

WYROK

Warszawa, dnia 6 maja 2024 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodnicząca: Adriana Urbanik

Protokolant: Mikołaj Kraska

po rozpoznaniu na rozprawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 15 kwietnia 2024 r. przez wykonawcę Solaris Bus & Coach Sp. z o.o.

z siedzibą w Bolechowo-Osiedle w postępowaniu prowadzonym przez Miasto i Gminę Szamotuły

przy udziale uczestnika po stronie zamawiającego wykonawcy Arp E-Vehicles Sp. z o.o.

z siedzibą w Bydgoszczy

orzeka:

1. oddala odwołanie,

2. kosztami postępowania obciąża wykonawcę Solaris Bus & Coach Sp. z o.o.

z siedzibą w Bolechowo-Osiedle, i:

2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę Solaris Bus & Coach Sp. z o.o. z siedzibą w Bolechowo-Osiedle tytułem wpisu od odwołania.

Na orzeczenie - w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga

za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Warszawie

- Sądu Zamówień Publicznych.

Przewodnicząca:

Sygn. akt: KIO 1269/24

Uzasadnienie

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w postępowaniu w trybie przetargu nieograniczonego pn. „Zakup autobusu elektrycznego na potrzeby dowozu uczniów do placówek szkolnych”, nr referencyjny: WI.271.2.2024, zostało wszczęte ogłoszeniem opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 02.02.2024 r. pod nr S24/2024 68288 przez **Miasto i Gminę Szamotuły, ul. Dworcowa 26, 64-500 Szamotuły** zwane dalej: „Zamawiającym”.

Do wyżej wymienionego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego zastosowanie mają przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2023 r. poz. 1605, z późn. zm.), dalej „ustawy Pzp”.

Dnia 15.04.2024 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) odwołanie złożył wykonawca **Solaris Bus & Coach sp. z o.o., ul. Obornicka 46, Bolechowo-Osiedle, 62-005 Owińsk**, zwany dalej „Odwołującym”, wobec czynności i zaniechań Zamawiającego:

- 1) zaniechania odrzucenia oferty ARP e-Vehicles sp. z o.o. z siedzibą w Bydgoszczy (dalej „ARP”) jako niezgodnej z warunkami zamówienia określonymi w Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej „SWZ”), w tym w Opisie Przedmiotu Zamówienia (dalej „OPZ”);
- 2) zaniechania wezwania ARP do udzielenia wyjaśnień dotyczących treści złożonej oferty w zakresie liczby miejsc, liczby drzwi i mocy zaoferowanej ładowarki oferowanego pojazdu;
- 3) wyboru oferty ARP jako najkorzystniejszej spośród ofert złożonych w postępowaniu oraz zaniechaniu wyboru oferty Odwołującego.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie przepisów:

- 1) art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty ARP jako niezgodnej z warunkami zamówienia określonymi w OPZ, zgodnie z którymi oferowany pojazd:
 - a. powinien dysponować co najmniej 39 miejscami siedzącymi, a także miejscem dla osoby na wózku inwalidzkim, a jednocześnie powinien posiadać dwoje drzwi – podczas gdy zaoferowany przez ARP pojazd PILEA RFS 1000 może posiadać układ 39 siedzeń i dostęp do jednych drzwi albo 31 siedzeń i dostęp do dwojga drzwi, co jest

niezgodne z wymaganiami z pkt 2 i 15.1 Tabeli „Wymagane warunki / parametry techniczne” OPZ;

- b. powinien być wyposażony w ładowarkę o mocy co najmniej 20 kW umożliwiającą pełne naładowanie baterii trakcyjnej w nie dłużej niż 10 godzin – podczas gdy w ofercie ARP wskazano zastosowanie ładowarki o mocy 11 kW, tj. o zbyt niskiej mocy ładowania, która nie umożliwi naładowania baterii o wymaganej pojemności 217 kWh w założonym czasie 10 godzin, co oznacza niezgodność z wymaganiem z pkt 26 Tabeli „Wymagane warunki / parametry techniczne” OPZ;

2)art. 223 ust. 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wezwania ARP do udzielenia wyjaśnień dotyczących treści złożonej oferty w zakresie ww. opisanych parametrów oferty i ich zgodności z wymogami OPZ.

Mając na uwadze powyższe Odwołujący wniósł o uwzględnienie niniejszego odwołania w całości i nakazanie Zamawiającemu w trybie art. 554 ust. 3 pkt 1 lit. a i b ustawy Pzp:

- 1)unieważnienie oceny ofert złożonych w postępowaniu oraz wyboru oferty najkorzystniejszej;
- 2)odrzućenie oferty ARP jako niezgodnej z warunkami zamówienia i zawierającej rażąco niską cenę lub względnie – jedynie w przypadku nieuwzględnienia zarzutów i żądań związanych z odrzuceniem oferty ARP – wezwania tego wykonawcy do udzielenia wyjaśnień co do treści oferty w zakresie liczby zaoferowanych miejsc siedzących i sposobu ich konfiguracji, liczby dostępnych drzwi w zależności od sposobu konfiguracji siedzeń oraz parametrów zastosowanej w oferowanym pojeździe ładowarki;
- 3)dokonanie ponownej oceny ofert złożonych w postępowaniu z pominięciem oferty ARP;
- 4)dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z dokumentów załączonych do niniejszego odwołania lub przedłożonych w toku postępowania przed Izbą na okoliczności wskazane w uzasadnieniu odwołania lub w dacie powołania się na te okoliczności w postępowaniu przed Izbą;
- 5)zasądzenie od Zamawiającego na rzecz Odwołującego kosztów postępowania odwoławczego, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przewidzianych przepisami prawa i zgodnie z fakturą przedstawioną na rozprawie;
- 6)zobowiązania Zamawiającego oraz ARP (w przypadku zgłoszenia przez tego wykonawcę przystąpienia do postępowania odwoławczego) do złożenia pisma procesowego zawierającego stanowisko strony co zarzutów przedstawionych w odwołaniu na co najmniej dwa dni przed terminem rozprawy.

Zamawiający w dniu 16.04.2024 r. (przy użyciu środków komunikacji elektronicznej na platformie zakupowej) wezwał wraz kopią odwołania, uczestników postępowania do wzięcia udziału w postępowaniu odwoławczym.

Do postępowania odwoławczego przystąpił po stronie Zamawiającego wykonawca

Arp E-Vehicles Sp. z o.o., ul. Bogdana Raczkowskiego 8, 85-862 Bydgoszcz, zwany dalej „Przystępującym”. Izba stwierdziła skuteczność przystąpienia Przystępującego do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego.

W dniu 26.04.2024 r. odpowiedź na odwołanie wniósł środkami komunikacji elektronicznej Zamawiający, w której w szczególności oświadczył o uwzględnieniu odwołania w całości.

W dniu 29.04.2024 r. Przystępujący złożył pismo procesowe środkami komunikacji elektronicznej i w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAF, w którym przedstawił stanowisko w sprawie i wniósł:

- 1.sprzeciw wobec uwzględnienia przez Zamawiającego odwołania w całości;
- 2.o oddalenie odwołania jako całkowicie bezzasadnego;
- 3.o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów z dokumentów załączonych do niniejszego pisma lub znajdujących się w jego treści albo przedłożonych w toku postępowania przez Izbę na okoliczności wskazane w uzasadnieniu pisma lub powołane w postępowaniu przed Izbą;
- 4.zasądzenie od Odwołującego na rzecz Przystępującego kosztów postępowania odwoławczego, w tym kosztów podróży do Izby i kosztów zastępstwa procesowego, według norm przepisanych, na podstawie przedłożonych na posiedzeniu Izby dokumentów, w tym faktur potwierdzających ich poniesienie.

W dniu 30.04.2024 r. podczas rozprawy w szczególności:

- 1)Odwołujący podtrzymał stanowisko jak w odwołaniu, złożył wniosek o zasądzenie kosztów postępowania wraz z fakturą z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika;
- 2)Zamawiający podtrzymał stanowisko o uwzględnieniu odwołania w całości;
- 3)Przystępujący podtrzymał stanowisko jak w piśmie procesowym.

Skład orzekający Krajowej Izby Odwoławczej po zapoznaniu się z przedstawionymi w postępowaniu odwoławczym dowodami, po wysłuchaniu oświadczeń, jak i stanowisk stron i uczestnika postępowania odwoławczego złożonych ustnie do protokołu w toku posiedzenia i rozprawy, ustalił i

zważył, co następuje.

Skład orzekający Izby ustalił, że nie została wypełniona żadna z przesłanek skutkujących odrzuceniem odwołania na podstawie art. 528 ustawy Pzp, zaś wykonawca wnoszący odwołanie posiadał interes w rozumieniu art. 505 ust. 1 ustawy Pzp, uprawniający do jego złożenia.

