usług transportowych 594rg 58 260,00 zł

Koordynator Projektu 48 5 760,00 zł

Analizy społeczno-gospodarcze w skali międzynarodowej, krajowej i regionalnej 48 2 400,00 zł

Zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych 48rg 2 400,00 zł

Analiza strategii 30rg 1 500,00 zł

Zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych 30rg 1 500,00 zł

Identyfikacja obszaru oddziaływania linii kolejowej 64rg 3 200,00 zł

Zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych 64rg 3 200,00 zł

Analiza rynku usług transportowych w obszarze linii kolejowej 16rg 1 920,00 zł

Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 16rg 1 920,00 zł

Analiza potrzeb transportowych 80rg 8 200,00 zł

Ekspert ds. konsultacji społecznych 20rg 2 400,00 zł

Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 40rg 4 800,00 zł

Zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych 20rg 1 000,00 zł

Analiza bieżącej podaży usług transportowych 20rg 2 400,00 zł

Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 20rg 2 400,00 zł

Analiza bieżącego popytu na usługi transportowe 20rg 2 400,00 zł

Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 20rg 2 400,00 zł

Analiza potencjału rozwoju rynku wraz z rekomendacją zmian w infrastrukturze 24rg 2 880,00 zł

Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 24rg 2 880,00 zł

Model mikrosymulacyjny ruchu kolejowego - zadania w Etapie II 196rg 23 520,00 zł

Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 124rg 14 880,00 zł

Ekspert wspomagający w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu 72rg 8 640,00 zł

Opracowanie Raportu podsumowującego z Etapu II 48rg 4 080,00 zł

Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 16rg 1 920,00 zł

Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 8rg 960,00 zł

Zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych 24rg 1 200,00 zł

3 Etap III – Analiza stanu istniejącego infrastruktury kolejowej i taboru z elementami trasowania linii i definiowanie wariantów 542rg 65 040,00 zł

Koordynator Projektu 48rg 5 760,00 zł

Koordynator branżowy w zakresie linii, węzłów i stacje kolejowe 40rg 4 800,00 zł

Koordynator branżowy ds. sterowania ruchem kolejowym 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branży mostowej 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy ds. telekomunikacji 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie sieci trakcyjnej 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie elektroenergetyki 40rg 4 800,00 zł
 Zbieranie danych i wizja lokalna - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Dane techniczne - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac geodezyjnych - - zł
 Stan obiektów inżynierskich - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Stan istniejący w zakresie organizacji ruchu oraz procesów technologicznych 20rg 2 400,00 zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 20rg 2 400,00 zł
 Ogólny wielobranżowy schemat linii kolejowej - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Prognoza degradacji - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Podatność modernizacyjna linii kolejowej 16rg 1 920,00 zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 16rg 1 920,00 zł
 Tabor 8rg 960,00 zł
 Ekspert wspomagający w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu 8rg 960,00 zł
 Trasowanie linii - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjnobudowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Model mikrosymulacyjny ruchu kolejowego - zadania w Etapie III 138rg 16 560,00 zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 86rg 10 320,00 zł
 Ekspert wspomagający w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu 52 6 240,00 zł
 Zdefiniowanie wariantów inwestycyjnych 56rg 6 720,00 zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Ekspert ds. konsultacji społecznych 40rg 4 800,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 8rg 960,00 zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 8rg 960,00 zł
 Opracowanie Raportu podsumowującego z Etapu III 16rg 1 920,00 zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 8rg 960,00 zł
 Ekspert wspomagający w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu 8rg 960,00 zł
 4 Etap IV – Analizy marketingowe i ruchowe wariantów inwestycyjnych oraz Podsumowanie Fazy I 594rg 69 040,00 zł
 Koordynator Projektu 48rg 5 760,00 zł
 Zbieranie danych 12rg 1 440,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 12rg 1 440,00 zł
 Analiza rozmieszczenia obiektów obsługi podróży oraz punktów ekspedycyjnych 20rg 2 400,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 20rg 2 400,00 zł
 Prognoza rozmiaru rynku usług transportowych 40rg 4 800,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 40rg 4 800,00 zł
 Prognoza popytu w transporcie pasażerskim 56rg 6 720,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 56rg 6 720,00 zł
 Prognoza popytu w transporcie towarowym 56rg 6 720,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 56rg 6 720,00 zł
 Prognoza obciążenia ruchowego 28rg 3 360,00 zł

Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 20rg 2 400,00 zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 8rg 960,00 zł
 Plan eksploatacyjny wykonany na podstawie modelu mikrosymulacyjnego 172rg 20 640,00 zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 104rg 12 480,00 zł
 Ekspert wspomagający w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu 68rg 8 160,00 zł
 Konstrukcja oferty przewozowej 40rg 4 800,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 40rg 4 800,00 zł
 Przygotowanie danych do analizy wielokryterialnej 14rg 1 680,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 8rg 960,00 zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 6rg 720,00 zł
 Konsultacje społeczne 40rg 4 800,00 zł
 Ekspert ds. konsultacji społecznych 40rg 4 800,00 zł
 Podsumowanie Fazy I 44rg 3 040,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 8rg 960,00 zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 4rg 480,00 zł
 Zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych 32rg 1 600,00 zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 Opracowanie Raportu podsumowującego z Etapu IV 24rg 2 880,00 zł
 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 16rg 1 920,00 zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 8rg 960,00 zł
 5 Etap V – Analizy techniczne wszystkich wariantów inwestycyjnych wraz z oszacowaniem kosztów 520rg 62 400,00 zł
 Koordynator Projektu 48rg 5 760,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie linie, węzłów i stacje kolejowe 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy ds. sterowania ruchem kolejowym 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branży mostowej 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy ds. telekomunikacji 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie sieci trakcyjnej 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie elektroenergetyki 40rg 4 800,00 zł
 Interoperacyjność - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - -zł.
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Geotechnika - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac geologicznych i geotechnicznych - zł
 Branża torowa - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac geodezyjnych - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Przejazdy kolejowo-drogowe, drogi i place ładunkowe - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Obiekty inżynierskie - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Obiekty kubaturowe - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Obiekty obsługi podróżnych - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Centralny System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Sterowanie ruchem i DSAT - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjnobudowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - -zł.
 Sieć trakcyjna - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Układy zasilające odbiory nietrakcyjne - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Elektroenergetyka do 1 kV - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Układ zasilania trakcji elektrycznej 3 kV DC - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Sieci i urządzenia telekomunikacyjne - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

System transmisji danych - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Bezpieczeństwo - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Koncepcja realizacji projektu wraz z kosztami - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł

Eksploatacja i utrzymanie - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Ocena podatności przedsięwzięcia na czynniki klimatyczne oraz ocena ich wystąpienia - - zł

Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł

Kolizje - - zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Model mikrosymulacyjny ruchu kolejowego - zadania w Etapie V 176rg 21 120,00 zł

Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 104rg 12 480,00 zł

Ekspert wspomagający w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu 72rg 8 640,00 zł

Aktualizacja schematu funkcjonalnego 24rg 2 880,00 zł

Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 24rg 2 880,00 zł

Podsumowanie danych o przedsięwzięciu 16rg 1 920,00 zł

Ekspert wspomagający w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu 8 rg 960,00 zł

Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 8rg 960,00 zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł

Opracowanie Raportu podsumowującego z Etapu V 16rg 1 920,00 zł

Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł

Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł

Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 8rg 960,00 zł

Ekspert wspomagający w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu 8rg 960,00 zł

6 Etap VI – Analiza środowiskowa 48rg 5 760,00 zł

Koordynator Projektu 48rg 5 760,00 zł

Uwarunkowania środowiskowe - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 Wpływ na klimat - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 Konflikty społeczne - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 Analiza porównawcza ze wskazaniem wariantów akceptowalnych dla środowiska - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 Oszacowanie wstępnych kosztów ochrony środowiska - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 Zalecenia środowiskowe dla dalszych etapów przygotowania przedsięwzięcia - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 7 Etap VII - Analiza kosztów i korzyści oraz Podsumowanie Fazy II 552rg 49 580,00 zł
 Koordynator Projektu 56rg 6 720,00 zł
 Pozyskanie i analiza danych wejściowych 28rg 2 240,00 zł
 Ekspert ds. finansowo-ekonomicznych 12rg 1 440,00 zł
 Zespół finansowo-ekonomiczny 16rg 800,00 zł
 Analiza ekonomiczna 220rg 19 120,00 zł
 Ekspert ds. finansowo-ekonomicznych 116rg 13 920,00 zł
 Zespół finansowo-ekonomiczny 104rg 5 200,00 zł
 Analiza finansowa 164rg 14 220,00 zł
 Ekspert ds. finansowo-ekonomicznych 86rg 10 320,00 zł
 Zespół finansowo-ekonomiczny 78rg 3 900,00 zł
 Analiza wrażliwości i ryzyka 16rg 1 360,00 zł
 Ekspert ds. finansowo-ekonomicznych 8rg 960,00 zł
 Zespół finansowo-ekonomiczny 8rg 400,00 zł
 Podsumowanie Fazy II 20rg 2 400,00 zł
 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 8rg 960,00 zł
 Ekspert ds. finansowo-ekonomicznych 12rg 1 440,00 zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno- budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 Opracowanie Raportu podsumowującego z Etapu VII 48rg 3 520,00 zł
 Ekspert ds. finansowo-ekonomicznych 16rg 1 920,00 zł
 Zespół finansowo-ekonomiczny 32rg 1 600,00 zł
 8 Etap VIII – Uszczegółowienie najkorzystniejszego wariantu 288 rg 34 560,00 zł
 Koordynator Projektu 48rg 5 760,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie linii, węzłów i stacje kolejowe 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy ds. sterowania ruchem kolejowym 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branży mostowej 40rg 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy ds. telekomunikacji 40 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie sieci trakcyjnej 40 4 800,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie elektroenergetyki 40 4 800,00 zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac geologicznych i geotechnicznych - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa)
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 9 Etap IX – Opracowanie OPZ/PFU 144rg 17 280,00 zł
 Koordynator Projektu 48rg 5 760,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie linii, węzłów i stacje kolejowe 16rg 1 920,00 zł
 Koordynator branżowy ds. sterowania ruchem kolejowym 16rg 1 920,00 zł
 Koordynator branży mostowej 16rg 1 920,00 zł
 Koordynator branżowy ds. telekomunikacji 16rg 1 920,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie sieci trakcyjnej 16rg 1 920,00 zł
 Koordynator branżowy w zakresie elektroenergetyki 16rg 1 920,00 zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno-budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz sterowania ruchem kolejowym - - zł
 10 Etap X – Opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności 666rg 64 380,00 zł
 Podwykonawca w zakresie prac środowiskowych - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac geodezyjnych - - zł
 Podwykonawca w zakresie prac geologicznych i geotechnicznych - - zł
 Podwykonawca w zakresie obiektów inżynierskich (branża mostowa) - - zł
 Podwykonawca w zakresie branży: sieć trakcyjna, kolejowe sieci trakcyjne, drogowa (drogi kołowe), torowa (inżynierii kolejowej), konstrukcyjna, architektoniczna, budowlana (konstrukcyjno- budowlana) wraz z przyłączami i instalacjami wewnętrznymi, instalacyjna (w tym melioracyjna), teletechniczna, techniczna, energetyczna, instalacyjna oraz

sterowania ruchem kolejowym - - zł

Koordynator Projektu 72rg 8 640,00 zł

Koordynator branżowy w zakresie linie, węzłów i stacje kolejowe 8rg 960,00 zł

Koordynator branżowy ds. sterowania ruchem kolejowym 8rg 960,00 zł

Koordynator branży mostowej 8rg 960,00 zł

Koordynator branżowy ds. telekomunikacji 8rg 960,00 zł

Koordynator branżowy w zakresie sieci trakcyjnej 8rg 960,00 zł

Koordynator branżowy w zakresie elektroenergetyki 8rg 960,00 zł

Ekspert ds. finansowo-ekonomicznych 132rg 15 840,00 zł

Zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych 102rg 5 100,00 zł

Zespół finansowo-ekonomiczny 120rg 6 000,00 zł

Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych 168rg 20 160,00 zł

Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego 24rg 2 880,00 zł

4 074 440 300,00 zł

Koszty wynagrodzenia personelu dedykowanego do realizacji zadania zostały wyliczone na podstawie przyjętej stawki wynagrodzenia za roboczogodzinę pracy personelu zaangażowanego w realizację projektu oraz liczby roboczogodzin przeznaczonych na przygotowanie poszczególnych analiz objętych przedmiotem zamówienia.

W przypadku Koordynatora Projektu oraz kluczowych ekspertów przyjęto wynagrodzenie za roboczogodzinę w wysokości 120,00 zł, w przypadku członków dodatkowych zespołów zadaniowych stawka wynosi 50,00 zł. Przy szacowaniu liczby roboczogodzin wykonawca wziął pod uwagę wszystkie ryzyka wynikające z OPZ dla poszczególnych zadań, termin realizacji zamówienia oraz proces odbioru opracowania przez zamawiającego. Wartość wynagrodzeń przyjęta do ustalenia ceny jest znacznie wyższa od minimalnego wynagrodzenia za pracę ustalonego na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę (Dz. U. Nr 200, poz. 1679, z 2004 r. Nr 240, poz. 2407 oraz z 2005 r. Nr 157, poz. 1314). Przyjęta stawka wynagrodzenia roboczogodziny spełnia standardy obowiązujące na polskim rynku doradczym.

W poniższych tabelach zamieszczono zestawienie kosztów wynagrodzenia Personelu dedykowanego do realizacji przedmiotowego Projektu, którym dysponuje wykonawca.

Tabela 8 Zestawienie kosztów wynagrodzenia Personelu wykonawcy (netto)

1 Koordynator Projektu A. Ż. 120 zł/rg 494 rg 59 280,00 zł

2 Ekspert ds. finansowo-ekonomicznych M. S. 120 zł/rg 390rg 46 800,00 zł

3 Zespół ds. analiz społeczno-gospodarczych skład zespołu wskazany w tabeli 950 zł/rg 328rg 16 400,00 zł

4 Zespół finansowo-ekonomiczny skład zespołu wskazany w tabeli 1050 zł/rg 366rg 18 300,00 zł

5 Ekspert ds. konsultacji społecznych P. R. 120 zł/rg 100rg 12 000,00 zł

6 Ekspert w dziedzinie analiz przewozowych P. C. 120 zł/rg 604rg 72 480,00 zł

7 Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego P. B. 120 zł/rg 584rg 70 080,00 zł

8 Ekspert wspomagający w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego i organizacji transportu I. M. 120 zł/rg 296rg 35 520,00 zł

9 Koordynator branżowy w zakresie linie, węzłów i stacje kolejowe A. P. 120 zł/rg 152rg 18 240,00 zł

10 Koordynator branżowy ds. sterowania ruchem kolejowym R. K. 120 zł/rg 152rg 18 240,00 zł

11 Koordynator branży mostowej R. O. 120 zł/rg 152rg 18 240,00 zł

12 Koordynator branżowy ds. telekomunikacji K. D. 120 zł/rg 152rg 18 240,00 zł

13 Koordynator branżowy w zakresie sieci trakcyjnej M. D. 120 zł/rg 152rg 18 240,00 zł

14 Koordynator branżowy w zakresie elektroenergetyki M. Z. 120 zł/rg 152rg 18 240,00 zł

Suma 4 074 440 300,00 zł

Tabela 9 Zestawienie kosztów wynagrodzenia zespołu ds. analiz społeczno – gospodarczych

1 P. D. 50 zł/rg 106rg 5 300,00 zł

2 J. Z. 50 zł/rg 98rg 4 900,00 zł

3 M. G. 50 zł/rg 124rg 6 200,00 zł

SUMA 328 16 400,00 zł

Tabela 10 Zestawienie kosztów wynagrodzenia zespołu finansowo – ekonomicznego

1 D. K. 50 zł/rg 178rg 8 900,00

2 R. F. 50 zł/rg 188rg 9 400,00

SUMA 366 18 300,00

W celu przedstawienia dowodów potwierdzających wysokość wynagrodzenia poszczególnych członków personelu wykonawcy zaangażowanego w realizację przedmiotowego projektu, do niniejszych wyjaśnień dołączamy oświadczenia personelu potwierdzające gotowość do realizacji przedmiotowego projektu za wynagrodzenie wskazane przez wykonawcę. W przypadku zespołu ds. analiz społeczno-gospodarczych i zespołu finansowoekonomicznego oświadczenia zostały przedstawione oddzielnie dla każdego członka zespołu (zgodnie z Tabela 9 i Tabela 10). Przedłożone do wyjaśnień oświadczenia stanowią deklarację poszczególnych ekspertów, za jakie wynagrodzenie wykonają analizy objęte Opisem Przedmiotu Zamówienia. Dane te zostały przekazane wykonawcy przez poszczególnych członków Personelu. Założenia dotyczące pracochłonności zespołu wykonawcy zostały przyjęte ostrożnościowo. W przypadku wystąpienia oszczędności w kosztach wynagrodzeń Personelu mogą one zostać alokowane do rezerwy na nieprzewidziane wydatki.

Ze względu na fakt, że przedmiotowe zamówienie charakteryzuje się wysokim stopniem specjalizacji i skomplikowania, na nieprzewidziane wydatki przeznaczono około 5% wartości ceny ofertowej, tj. 142 866,00 zł netto. W przypadku jakichkolwiek dodatkowych kosztów, które powstaną podczas realizacji zamówienia, można będzie je pokryć bez konieczności zmniejszania zakładanego poziomu zysku.

Przy wycenie Przedmiotu Zamówienia założono, że zysk wykonawcy wyniesie około 7,2% wartości zamówienia, stanowi on 205 725,47 zł netto.

Jako dowody do wyjaśnień dołączono : kalkulację cenową, oferty podwykonawców, oświadczenia personelu kluczowego potwierdzające pracochłonność związaną z pełnioną funkcją i przyjętym zakresem zadań oraz stawkę i wynagrodzenie ogółem, oświadczenie wykonawcy.

Izba oceniła złożone wyjaśnienia w stosunku do zgłoszonych zarzutów.

Odwolujący TPF zakwestionował koszty biura wskazując na wewnętrzną sprzeczność pomiędzy kosztem wpisanym w tabeli 6 poz. 1 – 124 825,60zł., a kosztem wskazanym w akapicie 4 str. 17 wyjaśnień wynoszącym 211 335,58zł. Izba

ustaliła, że przystępujący podał całkowite miesięczne koszty, które musi ponosić bez względu na ilość realizowanych projektów wynoszą w kwocie 212 000zł.netto. Jednocześnie przystępujący podał, że przychód z tego konkretnego zamówienia w ogólnym udziale przychodów stanowi dla niego 2,56%, a koszty biura rozkładają się na wszystkie realizowane w tym samym okresie przez przystępującego projekty. W ocenie Izby zatem trudno jest uznać za logiczne rozumowanie odwołującego, że rzeczywiste koszty biura dla tego projektu, to 211 335,58zł., skoro proste przeliczenie założeń przystępującego daje wartość wynikającą z tabeli 6 – to jest 212 000zł. razy czas trwania projektu 23 miesiące, razy udział w przychodach 2,56% stawi wartość 124 825,60zł., która została zawarta w tabeli. Skoro metoda kalkulacji podana przez przystępującego przekłada się na koszt biura podany w tabeli 6, to Izba nie dopatrzyla się podstaw do przyjęcia, że rzeczywiste koszty biura stanowią 211 355,58zł. W ocenie Izby można była oczywiście wyjaśnić czego dotyczy kwota 211 335, 58zł., ale w ocenie Izby nie ma to wpływu na fakt, że zgodnie z przyjętymi założeniami do kalkulacji koszt biura to kwota 124 825,60zł. Odwołujący zarzucił także niedoszacowanie pracownika administracyjnego i rzeczywiście przystępujący nie wyodrębnił takiej pozycji. Jednak wskazując na założenia do kalkulacji kosztów biura wskazywał nie tylko na najem, ale także na opłaty biurowe – akapit 4 zdanie 1 str. 17 i w ocenie Izby nie ma podstaw by nie dać wiary przystępującemu, co do jego oświadczenia, że nie przewidział pracownika administracyjnego dedykowanego dla tego projektu, ale osoba zatrudniona w biurze będzie wykonywać pracę na rzecz kilku projektów. Tym samym szacunki odwołującego oparte o pełen etat zatrudnienia pracownika na płacy minimalnej nie są oparte o założenia wynikające ze złożonych przez przystępującego wyjaśnień. Tym samym Izba nie dopatrzyla się niedoszacowania powyższej pozycji, ani istotnej wewnętrznej sprzeczności wyjaśnień.

Co do kosztów rad projektowych, to Izba dała wiarę wyjaśnieniom przystępującego, że koszt udziału w radach projektowych jest w kalkulowany w czas pracy personelu a dodatkowym kosztem jest ewentualny dojazd personelu do miejsca rady projektowej. W ocenie Izby nie istnieje dowód na to, że rada projektowa i związany z nią dojazd dla każdej osoby z Personelu Kluczowego będzie wymagał czasu pracy 8h raz w miesiącu. Przystępujący wskazywał już w wyjaśnieniach, że ilość kalkulowanych dojazdów jest przyjęta przez niego ostrożnościowo i będzie miał tam nadwyżkę. Powody tej nadwyżki w ocenie Izby wyjaśnił na rozprawie – nie wszystkie osoby będą dojeżdżać, a koszty dojazdu będą niższe z uwagi na wybór tańszego środka transportu, a także przeczył temu, że rady projektowe będą trwać po 8 godzin każda z nich. W ocenie Izby z postanowień OPZ w tej sprawie nie wynika jak długo będą trwały rady projektowe i analizując dokumenty załączone przez przystępującego do wyjaśnień dotyczących wykazu usług z dnia 7 września 2020r. Izba ustaliła, że tematy tych rad są wcześniej ustalone mailowo, a także niezbędne materiały są wcześniej przysyłane, tym samym rady służą bezpośredniemu omówieniu bieżącego stanu prac nad opracowaniem oraz usunięcia ewentualnych problemów – wynika to z dowodu 28, 35, tym samym Izba oceniła szacunki odwołującego na poziomie 184 h w całym projekcie za nadmierne. Ponadto z załączonych do wyjaśnień ceny rażąco niskiej oświadczeń Personelu Kluczowego wynika, że mają oni rozeznanie zadań czekających na nich w związku z pełnioną funkcją w projekcie, co wynika przede wszystkim z przedstawienia szczegółowego zadań na nich przypadających, więc w ocenie Izby należy dać wiarę przystępującemu co do twierdzenia, że osoby te miały świadomość konieczności udziału w radach projektowych i na podstawie posiadanego doświadczenia uwzględniły czas na nie niezbędny w szacowanej przez siebie pracochłonności. W ocenie Izby nie istnieje dowód potwierdzający pracochłonność narad wskazaną przez odwołującego, ani dowód wskazujący, że osoby personelu kluczowego nie miały wiedzy o obowiązku miesięcznych rad projektowych i nie uwzględniły ich w szacowanej pracochłonności. Izba zatem nie ustaliła, że w wyjaśnieniach przystępującego doszło do niedoszacowania kosztów personelu związanego z uczestnictwem w radach projektowych.

