

Sygn. akt KIO 2197/25

Sygn. akt KIO 2305/25

POSTANOWENIE

Warszawa, dnia 6 sierpnia 2025 r.

Krajowa Izba Odwoławcza – w składzie:

Przewodniczący: Michał Pawłowski

Protokolant: Adam Skowroński

po rozpoznaniu na posiedzeniu niejawnym z udziałem stron w dniach 1 lipca i 1 sierpnia 2025 r. w Warszawie odwołań wniesionych do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej:

A.w dniu 29 maja 2025 r. przez wykonawcę Przewozy Autobusowe GRYF Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółka komandytowa z siedzibą w Żukowie

B.w dniu 5 czerwca 2025 r. przez wykonawcę Przewozy Autobusowe GRYF Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółka komandytowa z siedzibą w Żukowie

w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego Gminę Miejską Tczew,

przy udziale uczestnika po stronie zamawiającego – wykonawcy RELOBUS Transport Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Toruniu

postanawia:

Sygn. akt KIO 2197/25

1. Umarza postępowanie odwoławcze.

2. Nakazuje zwrot z rachunku bankowego Urzędu Zamówień Publicznych na rzecz wykonawcy Przewozy Autobusowe GRYF Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółka komandytowa z siedzibą w Żukowie kwoty 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) stanowiącej równowartość uiszczonych wpisów od odwołania.

Sygn. akt KIO 2305/25

1. Umarza postępowanie odwoławcze.

2. Nakazuje zwrot z rachunku bankowego Urzędu Zamówień Publicznych na rzecz wykonawcy Przewozy Autobusowe GRYF Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółka komandytowa z siedzibą w Żukowie kwoty 13 500 zł 00 gr (trzynaście tysięcy pięćset złotych zero groszy) stanowiącej 90 % uiszczonych wpisów 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 2197/25

Sygn. akt KIO 2305/25

Uzasadnienie

Gmina Miejska Tczew, zwana dalej „Zamawiającym”, działając na podstawie przepisów ustawy dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 1320, ze zm.), zwanej dalej „ustawą PZP”, prowadzi w trybie przetargu nieograniczonego postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na „*świadczenie usług przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego dla potrzeb komunikacji miejskiej w Tczewie*”.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 22 kwietnia 2025 r., pod numerem 2025/S 060-195459.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 2197/25:

W dniu 29 maja 2025 r. (data wpływu do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej) wykonawca Przewozy Autobusowe GRYF Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością Spółka komandytowa z siedzibą w Żukowie zwany dalej „Odwołującym” lub „wykonawcą GRYF”, wniósł odwołanie na czynności Zamawiającego podjęte w ramach postępowania o udzielenie zamówienia co do warunków uzyskania zamówienia określonych w zmianie ogłoszenia o zamówieniu oraz zmienionej SWZ z dnia 21 maja 2025 r., tj. od:

1) nieproporcjonalnego, nadmiernego i nieprzystającego do rzeczywistości gospodarczej określenia w zmienionym pkt. 3.2 ppkt 7 Załącznika nr 2 do OPZ – Parametry techniczno – użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług

wyposażenia pojazdów w ścianki działowe, tzw. wiatrolapy,

2) niejednoznacznego określenia w zmienionym par. 1 ust. 6 dokumentu „Projektowane postanowienia umowy” (Załącznik nr 9 do SWZ), że „*średni wiek taboru (...) liczony od roku pierwszej rejestracji (...) nie może być niższy od wartości zadeklarowanej w ofercie wykonawcy. Wymiana taboru, w trakcie trwania umowy, nie może prowadzić do obniżenia średniego wieku taboru zadeklarowanego w ofercie wykonawcy*”, co uniemożliwia złożenie prawidłowo skalkulowanej oferty poprzez obarczenie wykonawców ryzykiem dowolnej interpretacji tego postanowienia przez Zamawiającego,

3) niejednoznacznego i nadmiernego określenia w zmienionym par. 2 ust. 1 pkt 3 lit. a wzoru umowy „*a) wskazanymi przez Operatora w ofercie (Formularz oferty pkt 2 – Tabela Wykaz taboru); w przypadku zmiany któregośkolwiek z pojazdów, nowy pojazd winien posiadać rok pierwszej rejestracji nie wcześniej, niż wskazany w ofercie Operatora*”, co uniemożliwia złożenie prawidłowo skalkulowanej oferty poprzez obarczenie wykonawców ryzykiem dowolnej interpretacji tego postanowienia przez Zamawiającego,