Skład orzekający Izby, działając zgodnie z art. 542 ust. 1 ustawy Pzp, dopuścił w niniejszej sprawie dowody z dokumentacji postępowania o zamówienie publiczne nadesłanej przez Zamawiającego, a także zawnioskowane w odwołaniu, piśmie procesowym Przystępującego.

Przy rozpoznawaniu przedmiotowej sprawy skład orzekający Izby wziął pod uwagę także stanowisko wynikające ze złożonych pism, to jest odwołania, odpowiedzi na odwołanie, pisma procesowego Przystępującego, oraz stanowiska i oświadczenia stron i uczestnika postępowania odwoławczego, złożone ustnie do protokołu.

Odnosząc się do podniesionych w treści odwołania zarzutów, stwierdzić należy, że odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Izba dokonała następujących ustaleń:

Zamawiający wymagał w szczególności:

1)w SWZ:

a)w rozdziale III „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA I OGÓLNE POSTANOWIENIA DOTYCZĄCE ZAMÓWIEŃ” pkt 1) lit. a: „A)Dostarczany autobus musi spełniać,

co najmniej wymagania i warunki określone w poniższych przepisach i normach:

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie homologacji typu pojazdów (Dz. U. poz. 1651). zwanego dalej Rozporządzeniem

w sprawie homologacji typu w zakresie wymagań dotyczących pojazdów kategorii M3.

2. Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U.

z 2016 r. poz. 2022 z późn. zm.), zwanego dalej Rozporządzeniem w sprawie warunków technicznych – w zakresie wymagań dotyczących pojazdów kategorii M3 klasy I

a w szczególności wymagań dotyczących dopuszczalnych wymiarów, mas pojazdu

i nacisków osi opisanych w Dziale II tego rozporządzenia.”,

b)w Rozdziale XX „INFORMACJE O FORMALNOŚCIACH, JAKIE POWINNY ZOSTAĆ DOPEŁNIONE PO WYKONANIU OFERTY W CELU ZAWARCIA UMOWY, WZÓR UMOWY” w pkt 6 (zmieniony odpowiedzią z dnia 20.02.2024 r. pytanie nr 1): „6. Zamawiający na dzień podpisania umowy będzie żądać przedstawienia od Wykonawcy następujących dokumentów:

A) Specyfikacje oferowanego autobusu opisujące, co najmniej wszystkie elementy wraz

z ich nazwami technicznymi, do których odnosi się Załącznik nr 3 do SWZ – Szczegółowy Opis Przedmiotu Zamówienia,

B) Protokół testów zawierający wyniki pomiarów drogowego zużycia energii elektrycznej wg testu ESORT 2, dla oferowanego autobusu.

7. Zamawiający na dzień dostawy zamówionego autobusu będzie żądać przedstawienia od Wykonawcy następującego dokumentu:

A) Dokument uprawnionej jednostki potwierdzającej spełnienie wymogów w zakresie konstrukcji nośnej zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej.”;

2)w załączniku nr 3 do SWZ Opis przedmiotu zamówienia i odpowiednio w Tabeli „Wymagane warunki / parametry techniczne”:

a)w pkt 1 i 2:

„1. Oferowany autobus musi spełniać wymagania:

1)polskich przepisów w sprawie dopuszczania pojazdów do ruchu, zawarte

w Dziale III ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U.

z 2020 r., poz. 110 ze zm.) oraz odpowiadać warunkom technicznym określonym

w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r. poz. 2022),

2)posiadać aktualne świadectwo homologacji wraz z załącznikami oferowanego typu pojazdu wydane przez właściwego ministra; Zamawiający wymaga, aby świadectwo homologacji spełniało wymagania regulaminu nr

107.06 EKG ONZ - jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M2 lub M3 w odniesieniu do ich

budowy ogólnej (Dz.U. UE.L.2015.153.1 z dnia 18.06.2015r.),

3) posiadać aktualne świadectwo homologacji wraz z załącznikami oferowanego typu pojazdu wydane przez właściwego ministra; Zamawiający wymaga, aby świadectwo homologacji spełniało wymagania regulaminu nr 138 AVS,

4) autobusu szkolnego w rozumieniu art. 2 pkt. 41a ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym to:

41a. autobus szkolny – autobus przeznaczony do przewozu dzieci do szkoły, barwy pomarańczowej, oznaczony z przodu i z tyłu prostokątnymi tablicami barwy białej, z napisem barwy czarnej „autobus szkolny”;

5) ROZPORZĄDZENIA MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia:

§ 22. 1. Autobus szkolny powinien być tak zbudowany, aby:

1) miejsce kierowcy nie znajdowało się w kabinie wydzielonej z przestrzeni pasażerskiej;

2) drzwi spełniały następujące wymagania:

a) były zdalnie sterowane z miejsca kierowcy; przepisu nie stosuje się do drzwi tylnych, o ile istnieją,

b) możliwe było zablokowanie ich otwarcia od wewnątrz z miejsca kierowcy; funkcja ta nie może ograniczać działania układu awaryjnego otwierania drzwi,

c) były automatycznie blokowane, gdy pojazd porusza się z prędkością przekraczającą 5 km/h,

d) otwarcie drzwi było sygnalizowane przerywanym sygnałem akustycznym

o nieprzenikliwym dźwięku wewnątrz autobusu; funkcja ta może być wyłączona, gdy autobus nie przewozi dzieci,

e) spełniały warunek zapobiegania niebezpieczeństwu odniesienia obrażeń przez pasażera spowodowanych ruchem drzwi i jego uwięzieniem podczas ich zamykania, poprzez zastosowanie mechanizmu samopowrotu, szerokich i miękkich uszczelek

lub innych podobnych rozwiązań;

3) był wyposażony w:

a) miejsce z przodu i z tyłu wewnątrz pojazdu przeznaczone na umieszczenie tablicy "AUTOBUS SZKOLNY" określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów,

b) miejsce z przodu i z tyłu po lewej stronie pojazdu na wysokości od 60 cm do 180 cm od powierzchni jezdni przeznaczone na umieszczenie tablicy ze znakiem "STOP", określonej w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów, wyposażone

w urządzenie uwidaczniające tę tablicę sterowane z miejsca kierowcy; działanie urządzenia powinno być automatyczne po otwarciu drzwi autobusu i sygnalizowane kierowcy lampką kontrolną koloru czerwonego; powinna istnieć możliwość wyłączenia tej funkcji,

c) miejsce z przodu i z tyłu po lewej stronie pojazdu przeznaczone na umieszczenie kwadratowej tablicy barwy żółtej z symbolem dzieci barwy czarnej określonej

w przepisach w sprawie rejestracji i oznaczania pojazdów; miejsce z tyłu pojazdu powinno być oświetlone, z możliwością wyłączenia oświetlenia z miejsca kierowcy,

d) ostrzegawczy sygnał świetlny błyskowy, o którym mowa w § 38 ust. 1, włączający się wraz ze światłami awaryjnymi automatycznie przy otwartych drzwiach; powinna istnieć możliwość wyłączenia tej funkcji przez kierowcę,

e) sygnał akustyczny ostrzegający na zewnątrz o cofaniu pojazdu,

f) urządzenie zapobiegające przed ruszeniem pojazdu z otwartymi drzwiami, także na pochyłościach;

4) okna uniemożliwiały wychylenie się na zewnątrz;

5) liczba miejsc stojących nie przekraczała 25% liczby siedzeń, przy czym dopuszcza się zwiększenie tej liczby o 4, w przypadku gdy w przestrzeni, o której mowa w pkt 6, nie jest przewożony pasażer na wózku inwalidzkim; powierzchnią przeznaczoną na miejsca stojące może być powierzchnia, nad którą wysokość wolnej przestrzeni wynosi co najmniej 190 cm lub co najmniej 180 cm w przypadku części przejścia usytuowanego ponad tylną oś i za nią;

6) istniała oznakowana przestrzeń przeznaczona dla pasażera niepełnosprawnego na wózku inwalidzkim, taka, która:

a) umożliwia przewóz co najmniej jednej osoby na wózku inwalidzkim tyłem do kierunku jazdy,

b) jest wyposażona w pas bezpieczeństwa ze związaczem i blokadą, umożliwiającą zapięcie pasażera wraz z wózkiem, a dostęp do niej jest zapewniony przez urządzenie do załadunku i wyładunku będące na wyposażeniu autobusu;

w przestrzeni tej mogą być umieszczone siedzenia składane, o ile zachowane będą powyższe warunki, gdy siedzenia są złożone;

7) siedzenia miały następujące cechy:

a) były skierowane do przodu; wymagania tego nie stosuje się do składanych siedzeń, o których mowa w pkt 6; siedzenia skierowane do przodu powinny być wyposażone w pasy bezpieczeństwa,

b) siedzenia skrajne były wyposażone w elementy zabezpieczające pasażerów przed przemieszczeniem w bok,

c) miejsca do siedzenia miały wymiary i rozmieszczenie określone w tabeli nr 1 "Wymiary i rozmieszczenie siedzeń w autobusie szkolnym", zamieszczonej

w załączniku nr 8 do rozporządzenia.

