

Sygn. akt: KIO 4647/24

WYROK

Warszawa, dnia 17 stycznia 2025 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Robert Skrzyszewski

Bartosz Stankiewicz

Agnieszka Trojanowska

Protokolant: Piotr Ceglowski

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 13 stycznia 2025 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 9 grudnia 2024 r. przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Trakcja S.A. z siedzibą w Warszawie, DB Projekt sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego: PKP Intercity S.A. z siedzibą w Warszawie

przy udziale uczestnika po stronie zamawiającego w postępowaniu o sygn. akt KIO 4647/24 wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. z siedzibą w Warszawie;

orzeka:

1. uwzględnić odwołanie i nakazuje zamawiającemu PKP Intercity S.A. z siedzibą w Warszawie:

- unieważnienie czynności wyboru najkorzystniejszej oferty wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. z siedzibą w Warszawie,

- dokonanie ponownego badania i oceny złożonych ofert, w tym wezwanie wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. z siedzibą w Warszawie do złożenia/uzupełnienia podmiotowych środków dowodowych na podstawie art. 128 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1320),

2. kosztami postępowania obciążyć wykonawcę Mostostal Warszawa S.A. z siedzibą w Warszawie i:

2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego:

- kwotę 20 000 zł 00 gr (słownie: dwadzieścia tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę Mostostal Warszawa S.A. z siedzibą w Warszawie tytułem wpisu od odwołania,

- kwotę 3 600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez Odwołującego: wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Trakcja S.A. z siedzibą w Warszawie, DB Projekt sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie tytułem wynagrodzenia pełnomocnika,

2.2. zasądza od wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. z siedzibą w Warszawie rzecz wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Trakcja S.A. z siedzibą w Warszawie, DB Projekt sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie - kwotę 23 600 zł 00 gr (słownie: dwadzieścia trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione tytułem wpisu od odwołania i wynagrodzenia pełnomocnika.

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.

Przewodniczący.....

.....

.....

Sygn. akt: KIO 4647/24

Uzasadnienie

Zamawiający: PKP Intercity S.A. z siedzibą w Warszawie wszczął postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „Wykonanie w systemie zaprojektuj i zbuduj budowy nowej lokomotywni z urządzeniami i towarzyszącą infrastrukturą na terenie bocznicy kolejowej Warszawa-Grochów”, znak sprawy: 24/WNP-024115/INF.

Przedmiotowe zamówienie zostało opublikowane w dniu 15 lipca 2024 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem wydania Dz.U. S: 136/2024 i numerem publikacji ogłoszenia: 422514-2024.

W dniu 27 listopada 2024 r. Odwołujący: Wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia: Trakcja S.A. z siedzibą w Warszawie, DB Projekt sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie powziął wiadomość o wyborze najkorzystniejszej oferty wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. z siedzibą w Warszawie, zwanego dalej Przystępującym lub Mostostal Warszawa S.A.

Nie zgadzając się z powyższą czynnością Zamawiającego Odwołujący w dniu 9 grudnia 2024 r. wniósł odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej od niezgodnej z prawem czynności Zamawiającego oraz zaniechań tego ostatniego, mających miejsce w ramach prowadzonego postępowania, tj. wobec wyboru jako najkorzystniejszej oferty wykonawcy Mostostal Warszawa S.A., która to oferta nie jest ofertą najkorzystniejszą ekonomicznie, gdyż ww. wykonawca nie wykazał spełnienia warunku udziału w postępowaniu w zakresie doświadczenia, określonego w treści Rozdziału VIII Specyfikacji Warunków Zamówienia ust. 2 pkt 1 lit. d) tiret i), i powinien zostać wezwany do uzupełnienia dokumentów na podstawie art. 128 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1320), zwanej dalej ustawą Pzp w związku z treścią art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. b) i c) ustawy Pzp.

Reasumując, Odwołujący wskazał, że oferta wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. nie powinna zostać uznana za najkorzystniejszą, gdyż wykonawca ten nie wykazał spełnienia warunków udziału w postępowaniu w zakresie doświadczenia. Okoliczności te wskazują, iż doszło do wadliwej czynności wyboru oferty najkorzystniejszej na skutek zaniechania wezwania tego wykonawcy do uzupełnienia podmiotowych środków dowodowych.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów ustawy Pzp:

1. art. 239 ust. 1 i 2 ustawy Pzp w związku z art. 128 ust. 1 ustawy Pzp oraz treścią art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. b) i c) ustawy Pzp – przez wybór oferty najkorzystniejszej, która nie jest ofertą najkorzystniejszą, gdyż została wybrana przez Zamawiającego na skutek bezpodstawnego uznania, że wykonawca Mostostal Warszawa S.A. spełnia warunki udziału w postępowaniu i potwierdził je przy pomocy złożonych podmiotowych środków dowodowych w zakresie ujętym w treści Rozdziału VIII Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej: „SWZ”) ust. 2 pkt 1 lit. d) tiret i), tj. potwierdzającego, że ww. wykonawca wykazał, że: w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzonej działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał co najmniej jedną robotę budowlaną polegającą na budowie lub przebudowie lub remoncie stacji kolejowej i/lub linii kolejowej i/lub bocznic kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto;

2. art. 128 ust. 1 ustawy Pzp w związku z treścią art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. b) i c) ustawy Pzp przez bezpodstawne zaniechanie wezwania wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. do uzupełnienia podmiotowych środków dowodowych – wykazu robót wraz z dowodami potwierdzającymi, że wskazane roboty zostały wykonane należycie w zakresie potwierdzającym spełnienie warunku ogólnego doświadczenia ujętego w treści Rozdziału VIII SWZ ust. 2 pkt 1 lit. d) tiret i), tj. potwierdzającego, że ww. wykonawca w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzonej działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał co najmniej jedną robotę budowlaną polegającą na budowie lub przebudowie lub remoncie stacji kolejowej i/lub linii kolejowej i/lub bocznic kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto.

3. art. 65 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (tekst jednolity z 2024 r. poz. 1061 z późn. zm.) w związku z art. 8 ust. 1 oraz art. 122 ust. 1 ustawy Pzp na skutek błędnej wykładni treści warunku ujętego w treści VIII SWZ ust. 2 pkt 1 lit. d) tiret i) nie uwzględniającej jego funkcji w ramach postępowania, jak również celu dla którego został on postawiony, przy uwzględnieniu jego relacji do warunku ujętego w Rozdziale VIII SWZ ust. 2 pkt 1 lit. d) tiret ii) oraz zasad wykładni oświadczeń woli stosowanych w ramach postępowań o udzielenie zamówienia publicznego, którego uczestnikami są profesjonalne podmioty będące uczestnikami rynku gospodarczego.

Mając na uwadze powyższe Odwołujący wnosil o:

1. uwzględnienie odwołania;
2. nakazanie Zamawiającemu unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej dokonanej w dniu 27.11.2024 r., tj. wyboru jako najkorzystniejszej oferty wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. wobec braku wykazania przez tego wykonawcę warunku udziału w postępowaniu ujętego w treści Rozdziału VIII SWZ ust. 2 pkt 1 lit. d) tiret i);
3. nakazanie Zamawiającemu wezwania wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. do złożenia/uzupełnienia podmiotowych środków dowodowych na podstawie art. 128 ust. 1 ustawy Pzp ze względu na brak wykazania spełnienia warunku udziału w postępowaniu ujętego w treści Rozdziału VIII SWZ ust. 2 pkt 1 lit. d) tiret i) oraz powtórzenia czynności badania i oceny ofert z uwzględnieniem wyniku tego wezwania oraz powtórzenia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej;
4. przeprowadzenie przez Izbę dowodów zawnioskowanych w odwołaniu oraz na rozprawie;
5. zasądzenie od Zamawiającego na rzecz Odwołującego kosztów zastępstwa i reprezentacji przed Izbą oraz kosztów dojazdu na posiedzenie i rozprawę.

W przypadku uwzględnienia przez Zamawiającego niniejszego odwołania Odwołujący wnosil o wykonanie

czynności zgodnie z żądaniami zawartymi we wniesionym środku ochrony prawnej.

Odwołujący w pierwszej kolejności wskazał, że doszło do spełnienia przesłanek ujętych w treści art. 505 ust. 1 ustawy Pzp, tj. Odwołujący posiada interes w uzyskaniu zamówienia, gdyż jego oferta została sklasyfikowana na drugim miejscu w rankingu ofert, zaś wykonawca Mostostal Warszawa S.A. nie wykazał spełnienia warunków udziału w postępowaniu tj. nie potwierdził, że: w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzonej działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał co najmniej jedną robotę budowlaną polegającą na budowie lub przebudowie lub remoncie stacji kolejowej i/lub linii kolejowej i/lub bocznic kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto.

Odwołujący wywodził, że gdyby nie doszło do dokonania przez Zamawiającego czynności wskazanych w niniejszym odwołaniu, polegających na uznaniu spełnienia przez ww. wykonawcę warunku udziału w postępowaniu, Zamawiający byłby zobligowany do wezwania wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. do uzupełnienia podmiotowych środków dowodowych i powtórzenia czynności badania i oceny ofert z ewentualnym uwzględnieniem, czy wobec wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. nie zachodzą przesłanki do odrzucenia oferty na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. b) i c) ustawy Pzp. Wówczas oferta Odwołującego miałaby szansę na uznanie jej za najkorzystniejszą.

Tym samym Odwołujący na skutek bezprawnych działań Zamawiającego został pozbawiony możliwości uzyskania zamówienia, co spowoduje możliwość poniesienia przez niego wymiernej szkody. Na skutek niezgodnych z prawem czynności Zamawiającego, Odwołujący, który złożył prawidłową i rzetelnie wycenioną ofertę, został tym samym pozbawiony możliwości uzyskania przedmiotowego zamówienia oraz zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego. W przypadku uznania przez Krajową Izbę Odwoławczą zasadności niniejszego odwołania, a następnie po dokonaniu przez Zamawiającego żądanych czynności, dla Odwołującego otwiera się droga do uzyskania przedmiotowego zamówienia.

W swoim odwołaniu Odwołujący podał następujące uzasadnienie faktyczne:

„(...)Zamawiający – PKP Intercity S.A. prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego ogłoszonego pn.: „Wykonanie w systemie zaprojektuj i zbuduj budowy nowej lokomotywowni z urządzeniami i towarzyszącą infrastrukturą na terenie bocznic kolejowej Warszawa-Grochów” Znak sprawy: 24/WNP-024115/INF

W treści SWZ, w zakresie istotnym z punktu widzenia zarzutów odwołania, Zamawiający ujął następujące postanowienia:

ROZDZIAŁ V. SWZ zatytułowany „OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA”

1. Przedmiotem zamówienia jest wykonanie w systemie zaprojektuj i zbuduj budowy nowej lokomotywowni z urządzeniami i towarzyszącą infrastrukturą na terenie bocznic kolejowej Warszawa-Grochów.

Adres obiektu: bocznic kolejowa Warszawa Grochów, ul. Chłopskiego 53. Działki: obręb 3-03-06, nr 3/40 oraz części działki 3/29, 3/36 i 3/46.

3. W ramach przedmiotu zamówienia, o którym mowa w ust. 1 Wykonawca:

2) Opracowania, czynności, prace i roboty budowlane:

m.in. wykonawca:

j) wykona roboty budowlane na podstawie opracowanej przez siebie dokumentacji projektowej, w zakresie wszystkich wymaganych branż, w zakres których wchodzi m.in:

i) budowa hali lokomotywowni,

ii) przebudowa budynku socjalnego (obiekt nr 48),

iii) przebudowa układu torowego, sieci trakcyjnej, SRK,

iv) budowa placów manewrowych i układu połączenia drogowego,

k) v) budowa ogrodzenia, oraz instalacji zewnętrznego uzbrojenia terenu (wodociągowej, kanalizacyjnej, ciepłowniczej, elektrycznej, teletechnicznej), dokona dostawy i montażu maszyn i urządzeń niezbędnych do realizacji zadania inwestycyjnego,

l) wykona plany rozruchów i testów dostarczonych instalacji i urządzeń,

DOWÓD: SWZ – opis przedmiotu zamówienia (w aktach postępowania).

ROZDZIAŁ VIII SWZ zatytułowany „KWALIFIKACJA PODMIOTOWA WYKONAWCÓW”

1. O udzielenie zamówienia może się ubiegać Wykonawca, który spełnia warunki udziału w postępowaniu określone przez Zamawiającego w ust. 2 oraz nie podlega wykluczeniu z udziału w postępowaniu na zasadach

określonych w ust. 3.

2. Warunki udziału w postępowaniu

1) O udzielenie zamówienia może ubiegać się Wykonawca, który spełnia warunki udziału w postępowaniu, dotyczące:

zdolności technicznej lub zawodowej:

Zamawiający uzna, że Wykonawca spełnia w/w warunek jeżeli wykaże, że:

w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzonej działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał co najmniej:

i) jedną robotę budowlaną polegającą na budowie lub przebudowie lub remoncie stacji kolejowej i/lub linii kolejowej i/lub bocznic kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto,

ii) jedną robotę budowlaną polegającą na budowie obiektu budowlanego mieszczącego się w kategorii XVII lub XVIII o których mowa w załączniku do ustawy Prawo budowlane, o wartości co najmniej 20.000.000 zł netto.

Dodatkowo w dokumentach zamówienia Zamawiający wskazał, że wykonawca skieruje do realizacji zamówienia m.in. osobę posiadającą uprawnienia budowlane:

w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych takich jak stacje, linie kolejowe i bocznic kolejowe i inne budowle bez ograniczeń, zgodnie z Prawem budowlanym, z co najmniej 3-letnim doświadczeniem zawodowym, na stanowisku kierownika robót budowlanych w tej specjalności, lub na stanowisku kierownika budowy,

DOWÓD: SWZ – warunki udziału w postępowaniu (w aktach postępowania).

Dokonując wykładni literalnej, ale również funkcjonalnej pierwszej części warunku (Rozdział VIII SWZ ust. 2 pkt 1 lit. d) tiret i)), z uwzględnieniem zasady proporcjonalności ujętej w treści art. 16 pkt 3 oraz 112 ust. 1 ustawy Pzp wykonawcy mieli wykazać się jedną robotę budowlaną polegającą na budowie lub przebudowie lub remoncie stacji kolejowej i/lub linii kolejowej i/lub bocznic kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto, co oznacza, że Zamawiający oczekiwał posiadania doświadczenia w realizacji robót związanych z obiektami kolejowymi w postaci stacji, bocznic i/lub linii kolejowej - a co za tym idzie obiektami obejmującymi torowiska kolejowe umożliwiające pociągom kolejowym rozpoczęcie i zakończenie jazdy, krzyżowanie się i wyprzedzanie, jak również zmianę kierunku jazdy lub swojego składu (w przypadku stacji kolejowej) oraz prowadzenia czynności transportu kolejowego (w przypadku linii kolejowej), jak również czynności obejmujących załadunek/wyładunek wagonów, postój, czynności utrzymaniowych, a także przemieszczania i włączania do ruchu pojazdów kolejowych po sieci kolejowej (w przypadku bocznic kolejowej). Wynika to choćby z faktu, że roboty torowe stanowią prawie 30% wartości całego kontraktu i 40% wartości wszystkich robót budowlanych (bez dostaw wyposażenia). Zamawiający tym samym miał prawo oczekiwać tego rodzaju doświadczenia, gdyż przedmiot zamówienia obejmuje roboty stricte torowe, roboty trakcyjne oraz urządzenia Sterowania Ruchem Kolejowym (SRK). Przewidziana do realizacji bocznic będzie rozbudowywana i jej realizacja wymaga stosownego doświadczenia od wykonawców.

DOWÓD: Materiały Ministerstwa Infrastruktury: Rekomendacje dotyczące rozwoju bocznic kolejowych zgodnie z zapisami „Kierunków rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r.” Warszawa 2024 Źródło: <https://www.gov.pl/attachment/9d47a212-628d-4e4d-8957-2091f8630fe5>

Wykorzystanie w treści warunków pojęcia „stacja kolejowa” miało za zadanie odróżnienie jej np. od stacji metra, stacji autobusów szynowych, czy też tramwajowych (choć w tym ostatnim przypadku najczęściej występują pojęcia przystanków tramwajowych). Wbrew stanowisku wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. Zamawiający w tym wypadku nie stworzył i nie wykorzystał żadnego nowego i niezdefiniowanego pojęcia, gdyż pojęcie „stacja kolejowa” została w przepisach odnoszących się do infrastruktury kolejowej zdefiniowana pod pojęciem „stacja”.