4) zobowiązania wykonawcy w zmienionym pkt 11.2.1 SWZ w związku ze zmienionym pkt 2 Załącznika nr 1 do SWZ (Formularz oferty) do przedstawienia wykazu taboru wskazującego precyzyjnie (marka, model pojazdu, rok pierwszej rejestracji) pojazdy, co umożliwia udział w postępowaniu wyłącznie wykonawcom posiadającym już na dzień złożenia oferty 30 pojazdów o kryteriach wskazanych przez Zamawiającego, pomimo konieczności skierowania ich do realizacji zamówienia od dnia 1 września 2025 r. oraz zgłoszenia pojazdów do tzw. certyfikacji przez Zamawiającego nie później niż do dnia 17 sierpnia 2025 r., tj. ponad 75 dni po terminie złożenia oferty, co ogranicza konkurencję oraz jest wymogiem nadmiernym i przedwczesnym,

5) określenia w zmienionym pkt 14.1 ppkt 2 w związku z pkt 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert w sposób wadliwy, tj. wewnętrznie sprzeczny i niejednoznaczny poprzez wskazanie, że punkty w tymże kryterium zostaną przyznane za „*e) średni wiek oferowanego taboru: 2011 i młodszy/wyższy – 40 pkt*”, tj. za tabor po raz pierwszy zarejestrowany w 2011 r. i wcześniej („*wyższy*” „*średni wiek oferowanego taboru*”) – 40 pkt, a jednocześnie wskazując, że średni rok produkcji oferowanego taboru w zakresie 2005 do 2010 otrzymuje tychże punktów mniej (od 0 do 30 punktów), co uniemożliwia właściwą ocenę ofert w postępowaniu i prowadzić może do stwierdzenia jego nieważności w przypadku złożenia oferty przez więcej niż jednego wykonawcę,

6) określenia w zmienionym pkt 14.1 ppkt 2 w związku z pkt 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert w sposób wadliwy, tj. nieproporcjonalny, co radykalnie ogranicza konkurencję oraz nie zapewnia Zamawiającemu rzeczywistych korzyści – a w przypadku uznania, że określone w zmienionym pkt 14.1 ppkt 2 w związku z pkt 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert powinno w lit. e mieć brzmienie „*średni rok pierwszej rejestracji oferowanego taboru: 2011 i więcej*” (lub podobne, jednoznacznie określające, że Zamawiający przyzna 40 pkt za średni rok pierwszej rejestracji oferowanego taboru 2011 lub wyższy) – określenia w zmienionym pkt 14.1 ppkt 2 w związku z pkt 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium pozacenowej oceny ofert jako „*średniego wieku oferowanego taboru (Wt)*” wraz z nadaniem mu punktacji wskazanej tamże (od 0 pkt za „*średni wiek oferowanego taboru: 2005 – 2007*” do 40 pkt za „*średni wiek oferowanego taboru: „2011 i młodszy/wyższy*”, tj. określenie pozornego, nadmiernego i radykalnie ograniczającego konkurencję kryterium powodującego de facto konieczność wskazania do realizacji zamówienia taboru spełniającego warunek „*średni wieki oferowanego taboru: „2011 i mniej*”.

Odwolujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

1) art. 16 pkt 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 ustawy PZP poprzez określenie wymogu dotyczącego używanych w trakcie realizacji umowy pojazdów w sposób nieproporcjonalny, nadmierny oraz stawiający nieuzasadnione nadmierne wymogi,

2) art. 16 pkt 1 i 2 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 ustawy PZP poprzez określenie wymogów dotyczących pojazdów w sposób niejednoznaczny, nieprzejrzysty, uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty,

3) art. 16 pkt 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 ustawy PZP poprzez określenie wymogów dotyczących wymienianych w trakcie realizacji umowy pojazdów w sposób niejednoznaczny, nieprzejrzysty, uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty oraz stawiający nieuzasadnione nadmierne wymogi,

4) art. 16 pkt 1 i 2 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz art. 112 ust. 1 i 2 pkt 4 w zw. z art. 116 ust. 1 ustawy PZP poprzez postawienie wymogu dysponowania przez wykonawców pojazdami skierowanymi do realizacji zamówienia i ich jednoznacznego, de facto co do tożsamości, określenia na etapie składania ofert jako warunku udziału w postępowaniu, pomimo formalnego niestawiania takiego warunku w postępowaniu oraz w sposób nieproporcjonalny, nadmierny i utrudniający konkurencję w świetle czasu pomiędzy dniem składania ofert a rozpoczęciem świadczenia usług, względnie certyfikacją pojazdów przez Zamawiającego,

5) art. 16 pkt 1-3, art. 17 ust. 1 i 2 oraz z art. 240 ust. 1 i 2 w zw. z art. 239 ust. 1 ustawy PZP poprzez określenie kryterium oceny oferty w sposób nieproporcjonalny, nadmierny i utrudniający konkurencję,

