

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Jolanta Markowska
Andrzej Niwicki
Mateusz Paczkowski

Protokolant: Tomasz Skowroński

po rozpoznaniu na rozprawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 02 kwietnia 2025 r. przez wykonawcę: **ABP BUS & COACH Spółka z o.o., ul. Józefa Piłsudskiego nr 18, 76-200 Słupsk** postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego: **Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie S.A., 36-001 Trzebownisko 976,**

przy udziale uczestnika po stronie zamawiającego – wykonawcy: **Scania Polska S.A., Al. Katowicka 316, 05-830 Nadarzyn**, zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego w sprawie o sygn. akt KIO 1258/25 po stronie zamawiającego,

orzeka:

1. oddala odwołanie;

2. kosztami postępowania odwoławczego obciąża wykonawcę: **ABP BUS & COACH Spółka z o.o., ul. Józefa Piłsudskiego nr 18, 76-200 Słupsk**, i:

2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę **15 000 zł 00 gr** (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę: **ABP BUS & COACH Spółka z o.o., ul. Józefa Piłsudskiego nr 18, 76-200 Słupsk** tytułem wpisu od odwołania,

2.2. zasądza kwotę **4 544 zł 64 gr** (słownie: cztery tysiące pięćset czterdzieści cztery złote sześćdziesiąt cztery grosze) od wykonawcy: **ABP BUS & COACH Spółka z o.o., ul. Józefa Piłsudskiego nr 18, 76-200 Słupsk** rzecz zamawiającego: **Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie S.A., 36-001 Trzebownisko 976**, stanowiącą koszty poniesione z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika i dojazdu na posiedzenie.

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 1258/25

Uzasadnienie

Zamawiający, Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Rzeszowie S.A. z siedzibą w Rzeszowie, prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320) zwanej dalej „Pzp” w przedmiocie: „*Zakup autobusów 10 szt. niskoemisyjnych zasilanych CNG*”. Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w dniu 28 listopada 2024 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej numer publikacji ogłoszenia: 726448-2024, numer wydania Dz.U.S: 232/2024.

W dniu 25.03.2025 r. Zamawiający przekazał wykonawcom informację o wyborze oferty najkorzystniejszej złożonej przez wykonawcę Scania Polska S.A. z siedzibą w Nadarzynie.

Wykonawca ABP BUS & COACH Spółka z o.o. z siedzibą w Słupsku wniósł odwołanie wobec czynności wyboru oferty najkorzystniejszej w prowadzonym postępowaniu oraz wobec zaniechania odrzucenia oferty złożonej przez wykonawcę Scania Polska S.A.

Odwołujący zarzucił naruszenie przez Zamawiającego następujących przepisów:

1. art. 128 ust. 4 Pzp, przez nieuprawnione wezwanie wykonawcy Scania Polska S.A. do złożenia wyjaśnień w przedmiocie oświadczenia sporządzonego wg wzoru Załącznika nr 10 do SWZ, potwierdzającego spełnienie wymogu z pkt 4.1 pkt 3 SWZ, w sytuacji gdy Zamawiający dysponuje dokumentem urzędowym (homologacją oferowanego autobusu), z treści którego wynika wprost, iż oferowany autobus został wyprodukowany w Chinach, co w konsekwencji

stanowiło dążenie do złożenia oświadczenia wbrew treści dokumentu urzędowego;

2. art. 393 ust. 1 pkt 4 Pzp, przez zaniechanie odrzucenia oferty wykonawcy Scania Polska S.A., w sytuacji gdy wykonawca ten złożył ofertę na autobusy, w której udział produktów, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, nie przekracza 50%;

3. art. 16 Pzp, przez zaniechanie przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców.

Odwolujący wniósł o uwzględnienie odwołania oraz nakazanie Zamawiającemu odrzucenia oferty wykonawcy Scania Polska S.A., ponowne badanie i ocenę ofert z uwzględnieniem oferty Odwołującego.

Odwolujący wyjaśnił, że w przypadku prawidłowego działania Zamawiającego oferta wykonawcy Scania Polska S.A. powinna podlegać odrzuceniu, zaś oferta Odwołującego jest ofertą najkorzystniejszą w poszczególnych kryteriach oceny ofert i powinna zostać wybrana. W wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy Pzp Odwołujący poniesie szkodę, bowiem może utracić szansę na zawarcie umowy w sprawie zamówienia publicznego, a tym samym nie uzyska wynagrodzenia z tytułu jego realizacji.

Ad zarzut nr 1 i 2.

Art. 128 ust. 4 Pzp to przepis, który może być stosowany, gdy konieczne jest wyjaśnienie wątpliwości, co do podmiotowych środków dowodowych. Zgodnie z SWZ (pkt 10.1) oświadczenie wykonawcy co do procentowego udziału towarów pochodzących z UE to Przedmiotowy środek dowodowy i zastosowanie do jego uzupełnienia art. 128 ust. 4 jest niemożliwe. Przyjmując jednak, że możliwe byłoby zastosowanie w tym przypadku art. 107 ust. 4 Pzp – to zastosowanie tego przepisu nie może jednak prowadzić do tego, by środek dowodowy jakim jest m. in. oświadczenie własne wykonawcy co do kraju pochodzenia produktu zaprzeczał dokumentom urzędowym w posiadaniu których jest zamawiający, a które były załączane do oferty wykonawcy, i poprzez to prowadzić do rozstrzygnięcia przetargu w sposób niezgodny z ustalonymi w dokumentach zamówienia zasadami W pkt 4.13) SWZ Zamawiający poinformował, że na podstawie art. 393 ust. 1 pkt 4) ustawy Pzp, odrzuci ofertę, w której udział produktów, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, nie przekracza 50%. Przez produkt pochodzący z danego kraju należy rozumieć zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającym unijny kodeks celny, art. 60: towar całkowicie uzyskany w danym kraju lub na danym terytorium uznawany jest za pochodzący z tego kraju lub terytorium, towar, w produkcję którego zaangażowane są więcej niż jeden kraj lub więcej niż jedno terytorium, uznaje się za pochodzący z kraju lub terytorium, w którym towar ten został poddany ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetwarzaniu lub obróbce, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co spowodowało wytworzenie nowego produktu lub stanowiło istotny etap wytwarzania.

W przypadku przedmiotowego zamówienia produktami tymi są autobusy. Wykonawca Scania zaoferował autobus marki Higer, typ FencerSeries 4x2/scania higer F6. Marka Higer jest to marka producenta autobusów z siedzibą w Chinach i zakładem produkcyjnym w Chinach, który wykorzystując niektóre podzespoły przesłane z Europy buduje autobus w zakładzie produkcyjnym poza UE. Producent ten nie ma zakładu produkcyjnego w UE. Informacja ta jest znana w całej branży motoryzacyjnej i nie neguje jej także wykonawca, którego ofertę wybrano jako najkorzystniejszą, tj. Scania Polska S.A.

Informacja o producencie autobusu i miejscu produkcji wynika wprost z dokumentu urzędowego tj. ze świadectwa homologacji, który to dokument jest w posiadaniu Zamawiającego.

Świadectwo takie jest dokumentem urzędowym w rozumieniu art. 244 w zw. z art. 1138 Kpc oraz art. 3 pkt 36) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych..., zgodnie z którym organ udzielający homologacji oznacza organ lub organy państwa członkowskiego.

Pomimo, iż Zamawiającemu znana jest treść świadectwa homologacji oferowanego autobusu, Zamawiający wezwał wykonawcę Scania Polska S.A. do złożenia wyjaśnień w przedmiocie złożenia przez wykonawcę Scania Polska S.A. oświadczenia sporządzonego wg wzoru Załącznika nr 10 do SWZ potwierdzającego spełnienie wymogu z pkt 4.1 pkt 3) SWZ. Zamawiający, wzywając wykonawcę Scania Polska S.A. do złożenia wyjaśnień w powyższym zakresie oraz przyjmując wyjaśnienia, dał prymat oświadczeniu wykonawcy nad dokumentem urzędowym. Dowód z dokumentu urzędowego (jakim jest w tym przypadku świadectwo homologacji) ma decydujące znaczenie w każdej sprawie – także przy ocenie spełniania wymagań zamawiającego co do kraju pochodzenia wyrobu. Składanie wyjaśnień czy oświadczeń, iż sytuacja wygląda inaczej niż wynika to z dokumentu urzędowego, jest działaniem nieuprawnionym.

