

WYROK

Warszawa, dnia 22 stycznia 2025 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Andrzej Niwicki

Protokolantka: Wiktoria Ceyrowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 16 stycznia 2025 r. odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 23 grudnia 2024 r. przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: MIRBUD S.A. z siedzibą w Skierniewicach i KOBYLARNIA S.A. z siedzibą w Kobylarni w postępowaniu prowadzonym przez Gminę Miasto Ruda Śląska przy udziale wykonawcy EUROVIA POLSKA S.A. z siedzibą w Bielany Wrocławskie jako uczestnika przystępującego po stronie zamawiającego

orzeka:

1. oddala odwołanie;

2. kosztami postępowania obciąża wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: MIRBUD S.A. z siedzibą w Skierniewicach i KOBYLARNIA S.A. z siedzibą w Kobylarni i zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 20 000 zł (słownie: dwadzieścia tysięcy złotych) uiszczonej przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: MIRBUD S.A. z siedzibą w Skierniewicach i KOBYLARNIA S.A. z siedzibą w Kobylarni tytułem wpisu od odwołania.

Na orzeczenie - w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Warszawie - sądu zamówień publicznych.

Przewodniczący:.....

Sygn. akt: KIO 4836/24 Uzasadnienie

Zamawiający: Miasto Ruda Śląska prowadzi postępowanie, którego przedmiotem jest „Budowa trasy N-S na odcinku od ul. Magazynowej do ul. Piastowskiej w Rudzie Śląskiej” (znak sprawy: AP.271.47.2024, „Postępowanie”) . Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym UE dnia 2 lipca 2024 r. pod numerem 392336-2024.

Odwołujący: konsorcjum w składzie: MIRBUD S.A. Skierniewice - Lider i Partner KOBYLARNIA S.A. Kobylarnia wniósł : grudnia 2024 r. odwołanie wobec następujących czynności Zamawiającego:

(1) nieprawidłowej oceny oferty wykonawcy EUROVIA POLSKA S.A. z/s w Kobierzycach („EUROVIA”), prowadzących do uznania, że EUROVIA powinien uzyskać maksymalną liczbę punktów (10) w ramach kryterium pozacenowego - aspekt środowiskowy - norma emisji spalin;

(2) uznania za najkorzystniejszą oferty złożonej przez EUROVIA i dokonania wyboru tej oferty w Postępowaniu.

Zamawiającemu zarzucił naruszenie:

(1) art. 239 ust. 1 i 2 Pzp w zw. z art. 16 Pzp przez niezasadne przyznanie ofercie EUROVIA maksymalnej (10) liczby punktów w ramach kryterium pozacenowego - aspekt środowiskowy - norma emisji spalin, gdy tymczasem cztery spośród pięciu pojazdów wskazanych w treści oferty tego wykonawcy nie są „samochodami ciężarowymi” (a takich wymagał Zamawiający w SWZ), lecz „ciągnikami samochodowymi”, co powinno skutkować przyznaniem wykonawcy EUROVIA 2 punktów w ramach tego kryterium, gdy tymczasem przyznanie 10 punktów doprowadziło do uznania tej oferty za najkorzystniejszą.

Wniósł o uwzględnienie odwołania oraz nakazanie Zamawiającemu:

(1) unieważnienie czynności wyboru najkorzystniejszej oferty;

(2) dokonanie ponownego badania i oceny ofert i w jej toku uznanie, że oferta wykonawcy EUROVIA powinna uzyskać 2 punkty (zamiast 10) w ramach kryterium pozacenowego - aspekt środowiskowy - norma emisji spalin;

Gdyby Zamawiający prawidłowo ocenił ofertę złożoną przez wykonawcę EUROVIA, to oferta Odwołującego zostałaby sklasyfikowana na pierwszym miejscu jako najkorzystniejsza.

UZASADNIENIE

I. Zakres zamówienia obejmuje: odcinek realizacyjny 1: od ul. Magazynowej do ul. Orzegowskiej odcinek realizacyjny 2: od ul. Orzegowskiej do ul. Piastowskiej.

2.W treści Specyfikacji Warunków Zamówienia („SWZ”) Zamawiający sformułował następujące kryteria oceny ofert (rozdział XXVII SWZ):

3.Kryterium aspekt środowiskowy - norma emisji spalin, zgodnie z postanowieniem z rozdziału XXVII ust. 2 lit. d) SWZ, podlegać miało ocenie według następujących zasad:

4.W Postępowaniu złożono pięć ofert. Pismem z 12 grudnia 2024 r. Zamawiający za najkorzystniejszą uznał ofertę złożoną przez EUROVIA, przyznając jej w ramach kryterium aspekt środowiskowy - norma emisji spalin maksymalną (10) liczbę punktów:

5.Zamawiający postąpił niesłusznie przyznając ofercie EUROVIA 10 punktów zamiast 2 pkt, co spowodowałoby, że za najkorzystniejszą uznana zostałaby oferta Odwołującego.

II.BEZZASADNE PRYZNANIE EUROVIA MAKSYMALNEJ LICZBY PUNKTÓW W RAMACH KRYTERIUM / ŚRODOWISKOWY - NORMA EMISJI SPALIN

6.Wypełniając zobowiązanie z SWZ, EUROVIA podał w treści formularza ofertowego zestawienie pojazdów mających spełniać wymóg z analizowanego kryterium oceny ofert:

7.Do oferty załączono skany dowodów rejestracyjnych każdego z powyższych pojazdów, w których znalazły się następujące informacje na temat rodzaju pojazdu (w kolejności zgodnej z powyższym wykazem zamieszczonym w treści oferty):

8.Jak widać jedynie pierwszy z pojazdów, których dostępność zadeklarował wykonawca jest samochodem ciężarowym, pozostałe to ciągniki samochodowe. Pomiędzy tymi pojazdami zachodzi szereg różnic, które uniemożliwiają postawienie między nimi znaku równości.

9.oba pojęcia zdefiniowano w ustawie z 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym:

zgodnie z art. 2 pkt 42 ustawy przez samochód ciężarowy rozumie się: „pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków; określenie to obejmuje również samochód ciężarowo-osobowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków i osób w liczbie od 4 do 9 łącznie z kierowcą”;

b)natomiast jak wynika z art. 2 pkt 42a ciągnikiem samochodowym jest „pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie wyłącznie do ciągnięcia przyczepy; określenie to obejmuje ciągnik siodłowy i ciągnik balastowy”.

10.Zatem oba pojazdy różnią się fundamentalnie – odmienna jest bowiem funkcja i przeznaczenie. O ile bowiem „samochód ciężarowy” przeznaczony jest do przewozu (ładunków lub osób) i posiadać musi wszelkie niezbędne wyposażenie umożliwiające mu spełnianie tej funkcji, o tyle „ciągnik samochodowy” jest pojazdem niezdolnym do samodzielnego przewozu/ transportu, a jedynie do ciągnięcia przyczepy.

11.Różnica widoczna jest już „na pierwszy rzut oka”.

Odwołujący przedstawia zdjęcia modeli odpowiadających podanym przez wykonawcę EUROVIA pojazdów:

a)wywrotka Volvo FMX 6x4:

b)ciągnik MAN TGX 4x2:

c)ciągnik Volvo FM 4x2:

12.Uprzedzając argumenty bazujące na braku w SWZ odwołania się do ustawy Prawo o ruchu drogowym Odwołujący wskazuje, że różnica pomiędzy „samochodem ciężarowym” (zdolnym do przewozu ładunku) a „ciągnikiem samochodowym” (niezdolnym do przewozu ładunku) jest oczywista również dla laika, o czym świadczą definicje tych pojęć w serwisie Wikipedia:

„Samochód ciężarowy, w skrócie ciężarówka – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków towarowych. Definicja ta obejmuje także samochód ciężarowo-osobowy, skonstruowany do transportu ładunków i osób w liczbie 4 do 9. ;

b)„Ciągnik samochodowy – pojazd samochodowy przeznaczony konstrukcyjnie wyłącznie do ciągnięcia przyczepy” .