6) art. 16 pkt 1 i 3 w zw. z art. 17 ust. 1 oraz art. 240 ust. 2 i art. 242 ust. 2 ustawy PZP poprzez określenie jakościowego kryterium oceny ofert w sposób nadmierny oraz zmuszający potencjalnych wykonawców do zaproponowania z góry ustalonego rozwiązania, tj. obsługi przedmiotu zamówienia pojazdami o średnim roku pierwszej rejestracji 2011 lub później, w tym w sytuacji, gdy pojazdy takie, spełniające warunki świadczenia przedmiotu zamówienia, posiada i jest w stanie skierować do obsługi zamówienia, być może, wyłącznie jeden podmiot funkcjonujący na terenie Polski, jakościowe kryterium oceny oferty staje się jednocześnie de facto warunkiem udziału w postępowaniu (warunkiem złożenia ważnej i korzystnej oferty), nadmiernym w stosunku do przedmiotu zamówienia (obsługa przedmiotu zamówienia przez 7 miesięcy),

7) art. 16 pkt 1 w zw. z art. 17 ust. 1 i 2 ustawy PZP poprzez drastyczne ograniczenie grona wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w postępowaniu, radykalne ograniczenie konkurencji i niezapewnienie udzielenia zamówienia w sposób zapewniający uzyskanie najlepszych jego efektów, zważywszy na całokształt określenia przedmiotu zamówienia oraz kryterium jakościowego przez Zamawiającego.

Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

1) w zakresie zarzutu nr 1 odwołania:

a) albo zmianę brzmienia zmienionego pkt 3.2 ppkt 7 parametrów poprzez dodanie do dotychczasowej treści litery d w brzmieniu: „d) ścianki działowe przy drzwiach, tzw. wiatrolapy, nie są wymagane w przypadku miejsc oddzielających miejsca siedzące dla pasażerów od strefy drzwi, w których producent pojazdu nie wyposażył go w ścianki działowe przy drzwiach, tzw. wiatrolapy”,

b) albo usunięcie pkt 3.2 ppkt 7 parametrów w całości,

2) w zakresie zarzutu nr 2 odwołania – zmianę brzmienia zmienionego par. 1 ust. 6 wzoru umowy poprzez usunięcie fragmentu „Średni wiek całego taboru (...) nie może być niższy od wartości zadeklarowanej w ofercie wykonawcy. Wymiana taboru, w trakcie trwania umowy, nie może prowadzić do obniżenia średniego wieku taboru zadeklarowanego w ofercie wykonawcy” oraz zastąpienie go treścią: „Wymiana taboru, w trakcie trwania umowy, możliwa jest wyłącznie przy zapewnieniu, iż średnia roku pierwszej rejestracji pojazdów po wymianie, nie zmniejszy się w sposób powodujący zmianę oceny oferty wykonawcy”,

3) w zakresie zarzutu nr 3 odwołania:

a) albo usunięcie par. 2 ust. 1 pkt 3 lit. a wzoru umowy w całości,

b) albo modyfikację par. 2 ust. 1 pkt 3 lit. a wzoru umowy poprzez zastąpienie go nową treścią: „a) zgodnymi lub nowszymi co do roku pierwszej rejestracji względem deklaracji złożonej w ofercie operatora”,

4) w zakresie zarzutu nr 4 odwołania:

a) albo usunięcie z Formularza oferty (Załącznik nr 1 do pisma nr BZP.271.3.8.2025.8 – zmienionego dokumentu postępowania) punktu 2 w całości,

b) albo zastąpienie dotychczasowego brzmienia punktu 2 Formularza oferty nowym: „średni rok pierwszej rejestracji oferowanego taboru (30 pojazdów): [do uzupełnienia przez wykonawcę]” a nadto, modyfikację par. 2 ust. 1 pkt 3 lit. a wzoru umowy poprzez zastąpienie go nową treścią: „a) zgodnymi lub nowszymi co do roku pierwszej rejestracji względem deklaracji złożonej w ofercie operatora”,

5) w zakresie zarzutów nr 5-7 odwołania:

a) albo usunięcie kryterium jakościowego (Wt) w całości (zmieniony pkt 14.1 ppkt 2 w zw. z pkt 14.2 ppkt 2 SWZ) i nadanie kryterium ceny wagi 100%,

b) albo zmianę brzmienia zmienionego pkt 14.1 ppkt 2 w zw. z pkt 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert poprzez nadanie mu następującej treści: „14.2.2 Kryterium „średni rok pierwszej rejestracji taboru” (Rt) – będzie rozpatrywane na podstawie oświadczenia złożonego przez wykonawcę, na Formularzu oferty, dotyczącego średniego roku pierwszej rejestracji oferowanego taboru, przeznaczonego do realizacji zamówienia na planowany dzień rozpoczęcia świadczenia usługi. Wykonawca zobowiązany jest do zadeklarowania tej wartości dla 30 sztuk pojazdów. Średni wiek oferowanego taboru powinien zostać zaokrąglany w dół do dwóch miejsc po przecinku.

Punkty zostaną przyznane zgodnie z poniższym schematem:

a) średni rok pierwszej rejestracji taboru 2005,00 - 2005,09 – 0 pkt,

b) średni rok pierwszej rejestracji taboru między 2005,10 a 2005,19 – 10 pkt,

- c) *średni rok pierwszej rejestracji taboru między 2005,20 a 2005,29 – 12 pkt, i dalej za każde 0,1 średniego roku + 2 pkt,*
d) *powyżej 2006,70 – 40 pkt.*

Po podpisaniu umowy, Zamawiającemu przysługuje prawo kontroli pojazdów skierowanych do realizacji usługi, w tym w szczególności żądania kopii dowodu rejestracyjnego poświadczonej przez wykonawcę za zgodność z oryginałem oraz oględzin pojazdu”.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 2305/25:

W dniu 5 czerwca 2025 r. (data wpływu do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej) wykonawca GRYF wniósł kolejne odwołanie na czynności Zamawiającego podjęte w ramach postępowania o udzielenie zamówienia co do zmienionej SWZ z dnia 30 maja 2025 r., tj. od:

- 1) dopuszczenia wbrew dotychczasowemu brzmieniu pkt 12.1 dokumentu „Zasady świadczenia usług oraz parametry jakościowe związane ze świadczeniem usług” (Załącznik nr 1 do OPZ) do stosowania „kart drogowych w postaci elektronicznej w aplikacji”, to jest w rzeczywistości modyfikację pkt 12.1 Zasad świadczenia usług, bez określenia jakiegokolwiek minimalnego poziomu zabezpieczenia integralności i możliwości weryfikacji danych umieszczanych przez wykonawcę w tychże elektronicznych „kartach drogowych w aplikacji”, w sposób niejednoznaczny i bez uwzględnienia wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty, bezpodstawnie różnicując sytuację wykonawców stosujących tradycyjne (papierowe) karty drogowo oraz „karty drogowo w postaci elektronicznej w aplikacji”, co nieproporcjonalnie i bezzasadnie ogranicza konkurencję w postępowaniu oraz uniemożliwia właściwe skalkulowanie oferty,
- 2) modyfikacji pkt 12.1 „Zasad świadczenia usług” przez dopuszczenie wyłącznie dwóch form prowadzenia dokumentacji: tradycyjnych kart papierowych (jak dotychczas) i „kart drogowych w postaci elektronicznej w aplikacji” bez dopuszczenia prowadzenia „kart drogowych w postaci elektronicznej” w innej formie niż „w aplikacji”, co nieproporcjonalnie i bezzasadnie ogranicza konkurencję w postępowaniu oraz uniemożliwia właściwe skalkulowanie ceny,
- 3) modyfikacji pkt 12.1 i 12.4 Zasad świadczenia usług oraz pkt 3.1 ppkt 6 lit. a, pkt 3.1 ppkt 15, pkt 3.2 ppkt 9.1 i pkt 4.5 Załącznika nr 2 do OPZ Parametry techniczno-użytkowe pojazdów przeznaczonych do świadczenia usług, która to modyfikacja, wraz z pozostałymi postanowieniami dokumentów postępowania drastycznie ograniczają grono wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w postępowaniu do de facto jednego, co radykalnie ogranicza konkurencję, w rzeczywistości całkowicie ją eliminując.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

- 1) art. 16 pkt 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 ustawy PZP poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w zakresie obowiązku prowadzenia kart drogowych „w formie elektronicznej w aplikacji: za pomocą niedostatecznie dokładnych określeń, bez uwzględnienia wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie ofert, tj. w sposób niejednoznaczny, nieproporcjonalny i uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty, niezapewniający najlepszej jakości usług oraz niezapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i różnicujący traktowanie wykonawców,
- 2) art. 16 pkt 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1 i 2 ustawy PZP poprzez niedopuszczenie prowadzenia kart drogowych w formie elektronicznej w inny sposób niż „w aplikacji”, tj. za pomocą niedostatecznie dokładnych określeń, bez uwzględnienia wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie ofert, tj. w sposób niejednoznaczny, nieproporcjonalny i uniemożliwiający właściwe skalkulowanie oferty, niezapewniający najlepszej jakości usług oraz niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji i różnicujący traktowanie wykonawców,
- 3) art. 16 pkt 1-3 w zw. art. 17 ust. 1 i 2 oraz art. 99 ust. 1 i 2 ustawy PZP poprzez ukształtowanie po zmianach SWZ wprowadzonych w dniu 30 maja 2025 r. (modyfikacji pkt 12.1 i 12.4 Zasad świadczenia usług oraz pkt 3.1 ppkt 6 lit. a, pkt 3.1 ppkt 15, pkt 3.2 ppkt 9.1 i pkt 4.5 parametrów) całości warunków postępowania i określenia przedmiotu zamówienia w sposób drastycznie ograniczający grono wykonawców mogących złożyć ważną i korzystną ofertę w postępowaniu do de facto jednego, z góry możliwego do ustalenia na podstawie znajomości rynku przewozów autobusowych, co radykalnie ogranicza konkurencję i nie zapewnia udzielenia zamówienia w sposób zapewniający uzyskanie najlepszych jego efektów.

Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

- 1) w zakresie zarzutów nr 1 i 2 odwołania:

a) albo dokonanie zmiany pkt 12.1 i 12.3 parametrów poprzez przywrócenie ich pierwotnej treści, tj. jednoznaczne wskazanie, że karty drogowo mają istnieć i być okazywane w formie fizycznej (tradycyjnej, papierowej):

„12.1. Kierowca pojazdu powinien posiadać fizycznie istniejącą, numerowaną kartę drogową w postaci wydruku papierowego, służącą do rejestrowania rzeczywistego czasu i przebiegu pracy kierowcy i pojazdu”

(...)

„12.3. Upoważnione przez organizatora osoby, prowadzące kontrole, mają prawo żądać okazania fizycznie istniejącej, numerowanej karty drogowej w postaci wydruku papierowego, w celu odnotowania uchybień stwierdzonych w czasie kontroli prowadzonej w pojeździe”;

b) albo zmianę brzmienia zmienionego pkt 12 parametrów poprzez zastąpienie dotychczasowej treści pkt 12.1 na następujące wraz z dodaniem po nim następującej treści parametrów:

„12.1. Kierowca pojazdu powinien posiadać tradycyjną (papierową) numerowaną kartę drogową lub posiadać nieprzerwany dostęp do numerowanej karty drogowej w formie elektronicznej, służących do rejestrowania rzeczywistego czasu i przebiegu pracy kierowcy i pojazdu.

12.1a. W przypadku prowadzenia kart drogowych w formie elektronicznej, system elektroniczny powinien zapewniać:

1) kontrolę dostępu do kart drogowych poprzez umożliwienie wprowadzania danych i ich modyfikacji wyłącznie uprawnionym użytkownikom posiadającym indywidualny login i hasło,

2) wydawanie (przekazywanie) kart drogowych przez przełożonego kierowców lub inną, jednoznacznie wskazaną osobę, najpóźniej w momencie rozpoczęcia obsługi zadania przewozowego przez danego kierowcę i pojazd; data i godzina wydania (przekazania) karty drogowej rejestrowana jest w systemie w sposób uniemożliwiający jej późniejszą modyfikację (znaczona czasem),

3) uniemożliwienie dokonywania modyfikacji kart drogowych po ich wydaniu (przekazaniu) przez osoby inne niż kierowca oraz osoby upoważnione przez organizatora, prowadzące kontrolę,

4) zdanie karty drogowej (uniemożliwienie dokonywania modyfikacji kart drogowych przez kierowcę) w ciągu maksimum jednej godziny od zakończenia obsługi zadania przewozowego przez danego kierowcę i pojazd; data i godzina zdania karty drogowej rejestrowana jest w systemie w sposób uniemożliwiający jej późniejszą modyfikację (znaczona czasem),

5) automatyczne przekazywanie karty drogowej dyspozytorowi operatora nie rzadziej niż raz dziennie, w ciągu maksimum jednej godziny od zakończenia obsługi zadania przewozowego przez danego kierowcę i pojazd,

6) rejestrację wszelkich czynności dokonywanych przez któregokolwiek z użytkowników w związku z posługiwaniem się kartą drogową w sposób trwały, uniemożliwiający dokonywanie jakichkolwiek czynności bez rejestracji użytkownika, daty i godziny lub z możliwością modyfikacji ww. danych później,

7) obsługę karty drogowej, w szczególności w zakresie okazania karty drogowej, w celu odnotowania uchybień stwierdzonych w czasie kontroli prowadzonej w pojeździe odnotowania uchybień, o którym mowa w pkt. 12.3, na ekranie dotykowym o przekątnej minimum 7,

8) pola do odnotowywania uchybień powinny znajdować się przy każdym kursie oraz dodatkowo w odniesieniu do całości karty drogowej i umożliwiać wprowadzenie minimum 1,000 znaków w każdym. Pole przeznaczone do odnotowywania uchybień w odniesieniu do całości karty drogowej powinno umożliwiać wprowadzenie szkiców, rysunków o dowolnym kształcie i rozmiarze,

9) automatyczne wykonywanie kopii karty drogowej na serwerze, do którego dostęp udzielony zostanie organizatorowi, co najmniej raz dziennie.

12.1b. Operator przekaze opis i schematy działania oprogramowania służącego do obsługi kart drogowych w formie elektronicznej oraz opis sposobów zabezpieczenia danych przed nieuprawnioną ingerencją organizatorowi w terminie co najmniej 30 dni przed rozpoczęciem jego stosowania lub przed jego modyfikacją. Do czasu akceptacji ww. dokumentów przez organizatora, operator zobowiązany jest do stosowania tradycyjnych (papierowych) kart drogowych, względnie stosowania dotychczasowej wersji oprogramowania i sposobu zabezpieczenia danych przed nieuprawnioną ingerencją”.

2) w zakresie zarzutu nr 3 odwołania:

a) albo usunięcie kryterium jakościowego (Wt) w całości (zmieniony pkt 14.1 ppkt 2 w zw. z pkt 14.2 ppkt 2 SWZ) i nadanie kryterium ceny wagi 100%,

b) albo usunięcie dotychczasowego kryterium jakościowego (Wt) i zastąpienie go kryterium: „Zgodność z identyfikacją wizualną Zamawiającego (Z)” poprzez zmianę treści pkt 14.1 ppkt 2 w zw. z pkt 14.2 ppkt 2 SWZ i odpowiednio postanowień ogłoszenia i innych postanowień dokumentów postępowania na następującą:

„14.1. Przy wyborze oferty najkorzystniejszej, Zamawiający będzie się kierował następującymi kryteriami:

1) cena wykonania zamówienia – 60 pkt

2) zgodność z identyfikacją wizualną Zamawiającego – 40 pkt

Z tytułu niniejszych kryteriów maksymalna liczba punktów, które może otrzymać wykonawca wynosi 100 pkt. Za ofertę najwyższej ocenioną zostanie uznana oferta zawierająca najkorzystniejszy bilans punktów uzyskanych w powyższych kryteriach.

„14.2 ppkt 2 Kryterium „Zgodność z identyfikacją wizualną Zamawiającego” (Z) – będzie rozpatrywane na podstawie oświadczenia złożonego przez wykonawcę na Formularzu oferty dotyczącego zgodności z identyfikacją wizualną Gminy Miasta Tczew taboru przeznaczonego do realizacji zamówienia na planowany dzień rozpoczęcia świadczenia usługi.

Punkty zostaną przyznane zgodnie z poniższym schematem:

a) każdy pojazd z zewnętrzną identyfikacją wizualną (schematem malowania) zgodnym ze schematem przedstawionym przez Zamawiającego – 0,66 pkt.

Punkty przyznane zostaną jako iloczyn liczby pojazdów z zewnętrzną identyfikacją wizualną (schematem malowania) zgodnym ze schematem przedstawionym przez Zamawiającego oraz wartości 0,66 pkt. W przypadku zaoferowania całości taboru z zewnętrzną identyfikacją wizualną (schematem malowania) zgodnym ze schematem przedstawionym przez Zamawiającego przyznaje się 20 pktów.

b) każdy pojazd wyposażony w tapicerkę jednolitą dla całego autobusu, bez logotypów, herbów ani identyfikacji graficznej innych miast lub organizatorów komunikacji – 0,66 pkt.

Punkty przyznane zostaną jako iloczyn liczby pojazdów wyposażonych w tapicerkę jednolitą dla całego autobusu, bez logotypów, herbów ani identyfikacji graficznej innych miast lub organizatorów komunikacji oraz wartości 0,66 pkt. W przypadku zaoferowania całości taboru z tapicerką jednolitą dla całego autobusu, bez logotypów, herbów ani identyfikacji graficznej innych miast lub organizatorów komunikacji przyznaje się 20 pktów.

Liczba pojazdów zostanie określona na podstawie deklaracji wykonawcy zawartej w ofercie. W przypadku, gdy wykonawca na Formularzu oferty w pkt 2 nie wskaże liczby pojazdów spełniających ww. kryteria, oferta otrzyma 0 punktów w tym kryterium.

Najkorzystniejsza oferta w odniesieniu do tego kryterium może uzyskać maksimum 40 punktów.

14.3 W celu wyboru oferty najkorzystniejszej, Zamawiający posługiwać się będzie następującym wzorem:

$$W = C + Z$$

gdzie W - Wynik oceny,

C – liczba punktów w kryterium „Cena”,

Z – liczba punktów w kryterium „Zgodność z identyfikacją wizualną Zamawiającego”.

Zamawiający udzieli zamówienia temu wykonawcy, którego oferta zostanie uznana za najkorzystniejszą, tj. otrzyma w sumie najwyższą ilość punktów.

Maksymalna ilość punktów, jaką może zdobyć wykonawca uwzględniając wszystkie kryteria oceny ofert, wynosi 100 pkt.

Ocena, porównanie i wybór najkorzystniejszej oferty zostanie dokonana na podstawie ustalonych kryteriów, o których mowa wyżej”;

oraz odpowiednią modyfikację pozostałych dokumentów postępowania.

c) albo zmianę brzmienia zmienionego pkt 14.1 ppkt 2 w zw. z pkt 14.2 ppkt 2 SWZ kryterium oceny ofert poprzez nadanie mu następującej treści oraz odpowiednią modyfikację pozostałych dokumentów postępowania:

„14.2.2 Kryterium „Średni rok pierwszej rejestracji taboru” (Rt) – będzie rozpatrywane na podstawie oświadczenia złożonego przez wykonawcę, na Formularzu oferty, dotyczącego średniego roku pierwszej rejestracji oferowanego taboru, przeznaczonego do realizacji zamówienia na planowany dzień rozpoczęcia świadczenia usługi. Wykonawca zobowiązany jest do zadeklarowania tej wartości dla 30 sztuk pojazdów. Średni wiek oferowanego taboru powinien zostać zaokrąglany w dół do dwóch miejsc po przecinku.

Punkty zostaną przyznane zgodnie z poniższym schematem:

a) średni rok pierwszej rejestracji taboru 2005,00 – 2005,09 – 0 pkt,

b) średni rok pierwszej rejestracji taboru między 2005,10 a 2005,19 – 10 pkt,

c) średni rok pierwszej rejestracji taboru między 2005,20 a 2005,29 – 12 pkt, i dalej za każde 0,1 średniego roku + 2 pkt

d) powyżej 2006,70 – 40 pkt.

Po podpisaniu umowy, Zamawiającemu przysługuje prawo kontroli pojazdów skierowanych do realizacji usługi, w tym w szczególności żądania kopii dowodu rejestracyjnego poświadczonej przez wykonawcę za zgodność z oryginałem oraz oględzin pojazdu”

oraz odpowiednią modyfikację pozostałych dokumentów postępowania.

Z informacji przekazanej przez Zamawiającego Prezesowi Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 17 czerwca 2025 r. w sprawie o sygn. akt KIO 2197/25 wynika, że Zamawiający w dniu 2 czerwca 2025 r. zamieścił na stronie internetowej prowadzonego postępowania pod adresem <https://platformazakupowa.pl/pn/tczew> pismo informujące o wniesionym odwołaniu wraz z kopią tego odwołania, jednocześnie wzywając wykonawców do przystąpienia do postępowania odwoławczego.

Natomiast z informacji przekazanej przez Zamawiającego Prezesowi Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 26 czerwca 2025 r. w sprawie o sygn. akt KIO 2305/25 wynika, że Zamawiający w dniu 6 czerwca 2025 r. zamieścił na stronie prowadzonego postępowania (pod adresem <https://platformazakupowa.pl/pn/tczew>) pismo informujące o wniesionym odwołaniu, jednocześnie wzywając wykonawców do przystąpienia do postępowania odwoławczego, zaś samo odwołanie wraz z załącznikami zamieszczono na stronie internetowej prowadzonego postępowania w dniu 10 czerwca 2025 r.

Przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego w obydwu sprawach zgłosił wykonawca RELOBUSTransport Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Toruniu. Krajowa Izba Odwoławcza na posiedzeniu niejawnym z udziałem stron stwierdziła skuteczność obu zgłoszonych przystąpień.

Na posiedzeniu Izby w dniu 1 sierpnia 2025 r. wykonawca GRYF cofnął odwołanie z dnia 5 czerwca 2025 r. złożone w sprawie o sygn. akt KIO 2305/25, natomiast podtrzymał w całości odwołanie z dnia 29 maja 2025 r. złożone w sprawie o sygn. akt KIO 2197/25.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 2197/25 Krajowa Izba Odwoławcza zważyła, co następuje:

Zgodnie z art. 568 pkt 2 ustawy PZP Izba umarza postępowania odwoławcze, w formie postanowienia, w przypadku stwierdzenia, że dalsze postępowanie stało się z innej przyczyny zbędne lub niedopuszczalne.

W ocenie Izby dalsze prowadzenie postępowania odwoławczego w sprawie o sygn. akt KIO 2197/25 stało się niedopuszczalne, albowiem, biorąc pod uwagę czynności zaskarżone odwołaniem wykonawcy GRYF i postawione w tym odwołaniu zarzuty, jak również czynność otwarcia ofert dokonaną przez Zamawiającego w dniu 30 czerwca 2025 r., a następnie czynność wyboru oferty najkorzystniejszej w postępowaniu z dnia 4 lipca 2025 r. poprzedzoną czynnością badania i oceny ofert złożonych w postępowaniu, Izba nie może rozpoznać w sposób merytoryczny zarzutów odwołania i wydać rozstrzygnięcia w tej sprawie.

Izba stwierdza, że w odwołaniu z dnia 29 maja 2025 r. wykonawca GRYF zarzucił Zamawiającemu sformułowanie części postanowień dokumentacji zamówienia z naruszeniem przepisów prawa. Zaskarżone postanowienia SWZ dotyczyły opisu przedmiotu zamówienia oraz związanych z nim obowiązków wykonawcy, a także opisu sposobu przygotowania ofert oraz kryteriów oceny ofert. Pomimo trwania postępowania odwoławczego w sprawach o sygn. akt KIO 2197/25 i KIO 2305/25 Zamawiający nie zdecydował się na dalsze wydłużenie terminu składania ofert w postępowaniu. Ten po zmianie SWZ z dnia 11 czerwca 2025 r. upłynął ostatecznie w dniu 30 czerwca 2025 r. o godz. 9:10. Oferty w postępowaniu złożyło dwóch wykonawców, tj. wykonawca RELOBUS i wykonawca GRYF (informacja z otwarcia ofert). Następnie Zamawiający w dniu 4 lipca 2025 r. dokonał wyboru oferty najkorzystniejszej w postępowaniu, za którą uznał ofertę wykonawcy RELOBUS przyznając jej 94,75 pkt w ramach kryteriów oceny ofert. Oferta Odwołującego została sklasyfikowana jako druga w rankingu i uzyskała 70,00 pkt (informacja o wyborze najkorzystniejszej oferty). Według oświadczenia Odwołującego złożonego na posiedzeniu zaskarżył on odwołaniem z dnia 13 lipca 2025 r. czynność wyboru oferty najkorzystniejszej w postępowaniu, zaniechanie odrzucenia oferty wykonawcy RELOBUS i zaniechanie unieważnienia postępowania.

Doszło zatem w postępowaniu do otwarcia ofert, a wykonawcy składając swoje oferty dokonali już konkretyzacji zaoferowanych świadczeń na podstawie warunków zamówienia ustalonych do dnia 30 czerwca 2025 r. do godz. 9:10. Ewentualne nakazywanie na obecnym etapie postępowania jakichkolwiek zmian zapisów dotyczących opisu przedmiotu zamówienia oraz związanych z nim obowiązków wykonawcy, opisu sposobu przygotowania ofert i kryteriów oceny ofert należy uznać za niedopuszczalne. Ingerowanie w treść dokumentacji zamówienia w sytuacji, gdy oferty już zostały złożone, a co więcej zbadane i ocenione przez organizatora postępowania, stanowiłoby niedopuszczalną zmianę warunków zamówienia w trakcie trwania postępowania po upływie terminu składania ofert.

Izba stosując art. 568 pkt 2 ustawy PZP miała na uwadze również to, że wykonawca GRYF nie zaskarżył swoim piątym już odwołaniem w tym samym postępowaniu ani czynności Zamawiającego z dnia 11 czerwca 2025 r.

polegającej na ustaleniu terminu otwarcia ofert na dzień 30 czerwca 2025 r., ani również samego otwarcia ofert. Rozstrzygnięcie przez Izbę odwołania wniesionego w dniu 13 lipca 2025 r. – z uwagi na zaskarżone tym odwołaniem czynności i zaniechania Zamawiającego – nie miałyby zatem żadnego przełożenia na wynik postępowania odwoławczego w tej sprawie.

Biorąc pod uwagę powyższe Izba uznała zatem, że dalsze prowadzenie postępowania odwoławczego w sprawie o sygn. akt KIO 2197/25, na skutek czynności podjętych przez Zamawiającego, stało się niedopuszczalne, albowiem ze względu na zakres zaskarżonych odwołaniem postanowień SWZ Izba nie ma żadnej możliwości nakazania Zamawiającemu dokonywania jakichkolwiek zmian w dokumentacji zamówienia po dniu otwarcia ofert oraz dokonania dalszych czynności w postępowaniu. Jednocześnie nawet w razie hipotetycznej zasadności choćby jednego z podniesionych w odwołaniu zarzutów Izba nie ma też możliwości stwierdzenia naruszenia przepisów ustawy PZP. Brak jest bowiem normy prawnej, która zezwalałaby na takie rozstrzygnięcie, jak np. w przypadku merytorycznego rozpoznania zarzutów odwołania w sytuacji zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego w okolicznościach dopuszczonych w ustawie (vide art. 554 ust. 3 pkt 3 ustawy PZP).

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono stosownie do wyniku tego postępowania na podstawie regulacji art. 574-576 ustawy PZP oraz w oparciu o przepisy § 9 ust. 2 w zw. z § 5 pkt 1 i 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r., poz. 2437). Z uwagi na umorzenie postępowania odwoławczego na podstawie przesłanki z art. 568 pkt 2 ustawy PZP Krajowa Izba Odwoławcza nakazała zwrócić Odwołującemu kwotę 15 000 zł 00 gr z tytułu uiszczonego wpisu od odwołania.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 2305/25 Krajowa Izba Odwoławcza zważyła, co następuje:

Krajowa Izba Odwoławcza stwierdza, że odwołanie można cofnąć w każdym czasie do zamknięcia rozprawy. Cofnięcie odwołania przez wykonawcę GRYF – zgodnie z regulacją art. 568 pkt 1 ustawy PZP oraz § 13 ust. 1 pkt 6 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 31 grudnia 2020 r. w sprawie postępowania przy rozpoznawaniu odwołań przez Krajową Izbę Odwoławczą (Dz. U. z 2020 r., poz. 2453) – oznacza, że postępowanie odwoławcze podlega umorzeniu.

Na podstawie § 9 ust. 1 pkt 3 lit. a rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r., poz. 2437) Izba orzekła o dokonaniu na rzecz Odwołującego z rachunku bankowego Urzędu zwrotu 90% kwoty uiszczonej tytułem wpisu od odwołania, tj. kwoty 13 500 zł 00 gr.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

Przewodniczący:.....