Stacja kolejowa zatem nie może być utożsamiana z pojęciem budynku dworca kolejowego, gdyż ten ostatni jest powszechnie występującym budynkiem kubaturowym mającym charakter budynku użyteczności publicznej.

W załączniku do ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane, do którego odnosi się druga część warunku doświadczenia, zostały pod wskazanymi kategoriami ujęte:

Kategoria XVII – budynki handlu, gastronomii i usług, jak: sklepy, centra handlowe, domy towarowe, hale targowe, restauracje, bary, kasyna, dyskoteki, warsztaty rzemieślnicze, stacje obsługi pojazdów, myjnie samochodowe, garaże powyżej dwóch stanowisk, budynki dworcowe.

Kategoria XVIII – budynki przemysłowe, jak: budynki produkcyjne, służące energetyce, montownie, wytwórnie,

rzeźnie oraz obiekty magazynowe, jak: budynki składowe, chłodnie, hangary, wiaty, a także budynki kolejowe, jak: nastawnie, podstacje trakcyjne, lokomotywownie, wagonownie, strażnice przejazdowe, myjnie taboru kolejowego.

Dokonując wykładni znaczenia powyższych warunków w ramach wykładni oświadczeń woli należy wskazać, że druga część warunku odnosi się do obiektów budowlanych ujętych w ogólnych przepisach ustawy Prawo budowlane, zaś jego część pierwsza do obiektów związanych stricte z infrastrukturą kolejową, tj. jego przedmiotem są stacje kolejowe, linie kolejowe i bocznice kolejowe.

Tym samym pod tymi ostatnimi pojęciami kryją się obiekty infrastruktury kolejowej posiadające jednoznaczne definicje oraz znaczenie, w tym uwzględniające w ich ramach torowiska służące do poruszania się taboru kolejowego.

Odmienne argumentacja w tym zakresie prowadziłaby bowiem do nielogicznego wniosku, że budynek dworca kolejowego wpisuje się zarówno w pierwszy, jak i drugi element tego warunku - pomimo ich całkowicie odmiennego brzmienia i znaczenia.

Kierując się w tym wypadku teorią zbiorów semantycznych (a w zasadzie hiponimią) każda „stacja kolejowa” jest „stacją” w znaczeniu semantycznym, lecz nie każda „stacja” jest „stacją kolejową” (relacja hiperonim – hiponim).

(vide opracowanie naukowe autorstwa Konrada Stobieckiego „Teoria semantyki w kontekście hierarchicznych relacji semantycznych” w: Językoznawstwo nr 1(5)/2011: współczesne badania, problemy i analizy językoznawcze 5, str. 167-175).

Przechodząc do kwestii definicyjnych i normatywnych wskazać należy, że charakter infrastruktury kolejowej definiuje m.in. ROZPORZĄDZENIE MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz.U z 2015 r. poz. 360 z późn. zm. - wersja obowiązująca w dacie wszczęcia postępowania):

§ 2. 1. Sieć kolejowa składa się z linii kolejowych, których punkty początkowe i końcowe ustala zarządca infrastruktury.

§ 3. 1. Na sieci kolejowej wyodrębnia się wyznaczone miejsca służące do eksploatacji kolei, zwane dalej „punktami eksploatacyjnymi”, które dzielą się na posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne.

2. Zadaniem posterunku ruchu jest zapewnienie bezpiecznego i sprawnego prowadzenia ruchu kolejowego.

3. (uchylony).

4. posterunek następczy służy do regulacji następstwa jazdy pociągów w ten sposób, że pozwala na przejazd lub odjazd pociągu tylko wówczas, gdy tor przyległego odstępu lub szlaku do tego posterunku jest wolny. Posterunki następcze dzielą się na:

1) posterunki zapowiadawcze, których zadaniem jest umożliwienie zmiany kolejności jazdy pociągów wyprawianych na tor szlakowy do niego przyległy; do posterunków tych zalicza się:

a) stacje, które są posterunkami zapowiadawczymi, w obrębie których, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się przynajmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład, przy czym:

- stację, na której łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, nazywa się stacją węzłową,

Powyższa definicja jednoznacznie określa pojęcie „stacja” w ramach infrastruktury kolejowej. Pod pojęciem „stacja” nie kryje się jakkolwiek budynek, lecz jest to ściśle określony układ torów kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą służącą do prowadzenia ruchu kolejowego (analogicznie jak ujęta w treści omawianego warunku linia kolejowa i bocznic kolejowa. Już sama ta definicja pozwala dokonać właściwej wykładni literalnej spornego warunku – wbrew przyjętej przez Zamawiającego.

W jednym z orzeczeń (wyrok z dnia z dnia 26 października 2015 r. sygn. akt: KIO 2187/15, KIO 2204/15) Krajowa Izba rozwinęła kwestię definiowania pojęć w treści dokumentów zamówienia. W uzasadnieniu powyższego orzeczenia zostało wskazane, że: „Zawisły przed Izbą spór dotyczący prawidłowej interpretacji pojęcia „węzłowa stacja kolejowa” należało rozstrzygnąć po myśli Odwołującego i przyjąć, że kryje się pod nim stacja, na której łączą się szlaki z trzech lub więcej kierunków, tj. przyjąć interpretację zgodną z definicją legalną tego pojęcia, wynikającą z przepisu § 3 ust. 4 pkt 1a Rozporządzenia, jako że taki sposób interpretacji zapewnia spójność treści warunku udziału w Postępowaniu. Izba uwzględniła i podzieliła argumentację Zamawiającego, że postanowienia ogłoszenia o zamówieniu i specyfikacji istotnych warunków zamówienia (dalej: „SIWZ”) adresowane są do profesjonalistów z danej branży, wobec czego, w sytuacji w której użyte w nich pojęcia mają swoje legalne znaczenia, nie ma konieczności objaśniania ich, czy odsyłania do ustanawiających je przepisów prawa, gdyż ich znajomość jest jednym z podstawowych obowiązków profesjonalnych

uczestników obrotu gospodarczego. Co zaś dotyczy zaprezentowanego na rozprawie stanowiska, zgodnie z którym definiowane używanych w dokumentacji pojęć jest nieodzwonne z uwagi na krąg adresatów Ogłoszenia wykraczający poza podmioty krajowe i obejmujący również podmioty zagraniczne należy zauważyć, że obowiązkiem tych ostatnich jest znajomość przepisów prawa polskiego, skoro ubiegają się o udzielenie zamówienia w Polsce. Brak definicji pojęcia „węzłowej stacji kolejowej” na gruncie Ogłoszenia nie stanowił nota bene przeszkody do prawidłowego odczytania jego znaczenia przez Odwołującego, który, podobnie jak Przystępujący, był konsorcjum złożonym m.in. z wykonawcy zagranicznego. Jakkolwiek Konsorcjum B poczyniło trafne spostrzeżenie, że Zamawiający nie był konsekwentny w stosowaniu ww. reguły, ponieważ w treści spornego warunku dookreślił pojęcia „budowy” i „przebudowy” przez odesłanie do przepisów prawa budowlanego, tym niemniej okoliczność, że Zamawiający – być może niezbyt fortunnie, a z pewnością nadmiarowo – określił znaczenie tych pojęć (co w całkowitym rozrachunku nie miało znaczenia, ponieważ – zgodnie z przytoczonym powyżej schematem konstruowania dokumentacji postępowania o udzielenie zamówienia publicznego – nawet bez treści „w rozumieniu przepisów prawa budowlanego” – tam należałoby poszukiwać właściwych znaczeń, zatem cytowana treść była klasycznym przykładem suprefluum), nie mogła stanowić uzasadnienia dla przyjęcia w tej mierze za uzasadnionych zapatrywań Konsorcjum B.

Uwzględnienie chociażby poglądu, zgodnie z którym wykonawcy zagraniczni w różny sposób definiują pojęcie „węzłowej stacji kolejowej” nie było możliwe także z tego względu, że w takim przypadku, przy jednoczesnym braku określenia znaczenia tego terminu w Ogłoszeniu (Izba nie dopatrzyła się w nim bowiem swobodnego, nadanego temu pojęciu na użytek Postępowania znaczenia), nie tylko nie można byłoby ustalić jednego znaczenia tego terminu na potrzeby Postępowania, ale w konsekwencji utrudniona, o ile nie niemożliwa byłaby ocena złożonych przez wykonawców wniosków z poszanowaniem zasad uczciwej konkurencji i równego ich traktowania. W tym kontekście zarówno treść ogłoszenia o zamówieniu, jak i postanowienia SIWZ muszą być interpretowane w sposób, który nie prowadzi do wskazanych powyżej nieścisłości, a wręcz absurdów. Zaprezentowane powyżej stanowisko w kwestii znaczenia pojęcia „węzłowa stacja kolejowa” jest uzasadnione także okolicznością, że przedmiot zamówienia – zgodnie z niezaprzeczonymi twierdzeniami Zamawiającego – ma obejmować m.in. modernizację stacji węzłowej, wobec czego Zamawiający miał prawo oczekiwać od wykonawców wykazania się doświadczeniem związanym z przedmiotem zamówienia.”

Ten rozbudowany cytat wskazuje, że pojęciom występującym w praktyce oraz danej branży popartych stosownymi regulacjami należy nadawać takie znaczenie jakie wynika z kontekstu jego użycia (w tym wypadku jest nim warunek udziału w postępowaniu odnoszący się do realizacji budowy infrastruktury kolejowej oraz faktu, że oświadczenia zawarte w dokumentacji postępowania są kierowane do profesjonalistów).

Izba w powyższym orzeczeniu sięgnęła w tym wypadku do definicji legalnej zawartej w § 3 ust. 4 pkt 1a Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (tekst jednolity Dz.U z 2015 r. poz. 360 z późn. zm. - wersja obowiązująca w dacie wszczęcia postępowania)

Wykonawca Mostostal Warszawa S.A. pomimo tak różnego brzmienia i znaczenia obu warunków udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej (doświadczenia) wskazał de facto roboty budowlane o tym samym charakterze, tj. typowe budynki użyteczności publicznej dla obu warunków.

Pierwszą realizacją wskazaną przez ww. wykonawcę jest zadanie zatytułowane „Przebudowę dworca kolejowego Gdańsk Główny” obejmujące (na podstawie protokołu odbioru końcowego z dnia 28.07.2023 r.) kompleksową przebudowę, remont oraz rewitalizację zabytkowego budynku Dworca kolejowego Gdańsk Główny z wyłączeniem jakichkolwiek robót budowlanych odnoszących się do towarzyszących temu obiektowi linii kolejowej i powiązanej z nimi infrastruktury. Jest to zatem obiekt zakwalifikowany do kategorii XVII załącznika do ustawy Prawo budowlane.

DOWÓD: protokół odbioru końcowego z dnia 28.07.2023 r. zadania zatytułowanego „Przebudowa dworca kolejowego Gdańsk Główny”

Drugą realizacją wskazaną przez wykonawcę Mostostal Warszawa S.A. jest inwestycja zatytułowana „Wykonanie w systemie zaprojektuj i zbuduj myjni automatycznej wraz z urządzeniami i towarzyszącą infrastrukturą we Wrocławiu” realizowanej dla PKP IC. Obiekt myjni automatycznej nie wpisuje się w pierwszą część warunku (nie jest to stacja kolejowa, linia kolejowa czy też bocznic kolejowa), co powoduje, że jest to także obiekt kubaturowy zakwalifikowany do Kategorii XVIII załącznika do ustawy Prawo budowlane – a więc jest to obiekt spełniający wymagania drugiej części warunku udziału w postępowaniu.

DOWÓD: dokument JEDZ złożony przez wykonawcę Mostostal Warszawa S.A. (w aktach postępowania).

Tym samym Zamawiający oceniając podmiotowe środki dowodowe złożone przez Mostostal Warszawa S.A. wraz z uzyskanymi wyjaśnieniami uznał, że tożsame znaczeniowo i definicyjnie projekty referencyjne wpisują się w treść dwóch zupełnie odmiennych warunków udziału w postępowaniu.

Jak słusznie wskazał Zamawiający w wezwaniu skierowanym do wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. z dnia 24.10.2024 r. definicja stacji kolejowej wynika również z treści § 12 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. Nr 151 poz. 987), w którym wskazano, że „Stacja jest to budowla kolejowa stanowiąca połączony za pomocą rozjazdów układ torowy wraz z urządzeniami sterowania ruchem i łączności, gdzie oprócz toru głównego zasadniczego znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pojazdy kolejowe (pociągi) mogą rozpocząć i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy.”

W tym wypadku pod pojęciem stacja również nie kryje się jakkolwiek budynek, lecz jest to ściśle określony układ torów kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą służącą do prowadzenia ruchu kolejowego (m.in. urządzeniami SRK – Sterowania Ruchem Kolejowym).

Na mocy wskazanego wyżej rozporządzenia (Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie publikacja Dz. U. z 1998 r. Nr 151 poz. 987 z dnia 15.12.1998 r. z późn. zm.) „stacja” jest to budowla kolejowa (§ 12 ust. 3) o ściśle określonym charakterze i przeznaczeniu.

Powyższe rozporządzenie zostało wydane na mocy delegacji ustawowej ujętej w treści art. 7 ustawy Prawo budowlane. Regulacja ta określa (art. 7. [Przepisy techniczno-budowlane]) i w ust. 1 wskazuje, że:

Do przepisów techniczno-budowlanych zalicza się:

- 1) warunki techniczne, jakim powinny odpowiadać obiekty budowlane i ich usytuowanie;
- 2) warunki techniczne użytkowania obiektów budowlanych.

Tym samym pod pojęciem "stacji" (w „domyśle stacji kolejowej”) rozumie się obiekt posiadający tor główny zasadniczy i tor główny dodatkowy, w ramach którego pociągi mogą rozpocząć i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład. Użycie przez Zamawiającego samego pojęcia „stacja” byłoby nieprecyzyjne, gdyż bez odpowiedniego kontekstu nie dałoby się ustalić jaki obiekt jest przedmiotem warunku. To dopiero dookreślenie charakteru tego obiektu, że jest to „stacja kolejowa” a nie po prostu „stacja” czyni warunek jasnym i jednoznacznym – a jednocześnie odsyłającym do definicji legalnych ujętych w dwóch przywołanych Rozporządzeniach. W powyższych aktach prawnych prawodawca, zgodnie z zasadami techniki prawodawczej, definiując pojęcia infrastruktury kolejowej po pojęciem „stacja” definiował i rozumiał „stację kolejową” nie dookreślając jej charakteru we wspomnianych aktach prawnych ze względu na fakt, iż takie dookreślenie stanowiłoby superfluum (oznaczającego nadmierny, zbyteczny, zbędny z łacińskiego – superfluous).

Jak wskazuje się w Rozporządzeniu Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” (tekst jednolity z 2016 r. poz. 283):

§ 5. Przepisy ustawy redaguje się zwięźle i syntetycznie, unikając nadmiernej szczegółowości, a zarazem w sposób, w jaki opisuje się typowe sytuacje występujące w dziedzinie spraw regulowanych tą ustawą.

§ 6. Przepisy ustawy redaguje się tak, aby dokładnie i w sposób zrozumiały dla adresatów zawartych w nich norm wyrażały intencje prawodawcy.

§ 8. 1. W ustawie należy posługiwać się poprawnymi wyrażeniami językowymi (określeniami) w ich podstawowym i powszechnie przyjętym znaczeniu.

§ 10. Do oznaczenia jednakowych pojęć używa się jednakowych określeń, a różnych pojęć nie oznacza się tymi samymi określeniami.

Ta ostatnia reguła może mieć zastosowanie również do zasad sporządzenia dokumentów zamówienia, w tym ustalania warunków udziału w postępowaniu. W tym samym akcie prawnym zostały wskazane techniki definiowania pojęć:

§ 146. 1. W ustawie lub innym akcie normatywnym formułuje się definicję danego określenia, jeżeli:

- 1) dane określenie jest wieloznaczne;
- 2) dane określenie jest nieostre, a jest pożądane ograniczenie jego nieostrości;
- 3) znaczenie danego określenia nie jest powszechnie zrozumiałe;

4) ze względu na dziedzinę regulowanych spraw istnieje potrzeba ustalenia nowego znaczenia danego określenia.

Pojęcie "stacja kolejowa" nie jest pojęciem wieloznacznym i jest konsekwentnie używane w przywołanych w treści uzasadnienia niniejszego odwołania aktach prawnych oraz wszelkiego rodzaju branżowych opracowaniach.

Nie sposób zatem zgodzić się ze stanowiskiem wykonawcy Mostostal Warszawa S.A., wyrażonym w treści wyjaśnień z dnia 31.10.2024 r., że mamy w tym wypadku do czynienia z jakimikolwiek wątpliwościami wymagającymi zastosowania zasady interpretowania ich treści na korzyść wykonawców. Nie trudno bowiem dostrzec, że takie stanowisko zawiera błąd logiczny. Pojęcie „stacja” nie może być bowiem pojęciem bardziej precyzyjnym i jednoznacznym niż pojęcie „stacja kolejowa”.

Wątpliwości, że pod pojęciem "stacja kolejowa" należy rozumieć budowlę kolejową obejmującą określony zakres infrastruktury torowej nie miała Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 26 września 2023 r. sygn. akt KIO 2572/23 KIO 2574/23 (LEX nr 3623568). W jego uzasadnieniu zostało m.in. wskazane, że: „Odnosząc się do kwestii drugiego zarzutu niniejszego Odwołania, Odwołujący wskazał, że w ramach warunku doświadczenia w wykonaniu robót budowlanych, Zamawiający zażądał aby wykonawca wykazał się wykonaniem 2 (dwóch) robót budowlanych, wykonanych w ramach 2 (dwóch) odrębnych umów, a w każdej z nich miała być wykonana 1 (jedna) stacja kolejowa na której wymieniono lub zabudowano 50 rozjazdów kolejowych.”

Wbrew twierdzeniom wykonawcy Mostostal pojęcie „stacja kolejowa” nie jest pojęciem niezdefiniowanym, gdyż w regulacjach dwóch wskazanych wyżej rozporządzeń (odnoszących się tylko i wyłącznie do budownictwa kolejowego i ruchu kolejowego) pod pojęciem „stacja” rozumie się budowlę kolejową o określonym charakterze – a więc ujętą w treści warunku „stację kolejową”.

Zamawiający przyjmując wyjaśnienia wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. dokonał błędnej wykładni przedmiotowego warunku utożsamiając jego treść z drugim, zupełnie odmiennym znaczeniowo i zakresowo warunkiem. Nie sposób bowiem uznać, że pod pojęciem „stacji kolejowej” kryje się realizacja budynku dworca kolejowego spełniającego swoim zakresem drugi z warunków, tj. obejmującego wykonanie co najmniej jednej roboty budowlanej polegającej na budowie obiektu budowlanego mieszczącego się w kategorii XVII lub XVIII o których mowa w załączniku do ustawy Prawo budowlane, o wartości co najmniej 20.000.000 zł netto.

Taka wykładnia tego warunku godzi w zasady dokonywania wykładni oświadczeń woli ujętą w treści art. 65 § 1 ustawy Kodeks cywilny.

Jak wskazała Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 17 sierpnia 2021 r. sygn. akt KIO 1777/21 (LEX nr 3271859) „Zgodnie z regułą wykładni oświadczeń woli wyrażoną w art. 65 § 1 k.c. oświadczenie woli należy tak tłumaczyć, jak tego wymagają ze względu na okoliczności, w których złożone zostało, zasady współżycia społecznego oraz ustalone zwyczaje. Reguła ta odnosi się również do postanowień specyfikacji warunków zamówienia. Przy czym pojęcia "okoliczności złożenia, zasady współżycia społecznego i ustalone zwyczaje" najczęściej można sprowadzić do stwierdzenia "zwykłego", "normalnego", ewentualnie "zwykłego profesjonalnego" rozumienia. (...) Dlatego też w interpretacji przedmiotowego wymogu należało zastosować regułę wykładni wskazaną w art. 65 § 1 Kodeksu cywilnego, czyli okoliczności złożenia oświadczenia i rzeczywiste, w tym wypadku łatwe do ustalenia intencje Zamawiającego (o których mowa powyżej).”

W niniejszym wypadku, kierując się treścią art. 112 ust. 1 ustawy Pzp, intencją Zamawiającego było powiązanie warunku udziału w postępowaniu z przedmiotem zamówienia celem wyłonienia wykonawcy zdolnego do należytego wykonania umowy. Wszakże zgodnie z treścią powyższej regulacji „Zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiający ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności.”

Jest zatem oczywiste, że przez „stację kolejową” w rozumieniu przedmiotowego warunku udziału w postępowaniu należało rozumieć „stację” zdefiniowaną w rozporządzeniach wykonawczych odnoszących się do infrastruktury kolejowej.

W tym wypadku warto również odnieść się do literatury tematu. Otóż w opracowaniu autorstwa dr inż. S.J. pt.: „Materiały pomocnicze z przedmiotu Drogi i stacje kolejowe”, gdzie stacja kolejowa definiowana jest w sposób tożsamy jak w przywołanych wyżej rozporządzeniach.

DOWÓD: dr inż. S.J. pt.: "Materiały pomocnicze z przedmiotu Drogi i stacje kolejowe"

W powyższym opracowaniu wskazano, że: „Z wytycznych projektowania stacji kolejowych [7] wynika, że układ

torów i rozjazdów w strefie rozdzielczej torów kierunkowych wchodzącej w skład górkę rozrządowej należy projektować przy zastosowaniu wiązek ośmiotorowych, rozjazdów o dużych skosach w granicach od 1:48 do 1:9, przy zastosowaniu możliwie małych promieni łuków torowych, lecz nie mniejszych niż 150 m. (odesłanie do publikacji [7] Wytyczne projektowania. Stacje kolejowe, WKiC, Warszawa 1972.)

DOWÓD: S.J. w: OBLICZANIE DŁUGOŚCI STREFY ROZGAŁĘŻNEJ WSPÓŁCZESNYCH C ROZRZĄDOWYCH w C.S.. J.: Forming of hump track systems on the basis of simulated carriage rolling, 11TI International Conference „Computer Systems Aided Science, Industry And Transport”, Vol. 1, Zakopane, 3-6 December 2007.

Źródło: <https://logistyka.net/>

Kwestię tę porusza kolejne opracowanie autorstwa dr inż. S.J. pt.: „Diagnozowanie układów torowych górek rozrządowych”, gdzie definicja „stacji kolejowej” jest również tożsama z definicjami ujętymi w przywołanych wyżej rozporządzeniach.

DOWÓD: Instytut Systemów Transportowych, Politechnika Radomska Wydział Transportu, ul. Malczewskiego 20A, 26-600 Radom w: DIAGNOSTYKA 2(46)/2008 źródło: EON Bibliotek nauk https://yadda.icm.edu.pl/baztech/element/bwmeta1.element.baztech-article-BAR0-0037-0048/c/httpwww_bg_utp_edu_plartdiagnostyka2008cieslakowski.pdf

Dodatkowo definicja pojęcia „stacja kolejowa” została ujęta na stronach Głównego Urzędu Statystycznego w zakładce:

Pojęcia stosowane w statystyce publicznej

Stacja kolejowa

Nazwa angielska: Train station

Definicja: Placówka kolejowa wykorzystywana do załadunku i rozładunku pasażerów lub towarów, łączenia, kierowania ruchem, przyjmowania i czasowego odstawiania pociągów na tor boczny i zestawiania taboru.

Źródło definicji: I Słownik statystyki transportu - piąta edycja Autor: UN - United Nations Miejsce publikacji: Genewa 2019 r.

DOWÓD: Główny Urząd Statystyczny - pojęcia stosowane w statystyce publicznej

źródło: <https://stat.gov.pl/metainformacje/slownik-pojec/pojecia-stosowane-w-statystyce-publicznej/3651,pojecie.html>

Pojęcie to jest w sposób analogiczny definiowane również w dwóch kolejnych opracowaniach. Jest nim Leksykon Terminów Kolejowych. Warszawa: KOW sp. z o.o., 2011, s. 338. ISBN 978-83-933737-0-3 oraz Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1): Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr 176/2008 Zarządu Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 kwietnia 2008 r., PKP Polskie Linie Kolejowe, s. 8–9. W tym ostatnim dokumencie definicja ta znalazła się w § 3 zatytułowany „Posterunki ruchu i punkty ekspedycyjne” ust. 5, gdzie zostało wskazane, że „Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać lub kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy”.

DOWÓD: Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-1): Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr 176/2008 Zarządu Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 kwietnia 2008 r., PKP Polskie Linie Kolejowe, s. 8–9

źródło: https://web.archive.org/web/20140606224143/http://www.plk-sa.pl/files/public/user_upload/pdf/Akty_prawne_i_przepisy/Instrukcje/Wydruk/Ir-1.pdf

Sprawdzając wszystkie przywołane definicje do krótkiego scharakteryzowania pojęcia „stacji kolejowej” należy wskazać, że jest ona układem szynowym (torowym), dzięki któremu pociągi mogą rozpoczynać i kończyć swój bieg, wymijać się oraz łączyć (także dzielić). Wszystkie ww. definicje wskazują, że jest to obiekt posiadający tor główny zasadniczy i tor główny dodatkowy, w ramach którego pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać kierunek jazdy lub swój skład – a więc poruszać się celem dostosowania ich do dalszej jazdy. Miejscami przebywania pasażerów są natomiast dworce kolejowe, stacje pasażerskie oraz perony kolejowe – mające swoje odrębne definicje i znaczenie. Powyższe rozróżnienie wynika jednoznacznie z przywołanych definicji legalnych oraz literatury branżowej.

Jak wynika z analizy podmiotowych środków dowodowych złożonych przez wykonawcę Mostostal Warszawa S.A. podmiot ten nie dysponuje doświadczeniem adekwatnym do warunków udziału w postępowaniu i tym samym

koniecznym do należytego spełnienia świadczenia w zakresie obejmującym infrastrukturę kolejową obejmującą torowiska kolejowe oraz urządzenia Sterowania Ruchem Kolejowych ze względu na brak realizacji w przeszłości obiektu budowlanego będącego stacją kolejową, linią kolejową lub bocznicą kolejową. Doświadczenie tego podmiotu, poza realizacją dwóch kubaturowych i typowych obiektów, w tym jednego obiektu użyteczności publicznej spełnia jedynie drugi z warunków udziału w postępowaniu. Tym samym Zamawiający dokonując wyboru oferty ww. wykonawcy naruszył przepisy wskazane w petitum niniejszego odwołania.

Odwołujący w swoim odwołaniu podał również następujące uzasadnienie prawne:

„(...)Zamawiający bezpodstawnie uznał, że wykonawca Mostostal Warszawa S.A. spełnia warunki udziału w postępowaniu. Wynika to z błędnej wykładni postanowień dokumentacji zamówienia odnoszącej się do warunków udziału w postępowaniu.

Jak zostało wskazane w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6 czerwca 2019 r. sygn. akt KIO 910/19 (LEX nr 2706738) „Warunki udziału w postępowaniu należy zaliczyć do klasycznych oświadczeń woli podmiotu zamawiającego. Przez ich formułowanie, w granicach dopuszczalnej przepisami ustawy z 2004 r. - Prawo zamówień publicznych swobody, ujętej m.in. w zasadach prawa zamówień publicznych, podmiot zamawiający określa i wskazuje, jakim minimalnym zakresem zdolności (potencjału związanego z wiedzą i doświadczeniem, zasobami kadrowymi, technicznymi i finansowymi) winien dysponować wykonawca, aby został uznany za zdolnego do realizacji przedmiotu zamówienia. Stąd też warunki udziału w postępowaniu, jak każde oświadczenie woli, podlegają wykładni przy wykorzystaniu dorobku prawa cywilnego (doktryny i orzecznictwa), w tym przy uwzględnieniu regulacji art. 65 § 1 k.c. mając na uwadze specyficzne okoliczności związane z faktem, iż w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego obowiązuje zasada pisemności ujęta w treści art. 9 ust. 1 p.z.p.”

Dodatkowo w ramach uzasadnienia prawnego warto również odnieść się do regulacji ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz.U. z 2024 r. poz. 697 z późn. zm.) w art. 4. Zatytułowanym „Definicje” wskazuje m.in., że: Użyte w ustawie określenia oznaczają:

53) stacja pasażerska - obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;

55) stacja rozrządowa - stacja kolejowa wyposażona w urządzenia do rozrządu wagonów, w skład której wchodzi urządzenia umożliwiające zestawianie składów pociągów i wykonywanie manewrów;

Powyższe definicje, w szczególności pojęcie „stacji pasażerskiej” odróżniają stację dedykowaną do obsługi pasażerów od stacji kolejowej. Pojęcie „stacji pasażerskiej” obejmującej m.in. dworzec kolejowy odróżnia je od pojęcia „stacji kolejowej”.

W Rozdziale 2 ww. ustawy zatytułowanym „Infrastruktura kolejowa” użyte zostało pojęcie „stacji kolejowej” wskazujące, że jest ona częścią linii kolejowej. W art. 5. zatytułowanym „Zadania zarządcy infrastruktury” zostało wskazane, że:

1. Do zadań zarządcy infrastruktury, zwanego dalej „zarządcą”, należy:

1) zarządzanie infrastrukturą kolejową polegające na:

a) nadawaniu drodze kolejowej statusu linii kolejowej przez określenie:

- elementów infrastruktury kolejowej wchodzących w jej skład,
- jej punktu początkowego i końcowego,
- stacji kolejowych wchodzących w jej skład,
- odcinków, na jakie jest podzielona,
- jej numeru,

b) nadawaniu drodze kolejowej statusu bocznicy kolejowej przez określenie jej punktu początkowego i końcowego,

c) znoszeniu statusu linii kolejowej i bocznicy kolejowej,

d) określaniu elementów infrastruktury kolejowej, które stanowią infrastrukturę prywatną lub nieczynną,

e) wykonywaniu funkcji podstawowych,

Powyższe jednoznacznie pokazuje, że „stacja kolejowa” jest elementem linii kolejowej.

Zamawiający powinien był ocenić złożony wykaz robót (zawarty w JEDZ) i załączony do nich protokół odbioru robót jako nie potwierdzające spełniania warunków udziału w postępowaniu, a następnie, stosując obowiązującą regulację art. 128 ust. 1 PZP, wezwać na tej podstawie wykonawcę Mostostal Warszawa S.A. do uzupełnienia tych

dokumentów.

Obowiązek wezwania wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. przez Zamawiającego do uzupełnienia – ponownego złożenia zakwestionowanego wykazu robót wraz z dokumentami potwierdzającymi, że opisane w nim roboty zostały wykonane należycie, wynika wprost z treści przepisu art. 128 ust. 1 ustawy Pzp oraz obowiązującego w tym zakresie jednolitego orzecznictwa.

Zgodnie z treścią art. 128 ust. 1 ustawy Pzp: „Jeżeli wykonawca nie złożył oświadczenia, o którym mowa w art. 125 ust. 1, podmiotowych środków dowodowych, innych dokumentów lub oświadczeń składanych w postępowaniu lub są one niekompletne lub zawierają błędy, zamawiający wzywa wykonawcę odpowiednio do ich złożenia, poprawienia lub uzupełnienia w wyznaczonym terminie, chyba że:

- 1) wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu albo oferta wykonawcy podlegają odrzuceniu bez względu na ich złożenie, uzupełnienie lub poprawienie lub
- 2) zachodzą przesłanki unieważnienia postępowania.”

Jak wynika z wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 28 lutego 2023 r., sygn. KIO 383/23 „Przepis ten [art. 128 ust. 1 PZP] przewiduje obowiązek dodatkowego wezwania wykonawcy do złożenia, poprawienia lub uzupełnienia niezłożonych, niekompletnych lub zawierających błędy dokumentów lub oświadczeń.”

W kolejnym orzeczeniu Krajowej Izby Odwoławczej w postaci wyroku z 10 stycznia 2023 r., sygn. KIO 3461/22 zostało wskazane, że: „Zgodnie bowiem z art. 128 Pzp, w przypadku gdy wykonawca nie złoży podmiotowych środków dowodowych, są one niekompletne lub zawierają błędy, zamawiający wzywa wykonawcę odpowiednio do ich złożenia, poprawienia lub uzupełnienia w wyznaczonym terminie. Ustawodawca tym samym nałożył na zamawiającego obowiązek skierowania do wykonawcy wezwania w przypadkach określonych dyspozycją ww. przepisu, na co wskazuje użycie sformułowania "wzywa". Wezwanie ma charakter obligatoryjny, a zaniechania wezwania w przypadkach wskazanych w art. 128 ust. 1 Ustawy stanowiłoby jej naruszenie. W świetle zasady równego traktowania wykonawców dyspozycją powyższego przepisu objęta jest zarówno sytuacja, gdy wykonawca nie złoży w ogóle podmiotowych środków dowodowych na potwierdzenie spełnienia warunków udziału w postępowaniu, ale również, gdy złożone środki dowodowe nie wykazują spełnienia warunków.”

To, że zamawiający ma obowiązek wezwania wykonawcy do uzupełnienia dokumentów w przypadku, w którym pierwotnie złożone środki dowodowe nie potwierdzają spełnienia warunków, znajduje także pełne potwierdzenie w doktrynie prawa. vide np.: A. Gawrońska-Baran [w:] E. Wiktorowska, A. Wiktorowski, P. Wójcik, A. Gawrońska-Baran, Prawo zamówień publicznych. Komentarz aktualizowany, LEX/el. 2024, art. 128.; M. Jaworska [w:] Prawo zamówień publicznych. Komentarz, red. Marzena Jaworska, Dorota Grześkowiak-Stojek, Julia Jarnicka, Agnieszka Matusiak, wyd. 5, 2023 r., art. 128).

Za szczególnie istotne należy przy tym uznać stanowisko wyrażone w Komentarzu do ustawy Pzp opracowanego przez Urząd Zamówień Publicznych:

„Art. 128 ust. 1 Pzp przewiduje obowiązek dodatkowego wezwania wykonawcy do złożenia, poprawienia lub uzupełnienia niezłożonych, niekompletnych lub zawierających błędy dokumentów lub oświadczeń. Celem przepisu jest ograniczenie sytuacji, w których prawidłowa merytorycznie oferta musi być odrzucona z powodu braków lub błędów w złożonych dokumentach. (...) dokument (oświadczenie) jest niekompletny, jeżeli wprawdzie został fizycznie przedłożony, ale nie spełnia określonych przez zamawiającego wymagań formalnych (np. nie został podpisany, jest nieczytelny lub jego kopia nie została potwierdzona za zgodność z oryginałem).

Od tych dwóch przypadków należy odróżnić dokumenty (oświadczenia) zawierające błędy. Są to dokumenty, które zostały fizycznie złożone oraz są formalnie poprawne, jednak nie potwierdzają spełnienia odpowiednich wymagań.”

Prawo zamówień publicznych. Komentarz, wyd. II, Urząd Zamówień Publicznych, Warszawa, 2023 r., str. 441-442

Zamawiający w tym wypadku dokonał wyboru jako najkorzystniejszej oferty wykonawcy, który nie wykazał spełnienia warunków udziału w postępowaniu. Tym samym Zamawiający był zobligowany do wystosowania wezwania do wykonawcy Mostostal Warszawa S.A. do uzupełnienia dokumentów na podstawie art. 128 ust. 1 ustawy Pzp.

Gdyby w wyniku oceny dokumentów złożonych przez ww. wykonawcę w odpowiedzi na wezwanie Zamawiającego doszło do uznania, że wykonawca ten nie spełnia warunków udziału w postępowaniu, zostanie spełniona przesłanka ujęta w treści art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. b) i c) ustawy Pzp.

Jak wynika z wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z 17 marca 2022 r., sygn. KIO 551/22: „(...) sankcja odrzucenia

oferty wykonawcy na podstawie ww. przepisu [art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. c) PZP] może nastąpić dopiero po skorzystaniu przez Zamawiającego z przepisu art. 128 ust. 1 ustawy PZP. Przekładając zatem treść ww. przepisu na okoliczności stanu faktycznego niniejszej sprawy, Zamawiający byłby uprawniony do odrzucenia oferty wykonawcy na wskazanej podstawie prawnej w razie, gdyby w stosunku do uprzednio złożonych przez wykonawcę podmiotowych środków dowodowych zastosował procedurę z art. 128 ust. 1 ustawy PZP. Dopiero upływ terminu na złożenie podmiotowych środków dowodowych, ewentualnie ich wadliwe uzupełnienie lub poprawienie (przez co należy rozumieć takie uzupełnienie lub poprawienie złożonych uprzednio podmiotowych środków dowodowych, które wciąż jest niewystarczające do uznania, że dany wykonawca spełnia warunki udziału w postępowaniu) mogłoby skutkować odrzuceniem oferty.”

Mając na uwadze powyższe wnoszę jak w petitum niniejszego środka ochrony prawnej.(...)”.

W piśmie z dnia 19 grudnia 2024 r. **Zamawiający** złożył **oświadczenie o uwzględnieniu w całości zarzutów** przedstawionych w odwołaniu.

W piśmie z dnia 7 stycznia 2024 r. **Przystępujący** wskazał, co następuje.

„(...)1. Zgodnie z warunkami udziału w postępowaniu określonymi w zakresie zdolności technicznej i zawodowej w Rozdziale VIII pkt 2 ppkt 1 lit. d/ Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej: „SWZ”), Zamawiający wymagał wykazania się przez Wykonawcę doświadczeniem polegającym na wykonaniu w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzonej działalności jest krótszy - w tym okresie, co najmniej:

i) jednej roboty budowlanej polegającej na budowie lub przebudowie lub remoncie stacji kolejowej i/lub linii kolejowej i/lub bocznicy kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto, oraz ii) jednej roboty budowlanej polegającej na budowie obiektu budowlanego mieszczącego się w kategorii WII lub XVIII o których mowa w załączniku do ustawy Prawo budowlane, o wartości co najmniej 20.000.000 zł netto.

Jednocześnie - co wymaga podkreślenia - w odniesieniu do pierwszej części warunku, Zamawiający w SWZ nie zdefiniował pojęcia stacji kolejowej oraz nie wskazał, w jaki sposób będzie interpretował to pojęcie. Dokonał tego dopiero po złożeniu ofert, w wezwaniu w trybie art. 128 ust. 4 ustawy z dnia 11 września 2021 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jedn.: Dz. U. z 2024 r., poz. 1320 - t.j.), zwanej dalej: „ustawa Pzp”, do złożenia wyjaśnień treści JEDZ z dnia 24 października 2024 r. (znak pisma: BIZ 2-0732308/2024).

Należy z całą mocą podkreślić, że Zamawiający przywołując w wezwaniu definicję stacji, a nie stacji kolejowej, jak zostało to wskazane w dokumentach zamówienia w ramach warunków udziału w postępowaniu - w istocie podjął próbę niedopuszczalnej na tym etapie postępowania zmiany treści SWZ w zakresie warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej, polegającą na wprowadzeniu zawężonego i ściśle określonego rozumienia pojęcia stacji, pomimo innego możliwego sposobu potwierdzenia spełnienia tego warunku.

Wykonawca podkreśla, że samo pojęcie stacja kolejowa nie zostało zdefiniowane w powszechnie obowiązujących przepisach prawa.

Nie można też absolutnie przyjąć, że pojęcia stacji oraz stacji kolejowej są pojęciami tożsamymi i mogłyby być stosowane zamiennie.

A do tego - co należy tu uznać za kluczowe - Zamawiający nie doprecyzował w SWZ, co należy rozumieć w ramach pojęcia stacja kolejowa.

Wobec braku określenia przez Zamawiającego rozumienia pojęcia stacja kolejowa na potrzeby warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej, należy przyjąć treść tego pojęcia według definicji językowej, jak też przyjąć jako w pełni dopuszczalne posłużenie się definicjami stacji, które mogą być również stacjami kolejowymi, a uregulowanymi w innym akcie prawnym niż przywołane w odwołaniu Rozporządzenie Ministra Infrastruktury.

Po pierwsze Przystępujący wskazuje, że pojęcie „stacja kolejowa” funkcjonuje na wielu płaszczyznach i w wielu kontekstach, zatem jego wykładnia, którą Odwołujący konstruuje w oparciu o definicję „stacji” z konkretnego rozporządzenia, jest jedną z kilku możliwych,

W Wielkim Słowniku Języka Polskiego (dostęp na stronie internetowej <https://wsjp.pl>) stacja kolejowa zdefiniowana jest jako miejsce zatrzymywania się środków transportu zbiorowego.(...)

Według Encyklopedii PWN natomiast (dostęp na stronie internetowej <https://encyklopedia.pwn.pl/>) stacja kolejowa to miejsce postoju pociągów i przeprowadzania operacji związanych z ruchem kolejowym.(...)

Takie językowe znaczenie pojęcia stacja kolejowa wskazuje na potoczne rozumienie tego pojęcia jako wprost

dworzec kolejowy lub obiekt obejmujący dworzec kolejowy.

Według Wikipedii, z kolei, stacja Gdańsk Główny określona została jako „największa pasażerska stacja kolejowa w Gdańsku”, mieszcząca się w zabytkowym budynku dworca, obsługująca zarówno połączenia międzymiastowe jak i międzynarodowe, co również wskazuje, że swym pojęciem obejmuje zarówno dworzec jako taki, lecz także bezspornie uwzględnia w nim niezbędne elementy infrastruktury kolejowej umożliwiające spełnianie jej zasadniczej funkcji polegającej na obsłudze międzymiastowych i międzynarodowych połączeń kolejowych, Za nieprzypadkowe też należy uznać użycie w tym opisie ustawowego pojęcia „stacji pasażerskiej”, dodając przy tym słowo „kolejowa”: (...)

Dowód: wyciąg z Wikipedii zawierający opis pasażerskiej stacji kolejowej Gdańsk Główny

2. W tym miejscu, co Przystępujący podnosił już w odpowiedzi na wezwanie do wyjaśnień z dnia 24 października 2024 r., należy zwrócić uwagę na definicję stacji pasażerskiej zawartą w art. 4 pkt 53 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (dalej: „ustawa o transporcie kolejowym”), zgodnie z którą stacja pasażerska to obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego.

W komentarzu do tej definicji ustawowej wskazano na następującą zależność: „Oznacza to, że ze stacją pasażerską w rozumieniu ustawy mamy do czynienia wówczas, gdy obejmuje ona dworzec kolejowy. Jeśli takiego dworca nie ma, to nie mamy do czynienia ze stacją kolejową, ale co najwyżej z peronem (peronami) wraz z drogami dostępu do peronu (peronów), który jest udostępniany przez zarządcę infrastruktury w ramach dostępu minimalnego (na zasadach przewidzianych w rozdziale 6 ustawy), nie zaś przez operatora stacji pasażerskiej w ramach udostępniania tego szczególnego rodzaju obiektu infrastruktury usługowej (na zasadach przewidzianych w rozdziale 6a z uwzględnieniem szczególnych w tym zakresie przepisów rozdziału 6b ustawy).”¹ M. Trela, P. Combik, K. Jaskulak, K. Kłosowski, T. Libera, I. Miedzińska, M. Rypina, J. Siudecki [w:] Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz, red. P. Wajda, M. Wierzbowski, Warszawa 2022, art. 4., dostęp w SIP Lex.

Należy tu podkreślić, że jakkolwiek same perony nie stanowią już obecnie, po nowelizacji z 9 stycznia 2020 r., elementów wchodzących w skład stacji pasażerskiej, to sama stacja pasażerska (z dworcem) wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem z drogi publicznej lub dworca kolejowego w rozumieniu powołanego przepisu ustawy o transporcie kolejowym taką stacją kolejową stanowi. Nie sposób bowiem odmawiać waloru tudzież cechy obiektu kolejowego czemuś, co zawiera w sobie właśnie dworzec kolejowy. Nie powinno więc ulegać wątpliwości, że choć nie każda stacja kolejowa będzie stacją pasażerską, to już każda stacja pasażerska będzie stacją kolejową. Dlatego bezspornie można nazywać ją kolejową stacją pasażerską.

Dodatkowo, należy przy tym zauważyć, że ustawa o transporcie kolejowym rozróżnia pojęcia „dworca kolejowego”.

Art. 4 8a) dworzec kolejowy - obiekt budowlany lub zespół obiektów budowlanych, w którym znajdują się pomieszczenia przeznaczone do obsługi podróżnych korzystających z transportu kolejowego, położony przy linii kolejowej; od stacji pasażerskiej"

Art. 4 53) stacja pasażerska obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego;

Robota budowlana, którą wykazał w swoim doświadczeniu Przystępujący obejmowała m.in. przebudowę dworca kolejowego wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronów, a więc wypełnia ustawową definicję „stacji pasażerskiej” w całości. Nie ma zatem żadnych podstaw, by kwestionować to, że Przystępujący wykonał przebudowę kolejowej stacji pasażerskiej Gdańsk Główny.

Ponadto, Załącznik nr 2 do ustawy na równi stawia stacje pasażerskie jak i innego rodzaju stacje kolejowe:

„2. Dostęp do obiektu obejmuje dostęp do torów kolejowych oraz świadczenie usług w następujących obiektach infrastruktury usługowej:

1)stacja pasażerska oraz należące do niej budynki i urządzenia, w tym tablice z informacjami dla pasażerów i powierzchnia przeznaczona do sprzedaży biletów;

2)terminal towarowy;

3)stacja rozrządowa oraz stacja manewrowa wyposażona w urządzenia, inne niż urządzenia sterowania ruchem kolejowym, przeznaczone do zestawiania składów pociągów lub wykonywania manewrów;(…)

Skoro zatem Zamawiający w warunku udziału w postępowaniu oczekiwał „jednej roboty budowlanej polegającej na budowie lub przebudowie lub remoncie stacji kolejowej i/lub linii kolejowej i/lub bocznic kolejowej, o wartości co najmniej

40.000.000 zł netto" to w świetle definicji ustawowych, kolejowe stacje pasażerskie, rozrządowe oraz manewrowe stoją w jednym rzędzie, jako obiekty infrastruktury usługowej, i w taki sam sposób spełniają warunek udziału w postępowaniu.

Odwołujący w swoim odwołaniu przywołuje definicję „stacji” określone w dwóch rozporządzeniach do przywołanej powyżej ustawy. Wbrew pozorom nie są one sprzeczne z definicją kolejowej stacji pasażerskiej określonej w ustawie, a dotyczą po prostu innego rodzaju infrastruktury usługowej, innego rodzaju stacji. Nie sprawia to jednak jeszcze, że kolejowe stacje pasażerskie nie istnieją albo że nie są stacjami kolejowymi.

Nie można się więc zgodzić z Odwołującym, że tak rozumiana kolejowa stacja pasażerska zdefiniowana w art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym nie może być stacją kolejową stanowiącą część linii kolejowej będącej przecież fragmentem drogi kolejowej, o której mowa w Rozdziale 2, art. 5 ust. 1 pkt 1, w opisie Zadań zarządcy infrastruktury. Odwołujący na str. 25 odwołania błędnie próbuje nadać inne znaczenie pojęciu stacji kolejowej. Tymczasem nie ma tu żadnej sprzeczności. Stacje kolejowe, w tym właśnie stacje pasażerskie z dworcami kolejowymi, stanowią immanentną część linii kolejowych, zarządzanych przez zarządcę infrastruktury. Są więc bezspornie stacjami kolejowymi. Za dość osobliwe należy więc uznać próbę sztucznego nadawania przez Odwołującego odmiennego znaczenia pojęciom w ramach tej samej ustawy.

Dodatkowo, należy przy tym zauważyć, że zgodnie z definicją w art. 4 pkt 53 ustawy o transporcie kolejowym, w „stację pasażerską” poza samym dworcem kolejowym wchodzi jeszcze „infrastruktura umożliwiająca pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego. Infrastruktura ta (jako infrastruktura kolejowa) zdefiniowana została w pkt 6, w załączniku nr 1 („Wykaz elementów infrastruktury kolejowej”) do powołanej ustawy i zgodnie z tą definicją są to m.in. „perony wraz z infrastrukturą umożliwiającą dotarcie do nich pasażerom, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego”. przy czym elementem infrastruktury muszą tworzyć część linii kolejowej. bocznicę kolejowej lub innej drogi kolejowej, lub być przeznaczone do zarządzania nimi. obsługi przewozu osób lub rzeczy, lub ich utrzymania.

Nie powinno zatem ulegać wątpliwości, że opisany w pkt 6 załącznika nr 1 element infrastruktury kolejowej, ujęty w katalogu elementów infrastruktury kolejowej, traktowanych na równi z pozostałymi wymienionymi tu elementami (jak np. l/tory kolejowe, w tym rozjazdy i skrzyżowania torów, wchodzące w ich skład szyny, szyny żłobkowe, kierownice, odbojnice, prowadnice, zwrotnice, krzyżownice i inne elementy rozjazdów, podkłady kolejowe i przytwierdzenia, drobne elementy nawierzchni kolejowej, podsypka w tym tłuczeń i piasek; 2/ obrotnice i przesuwnice; 3/ podtorze, w szczególności nasypy i przekopy, systemy kanałów i rowów odwadniających, rowy murowane, ściany osłonowe, roślinność posadzona w celu ochrony skarp; 4/ obiekty inżynieryjne: mosty, wiadukty, przepusty i inne konstrukcje mostowe, tunele, przejścia nad i pod torami, mury oporowe i umocnienia skarp; 5/ nastawnie, urządzenia sterowania ruchem kolejowym, w tym urządzenia zabezpieczające, sygnalizacyjne i łącznościowe na szlaku, w stacjach i stacjach rozrządowych, urządzenia służące do wytwarzania, przetwarzania i dystrybucji prądu elektrycznego do celów sygnalizacji i łączności; budynki, w których takie urządzenia lub instalacje się znajdują; przytorowe urządzenia kontroli bezpiecznej jazdy pociągów i wykrywania stanów awaryjnych w przejeżdżającym taborze; hamulce torowe; urządzenia do ogrzewania rozjazdów i inne wymienione w tym załączniku), a do tego stanowiący przy tym element stacji pasażerskiej w rozumieniu art. 4 pkt 53 powołanej ustawy, gdzie wskazana w definicji tej stacji „infrastruktura umożliwiająca pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego” - może być traktowany jako element infrastruktury przeznaczony do obsługi przewozu osób lub rzeczy lub ich utrzymania.

Powyższe nakazuje zatem przyjmować, że stacja kolejowa oznacza stację pasażerską w rozumieniu ww. ustawy o transporcie kolejowym.

Zamawiający tworząc opis warunków udziału w postępowaniu nie odniósł się do żadnego aktu wykonawczego. Fakt uczynienia tego w wezwaniu nie czyni z niego powstania jako obowiązującego nowego postanowienia SWZ, które całkowicie nie uwzględnia innego możliwego do zastosowania przez wykonawców dla potrzeb interpretacji tego warunku aktu prawnego, jakim bezspornie jest tu właśnie ustawa o transporcie kolejowym. Ustawa ta, o czym była mowa wyżej, także posługuje się w swej treści pojęciami stacji (tu: pasażerskiej, która również może być określana „pasażerską stacją kolejową”) czy też pojęciami dotyczącymi innych elementów infrastruktury usługowej i kolejowej (jak linie czy bocznicę kolejowe, tory kolejowe tudzież inne elementy infrastruktury kolejowej), co zdecydowanie pozwala na rozumienie takiej stacji jako właśnie pasażerskiej stacji kolejowej dla potrzeb potwierdzenia spełniania warunku.

Zdaniem Przystępującego zatem, samo sformułowanie opisu przedmiotu zamówienia jako obejmującego także inne elementy infrastruktury kolejowej i usługowej czy też warunku wobec osoby, nie musi oznaczać zawężania

możliwości interpretacji warunku w zakresie wiedzy i doświadczenia w sposób nieuwzględniający przepisów ustawy o transporcie kolejowym.

3. Z kolei, przywołana przez Odwołującego argumentacja co do "mogu skierowania właściwej osoby do kierowania robotami objętymi inwestycją jest zupełnie nietrafiona.

Po pierwsze, to nie z nazwy uprawnień budowlanych wywodzi się zakres zamówienia. Przeciwnie - to zakres zamówienia, jego istota, określa to, jakie uprawnienia wymagane są do kierowania takimi robotami.

Po drugie, istnieją dwa rodzaje uprawnień kolejowych i są to uprawnienia w zakresie sterowania ruchem kolejowym (SRK), których Zamawiający nie wymagał, gdyż najwyraźniej zakres ten nie był dla niego znaczący oraz uprawnienia w zakresie kolejowych obiektów budowlanych umożliwiające kierowanie robotami na obiektach budowlanych związanych z infrastrukturą kolejową, takich jak: stacje i linie kolejowe, bocznice kolejowe oraz pozostałe budowle określone w rozporządzeniu w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, z wyłączeniem obiektów podlegających zakresowi uprawnień mostowych oraz kolejowych w zakresie sterowania ruchem kolejowym.

Z kolei, rozporządzenie w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie określa m.in. w § 4. ust. 2), że wprowadza się podział budowli kolejowych na:

„2. kolejowe budowle towarzyszące, które stanowią:

- a) budowle i urządzenia związane z obsługą przewozów osób i rzeczy,
- b) budowle zaplecza technicznego taboru kolejowego i dróg szynowych,

Jak wynika zatem z powyższego, Zamawiający, chcąc by Wykonawca dysponował osobą z należytych wykształceniem i doświadczeniem do wykonania przedmiotu zamówienia w postaci lokomotywni (a więc budowli kolejowej zaplecza technicznego taboru kolejowego) oczekiwał wykazania się przez niego taką osobą, która ma uprawnienia w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

Te same uprawnienia są wymagane w przypadku wykonywania innych kolejowych obiektów towarzyszących związanych z obsługą przewozów osób.

Nie ma oddzielnych uprawnień na linie, sieci, perony czy inne elementy infrastruktury. Wymóg Zamawiającego w tym zakresie nie określa istoty przedmiotu zamówienia, jakim jest wykonanie lokomotywni z robotami towarzyszącymi.

Po trzecie - Odwołujący próbuje sprawić wrażenie jakoby kierownik robót kolejowych był najbardziej istotną osobą do wykonania przedmiotowego zamówienia, natomiast jest on jedną z kilku osób, których Zamawiający oczekiwał do realizacji przedmiotowego zamówienia. Najważniejszą osobą na budowie będzie natomiast z pewnością Kierownik Budowy, wobec którego Zamawiający dopuścił legitymowanie się jednym z dwóch rodzajów uprawnień, tj.:

„skieruje do realizacji zamówienia:

kierownika budowy posiadającego uprawnienia do kierowania robotami budowlanymi w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych takich jak stacje, linie kolejowe i bocznice kolejowe i inne budowle bez ograniczeń, lub specjalności konstrukcyjno-budowlanej bez ograniczeń zgodnie z Prawem budowlanym, z co najmniej 5-letnim doświadczeniem zawodowym, na stanowisku kierownika robót budowlanych w tej specjalności, lub na stanowisku kierownika budowy,”

(podkreślenia własne Zamawiającego)

Dla Zamawiającego zatem nie było istotne czy Kierownik Budowy będzie miał uprawnienia kolejowe czy też po prostu konstrukcyjno-budowlane i nie określał w ten sposób istoty zamówienia.

4. Przystępujący podkreśla, że Odwołujący w żaden sposób nie uzasadnił braku możliwości interpretacji warunku dwutorowo, tj. dlaczego właśnie Rozporządzenie Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie (Dz. U. z 1998 r. nr 151, poz. 987) czy Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 listopada 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz. u. z 2015 r. poz. 360 z późn. zm. - tj.) w odniesieniu do pojęcia stacji czy infrastruktury kolejowej, wyłączały możliwość posługiwania się dla potrzeb interpretacji pojęciami zdefiniowanymi w samej ustawie o transporcie kolejowym i jej załącznikach.

Czytając literalnie i wprost postanowienia SWZ oczywiste jest, że Zamawiający ustanowił warunek udziału w postępowaniu, który dopuszcza, by wykonawcy mogli wykazać się m.in. przebudową stacji kolejowej.

Tym samym wykazane na potwierdzenie tego warunku zadanie pn. „Przebudowa dworca kolejowego Gdańsk Główny”, obejmujące kompleksową przebudowę, remont i rewitalizację budynku dworca kolejowego, wraz z infrastrukturą

umożliwiająca pasażerom dostęp do peronu, zdaniem Mostostal Warszawa - wypełnia ten wymóg w całości w oparciu o wyżej przywołane przepisy ustaw o transporcie kolejowym, w tym załączniki nr 1 i 2 do niej.

Pragniemy z całą mocą podkreślić, że niezależnie od doniosłości, jaką Odwołujący chciałby nadać zakresowi robót torowych, przedmiotem zamówienia jest zgodnie z jego nazwą wykonanie (budowa) w systemie zaprojektuj i zbuduj nowej lokomotywni z urządzeniami i towarzyszącą infrastrukturą na terenie bocznicy kolejowej Warszawa-Grochów.

Przebudowa układu torowego, wykonanie placów manewrowych czy uzbrojenie terenu są zdecydowanie robotami o charakterze wtórnym wobec głównego celu, jakim jest powstanie nowej lokomotywni. Nie ma nic nadzwyczajnego w tym, że budowie lokomotywni towarzyszy przebudowa istniejącej infrastruktury i włączenie jej do sieci.

Warto jednak przy tym zauważyć, że sam Zamawiający mógłby sformułować pierwszą część warunku zupełnie inaczej, np. definiując pojęcie stacji kolejowej wprost jako odwzorowanie pojęcia „stacja” z przepisu § 12 ust. 3 wyżej przywołanego Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10.09.1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie tudzież określając warunek jako wymóg wybudowania obiektu kolejowego, z uwzględnieniem w jego realizacji określonego układu torowego czy robót torowych, co w przypadku tego postępowania zwyczajnie nie miało miejsca.

Nie można się też zgodzić z interpretacją intencji Zamawiającego co do sformułowanych warunków.

Odwołujący a priori przyjął, że Zamawiający w części (ii) warunku oczekiwał wykazania się dowolnym budynkiem użyteczności publicznej, a w części (i) obiektem kolejowym, co zdaniem Przystępującego należy uznać za mylne założenie

Gdyby bowiem Zamawiający oczekiwał wykazania się doświadczeniem w wykonaniu dowolnego budynku użyteczności publicznej, to tak by ten warunek zapewne określił, tj. że oczekuje wykazania się budową obiektu użyteczności publicznej o określonej wartości. Tymczasem Zamawiający posłużył się kategoriami obiektów budowlanych (XVII i XVIII).

Intencje Zamawiającego mogły być o wiele prostsze niż te, jakie w zawity sposób opisuje Odwołujący. Można bowiem przyjąć, że Zamawiający wybrał te właśnie kategorie, gdyż są one najbliższe celu gospodarczego, jaki chce osiągnąć. a więc temu, co jest tu przedmiotem zamówienia.

Budynki lokomotywni - stanowiącej główny przedmiot zamówienia - są "mienione w kategorii XVIII, podobnie jak i myjni taboru kolejowego, której wykonaniem wykazał się Przystępujący. To fakt oczywisty i Odwołujący nie powinien tego kwestionować, tak jak i tego, że Przystępujący ma doświadczenie w zakresie przebudow układu torowego, sieci trakcyjnej, SRK, gdyż są to prace towarzyszące "budowaniu myjni taboru kolejowego. Przystępujący posiada tym samym zdolności wykonawcze dające rękojmię należytego wykonania zamówienia, w tym m.in. inne roboty realizowane dla PKP Intercity:

- Budowa hali biurowo-magazynowej,
- Przebudowa kanałów rewizyjnych i posadzek w Hali Lokomotywni na stacji Wrocław Główny,
- Przebudowa odcinka drogi wewnętrznej, placu ładunkowo-rozładunkowego, placu postojowego we Wrocławiu w rejonie hali lokomotywni,
- Przebudowa odcinka drogi wewnętrznej, placu ładunkowo-rozładunkowego, placu postojowego we Wrocławiu w rejonie hali wagonowni.

W części (i) warunku Zamawiający nie posłużył się kategoriami obiektów budowlanych, a jedynie enumeratywnie wymienił stacje kolejowe, linie kolejowe i bocznice kolejowe. Przystępujący jest daleki od tego, by wskazywać za Zamawiającego, co miał on na myśli (jak to czyni Odwołujący). Przypuszcza jednak, że zarówno kategoria IV (elementy kolejowych dróg szynowych) jak i XXV (kolejowe drogi szynowe), nie oddawały tego, jakiego doświadczenia oczekuje, stąd Zamawiający nie posłużył się tymi kategoriami obiektów budowlanych ani żadnymi innymi.

Istotne jest tu jednak to, co Zamawiający sformułował w warunku w SWZ, a faktem jest, że wprost wymienił tu „stacje kolejowe”.

Zamawiający jako profesjonalista z pewnością ma świadomość istnienia różnych aktów prawnych oraz faktu, że brak w nich wprost definicji „stacji kolejowej”.

Zamawiający uznał jednak, że takie sformułowanie warunku w pełni koresponduje z przedmiotem zamówienia. Nie zakwestionował też w związku z tym udzielonych w tym zakresie przez Mostostal Warszawa wyjaśnień.

Warto przy tym podkreślić, że na stronie internetowej PKP (a więc wyspecjalizowanego w branży podmiotu)

Gdańsk Główny określony jest jako „stacja” (patrz: link poniżej) <https://www.pkp.pl/pl/dworce/gdansk-glowny-informacje-dla-podroznych>

„Lokalizacja

Stacja znajduje się w centrum Gdańska, w dzielnicy Śródmieście (...)

Dowód: Gdańsk Główny - informacja dla podróżnych

5.Odnosząc się, z kolei, do dowodu przywołanego przez Odwołującego, który zgodnie ze swoim tytułem („Rekomendacje dotyczące rozwoju bocznic kolejowych” w ramach opracowania/dokumentu „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego”), mówi jedynie o planach Ministerstwa na najbliższe lata co do rozwoju bocznic kolejowych, a więc z pominięciem stacji kolejowych i linii kolejowych, które również dopuszcza warunek doświadczenia, wskazać należy, że tak naprawdę nie wiadomo, na jaką okoliczność został przywołany. Odwołujący załączył bowiem jedynie 24 strony opracowania Ministerstwa, nie wskazując w żaden sposób, z którego fragmentu zdania czy stwierdzenia tego dokumentu wywodzi dowody na poparcie swoich tez.

Choćby z tego powodu dokument ten nie ma żadnej mocy dowodowej, gdyż nie wiadomo, co i w jaki sposób miałby udowadniać.

Jeśli jednak z jakiegokolwiek powodu dowód ten miałby być istotny, to Przystępujący wskazuje, że dokument ten został opublikowany na stronie Ministerstwa Infrastruktury w dniu 2 września 2024 roku. a przedmiotowe postępowanie zostało ogłoszone w dniu 15 lipca 2024 roku. więc dokument ten nie mógł stanowić punktu odniesienia dla ustanowienia warunków udziału w postępowaniu - a prawdopodobnie na taką okoliczność (jakie powinny być warunki) przywołuje go Odwołujący.

Dowód: korespondencja e-mailowa Przystępującego z Biurem Komunikacji Min. Infrastruktury zawierająca informację z BI P, dotycząca czasu i zakresu dokonywanych zmian w publikacji dokumentu pn.

Kierunki rozwoju transportu intermodalnego”

6.Za całkowicie chybione należy uznać odniesienie się przez Odwołującego do wyroku z dnia 26 października 2015 r. sygn. akt: KIO 2187/15, KIO 2204/15), które nie znajduje żadnego zastosowania w przedmiotowej sprawie. Wyrok ten dotyczył bowiem prawidłowej interpretacji pojęcia „węzłowa stacja kolejowa”. Słowo „węzłowa” użyte w pojęciu ściśle zawęża pola możliwych interpretacji do jednej.

W sprawie dotyczącej niniejszego postępowania odwoławczego w spornym brzmieniu warunku nie mamy takiego dookreślenia czy zawężenia pojęć. Przeciwnie - mamy mnogość interpretacji „stacji kolejowej”. To jedynie Odwołujący zawęża pojęcie „stacji kolejowej” do pojęcia „stacji” w rozumieniu wskazanego przez siebie aktu wykonawczego, by na siłę wcisnąć je w ramy przywoływanego przez siebie rozporządzenia i ignorując inne, równie uzasadnione interpretacje.

Odwołujący myli się również co do tego, że rozumienie pojęcia „węzłowa stacja kolejowa” wynika z kontekstu tamtego postępowania. Pojęcie to w każdym kontekście będzie brzmiało tak samo, gdyż przymiotnik „węzłowa” nadaje mu stricte techniczny i jednoznaczny charakter. Z kolei pojęcie „stacja kolejowa”, w różnych kontekstach, może definiować różne rzeczy, łącznie z potocznym synonimem dworca. Tak więc w okolicznościach powyższego wyroku sporne było rozumienie określonego warunku w zakresie jego istoty technicznej (tj. co się kryje pod pojęciem stacji kolejowej węzłowej i jak rozumieć to pojęcie). Natomiast w okolicznościach naszego postępowania pojęcie „stacji kolejowej” nie zostało w żaden sposób zawężone czy dookreślone przez Zamawiającego.

Za podobnie nietrafione należy uznać przywołanie tu wyroku z dnia 26 września 2023 r. sygn. akt KIO 2572/23 KIO 2574/23 (LEX nr 3623568), gdzie Odwołujący upatruje tożsamości stanu faktycznego z realiów tamtego przetargu i określonych w nim warunków jako potwierdzającego oczywistość znaczenia pojęcia stacji kolejowej użytego w spornym warunku na budowę lokomotywni Warszawa Grochów.

Tymczasem, co należy podkreślić - brzmienie warunku udziału w postępowaniu, którego dotyczyło tamto orzeczenie było bardziej doprecyzowane, bo referowało do konkretnych cech stacji kolejowych, które mają być spełnione, a stanowiących stricte infrastrukturę torową. Warunek odnosił się tu bowiem do stacji kolejowych, na których wymieniono lub zabudowano 50 rozjazdów kolejowych. W treści zarzutów wskazano „strona 12 TOM I SWZ - IDW, tj. nie wykazał, że posiada doświadczenie w wykonaniu co najmniej 2 robót budowlanych, każda wykonana w ramach odrębnej umowy, na zakres każdej roboty składały się: Budowa lub Przebudowa co najmniej 1 stacji kolejowej, przy czym Budowa lub Przebudowa obejmowały co najmniej: dwa tory główne zasadnicze i dwa tory główne dodatkowe wraz z odwodnieniem, dwa perony oraz wymianę lub zabudowę 50 rozjazdów kolejowych. ”

Stopień doszczegółowienia cech stacji kolejowych wyraźnie nawiązywał więc do infrastruktury torowej, co mogło

skłonić Izbę do takiego rozstrzygnięcia.

Jednocześnie, w ramach powyższego wyroku, kwestią sporną nie była interpretacja pojęć stacji kolejowej, tylko kwestia spełnienia warunku udziału w postępowaniu przez wykonawcę i to w zakresie ilościowym w kontekście zakończenia/trwania inwestycji (i udostępnionych zasobów).

Odwołujący, twierdzi również, że w powyższym wyroku znalazła się definicja stacji kolejowej, jednakże w ocenie Przystępującego brak jest podstaw do przyjęcia takiego stwierdzenia. Fragment wyroku cytowany przez Odwołującego, który w jego ocenie definiuje „stację kolejową” wzięty jest z opisu stanu faktycznego tj. uzasadnienia odwołania, przygotowanego przez odwołującego. Zaś samo rozstrzygnięcie Izby następujące po zwrocie Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła i zważyła, co następuje, przywołanego cytatu przez Odwołującego nie zawiera.

Warto również dodać, że gdyby intencją Zamawiającego było zawężenie pojęcia „stacji kolejowej”, z całą pewnością by to zrobił w podobny sposób jak w wyżej wspomnianym wyroku, wskazując wymagania w zakresie konkretnego rodzaju robót, co jednak nie zostało dokonane w ramach warunku w przedmiotowym postępowaniu. Albowiem warunek w postępowaniu na budowę Lokomotywni Warszawa - Grochów mówi wyłącznie o stacji kolejowej zdaniem Przystępującego takie jego sformułowanie jednoznacznie pozwala na przynajmniej dwutorową interpretację warunku.

Każda sprawa winna więc być rozpoznawana indywidualnie.

7. Odwołujący podnosi też, że pojęcie „stacja kolejowa” powinniśmy rozumieć z kontekstu jego użycia. Trudno jednak określić, jak szeroki miałby być to kontekst, by odsyłał stricte do konkretnego rozporządzenia, które akurat ma na myśli Odwołujący.

Poza tym, nawet kontekst ma swoje racjonalne granice określone przepisami. Przykładowo, gdyby przedmiotem zamówienia była budowa szkoły, a Zamawiający ustaliłby warunek udziału w postępowaniu w ten sposób, że wykonawcy winni wykazać się budową budynku o określonej wartości i/lub kubaturze, to wykonawca mógłby przecież dla spełnienia warunku wykazać się budową budynku mieszkalnego o wystarczającej wartości i/lub kubaturze.

Zamawiający nie miałby wówczas prawa odrzucić takiej oferty bo rzekomo „z kontekstu” wynikało, że szkoła jest budynkiem użyteczności publicznej (a budynek mieszkalny nim nie jest).

Analogicznie, w bieżącym postępowaniu, Odwołujący nie powinien kwestionować doświadczenia wykonawcy polegającego na przebudowie kolejowej stacji pasażerskiej, jeśli w warunku udziału w postępowaniu Zamawiający dopuścił m.in. możliwość wykazania się przez wykonawcę doświadczeniem w przebudowie stacji kolejowej.

Zdaniem Przystępującego, w przedmiotowym przetargu, kontekst wyznaczony przez Zamawiającego w warunku zdecydowanie pozwala uznać za potwierdzające jego spełnienie doświadczenie wykonawcy polegające na przebudowie kolejowej stacji pasażerskiej, jeśli w warunku udziału w postępowaniu dopuścił m.in. możliwość wykazania się przez wykonawcę doświadczeniem w przebudowie stacji kolejowej.

W dalszej części odwołania Odwołujący podejmuje kolejne próby deprecjonowania doświadczenia

Przystępującego, wskazując, że wykazał on „typowe budynki użyteczności publicznej dla obu warunków”

Należy zauważyć, że mylnia taboru kolejowego nie jest budynkiem użyteczności publicznej. Zgodnie z polskim prawem, budynki użyteczności publicznej to obiekty przeznaczone do zaspokajania zbiorowych i powszechnych potrzeb społecznych, takie jak szkoły, szpitale, urzędy, czy obiekty sportowe. Mylnia taboru kolejowego, choć ważna dla infrastruktury kolejowej, nie spełnia tych kryteriów, ponieważ jej głównym celem jest obsługa techniczna pojazdów, a nie bezpośrednie zaspokajanie potrzeb społecznych.

Niezależnie jednak od tego, jakiego rodzaju obiektami wykazał się Przystępujący - spełniają one warunki udziału w postępowaniu. Dywagacje Odwołującego na temat tego, czego mógł czy powinien oczekiwać Zamawiający, nie mają żadnego znaczenia dla sprawy, ponieważ nawet gdyby „typowe budynki użyteczności publicznej” spełniały warunki ustanowione w postępowaniu, to nie ma żadnego powodu, by nie uznawać doświadczenia wykonawcy, który się nimi wykazał.

Odwołujący przywołał również dowód w postaci Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 20 czerwca 2002 r. w sprawie „Zasad techniki prawodawczej” wskazując, że zasady tam opisane powinny mieć zastosowanie również do zasad sporządzenia dokumentów zamówienia.

Zarówno sam dowód jak i argumentacja Odwołującego w tym zakresie nie mają żadnego znaczenia dla sprawy. Istnieje wiele reguł i zasad, które pomagają w analizie i rozumieniu różnych zagadnień. Rozumienie rzeczywistości pozwala na podejmowanie decyzji opartych o fakty, a nie o życzenia czy idealizmy. Istotne jest rozróżnienie między tym,

co^h powinno być" (normatywne) a tym, co "jest" (opisowe). Przystępujący nie ma potrzeby prowadzenia rozważań w zakresie tego, co powinno być w SWZ, a skupia się na tym, co w niej faktycznie jest.

Ustawa Prawo zamówień publicznych ma własny zbiór zasad mówiących, np. o regułach tworzenia opisu przedmiotu zamówienia czy ustanawianiu i sposobie oceny warunków udziału w postępowaniu i w oparciu o te przepisy będzie rozstrzygane odwołanie, a nie w oparciu o postulaty Odwołującego czy „Zasady techniki prawodawczej”.

Nie ulega również wątpliwości, że Zamawiający ma swobodę w zakresie kształtowania warunków udziału w postępowaniu, a nawet może warunków takich w nim nie określać. Natomiast jeżeli już je określa, to muszą one być jasne, precyzyjne i nie mogą powodować wątpliwości interpretacyjnych, a także nie mogą kreować sytuacji, w której wykonawcy zmuszeni będą snuć domysły co do intencji Zamawiającego. Warto również wskazać, że Odwołujący w dużej mierze argumentację swoją oparł na własnym stwierdzeniu, czego oczekiwał Zamawiający, podając te stwierdzenia jako jedyne słuszne, dążąc do zawężenia wykładni warunku udziału w postępowaniu już po etapie składania ofert.

Skutkiem tego jest próba narzucenia jedyne słusznego z punktu widzenia Odwołującego rozumienia warunku, w sytuacji gdy pojęcia użyte w warunku nie zostały uszczegółowione.

Odwołujący nie jest Zamawiającym, a zatem nie posiada wiedzy, czego oczekiwał Zamawiający. Wykonawcy nie mogą domyślać się, jakie były intencje Zamawiającego w zakresie warunków udziału w postępowaniu, lecz powinni bazować na tym, co zostało w nich określone w dokumentach zamówienia, a więc przed złożeniem oferty, a nie później, co zostało powyżej przedstawione przez Przystępującego.

8. Odnosząc się, z kolei, do dowodów stanowiących wyciągi z opracowań dr inż. S.J., wskazać należy, że wbrew twierdzeniom Odwołującego, sformułowania w nich zawarte nie odpowiadają wprost definicjom przywołanych w odwołaniu aktów wykonawczych, a wręcz potwierdzają możliwość innego rozumienia tego pojęcia. I tak:

a) w opracowaniu pt.: „Materiały pomocnicze z przedmiotu Drogi i stacje kolejowe” wbrew twierdzeniom Odwołującego (str. 20 i 21) - w przywołanym dowodzie „stacja kolejowa” nie jest definiowana w sposób tożsamy z przywołanym przez Odwołującego rozporządzeniem. Czytamy tam bowiem, że:

Stacja kolejowa jest zapowiadającym posterunkiem ruchu. Na stacji oprócz torów głównych zasadniczych, stanowiących przedłużenie torów szlakowych, musi znajdować się co najmniej jeden tor główny dodatkowy. Na stacji pociągi mogą rozpoczynać lub kończyć swoją jazdę, wyprzedzać się i krzyżować, a także zmieniać kierunek jazdy. Na stacji może również odbywać się przerabianie, rozrządzanie i zestawianie składów pociągów. Ponadto odbywają się tam w pełnym lub w ograniczonym zakresie wszystkie czynności związane z odprawą podróżnych, przesyłek bagażowych, ekspresowych, pocztowych i ładunków, a także zmiana lokomotyw i drużyn pociągowych oraz oględziny techniczne taboru.

1.3. Podział stacji

Zależnie od rodzaju przewozów rozróżnia się stacje:

osobowe, obsługujące ruch osobowy oraz odprawę przesyłek bagażowych, towarowe, przeznaczone do obsługi przewozu przesyłek towarowych,

— osobowo-towarowe, przeznaczone do obsługi obu rodzajów przewozów. ”

Powyższe należy skonfrontować z twierdzeniami Odwołującego zawartymi w odwołaniu na str. 13 (po przywołaniu definicji „stacji” z rozporządzenia):

Powyższa definicja jednoznacznie określa pojęcie „stacja” w ramach infrastruktury kolejowej. Pod pojęciem „stacja” nie kryje się jakkolwiek budynek, lecz jest to ściśle określony układ torów kolejowych wraz z infrastrukturą towarzyszącą służącą do prowadzenia ruchu kolejowego (analogicznie jak ujęta w treści omawianego warunku linia kolejowa i bocznic kolejowa). ”

W kontekście powyższego dowodu Odwołującego oraz przytoczonych jego twierdzeń należy więc wskazać istotną rozbieżność pomiędzy definicją z rozporządzenia i przywoływanym opracowaniem mającym stanowić rzekomy dowód na bezsporne odwzorowanie definicji rozporządzenia. Autor opracowania wyraźnie stwierdza bowiem, że na stacji kolejowej odbywają się „w pełnym lub w ograniczonym zakresie wszystkie czynności związane z odprawą podróżnych”, co de facto wpisuje się w definicję stacji pasażerskiej w rozumieniu ustawy o transporcie kolejowym.

b) w opracowaniu pt.: „Obliczanie długości strefy rozgałęznej współczesnych górów rozrządowych” Odwołujący de facto nie opiera się na materiałach źródłowych i z kontekstu stricte technicznego opracowania wyprowadza korzystne dla siebie, wybiórcze wnioski. Poniżej cytuję przytoczonego fragmentu przez Odwołującego, tj.:

Z wytycznych projektowania stacji kolejowych [7] wynika (. . .)

7 - Wytyczne projektowania. Stacje kolejowe, WKiC, Warszawa 1972"

Z powyższego wynika, że Odwołujący odnosi się do tego, co zdaniem dr inż. S.J. wynika z innej publikacji.

Nie jest jednak przecież wykluczone, że materiał źródłowy zawiera także inne informacje niż te jak należy projektować układ torów i rozjazdów, np. definicję „stacji kolejowej” w rozumieniu tożsamym z rozumieniem dr inż. S.J., gdyż jak widać, czerpie on wiedzę z tej publikacji.

Co więcej - zacytowany fragment wskazuje, że dr inż. S.J. nie był rzetelny przy określaniu tego, co jego zdaniem wynika z publikacji „Wytyczne projektowania. Stacje kolejowe”, gdyż układ torów i rozjazdów w strefie rozdzielczej torów kierunkowych wchodzącej w skład górkę rozrządowej należy projektować przy zastosowaniu rozjazdów o skosach w granicach 1:4,8 - 1:9, a nie od 1:48 do 1:9 jak wskazuje autor.

c) Analogiczną moc dowodową co w przypadku poprzedniego dowodu, należy odnieść do opracowania pt.: „Diagnostowanie układów torowych górek rozrządowych”, który jest jego kopią, z tą różnicą, że tym razem dr inż. S.J. poprawnie odnosi się do materiałów źródłowych i wskazuje prawidłowe wartości skosów rozjazdów.

9. Odnosząc się do dowodu z definicji pojęcia „stacja kolejowa” ujętej na stronach Głównego Urzędu Statystycznego, gdzie wskazano, że „stacja kolejowa” to: „Placówka kolejowa wykorzystywana do załadunku i rozładunku pasażerów lub towarów, łączenia, kierowania ruchem, przyjmowania i czasowego odstawiania pociągów na tor boczny i zestawiania taboru”, również należy zauważyć, że zgodnie z nią „stacja kolejowa” nie może być jedynie układem torów, jak chciałby tego Odwołujący, gdyż służy również do odprawy pasażerów, o czym była już mowa powyżej.

Z kolei, jeśli chodzi o Leksykon Terminów Kolejowych, Odwołujący powołuje się na ten dowód, ale go nie załącza, wobec czego dowód ten nie ma żadnej mocy.

Natomiast Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów nie ma związku z przedmiotowym postępowaniem i choć powołuje się na definicję z rozporządzenia pozostaje bez znaczenia dla sposobu formułowania warunków udziału w postępowaniu.

10. Reasumując, Odwołujący w swoim odwołaniu szeroko odnosi się do intencji, motywów, kontekstów, czy też tego jak jego zdaniem powinno być, zamiast odnosić się do stanu faktycznego. Dowody przywołane przez Odwołującego albo nic nie wnoszą do sprawy Kierunki rozwoju transportu intermodalnego do 2030 r. z perspektywą do 2040 r., Instrukcja o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R) „Zasad techniki prawodawczej” , „Teoria semantyki w kontekście hierarchicznych relacji semantycznych”) albo świadczą wręcz przeciw Odwołującemu. Warto zauważyć, że opracowania dr inż. Stanisława Janusza Cieślakowskiego potwierdzają, że określa on stację kolejową m.in. jako miejsce do odprawy podróźnych.

Na uwagę zasługują jedynie rozporządzenia przywołane w odwołaniu definiujące słowo „stacja”

Odwołujący jednak w żaden sposób nie wykazał i nie udowodnił, że postanowienia SWZ muszą być Interpretowane przez pryzmat właśnie tych rozporządzeń i swoją argumentację w tym temacie oparł na (nieznanych mu przecież) intencjach Zamawiającego lub kontekście.

Jeśli by nawet hipotetycznie przyznać Odwołującemu (jak tego oczekuje w odwołaniu) prawo do tego, by do definicji „stacji”, określonych w przywoływanych przez niego rozporządzeniach, dodać słowo „kolejowa”, to elementarna uczciwość semantyczna nakazywałaby dodać słowo „kolejowa” również do definicji „stacji pasażerskiej” zawartej w ustawie o transporcie kolejowym. Taki zabieg spowodowałby, że otrzymalibyśmy dwie definicje, tj. „stacji kolejowej” oraz „stacji kolejowej pasażerskiej”. Wobec hierarchii aktów prawnych i różnej mocy rozporządzeń i ustaw - definicja „stacji kolejowej pasażerskiej” powinna mieć pierwszeństwo przed definicją „stacji” z aktów wykonawczych. Zabieg ten zatem nic by Odwołującemu nie dał.

Twierdzenia Odwołującego mają więc co na najwyżej charakter życzeniowy czy postulatyczny.

Przystępujący wskazał również na faktyczne brzmienie treści SWZ, odzierając ją z intencji czy kontekstów nadawanych mu przez Odwołującego i wykazując jego zdaniem przy tym bezspornie, że spełnia warunki udziału w postępowaniu.

Przystępujący wykazał również, że według niektórych opracowań „stacja kolejowa” mieści się w budynku dworca oraz że istnienie dworca jest warunkiem koniecznym dla zaistnienia stacji kolejowej (pasażerskiej), Wykazał tym samym również, że wypełnia w całości definicję kolejowej „stacji pasażerskiej” określonej w ustawie.

Argumentacja przyjęta przez Odwołującego prowadzi do kilku wewnętrznych sprzeczności, które należy po krótko wymienić:

Po pierwsze prowadzi do wewnętrznego konfliktu/sprzeczności pomiędzy poszczególnymi aktami prawnymi obowiązującymi w Polsce. Według Odwołującego bowiem jedyną słuszną definicją pojęcia stacji jest ta przyjęta w przywołanych przez niego rozporządzeniach i pomija przy tym to, że taki sposób jej rozumienia sprawia, że definicja z dokumentu niżej stojącego w hierarchii (rozporządzenia) jest sprzeczna z definicją stacji zawartą w dokumencie stojącym wyżej w hierarchii (ustawą).

Jak powyżej wykazał Przystępujący do takiej sprzeczności nie dochodzi, gdy racjonalnie przyjąć, że ustawa określa różne rodzaje stacji (jak w jej Załączniku nr 2, tj. pasażerskie, węzłowe, rozrządowe) a przywołane przez Odwołującego rozporządzenia określają sposób ich funkcjonowania koncentrując się na stacjach węzłowych i rozrządowych (ale nie wykluczając przy tym istnienia stacji osobowych - jakby chciał Odwołujący).

Po drugie prowadzi do wewnętrznej sprzeczności pomiędzy twierdzeniami Odwołującego a dowodami przywoływanymi przez Odwołującego, gdyż, jak wykazano powyżej, nawet opracowania dr. Inż. Cieślakowskiego, na którego autorytet powołuje się Odwołujący, dopuszczają wprost istnienie stacji osobowych.

Po trzecie prowadzi do sprzeczności w SWZ. Przystępujący na str. 25 wskazuje wyraźnie, że w jego ocenie „stacja kolejowa jest elementem linii kolejowej”. Pomijając możliwy spór w rozstrzygnięciu tej kwestii należy wskazać, że w warunku udziału w postępowaniu Zamawiający użył określeń „jednej roboty budowlanej polegającej na budowie lub przebudowie lub remoncie stacji kolejowej i/lub linii kolejowej i/lub bocznicy kolejowej”, z czego wynika, że Zamawiający nie podziela w tej kwestii zdania Odwołującego, gdyż widział potrzebę osobnego wymienienia tych elementów. Na marginesie tylko Przystępujący zwraca uwagę na to, że stoi to również w sprzeczności z rzekomą znajomością przez Przystępującego intencji, motywów czy kontekstu, jakie miał Zamawiający.

Po czwarte - powyższe twierdzenie Odwołującego, tj. „stacja kolejowa jest elementem linii kolejowej” wywołuje sprzeczność w samych twierdzeniach odwołania. Jeśli bowiem Odwołujący pokazuje dowody (m.in. dr. Inż. Cieślakowskiego), że stacja kolejowa to m.in. stacja osobowa oraz wskazuje, że jest ona elementem linii kolejowej - to potwierdza tym samym, że Przystępujący spełnia warunki udziału w postępowaniu w dwójnasób (spełniając warunek wykonania stacji i spełniając warunek wykonania linii), co jest sprzeczne z zarzutami postawionymi w odwołaniu.

W świetle powyższego, zatem, wobec braku jednoznacznego zdefiniowania pojęcia stacji kolejowej w SWZ, Wykonawca podkreśla, że zgodnie z przyjętą linią orzecniczą sądów oraz Krajowej Izby Odwoławczej (dalej Izba lub KIO) zaistniałe wątpliwości na gruncie dokumentacji postępowania należy rozstrzygać na korzyść wykonawcy.

Zasada ta oznacza, że w sytuacji niejasności zapisów SWZ, Zamawiający powinien postępować w sposób pozwalający na utrzymanie oferty wykonawcy w postępowaniu. Potwierdził to Sąd Najwyższy, w swoim "roku z dnia 4 lipca 2019 r., sygn. akt. IV CSK 363/18, w którym wskazał, że „jeżeli powstają wątpliwości co do jednoznaczności postanowień SIWZ (a szerzej: dokumentacji zamawiającego, w oparciu o którą wykonawcy składają oferty), muszą być one rozstrzygane na korzyść wykonawcy. W konsekwencji, jeżeli dokumentacja sporządzona przez zamawiającego zawiera nieścisłości, nie jest jednoznaczna, nie można negatywnymi skutkami obciążać oferentów (a więc potencjalnych wykonawców), ale zamawiającego - jako autora tej dokumentacji.”

Podobnie orzekł Sąd Okręgowy w Nowym Sączu w swoim wyroku z dnia 18 marca 2015 r., sygn. akt. III Ca 70/15, w którym podniósł, że zapisy w SIWZ (...) muszą mieć charakter precyzyjny i jednoznaczny, a wątpliwości powstałe na tym tle muszą być rozstrzygane na korzyść wykonawcy.

Warto też w tym kontekście przywołać wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 9 maja 2022 roku, sygn. akt KIO 1047/22, gdzie Izba wprost wskazała, że „podziela argumentację Przystępującego przedstawioną w piśmie procesowym, iż niejasne, niejednoznaczne zapisy SWZ nie mogą obciążać Wykonawców bazujących na tych zapisach podczas składania oferty, czy przedstawiania podmiotowych środków dowodowych. Jeżeli możliwa była co najmniej dwutorowa interpretacja warunku udziału w postępowaniu, to w ocenie Izby wszelkie niejasności SWZ należy odczytywać na korzyść wykonawców.

W świetle powyższego, w wyniku dokonanych przeze Zamawiającego czynności nie doszło do żadnego naruszenia ani przepisów art. 239 ust. 1 i 2 ustawy Pzp, ani art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. b/ i c/ ustawy Pzp, jak też tym bardziej - do naruszenia art. 65 § 1 Kodeksu cywilnego w związku z art. 8 ust. 1 i art. 122 ust. 1 ustawy Pzp.

Wybór oferty Mostostal Warszawa jako najkorzystniejszej i nota bene najtańszej, został dokonany prawidłowo i z poszanowaniem obowiązujących w zamówieniach publicznych zasad prowadzenia i udzielania zamówień publicznych.

Przystępujący podkreśla też, że posiada niezbędne doświadczenie wymagane do realizacji przedmiotowego zamówienia, a obowiązującą w zamówieniach publicznych zasadę proporcjonalności należy odnosić nie tylko do

ustalania warunku udziału w postępowaniu, ale i później do oceny jego spełnienia przez Wykonawców, z poszanowaniem dla celu zamówienia, ale i bez możliwości eliminacji wykonawcy w przypadku niejasności czy jakichkolwiek wątpliwości co wykładni warunku, który winien być wówczas interpretowany jak najszerzej.

W kontekście powyższego na uwagę zasługuje wyrok z dnia 24 czerwca 2024 r., o sygn. akt KIO 1796/24, gdzie Izba stwierdziła jednoznacznie:

„(...) interpretacja treści warunku udziału w postępowaniu winna odbywać się przez pryzmat generalnej zasady proporcjonalności, zgodnie z którą przyjęte środki nie powinny wykraczać poza to, co jest niezbędne dla osiągnięcia zakładanego celu. Zasada proporcjonalności obowiązuje zamawiającego na każdym etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego. poczynawszy od ustalenia wymagań i warunków udziału w postępowaniu przez badanie i ocenę ofert, aż po wybór oferty najkorzystniejszej.

Zgodnie z tą zasadą warunek udziału w postępowaniu nie musi dokładnie odpowiadać przedmiotowi zamówienia, a jedynie musi być w stosunku do niego adekwatny i umożliwiający ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia. Postawiony przez Zamawiającego warunek udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej i zawodowej ma być miernikiem tego czy dany wykonawca wykona w sposób prawidłowy przedmiotowe zamówienie. Warunek udziału w postępowaniu nie może eliminować z postępowania wykonawców, którzy są w stanie należycie wykonać zamówienie. Uwagi te dotyczą nie tylko samego sformułowania treści warunków i stawianych wymagań ale także ich interpretacji dokonanej podczas ocen ofert. Ponadto zgodnie z ugruntowanym orzecnictwem w przypadku wątpliwości lub niejasności co do treści SWZ, w tym warunków udziału w postępowaniu, należy stosować interpretację rozszerzającą, która zagwarantuje zachowanie zasady uczciwej konkurencji oraz pozwoli na dopuszczenie do udziału w postępowaniu jak najszerzego kręgu potencjalnych wykonawców.

Jeżeli postanowienia SWZ są niejednoznaczne wówczas dopuszczalna jest szersza interpretacja bowiem należy pamiętać, że wszelkie niejasności w treści dokumentacji sporządzonej przez zamawiającego należy tłumaczyć na korzyść wykonawców.”.

Mając powyższe na uwadze Przystępujący wnosi o oddalenie odwołania w całości.(...).”.

Przystępujący załączył do odwołania między innymi:

- wyciąg z Wikipedii zawierający opis pasażerskiej stacji kolejowej Gdańsk Główny;
- Gdańsk Główny - informację dla podróżnych;
- korespondencję e-mailową Przystępującego z Biurem Komunikacji Ministerstwa Infrastruktury zawierającą informację z BIP, dotyczącą czasu i zakresu dokonywanych zmian w publikacji dokumentu pn. „Kierunki rozwoju transportu intermodalnego”.

Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła i zważyła, co następuje.

Na podstawie zebranego w sprawie materiału dowodowego, a w szczególności w oparciu o treść akt sprawy odwoławczej, a także treść Specyfikacji Warunków Zamówienia, zwanej dalej SWZ, odwołanie, ofertę Przystępującego, podmiotowe środki dowodowe złożone przez Przystępującego, wezwanie Zamawiającego do wyjaśnienia przez Przystępującego treści JEDZ z dnia 24 października 2024 r., wyjaśnienia Przystępującego do powyższego wezwania z dnia 31 października 2024 r., informację o wyniku z dnia 27 listopada 2024 r., odpowiedź Zamawiającego na odwołanie z dnia 19 grudnia 2024 r., pismo procesowe Przystępującego z dnia 7 stycznia 2025 r., pismo procesowe Odwołującego z dnia 13 stycznia 2024 r., jak również na podstawie złożonych na posiedzeniu i rozprawie wyjaśnień Izba postanowiła odwołanie uwzględnić.

Odwołanie nie zawierało braków formalnych, wpis został przez Odwołującego uiszczony, zatem odwołanie podlegało rozpoznaniu.

Po przeprowadzeniu postępowania odwoławczego Izba doszukała się w działaniach Zamawiającego naruszenia przepisów art.128 ust.1 w związku z art.226 ust.1 pkt lit. b) i c), art.239 ust.1 i 2, art.65 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny (t.j. z 2024 r., poz. 1061 ze zm.) w związku z art.8 ust.1 ustawy Pzp.

Rozpoznając istotę sprawy należy wskazać, że zasadniczym zagadnieniem wymagającym rozstrzygnięcia była kwestia oceny czy Zamawiający miał dostateczne podstawy prawne do wezwania Przystępującego do złożenia/uzupełnienia podmiotowych środków dowodowych.

W pierwszej kolejności Izba ustaliła, że Zamawiający w rozdziale VII.1.2) lit. d) SWZ postanowił, że o udzielenie zamówienia może ubiegać się Wykonawca, który spełnia warunki udziału w postępowaniu, dotyczące zdolności technicznej lub zawodowej:

Zamawiający uzna, że Wykonawca spełnia w/w warunek jeżeli wykaże, że:

- w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzonej działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał co najmniej:

i) **jedną robotę budowlaną polegającą na budowie lub przebudowie lub remoncie stacji kolejowej i/lub linii kolejowej i/lub boczniczy kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto,**

ii) **jedną robotę budowlaną polegającą na budowie obiektu budowlanego mieszczącego się w kategorii XVII lub XVIII o których mowa w załączniku do ustawy Prawo budowlane, o wartości co najmniej 20.000.000 zł netto.**

Dalej, Izba stwierdziła, że Zamawiający w rozdziale IX SWZ postanowił, że Wykonawca **dołącza do oferty: 1) JEDZ** jako dowód potwierdzający, na dzień składania ofert, brak podstaw wykluczenia oraz spełnianie warunków udziału w postępowaniu, który tymczasowo zastępuje wymagane przez Zamawiającego podmiotowe środki dowodowe wskazane w ust. 2.

a) JEDZ należy uzupełnić w następującym zakresie:

vii. **część IV Sekcja C pkt 1a** oświadczenia w postaci wykazu robót budowlanych wykonanych, w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wraz z podaniem ich przedmiotu, wartości, dat wykonania, i podmiotów, na rzecz których zostały wykonane w zakresie wymaganym przez Zamawiającego w Rozdziale VIII ust. 2 pkt 1) ppkt d) tiret pierwszy SWZ.

W wykonaniu powyższych postanowień SWZ Odwołujący w spornym zakresie złożył następujące dokumenty:

1) JEDZ,

2) Protokoły odbiorów końcowych.

W piśmie z dnia 24 października 2024 r. Zamawiający działając na podstawie art. 128 ust. 4 ustawy Pzp wezwał Odwołującego do udzielenia wyjaśnień **Jednolitego Europejskiego Dokumentu Zamówienia (dalej „JEDZ”) w części:**

1) IV sekcja C pkt 1a, tj. Wykazu robót budowlanych, poprzez potwierdzenie, że wskazane w wykazie roboty budowlane pn. „*Przebudowa dworca kolejowego Gdańsk Główny*” swoim zakresem obejmowały budowę lub przebudowę lub remont stacji kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto.

Zamawiający zauważył, że definicja stacji kolejowej wynika z § 12 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, w którym wskazano, że „*Stacja jest to budowla kolejowa stanowiąca połączony za pomocą rozjazdów układ torowy wraz z urządzeniami sterowania ruchem i łączności, gdzie oprócz toru głównego zasadniczego znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pojazdy kolejowe (pociągi) mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy.*”.