13.Zatem sięganie do definicji ustawowych (jakkolwiek wydaje się zasadne, biorąc pod uwagę profesjonalny charakter działalności prowadzonych przez wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia publicznego) nie jest niezbędne, aby ustalić, że „ciągnik samochodowy” nie jest „samochodem ciężarowym”.

14. Również w źródłach branży motoryzacyjnej podkreśla się opisane różnice między tymi rodzajami pojazdów: „Co to jest samochód ciężarowy? Ten rodzaj pojazdu najprościej można opisać jako auto przystosowane do przewożenia ładunku, w którym ciężar spoczywa bezpośrednio na nim samym”. W tym samym źródle odszukać można definicję „ciągnika siodłowego” (rodzaj ciągnika samochodowego): „Co to znaczy ciągnik siodłowy? Wiele osób na hasło ciągnik siodłowy wyobraża sobie wiejską sielankę, płaski teren i rolnika orającego ziemię traktorem. Jednak ten pojazd nie ma nic wspólnego z pracami na roli. Jego funkcja to uciąg tych pojazdów, które nie posiadają własnego napędu. Chodzi oczywiście o naczepy, które mocowane są do ciągnika w podobny sposób, jak łączy się wagony kolejowe”.

15. SWZ, w której Zamawiający nawiązuje do „samochodów ciężarowych” uzależnia przyznanie dodatkowych punktów z tytułu posiadania właśnie takich pojazdów. Tym bardziej, że w analizowanym kryterium oceny ofert Zamawiający koncentruje się na normie emisji spalin (premując normę emisji spalin „Euro 6” lub wyższą). W celu oceny zasadności przyznania dodatkowej punktacji Zamawiający oczekuje przedłożenia dowodu rejestracyjnego (lub karty pojazdu lub innego dokumentu, w którym zawarta jest tego rodzaju informacja).

16. Wskazując na dowód rejestracyjny Zamawiający musi mieć świadomość, że to właśnie dowód rejestracyjny jest dokumentem, w którym zawiera się tego typu informacje. Co istotne jednak, § 16 rozporządzenia, także rozróżnia analizowane powyżej rodzaje pojazdów: „Wytyczne do umieszczania w adnotacjach dowodu rejestracyjnego informacji o spełnieniu przez samochód osobowy, samochód ciężarowy, samochód specjalny, ciągnik samochodowy lub autobus określonego poziomu emisji spalin Euro określa zał. nr 9 do rozporządzenia”.

17. Analiza rozporządzenia pozwala dostrzec, że § 11 wprowadza klasyfikację pojazdów zawierającą określenia ich rodzajów, co zostało przedstawione w załączniku nr 6. Dokument ten uwzględnia podział na rodzaje i podrodzaje pojazdów. W odniesieniu do obu poruszanych w niniejszym odwołaniu pojęć wskazuje się na następujące kategorii:

Również zatem to rozporządzenie jest w pełni konsekwentne w rozróżnieniu „samochodu ciężarowego” od „ciągnika samochodowego”.

18. Wszelkie argumenty przemawiają za tym, że Zamawiający nie powinien stawiać znaku równości pomiędzy oboma pojęciami. Okolicznością pozbawioną znaczenia jest fakt, iż Zamawiający nie odsyła w treści SWZ do konkretnych aktów prawnych definiujących dane pojęcia, za czym przemawiają dwa powody (oba wspomniane). Po pierwsze, również posługiwanie się językiem potocznym (tj. bez sięgania do aktów prawnych) prowadzi do identycznych wniosków. Po drugie, jak wskazuje w swoim orzecznictwie KIO: „Izba uwzględniła i podzieliła argumentację Zamawiającego, że postanowienia ogłoszenia o zamówieniu i specyfikacji istotnych warunków zamówienia 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.”.

19. Poza wykonawcą EUROVIA, wszyscy wykonawcy zrozumieli analizowane kryterium oceny ofert w taki sposób, że uzyskanie dodatkowych punktów możliwe będzie po spełnieniu wymagania polegającego na wskazaniu w treści oferty nie jakichkolwiek pojazdów, lecz takich, które odpowiadają przedstawionemu pojęciu „samochód ciężarowy” (wykonawcy ci w pozycjach od 1 do 5 wymienili takie właśnie pojazdy, Odwołujący zachował się identycznie, dopiero na dalszych pozycjach, nadmiarowo, wymieniając ciągniki samochodowe).

20. Kompleksowa analiza dokumentacji pozwala na konstatację, iż Zamawiający konsekwentnie posługuje się siatką pojęciową związaną z określonymi pojazdami odmiennie definiowanymi w polskim obrocie prawnym. Dowodem tego jest treść umowy, gdzie w pkt 22.14 Zamawiający nie używa już pojęcia „samochód ciężarowy”, lecz referuje do „pojazdu samochodowego: „Wykonawca zobowiązany jest do zapewnienia udziału pojazdów samochodowych elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym we flocie pojazdów samochodowych użytkowanych przy wykonywaniu umowy w liczbie wynikającej z ustawy o elektromobilności. Liczba tych pojazdów uzależniona jest od łącznej floty używanych pojazdów samochodowych przy realizacji zamówienia, a sposób wyliczenia tych pojazdów, zawarty jest w ustawie o elektromobilności z zastrzeżeniem, iż Zamawiający wymaga, aby umowa była realizowana z użyciem nie mniej niż (2) dwóch pojazdów elektrycznych lub napędzanych gazem ziemnym. Natomiast łączna liczba floty używanych pojazdów samochodowych przy realizacji zamówienia wynosi: 10 szt. pojazdów (w tym 2 pojazdy elektryczne lub napędzane gazem ziemnym).” Jest to o tyle istotne, że właśnie o różnego rodzaju „pojazdach samochodowych” jest mowa w ustawie z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności paliwach alternatywnych.

21. Wobec powyższego nie sposób uzasadnić dlaczego w odniesieniu do oferty EUROVIA Zamawiający zachował się niekonsekwentnie i przyznał maksymalną liczbę punktów (10),

pomimo tego że czterech spośród pięciu wskazanych w ofercie pojazdów nie można zakwalifikować do kategorii

„samochodu ciężarowego”. Działanie takiego narusza podstawowe zasady prowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, w tym regułę równego traktowania wykonawców i uczciwej konkurencji.

Zamawiający wniósł o oddalenie odwołania w całości, jako bezzasadnego. Wskazał, co następuje.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów ustawy:

1)art. 239 ust. 1 i 2 ustawy Pzp w związku z art. 16 ustawy Pzp poprzez niezasadne przyznanie ofercie złożonej przez wykonawcę EUROVIA maksymalnej (10) liczby punktów w ramach kryterium pozacenowego - aspekt środowiskowy – norma emisji spalin, gdy tymczasem cztery spośród pięciu pojazdów wskazanych w treści oferty tego wykonawcy nie są „samochodami ciężarowymi” (a takich wymagał Zamawiający w SWZ), lecz

„ciągnikami samochodowymi”, co powinno skutkować przyznaniem wykonawcy EUROVIA

2 punktów w ramach tego kryterium, gdy tymczasem przyznanie ofercie wykonawcy EUROVIA 10 punktów doprowadziło do uznania tej oferty za najkorzystniejszą złożoną w Postępowaniu.