W dniu 1 czerwca 2020r. zamawiający wezwał przystępującego do złożenia dokumentów w trybie art. 26 ust. 1 ustawy m. in. do złożenia wykazu usług wraz z dokumentami potwierdzającymi należyte wykonanie i wykazu osób.

W dniu 10 czerwca 2020r. przystępujący złożył wykaz usług następującej treści :

1 Opracowanie studium wykonalności dla zadania pn.: "Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Tuchola - granica województwa" Umowa nr. 90/105/0012/17/W/I z dnia 12 maja 2017 r. PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Podwykonawca dla: TPF Sp. z o.o. ul. Annopol 22, 03-236 Warszawa Projekt obejmował opracowanie Studium Wykonalności dotyczące budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy, obejmujący swoim zakresem ponad 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. W okresie 05.2017r - 06.2018r za cenę 405.900,00 PLN brutto

2 „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 94, na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim” Konsorcjum: CE Project Group Sp. z o.o. Sp. Komandytowa I Instytut Kolejnictwa Umowa nr 60/039/0015/14/Z/I z dnia 10 grudnia 2014r Instytut Kolejnictwa Ul. Chłopskiego 50 04-275 Warszawa Projekt obejmował Studium Wykonalności L Linia kolejowa: nr 94 Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim posiada status linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Na odcinkach od km -0,457 do km 0,402 i od km 64,710 do km 64,904 jest linią jednotorową oraz od km 0,402 do km 64,710 linią dwutorową. Linia ta na całej długości jest zelektryfikowana. Na analizowanym odcinku zlokalizowane są następujące stacje: Kraków Płaszów, Kraków Bonarka, Skawina, Podbory Skawińskie, Brzeźnica, Spytkowice, Dwory i Oświęcim. Odcinek podzielony jest na 9 szlaków.

Na linii prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy. w okresie 12.2014r - 04.2016r za cenę 1 838 850,00 PLN brutto

3 „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99, na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane”. Konsorcjum: CE Project Group Sp. z o.o. Sp. Komandytowa Instytut Kolejnictwa Umowa nr 60/039/0016/14/Z/I z dnia 10 grudnia 2014r Instytut Kolejnictwa Ul. Chłopskiego 50 04-275 Warszawa Projekt obejmował Studium Wykonalności: Linie kolejowe: nr 97 Skawina – Żywiec, nr 98 Sucha Beskidzka – Chabówka, nr 99 Chabówka Zakopane posiadają status linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Są to linie jednotorowe, zelektryfikowane po których prowadzony jest ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Na analizowanym odcinku zlokalizowane są następujące stacje: Skawina, Radziszów, Leńcze, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Stronie, Stryków, Sucha Beskidzka, Maków Podhalański, Osielec, Jordanów, Chabówka, Raba Wyżna, Sieniawa, Lasek, Nowy Targ, Szaflary, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane. Odcinek objęty projektem podzielony jest na 20 szlaków. w okresie 12.2014r - 04.2016r za cenę 2 801 940,00 PLN brutto

W zakresie wykazu osób przystępujący wskazał (zamawiający dokonał odtajnienia wykazu osób):

4 R. OI. Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej mostowej, nr ewidencyjny SWK/0157/POOM/14 z dnia 30.12.2014r Koordynator branży mostowej Arcadis Sp. z o.o. , zasób własny, umowa o pracę

Doświadczenie:

Softmost Sp. z o. o. ul. Dantego 7/232, 01-914 Warszawa, Transprojekt Gdański sp. z o.o. Pracowania projektowa w Warszawie, ul. Kłobucka 25, 02-699 w okresie 07.2015r do 02.2016r Projektant obiektu i autor opracowania dokumentacji projektowej

Zadanie: Budowa Trasy Świętokrzyskiej na odcinku ul. Wybrzeże Szczecińskie do ul. Zabranieckiej, w tym B - odcinek ul. Tysiąclecia - ul. Zabraniecka. Obiekt: wiadukt/tunel kolejowo- drogowy TK-3. Opracowanie projektu budowlanego i wykonawczego. Doświadczenie w danej branży, pełnienie funkcji projektanta obiektu. Informacje dotyczące obiektu: - tunel/wiadukt w ciągu linii jednotorowej pierwszorzędnej zelektryfikowanej, klasa nośności obiektu kolejowego $\alpha_k=1,21$ ($k=+2$), schemat UIC-71 wg PN-S10030:1985

- rozpiętości teoretyczne obiektu:

$L_t = 6,40+10,00+8,90+11,50+6,30=34,2$ m,

- całkowita długość obiektu: $L_c = 54,70$ m

- szerokość obiektu $B=11,50$ m,

- funkcja obiektu: góra - linia kolejowa, dołem - jezdnie drogowe Trasy Świętokrzyskiej

- konstrukcja: zamknięta rama żelbetowa 5 przęsła posadowiona bezpośrednio na gruncie,

- technologia budowy:

monolityczna, żelbetowa wylewana na budowie

Softmost Sp. z o. o. ul. Dantego 7/232, 01-914 Warszawa, 03.2018r Projektant

Zadanie: Wykonanie prac projektowych i robót budowlanych dla projektu pn.: Prace na linii Obwodowej w Warszawie (odc. Warszawa Gołębki/Warszawa Zachodnia – Warszawa Gdańska). Doświadczenie w charakterze projektanta w danej branży, projekt architektoniczno – budowlany. Wiadukt kolejowy w km 7.5050 linii nr 20 (nad ulicą Obozową w Warszawie).

Informacje dotyczące obiektu:

- rozpiętość teoretyczna 17.000m + 10.000 m

- rodzaj konstrukcji – konstrukcja zespolona stal – beton - klasa obciążeniowa – LM71, ALFA = 1.21, PN-EN1991-2

- długość/ szerokość konstrukcji 28.000m/ 11.000m

- projektowana prędkość ruchu pociągów – 80.0km/h

Pomost s.c. Ul. Marynarska 14, 02-674 Warszawa od 05.2016 r do 04.2018r Projektant , współautor dokumentacji

Zadanie: Wykonanie dokumentacji projektowej i uzyskanie decyzji administracyjnych dla linii olejowej E59 na odcinku Poznań Główny – Szczecin Dąbie". Doświadczenie w charakterze projektanta w danej branży przy opracowaniu dokumentacji projektowej dla obiektu mostowego. Most kolejowy kratownicowy w km 87+819,20 nad rzeką Drawą.

Informacje dotyczące obiektu:

- typ linii kolejowej – M160

- prędkość docelowa – 160 km/h

- rodzaj konstrukcji nośnej – kratownica z jądą dołem

- materiał konstrukcyjny – stal i beton zbrojony

- rozpiętość obiektu – 75,0 m

- długość/szerokość obiektu – 76,70m / 15,25m

- klasa obciążeniowa – PN-EN 1991-2

Odwolujący przedstawił następujące dowody: Projekt budowlany dla Budowy Trasy Świętokrzyskiej z którego wynika, że w branży mostowej projektantem był M. W., a sprawdzającym R. O. . Potwierdza to również Pozwolenie na budowę, które jako autora dokumentacji projektowej w branży mostowej wymienia tylko Pana W. .

Ocena materiału dowodowego przez Izbę w zakresie wykazu usług

Izba ustaliła, że zamawiający wymagał wykazania się doświadczeniem w opracowaniu dokumentacji projektowej lub przedprojektowej w charakterze projektanta, w tym dokumentacji projektowej 3 obiektów mostowych. Przystępujący wykazał p. O. i jego doświadczenie w opracowaniu 3 dokumentacji w każdej po jednym obiekcie mostowym. Tym samym, aby można było uznać, że przystępujący wykazał spełnianie warunków udziału w zakresie doświadczenia zawodowego osób kierowanych do realizacji zamówienia, wszystkie trzy wykazane doświadczenia p. O. powinny być prawidłowe. Izba uwzględniła także definicję pojęcia „brał udział” zawartą w pkt. 8.6.2., w której wynika, że zamawiający miał na myśli udział osoby w opracowaniu dokumentacji przez cały okres jej tworzenia. Natomiast kwestię sprawdzenia projektu określa art. 20 ust. 2 Pr. Budowlanego i rzeczywiście jest to osoba o uprawnieniach budowlanych bez ograniczeń odpowiedniej specjalności – czyli również projektant. Rolą projektanta sprawdzającego sprawdzenie projektu w celu wykrycia nieprawidłowości i błędów na wczesnym etapie przed złożeniem wniosku o wydanie pozwolenia na budowę. Najlepsze efekty zaś takiego sprawdzenia gwarantuje sprawdzenie przez osobę fachową, ale taką, która osobiście nie sporządzała opracowania, czy jednak sam fakt braku sporządzenia jednego elementu opracowania tj. dokumentacji dotyczącej obiektu mostowego w rozumieniu zakreślonej pkt. 8.6.2. siwz można przełożyć na brak udziału w opracowaniu dokumentacji przez cały czas jej tworzenia, w ocenie Izby odpowiedź na to pytanie stanowi podstawę zaistniałego sporu. Dowody przedstawione przez odwołującego wskazują, że p. O. nie projektował i nie był autorem dokumentacji projektowej obiektu TK3. Nie zostało jednak w żaden sposób wykazane, że nie brał udziału w tworzeniu dokumentacji projektowej jako całości.

Co do zasady w ocenie Izby warunków zamawiającego, co do brania udziału w opracowaniu dokumentacji dotyczyło brania udziału w charakterze projektanta lub koordynatora branży mostowej w opracowaniu: minimum 2 dokumentacji projektowych lub przedprojektowych lub alternatywnie 1 dokumentacja projektowa i 1 dokumentacja przedprojektowa (każda dokumentacja dla odrębnego zadania inwestycyjnego) związanych z budową lub przebudową zelektryfikowanych linii kolejowych, które to dokumentacje obejmowały budowę , przebudowę lub remont co najmniej trzech obiektów mostowych o rozpiętości co najmniej do 12m. Niewątpliwie projektant sprawdzający jest projektantem o uprawnieniach danej branży bez ograniczeń i projektant sprawdzający powinien sprawdzać przedkładane mu opracowania w miarę ich powstawania sukcesywnie i po opracowaniu całości na koniec przed oddaniem dokumentacji inwestorowi lub jeśli takie jest świadectwo przyjęte przez zespół projektowy przed złożeniem wniosku o wydanie pozwolenia na budowę. W ocenie Izby sam fakt, że p. O. był projektantem sprawdzającym, nie stanowi wystarczającej podstawy do uznania, że nie brał udziału w tworzeniu całej dokumentacji, jako jeden z projektantów. Izba bierze także pod uwagę fakt, że w przypadku odpowiedzialności za wady projektu z mocy art. 95 pr. budowlanego przyjmuje się, że projektant sprawdzający ponosi solidarną odpowiedzialność z projektantem będącym autorem opracowania. A dla inwestycji wymaganej w warunkach opracowania nie mogło korzystać z wyłączenia z obowiązku sprawdzenia z mocy art. 20 ust. 3 ustawy. Co powoduje, że udział projektanta sprawdzającego był przy opracowywaniu tej dokumentacji obowiązkowy.

Oceny spełniania warunku udziału w zakresie doświadczenia zawodowego w świetle zgromadzonego materiału dowodowego Izba dokona w części ustaleń dotyczącej złożonych wyjaśnień z dnia 7 września 2020r. i uzupełnionego wykazu usług.

W dniu 24 czerwca 2020r. zamawiający dokonał wyboru oferty przystępującego jako najkorzystniejszej i nie odrzucił oferty wykonawcy Schuessler – Plan.

Zamawiający wykonując żądania odwołania w sprawie sygn. akt KIO 1520/20 unieważnił czynność wyboru oferty najkorzystniejszej i w dniu 27 sierpnia 2020r. wezwał przystępującego w trybie art. 26 ust. 3 i 4 do uzupełnienia złożonych dokumentów i przedstawienia wyjaśnień.

W tym miejscu Izba podała ustalenia poczynione na podstawie akt sprawy odwoławczej KIO sygn. akt KIO 1510/20 i orzeczenia wydanego w sprawie sygn. akt KIO 1520/20:

Osią sporu w sprawie sygn. akt KIO 1510/20 było wykluczenie przystępującego z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy. Z tą decyzją nie zgodził się przystępujący i wniósł odwołanie podnosząc, że na potwierdzenie spełnienia warunku wskazał w wykazie usług 2 pozycje, usługi które zostały wykonane przez Konsorcjum firm: CE Project Group sp. z o.o. sp. komandytowa (dalej jako: „CE Project”) i Instytut Kolejnictwa. Jako dowód złożono List Referencyjny wystawiony przez zamawiającego na rzecz przystępującego w dniu 20 czerwca 2016 r., Umowę Konsorcjum z dnia nr IK E-A/197/11/2014 zawartą w dniu 30 czerwca 2014 r. pomiędzy CE PROJECT GROUP Sp. z o.o. Sp. k. a Instytut Kolejnictwa, której przedmiotem była realizacja Zamówień Referencyjnych.

Pismem z dnia 27 maja 2020 r. zamawiający, na podstawie art. 26 ust. 4 ustawy, wezwał Konsorcjum do złożenia wyjaśnień na jakiej podstawie twierdzi, że faktyczny zakres prac wykonanych w ramach konsorcjum przez Instytut Kolejnictwa przy opracowaniu dokumentacji przedprojektowej wskazanych w pozycjach 1 oraz 2 wykazu usług, wypełnia warunek udziału w postępowaniu, tj. wykazania przez przystępującego wykonania co najmniej dwóch opracowań studium wykonalności dla inwestycji liniowej w zakresie transportu kolejowego, przy czym każde ze studium wykonalności musi dotyczyć dwutorowej linii kolejowej.

Przystępujący, na wezwanie zamawiającego, w wyznaczonym przez niego terminie, udzielił w jego ocenie szczegółowych wyjaśnień. Następnie, zamawiający - najwyraźniej nie uznając wyjaśnień Wykonawcy za wystarczające, wezwał w dniu 9 czerwca 2020 roku, przystępującego, w trybie przewidzianym w art. 26 ust 3 ustawy, do uzupełnienia Załącznika nr 6 do IDW-wykaz usług w zakresie potwierdzającym spełnienie przez przystępującego warunku udziału w postępowaniu, określonego w punkcie 8.5.1 IDW.

Przystępujący, w wyznaczonym terminie, w dniu 18 czerwca 2020 r. wskazał, iż brak jest jakichkolwiek przesłanek do przyjęcia tezy, jakoby nie wykazał spełnienia warunków udziału w postępowaniu, przedłożył jednocześnie oświadczenia złożone przez CE Projekt Group, które potwierdzają realny udział Instytutu Kolejnictwa w opracowaniu studium wykonalności.

Zamawiający w piśmie z dnia 9 czerwca 2020r. zaprezentował stanowisko, zgodnie z którym wykazanie doświadczenia przez członka konsorcjum nie jest możliwe - w ocenie zamawiającego wykonawca zamówienia referencyjnego powinien osobiście niemalże wykonać wszystkie prace objęte tym zamówieniem, bez udziału podmiotów trzecich.

Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie przystępującego zajął następujące stanowisko:

wnosił o oddalenie odwołania w całości. Wskazał, że będąc w posiadaniu umów konsorcjum zawartych pomiędzy CE Project Group oraz Instytutem Kolejnictwa dotyczących realizacji zadań referencyjnych dokonał analizy rozkładu prac między członków konsorcjum i biorąc pod uwagę brzmienie artykułu 4 obu umów, że „procentowy udział wynagrodzenia z uwzględnieniem przyznanych każdemu z Partnerów obowiązków w ramach realizacji powierzonych zadań, określony zostaje zgodnie z zapisami załącznika nr 1”, że członkowie konsorcjum dokonali podziału procentowej wartości wynagrodzenia dla poszczególnych etapów zamówienia. odpowiadającemu zakresowi prac dla danego etapu. Zatem wartość wynagrodzenia odpowiada zakresowi prac danego etapu realizowanych przez każdego uczestnika konsorcjum.

Zamawiający odwołał się do treści wezwania wystosowanego do Odwołującego w trybie art. 26 ust. 4 ustawy Pzp, gdzie wskazano, że procentowy zakres prac przewidziany dla poszczególnych etapów zamówienia nr 1 z Wykazu (dotyczy Etapów II, IV, V, V, VII, VIII) realizowanych przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie od 2 do 5%, a całość zakresu rzeczowego zamówienia realizowanego przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie 15 %. Podobnie dla zamówienia wskazanego w pozycji 2 Wykazu usług - procentowy zakres prac przewidziany dla poszczególnych etapów zamówienia (dotyczy Etapów II, IV, V, VI, VII, VIII) realizowanych przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie od 2 do 5%, a całość zakresu rzeczowego zamówienia realizowanego przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie 12, 3%. Dodatkowo zamawiający zaznaczył, że zakres czynności realizowanych w przedmiotowym postępowaniu, ujęty w ramach poszczególnych etapów jest bliźniaczo podobny do zakresu prac, wynikających z Harmonogramów rzeczowo — finansowych, stanowiących załączniki do wcześniejszych umów konsorcjum. Dodatkowo z treści Załącznika nr 1A do IDW - Załącznik do Formularza Ofertowego wynika, zakres prac, w szczególności tych zaznaczonych kolorem pokrywa się z pracami wynikającymi z Harmonogramu. Wobec tego zamawiający w toku oceny i badania ofert w sposób szczególny analizował czy Wykonawca powołujący się na doświadczenie zdobyte w ramach konsorcjum, jest w stanie wykonać przedmiotowe zamówienie w sposób należyty.

Przystępujący w dniu 31 maja 2020 r. w odpowiedzi na wezwanie zamawiającego w pierwszej kolejności powołał się na orzecznictwo TSUE i KIO wskazując, iż co do zasady nie dopuszcza ono polegania na doświadczeniu grupy wykonawców, której był członkiem przy zamówieniu, jeżeli faktycznie i konkretnie nie uczestniczył w jego realizacji. W dalszej części wyjaśnień Konsorcjum Infra zakwestionowała sposób wyliczenia procentowego zaangażowania członka konsorcjum Instytut Kolejnictwa w wykonaniu zadań referencyjnych. W ocenie przystępującego wyliczenie nie odzwierciedla rzeczywistego przebiegu prac Instytutu Kolejnictwa w realizacji poszczególnych zadań (etapów) przewidzianych w zamówieniach referencyjnych.

Zamawiający, po dokonaniu analizy wyjaśnień Wykonawcy z dnia 31 maja 2020 r. oraz stwierdzeniu, iż Wykonawca nie wykazał spełnienia warunku udziału w postępowaniu, w dniu 9 czerwca 2020 r., działając w oparciu o art. 26 ust. 3 Pzp, zwrócił się do Wykonawcy w celu uzupełnienia Załącznika nr 6 do IDW - Wykaz Usług w zakresie potwierdzającym spełnienie warunku udziału w postępowaniu określonego w punkcie 8.5.1 IDW.

Wykonawca w dniu 18 czerwca 2020 r., w odpowiedzi na powyższe wezwanie, ponownie wskazał, iż nie ma podstaw do kwestionowania zdobytego w ramach konsorcjum doświadczenia. Argumentacja Wykonawcy w znacznej mierze stanowiła powtórzenie twierdzeń oraz orzecznictwa przedstawionych w odpowiedzi na poprzednie wezwanie Zamawiającego. Ponadto, przystępujący w żaden sposób nie zakwestionował wezwania Zamawiającego, nie wniósł odwołania od tej czynności oraz nie uzupełnił zgodnie z treścią wezwania wymaganego doświadczenia na potwierdzenie spełnienia warunku wynikającego z dyspozycji pkt 8.5.1 SIWZ-IDW. W świetle powyższego, Zamawiający podjął decyzję o wykluczeniu przystępującego z postępowania w trybie art. 24 ust 1 pkt 12) Pzp.

Dalej Zamawiający zaznaczył, że zgodnie z art. 23 ust. 3 PZP do konsorcjum stosuje się odpowiednio przepisy dotyczące wykonawcy. Oznacza to, że zarówno konsorcjum, jak i każdy z jego członków powinni być traktowani jak wykonawca. Co do zasady dopuszcza się możliwość sumowania potencjałów członków konsorcjum, w szczególności

odnoszących się do wiedzy i doświadczenia.

W postępowaniu w pkt 9.2 IDW wskazano, iż „w przypadku wspólnego ubiegania się o zamówienie przez Wykonawców (np. Konsorcjum), Jednolity Dokument, którego wzór stanowi Załącznik nr 5,4 do IDW składa każdy z Wykonawców wspólnie ubiegających się o zamówienie. Jednolity Dokument potwierdza spełnianie warunków udziału w zakresie, w którym każdy z Wykonawców wykazuje spełnianie warunków udziału. W pkt 10.3 IDW wskazano, iż „w przypadku składania oferty wspólnej, warunki szczegółowe określone w pkt 8.5 IDW uznaje się za spełnione, jeśli spełnią je łącznie wszyscy Wykonawcy składający ofertę wspólną”.