Zamawiający przed wysłaniem pisma do wykonawcy Scania Polska S.A., w pierwszej kolejności winien był zweryfikować dokumenty, jakie znajdują się w jego posiadaniu, a które to dokumenty dotyczą informacji pochodzenia

oferowanego autobusu. Zamawiający, prowadząc postępowanie, zobowiązany jest do zachowania należytej staranności, która wyznacza kierunek jego prawidłowego działania. Zamawiający zaniechał w postępowaniu należytego zweryfikowania informacji, a w konsekwencji w sposób nieuprawniony wezwał wykonawcę Scania do złożenia wyjaśnień oraz honorował te wyjaśnienia, ignorując jednocześnie treść dokumentu urzędowego, jakim jest świadectwo homologacji oferowanego autobusu.

Wykonawca ten w wyjaśnieniach z dnia 24 marca 2025 r. wskazał w czterech punktach cykl produkcyjny oferowanego pojazdu. Wykonawca Scania Polska S.A. wskazał:

- 1) podwozie autobusowe produkowane jest w Kobylnicy nad Słupskiem;
- 2) silnik, skrzynia biegów i most napędowy produkowane są w Sodertälje w Szwecji;
- 3) zabudowa autobusu produkowana jest w Chinach;
- 4) fotele kierowcy i pasażerów montowane są w Belgii;
- 5) montaż urządzeń elektronicznych odbywa się w Rzeszowie.

W świetle powyższego należy stwierdzić, iż poza sporem pozostaje fakt, że budowa autobusu ma miejsce w Chinach. Budowa pojazdu z jego części składowych jest głównym elementem determinującym kwalifikację autobusu pod względem wymagań z art. 393 ust. 1 pkt 4) ustawy Pzp, jest zabudowa autobusu. W Chinach powstaje bowiem produkt, który należy zakwalifikować ja stanowiąc istotny etap wytwarzania produktu, tj. powstaje produkt z podzespołów. Nie ma przy tym znaczenia, że niektóre z tych podzespołów są uprzednio eksportowane z UE do Chin. Autobus (produkt) bowiem powstaje w Chinach wskutek procesu produkcyjnego opartego na europejskich i pozaeuropejskich wyrobach przeznaczonych do jego produkcji.

Montaż siedzeń, fotela kierowcy czy urządzeń elektronicznych nie stanowi natomiast na tyle istotnego elementu, aby autobus uznać za produkt europejski i zabieg ten można kwalifikować jako próbę obejścia przepisów o kwalifikacji produktów co do ich kraju pochodzenia.

Jak wskazuje TSUE w wyroku z 13 grudnia 2007 r. sygn. C-372/06 *przetworzenie lub obróbka, co do których zostało ustalone lub stwierdzone fakty potwierdzają przypuszczenie, że ich jedynym celem było obejście przepisów stosowanych we Wspólnocie wobec towarów z określonych państw, nie mogą być w żadnym przypadku uznane za nadające, pochodzenie kraju, w którym zostały one przetworzone.*

Co się tyczy kwestii, czy czynność montażu różnych części stanowi istotną obróbkę lub przetworzenie, Trybunał orzekł już, że czynność taka może być uznana za decydującą o pochodzeniu, jeżeli z technicznego punktu widzenia i przy uwzględnieniu definicji danego towaru stanowi ona decydujące stadium produkcji, w którym przesądza się o przeznaczeniu użytych części i w którym przedmiotowy towar zyskuje swe szczególne cechy jakościowe. Nie sposób w stanie faktycznym którego dotyczy odwołanie przyjąć, że decydujące stadium produkcji autobusu stanowi montaż siedzeń i fotela kierowcy oraz tablic elektronicznych, co stara się wykazać Scania w składanych wyjaśnieniach.

Kolejny wyrok TSUE z dnia 13 grudnia 1989 r. sygn. C 26/88 wskazuje że tylko wtedy można uznać, iż czynności montażowe nadają wyrobom pochodzenie, jeżeli z technicznego punktu widzenia i w świetle definicji danego towaru stanowią one decydujący etap produkcji. W tym samym wyroku TSUE wskazał, że całość czynności montażowych aby prowadzić do uznania iż montaż ten mógłby stanowić istotne przetworzenie powinna pociągać za sobą znaczny wzrost wartości handlowej produktu gotowego na etapie loco fabryka. W związku z tym należy rozważyć w każdym poszczególnym przypadku, czy wielkość wartości dodanej w kraju zgromadzenia w porównaniu z wartością dodaną w innych krajach uzasadnia przyznanie pochodzenia w kraju montażu. Zdaniem TSUE nie mogą to być niewielkie kilkuprocentowe wartości (w cytowanym orzeczeniu TSUE wskazał na konieczność co najmniej 10% zwiększenia wartości towaru wskutek czynności dodatkowych). TSUE wskazał więc, że montaż aby był w jakikolwiek sposób uwzględniany przy przesądzaniu o pochodzeniu musi mieć dwie cechy towarzyszące trzeciej tj istotnemu przetworzeniu. Po pierwsze – musi być to montaż fabryczny (czego w przypadku autobusów oferowanych przez Scania brak w UE) a ponadto musi istotnie zwiększać wartość produktu. Dopiero te dwie cechy o ile łączą się z istotnym przetworzeniem i nadaniem nowych cech produktowi – mogą wpłynąć na klasyfikację co do kraju pochodzenia. Żaden z tych trzech warunków nie został wykazany przez Scania, co przy jednoznacznym brzmieniu dokumentu urzędowego jakim jest homologacja obala tezy Scania, iż produkt ma pochodzenie europejskie. Podobnie orzekł TSUE w wyroku z dnia 8 marca 2007 r. w sprawach połączonych C-447/05 i C-448/05 Thomson i Vestel France, Zb.Orz. s. I-2049. Tym samym TSUE dokonał utrwalonej wykładni art. 34 Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego, czyli aktu który uszczegóławia treść art. 60 Unijnego Kodeksu Celnego i stanowi, że nie uznaje się za istotne ekonomicznie uzasadnione przetworzenie lub obróbkę do celów nadania pochodzenia czynności takiej jak prosty montaż części produktu dla otrzymania kompletnego wyrobu. Powyższą linię orzeczniczą potwierdzają sądy polskie. Prostym montażem części produktu tj. montażem foteli i urządzeń elektronicznych,

dla otrzymania kompletnego wyrobu, nie stanowi istotnego ekonomicznie uzasadnienia przetworzenia lub obróbki dla celów nadania pochodzenia. Z tych względów montaż foteli i urządzeń elektronicznych nie może być uznany za kluczowy dla uznania, iż autobus spełnia wymagania Zamawiającego. Wykonanie zabudowy autobusu w Chinach oznacza, iż kraj wykonania czynności związanej z zabudową autobusu determinuje pochodzenie tego pojazdu. Zabudowa jest bowiem kluczowym elementem produkcji. W Chinach dochodzi do ostatniego a zarazem istotnego także pod względem ekonomicznym, przetworzenia, co w rezultacie prowadzi do wytworzenia nowego produktu lub stanowi istotny etap wytwarzania autobusu. Autobus marki Higer, typ FencerSeries 4x2/scania higer F6 jest bez wątpienia produktem chińskim.

Dokumenty wskazujące na produkcję pojazdów Higer w Chinach składał w poprzedniej sprawie odwoławczej dotyczącej tego przetargu także obecny Odwołujący, tj. ABP. Także tych dokumentów nie wziął pod uwagę Zamawiający opierając się jedynie na nie podpartym dowodami oświadczeniu Scania i błędnej argumentacji tego podmiotu co do ustalania kraju pochodzenia produktów. Jak natomiast wynika z całokształtu dokumentów, którymi dysponuje zamawiający oraz reguł ustalania kraju pochodzenia towarów wskazywanych przez TSUE – wykonawca Scania Polska S.A. nie zaoferował rozwiązania, które spełnia wymagania Zamawiającego ustalone w SWZ i z tego powodu jego oferta podlega odrzuceniu bowiem udział produktów, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, nie przekracza 50%. Wykonawca w sposób nieuprawniony złożył wraz z ofertą oświadczenie wg Załącznika nr 10 do SWZ, w sprawie udziału procentowego produktów pochodzących z państw członkowskich UE lub państw, z którymi UE zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców.