2. Przyjmuje się, z zastrzeżeniem ust. 3, że masa pasażera w autobusie szkolnym wynosi 68 kg, a w przypadku pasażerów stojących, w sytuacji, o której mowa w ust. 3 pkt 2, przyjmuje się wartość średnią ważoną masy pasażera wynikającą

z zastosowanych wymiarów siedzeń.

3. Dopuszcza się:

1) siedzenia o wymiarach (rozmieszczeniu), w zależności od wieku/masy pasażerów, określone w tabeli nr 2 "Wymiary i rozmieszczenie siedzeń w autobusie szkolnym", zamieszczonej w załączniku nr 8 do rozporządzenia;

2) stosowanie siedzeń o różnych wymiarach i rozmieszczeniu w tej samej przestrzeni pasażerskiej;

3) wyposażenie autobusu w demontowane siedzenia, zamocowane w przestrzeni, o której mowa w ust. 1 pkt 6, pod warunkiem że takie siedzenia mogą być łatwo usunięte.;";

6) być fabrycznie nowy, wyprodukowany w 2025 roku,

7) być przystosowany do polskich warunków klimatycznych oraz środowiskowych,

a w szczególności szerokiego zakresu temperatur i wilgotności powietrza, dużego zanieczyszczenia i zapylenia powietrza występującego podczas eksploatacji,

8) być odporny na działanie środków stosowanych do utrzymania przejeźdźności dróg w okresie zimowym, a także na działanie środków do mycia i czyszczenia pojazdów,

9) posiadać powłokę lakierniczą o wytrzymałości umożliwiającej codzienne mycie przy użyciu szczotkowej myjni automatycznej.

2. Wykonawca wraz z autobusem dostarczy Zamawiającemu:

1) dokumenty wymagane aktualnymi przepisami umożliwiające dopuszczenie autobusu do eksploatacji, jako środka komunikacji publicznej oraz ruchu drogowego na terenie Polski,

2) dokumentację techniczną dotyczącą dostarczonego autobusu:

a) instrukcję obsługi dla kierowców (w języku polskim) minimum 1 szt./pojazd,

b) książkę napraw (w języku polskim) w formie elektronicznej,

c) katalog części zamiennych (w języku polskim) w formie elektronicznej,

d) schematy instalacji elektrycznej, pneumatycznej i układu chłodzenia w języku polskim w formie elektronicznej,

e) dokumentację techniczno-eksploatacyjną w języku polskim.",

b)w Lp. 2 „Liczba miejsc pasażerskich”: „liczba miejsc ogółem co najmniej 48, w tym: liczba miejsc siedzących: min.

39. Wymagane przystosowanie autobusu

do przewozu osoby niepełnosprawnej na wózku inwalidzkim.”,

c)w Lp. 15. „Drzwi pasażerskie” w pkt 1 i 2: „1. Dwoje drzwi, zdalnie sterowanych przez kierowcę, pierwsze otwierane do wewnątrz, drugie otwierane odskokowo-przesuwnie na zewnątrz, 2. Układ wejść 1-2-0 Szerokość drzwi I w świetle nie mniejszej niż 720 mm, szerokość drzwi II w świetle nie mniejszej niż 1200 mm, wyposażone

w mechanizm powrotnego otwierania w przypadku natrafienia na przeszkodę”,

d)w Lp. 25 „Baterie trakcyjne” w pkt 1 i 2: „1.Preferowana zabudowa baterii trakcyjnych w sposób umożliwiający ich obsługę) z poziomu podłogi, 2.Pojemność baterii minimum 217 kWh, zapewniająca zasięg autobusu na poziomie 270 km zenergi akumulatorów Autobus wyposażony w złącze plug – in,”,

e)w Lp. 26 „Ładowarka Plug-In/kompatybilna z autobusem”: „System ładowania-ładowarka kompatybilny z autobusem, min. moc ładowania 20 kW, przewód

do ładowania min. długości 5 m. Obudowa stacji ładowania musi spełniać normy

w zakresie szczelności, oraz w zakresie odporności na wandalizm . Ładowarka zapewni maksymalne naładowanie baterii w czasie max 10 h. Gwarancja na ładowarkę wynosi min. 24 miesiące.”;

2) w wyjaśnieniach treści SWZ z dnia 20.02.2024 r. w odpowiedzi na pytanie nr 10: „Prosimy o potwierdzenie, że przewóz wózka ma być możliwy przy zachowaniu wymaganych

39 miejsc dla pasażerów siedzących” Zamawiający odpowiedział: „W przypadku przewozu/transportu wózka dla osób niepełnosprawnych liczba miejsc dla pasażerów siedzących może być wyjątkowo mniejsza.”;

3) w Regulaminie nr 107 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) – Jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów kategorii M₂ i M₃ w zakresie ich budowy ogólnej [2018/237] (Dz. Urz. UE L 52/1 23.2.2018):

a) w załączniku nr 8 w pkt 3.7.2.: „Pojazd można wyposażać w siedzenia wyjmowane, montowane w przestrzeni dla wózków inwalidzkich, pod warunkiem że kierowca lub członek załogi może łatwo usunąć takie siedzenia”,

b) w załączniku nr 3:

- w pkt. 7.6.1.1: „Minimalna liczba drzwi w pojeździe wynosi dwa: dwoje drzwi głównych lub jedno drzwi główne i jedno drzwi awaryjne. Każdy pojazd dwupokładowy posiada dwoje drzwi na pokładzie dolnym (zob. także pkt 7.6.2.3 poniżej). Minimalna wymagana liczba drzwi głównych jest następująca: (...)” – poniżej podano tabelę z uwzględnieniem w szczególności w kolumnie: „Liczba pasażerów” w wierszu „46-70” w kolumnie „Minimalna liczba drzwi głównych” „Klasy I i A”: „2”,

- w pkt 7.6.4.1. zdanie pierwsze: „Wszystkie drzwi główne dają się łatwo otwierać od wewnątrz oraz z zewnątrz pojazdu, gdy pojazd się nie porusza (lecz niekoniecznie w czasie jazdy).”,

- w pkt 7.7.2: „Dostęp do drzwi awaryjnych (zob. załącznik 4 rys. 5)”,

c) w załączniku nr 4: rys. 5 „Dostęp do drzwi awaryjnych”;

4) w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2024 r. poz. 502) w § 18 ust. 1 pkt 1 i 2:

„Autobus powinien być wyposażony w:

1) co najmniej jedno drzwi po prawej stronie, a autobus regularnej miejskiej komunikacji publicznej – co najmniej w dwoje drzwi po prawej stronie, wyposażone w uchwyty lub poręcze; w razie urządzenia oddzielnego przedziału kierowcy przedział ten powinien umożliwiać wyjście na zewnątrz autobusu;

2) wyjścia awaryjne - w przypadku autobusu o długości przekraczającej 6,00 m; dostęp do tych wyjść nie powinien być niczym utrudniony, przy czym siedzenia z oparciem odchylanym oraz z oparciem nie wyższym niż 450 mm nie uważa się za utrudnienie; przepis stosuje się do autobusu zarejestrowanego po raz pierwszy po dniu 31 grudnia 1965 r.”;

5) w art. 6 ust. 1 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym:

„ 1. Polecenia lub sygnały może dawać uczestnikowi ruchu lub innej osobie znajdującej się na drodze: 7) kierujący autobusem szkolnym w miejscach postoju związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem dzieci;”;

6) w art. 45 ust. 1 ROZPORZĄDZENIA PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniające rozporządzenie (WE)

nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylające dyrektywę 2007/46/WE (Dz. Urz. UE

L 151/1 14.6.2018): „1. Państwa członkowskie mogą podjąć decyzję o zwolnieniu określonego pojazdu, niezależnie od tego, czy jest to jedyny egzemplarz pojazdu,

z obowiązku spełniania jednego lub wielu wymogów niniejszego rozporządzenia lub jednego lub wielu wymogów określonych w aktach prawnych wymienionych w załączniku II, pod warunkiem że wprowadzą stosowne wymogi alternatywne.”.

Załącznik II – „Wymogi do celów homologacji typu pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych zawierająca napisy wykonane czcionką w kolorze białym na niebieskim tle oraz białą ramkę, na której powinny być zawarte informacje

o maksymalnym obciążeniu każdego z punktów mocowania ładunku (w kN)”.

W postępowaniu o udzielenie zamówienia zostały złożone trzy oferty, przy czym za zgodne z warunkami zamówienia zostały uznane dwie:

1) oferta Odwołującego – na dostawę autobusu Urbino 12 E oraz

2) oferta ARP – na dostawę autobusu PILEA RFS 1000.

Spór dotyczył tego, czy oferta Przystępującego spełnia warunki zamówienia

– w zakresie minimalnej liczby miejsc siedzących i jednoczesnego zastosowania dwójga drzwi, a także w zakresie wymagania dotyczącego ładowności.