W następstwie powyższego wezwania Odwołujący w piśmie 31 października 2024 r. udzielił następujących wyjaśnień:

„(...) W odpowiedzi na otrzymane wezwanie z dnia 24 października 2024 roku do wyjaśnienia Jednolitego Europejskiego Dokumentu Zamówienia, znak pisma BIZ2-073-2308/2024, Wykonawca składa następujące wyjaśnienia:

• **AD 1, IV sekcja C pkt 1a JEDZ:**

W pkt 1 pisma Zamawiający wezwał Wykonawcę do potwierdzenia, że wskazane w wykazie roboty budowlane pn. „*Przebudowa dworca kolejowego Gdańsk Główny*” swoim zakresem obejmowały budowę lub przebudowę lub remont stacji kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto. Zamawiający w wezwaniu wskazał, że *definicja stacji kolejowej wynika z § 12 ust. 3 Rozporządzenia Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 10 września 1998 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać budowle kolejowe i ich usytuowanie, w którym wskazano, że „Stacja jest to budowla kolejowa stanowiąca połączony za pomocą rozjazdów układ torowy wraz z urządzeniami sterowania ruchem i łączności, gdzie oprócz toru głównego zasadniczego znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pojazdy kolejowe (pociągi) mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy.*”.

Wykonawca, w pierwszej kolejności pragnie podkreślić, że Zamawiający w SWZ nie zdefiniował pojęci *stacji kolejowej* oraz nie wskazał w jaki sposób będzie interpretował to pojęcie. Jednocześnie, dopiero w przedmiotowym wezwaniu Zamawiający przywołał definicję *stacji*, a nie *stacji kolejowej*, jak zostało to wskazane w ramach warunków udziału w postępowaniu. W ocenie Wykonawcy nie można natomiast przyjąć, że pojęcia *stacji* oraz *stacji kolejowej* są pojęciami tożsamymi i mogą być stosowane zamiennie.

Wykonawca wskazuje przy tym, że samo pojęcie *stacja kolejowa* nie zostało zdefiniowane w powszechnie obowiązujących przepisach prawa. Zamawiający nie doprecyzował w SWZ co należy rozumieć w ramach pojęcia *stacja kolejowa*, co – jak pokazuje przedmiotowe wezwanie - spowodowało rozbieżności interpretacyjne. Wykonawca podkreśla przy tym, że wprowadzenie zawężonego i ściśle określonego rozumienia pojęcia *stacji* zawartego w przedmiotowym wezwaniu na tym etapie postępowania, w ocenie Wykonawcy będzie stanowiło – niedopuszczalną na tym etapie postępowania - zmianę treści SWZ w zakresie warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej.

Wobec braku określenia przez Zamawiającego rozumienia pojęcia *stacja kolejowa* na potrzeby warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej, należy przyjąć treść tego pojęcia wg definicji językowej. W Wielkim Słowniku Języka Polskiego (dostęp na stronie internetowej <https://wsjp.pl/>) *stacja kolejowa* zdefiniowana jest jako *miejsce zatrzymywania się środków transportu zbiorowego*. Wg Encyklopedii PWN (dostęp na stronie internetowej <https://encyklopedia.pwn.pl/>) *stacja kolejowa* zaś to *miejsce postoju pociągów i przeprowadzania operacji związanych z ruchem kolejowym*. Takie językowe znaczenie pojęcia *stacja kolejowa* wskazuje na potoczne rozumienie tego pojęcia jako dworzec kolejowy.

Należy przy tym także zwrócić uwagę na definicję *stacji pasażerskiej* zawartą w art. 4 pkt 53 ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym, zgodnie z którą *stacja pasażerska to obiekt infrastruktury usługowej obejmujący dworzec kolejowy wraz z infrastrukturą umożliwiającą pasażerom dostęp do peronu, pieszo lub pojazdem, z drogi publicznej lub dworca kolejowego*. W komentarzu zaś to tej definicji ustawowej wskazano na następującą zależność: „Oznacza to, że ze stacją pasażerską w rozumieniu ustawy mamy do czynienia wówczas, gdy obejmuje ona dworzec kolejowy. Jeśli takiego dworca nie ma, to nie mamy do czynienia ze stacją kolejową, ale co najwyżej z peronem (peronami) wraz z drogami dostępu do peronu (peronów), który jest udostępniany przez zarządcę infrastruktury w ramach dostępu minimalnego (na zasadach przewidzianych w rozdziale 6 ustawy), nie zaś przez operatora stacji pasażerskiej w ramach udostępniania tego szczególnego rodzaju obiektu infrastruktury usługowej (na zasadach przewidzianych w rozdziale 6a z uwzględnieniem szczególnych w tym zakresie przepisów rozdziału 6b ustawy). Perony nie stanowią już obecnie (po nowelizacji z 9.01.2020 r.) elementów wchodzących w skład stacji pasażerskiej.”. Powyższe nakazuje przyjmować, że *stacja kolejowa* oznacza stację pasażerską w rozumieniu ww. ustawy.

1 M. Trela, P. Combik, K. Jaskulak, K. Kłosowski, T. Libera, I. Miedzińska, M. Rypina, J. Siudecki [w:] *Ustawa o transporcie kolejowym. Komentarz*, red. P. Wajda, M. Wierzbowski, Warszawa 2022, art. 4., dostęp w SIP Lex.

W świetle powyższego, wobec braku jednoznacznego zdefiniowania pojęcia *stacji kolejowej* w SWZ, Wykonawca podkreśla, że zgodnie z przyjętą linią orzecniczą sądów oraz Krajowej Izby Odwoławczej (*dalej Izba lub KIO*) zaistniałe wątpliwości na gruncie dokumentacji postępowania należy rozstrzygać na korzyść wykonawcy. Zasada ta oznacza, że w sytuacji niejasności zapisów SWZ Zamawiający powinien postępować w sposób pozwalający na utrzymanie oferty wykonawcy w postępowaniu. Potwierdził to Sąd Najwyższy, w swoim wyroku z dnia 4 lipca 2019 r., sygn. akt. IV CSK 363/18, w którym wskazał, że *jeżeli powstają wątpliwości co do jednoznaczności postanowień SIWZ (a szerzej: dokumentacji zamawiającego, w oparciu o którą wykonawcy składają oferty), muszą być one rozstrzygane na korzyść wykonawcy. W konsekwencji, jeżeli dokumentacja sporządzona przez zamawiającego zawiera nieścisłości, nie jest jednoznaczna, nie można negatywnymi skutkami obciążać oferentów (a więc potencjalnych wykonawców), ale zamawiającego – jako autora tej dokumentacji*.

Podobnie orzekł Sąd Okręgowy w Nowym Sączu w swoim wyroku z dnia 18 marca 2015 r., sygn. akt. III Ca 70/15, w którym podniósł, że *zapisy w SIWZ (...) muszą mieć charakter precyzyjny i jednoznaczny, a wątpliwości powstałe na tym tle muszą być rozstrzygane na korzyść wykonawcy*.

Ponadto, Izba w swoim wyroku z dnia 9 maja 2022 roku, sygn. akt KIO 1047/22 wskazała, że *podziela argumentację Przystępującego przedstawioną w piśmie procesowym, iż niejasne, niejednoznaczne zapisy SWZ nie mogą obciążać Wykonawców bazujących na tych zapisach podczas składania oferty, czy przedstawiania podmiotowych środków dowodowych. Jeżeli możliwa była co najmniej dwutorowa interpretacja warunku udziału w postępowaniu, to w ocenie Izby wszelkie niejasności SWZ należy odczytywać na korzyść wykonawców*.

W świetle powyższego, Wykonawca wyjaśnia, że wskazane w wykazie roboty budowlane pn. „*Przebudowa dworca kolejowego Gdańsk Główny*” swoim zakresem obejmowały budowę lub przebudowę lub remont stacji kolejowej, o wartości co najmniej 40.000.000 zł netto. W ramach realizacji zadania pn. „*Przebudowa dworca kolejowego Gdańsk Główny*” Wykonawca zrealizował m. in. kompleksową przebudowę budynku zabytkowego dworca wraz z budową nowej

części podziemnego przejścia dla pieszych łączącego obecne przejście podziemne pod poziomem -1 dworca, a więc roboty budowlane dotyczące stacji kolejowej.(...)”.

Po przeanalizowaniu zebranego w sprawie materiału dokumentacyjnego Izba doszła do przekonania, że argumentacja Odwołującego nie jest trafna.

Według zapatrywania Izby – pojęcie stacja kolejowa zostało jednoznacznie opisane zarówno w literaturze przedmiotu, jak i ma swoją definicję w piśmiennictwie powszechnym, jak chociażby w opisie znaczenia tego terminu zawartym w ogólnie dostępnej Wikipedii.

Zgodnie z tym źródłem „**Stacja kolejowa** – , w obrębie którego, oprócz zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a mogą rozpoczynać i kończyć swój bieg, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać lub kierunek jazdy.

Stacje stanowią w formie połączonych za pomocą układów torowych oraz urządzeń i urządzeń łączności.

Zasadniczymi elementami stacji są:

- układy torowe,
- posterunki techniczne (nastawcze i dyspozytorskie),
- techniczne wyposażenie stacji (obiekty i urządzenia do obsługi pasażerów i ładunków),
- obiekty towarzyszące (,).

Na stacjach odbywają się początkowe i końcowe operacje procesu przewozowego w zakresie czynności:

- technicznych (przyjmowanie, wyprawianie i przepuszczanie pociągów; obróbka pociągów i wagonów obejmująca manewry, oględziny techniczne taboru oraz próbę hamulców; zmiana lokomotywy i drużyn pociągowych),
- handlowych (odprawa i ich bagażu; odprawa ładunków; obsługa),
- gospodarczych (oczyszczenie, obrządzanie i naprawa bieżąca taboru; obsługa składów materiałów oraz inwentarza dla potrzeb kolei; zaopatrzenie i obsługa socjalna pracowników kolejowych; czynności administracyjne).

Ruchem pociągów, pojazdów pomocniczych, manewrami taboru na stacji kieruje . Duże stacje mogą być podzielone na rejony stanowiące osobne posterunki zapowiadawcze.

Powyższa definicja została stworzona między innymi na następujących źródłach:

1. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji ().
2. *Stacja. W: Leksykon Terminów Kolejowych. Warszawa: KOW sp. z o.o., 2011, s. 338. .*
3. . s. 35. [dostęp 2015-04-07]. [zarchiwizowane z (2015-04-15)].
4. *K.T.: Infrastruktura transportu kolejowego. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 2009, s. 40. .*
5. *B.G.: Technika ruchu kolejowego Cz. I: Prowadzenie ruchu pociągów. Warszawa: Wydawnictwa Komunikacji i Łączności, 1985, s. 20. .*
- 6.↑ , , s. 8–9 [zarchiwizowane z 2014-06-06].
7. s. 2.
8. *K.T.: Infrastruktura transportu kolejowego. Warszawa: Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, 2009, s. 41–43. .*

Wymaga podkreślenia, że Odwołujący na rozprawie przyznał, że definicja stacji kolejowej z Wikipedii jest mu znana, a pomimo tego zaprezentował on odmienny sposób jej rozumienia.

Na szczególną uwagę zasługuje również fakt, że Odwołujący wobec braku identyczności czy podobieństwa zakresu znaczeniowego terminu stacja kolejowa i kolejowa stacja pasażerska czy kolejowy dworzec pasażerski nie wystąpił do Zamawiającego z wnioskiem o wprowadzenie warunku dopuszczającego również możliwość wykazania się realizacją roboty budowlanej obejmującej jedynie budowę, rozbudowę, remont pasażerskiej stacji kolejowej czy kolejowego dworca pasażerskiego.

Okoliczność ta – zdaniem Izby – nie może działać na korzyść Przystępującego, który z siebie tylko wiadomych względów przedstawił powyższe podmiotowe środki dowodowe nie wykazujące spełnienia przez niego warunku udziału w postępowaniu, opisanego w rozdziale VII.1.2) lit.d) SWZ.

W ocenie Izby – przedłożone przez Odwołującego protokoły odbiorów końcowych nie wykazywały wykonania budowy, przebudowy czy remontu dworca kolejowego.

Dodatkowo, oświadczenie Zamawiającego o uwzględnieniu w całości zarzutów przedstawionych w odwołaniu –

według Izby – stanowi również przyznanie w rozumieniu art.533 ust.1 ustawy Pzp.

Powyższe wnioskowanie Izby także jest zbieżne z opisem omawianych pojęć w złożonych przez Zamawiającego dowodach, tj. załączniku do uchwały nr 556/2020 Zarządu PKP PLK S.A. z dnia 31 sierpnia 2020 r., wyciągu z leksykonu Terminów Kolejowych, a także z wyciągi ze strony internetowej Kolei Śląskich sp. z o.o. z 1 czerwca 2023 r. pt. „Dworzec, stacja, przystanek – co właściwie oznaczają”.

Izba swój pogląd w tej sprawie oparła również na dowodach załączonych przez Odwołującego do odwołania i pisma procesowego z dnia 13 stycznia 2025 r. na okoliczność wykazania znaczenia pojęcia stacji kolejowej.

Przy dokonywaniu rozstrzygnięcia omawianego zagadnienia prawnego Izba skorzystała z dyrektywy wykładni oświadczeń woli, o której mowa w art.65 § 1 kodeksu cywilnego, który to przepis stanowi, że oświadczenie woli należy tak tłumaczyć, jak tego wymagają ze względu na okoliczności, w których złożone zostało, zasady współżycia społecznego oraz ustalone zwyczaje.

Wymaga wskazania, że okoliczności te odnoszą się do profesjonalnych podmiotów branży kolejowej na rynku zamówień publicznych, którym znane jest takie pojęcie jak stacja kolejowa.

W razie wątpliwości co do treści powyższego terminu – zdaniem Izby – wykonawcy mieli możliwość wystąpienia do Zamawiającego o potwierdzenie znaczenia tego powszechnie znanego pojęcia poprzez domaganie się podania jego definicji na gruncie SWZ.

Natomiast, Izba stanęła na stanowisku, że dowody przedstawione przez Przystępującego, w tym również dokumentacja fotograficzna potwierdzają jedynie wykonanie Proekologicznej myjni kolejowej we Wrocławiu, a także Przebudowę lokomotywni we Wrocławiu Głównym, to jest obiektów nie stanowiących stacji kolejowej.

W przekonaniu Izby – zakres rzeczowy wykonywanych na powyższych obiektach robót budowlanych przez Przystępującego nie jest proporcjonalny do przedmiotowego zakresu prac tego zamówienia publicznego.

Zgodnie z art.112 ust.1 ustawy Pzp zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiając ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności.

W związku z powyższym rozumienie warunku udziału w postępowaniu musi również co do zasady uwzględniać wyżej wskazaną zasadę proporcjonalności, chyba że istnieje uzasadnienie do przyjęcia innych minimalnych poziomów zdolności.

Wymaga zatem wskazania, że w takiej sytuacji Zamawiający był zobowiązany do zastosowania przepisu art.128 ust. 1 ustawy Pzp, który stanowi, że jeżeli wykonawca nie złożył oświadczenia, o którym mowa w , podmiotowych środków dowodowych, innych dokumentów lub oświadczeń składanych w postępowaniu lub są one niekompletne lub zawierają błędy, zamawiający wzywa wykonawcę odpowiednio do ich złożenia, poprawienia lub uzupełnienia w wyznaczonym terminie, chyba że:

1) wniosek o dopuszczenie do udziału w postępowaniu albo oferta wykonawcy podlegają odrzuceniu bez względu na ich złożenie, uzupełnienie lub poprawienie lub

2) zachodzą przesłanki unieważnienia postępowania.

Konsekwencją przyjęcia przez Izbę umotywowanego wyżej stanowiska jest uznanie, że doszło do naruszenia przez Zamawiającego przepisu art.239 ust.1 ustawy Pzp, zgodnie z którym Zamawiający wybiera najkorzystniejszą ofertę na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia.

Dodatkowo, Izba dopatrzyła się również działania Zamawiającego w sposób sprzeczny z ust.2 tego przepisu w myśl którego najkorzystniejsza oferta to oferta przedstawiająca najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny lub kosztu lub oferta z najniższą ceną lub kosztem.

W tym stanie rzeczy, uznając, iż powyższe naruszenia przepisów ustawy miały i mogły mieć istotny wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia, Izba na podstawie art. 554 ust. 1 pkt 1 ustawy Pzp, postanowiła odwołanie uwzględnić.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 574 i art.576 ustawy Prawo zamówień publicznych, stosownie do wyniku postępowania, z uwzględnieniem przepisów 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 .

Przewodniczący:.....

.....

.....