Warunki udziału w postępowaniu nie zostały zróżnicowane z uwagi na możliwe konstrukcje prawne (podwykonawca, konsorcjum), w których dany wykonawca mógłby nabyć doświadczenie. Jednakże nie można tracić z pola widzenia, iż weryfikacja warunków udziału winna nastąpić nie tylko przy uwzględnieniu postanowień specyfikacji, ale przede wszystkim przy uwzględnieniu stopnia rzeczywistej realizacji przez poszczególnych konsorcjantów danego zamówienia w przypadku gdy wykonawcy powołują się na doświadczenie nabyte w ramach konsorcjum. Zatem brak jest możliwości bezrefleksyjnego sumowania potencjałów (tak wyrok KIO z 29 listopada 2016 r., sygn. akt KIO 2169/16).

Zamawiający nie zgadza się z tezą postawioną przez przystępującego, jakoby możliwość powołania się na doświadczenie nabyte w ramach konsorcjum ograniczała się jedynie do zakresu umowy zrealizowanej przez dany podmiot.

Zamawiający wskazał na utrwalone stanowiska zarówno TSUE jak i Krajowej Izby Odwoławczej, że jeśli doświadczenie zostało nabyte w ramach konsorcjum to przekazaniu podlegają zasoby powstałe jedynie w granicach wykonania prac przez dany podmiot. Zasada równego traktowania wykonawców nie dopuszcza, by wykonawca biorący indywidualnie udział w postępowaniu polegał na doświadczeniu grupy wykonawców, której był członkiem przy innym zamówieniu publicznym, jeżeli faktycznie i konkretnie nie uczestniczył w jego realizacji (wyrok TSUE z 4 maja 2017 r. C-131/14 Esaprojekt).

Obowiązkiem Zamawiającego jest indywidualna analiza doświadczenia nabytego przez Wykonawcę w ramach konsorcjum, zgodnie ze stanem faktycznym oraz badaniem realnego udziału podmiotu podczas realizacji zadania (tak KIO w wyroku z dnia 21 grudnia 2018 r., sygn. akt KIO 2534/18 w wyroku KIO z 2 listopada 2017 r., sygn. KIO 2007/17 i KIO 2014/17).

Zamawiający dokonał szczegółowej analizy realnego udziału przystępującego przy realizacji zamówienia, w którym nabył sporne doświadczenie.

Usługi referencyjne były wyłącznie kierowane oraz nadzorowane przez personel Instytutu Kolejnictwa. Zgodnie z treścią Artykułu 5.1 obu Umów Konsorcjum wynika, iż to CE Project Group sprawowała kierownictwo handlowe oraz merytoryczne Konsorcjum. Informacja odpowiada podziałowi wynikającemu wprost z Harmonogramu rzeczowo - finansowego. Nadzór Instytutu Kolejnictwa wynika z Artykułu 6.1 obu Umów Konsorcjum, zgodnie z którym powołany miał zostać Zespół Sterujący składający się z przedstawiciela każdego z Partnerów Konsorcjum.

Studia wykonalności, jak również pozostałe prace określone w poszczególnych etapach były zarządzane i kierowane przez Instytut Kolejnictwa. Osoby wskazane przez przystępującego w wyjaśnieniach, tj. Pani B. P. oraz Pan R. K. nie byli autorami dokumentacji dla Etapu II, V, VI, VIII usług referencyjnych.

Zamawiający podkreślił, iż przedmiotowe zamówienie nie dotyczy zarządzania wykonaniem studium wykonalności, a opracowania studium wykonalności. Czym innym jest doświadczenie w procesie zarządzania, a czym innym jest doświadczenie w samym opracowaniu dokumentów technicznych, tj. OPZ/PFU. Przystępujący, który zarządzał wykonaniem dokumentacji projektowej nie daje żadnej rękojmi, iż taka dokumentację jest w stanie opracować samodzielnie, bowiem nie jest de facto jej autorem.

W Załączniku nr 1 do obu Umów konsorcjum (odpowiednio: Harmonogram rzeczowo- finansowy dla części A oraz Harmonogram rzeczowo- finansowy dla części D) członkowie konsorcjum dokonali podziału procentowego wartości wynagrodzenia dla poszczególnych etapów zamówienia, odpowiadającemu zakresowi prac dla danego etapu. Okoliczność ta ma o tyle znaczenie, iż wartość wynagrodzenia odpowiada zakresowi prac danego etapu realizowanych przez CE Project Group i Instytut Kolejnictwa. Kluczowe czynności z punktu widzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu zostały w znakomitej większości zrealizowane przez CE Project Group nie zaś przez Instytut Kolejnictwa. Dla pozycji 1 wykazu usług procentowy zakres wartości prac przewidzianych dla poszczególnych etapów zamówienia, realizowanych przez Instytut Kolejnictwa W ramach Etapów II. IV., V, VII. VIII kształtuje się na poziomie od 2 do 5%, zaś całość rzeczowego zamówienia realizowanego przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie 18,95 %. Dla pozycji 2 wykazu usług procentowy zakres prac realizowanych przez Instytut Kolejnictwa w ramach Etapów II. IV, V., VI, VII, VII kształtuje się na poziomie od 2 do 3 %, a całość realizowanego zamówienia na poziomie 12%. Taki stopień realizowanych prac jednoznacznie wskazuje, iż udział Instytutu Kolejnictwa miał charakter czysto pomocniczy, natomiast faktyczna realizacja zamówienia referencyjnego była dokonywana przez CE Project Group.

Odnosząc się do twierdzeń, iż sporne doświadczenie było już przedmiotem analizy w toku innych postępowań przetargowych, w których Zamawiający dokonał jego akceptacji, wskazania wymaga, iż koncepcja badania zdolności Wykonawców wspólnie realizujących dane zamówienie uległa zmianie z uwagi na orzecznictwo Krajowej Izby Odwoławczej, w tym przede wszystkim wyrok z 31 stycznia 2020 r., sygn. akt KIO 10/20, KIO 16/20 zapadły na gruncie prowadzonego przez Zamawiającego innego postępowania przetargowego, z którego wnioskować można, iż skoro warunek udziału w postępowaniu dotyczył robót budowlanych, to podmiot powołujący się na doświadczenie wynikające z umowy, której przedmiotem było projektowanie i wykonanie robót budowlanych, winien wykazać się realizacją robót budowlanych, a nie czynnościami związanymi z zarządzaniem kontraktem. Izba wskazała, iż „do oceny doświadczenia zdobytego w ramach konsorcjum należy każdorazowo podchodzić indywidualnie biorąc pod uwagę przede wszystkim treść warunku udziału w postępowaniu, konkretne działania wykonawców podejmowane podczas realizacji wskazanej na potwierdzenie spełnienia tego warunku inwestycji oraz faktyczną możliwość wyodrębnienia i podziału zadań pomiędzy poszczególnych członków konsorcjum (...)”. Podobne stanowiska zajęła Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 29 maja 2020 r. (sygn. akt KIO 444/20; KIO 708/20).

Podsumowując, zamawiający uważa, że w świetle najnowszych orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej, uznając doświadczenie jakim legitymuje się przystępujący, dokonałby wyboru Wykonawcy, który nie daje rękojmi należytej realizacji zadania.

Izba w wyroku z dnia 22 lipca 2020r. w sprawie sygn. akt KIO 1510/20 zajęła następujące stanowisko (przy czym przez odwołującego należy rozumieć obecnie przystępującego) :

„Izba podziela stanowisko prezentowane przez Zamawiającego w toku prowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego i postępowania odwoławczego, iż do oceny doświadczenia zdobytego w ramach konsorcjum należy każdorazowo podchodzić indywidualnie, biorąc pod uwagę przede wszystkim treść warunku udziału w

postępowaniu, konkretne działania wykonawców podejmowane podczas realizacji wskazanej na potwierdzenie spełnienia tego warunku inwestycji oraz faktyczną możliwość wyodrębnienia i podziału zadań pomiędzy poszczególnych członków konsorcjum. Istotne jest również w jaki sposób Wykonawca powołujący się na doświadczenie i wiedzę zdobyte w ramach zadania wykonywanego przez grupę wykonawców te okoliczności wykazuje, czy to przez złożenie wymaganych wykazów, referencji, dodatkowe wyjaśnienia, umowy konsorcjum, faktury za wykonanie poszczególnych elementów zamówienia, ustalenia wewnętrzne między konsorcjantami, inne ustalenia. Wydaje się zatem, że dla rozstrzygnięcia zagadnienia, czy dany wykonawca jako członek konsorcjum, może powoływać się na doświadczenie zdobyte w ramach takiej grupy najistotniejsze znaczenie będzie miał przedstawiony Zamawiającemu materiał dowodowy potwierdzający rzeczywisty zakres czynności wykonywanych przez dany podmiot i istotność tych czynności dla całego przedmiotu danego zamówienia.

Przenosząc powyższe rozważania na grunt rozpoznawanej sprawy Izba uznała, że Odwołujący takim obowiązkiem dowodowym nie sprostął.

Zamawiający będąc w posiadaniu umów konsorcjum dla wskazanych przez Odwołującego zadań referencyjnych, dokonał ich merytorycznej analizy i zauważył, iż procentowy zakres prac przewidziany dla poszczególnych etapów zamówienia nr 1 z Wykazu (dotyczy Etapów II, IV, V, VI, VII, VIII) realizowanych przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie od 2 do 5%, a całość zakresu rzeczowego zamówienia realizowanego przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie 15%. Podobnie dla zamówienia wskazanego w pozycji 2 Wykazu usług - procentowy zakres prac przewidziany dla poszczególnych etapów zamówienia (dotyczy Etapów II, IV, V, VI, VII, VIII) realizowanych przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie od 2 do 5%, a całość zakresu rzeczowego zamówienia realizowanego przez Instytut Kolejnictwa kształtuje się na poziomie 12,3%. Zamawiający wziął także pod uwagę treść art. 4 wspomnianych umów, z którego wynikało, że procentowy udział wynagrodzenia z uwzględnieniem przyznanych każdemu z Partnerów Konsorcjum obowiązków w ramach realizacji powierzonych zadań, określony zostaje łącznie z zapisami załącznika nr 1. Innymi słowy, wielkość otrzymanego przez członka konsorcjum wynagrodzenia odpowiadała zakresowi prac przez niego wykonanego. Na podstawie posiadanych dokumentów Zamawiający był uprawniony i miał możliwość przyporządkowania do określonych członków konsorcjum wykonawstwa poszczególnych prac w ramach opracowania studium wykonalności.

W opozycji do powyższych ustaleń Odwołujący, tak składając wyjaśnienia w postępowaniu, jak też w postępowaniu odwoławczym, nie przedstawił żadnych innych materiałów, które przeczyłyby ustalonym przez Zamawiającego tezom. Odwołujący podkreślał wielokrotnie, że wyliczenie Zamawiającego nie odzwierciedla rzeczywistego, realnego przebiegu prac Konsorcjanta - Instytutu Kolejnictwa w ramach realizacji poszczególnych zadań (etapów) przewidzianych w zamówieniach referencyjnych. Nie przedstawił jednak na powyższe żadnych dowodów, poza oświadczeniem drugiego Konsorcjanta, w którym ogólnie twierdzono, że Instytut Kolejnictwa brał udział w realizacji zamówienia („współuczestniczył”) na każdym etapie. Generalnie jest to twierdzenie odpowiadające prawdzie, z którym żadna ze Stron sporu, czy też Izba, nie polemizuje. Konieczne było jednak wykazanie sposobu i poziomu tego zaangażowania na każdym etapie, czego nie uczyniono. Zauważyć również należy, iż w prowadzonym postępowaniu Zamawiający nie ocenia renomy konkretnego Wykonawcy, ogólnego poziomu znajomości przez dany podmiot przedmiotu zamówienia ale ocenia poziom wymaganego doświadczenia w odniesieniu do wymogów opisanych w SIWZ z momentem wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego i przedstawianych zadań referencyjnych, co do wyboru których każdy podmiot przed złożeniem oferty ma swobodny wybór. Rękojmię należytego wykonania przedmiotu zamówienia daje bowiem Wykonawca mający doświadczenie i wiedzę zbieżną/łączną z przedmiotem zamówienia.

Przywołując treść złożonych wyjaśnień Odwołujący wielokrotnie podkreślał, że „wszystkie prace były wykonywane pod jego kierownictwem i nadzorem. Oba studia wykonalności, wszystkie prace określone w poszczególnych etapach były zarządzane i kierowane bezpośrednio przez Instytut Kolejnictwa. Jednym projektem kierowała B. P., a drugim R. K. czyli etatowi pracownicy Instytutu Kolejnictwa. Konsorcjant był podmiotem kierującym tokiem prac, dokonywał zakupów kluczowych materiałów, pozyskiwał podwykonawców oraz samodzielnie realizował istotny zakres prac nieodnoszących się do spornych robót. Nadzorował i wykonał dokument pt. Studium Wykonalności skupiający w sobie wszystkie Etapy Zamówienia”. W tym miejscu dostrzeżenia wymaga, co słusznie także podkreślał Zamawiający, że przedmiotem zamówienia jest opracowanie studium wykonalności a nie zarządzanie kontraktem. Niewątpliwie stroną zarządzającą jest istotna, nie była ona natomiast przedmiotem wymaganego doświadczenia zawodowego określonym w warunku udziału w postępowaniu. Jeżeli zaś Instytut Kolejnictwa realizował istotny zakres prac odnoszący się do zakresu opracowania i był to inny poziom prac niż wyliczył Zamawiający, na taką okoliczność należało przedstawić dowody, czego Odwołujący nie uczynił. Odwołujący mógł chociażby opisać w wyjaśnieniach istotność wykonywanych w poszczególnych etapach opracowań dla całości studium, pokazać w jaki sposób przeprowadzane przez Instytut analizy przekładają się następnie na zakres całego opracowania i przyjęte założenia całościowe danego dokumentu, co dowodziłoby, że nie można w prosty sposób przełożyć wartości procentowych wynikających z harmonogramu rzeczowo-finansowego na rzeczowy zakres danego opracowania. W ocenie Izby Odwołujący choć miał możliwość dowodzić poziomu zaangażowania poszczególnych pracowników Instytutu w rzeczowy zakres opracowania poza sferą zarządzania i nadzoru, takiego procesu nie przeprowadził. Tym samym Odwołujący, w ocenie składu orzekającego, nie wykazał, że legitymuje się wymaganym doświadczeniem zgodnym z określonym w punkcie pkt 8.5.1 SIWZ-IDW warunkiem udziału w postępowaniu. Sam Odwołujący podkreślał w zarzutach odwołania, że kluczową kwestią (do oceny wykazania doświadczenia członka konsorcjum) jest dokonanie ustaleń faktycznych w przedmiocie udziału (realnego, faktycznego działania) członka konsorcjum w pracach wykonywanych w ramach realizacji konkretnego zamówienia referencyjnego. Zdaniem Izby Odwołujący nie wykazał, by jego faktyczny (realny) udział w pracach wykonanych w ramach konsorcjum dla zadań referencyjnych wykroczył poza ramy ustalone przez Zamawiającego. Izba podkreśla również okoliczność, że Odwołujący miał co najmniej dwukrotną możliwość potwierdzenia spełnienia warunku udziału. Zamawiający bowiem przed ostateczną decyzją o wykluczeniu prosił o złożenie wyjaśnień, następnie wezwał do uzupełnienia Wykazu usług. Reasumując, Odwołujący nie sprostął udowodnieniu w toku prowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego i postępowania odwoławczego, że dysponuje i może wykazać się wymaganym w zapisach SIWZ poziomem doświadczenia zawodowego polegającego na wykonaniu najmniej dwóch opracowań studium wykonalności dla inwestycji liniowej w zakresie transportu kolejowego, przy czym każde ze studium wykonalności musi dotyczyć dwutorowej linii kolejowej z podaniem przedmiotu, daty wykonania i podmiotów, na rzecz których usługi zostały wykonane.”

W sprawie KIO 1520/20 Izba w postanowieniu ustaliła co następuje (przy czym odwołującym w tej sprawie był również obecnie odwołujący się) :

Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie następujących przepisów ustawy Pzp:

1. naruszenie przepisu art. 7 ust. 1 ustawy Pzp w związku z naruszeniem art. 8 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 ustawy Pzp w związku z naruszeniem art. 96 ust. 3 zdanie drugie ustawy Pzp, poprzez zaniechanie odtajnienia (ujawnienia) i udostępnienia Odwołującemu dokumentów złożonych przez Konsorcjum Arcadis oraz wykonawcę Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o.: a. wyjaśnień składanych w trybie art. 90 Ustawy Pzp, b. uzasadnienia zastrzeżenia tajemnicy wyjaśnień składanych w trybie art. 90 Ustawy Pzp, pomimo że informacje zawarte w w/w dokumentach nie stanowią tajemnicy przedsiębiorstwa w rozumieniu przepisów o zwalczaniu nieuczciwej konkurencji, a ponadto nie zostały skutecznie zastrzeżone;

2. naruszenie art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy, przez zaniechanie wykluczenia Konsorcjum Arcadis z postępowania pomimo niewykazania spełnienia przez tego wykonawcę warunku udziału w postępowaniu;

3. naruszenie art. 26 ust. 3 ustawy Pzp, przez zaniechanie wezwania Konsorcjum Arcadis do uzupełnienia wykazu usług wraz z dowodami potwierdzającymi ich należyte wykonanie; (zarzut ewentualny)

4. naruszenie art. 7 ust. 1 i 3 ustawy Pzp poprzez prowadzenie postępowania w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców (w związku z naruszeniem w/w przepisów ustawy Pzp).

Izba ustaliła, że do niniejszego postępowania po stronie Zamawiającego w dniu 8 lipca 2020 r. zgłosili przystąpienie wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia: ARCADIS Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Infra Centrum Doradztwa Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie. Izba potwierdziła skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: ARCADIS Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Infra Centrum Doradztwa Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie (zwanymi dalej również: „Przystępującym Arcadis”). Do Krajowej Izby Odwoławczej w sprawie o sygn. akt KIO 1520/20 po stronie Zamawiającego nie wpłynęło zgłoszenie przystąpienia wykonawcy Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie.

Zamawiający w dniu 18 sierpnia 2020 r. złożył odpowiedź na odwołanie, w której oświadczył, że w części uwzględnia zarzuty przedstawione w odwołaniu, tj. zarzut dotyczący naruszenia art. 8 ust. 1, ust. 2 i ust. 3 w zw. z art. 96 ust. 3 zd. 2 ustawy Pzp (dotyczący tajemnicy przedsiębiorstwa w zakresie dotyczącym wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: ARCADIS Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Infra Centrum Doradztwa Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie oraz wykonawcy Schuessler-Plan Inżynierzy Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie), oraz zarzut (ewentualny) naruszenia art. 26 ust. 3 ustawy Pzp (dotyczący zaniechania wezwania Przystępującego Arcadis do uzupełnienia wykazu usług wraz z dowodami potwierdzającymi ich należyte wykonanie). Zamawiający nie uwzględnił zarzutu dotyczącego zaniechania wykluczenia Przystępującego Arcadis z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy Pzp.

Następnie Przystępujący Arcadis na posiedzeniu niejawnym z udziałem stron i uczestników postępowania oświadczył, że wobec uwzględnienia przez Zamawiającego zarzutów – w części uwzględnionej przez Zamawiającego – nie wnosi sprzeciwu.

Ponadto na posiedzeniu z udziałem stron i uczestników postępowania Zamawiający oświadczył, że – wobec uwzględnienia zarzutu naruszenia 26 ust. 3 ustawy Pzp – wezwie wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: ARCADIS Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Infra Centrum Doradztwa Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie do wyjaśnień i ewentualnego uzupełnienia w zakresie wszystkich trzech pozycji wykazu usług złożonego przez wykonawcę (usługi zawarte w pkt 1-3 wykazu), co do których Odwołujący kwestionował ich prawidłowość. Wobec złożonego przez Zamawiającego oświadczenia Odwołujący cofnął zarzut numer 2 – dotyczący zaniechania wykluczenia Przystępującego Arcadis na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy Pzp, tj. zarzut nieuwzględniony przez Zamawiającego. Zatem sformułowany przez Odwołującego zarzut numer 4 - naruszenia art. 7 ust. 1 i 3 ustawy Pzp - nie stanowił samodzielnego zarzutu odwołania (postawiony w związku z naruszeniem ww. przepisów ustawy Pzp) – został w części przez Zamawiającego uwzględniony oraz w pozostałej części wycofany przez Odwołującego. W konsekwencji wobec uwzględnienia w części zarzutów odwołania, braku sprzeciwu wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: ARCADIS Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Infra Centrum Doradztwa Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie oraz w związku z faktem, że po stronie Zamawiającego nie przystąpił w terminie wykonawca Schuessler - Plan Inżynierzy Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (w zakresie zarzutu dotyczącego jego tajemnicy przedsiębiorstwa) a także wobec wycofania przez Odwołującego zarzutu dotyczącego zaniechania wykluczenia wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: ARCADIS Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Infra Centrum Doradztwa Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, Instytut Kolejnictwa z siedzibą w Warszawie, postępowanie odwoławcze – stosownie do dyspozycji art. 186 ust. 3a ustawy Pzp – należało umorzyć.

Zamawiający w wykonaniu orzeczenia sygn. akt KIO 1520/20 wezwał przystępującego do złożenia wyjaśnień i uzupełnienia wykazu w trybie art. 26 ust. 3 i 4 ustawy

W dniu 7 września 2020r. przystępujący złożył wyjaśnienia:

Przystępujący z daleko idącej ostrożności w załączeniu przedłożył uzupełniony wykaz usług wraz z dowodami ich należytego wykonania tj. dodatkowymi referencjami.

Przystępujący uważa, że Konsorcjum złożyło w sposób prawidłowy ofertę w przedmiotowym postępowaniu, a na potwierdzenie spełnienia warunku, o którym mowa powyżej, w Wykazie usług (Załącznik nr 7 do IDW) załączonym do oferty, w poz. 1, 2 i 3 wskazało usługi zrealizowane w sposób należyty.