Biorąc pod uwagę stan rzeczy ustalony w toku postępowania (art. 552 ust.1 ustawy Pzp), oceniając wiarygodność i moc dowodową po wszechstronnym rozważeniu zebranego materiału dowodowego (art. 542 ust. 1 ustawy Pzp), Izba stwierdziła, co następuje.

Odwołujący w ocenie Izby nie wykazał skutecznie zasadności zarzutów odwołania.

#x200e

Odwołujący w odwołaniu podał w szczególności: „1.6. (...), wymogi Zamawiającego były spójne, jednoznaczne i oznaczały konieczność zaoferowania pojazdu łącznie spełniającego następujące warunki:

- 1) zapewnienie co najmniej 48 miejsc, z czego minimum 39 miejsc siedzących;
- 2) zmniejszenie liczby miejsc siedzących może nastąpić tylko wyjątkowo, tj. na czas przewozu wózka dla osoby na wózku inwalidzkim;
- 3) pojazd musi być wyposażony w dwoje drzwi zawsze dostępnych dla pasażerów.

1.8. Podkreślić jednak należy, że pojazd oferowany przez ARP nie spełnia wymogu w zakresie minimalnej liczby miejsc siedzących i jednoczesnego zastosowania dwojga drzwi.

Pojazd oferowany pod obecną nazwą handlową PILEA RFS 1000 był poddany badaniom przez Instytut Transportu Samochodowego (dalej jako „ITS”). Jak wynika ze sprawozdania

z badań przeprowadzonych przez ITS możliwe są dwa alternatywne układy miejsc w tym autobusie:

- 1) 39 miejsc siedzących i 9 stojących; albo
- 2) 31 miejsc siedzących, 7 stojących i jedno dla osoby na wózku inwalidzkim;

– co potwierdza poniższa dokumentacja fotograficzna: (...)

Dowód: Raport z badań ITS

1.9. Podsumowując rozwiązanie konstrukcyjne zastosowane w tym autobusie należy stwierdzić, że w konfiguracji:

- 1) 39 miejsc siedzących i 9 stojących – w pojeździe jest zapewniony dostęp tylko do jednych drzwi (w przedniej części), natomiast drugie drzwi (w środkowej części) są zabudowane, w trakcie eksploatacji pojazdu zablokowane ze względów bezpieczeństwa i w rezultacie pasażerowie nie mają do nich dostępu;

- 2) 31 miejsc siedzących, 7 stojących i jedno dla osoby na wózku inwalidzkim – w pojeździe jest zapewniony dostęp zarówno drzwi w przedniej części pojazdu, jak i drzwi w środkowej części.

1.10. Wobec tego, niezależnie od przyjętej konfiguracji, autobus zaoferowany przez ARP nigdy nie będzie zgodny z wymogami OPZ, bowiem albo będzie posiadał 39 miejsc siedzących i dostęp tylko do jednych drzwi albo będzie posiadał dostęp do dwojga drzwi, o ile zdemontowanych zostanie 8 miejsc siedzących (co też umożliwi transport osoby na wózku inwalidzkim).

1.11. Zgodnie z udzielonymi wyjaśnieniami, rozwiązanie zakładające zmniejszenie liczby miejsc siedzących w celu zapewnienia miejsca dla osoby na wózku inwalidzkim, ma mieć charakter wyjątkowy („w przypadku przewozu/transportu wózka dla osób niepełnosprawnych liczba miejsc dla pasażerów siedzących może być wyjątkowo mniejsza”). W normalnej eksploatacji pojazd ma mieć zapewnione 39 miejsc siedzących, natomiast demontaż miejsc w celu zapewnienia miejsca dla wózka inwalidzkiego odbywa się wyłącznie na zgłoszone wcześniej zapotrzebowanie. W takim przypadku demontaż siedzeń odbywa się jeszcze na zajezdni, bowiem gdy autobus jest już w trasie, wykonanie takiej czynności nie będzie możliwe – jest to czynność czasochłonna, a ponadto autobus nie posiada miejsca na bezpieczne przechowanie zdemontowanych siedzeń.

1.12. Odwołujący nie kwestionuje treści ww. wyjaśnień, jakkolwiek Zamawiający użył nieostrego pojęcia „wyjątkowo” – taki sposób odpowiedzi był o tyle uzasadniony, że umożliwił teoretycznie zaoferowanie większej liczby pojazdów (wyjściowo niespełniających łącznie wymogu w zakresie miejsc siedzących i miejsca dla osoby na wózku inwalidzkim), bez jednoczesnej rezygnacji z bezwzględnie obowiązującego (w świetle OPZ i Regulaminu) wymogu dwojga drzwi, których zastosowanie jest konieczne z przyczyn bezpieczeństwa.

1.13. Krytycznie należy natomiast ocenić postępowanie ARP, który wykorzystał taką „elastyczność” wynikającą z wyjaśnień, aby zaoferować pojazd, który albo nie posiada wymaganej liczby miejsc siedzących albo nie posiada dostatecznej liczby drzwi. Nawet bowiem jeżeli środkowe drzwi stanowią element konstrukcyjny karoserii autobusu PILEA RFS 1000, to w wariantach 39 miejsc siedzących są stale zablokowane i nie stanowią drzwi w ujęciu funkcjonalnym – nie mogą być wykorzystane ani w normalnej eksploatacji, ani w sytuacji awaryjnej.

1.14. Co istotne, z treści SWZ wynika, że należało zaoferować autobusy, które już w momencie składania ofert posiadają aktualne świadectwa homologacji i spełniają pozostałe wymagania Zamawiającego. Zgodnie z pkt 1 OPZ „oferowany autobus musi spełniać wymagania (...)”

(a nie np. „dostarczony autobus musi spełniać wymagania (...)”):

1.15. Powyższe potwierdzają również postanowienia Rozdziału XX pkt 6 lit. C) i D) SWZ, zgodnie z którymi na dzień podpisania umowy (a nie np. na etapie odbiorów) należy przedstawić Zamawiającemu dokumentację potwierdzającą zgodność konstrukcji pojazdu z opisanymi niżej wymogami.

1.16. Tym samym, uprzedzając ewentualną argumentację ARP, należy stwierdzić, niedopuszczalne było zaoferowanie pojazdu, którego konstrukcja dopiero zostanie opracowana po udzieleniu zawarcia umowy z Zamawiającym i który uzyska niezbędne homologacje już na etapie realizacji zamówienia.

1.17. Natomiast ARP posiada w swojej ofercie wyłącznie autobusy szkolne o długości 8,6 m (określany przez producenta także nazwą handlową „8,6E”), 10 m (zaoferowany w niniejszym postępowaniu i określany również jako „10E”) czy też 12 m (określany także jako „12E”). Natomiast pojazd zaoferowany w Postępowaniu to ten sam 10-metrowy autobus posiadający 39 miejsc siedzących (łącznie: 48 miejsc), który został dostarczony m. in. Gminie Platerów. Innego pojazdu o tej długości ARP nie oferuje.

Dowód: 1) wydruk ze strony internetowej <https://arpev.pl/557/autobus-pilea-szkolny> [dostęp: 15.04.2024 r.];

2) korespondencja przekazana przez Gminę Platerów

1.18. Z tych wszystkich przyczyn ofertę ARP należy uznać za niezgodną z pkt 2 oraz pkt 15.1

Tabeli „Wymagane warunki / parametry techniczne” OPZ.

2. Niespełnienie przez ARP wymogu w zakresie mocy ładowarki

2.1. W pkt 25 i 26 Tabeli „Wymagane warunki / parametry techniczne” OPZ Zamawiający określił następujące parametry baterii trakcyjnej oraz ładowarki pozwalającej ją zasilić: Zastosowanie ładowarki o mocy co najmniej 20 kW ma na celu umożliwienie naładowania baterii trakcyjnej o pojemności 217 kWh w założonym czasie nie dłuższym niż 10 godzin.

2.2. Tymczasem w złożonej ofercie ARP zaoferowało ładowarkę MTA EVO11KL, która zgodnie z informacjami udostępnianymi przez producenta ma 11 kW, a tym samym jest niezgodna z SWZ. Zgodnie z informacją podaną na stronie internetowej MTA dla ww. ładowarki jest to „liquid or air cooled, EVO series is a 11 kW on-board battery charger” („chłodzona cieczą lub powietrzem ładowarka serii EVO jest pokładowym zasilaczem baterii o mocy 11 kW”). Producent ten nie ma w swojej ofercie innych ładowarek o takim oznaczeniu handlowym, ale większej mocy (na marginesie: użyta w nazwie liczba „11” nie jest przypadkowa i właśnie odpowiada mocy baterii).

Dowód: 1) oferta ARP

2) wydruk ze strony producenta MTA [dostęp: 15.04.2024 r.]