Powyższy zarzut Odwołującego nie znajduje uzasadnienia w stanie sprawy, wobec czego zasługuje w pełni na oddalenie, jako bezzasadny.

Odwołujący w treści odwołania koncentruje się na rozróżnieniu użytych pojęć: „samochód ciężarowy” oraz „ciągnik samochodowy”, powołując się przy tym m.in. na ustawę z dnia 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. z 2024r. poz. 1251), Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz.U. poz. 1849 z późn. zm.), a także na definicje tych pojęć w serwisie Wikipedia.

Zamawiającemu znane są definicje pojęć „samochód ciężarowy” i „ciągnik samochodowy”, przywołane przez Odwołującego. Zamawiający zwraca jednak uwagę na zapisy treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, które w rozdziale XXVII SWZ wskazują m.in.:

„(…)

ad. d) aspekt środowiskowy - norma emisji spalin (IP4) - 10 pkt

Za zastosowanie samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub przekraczającej 32 tony (każdy) spełniających normę emisji spalin „Euro 6” lub wyższą (dla pojazdów, dla których producentem jest kraj nie pochodzący z Unii Europejskiej, Zamawiający wymaga udokumentowania dopuszczalnej wartości emisji spalin w sposób równoważny dla normy „Euro 6” lub wyższej), które będą wykorzystywane przy realizacji robót budowlanych, Wykonawca otrzyma po 2 pkt za każdy samochód. Zamawiający przyzna maksymalnie 10 pkt, za pięć i więcej samochodów ciężarowych spełniających ww. wymagania.

Zamawiający przyzna punkty w tym kryterium w oparciu o deklarację Wykonawcy złożoną w formularzu oferty oraz złożone przedmiotowe środki dowodowe zgodnie z rozdz. III. ust.3.2. niniejszej SWZ

Wykonawca otrzyma również „0” pkt za brak wskazania pojazdu lub brak złożenia dokumentów potwierdzających wymaganą normę emisji spalin. (...),

oraz w rozdziale III SWZ ust. 3.2:

„3.2.W przypadku deklaracji wykorzystania przy realizacji zamówienia samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub przekraczającej 32 tony (każdy) spełniających normę emisji spalin „Euro 6” lub wyższej (dla pojazdów, dla których producentem jest kraj nie pochodzący z Unii Europejskiej, Zamawiający wymaga udokumentowania dopuszczalnej wartości emisji spalin w sposób równoważny dla normy „Euro 6” lub wyższej), w celu otrzymania stosownej liczby punktów w ramach kryteriów oceny ofert. Wykonawca zobowiązany jest do ich wskazania w ofercie oraz do złożenia wraz z ofertą dokumentów potwierdzających normę emisji spalin wskazanych pojazdów (dowód rejestracyjny lub karta pojazdu, o ile zawierają taką informację lub inny dokument wskazujący na normę emisji spalin wykazanych pojazdów).

Jeżeli Wykonawca nie złoży ww. dokumentów lub złożone dokumenty będą niekompletne Zamawiający nie będzie wzywał do ich złożenia/uzupełnienia.”

Przywołane powyżej zapisy są jedynymi w treści SWZ odnoszącymi się do przedmiotu sporu.

Zamawiający podkreśla, iż przytoczone powyżej zapisy w kontekście określonych przez

Zamawiającego wymagań, w żadnym miejscu nie odsyłają do definicji określonych ustawą z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. z 2024r. poz. 1251), do której odsyła Odwołujący. W żadnym miejscu treści SWZ Zamawiający nie zawarł stwierdzenia typu: przez samochód ciężarowy rozumie się pojedynczy pojazd bez możliwości zmiany naczepy, a nie zespół pojazdów, które to stwierdzenie pojawiało się w innych postępowaniach prowadzonych przez Zamawiającego, najczęściej w postępowaniach dotyczących budowy mniejszych ulic lub dróg niż określona w przedmiotowym postępowaniu, gdzie gabaryty użytkowanych pojazdów mogą mieć istotne znaczenie (jako jeden z przykładów Zamawiający wskazuje na postępowanie oznaczone:

AP.271.13.2024: Drogi dojazdowe do zbytych nieruchomości mieszkalnych – budowa ulicy bp.

Wilhelma Pluty w Rudzie Śląskiej – realizowane w roku 2024).

Powyższe oznacza, iż Zamawiający przyznając Wykonawcom punkty w kryterium oceny ofert:

aspekt środowiskowy – norma emisji spalin, nie mógł zawężająco ograniczyć się jedynie do uznania za właściwe i punktowania pojazdów określonych jako „samochód ciężarowy” w rozumieniu przepisów ustawy Prawo o ruchu drogowym. Takie działanie Zamawiającego stanowiłoby naruszenie zasady przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, o której mowa w art. 16 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

Zamawiający wskazuje tutaj na stwierdzenie Krajowej Izby Odwoławczej odnoszące się do ewentualnych niejasności, niedoprecyzowań treści SWZ:

„Badanie i ocenę ofert powinien zamawiający prowadzić z uwzględnieniem zasady, iż wszelkiego rodzaju niedopowiedzenia, niejasności, niedoprecyzowania, zawarte w postanowieniach SIWZ należy interpretować na korzyść wykonawców ubiegających się o udzielenie zamówienia. To zamawiającego obciąża obowiązek takiego przygotowania postępowania, aby postanowienia SIWZ były jednoznacznie i nie budziły wątpliwości w toku prowadzonej procedury” (KIO 643/12.) oraz Sądu Okręgowego w Gdańsku:

„Należy jednak podkreślić, że dla oparcia i wyprowadzenia konsekwencji prawnych z postanowień specyfikacji, winny być one jasne i precyzyjne i nie powinny nasuwać wątpliwości interpretacyjnych. Jeżeli zaś takowe się pojawiają, w ocenie Sądu winny być one rozstrzygane na korzyść wykonawców, którzy nie mogą ponosić negatywnych konsekwencji niezastosowania się do niewłaściwie sformułowanych, niejasnych postanowień specyfikacji” (wyrok z dnia 10 lipca 2015r., sygn. akt. I C 2/15). Przytoczone sformułowania Krajowa Izba Odwoławcza cytuje także w nowszych wyrokach m.in.: KIO 813/22 z dnia 5 kwietnia 2022r. oraz 3359/22 z dnia 29 grudnia 2022r., co oznacza, iż zapisy te w ocenie KIO są cały czas aktualne. Zamawiający nie dokonał w przedmiotowym postępowaniu przyznania punktów w sposób zawężający, natomiast Odwołujący nie wystąpił do Zamawiającego przed czynnością otwarcia ofert o doprecyzowanie niejasnych, zdaniem Odwołującego, zapisów treści SWZ.