Fakt ten potwierdza dowód w postaci:

i) listów referencyjnych wystawionych przez zamawiającego na rzecz Instytutu Kolejnictwa w związku z innymi zamówieniami z dnia 20 czerwca 2016 r., o numerze ISW/Tc-024-1/16 oraz ISW/Tc024-3/16 obejmujących zamówienia wskazane w pkt 2 i 3 wykazu usług, dalej łącznie jako: „Zamówienie Referencyjne IK”, oraz

ii) list referencyjny wystawiony przez TPF sp. z o.o na rzecz Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o. obejmujący zamówienie wskazane w wykazie usług pod nr 1, dalej jako: „Zamówienie Referencyjne INFRA”.

Przystępujący wyjaśnił, co następuje:

A. Definicja studium wykonalności sporządzonego na potrzeby dużych projektów infrastrukturalnych na gruncie przepisów prawa

Wskazał, że studium wykonalności to dokument wykonywany w celu pozyskania dofinansowania z Unii Europejskiej. Zatem winno ono być przygotowane zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa (w zakresie pozyskiwania funduszy unijnych), a także w oparciu o dokumenty i wytyczne Centrum Unijnych Projektów Transportowych (jednostki pośredniczącej w ocenie i składaniu wniosków o fundusze unijne).

Podał ogólną definicję studium wykonalności, która znajduje się w Rozporządzeniu Komisji (UE) nr 651/2014 z dnia 17 czerwca 2014 r. uznającym niektóre rodzaje pomocy za zgodne z rynkiem wewnętrznym w zastosowaniu art. 107 i 108

Traktatu (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 187, str. 1 z późn. zm.), zgodnie z którą: "studium wykonalności" oznacza ocenę i analizę potencjału projektu, która ma wesprzeć proces decyzyjny przez obiektywne i racjonalne określenie jego mocnych i słabych stron oraz możliwości i zagrożeń z nim związanych, zasobów, jakie będą niezbędne do realizacji projektu, oraz ocenę szans jego powodzenia.

Natomiast wymóg sporządzenia studium wykonalności w ramach realizacji dużych projektów infrastrukturalnych został wprowadzony przez unijnego prawodawcę w art. 101 lit. d Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1303/2013 z dnia 17 grudnia 2013 r. ustanawiającego wspólne przepisy dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności, Europejskiego Funduszu Rolnego na rzecz Rozwoju Obszarów Wiejskich oraz Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz ustanawiające przepisy ogólne dotyczące Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego, Europejskiego Funduszu Społecznego, Funduszu Spójności i Europejskiego Funduszu Morskiego i Rybackiego oraz uchylające rozporządzenie Rady (WE) nr 1083/2006 [(Dz. U. UE. L. z 2013 r. Nr 347, str. 320 z późn. zm.), dalej jako: „Rozporządzenie UE”]: „Zanim duży projekt zostanie zatwierdzony, instytucja zarządzająca zapewnia dostępność następujących informacji:

- a) szczegółowych informacji dotyczących podmiotu, który będzie odpowiedzialny za realizację dużego projektu i potencjał tego podmiotu;
 - b) opisu inwestycji i jej lokalizacji;
 - c) całkowitych kosztów i całkowitych kosztów kwalifikowalnych, z uwzględnieniem wymogów określonych w art. 61;
 - d) wykonanych studiów wykonalności, w tym analizy wariantów i ich wyników;
 - e) analizy kosztów i korzyści, w tym analizy ekonomicznej i finansowej, oraz oceny ryzyka;
 - f) analizy oddziaływania na środowisko, z uwzględnieniem potrzeb dotyczących dostosowania do zmian klimatu i łagodzenia skutków zmian klimatu, a także odporności na klęski żywiołowe;
 - g) wyjaśnienia na temat zgodności dużego projektu z odpowiednimi osiami priorytetowymi programu operacyjnego lub programów operacyjnych oraz przewidywanego wkładu dużego projektu w realizację celów szczegółowych tych osi priorytetowych oraz przewidywanego wkładu w rozwój społeczno-gospodarczy;
 - h) planu finansowego uwzględniającego całkowitą przewidywaną kwotę środków finansowych i przewidywane wsparcie z funduszy polityki spójności, EBI i wszystkich pozostałych źródeł finansowania, wraz ze wskaźnikami rzeczowymi i finansowymi stosowanymi w celu monitorowania postępów, z uwzględnieniem stwierdzonych rodzajów ryzyka;
 - i) harmonogramu realizacji dużego projektu oraz, jeżeli spodziewany okres realizacji wykracza poza okres programowania, etapów, dla których wnioskuje się o wsparcie z funduszy w okresie programowania;
- Zakres przedmiotowy studium wykonalności stanowią informacje wymagane przez Komisję Europejską, które są niezbędne w procesie ewaluacji dużego projektu infrastrukturalnego.

Według przystępującego należy przyjąć, że zgodnie z ust. 4 Załącznika nr 2 do rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) nr 480/2014 z dnia 3 marca 2014 r. uzupełniającego Rozporządzenie UE (Dz. U. UE. L. z 2014 r. Nr 138, str. 5 z późn. zm.), elementy studium wykonalności uwzględnione w procesie ewaluacji dużego projektu infrastrukturalnego stanowią:

1. Analiza popytu – w ramach ewaluacji dużego projektu badana jest wiarygodność analizy popytu (lub biznesplanu w przypadku inwestycji produkcyjnych) dokonanej na podstawie realistycznych szacunków oraz w zgodzie z głównymi tendencjami demograficznymi i rozwojem sytuacji w danym sektorze, która uzasadnia zapotrzebowanie na projekt oraz ogólny potencjał infrastruktury projektu.

2. Analiza wariantów – w ramach ewaluacji dużego projektu badana jest adekwatność jakości analizy wariantów wspierającej wniosek państwa członkowskiego, że przeanalizowano najważniejsze warianty i wybrano wariant najlepszy dla realizacji projektu, zawierającej uzasadnienie wybranego wariantu.

3. Technologia proponowana dla projektu – w ramach ewaluacji badana jest adekwatność technologii proponowanej dla projektu oraz potencjału ostatecznego beneficjenta w celu zapewnienia stabilności projektu, a w razie niewystarczającego potencjału ostatecznego beneficjenta istnienie dostatecznych zabezpieczeń mających zwiększyć ten potencjał do niezbędnego poziomu.

4. Termin wykonania (słuszność wniosku) – w ramach ewaluacji badana jest słuszność wniosku, że projekt jest wykonalny i może zostać zrealizowany w terminie zaplanowanym dla projektu lub najpóźniej do końca okresu kwalifikowalności określonego w art. 65 ust. 2 rozporządzenia (UE) nr 1303/2013.

Ponadto, zgodnie z ust. 2.1.4 Załącznika nr III do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/207 z dnia 20 stycznia 2015 r. ustanawiającego szczegółowe zasady wykonania Rozporządzenia UE w odniesieniu do wzoru sprawozdania z postępów, formatu dokumentu służącego przekazywaniu informacji na temat dużych projektów, wzorów wspólnego planu działania, sprawozdań z wdrażania w ramach celu "Inwestycje na rzecz wzrostu i zatrudnienia", deklaracji zarządczej, strategii audytu, opinii audytowej i rocznego sprawozdania z kontroli oraz metodyki przeprowadzania analizy kosztów i korzyści, a także zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1299/2013 w odniesieniu do wzoru sprawozdań z wdrażania w ramach celu "Europejska współpraca terytorialna" (Dz. U. UE. L. z 2015 r. Nr 38, str. 1 z późn. zm.) wskazuje, że w ramach analizy kosztów i korzyści w zakresie wyników studia wykonalności wraz z analizą popytu i wariantów należy uwzględnić następujące elementy:

„Należy uwzględnić następujące kwestie:

1) w ramach analizy wykonalności określa się ewentualne ograniczenia i powiązane rozwiązania w stosunku do aspektów technicznych, ekonomicznych, środowiskowych, związanych z łagodzeniem zmiany klimatu i przystosowaniem się do zmiany klimatu oraz w stosunku do aspektów regulacyjnych i instytucjonalnych. Projekt jest wykonalny, gdy jego opracowanie spełnia wymogi techniczne, prawne, finansowe i inne istotne dla danego kraju, regionu lub określonego miejsca. Kilka wariantów projektu może być wykonalnych.

Podsumowanie wyników studiów wykonalności należy przedstawić w AKK. AKK musi być zgodna z informacjami przedstawionymi w studiach wykonalności;

2) w ramach analizy popytu określa się i przedstawia ilościowo zapotrzebowanie społeczne na inwestycje, zaś za minimum uznaje się:

- bieżący popyt, przez wykorzystanie modeli i rzeczywistych danych;
- prognozowany popyt, na podstawie prognoz makroekonomicznych i sektorowych oraz szacunków dotyczących elastyczności zapotrzebowania na odpowiednie ceny, dochód, i innych czynników podstawowych;
- aspekty dotyczące dostaw, w tym analizę istniejących dostaw i przewidywanego rozwoju (infrastruktury);
- efekt sieciowy (o ile występuje);

3) analizę wariantów przeprowadza się, aby ocenić i porównać różne alternatywne warianty, w przypadku których z reguły uznaje się, że mogą zaspokoić istniejące i przyszłe zapotrzebowanie na projekt oraz zapewnić najlepsze

rozwiązanie. Warianty należy porównać z różnymi kryteriami, w tym np. z aspektami technicznymi, instytucjonalnymi, ekonomicznymi, środowiskowymi i związanymi ze zmianą klimatu.

Analizę wariantów przeprowadza się w dwóch etapach; pierwszy etap dotyczy podstawowych wariantów strategicznych (tj. rodzaju infrastruktury i lokalizacji projektu), natomiast drugi etap dotyczy określonych rozwiązań na poziomie technologicznym. Jeżeli projekt jest realizowany jako partnerstwo publiczno-prywatne, drugi etap analizy powinien dotyczyć głównie zakresu specyfikacji wyjściowych, które mogą lub nie mogą być włączone do specyfikacji wyjściowych projektu realizowanego w ramach partnerstwa publiczno-prywatnego. Pierwszy etap opiera się zwykle (głównie pod względem jakościowym) na analizie wielokryterialnej, podczas gdy w trakcie drugiego etapu wykorzystuje się zwykle głównie metody ilościowe.

Kluczowe aspekty wybierania najlepszego wariantu:

- w celu właściwego uzasadnienia poszukiwanego rozwiązania przedstawia się dowody, że wybrany projekt jest najlepszym wariantem spośród różnych wariantów rozważanych podczas technicznego studium wykonalności;
- jeżeli różne warianty mają ten sam, unikatowy cel i takie same lub bardzo podobne efekty zewnętrzne, zaleca się, aby wybór opierał się na najmniej kosztownym rozwiązaniu w przeliczeniu na jednostkę produkcji wytwarzaną z uwzględnieniem długoterminowych kosztów operacyjnych i kosztów utrzymania związanych z danym wariantem;
- jeżeli w ramach różnych wariantów wyniki i efekty zewnętrzne różnią się (przy założeniu, że wszystkie warianty wpisują się w ten sam cel), państwa członkowskie zachęca się do przeprowadzenia uproszczonej AKK dla wszystkich głównych wariantów w celu wybrania najlepszego wariantu przez ustalenie, który wariant jest bardziej korzystny z punktu widzenia społecznoekonomicznego, przy czym wybór ten powinien opierać się na parametrach ekonomicznych projektu, w tym na jego ekonomicznej zaktualizowanej wartości netto (ENPV). Uproszczoną AKK przeprowadza się w oparciu o przybliżone szacunki kluczowych danych finansowych i gospodarczych, w tym dane dotyczące popytu, koszty inwestycji i koszty operacyjne, dochód, korzyści bezpośrednie i efekty zewnętrzne w stosownych przypadkach.

Przystępujący wskazał, że powyższy zakres przedmiotowy studium wykonalności jest tożsamy z wymogami określonymi przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych w podręczniku „Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków UE: Vademecum Beneficjenta”, oraz którymi posługuje się zamawiający w ramach formowania wymogów jakie winien spełniać Etap pn. Analiza kosztów i korzyści w realizowanych przez niego postępowaniach w sprawie udzielenia zamówienia publicznego.

W uzupełnieniu definicji studium wykonalności przystępujący jednoznacznie wskazał, że czym innym jest „dokumentacja przedprojektowa” składająca się ze wszystkich etapów poszczególnych postępowań zamawiającego, a czym innym samo studium wykonalności, które jest pochodną, tylko i wyłącznie wybranych elementów z innych etapów postępowań zamawiającego. Zamawiający, realizując postępowania na dokumentację przedprojektową, rozszerza zakres postępowań o etapy nie związane ze studium wykonalności, gdyż są one przydatne w dalszej fazie realizacji inwestycji. Jest to działanie niestandardowe, gdyż inni beneficjenci funduszy unijnych ogłaszają postępowania na opracowanie studium wykonalności bazując jedynie na zakresie określonym w wyżej przywołanych wytycznych i rozporządzeniach i tożsamym z pracami określonymi w Vademecum Beneficjenta (1).

Dowód:

(1) Podręcznik „Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków UE: Vademecum Beneficjenta” – str. 112-113;

(2) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na wyłonienia wykonawcy dla opracowania dokumentacji przedprojektowej dla prac, na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim” w ramach projektu: „Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014 – 2020 – prace przygotowawcze” POIiS 7.1-103, Część III Opis Przedmiotu Zamówienia – do „CZĘŚCI A” zamówienia, strona 6;

(3) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na liniach kolejowych nr 97,98,99, na odcinku Skawina-Sucha Beskidzka Chabówka-Zakopane wraz z budową łącznicy w Suchej Beskidzkiej w ramach projektu „Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – prace przygotowawcze” POIiS 7.1-103 Tom III Opis Przedmiotu Zamówienia – do „CZĘŚCI D” zamówienia, strona 6;

(4) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu: „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz–Tuchola–granica województwa” i „Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz-Brodnica”, TOM III - Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ), strona 7.

Przystępujący wskazał, że wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej jako: „TSUE”) został wydany w określonym stanie faktycznym, w którym to odwołujący powołujący się na swoje doświadczenie w ramach umowy konsorcjum nie świadczył usług (nie brał realnego, faktycznego udziału w realizacji danej części zamówienia), a był jedynie formalnym członkiem konsorcjum (stroną umowy konsorcjum), na co w uzasadnieniu wyroku zwrócił uwagę Trybunał: „tym samym, gdy odwołujący polega na doświadczeniu grupy wykonawców, której był członkiem, doświadczenie to należy oceniać w zależności od konkretnego zakresu udziału tego wykonawcy, a więc jego faktycznego wkładu w prowadzenie działań, które były wymagane od tej grupy w ramach danego zamówienia publicznego. Jak bowiem słusznie podniósł rząd polski w uwagach na piśmie, odwołujący nabywa realne doświadczenie nie przez sam fakt bycia członkiem grupy wykonawców i bez względu na to, jaki miał w tę grupę wkład, lecz wyłącznie przez bezpośredni udział w realizacji przynajmniej jednej z części zamówienia, do którego całościowego wykonania zobowiązana jest ta grupa wykonawców”.

Warto również zaznaczyć, że powyższe stanowisko TSUE, na które powołują się zamawiający nie sprowadza się do tezy, że w sytuacji wspólnego wykonania umowy możliwość powołania się na doświadczenie dotyczy tylko i wyłącznie zakresu umowy zrealizowanego przez danego konsorcjanta (np. procentowego udziału w pracach). Kluczową kwestią (do oceny wykazania doświadczenia członka konsorcjum) jest dokonanie ustaleń faktycznych w przedmiocie udziału (realnego, faktycznego działania) członka konsorcjum w pracach wykonywanych w ramach realizacji konkretnego zamówienia referencyjnego.

Jednocześnie podkreślić należy, że w przywołanym wyroku, TSUE nie zdefiniował kryteriów zaangażowania poszczególnego członka konsorcjum, ani też nie wykluczył możliwości powołania się wykonawców na całość zrealizowanych przez nich (zrealizowanych wspólnie) prac wykonanych w ramach konsorcjum. Powyższe jest o tyle zrozumiałe, że w przeciwnym wypadku członkowie konsorcjum nie mogliby wykazać doświadczenia w żadnym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, z uwagi na to, że większość prac w ramach poszczególnych zamówień realizowanych przez konsorcja wykonywana jest wspólnie.

Powyższe znajduje uzasadnienie w ostatnich orzeczeniach Krajowej Izby Odwoławczej (dalej jako: „KIO”), potwierdzających możliwość powołania się na doświadczenie w wykonaniu zadania (usługi), zrealizowanej przez wykonawców wspólnie w ramach konsorcjum:

1) wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 3 stycznia 2020 r., sygn. akt KIO 2576/19,

2) wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z 21 grudnia 2018 r., sygn. akt KIO 2534/18.

Przystępujący wskazał, że zgodnie z poglądem wyrażonym przez Krajową Izbę Odwoławczą w wyroku z dnia 22 lipca 2020 r., sygn. akt 1510/20, Izba wskazała wprost, że powodem wydania przedmiotowego rozstrzygnięcia były niewystarczające wyjaśnienia odwołującego w przedmiocie opracowania studium wykonalności „Odwołujący mógł chociażby opisać w wyjaśnieniach istotność wykonywanych w poszczególnych etapach opracowań dla całości studium, pokazać w jaki sposób przeprowadzone przez Instytut analizy przekładają się następnie na zakres całego opracowania i przyjęte założenia całościowego danego dokumentu, co dowodziłoby, że nie można w prosty sposób przełożyć wartości procentowych wynikających z harmonogramu rzeczowo – finansowego na rzeczowy zakres danego opracowania.” W przywołanym powyżej wyroku, Izba nie kwestionowała udziału Instytutu Kolejnictwa w wykonaniu Zamówienia Referencyjnego IK, jedynie wskazała, że wyjaśnienia wykonawcy na etapie postępowania objętego rozstrzygnięciem nie były wystarczające. W związku z czym wykonawca w dalszej części pisma przedstawia szczegółowe wyjaśnienia oraz przedstawia dodatkowe dowody potwierdzające wykonanie przedmiotu Zamówienia Referencyjnego IK oraz Zamówienia Referencyjnego INFRA.

Odnosząc się w tym miejscu do wykonania Zamówienia Referencyjnego IK przez Instytut Kolejnictwa należy przede wszystkim wskazać, że opracowanie studium wykonalności jest procesem, w ramach którego m.in. zbierane są różnego rodzaju dane źródłowe w ramach poszczególnych etapów realizacji projektu, a następnie te dane przetwarzane są na potrzeby studium wykonalności. Poszczególne dane źródłowe (np. takie jak analiza środowiskowa), przygotowywane były, co do zasady, przez zewnętrznych specjalistów (podwykonawców), na zlecenie konsorcjantów realizujących studium wykonalności, natomiast samo opracowanie poszczególnych analiz zostało dokonane przez ekspertów IK realizujących dany etap studium wykonalności. Przystępujący zaznaczył, że w ramach realizacji Zamówienia Referencyjnego IK, Instytut Kolejnictwa, nie tylko przetwarzał poszczególne dane źródłowe na potrzeby studium wykonalności, ale w ramach etapów realizacji umów referencyjnych był także autorem danych wsadowych i jedynym autorem opracowań podczas realizacji etapów nr : I i III.

Ponadto Instytut Kolejnictwa, w celu wykonania Zamówienia Referencyjnego IK zaangażował szereg ekspertów określonych specjalizacji tj.:

– B. P. – LK 94 – Koordynator Projektu (personel kluczowy), LK 97, 98, 99 -

Koordynator Projektu (personel dodatkowy),

– R. K. – LK 94 – Ekspert ds. ruchowo - przewozowych (personel kluczowy) oraz Koordynator Projektu (personel dodatkowy), LK 97, 98, 99 – Koordynator Projektu (personel kluczowy) oraz Ekspert ds. ruchowo - przewozowych (personel dodatkowy),

– S. K. - LK 94 – Ekspert ds. ruchowo - przewozowych (personel dodatkowy), LK 97, 98, 99 - Ekspert ds. ruchowo - przewozowych (personel kluczowy),

– P. B., P. P., P. G. – zespół ds. modeli mikrosymulacyjnych,

– B. B. - Inspektor Instytutu Kolejnictwa do udziału w procesach niezależnej oceny adekwatności stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Nr akredytacji AK 029 z 7 czerwca 2017 r., Ekspert Instytutu Kolejnictwa do udziału w procesach oceny (jak wyżej), Obszar działania: Wszystkie podsystemy systemu kolejowego w zakresie SMS (Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem),

– A. G., K. W., I. W. – zespół ds. analiz społecznoekonomicznych i strategicznych.

Dodatkowo przeprowadzano również konsultacje z branżowymi ekspertami IK, którzy nie zostali wymienieni powyżej, w zakresie określenia parametrów podlegających ocenie w poszczególnych podsystemach TSI.

Jednocześnie przystępujący wskazał, że prace nad wykonaniem studiów wykonalności oraz nadzór merytoryczny ze strony Instytutu Kolejnictwa pełniła Pani B. P. i R. K. . Zaznaczył, że w ramach prac, a także w ramach przedmiotowego nadzoru, pracownicy IK weryfikowali dane źródłowe na każdym z etapów realizacji Zamówienia Referencyjnego IK, przeprowadzali symulacje, sprawdzali prawidłowość danych oraz przygotowywali finalne wersje dokumentów w postaci analiz oraz brali aktywny udział w pracach nad każdym z etapów prac nad studium wykonalności objętego Zamówieniem Referencyjnym IK. Potwierdzeniem tego faktu są oświadczenia wykonawcy, w których wymienia się autorów poszczególnych etapów, oświadczenia autorów dokumentacji, wśród których znaleźli się również eksperci IK, protokoły wewnętrznych konsultacji w ramach każdego z etapów oraz protokoły wewnętrznej weryfikacji, podpisywane przez osoby sprawdzające ostateczne wersje dokumentacji dla poszczególnych etapów. Dodatkowo CE Project Group sp. z o.o. sp. k., które realizowało zamówienie w konsorcjum IK potwierdziło czynny udział ekspertów IK w każdym z etapów. Wskazane wyżej dokumenty potwierdzają udział ekspertów IK nie tylko w etapach w 100% realizowanych przez IK (tj. I i III), ale także w pozostałych etapach (tj. II, IV i VI), które stanowiły wkład do studium wykonalności. Tym samym za w pełni uprawnione należy uznać twierdzenie, że IK czynnie realizował i wykonywał całość przedmiotu umowy objętego Zamówieniem Referencyjnym IK.

