

**WYROK**

Warszawa, dnia 22 marca 2024 r.

**Krajowa Izba Odwoławcza** - w składzie:

Przewodniczący: Ernest Klauziński

Protokolant: Klaudia Kwadrans

po rozpoznaniu na rozprawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej 6 marca 2024 r. przez wykonawcę Adamex-Autokary M.K., A.G. Spółka Komandytowo-Akcyjna z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego: Jastrzębska Spółka Węglowa S.A. z siedzibą w Jastrzębiu – Zdroju, Zakład Wsparcia Produkcji ul. Towarowa 1, 44-330 Jastrzębie-Zdrój, przy udziale uczestnika po stronie zamawiającego: wykonawcy Green Bus Logistics spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Ozimku,

**orzeka:**

1. Oddala odwołanie.
2. Kosztami postępowania obciąża odwołującego i:
  - 2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez odwołującego tytułem wpisu od odwołania oraz 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) stanowiącą koszt wynagrodzenia pełnomocnika zamawiającego, 298 zł 00 gr (dwieście dziewięćdziesiąt osiem złotych zero groszy) stanowiącą koszt dojazdu pełnomocnika zamawiającego na rozprawę oraz 34 zł 00 gr (trzydzieści cztery złote zero groszy) poniesioną przez zamawiającego z tytułu opłat skarbowych od pełnomocnictw.
  - 2.2. zasądza od odwołującego na rzecz zamawiającego kwotę 3 932 zł 00 gr (trzy tysiące dziewięćset trzydzieści dwa złote zero groszy) z tytułu zwrotu kosztów postępowania odwoławczego poniesionych przez zamawiającego.

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 .....

**Uzasadnienie**

Jastrzębska Spółka Węglowa S.A. z siedzibą w Jastrzębiu – Zdroju, Zakład Wsparcia Produkcji ul. Towarowa 1, 44-330 Jastrzębie-Zdrój (dalej: Zamawiający) prowadzi na podstawie przepisów ustawy z 11 września 2019 r. — Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 1605, dalej: Pzp) w trybie przetargu nieograniczonego postępowanie na świadczenie dla JSW S.A. KWK „Borynia-Zofiówka-Bzie” Ruch „Bzie” usług transportowych sześcioma autobusami (nr postępowania 113/P/23), zwane dalej postępowaniem.

Ogłoszenie w sprawie zamówienia publicznego zostało opublikowane 16 stycznia 2024 r.

w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem: 00029276-2024, numer wydania Dz.U. S: 11/2024.

6 marca 2024 r. wykonawca Adamex-Autokary M.K., A.G. Spółka Komandytowo-Akcyjna z siedzibą w Jastrzębiu-Zdroju (dalej: Odwołujący), wniósł odwołanie

i zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

- 1.art. 226 ust. 1 pkt 8 w zw. z art. 224 ust. 5 i 6 w zw. z art. 16 pkt 1 Pzp, polegające

na nieodrzczeniu oferty wykonawcy Green Bus Logistics sp. z o.o. z siedzibą w Ozimku (dalej: Przystępujący) mimo, że cena zaoferowana przez tego wykonawcę była rażąco niska.

Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu odrzucenia oferty Przystępującego z postępowania.

W uzasadnieniu zarzutów odwołania Odwołujący wskazał m. in.:

Zamawiający określił wartość zamówienia na kwotę 13 460 353,20 zł brutto. Ofertę

w postępowaniu złożył m. in. Przystępujący - opiewała na kwotę 8 013 314,64 zł.

Pismem z 22 lutego 2024 r. Zamawiający na podstawie art. 224 ust. 1 i 2 Pzp zwrócił się do Przystępującego o wyjaśnienie, w tym złożenie dowodów, w zakresie wyliczenia

ceny. W piśmie z 27 lutego 2024 r. Przystępujący złożył odpowiedź i była ona niewystarczająca. Sformułowana została w taki sposób, aby stworzyć wrażenie,

że Przystępujący rzetelnie skalkulował stawki stanowiące podstawę wyliczenia jego ceny ofertowej. Analiza stanowiska Przystępującego wskazywała, że oferta ta pomijała szereg istotnych kosztów, a co więcej - istotnych z punktu widzenia realizacji przedmiotu zamówienia:

1. Przystępujący przyjął nieprawidłową liczbę kierowców koniecznych do wykonania zamówienia. Przystępujący przyjął do obsługi zamówienia 1,5 kierowcy na dobę. Założenie takie jest całkowicie nierealne, bowiem zamówienie realizowane jest przez 24 godziny na dobę. Przepisy dotyczące czasu pracy kierowców, przepisy dotyczące transportu drogowego nakazują w takiej sytuacji przyjąć, że wykonanie zamówienia możliwe będzie po zaangażowaniu 2,5 kierowcy na dobę.
2. Przystępujący przyjął spalanie paliwa pojazdów na poziomie 24 l/100 km dla autokarów oraz 15 l/100 km dla mniejszych pojazdów. Założenie to jednak jest kompletnie było oderwane od rzeczywistości. Spalanie ze względu na specyfikę, poruszanie się w mieście, krótkie trasy, częste postoje jest znacznie większe. Biorąc pod uwagę doświadczenie odwołującego (który aktualnie świadczy usługi tożsame z przedmiotem przetargu), średnie spalanie autobusów to 45 l/100 km (dowód: karty tankowania pojazdów). Przystępujący musiał mieć świadomość, że wykonanie zamówienia przy przyjęciu tak niewielkiego zużycia paliwa jest po prostu niemożliwe.
3. Przystępujący przyjął także całkowicie nierealne koszty amortyzacji pojazdu. Przystępujący ma zamiar realizować zamówienie autokarami, których wartość opiewa na kwotę około 600 tys. zł. Przystępujący założył amortyzację na poziomie 4000 zł miesięcznie, tj. stawkę całkowicie nierynkową. Pominięto bowiem specyfikę przedmiotowego zamówienia. Realizacja zamówienia sprowadza się do transportu ubrudzonych górników, wraz z ich sprzętem oraz materiałami do wydobycia węgla. Degradacja autobusów następuje w nieprawdopodobnym tempie. Rozsądnym założeniem co do amortyzacji, jest przyjęcie poziomu 70% na 24 miesiące, co daje 17 500,00 zł amortyzacji miesięcznie na autokar oraz 13 100,00 zł za mniejszy pojazd.
4. Przystępujący wbrew treści zamówienia oraz umowy stanowiącej załącznik do ogłoszonego przetargu nie uwzględnił kosztów kierowcy awaryjnego, który ma być dostępny przez 24 h na dobę. Pominięcie tak istotnego kosztu w ramach realizacji przedmiotowego zamówienia było poważnym uchybieniem wykonawcy i czyniło jego ofertę nierynkową.
5. Przystępujący pominął zupełnie koszt wynajęcia bazy dla autokarów oraz ochrony (monitoringu) autokarów oraz koszt wynagrodzenia za pracę dla dyspozytora (w warunkach rynkowych to kwota około 7000 zł netto).
6. Przystępujący znacznie zaniżył koszty serwisu. Pominął, że zamówienie będzie realizował co najmniej 120 km od bazy serwisowej w Ozimku. Aby autobus naprawić konieczne będzie holowanie go do bazy serwisowej, a co więcej, trzeba będzie dojechać na miejsce realizacji zamówienia autokarem zastępczym. Koszty te (w szczególności holowania) będą znaczne. Nie można było przyjąć, że koszty te będą niewielkie bowiem wymieniona spółka posiada własny serwis. W istocie pominięto najważniejsze koszty, które muszą prowadzić do znacznego wzrostu kosztów serwisu a dalej realizacji zamówienia.
7. Przystępujący pominął fakt, że część przejazdów, tj., przejazdy na trasie baza — kopalnia realizowane są bez pasażerów. Zamawiający nie pokrywa kosztów tych przejazdów. Miesięcznie będzie to około 9000 km i należało uwzględnić te przejazdy. Podnoszą one bowiem koszt realizacji zamówienia.

8 marca 2024 r. Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie wniósł o jego oddalenie.

W uzasadnieniu swojego stanowiska Zamawiający wskazał:

Odwołujący nie przedstawił jakichkolwiek podstaw prawnych dotyczących czasu pracy kierowców pozwalających stwierdzić, że skierowanie do realizacji zamówienia kierowców

w wymiarze 1,5 etatu na dobę jest nieprawidłowe i nie pozwala na należyte wykonanie zamówienia.