W kontekście rozważenia czy dany pojazd jest ciągnikiem samochodowym czy też może innym rodzajem pojazdu, zasadne jest uwzględnienie także aspektów funkcjonalnych, które pozwolą na określenie przeznaczenia pojazdu. Zamawiający wskazuje (przeciwie niż Odwołujący) na jednakową funkcję zarówno samochodu ciężarowego jak i zespołu pojazdów składającego się z ciągnika siodłowego i naczepy np. typu „wanna”. Przykładowym samochodem ciężarowym przeznaczonym do realizacji przedmiotowego zamówienia, punktowany przez Zamawiającego w kryterium oceny ofert aspekt środowiskowy – norma emisji spalin może być samochód typu „wywrotka”, o wyglądzie podobnym, jak na poniższym rysunku

Oczywistym jest, że ciągnik siodłowy (ciągnik samochodowy) sam w sobie będzie użytecznym pojazdem na placu żadnej budowy. Konstrukcja tego typu pojazdów, będących członem napędowym zespołu pojazdów, czyni z niego elastyczny i funkcjonalny pojazd, mogący być wykorzystywany także na różnego rodzaju placach budowy. Podkreślenia wymaga tutaj stwierdzenie, iż parametr odnoszący się do emisji spalin (Euro 6) odnosi się tylko do samego ciągnika siodłowego, nie dotyczy zaś samej naczepy. Ponadto w sytuacji awaryjnej (np. awaria koła naczepy) ciągnik siodłowy może być nadal wykorzystywany do transportu ładunków w zestawieniu z inną naczepą, co w przypadku samochodu ciężarowego jest bardziej kłopotliwe, awaria taka powoduje bowiem wyłączenie pojazdu do czasu usunięcia usterki. Przykładowe zestawienie ciągnika siodłowego, jako członu napędowego, wraz z naczepą, które może być wykorzystane przez Wykonawców w czasie realizacji zamówienia, zobrazowano na poniższym rysunku:

Takie zestawienie pojazdów (ciągnik siodłowy wraz z naczepą typu „wanna”) daje większe możliwości transportu materiałów budowlanych (m.in. ze względu na większą ładowność). W ostatecznym rozrachunku realizacja zamówienia

z wykorzystaniem ciągnika siodłowego wraz z naczepą zamiast samochodów ciężarowych (w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym) wpływa na zmniejszone zużycie paliwa oraz zmniejszone zużycie ogumienia, co z kolei jest atutem Wykonawcy w kontekście aspektu środowiskowego. Niezrozumiałym byłoby w opisanych okolicznościach przyjęcie toku rozumowania Odwołującego i punktowanie przez Zamawiającego pojazdów określonych jako „samochód ciężarowy” w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Różnice pomiędzy samochodem ciężarowym a ciągnikiem siodłowym w kontekście realizacji przedmiotowego zamówienia są iluzoryczne, wszak polegają jedynie na tym, czy ciężar ładunku będzie spoczywał bezpośrednio na samochodzie, czy też na naczepie.

Zamawiający zwraca uwagę, iż niezależnie od tego, czy Wykonawca będzie realizował zamówienie (przewoził ładunki) przy pomocy „samochodu ciężarowego” czy też przy pomocy „ciągnika siodłowego” – w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym, finalny cel zamówienia zostanie osiągnięty w obydwu przypadkach. Transport ładunków związany z realizacją zamówienia zostanie zrealizowany pojazdem spełniającym normę emisji spalin EURO 6, niezależnie od tego, czy będzie to „samochód ciężarowy” czy „ciągnik siodłowy” w rozumieniu ustawy Prawo o ruchu drogowym.

Ogólny charakter użytych sformułowań, bez odsyłania do jakichkolwiek definicji i bez żadnych ograniczeń w rozumieniu tego sformułowania, ma na celu rozszerzenie potencjalnego kręgu Wykonawców spełniających opisane przez Zamawiającego kryterium. Narzucony przez Zamawiającego pułap dopuszczalnej masy całkowitej równy lub przekraczający 32 tony zostaje spełniony jedynie przez największe jednoczołnowe pojazdy. Wszak limity ciężaru pojazdów oraz nacisku wywieranego przez ich osie wynikają z troski o stan dróg oraz bezpieczeństwo. Większe ilości przewożonych ładunków (a co za tym idzie – mniej wykonanych kursów i oszczędność czasu) mogą być realizowane przez pojazdy składające się z zespołu pojazdów stanowiącego ciągnik siodłowy oraz naczepę (wówczas ciężar towaru jest rozłożony równomiernie na większą ilość osi).

W potocznym słowa znaczeniu taki zestaw nadal jest samochodem ciężarowym.

W odniesieniu do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 sierpnia 2022 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz.U. poz. 1849 z późn. zm.), na którego treść powołuje się także Odwołujący, Zamawiający zauważa, iż dokument co prawda wskazuje na podział pojazdów na rodzaje i podrodzaje, oddzielnie wskazując na samochód ciężarowy i oddzielnie na ciągnik samochodowy (podobnie jak ustawa z dnia 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym – tj. Dz.U. z 2024r. poz. 1251), jednakże to samo rozporządzenie wskazuje w obydwu pozycjach na jednakową kategorię homologacyjną, N1, N2, N3, czego wydaje się nie zauważać Odwołujący, a co nie pozostaje bez znaczenia w przedmiocie sprawy. Homologacja bowiem jest procesem sprawdzającym, czy pojazd spełnia normy i wymagania techniczne i poprzedzającym dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego. Oznaczenie N wskazuje na pojazdy silnikowe przeznaczone do przewozu ładunków, natomiast cyfry 1, 2, 3 – odnoszą się odpowiednio do masy pojazdów (oznaczenie N3 wskazuje na pojazdy o masie całkowitej powyżej 12 ton).

Zamawiający zwraca uwagę na wskazanie przez Odwołującego w swoim formularzu ofertowym (ust. 4.3) deklaracji wykorzystania 11 sztuk samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub przekraczającej 32 tony (każdy) spełniających normę emisji spalin „Euro 6” lub wyższą, które będą wykorzystywane przy realizacji robót budowlanych w ramach realizowanego zamówienia, co obrazuje poniższy wycinek tabeli formularza ofertowego.

Pokreślenia wymaga deklaracja Odwołującego dotycząca wykorzystania przy realizacji zamówienia łącznie 11 sztuk samochodów ciężarowych, przy czym aż 5 wskazanych przez niego pojazdów to ciągniki samochodowe. Powyższe przeczy twierdzeniom Odwołującego w treści odwołania, iż „ciągnik samochodowy” jest odrębną kategorią pojazdów, niemieszczącą się w katalogu „samochodów ciężarowych”. W przeciwnym wypadku deklaracja Odwołującego winna była brzmieć: „Deklaruję 6 sztuk samochodów ciężarowych oraz 5 sztuk ciągników samochodowych (...)”.

Zamawiający zwraca tutaj uwagę, iż nie wymagał wskazania pełnej listy pojazdów, którymi Wykonawcy będą realizować zamówienie, a do przyznania punktów w kryterium aspekt środowiskowy – norma emisji spalin wystarczyło wskazanie 5 pojazdów. Wskazanie więc w katalogu samochodów ciężarowych także ciągników samochodowych stanowiło dobrowolną decyzję Odwołującego, a zgodnie z zapisami Projektowanych postanowień umowy (punkt 22.8) – Wykonawca jest zobowiązany angażować przy wykonaniu robót samochody ciężarowe zgodnie z deklaracją w ofercie, co oznacza, iż Odwołujący (w przypadku wyboru jego oferty) realizowałby zamówienie także z wykorzystaniem ciągników samochodowych.

Niezależnie od powyższego Zamawiający zwraca także uwagę, iż cena najkorzystniejszej oferty, złożonej przez Wykonawcę „Eurovia Polska S.A.” wynosi 143 427 517,71 PLN (po poprawie omyłek), natomiast cena oferty

Odwolującego to 155 524 278,54 PLN (po poprawie omyłek).

Przystąpienie po stronie zamawiającego zgłosił Eurovia Polska S.A. z/s Bielany Wrocławskie.

W piśmie z 12 stycznia 2025 roku przedstawił stanowisko, przemawiające za oddaleniem odwołania.