2.3. O ile zatem wykorzystanie ładowarki o mocy 11 kW jest technicznie możliwe, to wówczas średni czas naładowania baterii o pojemności 217 kWh wyniesie ok. 25 godz. Wobec tego oferta ARP jest niezgodna nie tylko z wymogiem zastosowania ładowarki o mocy min. 20 kW, ale też wymogiem czasu ładowania.

3. Zaniechanie wezwania ARP do udzielenia wyjaśnień

3.1. W świetle informacji możliwych do uzyskania w związku z innymi postępowaniami przetargowymi na dostawę autobusów, a przede wszystkim z informacji udzielanych przez samego wykonawcę, jest bezsporne, że ARP dotychczas opracował trzy konstrukcje pojazdów, tj. o długości 8,6 m, 10 m i 12 m (opisane na stronie internetowej wykonawcy pod adresem: <https://arpev.pl>).

3.2. ARP od początku swojej działalności (czy też jego poprzednika: RAFAKO EBUS) oferuje wyłącznie pojazdy oparte na tych trzech konstrukcjach, lecz w różnych wariantach użytkowych (autobusy szkolne; autobusy miejskie) są oferowane przez ARP od początku działalności tego producenta (czy też jego poprzednika: RAFAKO EBUS). Jest zatem dalece nieprawdopodobne, aby wykonawca ten mógł zaoferować jeszcze inny pojazd, z którym dotychczas nie ujawnił się na rynku, a który spełnia wymagania SWZ.

3.3. Dlatego jedyną prawidłową decyzją w Postępowaniu było odrzucenie oferty ARP jako niezgodnej z warunkami zamówienia. Jeżeli jednak przyjąć wyżej przywołaną (lecz jedynie hipotetyczną) tezę o możliwości zaoferowania przez ARP jeszcze innego pojazdu niż znajdujący się w portfolio tego wykonawcy, to wówczas Zamawiający powinien był wezwać tego wykonawcę do udzielenia wyjaśnień w trybie art. 223 ust. 1 PZP co do spełniania kwestionowanych w odwołaniu wymagań OPZ. Przy czym w realiach tej sprawy zarzut naruszenia ww. przepisu zgłaszany jest jednak z ostrożnością.

3.4. Z tej samej przyczyny zasadny jest wniosek z pkt 6 petitum odwołania o zobowiązanie ARP (w przypadku zgłoszenia przez tego wykonawcę przystąpienia do postępowania odwoławczego) do złożenia pisma procesowego zawierającego stanowisko strony

co zarzutów przedstawionych w odwołaniu na co najmniej dwa dni przed terminem rozprawy. Jeżeli bowiem wykonawca jest w stanie zaoferować pojazd odpowiadający kwestionowanym wymogom SWZ (co zostało skutecznie podważone w odwołaniu i wymaga przeprowadzenia przeciwdowodu), to nie ma przeciwwskazań, aby z odpowiednim wyprzedzeniem przedstawił

w sposób wyczerpujący swoje stanowisko w celu obalenia tych twierdzeń. Odwołujący pozostaje jednak w przekonaniu, że ARP nie dostarczy jakichkolwiek dowodów potwierdzających możliwość zaoferowania pojazdu zgodnego z SWZ.”.

W dokumentacji zamówienia Zamawiający wymagał zaoferowania pojazdu autobusu szkolnego, spełniającego w szczególności warunki:

- 1)zapewnienie co najmniej 48 miejsc, z czego minimum 39 miejsc siedzących (Lp. 2 Tabela OPZ);
- 2)w przypadku przewozu/transportu wózka dla osób niepełnosprawnych liczba miejsc dla pasażerów siedzących może być wyjątkowo mniejsza (odpowiedź Zamawiającego z dnia 20.02.2024 r. na pytanie 10);
- 3)pojazd musi być wyposażony w dwoje drzwi „Drzwi pasażerskie” (Lp. 15 Tabela OPZ);
- 4) ładowarka Plug-In/kompatybilna z autobusem (Lp. 26 Tabela OPZ).

Przystępujący zaoferował autobus szkolny, model: PILEA RFS 1000, producent: ARP E-VEHICLES Sp. z o.o. ładowarkę Plug-In: pokładową, na stałe zamontowaną w pojeździe (zgodnie z odpowiedzią na pytania z dnia 20.02.2024 r.), model: EVO11KL, producent: MTA.

Izba zauważa, że zgodnie z OPZ w jego pkt 1 ppkt 6) Zamawiający wymagał, aby oferowany autobus szkolny był fabrycznie nowy, wyprodukowany w 2025 roku. Zatem wszelkie dalsze wymagania Zamawiającego, w tym odnośnie przekazywanej dokumentacji, zależą od danego etapu realizacji zamówienia po zawarciu umowy o udzielenie zamówienia publicznego, wiążąca dla wykonawców jest także treść odpowiedzi Zamawiającego na pytania wykonawców.

W ocenie Izby zatem wszelkie sformułowania w SWZ należy odpowiednio czytać, nie zaś w sposób zaprezentowany w toku postępowania odwoławczego przez Odwołującego, to jest, że Zamawiający żądał zaoferowania autobusu gotowego, a nie dopuścił takiego, który byłby wyprodukowany na bazie podstawy autobusu określonej klasy. Nigdzie bowiem w dokumentacji zamówienia Zamawiający nie wskazał takiego ograniczenia, zaś Odwołujący również go nie zdołał wprost wskazać w SWZ. Jak zauważył Odwołujący w odwołaniu: „(...) pojazd zaoferowany w Postępowaniu to ten sam 10-metrowy autobus posiadający 39 miejsc siedzących (łącznie: 48 miejsc), który został dostarczony m. in. Gminie Platerów”. Przystępujący w piśmie procesowym wyjaśnił: „Powyższe stwierdzenie Odwołującego potwierdza jedynie fakt, że oferowany przez ARPeV autobus spełnia wymagania autobusu szkolnego stawiane przez innych zamawiających, a co za tym spełnia wymogi wynikające z przepisów Rozporządzenia oraz innych przepisów i regulacji. ARPeV dostarczyło wcześniej autobusy 10m w wersji szkolnej do Gminy Platerów i Gminy Zduny, które są identyczne jak zaoferowany Zamawiającemu.”.

Izba zgadza się z Przystępującym, że zaoferował on sprawdzony autobus szkolny, nie zaś którego konstrukcja dopiero zostanie opracowana po zawarciu umowy (prototyp).

Nadto Przystępujący wskazał: „Oferowany przez ARPeV autobus w momencie składania ofert posiadał aktualną homologację typu WE. Wprowadzone zmiany wynikające z dostosowania autobusu do wymagań autobusu szkolnego pozwoliły na wykorzystanie jej jako homologacji bazowej i przeprowadzenie badań zakończonych sprawozdaniem tylko w zakresie wymagań niezgodnych dla Regulaminu R107 a aktualnych dla krajowych przepisów dla autobusu szkolnego. Zmiany te pozostają bez wpływu na homologację typu (bazową) a jedynie w punktach sprzecznych z Regulaminem R107 należy wykonać procedurę sprawdzenia zgodności z wymaganiami Rozporządzenia krajowego. Potwierdzone to zostało sprawozdaniem ITS z zawartą konkluzją: „Regulamin ONZ 107 nie ma zastosowania do autobusów przewożących uczniów”. Jeszcze raz należy podkreślić, iż każdy autobus szkolny, w tym autobus zaoferowany przez Odwołującego, jest realizowany według tych samych zasad oraz w oparciu o te same przepisy.”.

Odnosząc się do dowodów Odwołującego – przedstawionych w treści odwołania zdjęć

i rysunków (rzutów) należy zauważyć, że rzuty wnętrza oferowanego przez Przystępującego autobusu nie zawierają opisu umiejscowienia drzwi, wymiarów dojścia do drzwi, rzuty przedstawiają układ siedzeń bez naniesionych wymiarów, zdjęcia nie przedstawiają pierwszych drzwi autobusu, dowody te nie przedstawiają wymiarów czy to odległości pomiędzy siedzeniami, czy też odległości siedzeń od drzwi (awaryjnych), zdjęcia przedstawiają także ujęcie wnętrza autobusu z perspektywy, stąd wymienione dowody

nie są przydatne w ocenie Izby do wykazania twierdzeń Odwołującego zawartych

w odwołaniu co do niezgodności oferowanego przez Przystępującego przedmiotu zamówienia z warunkami zamówienia. Co prawda dowód – Sprawozdanie z badań ITS

z 03.08.2022 r. autobusu elektrycznego marki RAFAKO/PILEA typu RFS zawiera opis wymiarów siedzeń, jednak jak że Odwołujący zarzuty wysokości siedzeń sformułował dopiero na rozprawie, to nie mogą być one rozstrzygnięte przez Izbę (art. 555 ustawy Pzp).

Izba zauważa, że wyjaśnienia Przystępującego, że kierowca autobusu szkolnego ma uprawnienia do kierowania ruchem, co wynika z przepisów art. 6 pkt 7 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym, nie były precyzyjne w kontekście kierowania ruchem wsiadających i wysiadających z autobusu szkolnego w miejscach postoju, gdyż przywołany przepis prawa odnosi się do uprawnień

wobec uczestników ruchu lub innej osoby znajdującej się na drodze.

Niesporne było, że Przystępujący zaoferował autobus, posiadający dwoje drzwi, natomiast sporne było, czy są dostępne dla pasażerów (w układzie wejść 1-2-0) i czy są one sterowane z miejsca kierowcy.

Odwołujący nie wykazał w ocenie Izby, że drzwi autobusu zaoferowanego przez Przystępującego są niedostępne dla pasażerów – twierdzenie, że dostępność dla pasażerów polega na nieograniczonym dla nich dostępie nie było uprawnione, skoro Zamawiający

nie zdefiniował w dokumentacji zamówienia co rozumie przez wymóg „Drzwi pasażerskich” (sam Odwołujący na rozprawie miał problem ze zdefiniowaniem pojęcia „Drzwi pasażerskie”). Zamawiający nie wskazał, że dwoje drzwi ma być drzwiami głównymi, zaś jedno z nich nie mogą być drzwiami awaryjnymi. Z całą pewnością zarówno drzwi awaryjne, jak i drzwi główne, pozostają w użytkowaniu także pasażerów, skoro można przez nie wejść to i można wyjść, skoro można przez nie wyjść to i można wejść, tak więc w ocenie Izby drzwi awaryjne są

to drzwi pasażerskie (wejście w układzie 1-2-0 zdaniem Izby należy rozumieć jako i wyjście

w układzie 1-2-0, a także pojęcie „wejście” odnosić należy do drzwi pasażerskich, a nie pojęcia „wyjścia awaryjnego”, które to pojęcie („wyjście awaryjne”) zdaniem Izby nie jest tożsame

z pojęciem „drzwi awaryjne” – „drzwi pasażerskie”. Przystępujący nadto wyjaśnił:

„W konfiguracji bez wózka inwalidzkiego drzwi są rozumiane jako jedno drzwi główne i drugie drzwi awaryjne (można je otworzyć i ich użyć, a osoby przewożone mogą przez nie wyjść

w sytuacjach awaryjnych, co jest zgodne z obowiązującymi przepisami, w tym Regulaminem R107 ONZ). W konfiguracji z wózkiem jest to dalej ten sam układ, przy czym pierwsze i drugie drzwi stanowią drzwi główne.”.

Przystępujący w toku postępowania odwoławczego wskazał, że autobus szkolny

nie jest klasyfikowany w żadnej klasie, a konfiguracja wnętrza jest najbardziej zbliżona do klasy II. Nie jest on autobusem regularnej miejskiej komunikacji publicznej. Autobus szkolny można wykonać na bazowym autobusie każdej klasy. Przystępujący wykorzystał do tego celu autobus M3 klasy I, który posiada homologację typu WE (europejską) i dostosowano go do wymagań autobusu szkolnego, a jest to działanie zgodne z wymaganiami stawianymi przez Zamawiającego w SWZ.

Przystępujący w piśmie procesowym przedstawił stanowisko o nadrzędności norm krajowych względem europejskich w stosunku do budowy autobusu szkolnego, w przypadku kolizji norm – tu wskazał: „Autobus szkolny musi spełniać wymagania Rozporządzenia

w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia

w zakresie budowy autobusu szkolnego, które w tym przypadku – w rozwiązaniach sprzecznych z Regulaminem R107 – stanowią przepisy nadrzędne wobec Regulaminu R107. Spełnienie tych wymagań stoi w sprzeczności z wymaganiami Regulaminu R107, a więc nie jest możliwe wyrażenie zgodności tych dwóch aktów prawnych równocześnie, bowiem: Regulamin w pkt 7.6.4.1. stanowi: Wszystkie drzwi główne dają się łatwo otwierać od wewnątrz oraz z zewnątrz pojazdu, gdy pojazd się nie porusza (lecz niekoniecznie w czasie jazdy). Rozporządzenie w §22 punkt 3b) stanowi: "możliwe było zablokowanie ich otwarcia

od wewnątrz z miejsca kierowcy; funkcja ta nie może ograniczać działania układu awaryjnego otwierania drzwi, Rozporządzenie dopuszcza mniejsze rozmiary poduszek i wysokości siedzenia, jak również dopuszcza mniejszą podziałkę siedzeń (rozmszczenie siedzeń, min. odległości między fotelami. Ponadto autobus szkolny musi być wyposażony w urządzenia

do wysyłania sygnałów świetlnych (pomarańczowe koguty), urządzenia do kierowania ruchem (tablica STOP). Autobusy szkolne homologowane są w oparciu o dopuszczenie jednostkowe, a tu ma miejsce Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie homologacji typu pojazdów (Dz. U. poz. 1651) również wymagane przez Zamawiającego

w SWZ.”. Przystępujący ponadto wskazał na § 22 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, który podaje, jak ma być wykonany i wyposażony autobus szkolny, jako nadrzędną regulację dla autobusu szkolnego, co wywiódł z art. 45 ust. 1 wspólnotowego rozporządzenia w sprawie homologacji typu pojazdu.

Należy zauważyć także, że w odwołaniu Odwołujący powołał się na nieaktualny,

bowiem zmieniony odpowiednią na pytania z dnia 20.02.2024 r. rozdział XX pkt 6 lit. C) i D) SWZZ tego powodu twierdzenia Odwołującego co do konieczności przedstawienia na dzień podpisania umowy (a nie np. na etapie odbiorów) dokumentacji potwierdzającej zgodność konstrukcji pojazdu z opisanymi lecz nieaktualnymi już wymogami nie były trafne.

Ponadto słusznie w ocenie Izby wytknął Przystępujący Odwołującemu błędne odczytanie treści pkt III ppkt 1 lit a SWZ 2 w zakresie części zdania: „dotyczących pojazdów kategorii M3 klasy I a w szczególności wymagań dotyczących dopuszczalnych wymiarów, mas pojazdu i nacisków osi opisanych w Dziale II tego rozporządzenia.” Zamawiający

bowiem nie wskazał tam klasy „A”, tylko wskazał klasę „I”. Zgodzić zatem należało się z Przystępującym, iż: „Jak wynika z powyższego (zwłaszcza z pkt. 2) autobus ma spełniać wymagania Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w zakresie wymagań dotyczących pojazdów kategorii M3 klasy I a w szczególności wymagań dotyczących dopuszczalnych wymiarów, mas pojazdu i nacisków osi opisanych w Dziale II tego rozporządzenia. Nie zrozumiałem tu pozostaje, dlaczego Odwołujący podnosi, że autobus musi spełniać warunki pojazdu klasy I i jednocześnie klasy A. W wyżej przytoczonym zwrocie litera „a” umieszczona po zwrocie „klasy I” stanowi wskazanie cech, do których ten konkretny wymóg, szczególnie ma się odnosić – czyli do wymiarów, mas pojazdu i nacisków osi. Oferowany przez Przystępującego autobus jest autobusem kategorii M3 wykonany na bazowym autobusie klasy I.”.

Jak wyjaśnił Przystępujący, czemu nie zaprzeczył Odwołujący: „Przepisy homologacyjne nie uwzględniają klasy „autobus szkolny”. Zgodnie z R107 definiowane są

3 klasy autobusów:

2.1.1.1. „klasa I”: pojazdy, w których konstrukcji przewidziano przestrzeń dla pasażerów stojących, umożliwiającą częste przemieszczanie się pasażerów;

2.1.1.2. „klasa II”: pojazdy przeznaczone zasadniczo do przewozu pasażerów siedzących, o konstrukcji umożliwiającej przewóz pasażerów stojących w przejściach lub na powierzchni nie większej niż powierzchnia przeznaczona dla dwóch siedzeń podwójnych;

2.1.1.3. „klasa III”: pojazdy przeznaczone wyłącznie do przewozu pasażerów siedzących.

Również w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2003 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu

do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach w brzmieniu przyjętym w obwieszczeniu Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 17 października 2014 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2014 poz. 1727) autobus szkolny klasyfikowany jest obok kl I (miejski), kl II (Miedzynastowy), kl III (turystyczny), i tak też jest opisywany w dokumentach dopuszczających go do ruchu.

Ponadto, jeśli chodzi o klasy A i B autobusów:

Klasa A – pojazdy przeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd należący do tej klasy ma siedzenia oraz może mieć przestrzeń dla pasażerów stojących.

Klasa B - pojazdy nie przeznaczone do przewozu pasażerów stojących; pojazd należący do tej klasy nie ma przestrzeni dla pasażerów stojących.”.