Dowód:

(5) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap II, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(6) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap II, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(7) Oświadczenie autorów dokumentacji – Etap IV, podpisane przez ekspertów IK, w tym m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(8) Oświadczenie wykonawcy – Etap IV, w którym jako autorzy dokumentacji do etapu są wymienieni eksperci IK, w tym m.in. B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(9) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap IV, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(10) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap V, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(11) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(12) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap VI, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(13) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3

wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k., że IK brał aktywny udział w każdym z etapów realizacji zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(15) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap II, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(16) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap II, podpisany m.in. przez R. K. i B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(17) Oświadczenie autorów dokumentacji – Etap IV, podpisane przez ekspertów IK, w tym m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(18) Oświadczenie wykonawcy – Etap IV, w którym jako autorzy dokumentacji do etapu są wymienieni eksperci IK, w tym m.in. B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(19) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap IV, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(20) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap IV, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(21) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap V, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(22) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(23) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap VI, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(24) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k., że IK brał aktywny udział w każdym z etapów realizacji zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

Dodatkowo, w dalszej części wyjaśnień, przystępujący zaprezentował szczegółowy wykaz realizowanych prac w ramach Zamówienia Referencyjnego IK, wraz z dowodami :

Etap I

Etap wykonany został w 100% samodzielnie przez IK.

Dowód:

(26) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z 20 lutego 2015 – skany protokołów przekazania dokumentacji dotyczącej Etapu I wykonanej i złożonej przez IK (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług);

(27) Strona tytułowa opracowania etapu I, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(40) Strona tytułowa opracowania etapu I, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK.

Etap II

Z uwagi na fakt, iż CE Project Group sp. z o.o. sp. k. nie posiadał doświadczenia w realizacji studiów wykonalności (CE Project Group sp. z o.o. sp. k. pozyskał zamówienie wykorzystując do przetargu referencje IK). Etap II w głównej mierze polega na analizie stanu istniejącego, który opracowywany jest na podstawie materiałów zamawiającego i wizji lokalnej w terenie. Istotną część zakresu tego etapu (a co za tym idzie, również znaczna część kosztów) to badania geologiczne i geotechniczne, które wykonawcy studiów wykonalności zlecają wyspecjalizowanym firmom zewnętrznym. Żaden z wykonawców SW nie posiada personelu, który mógłby zrealizować takie badania. Są one niezbędne do określenia możliwości poprawy stanu podtorza w celu uzyskania oczekiwanych prędkości i nacisków na odcinkach linii kolejowych. Kluczowym elementem Etapu II jest zadanie polegające na zdefiniowaniu wariantów inwestycyjnych, które są podstawą analiz w kolejnych etapach. Ponieważ CE Project Group sp. z o.o. sp. k. nie posiadał doświadczenia w tym zakresie pracownicy IK (B. P. i R. K.) realizujący w tym czasie inne SW z perspektywy 2014-2020 zdefiniowali warianty inwestycyjne i wyjaśnili ekspertom branżowym w jaki sposób zaprezentować zakres prac przewidzianych do realizacji umożliwiając oszacowanie wstępnych kosztów inwestycyjnych.

Dowód:

(28) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 2 wykazu usług):

- e-mail z 2 marca 2014 – uwaga do Etapu II z PKP PLK S.A. (Biura ISR) przekierowana z CE Project Group sp. z o.o. sp. k. do IK,

- e-mail z 9 marca 2015 – uzgodnienie z PKP PLK S.A. (Biurem ISR) p. M. M. zapisów dotyczących wymagań WE,

- e-mail z 27 stycznia 2015 – uproszczone obliczenie czasów jazdy potwierdzające podatność modernizacyjną linii kolejowych;

(41) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 3 wykazu usług):

- e-mail z 2 marca 2014 – uwaga do Etapu II z PKP PLK S.A. (Biura ISR) przekierowana z CE Project Group sp. z o.o. sp. k. do IK,

- e-mail z 9 marca 2015 – uzgodnienie z PKP PLK S.A. (Biurem ISR) p. M. M. zapisów dotyczących wymagań WE,

- e-mail z 21 kwietnia 2015 – uzgodnienie wariantów z Biurem ISR,

- e-mail z 22 maja 2015 – opracowanie geometrii dla łącznicy w Chabówce,

- e-mail z 27 stycznia 2015 – uproszczone obliczenie czasów jazdy potwierdzające podatność modernizacyjną linii kolejowych;

(15) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap II, z dnia 9 marca 2015 r.;

(5) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap II, z dnia 9 marca 2015 r.;

(8) Oświadczenie wykonawcy – Etap IV, z dnia 6 sierpnia 2015 r.;

(29) Strona tytułowa opracowania etapu II, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(42) Strona tytułowa opracowania etapu II, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK.

Ważnymi kwestiami przy definiowaniu wariantów są informacje pozyskane od przewoźników kolejowych oraz organizatorów transportu (wydłużenie torów na stacjach, dostosowanie punktów eksploatacyjnych do możliwości kończenia/rozpoczynania biegu pociągów, dostosowanie sieci trakcyjnej i systemu zasilania do parametrów taboru, który będzie eksploatowany na linii kolejowej oraz nowych przystanków) oraz prognozy ruchu. Te zadania były wykonywane przez zespół IK.

Dowód:

(28) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 2 wykazu usług);

(41) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 3 wykazu usług): e-mail z 21 kwietnia 2015 – uzgodnienie wariantów z Biurem ISR, Zespół IK przeanalizował również uregulowania prawne WE oraz mające zastosowanie umowy międzynarodowe w celu określenia parametrów eksploatacyjnych jakie muszą być uzyskane na analizowanej linii aby spełnić wymagania interoperacyjności.

Biorąc pod uwagę fakt, że późniejsze etapy projektu nie mogą być realizowane bez określenia zakresu wariantów inwestycyjnych – zadanie zrealizowane w ramach etapu II przez IK, tj. określenie wariantów inwestycyjnych, stanowiło kluczowy element Etapu II.

Dowód:

(28) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 2 wykazu usług);

- e-mail z 2 marca 2014 – uwaga do Etapu II z PKP PLK S.A. (Biura ISR) przekierowana z CE Project Group do IK,
- e-mail z 9 marca 2015 – uzgodnienie z PKP PLK S.A. (Biurem ISR) p. M. M. zapisów dotyczących wymagań WE;

(41) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o.

sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 3 wykazu usług);

- e-mail z 2 marca 2014 – uwaga do Etapu II z PKP PLK S.A. (Biura ISR) przekierowana z CE Project Group sp. z o.o. sp. k. do IK,
- e-mail z 9 marca 2015 – uzgodnienie z PKP PLK S.A. (Biurem ISR) p. M. M. zapisów dotyczących wymagań WE.

Etap III

Etap wykonany w 100% przez IK z wykorzystaniem danych o parametrach infrastruktury (branża torowa i srk) o stanie istniejącym i propozycjach rozwiązań w wariantach inwestycyjnych. Dane te są niezbędne do budowy modelu mikrosymulacyjnego. W ramach etapu wykonano prognozy przewozowe dla transportu pasażerskiego i towarowego (analizy popytu i podaży) oraz modele mikrosymulacyjne. Kończącym elementem wykonanym w etapie III jest podsumowanie Fazy I wraz z preselekcją (analiza wariantów), która została wykonana przez zespół IK.

Dowód:

(30) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z dnia 31 marca 2015 – skany protokołów przekazania dokumentacji dotyczącej Etapu I wykonanej i złożonej przez IK (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług);

(31) Strona tytułowa opracowania etapu III, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(43) Strona tytułowa opracowania etapu III, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK.

Etap IV

Etap IV obejmuje opracowanie założeń do wariantów technicznych. Jednym z kluczowych elementów jest określenie optymalnych parametrów infrastruktury pod kątem zakładanego ruchu pociągów. Podstawę analizy odnośnie zakładanego ruchu pociągów stanowi opracowany przez IK model mikrosymulacyjny.

Realizacja zadań w etapie IV ma charakter iteracyjny, szczególnie w zakresie branży torowej i SRK, polegającej na zaimplementowaniu rozwiązań proponowanych przez te branże do modelu mikrosymulacyjnego. Takie działanie pozwala zidentyfikować możliwość płynnego prowadzenia ruchu oraz wyeliminować wąskie gardła. W modelu zostaje wprowadzony docelowy rozkład jazdy dla zakładanej maksymalnej oferty przewozowej i przeprowadzane są symulacje, których wynikami są wykorzystanie zdolności przepustowej, zajętość torów i rozjazdów oraz odporność na zakłócenia. W wyniku przeprowadzonych symulacji otrzymujemy odpowiedź czy zaprojektowany układ torowy stacji pozwala na uruchomienie zakładanej liczby pociągów. W przypadku między innymi niskiej odporności na zakłócenia, występowaniu jazd kolizyjnych lub braku możliwości jazd dwukierunkowych po torach głównych dodatkowych układ stacji należy przeprojektować. Takie działania powtarzamy, aż do otrzymania zadawalających wyników, w tym zgodnych z wytycznymi.

IK zatem brało udział w kluczowym elemencie analiz technicznych dla Etapu IV, tj. definiowaniu parametrów infrastruktury tak, aby spełniały założenia co do ruchu pociągów.

Dowód:

(32) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług): e-mail z 15 czerwca 2015 – przekazanie materiałów przez CE Project Group sp. z o.o. sp. k. do realizacji opracowania przez IK Etapu IV w zakresie tomów branżowych: Interoperacyjność i Bezpieczeństwo;

(33) Strona tytułowa opracowania etapu IV, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element

Zamówienia Referencyjnego IK;

(44) Strona tytułowa opracowania etapu IV, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(9) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap IV, z dnia 4 sierpnia 2015 r.;

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK.

Dodatkowo zespół IK wykonał w ramach Etapu IV ocenę ryzyka dla zmian wprowadzonych w poszczególnych wariantach w przypadku zmian znaczących oraz analizę interoperacyjności.

Etap V

Na potrzeby tego etapu przez ekspertów IK zostały przygotowane dane umożliwiające wykonanie analiz środowiskowych w zakresie hałasu tj.: informacje o liczbie i kategoriach pociągów pasażerskich i towarowych z podziałem na dzień i noc opracowanych na podstawie modelu mikrosymulacyjnego. Dla pociągów referencyjnych poszczególnych kategorii zostały obliczone prędkości handlowe, masy, długości oraz został wskazany tabor wykorzystywany do realizacji przewozów.

Dowód:

(45) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz podwykonawcą części środowiskowej (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług): e-mail z 20 marca 2015 r. – przekazanie danych ruchowo-przewozowych do analiz hałasu;

(10) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap V, z dnia 25 czerwca 2015 r.;

(11) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, z dnia 25 czerwca 2015 r.

(21) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap V, z dnia 25 czerwca 2015 r.;

(22) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, z dnia 25 czerwca 2015 r.;

(34) Strona tytułowa opracowania etapu V, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(46) Strona tytułowa opracowania etapu V, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK.

Etap VI

Etap stanowi podsumowanie wcześniej wykonanych analiz i na bazie tego wykonanie analizy kosztów i korzyści. Na Etapie VI opracowywany jest dokument, w którego skład wchodzi opis wariantów inwestycyjnych (realizowany przez zespół techniczny, który wykonał Etap IV), opis założeń i podsumowanie prognoz marketingowo-ruchowych (realizowany przez zespół, który wykonuje Etap III – tj. w całości przez zespół IK) oraz podsumowanie analiz środowiskowych wykonanych na Etapie

V. Poza wskazanymi powyżej elementami, które są realizowane przez inne zespoły, niż wskazany do tego etapu w OPZ ekspert ds. analiz finansowych, kluczowy element na tym etapie to analiza kosztów i korzyści. Analiza ta opiera się na prognozach marketingowo-ruchowych, opracowanych na Etapie III przez zespół IK. Na potrzeby analizy kosztów i korzyści zespół IK musiał opracować dane prognostyczne w taki sposób, żeby na ich podstawie mogła zostać wykonana na etapie VI analiza ekonomiczna, analiza finansowa oraz wyliczone koszty inwestycji. Dane z etapu III stanowiły podstawę do wyliczenia wskaźników finansowych i ekonomicznych.

Zatem udział zespołu IK na tym etapie objął, poza opisem kluczowych założeń i wyników etapu III, również przygotowanie danych do analizy kosztów i korzyści. A następnie współpracę z zespołem finansowo-ekonomicznym w tworzeniu modelu finansowo-ekonomicznego stanowiącego kluczowy element analizy kosztów i korzyści.

Dodatkowo przygotowano również wsad do podsumowania fazy II (analizy wariantów) oraz prezentacji.

Przystępujący podkreślił, że Etap VI nie mógłby zostać wykonany zgodnie z OPZ bez udziału IK w opracowaniu analiz finansowo-ekonomicznych.

Dowód:

(35) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz zamawiającym i podwykonawcą analizy kosztów i korzyści (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług):

- e-mail z dnia 18 czerwca 2015 r. dotyczący przygotowania wsadu do Etapu VI, w tym opisu zakresu rzeczowego planowanego przedsięwzięcia, celów realizacji, spójności i zgodności z dokumentami strategicznymi oraz informacją czy przedsięwzięcie wiąże się z podniesieniem parametrów konstrukcyjnych,

- e-mail z dnia 2 października 2015 r. z podwykonawcą AKK,

- e-mail z dnia 13 października 2015 r. – organizacja spotkania z IWE w sprawie analiz ekonomiczno-finansowych z udziałem pracowników IK;

(23) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap VI, z dnia 10 listopada 2015 r.;

(24) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI, z dnia 10 listopada 2015 r.;

(12) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap VI, z dnia 9 listopada 2015 r.;

(13) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI, z dnia 9 listopada 2015 r.;

(36) Strona tytułowa opracowania etapu VI, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(47) Strona tytułowa opracowania etapu VI, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK.

Etap VII

Zespół IK przygotował wnioski do Prezesa UTK przy wsparciu zespołu branżowego realizującego etap IV oraz przygotował dane do drugiej części tego etapu pozwalające na opracowanie wniosków o przyłączenie.

Dowód:

(37) Strona tytułowa opracowania etapu VII, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(48) Strona tytułowa opracowania etapu VII, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK.

Etap VIII

Zespół opracowujący Etap VII przygotował wsad do Etapu VIII w zakresie certyfikacji podsystemów zgodnie TSI.

Dowód:

(38) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z dnia 9 marca 2016 uzupełnienie i poprawa dokumentacji w zakresie uwag zgłoszonych do wersji 1 dokumentacji;

(39) Strona tytułowa opracowania etapu VIII, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(49) Strona tytułowa opracowania etapu VIII, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK.

Jak wynika ze wskazanego wyżej opisu działań na każdym z etapów zamówienia realizowanego przez konsorcjum CE Projekt Group sp. z o.o. sp. k. oraz IK, każdy z etapów projektu był realizowany przez znacznie większy zespół, niż wskazany w OPZ personel kluczowy. Każdy z etapów wymagał również zaangażowania personelu IK, gdyż to właśnie IK było odpowiedzialne za określenie podstawowych założeń co do parametrów ruchowo-eksploatacyjnych infrastruktury. A były to działania stanowiące podstawę do określenia założeń do wariantów (Etap II), podstawę założeń ruchowych wariantów wybranych z preselekcji (Etap IV) oraz prognoz marketingowo-ruchowych, które stanowiły bazę dla analizy kosztów i korzyści (Etap VI). Zatem zespół IK był aktywnie zaangażowany w realizację każdego ze wskazanych etapów.

Dowód:

„Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 94, na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim” na podstawie umowy nr 60/039/0015/14/Z/I z dnia 10 grudnia 2014 r. (pozycja nr 2 w wykazie usług)

Wykonanie poszczególnych etapów Zamówienia Referencyjnego Etap I (26) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z 20 lutego 2015 – skany protokołów przekazania dokumentacji dotyczącej Etapu I wykonanej i złożonej przez IK

(27) Strona tytułowa opracowania etapu I

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap II (28) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 2 wykazu usług):

- e-mail z 2 marca 2014 – uwaga do Etapu II z PKP PLK S.A. (Biura ISR) przekierowana z CE Project Group sp. z o.o. sp. k. do IK,

- e-mail z 9 marca 2015 – uzgodnienie z PKP PLK S.A. (Biurem ISR) p. M. M. zapisów dotyczących wymagań WE,

- e-mail z 27 stycznia 2015 – uproszczone obliczenie czasów jazdy potwierdzające podatność modernizacyjną linii kolejowych.

Maile dotyczą uzgodnień docelowych parametrów infrastruktury i oszacowania czasów przejazdu po realizacji inwestycji oraz zagadnień dotyczących identyfikacji wymagań WE dla linii kolejowych, które powinny zostać osiągnięte po modernizacji.

(15a, 15b) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap II, z dnia 9 marca 2015 r.

(29) Strona tytułowa opracowania etapu II

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap III (30) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z dnia 31 marca 2015 – skany protokołów przekazania dokumentacji dotyczącej Etapu I wykonanej i złożonej przez IK

(31) Strona tytułowa opracowania etapu III

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap IV (32) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z 15 czerwca 2015 – przekazanie materiałów przez CE Project Group sp. z o.o. sp. k. do realizacji opracowania przez IK Etapu IV w zakresie tomów branżowych: Interoperacyjność i Bezpieczeństwo

(33) Strona tytułowa opracowania etapu IV

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap V (45) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz podwykonawcą części środowiskowej (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług): e-mail z 20 marca 2015 r. – przekazanie danych ruchowo-przewozowych do analiz hałasu,

(21) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap V, z dnia 25 czerwca 2015 r.

(22) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, z dnia 25 czerwca 2015 r.

(34) Strona tytułowa opracowania etapu V,

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap VI (35) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz zamawiającym i podwykonawcą analizy kosztów i korzyści (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług):

- e-mail z dnia 18 czerwca 2015 r. dotyczący przygotowania wsadu do Etapu VI, w tym opisu zakresu rzeczowego planowanego przedsięwzięcia, celów realizacji, spójności i zgodności z dokumentami strategicznymi oraz informacją czy przedsięwzięcie wiąże się z podniesieniem parametrów konstrukcyjnych,

- e-mail z dnia 2 października 2015 r. z podwykonawcą AKK,

- e-mail z dnia 13 października 2015 r. – organizacja spotkania z IWE w sprawie analiz ekonomiczno-finansowych z

udziałem pracowników IK

(23) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap VI

(24) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI

(36) Strona tytułowa opracowania etapu VI

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap VII (37) Strona tytułowa opracowania etapu VII

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap VIII (38) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z dnia 9 marca 2016 uzupełnienie i poprawa dokumentacji w zakresie uwag zgłoszonych do wersji 1 dokumentacji

(39) Strona tytułowa opracowania etapu VIII

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

„Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99, na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane” na podstawie umowy nr 60/039/0016/14/Z/I z dnia 10 grudnia 2014r (pozycja nr 3 na wykazie usług)

Wykonanie poszczególnych etapów Zamówienia Referencyjnego Etap I (26) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z 20 lutego 2015 – skany protokołów przekazania dokumentacji dotyczącej Etapu I wykonanej i złożonej przez IK

(40) Strona tytułowa opracowania etapu I

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap II (41) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 3 wykazu usług):

- e-mail z 2 marca 2014 – uwaga do Etapu II z PKP PLK S.A. (Biura ISR) przekierowana z CE Project Group sp. z o.o. sp. k. do IK,

- e-mail z 9 marca 2015 – uzgodnienie z PKP PLK S.A. (Biurem ISR) p. M. M. zapisów dotyczących wymagań WE,

- e-mail z 21 kwietnia 2015 – uzgodnienie wariantów z Biurem ISR,

- e-mail z 22 maja 2015 – opracowanie geometrii dla łącznicy w Chabówce,

- e-mail z 27 stycznia 2015 – uproszczone obliczenie czasów jazdy potwierdzające podatność modernizacyjną linii kolejowych

Maile dotyczą uzgodnień docelowych parametrów infrastruktury i oszacowania czasów przejazdu po realizacji inwestycji oraz zagadnień dotyczących identyfikacji wymagań WE dla linii kolejowych, które powinny zostać osiągnięte po modernizacji.

(5a, 5b) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap II, z dnia 9 marca 2015 r.

(42) Strona tytułowa opracowania etapu II.

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap III (30) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z dnia 31 marca 2015 – skany protokołów przekazania dokumentacji dotyczącej Etapu I wykonanej i złożonej przez IK

(43) Strona tytułowa opracowania etapu III

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap IV (32) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z 15 czerwca 2015 – przekazanie materiałów przez CE Project Group sp. z o.o. sp. k. do realizacji opracowania przez IK Etapu IV w zakresie tomów branżowych: Interoperacyjność i Bezpieczeństwo

(44) Strona tytułowa opracowania etapu IV

(9a, 9b) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap IV, z dnia 4 sierpnia 2015 r.

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap V (45) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz podwykonawcą części środowiskowej (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług): e-mail z 20 marca 2015 r. – przekazanie danych ruchowo-przewozowych do analiz hałasu

(10) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap V, z dnia 25 czerwca 2015 r.

(11) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, z dnia 25 czerwca 2015 r.

(46) Strona tytułowa opracowania etapu V

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap VI (35) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz zamawiającym i podwykonawcą analizy kosztów i korzyści (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług):

- e-mail z dnia 18 czerwca 2015 r. dotyczący przygotowania wsadu do Etapu VI, w tym opisu zakresu rzeczowego planowanego przedsięwzięcia, celów realizacji, spójności i zgodności z dokumentami strategicznymi oraz informacją czy przedsięwzięcie wiąże się z podniesieniem parametrów konstrukcyjnych,

- e-mail z dnia 2 października 2015 r. z podwykonawcą AKK,

- e-mail z dnia 13 października 2015 r. – organizacja spotkania z IWE w sprawie analiz ekonomiczno-finansowych z udziałem pracowników IK

(12) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap VI, z dnia 9 listopada 2015 r.

(13) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI, z dnia 9 listopada 2015 r.