UZASADNIENIE

1.W treści odwołania Odwołujący przedstawił zarzut niezasadnego przyznania Przystępującemu 10 punktów w ramach kryterium „aspekt środowiskowy - norma emisji spalin”, ustanowionego w rozdziale XXVII ust. 2 lit. d) SWZ („Kryterium”).

2.Odwolujący wskazał, że cztery spośród pięciu pojazdów ujętych w ofercie Przystępującego nie są rzekomo „samochodami ciężarowymi”. W ocenie Odwołującego pojazdy wskazane przez Przystępującego pozostają „ciągnikami samochodowymi”, co wynika z przedstawionych dowodów rejestracyjnych tych pojazdów.

3.Odwolujący oparł omawiany zarzut na założeniu, że w ramach Kryterium, wykonawcy mogą otrzymać punkty jedynie w sytuacji, gdy zaoferują realizację zamówienia za pomocą „samochodu ciężarowego” w rozumieniu art. 2 pkt 42 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym („Prawo o ruchu drogowym”) tj. pojazdu samochodowego, przeznaczonego konstrukcyjnie do przewozu ładunków, określenie to obejmuje również samochód ciężarowo-osobowy przeznaczony konstrukcyjnie do przewozu ładunków i osób w liczbie od 4 do 9, łącznie z kierowcą, co zostanie potwierdzone odpowiednim wpisem w dowodzie rejestracyjnym pojazdu. Już na etapie wprowadzenia do dalszej argumentacji Przystępującego warto zwrócić uwagę na kilka kwestii wyznaczających oś sporu w niniejszej sprawie.

4.Na wstępie należy wyraźnie zaznaczyć, że postulowane przez Odwołującego zawężenie rozumienia pojęcia „samochód ciężarowy” wyłącznie do „samochodów ciężarowych w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym” nie znajduje uzasadnienia w dokumentacji Postępowania. W ramach Kryterium brak jest jakiegokolwiek odesłania do ustawowej definicji wskazanej w Prawie o ruchu drogowym:

5.Przyjęcie zatem prezentowanego przez Odwołującego punktu widzenia prowadziłoby do zawężającej interpretacji, która pozostawałaby w sprzeczności z literalnym brzmieniem przywołanego powyżej Kryterium a jednocześnie ignorowałaby rzeczywiste potrzeby Zamawiającego (intencja aby wykonawca robót budowlanych wykorzystywał przy inwestycji pojazdy z niższą emisją spalin) oraz charakter zamówienia (roboty budowlane w zakresie infrastruktury drogowej).

6.Skoro zatem Zamawiający ani w ramach Kryterium, ani w żadnym innym fragmencie dokumentacji Postępowania nie zdefiniował, co należy rozumieć przez „samochód ciężarowy”, należy przyjąć, że pojęcie to powinno być rozumiane zgodnie z jego powszechnym rozumieniem w języku polskim a zatem jako:

– samochód – pojazd mechaniczny mający co najmniej trzy koła, napędzany silnikiem, zwykle spalinowym tłokowym, składający się z podwozia i nadwozia, służący do przewozu po drogach osób lub ładunków ; – ciężarowy – przeznaczony do przewożenia ciężarów ; (Słownik jęz. Pol. PWN),

co można podsumować jako pojazd przeznaczony do przewozu ciężarów (ładunków). W praktyce oznacza to każdy pojazd zaprojektowany lub przystosowany do transportu rzeczy, niezależnie od jego konstrukcji czy rodzaju rejestracji.

7.Już w tym miejscu uwydatnia się istota wadliwości postulowanej przez Odwołującego argumentacji. W świetle zaprezentowanej bowiem powyżej definicji „pojazdu samochodowego” będą nią objęte zarówno:

□ „samochody ciężarowe w rozumieniu art. 2 pkt 42 Prawa o ruchu drogowym”, jak i

– „ciągniki samochodowe w rozumieniu art. 2 pkt 42a Prawa o ruchu drogowym” pod warunkiem, że zostaną one przystosowane do transportu rzeczy tzn. zostaną do nich doczepiona naczepa umożliwiająca przewóz ładunku (np. naczepa standardowa, wywrotka, platforma, kontenerowa etc.).

8.W świetle powyższego, zdjęcia prezentowane przez Odwołującego (str. 6 – 7 Odwołania) mogą wprowadzać w błąd, ponieważ zestawiają one samochód konstrukcyjnie przeznaczony do przewozu ciężarów (samochód ciężarowy w rozumieniu art. 2 pkt 42 Prawa o ruchu drogowym) oraz samochód, który może być przystosowany do transportu ciężarów pod warunkiem doczepienia naczepy (ciągnik samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 42a Prawa o ruchu drogowym), ale na zdjęciu zaprezentowany jest bez tej naczepy.

9.Prezentacja, o której mowa powyżej, zapewne jest działaniem świadomym mającym na celu wywołanie mylnego wrażenia u odbiorcy, jakoby oba pojazdy istotnie się od siebie różniły już na tzw. pierwszy rzut oka.

10.W rzeczywistości, funkcjonalność samochodu ciężarowego, który może być przystosowany do transportu ciężarów

(ciągnik samochodowy w rozumieniu art. 2 pkt 42a Prawa o ruchu drogowym) jest właśnie zależna od obecności naczepy, której brak na zdjęciu uniemożliwia pełne zobrazowanie jego właściwego przeznaczenia. Tym samym, takie zestawienie może wprowadzać w błąd i nie oddaje rzeczywistej różnicy konstrukcyjnej i funkcjonalnej między tymi pojazdami.

11.W celu zobrazowania powyższego Przystępujący przedstawia ilustracje (wykorzystując w tym celu również fotografie zawarte w Odwołaniu) obrazujące istotę sztucznie wygenerowanego przez Odwołującego sporu /.../

12.W świetle powyższego, jedyną różnicą pomiędzy czterema pojazdami zaoferowanymi przez Przystępującego (których ilustrację stanowi zdjęcie środkowe) a „samochodem ciężarowym w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym” (którego ilustrację stanowi zdjęcie pierwsze) stanowi inny wpis w dowodzie rejestracyjnym.

13.Pojazd, którego ilustrację stanowi pierwsze zdjęcie będzie bowiem uznany zgodnie z Prawem o ruchu drogowym za „samochód ciężarowy”, natomiast dwa pozostałe będą posiadały wpis w dowodzie rejestracyjnym uznający je za „ciągniki samochodowe” (kolumna druga tabeli powyżej).

14.Istotą zatem sporu w niniejszej sprawie pozostaje to czy z punktu widzenia dokumentacji Postępowania i Kryterium ważniejsze znaczenie ma wpis w dowodzie rejestracyjnym i definicja z Prawa o ruchu drogowym (do którego dokumentacja Postępowania nie odsyłała) czy też funkcja jaką pojazd będzie pełnił przy realizacji zamówienia publicznego, dla którego prowadzone jest Postępowanie?

15.Za drugim z przywołanych stanowisk przemawia szereg okoliczności.

16.Próba wywodzenia dopiero na etapie oceny ofert, że pojęcie "samochodu ciężarowego" należy interpretować w sposób zawężający z odniesieniem wyłącznie do „samochodów ciężarowych w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym” byłoby sprzeczne z zasadą równego traktowania wykonawców oraz przejrzystości postępowania.

17.Z punktu widzenia Zamawiającego nie było istotne odwołanie do Prawa o ruchu drogowym świadczy również analiza całokształtu dokumentacji. W tej dokumentacji nie pojawia się jakiegokolwiek odniesienie do siatki terminologicznej z Prawa o ruchu drogowym.