Przystępujący na dowód tego, że autobus szkolny nie jest klasyfikowany po względem klasy I, II, III , A czy B przywołał fragment opisu z dopuszczenia jednostkowego dla wcześniej

wyprodukowanego przez niego autobusu szkolnego (autobusu o parametrach takich samych jak wymagane przez Zamawiającego w postępowaniu), wskazując, że jak wynika

z powyższego, wszystkie klasy zostały wykreślone przez Instytut Transportu Samochodowego, oraz podsumowując, że nawet jeśli Zamawiający – co sugeruje Odwołujący – oczekiwał autobusu, który spełnia warunki klasy I, klasy A, to te warunki spełnia autobus bazowy zaoferowany przez Przystępującego, który stanie się podstawą dla budowy autobusu szkolnego, wymaganego przez Zamawiającego.

W dokumentacji zamówienia Zamawiający nie zdefiniował funkcji drzwi, nazwał je natomiast „Drzwi pasażerskie”. Nie określił szczegółowo czy mają to być drzwi główne czy awaryjne. Biorąc to pod uwagę, jak również wyżej przywołane przepisy, należało stwierdzić, że układ w obu konfiguracjach: 1 drzwi awaryjne i 1 drzwi główne albo 2 drzwi główne, zaoferowany przez Przystępującego spełnia warunki zamówienia (OPZ Lp. 15 tabeli: „1. Dwoje drzwi, zdalnie sterowanych przez kierowcę, pierwsze otwierane do wewnątrz, drugie otwierane odskokowo-przesuwnie na zewnątrz, 2. Układ wejść 1-2-0 Szerokość drzwi I w świetle nie mniejszej niż 720 mm, szerokość drzwi II w świetle nie mniejszej niż 1200 mm, wyposażone w mechanizm powrotnego otwierania w przypadku natrafienia na przeszkodę 3. Sterowanie drzwi: z miejsca pracy kierowcy, przyciski sterowania indywidualne dla każdych drzwi, podświetlane z sygnalizacją przystanku „na żądanie” i „otwarcia” oraz system niezależnego awaryjnego otwarcia wszystkich drzwi z zewnątrz i wewnątrz, 4. Zamykanie drzwi sygnalizowane akustycznie i świetlnie, oraz niezależna sygnalizacja zamiaru zamykania drzwi, 5. Drzwi powinny być oświetlone w momencie otwarcia, 6. Drzwi pierwsze ryglowane od zewnątrz, pozostałe ryglowane od wewnątrz, Drzwi zgodne z wymaganiami Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.”).

Odnosząc się do zarzutu odwołania „(...) że pojazd oferowany przez ARP nie spełnia wymogu w zakresie minimalnej liczby miejsc siedzących i jednoczesnego zastosowania dwójga drzwi. Pojazd oferowany pod obecną nazwą handlową PILEA RFS 1000 był poddany badaniom przez Instytut Transportu Samochodowego (dalej jako „ITS”). Jak wynika ze sprawozdania

z badań przeprowadzonych przez ITS możliwe są dwa alternatywne układy miejsc w tym autobusie: 1) 39 miejsc siedzących i 9 stojących; albo 2) 31 miejsc siedzących, 7 stojących i jedno dla osoby na wózku inwalidzkim; – co potwierdza poniższa dokumentacja fotograficzna”, Przystępujący w ocenie Izby skutecznie odparł ten zarzut, powołując jako dowód Fragmenty sprawozdania ITS i wyjaśniając, że istotnie autobus ARPeV przed dopuszczeniem do ruchu był badany przez ITS, ale w zakresie spełnienia wymagań rozporządzenia o warunkach dodatkowych dla autobusu szkolnego. Dalej Przystępujący wskazał, że „Pozostałe wymagania homologacyjne były przez ITS sprawdzane na zgodność z homologacją typu WE nr e9*2007/46*6797. W sprawozdaniu wymienione są wszystkie cząstkowe homologacje, które podlegały weryfikacji ze stanem faktycznym pojazdu. Sprawozdanie potwierdza również spełnienie wymagań regulaminu R107 przez autobus bazowy, równocześnie stwierdzając, że w odniesieniu do autobusu do przewozu uczniów, w zakresie innym iż wyposażenie wnętrza (a siedzenia stanowią wyposażenie wnętrza) Regulamin R107 nie ma zastosowania do autobusów przewożących uczniów, czyli szkolnych jak stanowiący przedmiot Postępowania (ostatnia kolumna tabeli A*)”.

Ponadto Odwołujący nie udowodnił, że „(...)w konfiguracji: 1) 39 miejsc siedzących i 9 siedzących – w pojeździe jest zapewniony dostęp tylko do jednych drzwi (w przedniej części), natomiast drugie drzwi (w środkowej części) są zabudowane, w trakcie eksploatacji pojazdu zablokowane ze względów bezpieczeństwa i w rezultacie pasażerowie nie mają do nich dostępu;”. Jak wyjaśnił Przystępujący: „Nie jest prawdą, że drugie drzwi „są zabudowane”, czy zablokowane ze względów bezpieczeństwa i w rezultacie pasażerowie nie mają do nich dostępu.. Przy układzie miejsc 39 siedzących drzwi drugie przyjmują funkcję drzwi awaryjnych – spełniają tym samym wymagania Regulaminu R107 załącznik 3 pkt. 7.7.2 „Dostęp do drzwi awaryjnych” Dla układu 31 miejsc siedzących, 7 stojących i 1 dla osoby na wózku inwalidzkim w pojeździe jest zapewniony dostęp zarówno drzwi w przedniej części pojazdu, jak i drzwi

w środkowej części. W obu przypadkach autobus więc zachowuje ilość drzwi równą 2, spełniając tym samym wymagania Zamawiającego. Jak już wcześniej udowodniono, Zamawiający nie określił zapisami SWZ, że wszystkie drzwi mają posiadać jednakowy status dostępu (być drzwiami głównymi), wskazał natomiast przepisy, które te drzwi powinny spełniać i te przepisy w zaoferowanym autobusie są spełnione.”. Przystępujący na rozprawie powołał się na pkt 7.7.2 w załączniku nr 3 do Rozporządzenia 107 EWG ONZ i rysunek nr 5

w załączniku nr 4 do tegoż rozporządzenia i wskazał, że dojście do drzwi awaryjnych jest zapewnione zgodnie z tymi przepisami.

Odwołujący nie zaprzeczył twierdzeniom Przystępującego, że siedzenia są wyposażone w system homologowanych złączek błyskawicznych, umożliwiających szybki demontaż siedzeń. Ponadto zgodzić należy się z Przystępującym co do tego, że autobus szkolny przewozić będzie co do zasady tych samych pasażerów, a więc fakt przewozu dziecka z niepełnosprawnością będzie znany kierowcy z odpowiednim wyprzedzeniem umożliwiającym sprawny montaż wózka inwalidzkiego.

W ocenie Izby Odwołujący nie wykazał niezgodności oferowanego przez Przystępującego autobusu szkolnego z warunkami zamówienia, tego, że nie spełnia

on wymagań minimalnych co do liczby miejsc siedzących (w obu proponowanych przez Przystępującego konfiguracjach liczby miejsc pasażerskich liczba miejsc siedzących odpowiada warunkom zamówienia, określonym w Lp. 2 Tabeli OPZ i treści odpowiedzi Zamawiającego z dnia 20.02.2024 r.), jak również tego, że nie spełnia wymogu dwóch drzwi.

Przystępujący natomiast na rozprawie wyjaśnił, że pasażerowie mogą korzystać i z drzwi pierwszych - przednich (1) i drugich - środkowych (2), zaś do drzwi awaryjnych (2) w konfiguracji 39 miejsc siedzących można dostać się między fotelami i wielkość przejścia zgodna jest z wymaganiami Rozporządzenia 107 EWG ONZ, a zatem z tego powodu nie ma zastosowania podnoszony przez Odwołującego na rozprawie art. 18 ust. 1 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. Izba zauważa, że Odwołujący powyższego przepisu nie przywołał w odwołaniu jako podstawę uzasadnienia zarzutu, a poniósł powyższe dopiero na rozprawie i z tego powodu Izba nie rozstrzyga tego zarzutu zgodnie z art. 555 ustawy Pzp. Jedynie na marginesie Izba wskazuje, że przywołany przepis odnosi się literalnie do wyjścia awaryjnego, nie zaś do drzwi awaryjnych.