(47) Strona tytułowa opracowania etapu VI

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap VII (48) Strona tytułowa opracowania etapu VII

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Etap VIII (38) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z dnia 9 marca 2016 uzupełnienie i poprawa dokumentacji w zakresie uwag zgłoszonych do wersji 1 dokumentacji

(49) Strona tytułowa opracowania etapu VIII

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o. sp. k. z dnia 12 sierpnia 2020 r.

Ustalenie istotności wykonanych prac w ramach Zamówienia Referencyjnego IK w oparciu o kryterium wynagrodzenia wykonawcą, z daleko idącej ostrożności procesowej kwestionuje sposób wyliczenia procentowego zaangażowania Instytutu Kolejnictwa w wykonaniu zadań potwierdzonych Zamówieniem Referencyjnym IK. Jest to wyliczenie, które nie odzwierciedla rzeczywistego, realnego zaangażowania i zakresu wykonywanych prac przez Instytut Kolejnictwa w ramach realizacji poszczególnych zadań (etapów) przewidzianych w Zamówieniu Referencyjnym IK. Przyjęcie

procentowego wskaźnika zakresu wykonanych prac jest o tyle nieprawidłowe, że w żaden sposób nie przekłada się na możliwość należytej oceny skali zaangażowania IK w wykonanie zamówienia referencyjnego, która była zdecydowanie większa (wyższa) niż wysokość wynagrodzenia IK za poszczególne etapy realizacji Zamówienia Referencyjnego IK. O tym jak nieprawidłowe jest posługiwanie się kryterium wynagrodzenia przy ocenie skali zaangażowania wykonawcy (IK) w realizację studium wykonalności wykonawca opisał we wcześniejszej części wyjaśnień.

Jednocześnie przystępujący wskazał, że przedmiotowe wyliczenie może stanowić jedynie dowód tego, że Instytut Kolejnictwa był zaangażowany w rzeczywiste wykonanie wszystkich etapów Zamówienia Referencyjnego IK.

Procedura odbioru określona w SIWZ Zamówienia Referencyjnego IK - potwierdzenie wykonania Zamówienia Referencyjnego IK

Przystępujący wskazał na procedurę odbioru Zamówienia Referencyjnego IK na gruncie SIWZ oraz definicję kolejnego dowodu, zgłaszanego w pkt I.C Wyjaśnień – Protokołów Wewnętrznej Weryfikacji.

Zgodnie z postanowienia pkt. 6.2 części III SIWZ – OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA – DO „CZĘŚCI A” Zamówienia Referencyjnego IK, gdzie pod tabelą zawierającą harmonogram realizacji, w sposób szczegółowy, została opisana procedura odbioru prac przez zamawiającego – tj. poszczególnych etapów Zamówienia Referencyjnego IK.

wykonawca podkreślił, że zgodnie z postanowieniami SIWZ, odbiór przedmiotu zamówienia odbywał się na następujących zasadach: wykonawca dostarcza do zamawiającego dokumentację poszczególnych etapów (etapy I, II, III, IV, V, VI, VII, VIII) przedmiotu zamówienia wraz z oświadczeniem o ich kompletności i gotowości do odbioru etapu wraz z Protokołami Wewnętrznej Weryfikacji (PWW) o których mowa w pkt 5.1 SIWZ.

Zgodnie z SIWZ Zamówienia Referencyjnego IK zamawiający dokonuje oceny ilościowej i jakościowej wykonanej dokumentacji oraz przekazuje wykonawcy uwagi dotyczące zawartości przedmiotu zamówienia lub jego części (Etapu). W przypadku stwierdzenia wad i/lub usterek zamawiający odsyła otrzymany Przedmiot zamówienia albo jego część, wyznaczając termin na jego uzupełnienie i poprawienie, a procedura odbioru powtarza się, z zachowaniem zasad wskazanych powyżej, w tym terminów oceny dokumentacji przez zamawiającego.

Poszczególne Etapy w ramach zamówienia były przedmiotem Odbioru Częściowego potwierdzonego Protokołem Odbioru Częściowego. Odbiór Końcowy jest potwierdzeniem zrealizowania całości zamówienia. Przedmiot zamówienia był uważany za odebrany, jeżeli Protokół Odbioru Końcowego Przedmiotu zamówienia zawierał oświadczenie (zapis) zamawiającego o pozytywnym odbiorze Przedmiotu zamówienia bez zastrzeżeń. Za datę wykonania Przedmiotu Zamówienia albo jego części (Etapu) uważany był:

1. dzień dostarczenia przez wykonawcę Przedmiotu zamówienia albo jego części (Etapu) wraz z oświadczeniem o jego kompletności i gotowości do odbioru łącznie z Protokołami Wewnętrznej Weryfikacji (PWW) o których mowa w pkt 5.1, jeżeli czynności odbioru nie wykazały żadnych wad i/lub usterek wykonania Przedmiotu zamówienia albo jego części lub jeżeli wykonawca usunął stwierdzone wady i/lub usterek w ciągu 8 dni kalendarzowych i odpowiedni Protokół Odbioru Końcowego albo Częściowego Przedmiotu zamówienia został podpisany przez zamawiającego;

2. dzień dostarczenia przez wykonawcę poprawionego Przedmiotu zamówienia albo jego części wraz z oświadczeniem o ich kompletności i gotowości do odbioru etapu wraz z Protokołami Wewnętrznej Weryfikacji (PWW) o których mowa w pkt 5.1 oraz zgłoszeniem zakończenia poprawiania i gotowości do przeprowadzenia ponownego Odbioru Końcowego albo Częściowego przez zamawiającego, jeżeli w toku przeprowadzonych przez zamawiającego wcześniejszych czynności odbioru stwierdzone zostały wady i/lub usterek Przedmiotu zamówienia albo jego części, które nie zostały usunięte w terminie 8 dni kalendarzowych, a wykonawca wezwany został przez zamawiającego do wykonania niezbędnych uzupełnień i/lub poprawek.

wykonawca wskazuje, że zgodnie z pkt. 5.1 SIWZ, IK zobowiązany był do zapewnienia wzajemnej współpracy i sprawnego przepływu informacji pomiędzy zespołami realizującymi poszczególne części przedmiotu Zamówienia Referencyjnego IK. IK, przed przekazaniem dokumentacji poszczególnych Etapów, do oceny przez zamawiającego zobowiązany był do przeprowadzenia, w ramach własnych struktur, sprawdzenia i weryfikacji opracowanej dokumentacji.

W weryfikacji obowiązkowo brały udział właściwe merytorycznie dla danego Etapu osoby z pośród Personelu Kluczowego, o którym mowa w pkt 8.2.3 podpunkt 2A OPZ oraz właściwi merytorycznie Specjaliści, o których mowa w pkt

8.2.3 podpunkt 2B OPZ. Z działań weryfikujących IK zobowiązany był sporządzić Protokół Wewnętrznej Weryfikacji (PWW), który winien być podpisany przez wszystkie uczestniczące w weryfikacji ze strony wykonawcy osoby.

Wykonawca podniósł, że powyższe postanowienia SIWZ nałożyły na IK, obowiązek rzeczywistego zaangażowania kluczowego personelu członków Konsorcjum (Partnera Konsorcjum) na każdym etapie realizacji zamówienia. Wskazał, że zgodnie z postanowieniami SIWZ, a więc wymaganiami samego zamawiającego, Protokół Wewnętrznej Weryfikacji (PWW), był obowiązkowym dokumentem wymaganym do przekazania wraz z dokumentacją przekazywaną do oceny zamawiającemu.

Dowód:

(2) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na wyłonienia wykonawcy dla opracowania dokumentacji przedprojektowej dla prac, na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim” w ramach projektu: „Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014 – 2020 – prace przygotowawcze” POIiŚ 7.1-103, Część III Opis Przedmiotu Zamówienia - do „CZĘŚCI A” zamówienia;

(3) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na liniach kolejowych nr 97,98,99, na odcinku Skawina-Sucha Beskidzka Chabówka-Zakopane wraz z budową łącznicy w Suchoj Beskidzkiej w ramach projektu „Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – prace przygotowawcze” POIiŚ 7.1-103 Tom III Opis Przedmiotu Zamówienia – do „CZĘŚCI D” zamówienia;

(6) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap II, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(11) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(13) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(16) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap II, podpisany m.in. przez R. K. i B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(20) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap IV, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(22) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia

Referencyjnego IK

(24) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

W ocenie przystępującego powyższe nie powinno pozostawiać żadnych wątpliwości, że IK w ramach realizacji Zamówienia Referencyjnego IK, nabył realne doświadczenie, nie tylko przez sam fakt bycia członkiem grupy wykonawców, lecz także przez bezpośredni, realny, faktyczny i istotny (kluczowy) udział w pracach wykonywanych w ramach realizacji każdego z etapów Zamówienia Referencyjnego IK.

Doświadczenie Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o. na gruncie Zamówienia Referencyjnego INFRA

Wykonawca podnosi, że w ramach Zamówienia Referencyjnego INFRA:

1. TPF sp. z o.o. polegał na wiedzy i doświadczeniu Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o., gdyż nie dysponował ekspertami, którzy mogli się wykazać doświadczeniem, którego wymagał zamawiający. Zamówienie było realizowane w całości przez ekspertów należących do podwykonawców (tj. Infra – Centrum Doradztwa – Koordynator Projektu, Ekspert w dziedzinie analiz ruchowo – przewozowych, Ekspert ds. finansowo – ekonomicznych, Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego; D. M. ASANGA - Ekspert ds. ochrony środowiska, Arcadis sp. z o.o. - pozostali eksperci techniczni).

2. osobą, która koordynowała prace oraz sprawowała merytoryczną kontrolę nad przebiegiem projektu (wykonywała studium wykonalności) ze strony wykonawcy był Koordynator Projektu – Koordynatorem Projektu we wspomnianym zamówieniu był Pan J. Z. Prezes Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o., a jego zastępcą etatowy pracownik (ekspert) Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. – Pani M. G. .

Mając na uwadze powyższe przystępujący wskazał, że osoby z Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. były wskazane jako Koordynator Projektu oraz w umowie pomiędzy PKP PLK S.A. a TPF sp. z o.o. jako osoba do kontaktu ze strony TPF sp. z o.o., a TPF sp. z o.o. w złożonej ofercie, i później, na etapie realizacji projektu, nie dysponował żadnym ekspertem, który mógłby się wykazać doświadczeniem wymaganym przez zamawiającego, zatem faktyczną koordynację i kontrolę nad realizacją każdego etapu zamówienia sprawował ekspert ze strony Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o.

Dowód:

(4) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu: „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz—Tuchola—granica województwa” i „Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz-Brodnica”, TOM III - Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ), w którym w punkcie 8.2.3 wymieniono ekspertów niezbędnych do realizacji zamówienia (Koordynator Projektu, Koordynator branżowy ds. linii, węzłów i stacji kolejowych, Koordynator branżowy ds. zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym, Koordynator branży mostowej, Koordynator branżowy ds. telekomunikacji, Koordynator branżowy ds. elektroenergetyki, Ekspert w dziedzinie analiz ruchowo – przewozowych, Ekspert ds. finansowo – ekonomicznych, Ekspert ds. ochrony środowiska, Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego)

(50) Pismo z dnia 7 lipca 2017 r. nr TPF/90-105-0012/Lk208/0010/MW ze zgłoszeniem ekspertów (m.in. Eksperta w dziedzinie analiz ruchowo - przewozowych – P. C., Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego – P. P. oraz M. G.)

(51) Pismo z dnia 6 grudnia 2017 r. nr TPF/2017/MW/0244/225 ze zgłoszeniem ekspertów technicznych (Koordynatora branżowego ds. linii, węzłów i stacji kolejowych – A. P., Koordynatora branżowego ds. zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym – R. K., Koordynatora branży mostowej – K. H., Koordynatora branżowego ds. telekomunikacji – W. I., Koordynatora branżowego ds. elektroenergetyki – M. M.) oraz załączoną umową podwykonawczą, na podstawie której wskazani eksperci będą działali.

W kontekście powyższego, przystępujący stwierdził, że udział Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. nie ograniczał się jedynie do wykonania wskazanych w wezwaniu zamawiającego z dnia 27 sierpnia 2020 r. etapów.

Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. była zaangażowana w kierowanie projektem oraz reprezentowała TPF sp. z o.o. w sprawach związanych z umową.

Co więcej, umowa pomiędzy TPF sp. z o.o. a Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. nie określała pełnego zakresu działań, które Infra Centrum Doradztwa sp. z o.o. realizowała w ramach wspomnianego Zamówienia Referencyjnego INFRA. W powyższej umowie wymienione były jedynie elementy, które Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. realizowała w całości. Umowa ta nie precyzowała innych typów prac, które były wykonywane przez Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. na innych etapach realizacji zamówienia. Tym samym, nawet jeśli w umowie pomiędzy Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. a TPF sp. z o.o. nie wskazano realizacji Etapów III, V, VI umowy, nie należy wnioskować, że:

a) Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. nie miała udziału w realizacji tychże etapów i/lub;

b) Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. nie nabyła doświadczenia polegającego na wykonaniu studium wykonalności.

Wykonawca podkreślił, że eksperci Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. prowadzili prace również na Etapach III, V i VI. Najważniejsze elementy prac, realizowane przez Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. opisano poniżej.

Etap III

Zgodnie z punktami 4.3.10.1-3.4.10.3 Opisu Przedmiotu Zamówienia Referencyjnego INFRA (dalej: OPZR INFRA) jednym z elementów do zrealizowania na Etapie III było zdefiniowanie wariantów inwestycyjnych zgodnie z wyznaczonymi w punkcie 4.3.10.2 OPZR INFRA zasadami. W wymaganiu nr 6, określono jak należy zdefiniować warianty, jeśli „ruch na linii jest stosunkowo niewielki lub występują odcinki z nieczynnym torem szlakowym”, w wymaganiu nr 8., określono, jak należy zdefiniować wariant, jeśli „obecna dopuszczalna długość pociągu jest mniejsza niż wymagana lub wynikająca ze zidentyfikowanych potrzeb przewoźników kolejowych”.

Zgodnie z OPZR INFRA kwestie przewozowo – ruchowe w ramach studium wykonalności są realizowane przez Eksperta w dziedzinie analiz przewozowo – ruchowych oraz Eksperta w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego (wykaz ekspertów niezbędnych do realizacji zamówienia znajduje się w punkcie 8.2.3 OPZR INFRA). Ekspertami tymi zostali P. C. i P. P. . Byli to eksperci z ramienia Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. Dodatkowo, zamawiający, we wspomnianym wyżej wymaganiu 8, wskazuje na konieczność zidentyfikowania potrzeb przewoźników. Wspomniane konsultacje z przewoźnikami włączone do zakresu Etapu II, co określono w punkcie 4.2.4.1 OPZR INFRA, punkt 1 oraz 2 ust. 3). Etap II, zgodnie z umową pomiędzy TPF sp. z o.o., a Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. był realizowany przez Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. Biorąc pod uwagę fakt, że kryteria definicji wariantów odnosiły się do dziedzin, za które odpowiedzialni byli członkowie eksperci Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o., udział ekspertów Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. w realizacji Etapu III był kluczowy.

Dowód:

(52) e-mail od P. C. do m.in. M. G. z dn. 17 lipca 2017 r. w sprawie spotkania dot. ustalenia wariantów inwestycyjnych

Biorąc pod uwagę powyższe, w ocenie przystępującego udział Infra – Centrum Doradztwa w realizacji Etapu III jest zatem bezsporny.

Etap V

Na Etapie V prowadzone są analizy techniczne zdefiniowanych na Etapie III, a następnie wybranych z nich (na etapie IV) wariantów. Opracowanie wariantów na Etapie V stanowi rozszerzenie definicji wariantów, które zostały opracowane na Etapie III. Również w tym wypadku udział eksperta ds. analiz ruchowo – przewozowych oraz eksperta ds. inżynierii ruchu kolejowego jest niezbędny. Eksperti Ci konsultują bowiem rozwiązania techniczne wariantów od strony przewozowo ruchowej oraz odpowiadają na uwagi przedstawione przez zamawiającego. Jako dowód przedstawiamy e-maile wysłane przez P. C. oraz P. P. (z dnia 28 sierpnia oraz 10 listopada 2017 r.), w których konsultowane są rozwiązania w zakresie mijanek w związku z uwagami zamawiającego oraz inne rozwiązania techniczne.

Dowód:

(53) e-mail od P. C. do m.in M. W. (m.w.@tpf.com.pl) z dnia 28 sierpnia 2017 r. (oraz wcześniejszy e-mail od P. P. do M. W. z dnia 28 sierpnia 2017 r.)

(54) e-mail od P. C. do M. W. z 10 listopada 2017 r.

Biorąc pod uwagę powyższe, eksperci Infra – Centrum Doradztwa uczestniczyli również w opracowaniu Etapu V.

Etap VI

Elementem analiz na Etapie VI jest analiza akustyczna (określona w punkcie 4.7.2.2.1 OPZ). Do wspomnianej analizy niezbędne jest opracowanie danych o liczbie pociągów jadących przez analizowaną linię kolejową w ciągu dnia i w nocy oraz dane dotyczące długości taboru pasażerskiego. Informacje te nie są opracowywane w ramach innych etapów realizacji projektu, a jedynie na potrzeby Etapu V, służą one jako baza do wykonania analiz akustycznych. Dostarczeniem tych danych zajmują się eksperci ds. analiz ruchowo – przewozowych i eksperci ds. inżynierii ruchu kolejowego. W analizowanym zamówieniu ekspertami tymi byli P. C. oraz P. P. .

Dowód:

(55) e-mail od P. C. do m.in D. M. (d..m.@asanga.pl) z dnia 30 listopada 2017 r.

Biorąc pod uwagę powyższe, eksperci Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. brali udział w realizacji Etapu VI.

Jako uzupełnienie powyższych rozważań, przystępujący nadmieniał, że Etap VII, który opracowywała Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o., obejmuje studium wykonalności wraz z analizą kosztów i korzyści oraz Podsumowaniem Fazy II. Wskazany etap stanowi podsumowanie wszystkich wcześniejszych etapów na projekcie, w tym Etapów III, V i VI, które były zakontraktowane na innych podwykonawców odwołującego. A w analizach do Etapu VII wykorzystuje się dane wsadowe z każdego z wyżej wymienionych etapów. Jeżeli w analizach nie zostaną osiągnięte odpowiednie wskaźniki – to istnieje konieczność modyfikacji danych wsadowych z innych etapów (np. danych kosztowych zaczerpniętych z Etapów V i VI). Ze względu na to, że w projekcie były problemy z osiągnięciem odpowiednich wskaźników ekonomicznych i finansowych – inne etapy były korygowane z udziałem ekspertów Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. Podkreślił, że Etapy, których, jak wskazuje Odwołujący, nie obejmowała umowa pomiędzy odwołującym, a Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. nie mogły zostać zrealizowane bez wsparcia ekspertów należących do Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o., a zwłaszcza bez wsparcia Kierownika Projektu, którym był również ekspert Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o.

Podsumowując powyższe wyjaśnienia należy podkreślić, że umowa zawarta pomiędzy TPF sp. z o.o., a Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. nie określała wszystkich elementów faktycznie realizowanych przez Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o., a eksperci Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o., wbrew stwierdzeniom zawartym w piśmie odwołującego, brali udział w realizacji każdego z etapów projektu, dodatkowo koordynacją wszystkich etapów oraz reprezentacją TPF sp. z o.o. wobec zamawiającego zajmował się J. Z. . Można zatem z całą pewnością stwierdzić, że Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. posiadała na tym kontrakcie doświadczenie w realizacji studium wykonalności.

Dowód:

Opracowanie studium wykonalności dla zadania pn.: "Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Tuchola - granica województwa" na podstawie Umowa nr. 90/105/0012/17/W/I z dnia 12 maja 2017 r. (pozycja nr 1 w wykazie usług)

(4) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu: „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz—Tuchola—granica województwa” i "Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz-Brodnica", TOM III - Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ), pkt. 8.2.3

(50) Pismo z dnia 7 lipca 2017 r. nr TPF/90-105-0012/Lk208/0010/MW ze zgłoszeniem ekspertów

(51) Pismo z dnia 6 grudnia 2017 r. nr TPF/2017/MW/0244/225 ze zgłoszeniem ekspertów

Wykonanie Etapów technicznych Zamówienia Referencyjnego Etap III

(52) e-mail od P. C. do m.in. M. G. INFRA tj. Etapu nr z dn. 17 lipca 2017 r. w sprawie spotkania dot. ustalenia III, V oraz VI wariantów inwestycyjnych

Etap V (53) e-mail od P. C. do m.in M. W. (m.w.@tpf.com.pl) z dnia 28 sierpnia 2017 r. (oraz wcześniejszy e-mail od P. P. do M. W. z dnia 28 sierpnia 2017 r.)

(54) e-mail od P. C. do M. W. z 10 listopada 2017 r.

Etap VI (55) e-mail od P. C. do m.in D. M. (d..m.@asanga.pl) z dnia 30 listopada 2017 r

Ponadto przystępujący kwestionuje w całości twierdzenie odwołującego się, że przez wyrażenie „zleconych prace” należy interpretować tylko i wyłącznie prace wskazane w umowie pomiędzy spółką TPF sp. z o.o., a Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o. Wskazał, że samo zlecenie określonych prac może zostać dokonane nie tylko w oparciu o umowę, ale również w drodze innych ustaleń (nieobjętych umową) w tym ustaleń podjętych w formie wiadomości elektronicznych, co potwierdzają działania faktyczne Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o.

Tym samym należy uznać, że z uwagi na rzeczywisty, realny i istotny udział Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o., całe Zamówienie Referencyjne INFRA było realizowane i wykonywane przez ekspertów Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o.

Definicja studium wykonalności w postępowaniu objętym Zamówieniem Referencyjnym INFRA.

Zgodnie z definicją studium wykonalności zawartą w Opisie Przedmiotu Zamówienia stanowiącym Tom III Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia Referencyjnego INFRA, zamawiający w pkt 1.2 Wykaz skrótów i pojęć pod nr 25) przyjął, że studium wykonalności to: „Etapy I + VII, wraz z podsumowaniem Fazy II”. Wykonanie powyższych etapów nie budzi wątpliwości u zamawiającego, w związku z czym wykonawca nie przedstawia dowodów na ich wykonanie przez Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o.