18.19.Racjonalnym wydaje się przyjęcie, że akurat w przypadku PPU Zamawiający inaczej niż przy Kryterium odwołał się do zapisów konkretnej ustawy, w tym przypadku ustawy o elektromobilności i to jest powód, dla którego użył pojęcia znanego tej ustawie (pojazd samochodowy) a nie innej (samochód ciężarowy z Prawa o ruchu drogowym). Przykład ten potwierdza, że jeżeli intencją Zamawiającego jest skorzystanie z określonej siatki pojęciowej to czyni to świadomie i przejrzystie..

20.Ten ostatni wątek znajduje również potwierdzenie w dokumentacji innego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego przez Zamawiającego pn. „Rozbudowa ulicy Kokotek w Rudzie Śląskiej” („Postępowanie dot. ul. Kokotek”), które zostało wszczęte 5 września 2024 r. a zatem niecałe 2 miesiące po wszczęciu Postępowania.

21. - 22.W świetle powyższego należy przyjąć, że jeżeli ten sam Zamawiający, w podobnym okresie czasu, przy podobnym charakterze zamówienia publicznego, wprowadza różne zapisy do dokumentacji Postępowania to czyni to umyślnie. Powyższe prowadzi do prostego wniosku, że jeżeli intencją Zamawiającego byłoby zawężenie definicji „samochodu ciężarowego” i wyłączenie spod jej zakresu pojazdów nie spełniających definicji z Prawa o ruchu drogowym to uczyniłby to wprost, tak jak zrobił to w Postępowaniu dot. ul. Kokotek. A contrario, skoro Zamawiający nie wprowadził takiego ograniczenia w Postępowaniu to należy przyjąć, że dopuścił również pojazdy zaoferowane przez Przystępującego.

Dowód: Specyfikacja warunków zamówienia pn. Rozbudowa ulicy Kokotek w Rudzie Śląskiej, nr sprawy AP.271.76.2024 – stanowiąca Załącznik nr 1 do niniejszego pisma procesowego.

23.Po trzecie, wychodząc poza ramy literalnego brzmienia Kryterium nie można pominąć, że realizacja zamówienia z wykorzystaniem samochodów ciężarowych, które w dowodzie osobistym są opisane jako „ciągniki samochodowe” będzie spełniała podstawowy cel Zamawiającego, jakim jest ograniczenie emisyjności spalin i zapewnienie, że realizacja zamówienia odbywa się przy użyciu pojazdów spełniających wysokie standardy ekologiczne, takie jak norma Euro 6. W związku z tym, nadawanie zbyt dużej wagi samej klasyfikacji pojazdów – rozróżniającej „samochody ciężarowe” i „ciągniki samochodowe” – wydaje się być drugorzędne w stosunku do zasadniczego celu Kryterium.

24.W praktyce, niezależnie od formalnej rejestracji pojazdu jako „ciągnika samochodowego” lub „samochodu ciężarowego”, kluczowe jest, aby pojazd używany przez wykonawcę spełniał wymogi środowiskowe i skutecznie ograniczał emisję spalin. Jeśli pojazdy oferowane przez Przystępującego odpowiadają normie Euro 6, to cel

środowiskowy Zamawiającego jest realizowany, niezależnie od tego, czy mówimy o samochodach ciężarowych w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym, czy o ciągnikach samochodowych, do których zostanie dołączona naczepa.

25.Z perspektywy praktycznej również nie ma znaczenia, czy wykonawca wykorzystuje jeden czy drugi typ pojazdu, o ile spełniane są założenia zamówienia. Pojazdy zarejestrowane jako „ciągniki samochodowe” mogą być równie skutecznie przystosowane do realizacji zadań transportowych poprzez dołączenie odpowiedniej naczepy, co umożliwia ich funkcjonalność tożsamą (a nawet lepszą, o czym będzie mowa w dalszej części niniejszego pisma) do „samochodów ciężarowych”. W praktyce użytkowej oba rodzaje pojazdów spełniają identyczną rolę w kontekście przewozu ładunków, a ich standardy emisyjne – o ile odpowiadają wymaganiom normy Euro 6 – w równym stopniu przyczyniają się do realizacji celu środowiskowego Zamawiającego.

26.Co więcej, wykorzystywanie pojazdów wskazanych w ofercie Przystępującego koreluje z szerokim profilem prowadzonej przez niego działalności. Ich zakup i wykorzystywanie do realizacji zamówień ma uzasadnienie w ich wielofunkcyjności i możliwości szybkiego dostosowania do bieżących potrzeb, wynikających ze specyfiki zamówienia.

27.Niezależnie od powyższego, należy też zwrócić uwagę na szereg wadliwości zawartych w twierdzeniach Odwołującego mających wspierać jego argumentację w sprawie.

28.W szczególności nie jest prawdą na co wskazuje Odwołujący (punkt 19 uzasadnienia Odwołania), jakoby „poza wykonawcą EUROVIA, wszyscy wykonawcy zrozumieli analizowane kryterium oceny ofert w taki sposób, że uzyskanie dodatkowych punktów możliwe będzie po spełnieniu wymagania polegającego na wskazaniu w treści oferty nie jakichkolwiek pojazdów, lecz takich, które odpowiadają prezentowanemu przez Odwołującego rozumieniu pojęcia „samochód ciężarowy”.

W ramach Kryterium, na zastosowanie ciągników samochodowych wskazał także sam Odwołujący.

29.W tym sensie znamionnym jest, że na potrzeby stawianego zarzutu Odwołujący akcentuje konieczność uwzględnienia Prawa o ruchu drogowym i wynikające z powyższego rozróżnienie pojęć „samochodu ciężarowego” i „ciągnika samochodowego”, odsyłając do definicji legalnych oraz rzekomych przykładów a jednocześnie sam – na potwierdzenie spełnienia wymogów Kryterium – oferuje wykonanie zamówienia zarówno przy udziale „samochodów ciężarowych w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym”, jak i „ciągników samochodowych w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym”:

30.Co więcej, warto też zwrócić uwagę, że również w poprzednio prowadzonych postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego przez tego samego Zamawiającego możliwość zaoferowania w ramach kryterium środowiskowego pojazdów takich jak zaoferował Przystępujący nigdy nie budziła wątpliwości.

31.-33. /.../

34.Próba wywodzenia nagle na etapie Postępowania, że wszyscy wykonawcy postrzegają „samochód ciężarowy” wyłącznie przez pryzmat Prawa o ruchu drogowym, jak oczekiwałby tego obecnie Odwołujący, nie znajduje oparcia ani w obecnym Postępowaniu, ani w innych postępowaniach prowadzonych przez tego samego Zamawiającego.

35.Odwołujący powołując wyrok KIO 2187/15, KIO 2204/15 próbuje przekonać, że istnienie definicji legalnej do wyrażenia, którym posługuje się Zamawiający w dokumentacji Postępowania (mowa w tym przypadku o „samochodzie ciężarowym”), niejako automatycznie powinno skutkować przyjęciem przez wykonawców znaczenia ustanowionego na mocy przepisów prawa. Takie podejście w niniejszej sprawie jest wadliwe.

36.Po pierwsze, okoliczności zaistniałego w sprawie stanu faktycznego diametralnie różnią się od okoliczności, w których zapadł Wyrok.