Ad zarzut nr 3

Odwołujący podniósł, że oferta wykonawcy Scania Polska S.A. powinna podlegać odrzuceniu. Wykonawca nie zaoferował rozwiązań, które byłyby zgodne z wymaganiami Zamawiającego. Powyższe uchybienia stanowią zatem naruszenie art. 16 Pzp bowiem Zamawiający nie przeprowadził postępowania w sposób zapewniający zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców.

W dniu 04 kwietnia 2025 r. wykonawca Scania Polska S.A. z siedzibą w Nadarzynie zgłosił przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego. Wniósł o oddalenie odwołania. Pismem z dnia 25 kwietnia 2025 r. Przystępujący przedstawił swoje szczegółowe stanowisko w sprawie.

Przystępujący podniósł, że w okolicznościach faktycznych sprawy wezwanie do wyjaśnień miało charakter formalny. Zamawiający był w posiadaniu wyjaśnień Przystępującego co do pochodzenia produktów, które jednak zostały mu przekazane w sposób nieformalny w związku z pierwszym postępowaniem przed KIO. Zamawiający, chcąc dochować należytej staranności i uczynić zadość procedurom wynikającym z ustawy Pzp, zdecydował się na wezwanie Przystępującego do złożenia wyjaśnień w sposób formalny. Nie miało to jednak znaczenia dla oceny spełnienia przez Przystępującego wymogu pochodzenia produktów lecz było jedynie „zalegalizowaniem” czynności, które i tak w postępowaniu już się dokonały. Uprawnienie Zamawiającego do wezwania do wyjaśnień jest niewątpliwe, o czym mówi także orzecznictwo KIO.

Zgodnie z wymogami SWZ, ocena spełnienia wymogu co do pochodzenia produktów miała zostać dokonana na podstawie oświadczenia wykonawcy. Jednocześnie z żadnego postanowienia SWZ nie wynika, jakoby Zamawiający miał dokonywać oceny spełnienia ww. wymogu na podstawie świadectwa homologacji. Jeżeli Zamawiający miałby dokonywać oceny spełnienia wymogu dotyczącego pochodzenia produktów na podstawie świadectwa homologacji, musiałby to jasno wskazać w SWZ. W SWZ nie ma takiego zapisu. Zamawiający w taki sam sposób potraktował Odwołującego – zgodnie z SWZ, tj. na podstawie oświadczenia Odwołującego, uznał, że Odwołujący spełnia wymóg dotyczący pochodzenia produktów.

Ponadto, Przystępujący wskazał, że świadectwo homologacji nie jest dokumentem, na podstawie którego dokonuje się oceny kraju pochodzenia pojazdu. Świadectwo homologacji jest dokumentem urzędowym, ale nie jest ono wystawiane na potrzeby Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny, nie ma żadnego związku z tym aktem i nie służy ocenie, jaki jest kraj pochodzenia towaru w świetle art. 60 unijnego kodeksu celnego. Homologacja pojazdu dotyczy przede wszystkim kwestii bezpieczeństwa pojazdu i potwierdza, że pojazd jest bezpieczny pod względem technicznym, spełnia odpowiednie normy itd. Homologacja jest więc potwierdzeniem, że poszczególne elementy pojazdu spełniają restrykcyjne wymagania jakości i bezpieczeństwa. Kwestia producenta i kraju produkcji pojazdu jest tutaj zupełnie pozbawiona znaczenia. Homologacje autobusów oferowanych przez Przystępującego odwołują się do rozporządzenia (EU) 2018/858, w którym w art. 3 pkt 40 zawarta jest definicja producenta: 40) „producent” oznacza osobę fizyczną lub prawną, która jest odpowiedzialna za wszystkie aspekty homologacji typu pojazdu, układu, komponentu lub oddzielnego zespołu technicznego, lub indywidualnego dopuszczenia pojazdu lub procedurę uzyskiwania zezwoleń dla części i wyposażenia, za

zapewnienie zgodności produkcji oraz za kwestie dotyczące nadzoru rynku w odniesieniu do tych wyprodukowanych pojazdów, układów, komponentów, oddzielnych zespołów technicznych, części i wyposażenia, bez względu na to, czy osoba ta bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach projektowania i budowy tych pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych”;

Zatem, ta definicja nie wymaga bezpośredniego uczestnictwa producenta we wszystkich etapach projektowania i budowy pojazdów, układów, komponentów lub oddzielnych zespołów technicznych. Zatem, wskazana w świadectwie homologacji firma Higer jest producentem, ale w rozumieniu ww. rozporządzenia 2018/858, które nie ma żadnego związku z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającym unijny kodeks celny, a zwłaszcza z art. 60 tego aktu. To, że Higer, jako producent, nie uczestniczy bezpośrednio we wszystkich etapach budowy pojazdów, tj. nie uczestniczy w ostatnim istotnym, ekonomicznie uzasadnionym przetwarzaniu, stanowiącym istotny etap wytwarzania, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, nie jest niczym dziwnym ani niedopuszczalnym, nie zmienia też kwalifikacji Higer jako producenta.

Świadectwa homologacji autobusów zaoferowanych przez Przystępującego w żaden sposób nie podważają tego, że kraj lub terytorium, w którym towar ten został poddany ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetwarzaniu lub obróbce, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co spowodowało wytworzenie nowego produktu lub stanowiło istotny etap wytwarzania, to kraj UE. Autobusy zaoferowane przez Przystępującego, posiadające ww. homologacje, zostaną poddane ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetwarzaniu, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co stanowiło istotny etap wytwarzania, w krajach UE. To przetwarzanie ma miejsce po wydaniu ww. świadectw homologacji, więc nie zostało w nich uwzględnione, zresztą nie musiało, gdyż to przetwarzanie nie wymagało zmian w świadectwie homologacji.

Posiadanie przez autobusy zaoferowane przez Przystępującego świadectw homologacji, w których jako producenta wskazano chińską firmę Higer oraz zakład montażowy w Chinach, w żaden sposób nie przeczy ani nie wyklucza tego, że autobusy te mogą zostać i zostały poddane ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetwarzaniu, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co stanowiło istotny etap wytwarzania, w krajach UE. Co więcej, w świetle art. 60 unijnego kodeksu celnego, w przypadku towaru, w produkcję którego zaangażowane są więcej niż jeden kraj lub więcej niż jedno terytorium, nie ma żadnego znaczenia jaka jest siedziba producenta czy adres zakładu montażowego podane w świadectwie homologacji. Ten artykuł w ogóle nie przyjmuje bowiem tylko to, w jakim kraju lub terytorium towar został poddany ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetwarzaniu lub obróbce, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co spowodowało wytworzenie nowego produktu lub stanowiło istotny etap wytwarzania.

Autobus, jaki przyjeżdża z Chin do Antwerpii, nie jest produktem gotowym opisanym w świadectwie homologacji – wymaga jeszcze istotnego etapu wytworzenia, aby osiągnąć zgodność ze świadectwem homologacji. Zatem, w UE następuje ostatni etap produkcji autobusów, a dokładnie ostatni etap wytworzenia autobusów zgodnych z typem autobusu, którego dotyczą przedłożone świadectwa homologacji. Dopiero po zamontowaniu w UE siedzeń w autobusach można mówić o gotowym autobusie i zarazem o autobusie zgodnym z typem autobusu, którego dotyczą przedłożone świadectwa homologacji.

W Chinach nie powstaje gotowy/kompletny autobus, zgodny z typem autobusu, którego dotyczą przedłożone świadectwa homologacji. Taki autobus powstaje dopiero na terenie UE. Jest to też zgodne z definicją producenta zawartą w rozporządzeniu (EU) 2018/858, w art. 3 pkt 40, zgodnie z którą producent nie musi bezpośrednio uczestniczyć we wszystkich oddzielnych zespołów technicznych. Odwołujący oczekuje natomiast, że Zamawiający uzna Chiny za kraj pochodzenia oferowanych przez Przystępującego autobusów na podstawie świadectwa homologacji, pomimo tego, że autobus w stanie w jakim przyjeżdża z Chin do Europy nie jest pojazdem gotowym – nie ma jeszcze kształtu opisanego w tymże świadectwie homologacji.

Zaoferowane przez Przystępującego autobusy należy uznać za produkty pochodzące z państw członkowskich Unii Europejskiej. Zaoferowane przez Przystępującego autobusy wpisują się w definicję zawartą w art. 60 unijnego kodeksu celnego: „*towar w produkcję którego zaangażowane są więcej niż jeden kraj lub więcej niż jedno terytorium, uznaje się za pochodzący z kraju lub terytorium, w którym towar ten został poddany ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetwarzaniu lub obróbce, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co spowodowało wytworzenie nowego produktu lub stanowiło istotny etap wytwarzania*”.

Przystępujący przywołał proces produkcyjny oferowanych przez Przystępującego autobusów i podniósł, że cała argumentacja odwołania osadzona jest na subiektywnej ocenie Odwołującego, jakoby 2 etapy produkcji: montaż foteli oraz wymaganych przez Zamawiającego urządzeń elektronicznych (Informacja pasażerska, tablice kierunkowe LCD, kasowniki, monitoring pojazdu, bramki liczące pasażerów) nie stanowiły ostatniego istotnego, ekonomicznie uzasadnionego przetworzenia lub obróbki w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co stanowiło istotny etap wytworzenia. Odwołujący całkowicie bagatelizuje montaż siedzeń pasażerów, siedzenia kierowcy oraz elektroniki w

autobusie, sugerując w odwołaniu, że są to „proste”, nieznaczące czynności - prosty montaż części produktu. Nie trzeba wiedzy specjalistycznej, aby mieć świadomość tego, że autobus bez ww. elementów (siedzeń zamontowanymi zgodnie z wymogami prawnymi i technicznymi, jak również kompletnego wyposażenia elektronicznego) nie jest zdolny do użytku, nie będzie dopuszczony do ruchu i przede wszystkim nie będzie pełnił swojej zamierzonej funkcji. Na tym polega istota autobusu – pojazdu służącego do przewożenia ludzi – żeby miał siedzenia oraz wyposażony był w odpowiednie urządzenia elektroniczne takie jak systemy informacji pasażerskiej, systemy biletowe, monitoring, klimatyzację, systemy ostrzegania kierowcy itd. Zamawiający szczegółowo opisał w opisie przedmiotu zamówienia wymagania odnoszące się do montażu siedzeń, jak również elektroniki.

Odnosnie konieczności wyposażenia autobusu w siedzenia, to najważniejsze przepisy w tym zakresie są w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 502). To rozporządzenie jest też powołane w SWZ, w pkt 4. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA, ppkt 4.1.2) *Zaoferowane pojazdy muszą; - odpowiadać warunkom zawartym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 502), w ustawie z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) oraz warunkom określonym w polskich i branżowych normach.* Rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia formułuje szereg wymogów dotyczących siedzeń, w tym przede wszystkim te, znajdujące się w załączniku nr 7 do Rozporządzenia pn. *„Wymiary wyjść, przejść, siedzeń, stopni dla pasażerów oraz odstępów między siedzeniami w autobusach”*.

Montaż siedzeń pasażerów oraz siedzenia kierowcy w autobusie stanowi istotne, ekonomicznie uzasadnione przetworzenie autobusu, a jednocześnie istotny etap wytwarzania. Autobus bez siedzeń nie spełnia swojej podstawowej funkcji – transportu pasażerów. Montaż foteli odbywa się w dosłownie „pustym autobusie”, czyli bez jakichkolwiek siedzeń, także dla kierowcy, a w takim stanie pojazd nie może poruszać się po drogach publicznych. Co więcej, przed rozpoczęciem montażu foteli autobus nie ma nawet zamontowanych wsporników pod fotele, zatem foteli nie ma do czego przymocować – trzeba dopiero zainstalować w autobusie odpowiednie wsporniki. Montaż foteli w jednym autobusie w Antwerpii (Belgia) trwa ok 35 roboczogodzin.

Odnosnie konieczności wyposażenia autobusu w odpowiednią elektronikę, to oprócz wymogów OPZ, przepisy w tym zakresie są również w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia, a w tym przykładowo § 21, zgodnie z którym *„Autobus regularnej komunikacji publicznej powinien być wyposażony w tablice kierunkowe, o których mowa w § 18 ust. 1 pkt 13: czołową i boczną, przy czym autobus ten kursujący na linii oznaczonej numerem lub literą - również w tylną i wewnętrzną”*. Nadużyciem jest sugerowanie w odwołaniu, że są to czynności „prostego montażu”. Aby zainstalować wymaganą w opisie przedmiotu zamówienia elektronikę (która stanowi zasadniczą część opisu przedmiotu zamówienia i odbywa się w przypadku oferowanych przez Przystępującego autobusów w Polsce) konieczne jest „rozprucie” autobusu, tak, aby położyć w nim odpowiednie kable. Montaż urządzeń elektronicznych rozpoczyna się od zdemontowania wszystkich możliwych elementów wnętrza w celu przeprowadzenia instalacji elektrycznej do poszczególnych systemów. Sieć elektryczna montowana jest na całej długości (w części sufitowej oraz pod podłogą) autobusu, cały pojazd mierzy 12 metrów długości. Instalowane są:

- sterownik główny zamontowany na desce rozdzielczej kierowcy,
- wyświetlacze zewnętrzne: z przodu, boczny strona prawa i lewa oraz wyświetlacz tylny,
- wyświetlacze wewnętrzne: dwie szt montowane pod sufitem oraz tablica boczna prawa,
- system informacji głosowej (sieć głośników wewnątrz autobusu),
- rejestrator monitoringu (główny sterownik z nagrywarką),
- system kamer zewnętrznych autobusu szt.2,
- system kamer wewnętrznych w autobusie szt.7,
- specjalistyczne anteny zewnętrzne (szt.4) montowane na dachu pojazdu,
- system pomiaru potoku pasażerów (fotokomórki/bramki liczące pasażerów montowane nad pierwszymi i drugimi drzwiami),
- system wewnętrznych gniazd USB dostępnych dla pasażerów,
- automat do sprzedaży biletów wraz z kasa fiskalną,
- instalacja elektryczna pod elektroniczne kasowniki przy pierwszych i drugich drzwiach,
- instalacja elektryczna pod automatyczne urządzenie do sprzedaży biletów tzw. biletomat.

Na ww. etap powstawania autobusu składa się przygotowanie schematów elektrycznych, dobranie odpowiedniego źródła zasilania, montaż filtrów przeciwzakłóceń, zabezpieczeń przed zwarciami, wyznaczenie miejsc montażu, przytwierdzenie urządzeń, montaż anten na dachu autobusu, estetyczne i bezpieczne poprowadzenie okablowania, konfiguracja i integracja urządzeń, testy połączeń i ich funkcjonalności. Montaż elektroniki w jednym autobusie w

Rzeszowie trwa ok 65 roboczogodzin. Twierdzenie Odwołującego, że montaż elektroniki to prosty montaż części produktu dla otrzymania kompletnego wyrobu, jest niepoważne, rażąco niezgodne z rzeczywistością i stanowi wyłącznie element strategii procesowej. W przypadku zaoferowanych przez Przystępującego autobusów etap montażu siedzeń oraz elektroniki to ok. 29% wartości autobusu. Przy czym należy wskazać, że po odjęciu kosztów pośrednich jak np. marża Przystępującego ta procentowa wartość byłaby jeszcze większa. Odnosnie art. 60 unijnego kodeksu celnego i art. 34 Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego, czyli aktu który uszczegóławia treść art. 60 Unijnego Kodeksu Celnego, to żaden z tych aktów nie wymaga, aby montaż był fabryczny, musi być w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co wcale nie oznacza fabryki. Serwis Scania Antwerpia oraz serwis Scania w Rzeszowie to jak najbardziej przedsiębiorstwa przystosowane odpowiednio do montażu foteli oraz do montażu wymaganych przez Zamawiającego urządzeń elektronicznych (Informacja pasażerska, tablice kierunkowe LCD, kasowniki, monitoring pojazdu, bramki liczące pasażerów).

Wyżej wskazana argumentacja potwierdza prawidłowość złożonego przez Przystępującego oświadczenia o pochodzeniu produktów.

Przystępujący podniósł, że Odwołujący z przepisów Rozporządzenia Delegowanego Komisji (UE) 2015/2556 z dnia 28 lipca 2015 r. powołał się wyłącznie na ten, według którego prostego montażu części produktu dla otrzymania kompletnego wyrobu nie uznaje się za istotne ekonomicznie uzasadnione przetworzenie lub obróbkę do celów nadania pochodzenia (art. 34 lit. f Rozporządzenia Delegowanego). W przedmiotowym piśmie Przystępujący szczegółowo opisał dlaczego nie może być tutaj mowy o „prostym montażu”. Towary objęte załącznikiem 22-01 to nie autobusy, w tym załączniku nie ma w ogóle żadnych pojazdów. Zatem autobusy to towary nieobjęte załącznikiem 22-01. Skoro tak, to ma do nich zastosowanie reguła zgodnie z którą: *miejszem pochodzenia produktu końcowego jest państwo lub terytorium, z którego pochodzi większa część materiałów. Jeżeli produkt końcowy ma być sklasyfikowany w działach 1–29 lub 31–40 Systemu Zharmonizowanego, większą część materiałów określa się na podstawie masy tych materiałów. W przypadku gdy produkt końcowy ma być sklasyfikowany w działach 30 lub 41–97 Systemu Zharmonizowanego, większą część materiałów określa się na podstawie wartości tych materiałów.* Czyli dla autobusów miejscem pochodzenia produktu końcowego jest państwo lub terytorium, z którego pochodzi większa część materiałów. Ponadto, ponieważ autobusy są sklasyfikowane w dziale 87 Systemu Zharmonizowanego (Vehicles other than railway or tramway rolling-stock, and parts and accessories thereof), to większą część materiałów określa się na podstawie wartości tych materiałów.

Jeżeli chodzi o zaoferowane przez Przystępującego autobusy, to pod względem wartości materiałów, o którym mowa w Rozporządzeniu Delegowanym, autobusy muszą zostać uznane za produkt pochodzący z krajów UE, dlatego, że ok. 58% tych materiałów pochodzi z UE (podwozie, silnik, skrzynia biegów, most napędowy, siedzenia pasażerów, fotel kierowcy, elektronika). A zatem także w świetle art. 34 Rozporządzenia Delegowanego zaoferowane przez Przystępującego autobusy pochodzą z UE. Nawet gdyby uznać (z czym Przystępujący się nie zgadza), że montaż foteli oraz elektroniki w UE to „prosty montaż części produktu dla otrzymania kompletnego wyrobu”, to i tak miejscem pochodzenia produktu końcowego jest UE - ze względu na pochodzenie większej części materiałów z krajów UE.

Dokładnie te same zasady wynikają z ostatniego akapitu art. 33 Rozporządzenia Delegowanego. Jeśli przyjąć, że montaż foteli w UE to obróbka nieuzasadniona ekonomicznie (z czym Przystępujący się nie zgadza), to i tak miejscem pochodzenia produktu końcowego jest UE (bowiem większość materiałów, liczona według ich wartości, pochodzi z UE). Tylko jednoznaczne potwierdzenie niezgodności oświadczenia Przystępującego z wymogami SWZ mogłoby stanowić podstawę do odrzucenia oferty.

Przystępujący wskazał, że Odwołujący swoje twierdzenia opiera wyłącznie na podstawie świadectwa homologacji, które w żadnym wypadku nie jest dokumentem, rozstrzygającym o pochodzeniu produktu w rozumieniu definicji z art. 60 Kodeksu celnego, co zostało szczegółowo omówione w przedmiotowym piśmie, na oczywiscie nieprawdziwym, ale też nieudowodnionym, założeniu, że montaż siedzeń oraz elektroniki to „prosty montaż części produktu dla otrzymania kompletnego wyrobu”, że wartość montażu siedzeń oraz elektroniki nie powoduje zwiększenia wartości towaru na poziomie co najmniej 10%, że sformułowanie „przedsiębiorstwo przystosowane do tego celu” (ostatniego istotnego przetworzenia, obróbki) oznacza wyłącznie fabryki oraz na wybiórczej interpretacji Rozporządzenia Delegowanego, z całkowitym pominięciem kompletnego brzmienia art. 33 oraz 34 ww. Rozporządzenia.

Gdyby było tak, jak twierdzi Odwołujący, że świadectwo homologacji w sposób niewątpliwy i zgodny z art. 60 kodeksu celnego decyduje o kraju pochodzenia produktu, to Odwołujący nie miałby potrzeby podnosić w odwołaniu, argumentów na zakwestionowanie wartości montażów wykonywanych w UE, miejsca gdzie ten montaż jest wykonywany, stopnia skomplikowania czy też znaczenia montażu dla pozyskania gotowego, zgodnego z OPZ, ale też z przepisami prawa produktu. Skoro jednak Odwołujący podnosi w odwołaniu ww. argumentację (choć niepopartą żadnym dowodem), to oznacza, że Odwołujący zdaje sobie sprawę z tego, że informacje znajdujące się w świadectwie

homologacji nie przesądzają (i nie mogą przesądzać) o kraju pochodzenia produktu w świetle definicji z art. 60 kodeksu celnego.

W dniu 23 kwietnia 2025 r. Zamawiający złożył odpowiedź na odwołanie. Wniósł o oddalenie odwołania w całości. Zamawiający podniósł, że zarzuty Odwołującego sformułowane w treści odwołania nie znajdują uzasadnienia faktycznego oraz prawnego, a co za tym idzie odwołanie powinno zostać oddalone w całości.

Zamawiający wskazał, że może żądać od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści dokumentów lub oświadczeń składanych w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego. Przystępujący, zgodnie z wymaganiami Zamawiającego określonymi w Specyfikacji Warunków Zamówienia, złożył oświadczenie według wzoru z Załącznika nr 10 do SWZ w sprawie pochodzenia produktów, w którym potwierdził, że realizacja przedmiotu zamówienia odbędzie się z udziałem przekraczającym 50% produktów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców.

W związku z informacją wykonawcy, iż w zaoferowanych autobusach udział produktów, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, nie przekracza 50%, Zamawiający - z najdalej posuniętej ostrożności procesowej - wezwał Przystępującego do złożenia wyjaśnień w przedmiotowej kwestii. Przypomnieć również należy, że we wcześniejszym postępowaniu odwoławczym o sygn. akt UZP/BO/MP/6048/8507/25 dot. KIO 574/25 (dotyczącym niniejszego przetargu), w którym Odwołujący zarzuca brak spełnienia przez Przystępującego przedmiotowego wymagania Zamawiającego co do pochodzenia produktów, Przystępujący złożył jedynie nieformalne wyjaśnienia w tej kwestii (ze względu na brak przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego). W świetle powyższego, ponieważ Zamawiający dysponował jedynie nieformalnymi wyjaśnieniami Przystępującego, Zamawiający zachowując najwyższe standardy staranności wezwał w sposób formalny Przystępującego do złożenia przedmiotowych wyjaśnień.

Odnosząc się do zarzutów Odwołującego dotyczących świadectwa homologacji, Zamawiający podniósł, że w pkt 4.1 ppkt 3) SWZ na potwierdzenie spełnienia wymagania w przedmiocie pochodzenia produktów żądał jedynie oświadczenia wykonawcy w sprawie pochodzenia produktów, natomiast nie określił żadnego wymagania dodatkowego udokumentowania kraju pochodzenia produktów objętych ofertą czy przedstawienia określonych danych w tym zakresie. W szczególności nie wskazał, że dokumentem, na podstawie którego będzie dokonywał oceny spełnienia wymogu dotyczącego pochodzenia produktów, będzie świadectwo homologacji. Jedynym dokumentem wymaganym przez Zamawiającego w tym zakresie było oświadczenie według wzoru z Załącznika nr 10 do SWZ. Zatem, bezpodstawne są zarzuty Odwołującego odnoszące się do informacji zawartych w świadectwie homologacji. Zamawiający nie miał obowiązku analizować treści świadectwa homologacji pod kątem spełnienia bądź nie spełnienia przez Przystępującego wymogu co do pochodzenia produktów. W tej sytuacji również zarzucanie Zamawiającemu, że wezwał Przystępującego do złożenia wyjaśnień w przedmiocie pochodzenia produktów skoro dysponował dokumentem urzędowym (homologacją oferowanego autobusu), z treści którego wynika wprost – zdaniem Odwołującego - iż oferowany autobus został wyprodukowany w Chinach, co w konsekwencji stanowiło dążenie do złożenia oświadczenia wbrew treści dokumentu urzędowego, jest bezpodstawne. Niezasadny jest również zarzut Odwołującego co do braku wzięcia pod uwagę przez Zamawiającego dokumentów złożonych przez Odwołującego w poprzedniej sprawie odwoławczej dotyczącej niniejszego przetargu (o sygn. akt KIO 574/25) i oparcia się przez Zamawiającego jedynie na „nie popartym dowodami oświadczeniu Scania”. Przystępujący nie miał obowiązku składać żadnych dowodów na poparcie oświadczenia złożonego według wzoru z Załącznika nr 10 do SWZ skoro takich dowodów Zamawiający nie wymagał.

Podsumowując, Przystępujący w ocenie Zamawiającego, spełnił wymaganie, aby udział produktów, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, w złożonej ofercie przekraczał 50%, co wynika jednoznacznie z oświadczenia złożonego przez Przystępującego. Zamawiający w SWZ na potwierdzenie powyższego wymagania żądał od wykonawców jedynie złożenia oświadczenia o pochodzeniu produktów według wzoru z Załącznika nr 10 do SWZ, natomiast nie postawił wymagania dodatkowego udokumentowania kraju pochodzenia produktów objętych ofertą ani przedstawienia określonych danych potwierdzających pochodzenie produktów. Przystępujący wymagane oświadczenie złożył, zatem sam fakt jego złożenia odpowiada wymaganiom określonym przez Zamawiającego. W tej sytuacji nie było podstaw do odrzucenia oferty Przystępującego.

Krajowa Izba Odwoławcza uwzględniając dokumentację postępowania, dokumenty zgromadzone w aktach sprawy i wyjaśnienia złożone przez strony i uczestnika postępowania odwoławczego, ustaliła i zważyła, co następuje: Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Izba stwierdziła, że Odwołujący wykazał posiadanie legitymacji uprawniającej do wniesienia odwołania, stosownie do dyspozycji art. 505 ust. 1 Pzp.

Wykonawca Scania Polska S.A. skutecznie przystąpił do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego, stosownie do przepisów art. 525 ust. 1, 2 i 3 Pzp.

Izba ustaliła, jak poniżej:

Zgodnie z pkt 4.1.1) SWZ, Przedmiotem zamówienia jest dostawa 10 sztuk niskoemisyjnych autobusów zasilanych gazem ziemnym w technologii CNG, których silnik spełnia normy emisji EURO VI step (krok) E, o długość autobusu od 12.000 mm do 13.000 mm i pojemności pasażerskiej minimum 60 miejsc + kierowca. Autobus powinien być przystosowany do przewozu co najmniej 1 osoby na wózku inwalidzkim lub na wózku dziecięcym wraz z urządzeniem przytrzymującym, zgodnie ze specyfikacją techniczną określoną w Załączniku nr 1 do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia (dalej „OPZ”).

Zgodnie z pkt 4.1.2) SWZ, Zaoferowane pojazdy muszą:

- odpowiadać warunkom zawartym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31.12.2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresie ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 502), w ustawie z dnia 20.06.1997 r. Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1251) oraz warunkom określonym w polskich i branżowych normach;
- posiadać aktualne świadectwo homologacji typu pojazdu wydane zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- spełniać aktualne wymagania dotyczące obowiązujących przepisów dotyczących rejestracji pojazdów, wystarczających dla dopełnienia przez Zamawiającego formalności związanych z rejestracją pojazdów.

Zgodnie z pkt 4.1.3) SWZ, Wymaganie dodatkowe: Wymaganie dodatkowe: Zamawiający informuje, że na podstawie art 393 ust. 1 pkt 4 ustawy PZP, odrzuci ofertę, w której udział produktów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, nie przekracza 50%. Przez produkt pochodzący z danego kraju należy rozumieć zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającym unijny kodeks celny, art. 60: towar całkowicie uzyskany w danym kraju lub na danym terytorium uznawany jest za pochodzący z tego kraju lub terytorium, towar, w produkcję którego zaangażowane są więcej niż jeden kraj lub więcej niż jedno terytorium, uznaje się za pochodzący z kraju lub terytorium, w którym towar ten został poddany ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetwarzaniu lub obróbce, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co spowodowało wytworzenie nowego produktu lub stanowiło istotny etap wytwarzania; w przypadku przedmiotowego zamówienia produktami tymi są autobusy. W związku z powyższym wraz z ofertą Wykonawca zobowiązany jest złożyć oświadczenie w sprawie pochodzenia produktów, którego treść zawarta jest w Załącznik nr 10 do SWZ.

W pkt 10. SWZ - INFORMACJA O PRZEDMIOTOWYCH ŚRODKACH DOWODOWYCH – Zamawiający o przedmiotowe środki dowodowe, które wykonawca miał obowiązek złożyć wraz z ofertą:

10.1. W celu potwierdzenia, że oferowane dostawy odpowiadają wymaganiom określonym w SWZ Zamawiający żąda złożenia wraz z ofertą następujących przedmiotowych środków dowodowych:

1) kopii „Świadectwa Homologacji Typu Pojazdu” lub „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu WE”, wraz z załącznikami, wydanego zgodnie z obowiązującymi przepisami a w szczególności na podstawie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz.U. z 2021, poz. 450 tj. tj. z dnia 1 marca 2021 r. z późn. zm.) oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 25 marca 2013 r., w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep oraz ich przedmiotów wyposażenia lub części (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 1475 z dnia 2015.08.25, z późn. zm.)

2) oświadczenia w sprawie udziału procentowego towarów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej – załącznik nr 10 do SWZ

Wykonawca Scania Polska S.A. złożył wraz z ofertą oświadczenie w sprawie udziału procentowego towarów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej – załącznik nr 10 do SWZ, w którym potwierdził, że realizacja przedmiotu zamówienia odbędzie się z udziałem przekraczającym 50% produktów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców oraz „Świadectwo Homologacji Typu Pojazdu WE”, wraz z załącznikami, wydane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Na skutek zarzutów podnoszonych przez Odwołującego w odwołaniu w sprawie o sygn. akt KIO 574/25, które zostało oddalone przez Izbę z uwagi na brak interesu ww. wykonawcy we wniesieniu odwołania, Zamawiający w celu zachowania przejrzystości postępowania w dniu 21 marca 2025 r. wezwał Przystępującego do wyjaśnień odnoszących się do pochodzenia zaoferowanych przez niego produktów, powołując się na doniesienia Odwołującego o niespełnieniu przez Przystępującego wymogu w tym zakresie.

W odpowiedzi na powyższe, Przystępujący pismem z dnia 24 marca 2025 r. udzielił wyjaśnień, wskazując m.in. na następujący cykl produkcyjny oferowanego pojazdu:

a) Gotowe, jeżdżące o własnych siłach, podwozia autobusowe budowane są na terenie UE a dokładnie w Polsce, w fabryce Scania w Kobylnicy pod Słupskiem. Na początku cyklu produkcyjnego zostaje nadany numer VIN (Vehicle Identification Number - unikalny numer identyfikacyjny pojazdu), który jest znakiem szczególnym dla danego konkretnego autobusu i jest wykorzystywany przez cały „okres życia” pojazdu;

b) Komponenty takie jak silnik, skrzynia biegów oraz most napędowy, produkowane są na terenie UE, w zakładzie Scania CV AB w Södertälje w Szwecji;

c) Kompletne podwozie jest transportowane do fabryki Higer w Chinach (Szanghaj) w celu wykonania zabudowy autobusów;

d) Po wykonaniu zabudowy, pojazdy są wysłane do Europy, w tym przypadku do portu w Antwerpii (Belgia), skąd trafiają do serwisu Scania Antwerpia. Podkreślenia wymaga, że w pojazdach dostarczanych do serwisu Scania Antwerpia brak jest fotela kierowcy oraz foteli pasażerów, stąd pojazd nie może poruszać się po drogach publicznych. Serwis ten przeprowadza końcowy montaż, w tym instaluje fotele kierowcy i pasażerów;

e) Po przygotowaniu pojazdu (w serwisie Scania Antwerpia, obszar UE) pojazd jest transportowany do Polski, do serwisu Scania w Rzeszowie. W serwisie na terenie Polski w autobusach następuje montaż wymaganych przez Zamawiającego urządzeń elektronicznych (Informacja pasażerska, tablice kierunkowe LCD, kasowniki, monitoring pojazdu, bramki liczące pasażerów). Następnie, w pojazdach ostatecznie wykonywane są przeglądy przed dostawą do klienta.

Wykonawca podniósł, że *Jak wskazano w treści SWZ, przez produkt pochodzący z danego kraju należy rozumieć zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającym unijny kodeks celny, art. 60: towar całkowicie uzyskany w danym kraju lub na danym terytorium uznawany jest za pochodzący z tego kraju lub terytorium, towar, w produkcję którego zaangażowane są więcej niż jeden kraj lub więcej niż jedno terytorium, uznaje się za pochodzący z kraju lub terytorium, w którym towar ten został poddany ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetwarzaniu lub obróbce, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co spowodowało wytworzenie nowego produktu lub stanowiło istotny etap wytwarzania.*

W toku rozprawy ww. wykonawca przedłożył dodatkowe informacje na potwierdzenie udziału wartościowego poszczególnych etapów produkcji autobusu w ogólnej wartości produktu oraz faktury potwierdzające wartość elementów wyposażenia, montowanych w zabudowie autobusu na terenie Unii Europejskiej na ostatnim etapie produkcji. Dokumenty te zostały zastrzeżone przez ww. wykonawcę, jako zawierające informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa.

W danym stanie faktycznym Izba zważyła, co następuje:

Izba nie stwierdziła naruszenia przez Zamawiającego w przedmiotowym postępowaniu art. 128 ust. 4 Pzp, przez nieuprawnione wezwanie wykonawcy Scania Polska S.A. do złożenia wyjaśnień w przedmiocie oświadczenia sporządzonego wg wzoru Załącznika nr 10 do SWZ, potwierdzającego spełnienie wymogu z pkt 4.1 pkt 3 SWZ, w sytuacji gdy Zamawiający dysponował dokumentem urzędowym (homologacją oferowanego autobusu), z treści którego wynika wprost, iż oferowany autobus został wyprodukowany w Chinach, co stanowiło dążenie do złożenia oświadczenia wbrew treści dokumentu urzędowego.

W pierwszej kolejności Izba wskazuje, że Zamawiający powinien żądać wyjaśnień dotyczących treści oświadczenia złożonego w Załączniku nr 10 do SWZ na podstawie art. 107 ust. 4 Pzp, zgodnie z którym Zamawiający może żądać od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści przedmiotowych środków dowodowych.

Zgodnie z SWZ (pkt 10.1), oświadczenie wykonawcy co do procentowego udziału towarów pochodzących z UE stanowi przedmiotowy środek dowodowy i zastosowanie do jego wyjaśnienia art. 128 ust. 4 Pzp nie jest prawidłowe. Przepis art. 128 ust. 4 Pzp upoważnia bowiem Zamawiającego do żądania od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści oświadczenia, o którym mowa w art. 125 ust. 1, lub złożonych podmiotowych środków dowodowych lub innych dokumentów lub oświadczeń składanych w postępowaniu. Nie jest to przepis, który może być stosowany do wyjaśniania wątpliwości dotyczących treści przedmiotowych środków dowodowych.

Błędne przywołanie podstawy prawnej wezwania do wyjaśnień z dnia 21 marca 2025 r. stanowi jednak, w ocenie Izby, jedynie błąd formalny, który nie może być podstawą do uwzględnienia niniejszego zarzutu, dotyczącego braku podstawy merytorycznej (faktycznej) do zastosowania trybu wyjaśnień.

Odnosząc się do uzasadnienia zarzutu sformułowanego w odwołaniu, Izba stwierdziła, że wbrew twierdzeniom Odwołującego, zastosowanie trybu wyjaśnień nie miało na celu zaprzeczenia przez wykonawcę Scania Polska S.A. treści dokumentu urzędowego - świadectwa homologacji. Izba podzieliła w tym zakresie stanowisko Zamawiającego, który dla zachowania zasady transparentności prowadzonego postępowania wezwał Przystępującego do złożenia wyjaśnień w przedmiotowej kwestii, biorąc pod uwagę, że we wcześniejszym postępowaniu odwoławczym o sygn. akt KIO 574/25 Odwołujący zarzucał brak spełnienia przez Przystępującego wymagania co do pochodzenia oferowanych autobusów i zarzuty te ostatecznie nie zostały rozpoznane merytorycznie przez Izbę.

Izba wskazuje, że Zamawiający może żądać od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści dokumentów lub oświadczeń składanych w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, w tym przedmiotowych środków dowodowych, i w tym postępowaniu z tego uprawnienia Zamawiający skorzystał. Wyjaśnienia dotyczące oświadczenia wymaganego według wzoru z Załącznika nr 10 do SWZ złożone przez wykonawcę Scania Polska S.A. nie zmieniły w żaden sposób treści oświadczenia złożonego przez tego wykonawcę pierwotnie w ofercie i nie są sprzeczne z treścią złożonego w ofercie świadectwa homologacji. Izba nie podzieliła zarzutu, że Zamawiający, ignorując treść dokumentu urzędowego - świadectwa homologacji oferowanego autobusu w sposób nieuprawniony wezwał wykonawcę Scania Polska S.A. do złożenia wyjaśnień dotyczących oświadczenia wykonawcy. Świadectwo homologacji, jako dokument urzędowy, nie ma znaczenia przy ustaleniu kraju lub regionu pochodzenia, w szczególności dokument ten nie określa kraju pochodzenia produktu. W przedmiotowym postępowaniu jest to odrębny przedmiotowy środek dowodowy, wymagany wyłącznie na potwierdzenie spełnienia wymagań technicznych oferowanych autobusów. Homologacja pojazdu jest dokumentem potwierdzającym, że pojazd jest bezpieczny pod względem technicznym, spełnia odpowiednie normy i wymagania jakości i bezpieczeństwa. Wskazanie w świadectwie homologacji firmy Higer jako producenta, nie przesądza o kraju pochodzenia towaru w rozumieniu art. 60 unijnego kodeksu celnego.

Uwzględniając powyższe, w ocenie Izby, bepodstawny jest zarzut dotyczący nieuprawnionego wezwania Przystępującego do złożenia wyjaśnień w przedmiocie pochodzenia oferowanych produktów. Oba dokumenty – oświadczenie (załącznik nr 10 do SWZ) i świadectwo homologacji, zgodnie z SWZ były wymagane na potwierdzenie spełnienia całkowicie odrębnych warunków zamówienia i stosownie do tych warunków były badane i oceniane przez Zamawiającego. Istota i treść tych dokumentów jest całkowicie odmienna, a tym samym nie można uznać, że treść świadectwa homologacji określa pochodzenie oferowanych produktów i jest sprzeczna z oświadczeniem wykonawcy w tym zakresie.

Niezasadny jest zarzut naruszenia art. 393 ust. 1 pkt 4 Pzp, przez zaniechanie odrzucenia oferty wykonawcy Scania Polska S.A. z tego powodu, że wykonawca ten złożył ofertę na autobusy, w której udział produktów, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, nie przekracza 50%.

Na podstawie art. 393 ust. 1 pkt 4 Pzp, zamawiający może, w przypadku zamówienia na dostawy, odrzucić ofertę, w której udział produktów, w tym oprogramowania wykorzystywanego w wyposażeniu sieci telekomunikacyjnych pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, nie przekracza 50%, jeżeli przewidział to w ogłoszeniu o zamówieniu, a jeżeli postępowanie nie jest wszczynane za pomocą ogłoszenia o zamówieniu – w SWZ.

W przedmiotowym postępowaniu powyższe postanowienie zostało zawarte w ogłoszeniu o zamówieniu (pkt 2.1.4.) oraz w SWZ (pkt 4.13).

Pochodzenie towaru oznacza związek pomiędzy produktem a krajem, z którego jest uznawany za pochodzący. Określa ono zatem przynależność produktu do konkretnego kraju lub regionu. Zgodnie z Artykułem 60 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny:

1. *Towar całkowicie uzyskany w danym kraju lub na danym terytorium uznawany jest za pochodzący z tego kraju lub terytorium.*
2. *Towar, w produkcję którego zaangażowane są więcej niż jeden kraj lub więcej niż jedno terytorium, uznaje się za pochodzący z kraju lub terytorium, w którym towar ten został poddany ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetworzeniu lub obróbce, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co spowodowało wytworzenie nowego produktu lub stanowiło istotny etap wytwarzania.*

Zgodnie z Artykułem 34 Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego (Dz.U. L 343 z 29.12.2015):

Następujących operacji nie uznaje się za istotne ekonomicznie uzasadnione przetworzenie lub obróbkę do celów nadania pochodzenia:

- a) operacje mające na celu zachowanie produktów w dobrym stanie podczas transportu i składowania (wetrzenie, rozkładanie, suszenie, usuwanie uszkodzonych części i podobne czynności) lub operacje ułatwiające przesyłkę lub transport;*
- b) proste czynności polegające na usuwaniu kurzu, przesiewaniu lub sortowaniu, segregowaniu, dobieraniu, myciu, rozcinaniu;*
- c) zmiany opakowania oraz rozdzielanie i łączenie przesyłek, proste umieszczanie w butelkach, puszkach, butlach, workach, pudełkach, skrzynkach, umieszczanie na kartonach lub deskach oraz wszelkie inne proste operacje*

związane z pakowaniem;

d)dobieranie towarów w zestawy lub komplety lub przygotowywanie do sprzedaży;

e)umieszczanie znaków, etykiet lub innych podobnych wyróżniających oznakowań na towarach lub na ich opakowaniach;

f)prosty montaż części produktu dla otrzymania kompletnego wyrobu;

g)demontaż bądź zmiana zastosowania;

h)połączenie dwóch lub więcej operacji wymienionych w lit. a)–g).

Zgodnie z Artykułem 36 ww. Rozporządzenia

1. W celu określenia, czy towary pochodzą z danego państwa lub terytorium, nie bierze się pod uwagę pochodzenia następujących elementów:

a)energii i paliwa,

b)instalacji i wyposażenia,

c)maszyn i narzędzi,

d)materiałów, które nie wchodzą ani nie są przeznaczone do wejścia w końcowy skład towarów.

Aby określić zatem pochodzenie towaru należy zbadać w pierwszej kolejności, czy dany towar jest „całkowicie uzyskany”. Jeżeli natomiast dany produkt jest wynikiem przetworzenia surowców lub komponentów pochodzących z różnych krajów, to ustalenie pochodzenia wymaga analizy procesu produkcji, wartości dodanej oraz spełnienia określonych kryteriów zawartych w regulacjach celnych. Dla takich towarów kluczowe jest ustalenie stopnia przetworzenia i pochodzenia użytych materiałów. Należy więc zbadać, czy obróbka lub przetworzenie są wystarczające, aby produkt uzyskał status towaru pochodzącego. Jeżeli towar został poddany procesowi istotnego i ekonomicznie uzasadnionego przetwarzania lub obróbki w przedsiębiorstwie do tego przystosowanym, co spowodowało wytworzenie nowego produktu lub stanowiło istotny etap wytwarzania, można uznać, że mamy do czynienia z towarem pochodzącym. Zatem, pochodzenie towaru nie jest równoznaczne z określeniem „Made in...” lub krajem zakupu.

Wykonawca Scania zaoferował w postępowaniu autobus marki Higer, typ FencerSeries 4x2/scania higer F6. Marka Higer oraz oświadczył w ofercie, że realizacja przedmiotu zamówienia odbędzie się z udziałem przekraczającym 50% produktów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców. W wyjaśnieniach z dnia 24 marca 2025 r. wykonawca Scania Polska S.A. przedstawił proces produkcyjny oferowanego pojazdu, wyjaśniając, że:

- 1) podwozie autobusowe produkowane jest w Kobylnicy nad Słupskiem;
- 2) silnik, skrzynia biegów i most napędowy produkowane są w Sodertälje w Szwecji;
- 3) zabudowa autobusu produkowana jest w Chinach;
- 4) fotele kierowcy i pasażerów montowane są w Belgii;
- 5) montaż urządzeń elektronicznych odbywa się w Rzeszowie.

Dodatkowo na rozprawie Przystępujący przedstawił kalkulacje i oferty, potwierdzające udział procentowy wartości etapu końcowego produkcji realizowanego w Europie, które potwierdzają, że ten etap ma istotne znaczenie ekonomiczne, a tym samym stanowi istotną wartość dodaną produktu, która może przesądzać o spełnieniu warunku - udziału produktów pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej lub państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, przekraczającym 50%. W danym stanie faktycznym etap produkcji autobusu, polegający na zamontowaniu siedzeń pasażerów i fotela kierowcy oraz urządzeń elektronicznych, szczegółowo opisanych przez Przystępującego, jest istotnym etapem produkcji, który nadaje charakter i decyduje o przeznaczeniu pojazdów. Jest to montaż wykonywany w przedsiębiorstwach do tego przystosowanych oraz stanowi on istotną wartość ekonomiczną całych pojazdów. Jest to proces produkcji obejmujący istotne i ekonomicznie uzasadnione przetworzenie lub obróbkę w przedsiębiorstwie do tego przystosowanym, który stanowi istotny etap wytwarzania. Szczegółowe dane, które łączą się z istotnym ekonomicznie uzasadnionym przetworzeniem i nadaniem ostatecznego charakteru i cech decydujących o przeznaczeniu pojazdów – zostały wykazane przez wykonawcę Scania Polska S.A. Z pewnością, ten etap produkcji autobusu nie stanowi „prostego montażu części produktu dla otrzymania kompletnego wyrobu” w rozumieniu Artykułu 34 Rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2015/2446 z dnia 28 lipca 2015 r. uzupełniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 w odniesieniu do szczegółowych zasad dotyczących niektórych przepisów unijnego kodeksu celnego (Dz.U. L 343 z 29.12.2015). Jak wykazał Przystępujący, ostatni etap produkcji pojazdów polegający na montażu foteli oraz urządzeń elektronicznych stanowi etap istotny produkcji autobusów, zarówno pod względem wartości, jak i znaczenia dla ostatecznych cech i przeznaczenia pojazdu.

Biorąc pod uwagę, że wykonawca Scania Polska S.A., zgodnie z wymaganiami określonymi w SWZ, złożył w ofercie oświadczenie według wzoru z Załącznika nr 10 do SWZ w sprawie pochodzenia produktów, w którym potwierdził, że realizacja przedmiotu zamówienia odbędzie się z udziałem przekraczającym 50% produktów pochodzących z państw

członkowskich Unii Europejskiej lub państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, to w świetle zgromadzonego materiału dowodowego należy uznać, że spełnił wymaganie, aby udział produktów, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, w złożonej ofercie przekraczał 50%. Powyższe wynika zarówno z oświadczenia złożonego przez tego wykonawcę w ofercie, ze złożonych wyjaśnień na wezwanie Zamawiającego, jak i z przedłożonych dodatkowo przez ww. wykonawcę na rozprawie dowodów – kalkulacji oraz ofert. Izba wzięła pod uwagę przy tym, że Odwołujący, podnosząc zarzut w powyższym zakresie, nie wykazał okoliczności przeciwnych. W szczególności, brak jest podstaw do stwierdzenia, że wskazanie w świadectwie homologacji firmy Higer (Chiny) jako producenta, przesądza o tym, że zaoferowany przez ww. wykonawcę autobus nie spełnia wymagania co do realizacji przedmiotu zamówienia z udziałem produktów, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw, wobec których na mocy decyzji Rady stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, w stopniu przekraczającym 50%.

W konsekwencji, w związku z powyższym, nie było podstaw do odrzucenia oferty wykonawcy Scania Polska S.A. w oparciu o art. 393 ust. 1 pkt 4 Pzp. Brak jest również podstaw do stwierdzenia naruszenia przez Zamawiającego w prowadzonym postępowaniu zasad określonych w art. 16 Pzp na skutek zaniechania odrzucenia ww. oferty oraz jej wyboru jako oferty najkorzystniejszej.

Uwzględniając powyższy stan rzeczy, ustalony w toku postępowania, Izba orzekła, jak w sentencji, o oddaleniu odwołania.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 557 i art. 575 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 ze zm.) oraz rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz.U. z 2020 r. 2437).

Przewodniczący:

.....

.....