Odnosząc się do zarzutu dotyczącego ładowarki, Zamawiający wymagał systemu ładowania składającego się z ładowarki i kabla co najmniej 5m. Zamawiający nie żądał potwierdzenia w ofercie, że wykonawca zaoferuje jedną czy więcej ładowarek. W ocenie Izby wymóg odnośnie ładowarki został spełniony, choć Odwołujący kwestionował powyższe polegając na literalnym brzmieniu warunku – wymogu ładowarki w liczbie pojedynczej. Skoro dla Zamawiającego było istotne podanie w szczególności nazwy ładowarki, ale nie wskazanie liczby sztuk oferowanej ładowarki, nadto zgodnie z SWZ wykonawca ma dostarczyć specyfikacje techniczne na etapie podpisania umowy, zaś dwie ładowarki oferowane

przez Przystępującego, są połączone w system wraz z kablem do jednego przyłącza (tak wyjaśniał Przystępujący na rozprawie, czemu nie zaprzeczył Odwołujący), to warunek dotyczący ładowarki jest również spełniony, także gdyby czytać go w odniesieniu do konieczności jednego przyłącza, choć Zamawiający tego nie doprecyzował w dokumentacji zamówienia. Przystępujący w piśmie procesowym podał: „(...) Zamawiający wymagał min. mocy ładowania na poziomie 20 kW, a jednocześnie w formularzu ofertowym oczekiwał jedynie podania producenta ładowarki, co Przystępujący uczynił. Zamawiający w dokumencie, którego oczekuje w chwili podpisania umowy (kompletacji), otrzyma informację, że wskazana

w formularzu ofertowym ładowarka MTA EVO11KL występuje w zaoferowanym przez ARPeV autobusie w liczbie 2 sztuk. Ładowarka, zgodnie z tym co podnosi Odwołujący ma moc ładowania 11kW, jednak przy zamontowaniu dwóch takich ładowarek otrzymujemy łączną moc 22 kW, co jest zgodne z wymaganiami Zamawiającego i wówczas średni czas naładowania baterii o pojemności 217 kWh wyniesie mniej niż 10 godzin. Na dowód tego Przystępujący przedstawia fragment (wyciąg) homologacji autobusu ARPeV typu RFS, czyli takiego samego jak zaoferowany w Postępowaniu, z którego wynika, że liczba ładowarek w pojeździe oferowanym przez ARPeV to 2 sztuki ładowarek MTA EVO11KL o mocy ładowania 11kW (łącznie 22 kW)”. Twierdzenie zarzutu odwołania osadzone na literalnym brzmieniu wymagania ładowarki w liczbie pojedynczej w ocenie Izby nie jest zasadne biorąc pod uwagę, że Zamawiający nie zastrzegł, iż wymaga pojedynczej ładowarki, natomiast sformułował

w ocenie Izby wymaganie funkcjonalne, nie ograniczając wymogu wprost do jednej ładowarki.

W toku postępowania odwoławczego Odwołujący wskazywał wyliczenia co do niespełniania wymagań min. mocy ładowania 20 kW przy zastosowaniu dwóch ładowarek, przy czym Izba zauważa, że zarzut ten nie został zawarty w treści odwołania i na zasadzie

art. 555 ustawy Pzp Izba się do niego nie odnosi.

Na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp Zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia. Skoro zarzuty odwołania odnośnie niezgodności oferty Przystępującego z warunkami zamówienia w ocenie Izby nie potwierdziły się, to nie można uznać, że Zamawiający obowiązany był odrzucić ofertę Przystępującego zgodnie z przywołanym wyżej przepisem.

Odnosząc się do zarzutu odwołania co do zaniechania wezwania Przystępującego

do udzielenia wyjaśnienia w zakresie oferowania innego autobusu niż dotychczas produkowanego, zgodności oferowanych parametrów z OPZ, Izba wskazuje, że na podstawie art. 223 ust. 1 ustawy Pzp „W toku badania i oceny ofert zamawiający może żądać

od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści złożonych ofert oraz przedmiotowych środków dowodowych lub innych składanych dokumentów lub oświadczeń. Niedopuszczalne jest prowadzenie między zamawiającym a wykonawcą negocjacji dotyczących złożonej oferty oraz, z uwzględnieniem ust. 2 i art. 187, dokonywanie jakiegokolwiek zmiany w jej treści”. Zatem Zamawiający na zasadzie uprawnienia nie zaś obowiązku wzywa wykonawców do stosownych wyjaśnień wówczas, gdy poweźmie w danym zakresie wątpliwości. Skoro Zamawiający nie miał wątpliwości co do treści oferty Przystępującego, a Przystępujący złożył ją zgodnie

z warunkami zamówienia ustanowionymi w dokumentacji zamówienia (także na etapie wyjaśnień SWZ), to zarzut Odwołującego nie okazał się trafiony.

Ponadto Izba zauważa, że na podstawie art. 554 ust. 1 pkt 1 ustawy Pzp Izba uwzględni odwołanie w całości lub w części, jeżeli stwierdzi naruszenie przepisów ustawy, które miało wpływ lub może mieć istotny wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia. W ocenie Izby nie nastąpiło w postępowaniu o udzielenie zamówienia takie naruszenie przepisów ustawy Pzp. Nawet gdyby uznać zasadność wezwania przez Zamawiającego do wyjaśnień treści oferty przez Przystępującego, to wyjaśnienia te nie mogłyby doprowadzić do zmiany treści oferty względem warunków zamówienia, gdyż Zamawiający nie sformułował szczegółowo wymagań, w szczególności odnośnie zaoferowania gotowego autobusu czy liczby ładowarek.

Izba wskazuje na wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 10 sierpnia 2022 r., sygn. akt XXIII Zs 86/22, w którym Sąd w szczególności podniósł: „(...) zasadą jest, że ciężar dowodu w zakresie podstaw odwołania spoczywa na odwołującym. Co prawda w ustawie Prawo zamówień publicznych brak jest odpowiednika art. 6 k.c., który wprowadza ogólną regułę rozkładu ciężaru dowodu w postępowaniu cywilnym, jednak zasada wyrażona w tym przepisie ma na tyle uniwersalny charakter, że nie tylko może, ale i powinna znaleźć zastosowanie również w postępowaniu odwoławczym. Zgodnie z art. 6 k.c. ciężar udowodnienia faktu spoczywa na osobie, która z faktu tego wywodzi skutki prawne. Procesowym odpowiednikiem tego przepisu jest art. 232 k.c., który nakłada na strony obowiązki procesowe stanowiące wyraz reguły rozkładu ciężaru dowodu mające zapewnić jej realizację. W tym zakresie w ustawie Prawo zamówień publicznych znalazł się art. 534, zgodnie z którym strony i uczestnicy postępowania odwoławczego są obowiązani wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne (ust. 1), izba może z urzędu dopuścić dowód niewskazany przez stronę (ust. 2). Przepis ten w oczywisty sposób stanowi odpowiednik art. 232 k.p.c. (...) to na

odwołującym spoczywa ciężar wykazania okoliczności faktycznych będących podstawą odwołania i uzasadniających jego wnioski. To odwołujący bowiem, a nie zamawiający, a tym bardziej przystępujący, wywodził z okoliczności podnoszonych w odwołaniu korzystne dla siebie skutki prawne, opierając na nich żądanie odwołania, a co za tym idzie oczywistym jest, że okoliczności te powinien wykazać właśnie odwołujący.”. Wobec niewykazania przez Odwołującego twierdzeń zarzutów odwołania, należało je uznać za niezasadne.

Jedynie na marginesie należy zauważyć wobec stanowiska Zamawiającego, przedstawionego w odpowiedzi na odwołanie: „Zamawiający jednocześnie wskazuje, że wraz z ofertą w niniejszym postępowaniu nie żądał od wykonawców przedmiotowych środków dowodowych potwierdzających parametry zaoferowanego autobusu i ładowarki. Podkreślenia wymaga, że zarzuty podniesione w Odwołaniu wymagają specjalistycznej wiedzy z zakresie przedmiotu niniejszego zamówienia, do której Zamawiający nie ma dostępu. Tym samym Zamawiający w przypadku wniesienia sprzeciwu co do uwzględnienia odwołania przez Przystępującego wnosi o merytoryczne rozpatrzenie sprawy przez Krajową Izbę Odwoławczą.”, że Izba rozstrzyga sprawę w postępowaniu odwoławczym w zakresie czynności i zaniechań zamawiającego, będących przedmiotem zarzutów odwołania, odpowiednio w zależności od stopnia udowodnienia zarzutów odwołania, zaś zamawiający winien dysponować specjalistyczną wiedzą tam gdzie jest ona wymagana, w szczególności potrzebną do sporządzania opisu przedmiotu zamówienia, wyboru oferty, czy odbioru przedmiotu umowy.

Izba nie stwierdziła naruszenia przez Zamawiającego zarzucanych mu w odwołaniu przepisów ustawy Pzp.

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

W tym stanie rzeczy Izba oddaliła odwołanie na podstawie art. 553 zdanie pierwsze ustawy Pzp oraz orzekła jak w sentencji.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono stosownie do wyniku postępowania - na podstawie , art. 574 i ustawy Pzp oraz w oparciu

o przepisy ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania

oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz.U.). Na koszty postępowania odwoławczego składał się wpis uiszczony przez Odwołującego w wysokości

15 000,00 zł i uzasadnione koszty stron postępowania odwoławczego. Wobec oddalenia odwołania w całości, koszty ponosi Odwołujący. W związku z tym, iż Przystępujący nie złożył wniosku o zasądzenie uzasadnionych kosztów stron postępowania odwoławczego,

Izba nie zasądziła takich kosztów.

Biorąc pod uwagę powyższe orzeczono jak w sentencji.

Przewodnicząca:.....