37.Po drugie i w związku z powyższym, niezbędne jest uwzględnienie kontekstu, w którym funkcjonują omawiane pojazdy. Prawo o ruchu drogowym nie jest przecież aktem, regulującym ruch pojazdów w ramach terenu budowy, lecz zasady ruchu na drogach publicznych, w strefach zamieszkania oraz w strefach ruchu. Stąd uzasadnionym jest, że definicje przyjęte w ramach Prawa o ruchu drogowym rozróżniają „samochód ciężarowy” oraz „ciągnik samochodowy” i przypisują im odmienny zakres znaczeniowy i funkcje. Rozróżnienie, o którym mowa, staje się jednak bezprzedmiotowe po uwzględnieniu kontekstu zamówienia, dla którego prowadzone jest Postępowanie, ponieważ funkcje „samochodu ciężarowego” oraz „ciągnika samochodowego” przy wykorzystaniu ich do prowadzenia robót budowlanych są tożsame.

38.Po trzecie, nawet gdyby przyjąć, że definicję legalną „samochodu ciężarowego” (pomimo braku wyraźnego odesłania w SWZ) należy zaczerpnąć z Prawa o ruchu drogowym, należy zauważyć, że ta ustawa definiuje tylko jeden z elementów zestawu wykorzystywanego do prowadzenia robót budowlanych – ciągnik samochodowy. W tym sensie,

wykonawcy nie realizują robót wyłącznie za pomocą ciągnika samochodowego, lecz przy użyciu odpowiednich zestawów (naczepy), które nie posiadają definicji legalnej w tej ustawie.

39. Innymi słowy, porównanie „samochodu ciężarowego” z „ciągnikiem samochodowym” na gruncie Prawa o ruchu drogowym nie może prowadzić do użytecznych wniosków, ponieważ porównuje się pojazd kompletny, gotowy do realizacji robót (samochód ciężarowy) oraz pojazd, który wymaga dodatkowo dołączenia innych elementów (ciągnik samochodowy).

40. Podsumowując powyższe nie sposób się zgodzić z Odwołującym, że tylko dlatego, że w polskim prawodawstwie funkcjonuje jakaś legalna definicja to wszelkie dokumenty postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, nawet bez wyraźnego odniesienia, należy odnosić do tej właśnie definicji.

41. Co więcej, warto zauważyć, że Prawo o ruchu drogowym i klasyfikacja pojazdów zawarta m. in. w dowodzie rejestracyjnym, nie ma wiodącego znaczenia również na gruncie innych regulacji prawnych.

42. Odwołujący podniósł ponadto, że różnica w warstwie nazewnictwa zauważalna jest także dla laika, co miałyby rzekomo potwierdzać definicje przywołane na portalu Wikipedia (punkt 12 treści uzasadnienia Odwołania). Pomijając polemikę dotyczącą tego czy Wikipedia rzeczywiście upowszechnia dane „oczywiste dla laika” czy jednak pełni rolę encyklopedii internetowej, powszechnie tworzonej, należy wskazać, że w zakresie definicji „samochodu ciężarowego” oraz „ciągnika samochodowego” portal bazuje na definicjach legalnych z Prawa o ruchu drogowym, o czym świadczy odesłanie do Dziennika Ustaw z 2022 r., poz. 988:

1) „samochód ciężarowy”:

2/ ciągnik samochodowy - przypisy/.../ DU 2022 poz. 988

43. W świetle powyższego trudno jest przyjąć za wiarygodne, że laik mógłby posługiwać się definicjami ustawowymi dla rozróżnienia omawianych pojęć. Doświadczenie życiowe nakazywałoby za bardziej prawdopodobne przyjąć, że gdyby laikowi pokazać dwie poniższe fotografie to z pewnością określiłby je mianem „ciężarówki”, czyli samochodu ciężarowego:

44. Z kolei informacje z internetowego serwisu motoryzacyjnego przywołane w sposób bardzo wybiórczy przez Odwołującego (punkt 14 treści uzasadnienia Odwołania) rozróżniają samochód ciężarowy oraz ciągnik samochodowy ze względu na zastosowanie tych pojazdów w praktyce. Jak wskazuje autor wpisu w części wypowiedzi niezacytowanej przez Odwołującego: Z pozoru cechy obu rodzajów pojazdów ciężkich będą się pokrywać. Jednak przy bliższym poznaniu okazuje się, że wybór – ciągnik siodłowy a samochód ciężarowy może być kluczowy dla przedsiębiorców. Z racji na większe możliwości ładunkowe to właśnie ciągnik siodłowy pozwoli transportować większy fracht niż samochód ciężarowy, co oznacza wzrost zysku. Naczepa jest w stanie zmagazynować towary o większej masie. Jednocześnie elastyczne podłączanie naczepy pozwala na wykorzystywanie ciągnika siodłowego do transportu dowolnego rodzaju ładunku. Jedyne co jest potrzebne to odpowiednia naczepa.

45. Jak wynika z powyższego, autor przywołanego wpisu wskazuje, że ciągniki siodłowe są bardziej elastyczne i ekonomiczne, co czyni je atrakcyjniejszym wyborem dla przedsiębiorców w niektórych sytuacjach. Jednak z perspektywy realizacji zamówienia oba rodzaje pojazdów – z odpowiednią konfiguracją – zapewniają taką samą funkcjonalność w zakresie transportu ładunków. Innymi słowy, różnice w dokumentach rejestracyjnych tych pojazdów, budowie czy kosztach eksploatacji nie mają większego znaczenia w Postępowaniu, skoro pojazdy te mogą wykonywać tę samą funkcję, co czyni je równoważnymi w praktyce. W tym kontekście formalne rozróżnienie między tymi dwoma typami pojazdów wydaje się nieistotne, ponieważ oba mogą realizować cele Zamawiającego z zachowaniem oczekiwanych standardów środowiskowych i operacyjnych.

46. Podsumowując argumentację Przystępującego w sprawie można pokusić się o porównanie omawianych pojazdów do wałków malarskich tzn. klasycznego wałka malarskiego (odpowiednik „samochodu ciężarowego w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym”) i wałka z teleskopowym uchwytem (odpowiednik „samochodu ciężarowego” w rozumieniu Kryterium obejmujący również „ciągniki samochodowe w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym”). W tym sensie, samochody zaoferowane przez Przystępującego to w zasadzie te same pojazdy co pojazdy Odwołującego – oba są przeznaczone do transportu ładunków na etapie realizacji robót budowlanych. Różnica między nimi jest podobna do różnicy między klasycznym wałkiem malarskim a tym z teleskopowym uchwytem: pojazd Przystępującego z naczepą jest bardziej

elastyczny i daje większe możliwości przewozowe, ale pełni dokładnie tę samą funkcję, co pojazdy Odwołującego.

47. Natomiast pojazdy Przystępującego bez naczepy można porównać do samego teleskopowego uchwytu – nie jest kompletny bez swojej naczepy, tak jak uchwyt nie służy do malowania bez wałka. Gdy jednak naczepa zostaje podpięta, ciągnik staje się pełnoprawnym samochodem ciężarowym, gotowym do przewozu ładunków w taki sam sposób jak „samochód ciężarowy” w rozumieniu Prawa o ruchu drogowym. Oczwistym jest przy tym, że wszystkie pojazdy Przystępującego będą wykorzystywane w zamówieniu z zamontowanymi naczepami a zatem ich klasyfikacja w dowodzie rejestracyjnym (jako samego teleskopowego uchwytu) pozostaje bez znaczenia.

48. W świetle powyższego, zarzut Odwołującego należy uznać za bezzasadny i wymagający oddalenia.

Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła stan faktyczny sprawy na podstawie zgromadzonej dokumentacji, na którą składa się dokumentacja postępowania o udzielenie zamówień złożona przez zamawiającego, stanowiska stron i uczestnika przedstawione na piśmie wraz ze złożonymi dowodami, a także stanowiska przedstawione do protokołu postępowania odwoławczego prowadzonego w formie elektronicznej oraz pisemnej.