Ponadto Przystępujący w piśmie z 13 marca 2024 r. wyjaśnił zasadność skierowania

do realizacji zamówienia 1,5 kierowcy na dobę, wskazując przy tym na przepisy rozporządzenia (WE) nr 561/2006

Parlamentu Europejskiego i Rady z 15 marca 2006 r.

w sprawie harmonizacji niektórych przepisów socjalnych odnoszących się do transportu drogowego oraz zmieniające rozporządzenia Rady (EWG) nr 3821/85 i (WE) 2135/98,

jak również uchylające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3820/85

Przedstawione przez Odwołującego karty tankowania nie potwierdzają spalania pojazdów Przystępującego. Nie potwierdzają nawet spalania bliżej nieokreślonych pojazdów Odwołującego, których parametry techniczne nie zostały w jakikolwiek sposób określone. Odwołujący nie przedstawił żadnych dowodów potwierdzających, że tankowania wskazane w złożonych kartach rzeczywiście miały miejsce i nastąpiły one przy określonym w nich przebiegu. Nieznane są także trasy, na których wskazane w kartach autokary były użytkowane, co ma zasadniczy wpływ na zużycie paliwa. Dlatego omawiane dokumenty w żaden sposób nie potwierdzają zasadności zarzutu nr 2 odwołania. Zwłaszcza, że w wyjaśnieniach

z 27 lutego 2024 r. i 13 marca 2024 r. Przystępujący przedstawił informacje oraz dowody, które w jednoznaczny sposób potwierdzają prawidłowość przyjętego przez niego spalania.

Przewóz górników w brudnych ubraniach skutkuje jedynie koniecznością częstszego sprzątnia pojazdów, wykorzystywanych do realizacji zamówienia. Pozostaje ona bez wpływu na właściwości i parametry techniczne, czy też mechaniczne eksploatowanych pojazdów. Ponadto wykonawca władny jest zabezpieczyć wnętrze autokarów tak aby transport górników w możliwie najmniejszym zakresie skutkował ich zanieczyszczeniem. Stąd nie można uznać, że przyjęta przez Przystępującego amortyzacja pojazdów została ustalona na zaniżonym poziomie. Powyższy wniosek potwierdza także argumentacja przystępującego przedstawiona

w wyjaśnieniach z 27 lutego 2024 r. i 13 marca 2024 r.

Treść wzoru umowy, stanowiącego załącznik nr 5 do SWZ nie nakłada na wykonawcę obowiązku zapewnienia w trakcie realizacji zamówienia „kierowcy awaryjnego, który ma być dostępny 24 h na dobę”. Stąd zarzut Odwołującego, obejmujący „pominięcie tak istotnego kosztu w ramach realizacji przedmiotowego zamówienia jest poważnym uchybieniem oferenta” jest gołosłowny i znajduje uzasadnienia w treści dokumentów zamówienia.

Nawet przyjmując, wbrew jednak wszelkim zasadom, że wykonawca realizując usługę zobowiązany będzie dysponować dodatkowym kierowcą, to w piśmie z 13 marca 2024 r. Przystępujący wyraźnie wyjaśnił, że „dzięki skali naszego przedsiębiorstwa jesteśmy w stanie dokonać szybkich przesunięć w innych zadaniach (bądź zlecić to współpracującym stale kierowcom – podwykonawcom w ramach umów b2b) i niezwłocznie zapewnić wymaganą ciągłość realizacji usługi”.

Opis przedmiotu zamówienia w postępowaniu nr 113/P/23 nie wprowadza wymogu stworzenia przez wykonawcę monitorowanej bazy autokarów, zlokalizowanej w miejscowości, w której znajduje się siedziba Zamawiającego. Stąd Przystępujący nie był zobowiązany uwzględnić

w cenie związanych z nią kosztów.

W kalkulacji Przystępującego załączonej do wyjaśnień z 27 lutego 2024 r. wyraźnie wskazano, że zaoferowane ceny zawierają „koszty ogólne, nie przypisane do konkretnego pojazdu,

są to m. in. obsługa dyspozytora, ogólna obsługa administracyjna, koszty utrzymania firmy”. Stąd nie sposób było uznać, że cena przewidziana w ofercie Przystępującego nie uwzględniała wszystkich kosztów i wydatków związanych z realizacją zamówienia.

Odwołujący przyjął także błędne założenie, że naprawy pojazdów skierowanych do realizacji zamówienia będą wykonywane w siedzibie Przystępującego i w tym celu pojazdy, które uległy awarii będą holowane do jego warsztatu. Z wyjaśnień oraz dowodów przedstawionych przez Przystępującego wraz z pismem z 13 marca 2024 r. wynikało, że posiada on cztery centra serwisowe. Ich lokalizacja pozwala na uniknięcie kosztów holowania oraz ograniczenie kosztów serwisu, zwłaszcza, że „praktykowane są dojazdy mechaników na miejsce awarii”.

Nie wiadomo było w jaki sposób Odwołujący stwierdził, że „przejazdy na trasie baza – kopalnia” wyniosą miesięcznie 9 tysięcy kilometrów. Jednocześnie nie wiadomo było w jaki sposób ustalił on, że Przystępujący nie uwzględnił tych kosztów w cenie oferty.

**Po przeprowadzeniu rozprawy Izba, uwzględniając dokumentację przedmiotowego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w tym w szczególności**

**treść SWZ, jak również biorąc pod uwagę oświadczenia i stanowiska Stron oraz Przystępującego zawarte w odwołaniu i pismach procesowych, a także wyrażone ustnie na rozprawie i odnotowane w protokole, ustaliła i zważyła, co następuje.**

Izba stwierdziła, że nie została wypełniona żadna z przesłanek ustawowych skutkujących odrzuceniem odwołania, wynikających z art. 528 Pzp.

Przystępując do rozpoznania odwołania, Izba ustaliła wystąpienie przesłanek z art. 505 ust. 1 Pzp, tj. istnienie po stronie odwołującego interesu w uzyskaniu zamówienia oraz możliwości poniesienia przez niego szkody w wyniku

kwestionowanych czynności zamawiającego.

Izba oceniając zarzuty odwołania dokonała oceny czynności podjętych przez Zamawiającego do decyzji o zaproszeniu Przystępującego do aukcji elektronicznej włącznie. Stąd wezwanie do dalszych wyjaśnień ceny i wyjaśnienia złożone przez Przystępującego 13 marca 2024 r., (czynności po wpłynięciu odwołania oraz bez unieważnienia zaproszenia wykonawców

do aukcji) Izba uznała za czynności Zamawiającego podjęte w reakcji na wniesienie odwołania. Za przyjęciem takiej oceny przemawiał fakt, że dodatkowe wezwanie skierowane do Przystępującego dotyczyło okoliczności, o których mowa w odwołaniu. Natomiast zarzuty odwołania sprowadzały się do twierdzenia, że Zamawiający w obliczu pierwszych wyjaśnień Przystępującego nie powinien w ogóle zaprosić tego wykonawcy do aukcji elektronicznej uznając, że oferta podlega odrzuceniu na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 8 Pzp.

Mając na uwadze powyższe Izba merytorycznie rozpoznała złożone odwołanie, uznając, że nie zasługuje ono na uwzględnienie.

Rozpoznając odwołanie Izba przeprowadziła dowody z:

1. dokumentacji postępowania, ze szczególnym uwzględnieniem:

- a) SWZ wraz z załącznikami,
- b) oferty Przystępującego,
- c) wezwania do wyjaśnienia ceny oferty skierowanego 22 lutego 2024 r. przez Zamawiającego do Przystępującego,
- d) wyjaśnień ceny oferty wraz z załączoną kalkulacją złożonych przez Przystępującego 27 lutego 2024 r.

2. Złożonych przez Odwołującego kart tankowania pojazdów.

Na podstawie art. 540 ust. 2 pkt 3 Pzp Izba odmówiła przeprowadzenia wnioskowanego przez Odwołującego dowodu z zeznań świadka Adama Goika na okoliczność wykazania jakie jest średnie miesięczne zużycie paliwa autokarów realizujących dla Zamawiającego tożsamy zadanie na podstawie wygranego przez ww. świadka zamówienia publicznego z roku 2021

o nr 65/P/21. Wskazany świadek jest osobą umocowaną do reprezentacji Odwołującego (komplementariusz umocowany do samodzielnej reprezentacji) może być zatem przesłuchany w charakterze strony, nie może natomiast być przesłuchany jako świadek, co wprost wynika ze wskazanego przepisu.

Na podstawie art. 541 Pzp Izba odmówiła przeprowadzenia wnioskowanego przez Odwołującego dowodu z opinii zespołu biegłych z zakresu transportu drogowego/szacowania wartości usług/rewidenta, oraz biegłego z zakresu zamówień publicznych na okoliczność ustalenia czy cena wykonania usługi zaproponowana przez Przystępującego jest ceną dumpingową, na okoliczność ustalenia rzeczywistych kosztów amortyzacji autobusów

i pojazdów wykorzystywanych do realizacji zamówienia, na okoliczność ustalenia jaka potrzebna jest ilość kierowców do zgodnego z prawem wykonania zamówienia, oraz ustalenia jaki jest łączny rynkowy/przeciętny koszt wynagrodzeń kierowców w całym okresie, na który umowa z oferentem ma być zawarta. Biorąc pod uwagę charakter zarzutów odwołania Izba uznała, że wnioskowany dowód byłby nieprzydatny i oddaliła go jako zmierzający wyłącznie do zwłoki w postępowaniu. Przeprowadzenie dowodu z opinii zespołu biegłych byłoby niecelowe i nadmierne w sytuacji, gdy podstawą oceny ewentualnej zasadności zarzutów jest porównanie wezwania do wyjaśnień ceny skierowanego do Przystępującego oraz złożonych w odpowiedzi wyjaśnień tego wykonawcy.

Na podstawie art. 541 Pzp Izba odmówiła przeprowadzenia wnioskowanego przez Przystępującego dowodu z Raportu o podmiocie – Odwołującym, na okoliczność obrotów generowanych przez Odwołującego, praktykowanych marż, skali przedsiębiorstwa. Zarzuty odwołania dotyczyły wyłącznie oferty Przystępującego i kwestii sposobu wykazania przez tego wykonawcę realności zaoferowanej ceny oferty. W konsekwencji Izba uznała wnioskowany dowód za nieprzydatny dla oceny zarzutów odwołania i zmierzający wyłącznie do zwłoki

w postępowaniu.

Izba ustaliła, co następuje:

Przedmiotem zamówienia jest świadczenie dla JSW S.A. KWK „Borynia-Zofiówka-Bzie” Ruch „Bzie” usług transportowych sześcioma autobusami.

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzone jest w trybie przetargu nieograniczonego. Zamawiający przewidział przeprowadzenie aukcji elektronicznej i w tym zakresie przewidział w SWZ m. in. następujące zasady:

„16.1. W celu wyboru najkorzystniejszej oferty zamawiający, po wstępnym badaniu i ocenie ofert, przeprowadzi jednoetapową, zniżkową aukcję elektroniczną, jeżeli złożono

co najmniej 2 oferty niepodlegające odrzuceniu. W zaproszeniu do aukcji zamawiający poda adres internetowy platformy, na której aukcja elektroniczna zostanie przeprowadzona oraz szczegółowy opis jej przeprowadzenia.

16.2. Przedmiotem aukcji elektronicznej będzie cena netto za wykonanie całego zamówienia (waga — 100%, maksymalna ilość punktów — 100 pkt)”.

Zgodnie z informacją z otwarcia ofert z 14 lutego 2024 r. oferty w postępowaniu złożyli:

1. Odwołujący z ceną 13 402 800,00 zł,
2. Przystępujący z ceną 8 014 314,64 zł,
3. Wykonawca Usługi transportowe H.S. z ceną 14 188 834,80 zł,
4. TRANS-PERFEKT Sp. z o.o. z ceną 15 058 440,00 zł.

Zamawiający przeznaczył na realizację przedmiotu zamówienia 13 460 353,20 zł.

22 lutego 2024 r. Zamawiający skierował do Przystępującego następujące wezwanie:

„Z uwagi na fakt, iż cena całkowita Państwa oferty jest niższa o około 46,41% od wartości zamówienia powiększonej o należny podatek od towarów i usług, ustalonej przed wszczęciem postępowania oraz jest niższa o około 36,73 % od średniej arytmetycznej cen wszystkich złożonych ofert niepodlegających odrzuceniu na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 1 i 10 Pzp zamawiający na podstawie art. 224 ust. 1 i 2 Pzp zwraca się o udzielenie wyjaśnień, w tym złożenie dowodów w zakresie wyliczenia ceny, w szczególności w zakresie określonym w art. 224 ust. 3 pkt 1) — 8) Pzp.

W odpowiedzi z 27 lutego 2024 r. Przystępujący wyjaśnił m. in.:

„Oferta została starannie przygotowana, uwzględniając wszystkie elementy generujące koszty realizacji usługi transportowej. Wartości wyceny zostały opracowane z uwzględnieniem aktualnej ceny rynkowej paliwa na dzień składania ofert (5,27 zł netto), co stanowi 10% całkowitych kosztów wyceny. Koszty paliwa w skali miesiąca stanowią 24 107,84 zł netto. Przyjeliśmy założenia dla zużycia paliwa na poziomie 24 l / 100 km dla autokarów oraz 15 l / 100 km dla aut mniejszych. Według naszego doświadczenia i znajomości aut z tej grupy, które użytkujemy od wielu lat, wartości te są oszacowane właściwie. Z uwagi na to, że Spółka trudni się transportem osób na szeroką skalę, posiadamy w grupie Spółek umowę flotową z jednym z największych dostawców paliw, a dzięki temu, że zakupujemy średnio milion litrów paliwa miesięcznie, nasza firma może elastycznie dostosować się do dynamicznych zmian na rynku paliw, wpływając pozytywnie na efektywność operacyjną floty, wykorzystując swoją pozycję rynkową jako istotnego klienta na tym rynku i kupując paliwo taniej niż średnia cena rynkowa. Firma dysponuje stałym, wyspecjalizowanym personelem, który stanowi kluczowy czynnik determinujący wysoką wartość rynkową. Wykonanie tego zamówienia nie wymaga pozyskiwania dodatkowych pracowników z rynku, ponieważ już na stałe zatrudniamy specjalistów branży transportowej. Konkretnie zamówienia realizujemy poprzez powierzenie ich naszym pracownikom na podstawie stałych umów współpracy. Dzięki temu, możemy skutecznie oddelegować do realizacji zamówienia nie tylko niezbędnych kierowców, ale także innych specjalistów. Posiadanie własnego, stałego zespołu pracowników sprawia, że firma nie musi ponosić dodatkowych kosztów związanych nie tylko z rekrutacją, ale również

z przeszkoleniem dodatkowych zasobów, które są wymagane do obsługi konkretnego projektu. To podejście nie tylko zabezpiecza firmę przed fluktuacją kadr, ale także gwarantuje efektywność i profesjonalizm w realizacji powierzonych nam zadań. Pomimo powyższego, koszt utrzymania kierowców to kluczowy element oferty, ponieważ stanowi 57,85% kosztów całkowitej wyceny. Warto zaznaczyć, że kalkulacja przewiduje, iż na koszt utrzymania samych kierowców składa się nie tylko ich wynagrodzenie, ale także przewidziano wzrost płacy minimalnej, zastosowano dodatkowy wskaźnik chorobowy oraz w kalkulowano koszty związane z dodatkowymi składkami i świadczeniami wynikającymi z zatrudnienia kierowców na umowie o pracę. Wybór tej formy zatrudnienia nie tylko chroni interesy pracowników,

lecz także zapewnia stabilność naszego zespołu, co stanowi dla nas wartość dodatnią w realizacji zleceń transportowych. Całkowity koszt utrzymania kierowców w skali miesiąca to 135 888,48 zł netto. Na tę wartość składa się stawka za dzień pracy każdego kierowcy w wysokości 370 zł brutto (w skali miesiąca daje to przeciętne 7660 zł brutto wynagrodzenia dla każdego kierowcy) oraz stosowny narzut, aby pokryć koszty ZUS pracodawcy. Dodatkowo, zwiększono koszty o wskaźnik urlopowy i chorobowy o wartość 12%. Łącznie do obsługi projektu przewidziano nie mniej niż 13 kierowców na pełnym etacie na umowie o pracę. Taka wartość wynagrodzenia pozwala nam na zapewnienie kierowcom godziwych warunków pracy. Warto także zaznaczyć, że do realizacji zamówienia przewidziane zostały zasoby własne firmy, realizacja zlecenia nie wymaga na nas konieczności zawarcia współpracy z innymi podwykonawcami, posiadane zasoby pozwalają nam na realizację zamówienia własnymi siłami, co także wpływa na wysokość zaproponowanej oferty.

Kolejnym składnikiem oferty są koszty pojazdów. Nasza flota liczy 40 autokarów oraz 300 busów. Do wyceny zostały przyjęte następujące pojazdy: Mercedes Sprinter rok produkcji: 2012 oraz autokary marki Mercedes Intouro Euro 5 rok produkcji: 2012. Założono

na miesięczne utrzymanie pojazdu (tj. amortyzacja lub leasing, serwis i ubezpieczenie) wartość na poziomie 8333 zł (Mercedes Sprinter) oraz 7000 zł (Mercedes Intouro) dla każdej sztuki pojazdu. Podkreślamy, iż mamy własny rozbudowany serwis pojazdów, więc koszty napraw są przez nas ponoszone na optymalnym poziomie. Całkowity koszt pojazdów stanowi 18,54% wyceny, co daje 43 333,33 zł netto w skali miesiąca. Pozostając przy kosztach związanych z pojazdami, uwzględniono, że bus marki Mercedes Sprinter w danym miesiącu pokona 3 050,00 km, natomiast autokary 15 250,00 km. Do powyższego dodano także kilometry podjazdowe pojazdów: mały pojazd – 305,00 km i autokary 1

525,00 km (...)"

Do wyjaśnień została załączona kalkulacja ceny oferty.

Pismem datowanym na 4 marca 2024 r. Zamawiający zaprosił do udziału w aukcji elektronicznej m. in. Przystępującego. Fakt ten w ocenie Izby stanowił o zakończeniu oceny wyjaśnień z 27 lutego 2024 r. przez Zamawiającego, co Zamawiający wprost potwierdził

w toku rozprawy. Było to dla oceny tego, czy zarzuty odwołania dotyczą czynności zakończonej, a co za tym idzie czy odwołanie nie zostało wniesione przedwcześnie.

Biorąc pod uwagę ustalony stan faktyczny Izba uznała, że zarzuty odwołania nie potwierdziły się, a zaproszenie Przystępującego do aukcji elektronicznej w świetle podniesionych przez Odwołującego zarzutów było prawidłowe.

Podstawą oceny kwestionowanych w odwołaniu czynności Zamawiającego było porównanie treści wezwania z 22 lutego 2024 r. do złożenia wyjaśnień ceny oferty skierowanego

do Przystępującego z samymi wyjaśnieniami i w tym zakresie Izba nie dopatrzyła

się nieprawidłowości. Wyjaśnienia Przystępującego z 27 lutego 2024 r. są ogólne, ale w pełni adekwatne do poziomu ogólności wezwania, odpowiadają również zakresowi wezwania. Przystępujący w podstawowy sposób opisał sposób kalkulacji ceny oferty i biorąc pod uwagę bardzo ogólny charakter wezwania w wystarczającym stopniu wykazał, że na tym etapie postępowania cena jego oferty nie jest rażąco niska.

W zakresie argumentów podnoszonych przez Odwołującego wskazać należy, że jego twierdzenia dotyczące określonych obowiązków, które miały wynikać z SWZ i rzutować

na sposób kalkulacji ceny oferty nie potwierdziły się. Odwołujący nie wskazał przy tym

w odwołaniu konkretnych postanowień SWZ, z których wywodził istnienie tych obowiązków. Nie był też w stanie tego zrobić w toku rozprawy. W konsekwencji Izba uznała za niezasadne stanowisko Odwołującego, co do obowiązku zapewnienia w trakcie realizacji zamówienia kierowcy awaryjnego, który ma być dostępny 24 h na dobę oraz wymogu stworzenia przez wykonawcę monitorowanej bazy autokarów, zlokalizowanej w miejscowości, w której znajduje się siedziba Zamawiającego.

Po przeprowadzeniu dowodu z kart tankowania pojazdów Izba uznała, że o ile dokumenty

te być może rzeczywiście dotyczą pojazdów, którymi dysponuje Odwołujący (okoliczność

ta nie została w żaden sposób udowodniona) to nie są w żaden sposób miarodajne do oceny poziomu zużycia paliwa przez pojazdy Przystępującego. Przyjmując nawet, że karty dotyczyły autobusów i busów (tej okoliczności Odwołujący również nie wykazał), to mogą one

co najwyżej wykazywać zużycie paliwa pojazdów Odwołującego, a co istotne pojazdów nieznanego typu, z silnikami o nieznaney pojemności czy mocy. Mimo to w ocenie Izby nie ma podstaw by kwestionować wiarygodność twierdzeń Odwołującego, co do zużycia paliwa jego pojazdów. Odwołujący w żaden sposób nie wykazał jednak, że Przystępujący kalkulując cenę swojej oferty oparł się na zaniżonych założeniach co do zużycia paliwa.

Mając powyższe na uwadze, orzeczono jak w sentencji.

**Przewodniczący:** .....