Dowód:

(4) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu: „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz—Tuchola—granica województwa” i "Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz-Brodnica", TOM III - Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ), strona 6

Przystępujący podkreślił, że definicja studium wykonalności przyjęta przez zamawiającego w Zamówieniu

Referencyjnym INFRA jest ściśle związana z celem jakie studium wykonalności pełni dla projektów infrastrukturalnych – jest to dokument przygotowywany dla Komisji Europejskiej i jest oceniany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych jako jednostki wdrażającej dla projektów infrastrukturalnych, co szczegółowo opisał wykonawca w pkt I.A Wyjaśnień.

Tym samym zakres przedmiotowy studium wykonalności definiowany przez zamawiającego jest tożsamy z zakresem wymagany przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych określonym na stronie 112-113 podręcznika „Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków UE: Vademecum Beneficjenta”.

Dowód:

(1) Podręcznik „Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków UE: Vademecum Beneficjenta” – str. 112-113

W związku z czym wykonawca raz jeszcze podkreślił, że referencje przedstawione przez Infra - Centrum Doradztwa sp. z o.o., są prawidłowe i potwierdzają wykonanie opracowania obejmującego Studium Wykonalności, objętego Zamówieniem Referencyjnym INFRA.

W ocenie przystępującego, złożone powyżej wyjaśnienia, potwierdzają, że wykonawca składając ofertę spełniał warunek udziału w postępowaniu wskazany w pkt. 8.6.1 IDW.

Przystępujący w załączeniu do niniejszych wyjaśnień przedłożył także uzupełniony Załącznik nr 7 do IDW – Wykaz usług wraz z dowodami potwierdzającymi ich należyte wykonanie w postaci referencji wystawionych przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. oraz wyciągami z OPZ na potwierdzenie spełniania warunku udziału w postępowaniu określonego w SIWZ przez zamawiającego w zakresie zdolności technicznej i zawodowej.

Załączniki:

Załącznik nr 2 - Załącznik nr 7 do IDW_Wykaz usług_20200907

Załącznik nr 3 – Referencje do Wykazu usług wraz z wyciągami z OPZ

Jednocześnie oświadczył, że przedmiotowe uzupełnienie nie może być traktowane jako wycofanie się z udzielenia wyjaśnień lub uznanie, że Zamówienie Referencyjne IK oraz Zamówienie Referencyjne INFRA nie potwierdzają spełnienia warunku określonego w pkt. 8.6.1. Tomu I SIWZ przedmiotowego Postępowania.

Przystępujący wskazał, że udział Instytutu Kolejnictwa oraz Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. w realizacji całości zamówień referencyjnych miał charakter faktyczny, istotny i realny, a wykonawcy w pełni przysługuje prawo do powoływania się na doświadczenie zdobyte przy realizacji zamówień stwierdzonych przedmiotowymi referencjami.

Wskazał, że dołożył należytej staranności w celu wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu, kierując się dobrą wolą podporządkował się wezwaniu zamawiającego i w wyznaczonym terminie złożył obszerne wyjaśnienia oraz przekazał zamawiającemu brakujące dokumenty.

Dowody wskazane w uzasadnieniu:

(1) Podręcznik „Analiza kosztów i korzyści projektów transportowych współfinansowanych ze środków UE: Vademecum Beneficjenta” – str. 112-113;

(2) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na wyłonienia wykonawcy dla opracowania dokumentacji przedprojektowej dla prac, na linii kolejowej nr 94 na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim” w ramach projektu: „Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014 – 2020 – prace przygotowawcze” POIIS 7.1-103, Część III Opis Przedmiotu Zamówienia - do „CZĘŚCI A” zamówienia, strona 6;

(3) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na liniach kolejowych nr 97,98,99, na odcinku Skawina-Sucha Beskidzka Chabówka-Zakopane wraz z budową łącznicy w Suchej Beskidzkiej w ramach projektu „Prace na wybranych liniach kolejowych w perspektywie UE 2014-2020 – prace przygotowawcze”

POIIS 7.1-103 Tom III Opis Przedmiotu Zamówienia – do „CZĘŚCI D” zamówienia;

(4) SIWZ dla przetargu nieograniczonego na opracowanie dokumentacji projektowej dla projektu: „Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz—Tuchola—granica województwa” i “Rewitalizacja linii kolejowej nr 208 i 33 na odcinku Grudziądz-Brodnica”, TOM III - Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ), strona 7

(5) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap II, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(6) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap II, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(7) Oświadczenie autorów dokumentacji – Etap IV, podpisane przez ekspertów IK, w tym m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(8) Oświadczenie wykonawcy – Etap IV, w którym jako autorzy dokumentacji do etapu są wymienieni eksperci IK, w tym m.in. B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(9) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap IV, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(10) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap V, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(11) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(12) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap VI, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(13) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(14) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o., że IK brał aktywny udział w każdym z etapów realizacji zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(15) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap II, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia

Referencyjnego IK

(16) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap II, podpisany m.in. przez R. K. i B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(17) Oświadczenie autorów dokumentacji – Etap IV, podpisane przez ekspertów IK, w tym m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(18) Oświadczenie wykonawcy – Etap IV, w którym jako autorzy dokumentacji do etapu są wymienieni eksperci IK, w tym

m.in. B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(19) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap IV, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(20) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap IV, podpisany m.in. przez B. P. i R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(21) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap V, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(22) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap V, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(23) Protokół Wewnętrznej Konsultacji – Etap VI, podpisany m.in. przez R. K., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(24) Protokół Wewnętrznej Weryfikacji – Etap VI, podpisany m.in. przez B. P., dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(25) Oświadczenie CE Project Group sp. z o.o., że IK brał aktywny udział w każdym z etapów realizacji zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(26) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z 20 lutego 2015 – skany protokołów przekazania dokumentacji dotyczącej Etapu I wykonanej i złożonej przez IK (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług)

(27) Strona tytułowa opracowania etapu I, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(28) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 2 wykazu usług)

(29) Strona tytułowa opracowania etapu II, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK;

(30) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.: e-mail z dnia 31 marca 2015 – skany protokołów przekazania dokumentacji dotyczącej Etapu I wykonanej i złożonej przez IK (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług)

(31) Strona tytułowa opracowania etapu III, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(32) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług)

(33) Strona tytułowa opracowania etapu IV, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(34) Strona tytułowa opracowania etapu V, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(35) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz zamawiającym i podwykonawcą analizy kosztów i korzyści (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług)

(36) Strona tytułowa opracowania etapu VI, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(37) Strona tytułowa opracowania etapu VII, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(38) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k.

(39) Strona tytułowa opracowania etapu VIII, dla zamówienia wskazanego w pkt 2 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(40) Strona tytułowa opracowania etapu I, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(41) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz z zamawiającym (dotyczy zamówienia pkt 3 wykazu usług)

(42) Strona tytułowa opracowania etapu II, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(43) Strona tytułowa opracowania etapu III, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(44) Strona tytułowa opracowania etapu IV, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(45) Korespondencja prowadzona pomiędzy pracownikami IK a CE Project Group sp. z o.o. sp. k. oraz podwykonawcą części środowiskowej (dotyczy całego Zamówienia Referencyjnego IK tj. zamówień z pkt 2 oraz pkt 3 wykazu usług)

(46) Strona tytułowa opracowania etapu V, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(47) Strona tytułowa opracowania etapu VI, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(48) Strona tytułowa opracowania etapu VII, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(49) Strona tytułowa opracowania etapu VIII, dla zamówienia wskazanego w pkt 3 wykazu usług, stanowiącego element Zamówienia Referencyjnego IK

(50) Pismo z dnia 7 lipca 2017 r. nr TPF/90-105-0012/Lk208/0010/MW ze zgłoszeniem ekspertów (m.in. Eksperta w dziedzinie analiz ruchowo - przewozowych – P. C., Ekspert w dziedzinie inżynierii ruchu kolejowego - P. P. oraz M. G.)

(51) Pismo z dnia 6 grudnia 2017 r. nr TPF/2017/MW/0244/225 ze zgłoszeniem ekspertów technicznych (Koordynatora branżowego ds. linii, węzłów i stacji kolejowych – A. P., Koordynatora branżowego ds. zabezpieczenia i sterowania ruchem kolejowym – R. K., Koordynatora branży mostowej – K. H., Koordynatora branżowego ds. telekomunikacji – W. I., Koordynatora branżowego ds. elektroenergetyki – M. M.) oraz załączoną umową podwykonawczą, na podstawie której wskazani eksperci będą działali.

(52) e-mail od P. C. do m.in. M. G. z dn. 17 lipca 2017 r. w sprawie spotkania dot. ustalenia wariantów inwestycyjnych

(53) e-mail od P. C. do m.in. M. W. (m.w.@tpf.com.pl) z dnia 28 sierpnia 2017 r. (oraz wcześniejszy e-mail od P. P. do M.

W. z dnia 28 sierpnia 2017 r.)

(54) e-mail od P. C. do M. W. z 10 listopada 2017 r.

(55) e-mail od P. C. do m.in D. M. (d..m.@asanga.pl) z dnia 30 listopada 2017 r.

Przystępujący przedłożył nowy wykaz usług wraz z referencjami, który obejmował:

1 Opracowanie studium wykonalności dla zadania pn.: "Prace na linii kolejowej nr 208 na odcinku Grudziądz - Tuchola - granica województwa" Umowa nr. 90/105/0012/17/W/I z dnia 12 maja 2017 r. PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Podwykonawca dla: TPF Sp. z o.o. ul. Annopol 22, 03-236 Warszawa Projekt obejmował opracowanie Studium Wykonalności dotyczące budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy, obejmujący swoim zakresem ponad 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. 05.2017r 06.2018r 405.900,00 PLN brutto

2 „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na linii kolejowej nr 94, na odcinku Kraków Płaszów – Skawina – Oświęcim” Konsorcjum: CE Project Group Sp. z o.o. Sp. Komandytowa I Instytut Kolejnictwa Umowa nr 60/039/0015/14/Z/I z dnia 10 grudnia 2014r PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował Studium Wykonalności L Linia kolejowa: nr 94 Kraków Płaszów - Skawina - Oświęcim posiada status linii kolejowej o znaczeniu państwowym. Na odcinkach od km -0,457 do km 0,402 i od km 64,710 do km 64,904 jest linią jednotorową oraz od km 0,402 do km 64,710 linią dwutorową. Linia ta na całej długości jest zelektryfikowana. Na analizowanym odcinku zlokalizowane są następujące stacje: Kraków Płaszów, Kraków Bonarka, Skawina, Podbory 12.2014r04.2016r 1 838 850,00 PLN brutto Na linii prowadzony jest ruch pasażerski i towarowy.

3 „Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla projektu „Prace na liniach kolejowych nr 97, 98, 99, na odcinku Skawina – Sucha Beskidzka – Chabówka – Zakopane”. Konsorcjum: CE Project Group Sp. z o.o. Sp. Komandytowa Instytut Kolejnictwa Umowa nr 60/039/0016/14/Z/I z dnia 10 grudnia 2014r PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa

Projekt obejmował Studium Wykonalności: Linie kolejowe: nr 97 Skawina –Żywiec, nr 98 Sucha Beskidzka – Chabówka, nr 99 Chabówka Zakopane posiadają status linii kolejowych o znaczeniu państwowym. Są to linie jednotorowe, zelektryfikowane po których prowadzony jest ruch pociągów pasażerskich i towarowych. Na analizowanym odcinku zlokalizowane są następujące stacje: Skawina, Radziszów, Leńcze, Kalwaria Zebrzydowska Lanckorona, Stronie, Stryszów, Sucha Beskidzka, Maków Podhalański, Osielec, Jordanów, Chabówka, Raba Wyżna, Sieniawa, Lasek, Nowy Targ, Szafłary, Biały Dunajec, Poronin, Zakopane. Odcinek objęty projektem podzielony jest na 20 szlaków. 12.2014r 04.2016r 2 801 940,00 PLN brutto

4. "Poprawa bezpieczeństwa poprzez zabudowę nowych rozjazdów kolejowych o podwyższonym standardzie konstrukcyjnym" - Etap II" Konsorcjum: Instytut Kolejnictwa i Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. Umowa nr 90/110/0005/17/Z/I z dn. 22.05.2017 PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie dokumentacji przedprojektowej (studium wykonalności) dotyczącej budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzany jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. 22.05.2017 28.12.2017 450.000,00 PLN netto

5. "Opracowanie Rezultatów Studium Wykonalności w ramach projektu inwestycyjnego Umowa nr 90/106/0048/17/Z/I z dn. 24.05.2017 PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie rezultatów studium wykonalności dotyczącego budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii 24.05.2017 14.12.2017 388.500,00 PLN netto POIiŚ 5.2-3 pn.: "Prace na liniach kolejowych nr 132, 138, 147, 161, 180, 188, 654, 655, 657, 658, 699 na odcinku Gliwice - Bytom - Chorzów Stary - Mysłowice Brzezinka - Oświęcim oraz Dorota - Mysłowice Brzezinka" Konsorcjum: Instytut Kolejnictwa i Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. kolejowej, na której prowadzany jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. Zakres faktyczny opracowania obejmował wykonanie Studium Wykonalności od początku zgodnie z wytycznymi CUPT określonymi w Vademecum Beneficjenta wskazanymi do stosowania przez PKP PLK w OPZ dla rzeczzonego projektu.

6. Opracowanie dokumentacji przedprojektowej dla zadania : "Poprawa bezpieczeństwa na skrzyżowaniach linii kolejowych z drogami - Etap I - część przejazdowa" w ramach projektu POIiŚ 5.2-9" Wykonawca: Instytut Kolejnictwa Umowa nr 90/110/0003/16/Z/I z dn. 29.11.2016 PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie dokumentacji przedprojektowej (studium wykonalności) dotyczącej budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzany jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. 29.11.2016 28.08.2017 355.000,00 PLN netto

7. "Opracowanie Studium Wykonalności wraz z dokumentacją środowiskową oraz PFU dla zadania: "Wzmocnienie zasilania trakcyjnego" Konsorcjum: Instytut Kolejnictwa i Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. Umowa nr 60/010/0004/18/Z/M z dn. 21.03.2018 PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie studium wykonalności dotyczącego budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzany jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. 21.03.2018 5.04.2019 540.000,00 PLN netto

8. Aktualizacja Rezultatów Studium Wykonalności dla projektu: "Prace na podstawowych ciągach pasażerskich (E30 i E65) na odcinku: Będzin - Katowice - Tychy - Czechowice Dziedzice - Zebrzydowice" LOT B odcinek Tychy - podg. Most Wisła LOT D odcinek Zabrzeg - Zebrzydowice - granica państwa" Konsorcjum: Instytut Kolejnictwa i Infra – Centrum Doradztwa sp. z o.o. Umowa nr 90/106/0133/19/Z/I z dn. 4.10.2019 PKP PLK S.A. ul. Targowa 74 03-734 Warszawa Projekt obejmował opracowanie aktualizacji rezultatów studium wykonalności dotyczącego budowy / przebudowy zelektryfikowanej linii kolejowej, na której prowadzany jest ruch pasażerski i towarowy, obejmującej łącznie 2 stacje kolejowe i 3 szlaki do nich przylegające. Zakres faktyczny opracowania obejmował wykonanie Studium Wykonalności od początku zgodnie z wytycznymi CUPT określonymi w Vademecum Beneficjenta wskazanymi do stosowania przez PKP PLK w OPZ dla rzeczzonego projektu. 4.10.2019 - 11.03.2020 746.000,00 PLN netto

Z przedłożonych dokumentów potwierdzających należyte wykonanie wynika, że referencje do poz. 4,6, 7 dotyczyły opracowania Studium Wykonalności, zaś dla poz. 5 i 8 opracowania Rezultatów Studium Wykonalności

Dowody złożone przez odwołującego:

Odwołujący złożył wyciągi z umów zawartych przez niego z trzema podwykonawcami dotyczących wykonania zadania wykazanego przez przystępującego w poz. 1 wykazu i z umów tych wynika, że Infra Centrum Doradztwa miała wykonać etap I – Metodyka realizacji zamówienia, II – Prognozy społeczno – gospodarcze, analizy rynku, IV – Analiza marketingowa ruchowa wariantów inwestycyjnych wraz z podsumowaniem Fazy I w części analiz marketingowo-ruchowych, VII – analiza AKK wraz z podsumowaniem Fazy II w zakresie AKK i IX opracowanie Rezultatów Studium wykonalności, wykonawca Arcadis - Etap V – Analiza techniczna wariantów inwestycyjnych, zaś wykonawca Asanga – etapy VI i VIII, z czego można wywnioskować, że odwołujący samodzielnie wykonywał etap III

Ocena zgromadzonego materiału dowodowego przez Izbę:

Izba oceniając zgromadzony materiał dowodowy w pierwszej kolejności przypomni ustalenia Izby dotyczące definicji Studium Wykonalności, która według odwołującego utożsamiona została z koniecznością wykonania Etapów I-VII z podsumowaniem Fazy II w rozumieniu tego postępowania. W ocenie Izby natomiast zgromadzony materiał dowodowy nie potwierdził, że zamawiający na potrzeby warunku doświadczenia zawodowego uznawał za Studium wykonalności tylko takie studium, które obejmowało wskazane przez zamawiającego etapy. W ocenie Izby w części III pkt. 1.2. OPZ jest wyjaśnienie skrótu, a nie definicja pojęcia Studium Wykonalności i w ocenie Izby czym jest studium wykonalności zostało zdefiniowane w rozporządzeniu Komisji nr 651/2015. Przechodząc zatem do analizy dowodów złożonych przez odwołującego i wynikających z dokumentacji postępowania Izba przedstawi swój tok oceny zgromadzonego materiału dowodowego w odniesieniu do spornych pozycji wykazu

Poz. 1 z dowodów przedstawionych przez odwołującego wynika, że przystępujący zrealizował 5 z 9 etapów, przystępujący natomiast twierdził, że uczestniczył w wykonaniu także pozostałych etapów i zapewnił koordynatora – J. Z. (tej ostatniej okoliczności odwołujący nie podważał). Zatem konieczne jest zanalizowanie przedstawionych dowodów D50-D55 w celu ustalenia, czy przystępujący rzeczywiście uczestniczył także w wykonaniu pozostałych etapów. Przy czym Izba ustaliła, że nie jest przedmiotem oceny w jakim stopniu w realizację zamówienia był zaangażowany odwołujący.

Z dowodu D50 wynika że zgłoszenia Ekspertów dokonywał odwołujący i p. C. i P. zgodnie z załącznikiem do tego pisma są pracownikami świadczącymi usługi na rzecz Instytutu Kolejnictwa, a nie Infra. Z tego dowodu nie da się ustalić, z kim współpracują pozostałe osoby. Na podstawie innych dowodów dotyczących poz. 2 i 3 można ustalić, że R. K. jest pracownikiem Instytutu Kolejnictwa, z P. M. G. – Infra. Dowód nie jest przydatny do ustalenia zaangażowania Infra w etapy III, V, VI i VIII.

Z dowodu D51 wynika, że zgłaszane zamawiającemu przez TPF osoby są zasobem kadrowym Arcadis, czyli również ten dowód nie świadczy o stopniu zaangażowania Infra w pozostałe etapy.

Z dowodu D52 wynika tylko tyle, że p. M. G. m. in. była zaproszona na spotkanie do Instytutu Kolejnictwa, ale nie pozwala na ustalenie czego spotkanie miało dotyczyć i na którym etapie się odbywało.

Z dowodów D53 i D54 wynika, że p. M. G. była informowana o trudnościach występujących przy planowaniu wariantów, co może świadczyć o tym, że przystępujący był zaangażowany w usuwanie trudności związanych z analizą rozwiązań technicznych wariantów inwestycyjnych – etap V

Z dowodu D55 wynika, że p. M. G. koordynowała przepływ informacji między Instytutem Kolejnictwa, a Asangą w zakresie etapu VI.

W ocenie Izby zatem przystępujący wykazał, że ponad zakres przedmiotowy wynikający z umowy z odwołującym uczestniczył także przez swojego Eksperta p. M. G. w części związanej jeszcze z dwoma etapami V i VI, co w ocenie Izby choć nie pozwala stwierdzić stopnia tego zaangażowania, to jednak wskazuje, że można dać wiarę oświadczeniu przystępującego, że jego zaangażowanie w projekt było większe niż wprost wynikające z zawartej umowy. Choć w ocenie Izby przystępujący nie wykazał zaangażowania we wszystkie etapy realizacji Studium, to wykazał, że jego zaangażowanie było największe i wykraczało poza postanowienia umowne. Tym samym Izba podzieliła stanowisko zamawiającego, że usługa wykazana w poz. 1 wykazu spełniała wymagania zawarte w warunku opisanym w pkt. 8.6.1 SIWZ

W zakresie poz. 2 i 3 wykazu usług Izba oceni zgromadzony materiał dowodowy łącznie, bo te projekty prowadzone były równolegle z zaangażowaniem zbliżonego personelu, a nawet część przedstawianej korespondencji mailowej dotyczy obu projektów, to Izba przeanalizowała wszystkie 49 dowodów, na które składają się specyfikacje obu postępowań, protokoły wewnętrznych konsultacji i wewnętrznych weryfikacji, korespondencja mailowa, a także strony tytułowe opracowywanych dokumentów i na podstawie tych dowodów Izba ustaliła, co następuje:

Osoby:

– B. P. – LK 94 – Koordynator Projektu (personel kluczowy), LK 97, 98, 99 -

Koordynator Projektu (personel dodatkowy), występuje praktycznie w każdym dowodzie przede wszystkim jako koordynator, ale także jako autor w Etapie III – D31, Czy w etapie VII D36 i D48

– R. K. – LK 94 – Ekspert ds. ruchowo - przewozowych (personel kluczowy) oraz Koordynator Projektu (personel dodatkowy), LK 97, 98, 99 – Koordynator Projektu (personel kluczowy) oraz Ekspert ds. ruchowo - przewozowych (personel dodatkowy), występuje praktycznie w większości dowodów jako koordynator, ale w D 31 także jako autor

– S. K. - LK 94 – Ekspert ds. ruchowo - przewozowych (personel dodatkowy), LK 97, 98, 99 - Ekspert ds. ruchowo - przewozowych (personel kluczowy), występuje w wielu dokumentacjach jako koordynator, a także w D 27 jako autor

– P. B., P. P., P. G. – zespół ds. modeli mikrosymulacyjnych np. jako autorzy w D27, a także w D31,

– B. B. - Inspektor Instytutu Kolejnictwa do udziału w procesach niezależnej oceny adekwatności stosowania wspólnej metody oceny bezpieczeństwa w zakresie wyceny i oceny ryzyka. Nr akredytacji AK 029 z 7 czerwca 2017 r., Ekspert Instytutu Kolejnictwa do udziału w procesach oceny (jak wyżej), Obszar działania: Wszystkie podsystemy systemu kolejowego w zakresie SMS (Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem) jako autor w dowodach D14, D17, D33, D36, D44, D48,

– A. G., K. W., I. W. – zespół ds. analiz społecznoekonomicznych i strategicznych jako autorzy w D27.

Występują w przedstawionych dowodach, są wskazywani jako koordynatorzy, ale także autorzy dokumentacji, są zgłaszani jako autorzy, przedstawiane dokumenty dotyczą wszystkich etapów realizacji dokumentacji. W ocenie Izby dowody te świadczą, że faktycznie brali udział w realizacji całości zamówienia czy to jako autorzy, czy osoby koordynujące pracę. W ocenie Izby oczywiście z dowodów tych nie da się ustalić udziałów procentowych ponad wszelką wątpliwość, gdyż trzeba by uzyskać dostęp do dokumentów źródłowych pochodzących od autorów, ustalić jakie części zostały dostarczone i przez kogo jako wsad (dane do opracowania), jednakże w ocenie Izby zgromadzony materiał dowodowy potwierdza, że Instytut Kolejnictwa była zaangażowany na każdym etapie opracowania, w ocenie Izby nie do pominięcia jest także fakt, że to Instytut kolejnictwa zarządzał projektem, oczywiście przedmiotem zamówienia nie były usługi nadzorcze, a opracowanie merytoryczne Studium, jednak koordynatorzy należeli do personelu kluczowego obu projektów, a zatem ich udział nie był dla zamawiających, ani marginalny, ani nieznaczący. Tym samym biorąc pod uwagę, że przystępujący wykazał, że nie tylko koordynował projekt, ale także jego personel wykonywał część dokumentacji jako autorzy, w ocenie Izby pozwala to na uznanie, że odpowiadają prawdziwie oświadczenia CE Projekt Group potwierdzające, że Instytut Kolejnictwa brał aktywny i realny udział na wszystkich etapach realizacji zamówienia i był niezbędny dla prawidłowego jego wykonania. Izba na podstawie siwz z wykazanych usług 1-3 oraz siwz w niniejszej sprawie oceniła, że przedstawione protokoły weryfikacji mają znaczenie dla oceny stopnia zaangażowania w realizację zamówienia, gdyż weryfikacja stanowi sprawdzenie opracowanej dokumentacji pod względem merytorycznym przed

przekazaniem dokumentacji do oceny zamawiającemu, a więc wymaga zapoznania się z tą dokumentacją i ustalenia czy nie zawiera ona błędów, czyli osoby dokonujące weryfikacji muszą posiadać merytoryczną wiedzę i znajomość danego projektu, aby móc weryfikować wady. Koordynatorzy również uczestniczą w radach projektowych i przekazują uwagi zamawiającego i innych osób zaangażowanych w proces do autorów i stanowiska autorów (przedstawione e-maile), a także angażują się z proces koordynacji obu firm wspólnie występujących w przedsięwzięciu, co także świadczy o czynnym udziale w danym przedsięwzięciu. Biorąc te wszystkie okoliczności pod uwagę Izba doszła do przekonania, że zamawiający prawidłowo ocenił złożone wyjaśnienia, jako potwierdzające możliwość powoływania się przystępującego na doświadczenie nabyte przez Instytut Kolejnictwa na zadaniach wykazanych w poz. 2 i 3 wykazu usług.

Odnosnie pozostałych pozycji z wykazu usług Izba ustaliła, co następuje – w zakresie poz. 4 i 6 odwołujący zarzuca brak wymaganej ilości stacji i szlaków – jednak nie został przedstawiony przez odwołującego jakikolwiek dowód potwierdzający tę okoliczność, choćby w postaci umowy lub SIWZ dotyczącej tego postępowania, do których odwołujący mógł mieć dostęp do informacji publicznej. Swoje stanowisko odwołujący tworzy jedynie w oparciu o brzmienie nazw tych postępowań, które często nie odzwierciedlają rzeczywistego zakresu robót.

Izba ustaliła, że przystępujący w zakresie poz. 5 i 8 podał prawdziwe informacje nie krył ani w kolumnie 2, ani w kolumnie 5, że było to opracowanie rezultatów studium lub aktualizacja rezultatów, tym samym informacja była obiektywnie prawdziwa. Natomiast odwołujący w żaden sposób nie próbował udowodnić, że opracowanie rezultatów, czy aktualizacji rezultatów nie polegało, jak wskazywał to przystępujący na faktycznym wykonaniu Studium Wykonalności od początku zgodnie z wytycznymi CUPT określonymi w Vademecum Beneficjenta wskazanymi do stosowania przez PKP PLK w OPZ dla rzeczonoego projektu.

W zakresie poz. 7 Izba ustaliła, że przystępujący wykazał wykonanie opracowania Studium wykonalności dotyczącego wzmocnienia zasilania trakcyjnego, a odwołujący podnosił, że nie jest to budowa lub przebudowa, podczas, gdy dowodu na tę okoliczność nie przeprowadził. Jak wynika z doświadczenia życiowego Izby w oparciu o znane Izbie z urzędu postępowania zamawiającego występują postępowania, których przedmiotem jest wzmocnienie zasilania trakcyjnego ustaliła, że takie wzmocnienie może przyjąć różne rozwiązania techniczne np. budowę dodatkowych podstacji, rozbudowę układów rezerwowych, wdrożenie zasilania podstacji bezpośrednio z sieci wysokiego napięcia, czy przebudowę istniejących podstacji, często tego typu zamówienia określane są jako przebudowa lub modernizacja. Tym samym jedynie z samej nazwy postępowania w ocenie Izby nie da się wykazać, że opracowanie Studium wzmocnienie zasilania trakcyjnego nie było przebudową w rozumieniu prawa budowlanego. Konieczne byłoby bowiem wykazanie, że takie wzmocnienie nie następowało przez przebudowę istniejącej infrastruktury kolejowej.

Izba zważyła, co następuje:

Izba stwierdziła, że zgłoszone przystąpienie spełnia wymogi formalne określone w art. 185 ust. 2 ustawy.

Izba nie dopatrzyła się zaistnienia okoliczności, o których mowa w art. 189 ust. 2 ustawy, a które mogłyby skutkować odrzuceniem odwołania.

Izba oceniła, że odwołujący wykazał przesłankę materialnoprawną dopuszczalności odwołania z art. 179 ust. 1 ustawy.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy, przez zaniechanie wykluczenia Konsorcjum Arcadis z postępowania, mimo niewykazania spełniania przez tego wykonawcę warunku udziału w postępowaniu Zarzut nie potwierdził się. W ocenie Izby analiza zgromadzonego materiału dowodowego potwierdziła, że przystępujący przedstawił zasoby nabyte w ramach konsorcjum w taki sposób, że odpowiednio Infra Centrum Doradztwa jak i Instytut Kolejnictwa mogą wykazać się faktycznym udziałem w realizacji istotnej części lub wręcz każdego z etapów opracowywanych Studiów a także zarządzaniem na danym kontrakcie, co w ocenie Izby pozwala na uznanie, że mimo wspólnego ubiegania się o udzielenie zamówienia udział Infra i Instytutu Kolejnictwa był rzeczywisty i na tyle istotny, że przystępujący mógł skutecznie powołać się na tak zdobyte doświadczenie. W ocenie Izby nie można w tej sprawie przenieść wprost ustaleń poczynionych przez Izbę w sprawie sygn. akt KIO 1510/20, a to z tego względu, że w tamtym postępowaniu zamawiający dysponował jedynie umowami konsorcjalnymi oraz nieudowodnionymi wyjaśnieniami przystępującego, które jak oceniła Izba były na tyle lakoniczne, że nie pozwalały na ocenę stopnia zaangażowania się Instytutu Kolejnictwa w realizowane zadanie. W tym przypadku zamawiający uzyskał obszernie wyjaśnienia poparte dowodami i prawidłowo w ocenie Izby ustalił, że stopień zaangażowania Instytutu Kolejnictwa nie ograniczał się do zarządzania kontraktami, ale również do zapewnienia profesjonalnej kadry i opracowania części dokumentacji jako autorzy przez personel Instytutu Kolejnictwa, zaś w przypadku doświadczenia Infra, wykazane zostało zaangażowanie na etapach nie wynikających z umowy konsorcjalnej. Te okoliczności legły u podstaw uznania przez Izbę, że zamawiający prawidłowo ocenił spełnianie przez przystępującego warunków udziału w postępowaniu w zakresie doświadczenia zawodowego. Co do uzupełnionych pozycji wykazu nr 4-8 to w ocenie Izby odwołujący nie podał ciężarowemu na nim obowiązki dowodowemu z art. 190 ust. 1 ustawy i nie wykazał, że poz. 4 i 6 nie dotyczyły odpowiedniej ilości szlaków i stacji, że wzmocnienie zasilania trakcyjnego w tym konkretnym postępowaniu nie miało polegać na przebudowie, że w ramach opracowywania rezultatów, czy aktualizacji rezultatów nie doszło do wytworzenia Studium wykonalności. Z tych też względów Izba nie znalazła podstaw do uwzględnienia zarzutu odwołania.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy przez zaniechanie wykluczenia z postępowania wykonawcy Konsorcjum Arcadis, mimo iż wykonawca ten wprowadził zamawiającego w błąd przedstawiając informacje mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego oraz wprowadził zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji, że spełnia warunki udziału w postępowaniu, nie składając jednocześnie wyjaśnień w trybie art. 24 ust. 8 ustawy, tj. nie dokonując samooczystczenia;

Zarzut nie potwierdził się. Odwołujący zarzucał zamawiającemu zaniechanie wykluczenia przystępującego z postępowania pomimo tego, że złożone przez niego informacje w wykazie usług są nieprawdziwe i w ocenie Izby ta część zarzutu nie zasługuje na uwzględnienie z następujących względów:

Po pierwsze jeśli chodzi o poz. 1 – 3 wykazu usług, to odwołujący rzeczywiście znał już w dacie pierwotnego odwołania w sprawie sygn. akt KIO 1520/20 jakie usługi i w oparciu o czyje doświadczenie zostały przez przystępującego wskazane w wykazie usług. O tym że znał ten wykaz świadczy dobitnie to, że zarzucał zamawiającemu zaniechanie wykluczenia z art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy podnosząc, że te usługi nie potwierdzają spełniania warunku udziału w postępowaniu, co więcej tak jak obecnie, tak i w poprzednim odwołaniu zarzuty stawiane tym usługom sprowadzają się do oceny stopnia zaangażowania Infra i Instytutu Kolejnictwa w wykonanie wykazanych usług. Tym samym postawienie zarzutu w oparciu o przepis art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy było możliwe już na tamtym etapie postępowania. Co więcej po złożeniu wyjaśnień i dowodów przez przystępującego ocena stanu faktycznego przez odwołującego nie uległa zmianie, gdyż nadal uważa on, że te usługi właśnie na stopień zaangażowania Infra i Instytutu Kolejnictwa nie potwierdzają spełniania warunku udziału w postępowaniu, a stanowią wprowadzenie w błąd zamawiającego, co do tego, że to zaangażowanie było pełniejsze niż

wynika to z zawartych umów konsorcyjnych. Co więcej obecnie odwołujący podważa możliwość zastosowania art. 26 ust. 3 ustawy w odniesieniu do złożonych informacji, podczas gdy w sprawie sygn. akt KIO 1520/20 sam wycofał zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 12 ustawy, godząc się na wykonanie zadań w zakresie zarzutu nr 3, a więc zarzutu, w którym podnosił zaniechanie zastosowania art. 26 ust. 3 ustawy. Tym samym nie jako godził się na to, że do takiego wezwania dojdzie. Ponadto z analizy dowodów przedstawionych przez przystępującego Izba doszła do wniosku, że przystępujący wykazał, że nabył doświadczenie w szerszym stopniu, niż miało to wynikać z umów konsorcyjnych. Odnosnie zaś pozostałych poz. 4 – 8 wykazu usług, to jak już podnosiła to Izba w rozstrzygnięciu zarzutu poprzedzającego, zarzuty te nie zostały przez odwołującego wykazane. Przy zarzucie informacji wprowadzającej w błąd konieczne jest bowiem ustalenie z całą pewnością, że dana informacja jest nieprawdziwa, tym samym wywodzenie tej kwestii jedynie z nazw postępowań może zakładać pewne prawdopodobieństwo, że może okazać iż dane elementy nie wchodziły w zakres przedmiotu zamówienia, jednak to prawdopodobieństwo nie może być powodem do zastosowania tak dotkliwej sankcji, jaką jest wykluczenie z postępowania. Aby mogło do tego dojść odwołujący powinien był wykazać, że w poz. 4 i 6 nie było w ogóle szlaków i stacji, lub było ich mniej niż wymagano, że w poz. 7 ta konkretna inwestycja nie mogła dotyczyć przyszłej przebudowy, a dla pkt. 5 i 8 że opracowanie aktualizacji rezultatów czy rezultatów Studium nie prowadziło do ponownego wytworzenia Studium wykonalności. Tym samym nie można było uznać zasadności tak postawionego zarzutu.

Izba nie uznała również zarzutu w odniesieniu do wykazu osób i osoby p. O. . Izba uznała, że dla zamawiającego był obojętny charakter udziału projektanta w opracowaniu Studium. W ocenie Izby zatem informacja z wykazu osób, że p. O. był projektantem obiektu, a konkretnie projektantem sprawdzającym współodpowiedzialnym z autorem dokumentacji za jej prawidłowość, zgodność z prawem i wiedzą techniczną, była prawdziwa w znaczeniu brania udziału w opracowaniu zdefiniowanym przez zamawiającego na potrzeby tego warunku.

Izba podziela argumentację zamawiającego na gruncie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy, że dla zastosowania sankcji wykluczenia na podstawie tego przepisu nie jest wystarczające wyłącznie ustalenie, że doszło do podania informacji wprowadzającej w błąd, ale także dokonanie oceny czy ta informacja mogła mieć istotny wpływ na wynik postępowania. Odwołujący nie wykazał, że p. R. O. nie był członkiem zespołu projektowego, który zaprojektował obiekt na etapie tworzenia całej dokumentacji dla obiektu, przeciwnie z przedłożonego dowodu w postaci projektu budowlanego wynika, że p. O. był projektantem sprawdzającym i ponosił odpowiedzialność razem z p. W. za jakość dokumentacji, tym samym Izba nie znalazła podstaw do zastosowania art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Schussler Plan oraz oferty Konsorcjum Arcadis, mimo iż oferty te zawiera rażąco niską cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia

Zarzut w części został uwzględniony przez zamawiającego tj. w zakresie zarzutu naruszenia przez zamawiającego art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Schussler Plan, co wynika z odpowiedzi zamawiającego na odwołanie. Wykonawca Schussler – Plan nie przystąpił do postępowania odwoławczego, zaś przystępujący po stronie zamawiającego Konsorcjum Arcadis nie wniosło sprzeciwu wobec częściowego uwzględnienia odwołania. Oznacza to, że orzekanie co do zarzutu stało się zbędne, gdyż przedmiot sporu odpadł, a zamawiający uwzględniając zarzut odwołania powinien wykonać czynność objętą zarzutem zgodnie z żądaniem. Wprawdzie przepis art. 186 ust. 3 ustawy odnosi się do uwzględnienia odwołania w całości, ale żaden z pozostałych przepisów art. 186 ust. 3a-4a ustawy nie regulują stanu faktycznego zaistniałego w przedmiotowym postępowaniu, zatem tylko stosując rozumowanie a maiori ad minus uwzględniając, że zamawiający może uwzględnić jedynie część zarzutów, a przystępujący może wnieść częściowy sprzeciw, to można uznać, że może również nie wnieść sprzeciwu co do uwzględnionej części, a zatem wówczas przestaje istnieć spór pomiędzy stronami i w tym zakresie zajdzie sytuacja analogiczna do sytuacji jak umorzenie odwołania w części z powodu uwzględnienia części zarzutu i nadal na zamawiającym ciążyć będzie obowiązek wykonania zadań odwołania.

W pozostałej części Izba uznała zarzut odwołania za niezasadny. Izba ustaliła, że koszty biura, które uwzględnił przystępujący to kwota około 124 000zł., zgodna z kwotą podaną w tabeli 6, co wynika z kalkulacji zgodnie z założeniami przedstawionymi przez przystępującego. Co do kosztów pracownika administracyjnego, to przystępujący wskazywał, że koszt tego pracownika rozkłada się na kilka realizowanych przez niego projektów, zatem nawet gdyby przyjąć, że koszt ten całościowo wynosi dla przystępującego kwotę wskazaną w odwołaniu około 72 047zł., to stosując tą samą logikę, co przy koszcie biura należało by uznać na potrzeby tego projektu, że jest to koszt ok 1 844,40zł. (72 047zł. x2,56% udziału projektu w przychodach), zatem takie ewentualne zaniżenie kosztu nie powodowałoby nierentowności oferty. Natomiast jak już Izba ustaliła z oświadczeń personelu kluczowego wynika, że zapoznali się oni z wymaganiami OPZ i zidentyfikowali zadania konieczne do wykonania w ramach roli, którą przyjęli i oszacowali pracochłonność, a więc w ocenie Izby można przyznać rację przystępującemu, że w koszcie personelu kluczowego jest uwzględniony koszt rad projektowych, a koszt 69 000zł. uwzględnia jedynie ewentualne koszty dojazdu, które są kosztem szacowanym ostrożnościowo. Izba nie dała wiary stanowisku odwołującego, że zaangażowanie na radach projektowych na każdej radzie wymaga udziału przez 8h, w ocenie Izby ten szacunek jest nadmierny i nie wynika z postanowień siwz. Z tych względów Izba podstawiała oddalić zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 89 ust. 1 pkt 4 w związku z art. 90 ust. 3 ustawy w odniesieniu do oceny wyjaśnień elementów oferty mających wpływ na cenę złożonych przez konsorcjum Arcadis.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Schussler Plan, mimo iż jej złożenie stanowi czyn nieuczciwej konkurencji.

Zarzut w części został uwzględniony przez zamawiającego tj. w zakresie zarzutu naruszenia przez zamawiającego art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Schussler Plan, co wynika z odpowiedzi zamawiającego na odwołanie. Wykonawca Schussler – Plan nie przystąpił do postępowania odwoławczego, zaś przystępujący po stronie zamawiającego Konsorcjum Arcadis nie wniosło sprzeciwu wobec częściowego uwzględnienia odwołania. Oznacza to, że orzekanie co do zarzutu stało się zbędne, gdyż przedmiot sporu odpadł, a zamawiający uwzględniając zarzut odwołania powinien wykonać czynność objętą zarzutem zgodnie z żądaniem. Wprawdzie przepis art. 186 ust. 3 ustawy odnosi się do uwzględnienia odwołania w całości, ale żaden z pozostałych przepisów art. 186 ust. 3a-4a ustawy nie regulują stanu faktycznego zaistniałego w przedmiotowym postępowaniu, zatem tylko stosując rozumowanie a maiori ad minus uwzględniając, że zamawiający może uwzględnić jedynie część zarzutów, a przystępujący może wnieść częściowy sprzeciw, to można uznać, że może również nie wnieść sprzeciwu co do uwzględnionej części, a zatem wówczas przestaje istnieć spór pomiędzy stronami i w tym zakresie zajdzie sytuacja analogiczna do sytuacji jak umorzenie odwołania w części z powodu uwzględnienia części zarzutu i nadal na zamawiającym ciążyć będzie obowiązek wykonania zadań odwołania.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 89 ust. 1 pkt 4 ustawy w związku z art. 90 ust. 3 ustawy przez zaniechanie odrzucenia oferty Konsorcjum Arcadis, pomimo iż jej złożenie stanowi czyn nieuczciwej konkurencji.

Zarzut nie potwierdził się. Zarzut ten oparty był na założeniu przez odwołującego, że przystępujący zaoferował ofertę z rażąco niską ceną, jednak ten zarzut Izba uznała za nieuzasadniony, a cenę oferty przystępującego oceniła jako realną w świetle złożonych wyjaśnień i wskazującą na możliwość osiągnięcia 7,5% zysku, a więc nie jest to w ocenie Izby oferta skalkulowana poniżej kosztów świadczenia. Tym samym nie można tej ofercie przypisać cech oferty z ceną dumpingową, a w konsekwencji uznać, że została złożona w czynie nieuczciwej konkurencji. Z tego powodu zarzut należało oddalić.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 7 ust. 1 i 3 ustawy przez prowadzenie postępowania w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców (w związku z naruszeniem w/w przepisów ustawy).

Zarzut nie potwierdził się. Izba ustaliła, że ocenie ofert i wyborowi podlegała oferta przystępującego, który nie powinien być wykluczony z postępowania, tym samym wybór oferty nastąpił zgodnie z przepisami ustawy i nie mógł świadczyć do nierównym traktowaniu wykonawców. Zarzut zatem należało oddalić.

Mając na uwadze powyższe orzeczono jak w sentencji na podstawie art. 192 ust. 1, 2 ustawy.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 192 ust. 9 i 10 ustawy, tj. stosownie do wyniku postępowania, z uwzględnieniem postanowień 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 (tekst jednolity Dz. U. z 2018 r. poz. 2972) zmienionego rozporządzeniem Prezesa Rady Ministrów z dnia 9 stycznia 2017 r. zmieniającego rozporządzenie w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. z 2017 r., poz. 47) zaliczając odwołującemu koszty wpisu na poczet kosztów postępowania odwoławczego, oraz nakazując odwołującemu dokonanie zwrotu zamawiającemu kwoty 3 600zł. tytułem zwrotu kosztów uzasadnionej obrony, zgodnie ze złożoną fakturą.

Przewodniczący:.....