W niniejszej sprawie odwołanie nie zawiera braków formalnych oraz terminowo został uiszczony wpis w wymaganej wysokości. Nadto, odwołanie nie podlega odrzuceniu na podstawie art. 528 PZP.

Izba zważyła, co następuje.

Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

1) art. 239 ust. 1 i 2 w zw. z art. 16 ustawy Pzp przez niezasadne przyznanie ofercie złożonej przez wykonawcę EUROVIA maksymalnej (10) liczby punktów w ramach kryterium pozacenowego - aspekt środowiskowy – norma emisji spalin, gdy tymczasem cztery spośród pięciu pojazdów wskazanych w treści oferty tego wykonawcy nie są „samochodami ciężarowymi” (a takich wymagał Zamawiający w SWZ), lecz „ciągnikami samochodowymi”, co powinno skutkować przyznaniem wykonawcy EUROVIA 2 punktów w ramach tego kryterium, gdy tymczasem przyznanie ofercie wykonawcy EUROVIA 10 punktów doprowadziło do uznania tej oferty za najkorzystniejszą.

Zarzut wywiedziony jest z faktu rozróżnienia pojęć: „samochód ciężarowy” oraz „ciągnik samochodowy” w ustawie z 20 czerwca 1997r. prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2024r. poz. 1251) oraz rozporządzenia wykonawczego do ustawy, dotyczącego czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz.U. poz. 1849 z późn. zm.), a także na definicje tych pojęć w serwisie Wikipedia.

Definicje pojęć „samochód ciężarowy” i „ciągnik samochodowy” wskazane w powołanych przez odwołującego aktach prawnych rzeczywiście odróżniają pojęcia omawianych pojazdów. Prawodawca czyni to rozróżnienie konsekwentnie także w pozostałych przepisach dotyczących ruchu drogowego, w tym np. w przywołanym w toku rozprawy przez przystępującego znaku drogowym określonym w rozporządzeniu Ministrów Infrastruktury oraz Spraw Wewnętrznych i Administracji z 31 października 2019 r. w sprawie znaków i sygnałów drogowych (Dziennik Ustaw poz. 2310), gdzie znak B-5 to „zakaz wjazdu samochodów ciężarowych” i „oznacza zakaz ruchu:

1) samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t; 2) ciągników samochodowych; 3) pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych o dopuszczalnej masie całkowitej przekraczającej 3,5 t; 4) ciągników rolniczych; 5) pojazdów wolnobieżnych.” W ścisłym związku z powyższymi zapisami pozostaje oczywiście opinia techniczna przedstawiona przez odwołującego i oparta na wskazanych przepisach.

Skład orzekający zauważa, że poddane ocenie i objęte zarzutem odwołania jest kryterium opisane w treści Specyfikacji Warunków Zamówienia, które w rozdziale XXVII SWZ brzmi: „(...)

ad. d) aspekt środowiskowy - norma emisji spalin (IP4) - 10 pkt

Za zastosowanie samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub przekraczającej 32 tony (każdy) spełniających normę emisji spalin „Euro 6” lub wyższą (dla pojazdów, dla których producentem jest kraj niepo pochodzący z Unii Europejskiej, Zamawiający wymaga udokumentowania dopuszczalnej wartości emisji spalin w sposób równoważny dla normy „Euro 6” lub wyższej), które będą wykorzystywane przy realizacji robót budowlanych, Wykonawca otrzyma po 2 pkt za każdy samochód. Zamawiający przyzna maksymalnie 10 pkt, za pięć i więcej samochodów ciężarowych spełniających ww. wymagania.

Zamawiający przyzna punkty w tym kryterium w oparciu o deklarację Wykonawcy złożoną w formularzu oferty oraz złożone przedmiotowe środki dowodowe zgodnie z rozdz. III. ust.3.2. niniejszej SWZ.

Wykonawca otrzyma również „0” pkt za brak wskazania pojazdu lub brak złożenia dokumentów potwierdzających

wymaganą normę emisji spalin. (...)",

ponadto w rozdziale III SWZ w ust. 3.2 wskazano:

„3.2.W przypadku deklaracji wykorzystania przy realizacji zamówienia samochodów ciężarowych o dopuszczalnej masie całkowitej równej lub przekraczającej 32 tony (każdy) spełniających normę emisji spalin „Euro 6” lub wyższej (dla pojazdów, dla których producentem jest kraj nie pochodzący z Unii Europejskiej, Zamawiający wymaga udokumentowania dopuszczalnej wartości emisji spalin w sposób równoważny dla normy „Euro 6” lub wyższej), w celu otrzymania stosownej liczby punktów w ramach kryteriów oceny ofert. Wykonawca zobowiązany jest do ich wskazania w ofercie oraz do złożenia wraz z ofertą dokumentów potwierdzających normę emisji spalin wskazanych pojazdów (dowód rejestracyjny lub karta pojazdu, o ile zawierają taką informację lub inny dokument wskazujący na normę emisji spalin wykazanych pojazdów).

Jeżeli Wykonawca nie złoży ww. dokumentów lub złożone dokumenty będą niekompletne Zamawiający nie będzie wzywał do ich złożenia/uzupełnienia.”

Przywołane powyżej zapisy są jedynymi w SWZ odnoszącymi się do przedmiotu sporu i

w kontekście opisanych wymagań, nie odsyłają do definicji określonych Prawa o ruchu drogowym.

Należy przyjąć, że istota wskazanego kryterium zawarta jest już w jego nazwie - aspekt środowiskowy - norma emisji spalin, z opisem parametrów technicznych pojazdu.

Opis ten wskazuje na wyrażenie przez zamawiającego jego uzasadnionych potrzeb, jakimi kieruje się w ocenie ofert, tu w obszarze kryterium pozacenowego. W orzecznictwie trwale ugruntowany jest pogląd, zgodnie z którym to uzasadnione potrzeby zamawiającego wyznaczają granice przedmiotu zamówienia i jednocześnie warunkują możliwość zaoferowania produktu, odpowiadającego tym potrzebom przez wykonawców.

W toku postępowania dowodowego, również z użyciem opisów graficznych pojazdów do przewożenia ładunków, poza wskazaniem, niekiedy mało dostrzegalnych różnic w rozwiązaniach technicznych dwóch rodzajów „ciężarówek”, nie zostało wykazane, by pojazdy miały pełnić odmienne funkcje przy obsłudze placu budowy.

Ograniczenie kręgu pojazdów preferowanych do samochodów ciężarowych tak definiowanych na potrzeby ruchu drogowego nie znajduje uzasadnienia. Rozumienie analogicznych funkcji potwierdza de facto także oferta odwołującego deklarującego wykorzystanie przy realizacji zamówienia obydwu typów pojazdów.

Warto nadto zauważyć, że sposób oceny przyjęty przez zamawiającego i zgodnie z jego potrzebami oznacza dopuszczenie szerszego kręgu potencjalnych wykonawców, co sprzyja urzeczywistnieniu zasady uczciwej konkurencji w prowadzonym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. Jak słusznie zauważył zamawiający różnice pomiędzy samochodem ciężarowym a ciągnikiem siodłowym w kontekście realizacji przedmiotowego zamówienia są iluzoryczne, wszak polegają jedynie na tym, czy ciężar ładunku będzie spoczywał bezpośrednio na samochodzie, czy też na naczepie.

Biorąc powyższe pod uwagę, orzeczono jak w sentencji.

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku postępowania - na podstawie 557, 575 PZP oraz w oparciu o przepisy rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobieraniu wpisu od odwołania (Dz. U. poz. 2437 ze zm.).

Przewodniczący: