Sygn. akt: KIO 2654/25

WYROK

Warszawa, dnia 8 sierpnia 2025 r.

Krajowa Izba Odwoławcza **- w składzie:**

Przewodnicząca:Katarzyna Odrzywolska
Aneta Mlącka
Mateusz Paczkowski
Protokolant: Rafał Komoń

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 6 sierpnia 2025 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 27 czerwca 2025 r. przez wykonawcę Mobilis Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie
w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego, którym jest: Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, działający na podstawie udzielonych pełnomocnictw w imieniu i na rzecz Miasta Stołecznego Warszawa z siedzibą w Warszawie
przy udziale uczestnika:
A.wykonawcy RELOBUS Transport Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego
B.wykonawców wspólnie ubiegających się o zamówienie Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gostyninie Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowejw Skierniewicach Sp. z o.o. z siedzibą lidera w Gostyninie zgłaszających przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego

orzeka:

1.umarza postępowanie w zakresie zarzutów opisanych w pkt I.5 i pkt I.7 petitum, tj. w zakresie zaniechania odrzucenia oferty złożonej przez wykonawcę Relobus Transport Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu w części 1 i części 3 zamówienia z uwagi na brak wykazania, że posiada zdolność finansową w wysokości wymaganej przez zamawiającego treścią dokumentów zamówienia, ewentualnie zaniechania wezwania do złożenia wyjaśnień/ uzupełnienia przez tego wykonawcę dokumentów, złożonych na potwierdzenie posiadania odpowiedniej zdolności ekonomicznej lub finansowej;
2.oddala odwołanie;
3.kosztami postępowania odwoławczego obciąża wykonawcę Mobilis Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, i:
3.1.zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę Mobilis Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, tytułem wpisu od odwołania.

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

Przewodnicząca:…….
…….
…….

Sygn. akt: KIO 2654/25

U z a s a d n i e n i e

Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie, działający na podstawie udzielonych pełnomocnictw w imieniu i na rzecz Miasta Stołecznego Warszawa z siedzibą w Warszawie (dalej „zamawiający”) prowadzi na podstawie ustawy z dnia 11 września 2019 roku - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r., poz. 1320 ze zm.) - dalej: „ustawa Pzp” postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na usługi regularnego przewozu osób wykonywane w ramach komunikacji miejskiej na liniach autobusowych nadzorowanych przez ZTM na całej sieci komunikacyjnej (w podziale na 3 części); numer postępowania 189/2024/FZ (dalej „postępowanie” lub „zamówienie”), o wartości szacunkowej powyżej progów unijnych, o których mowa w art. 3 ustawy Pzp.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 248/2024 w dniu 20 grudnia 2024 r. pod numerem: 785075-2024.

Pismem z 17 czerwca 2025 r. zamawiający poinformował wykonawców o wyborze oferty złożonej przez Relobus Transport Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu (dalej „Relobus” lub „przystępujący”) jako najkorzystniejszej w części 1 oraz części 3 postępowania.

W dniu 27 czerwca 2025 r. wykonawca Mobilis Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie (dalej „odwołujący" lub „Mobilis") wniósł do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej odwołaniewobec następujących czynności podjętych przez zamawiającego i zaniechania dokonania czynności przez zamawiającego:

1. wyboru jako najkorzystniejszej w postępowaniu w zakresie części 1 oraz części 3 postępowania oferty złożonej przez Relobus w sytuacji, gdy oferta złożona przez tego wykonawcę w zakresie części 1 i 3 powinna podlegać odrzuceniu z uwagi na wprowadzenie zamawiającego w błąd, o którym mowa w art. 109 ust. 1 pkt 8 i pkt 10 ustawy Pzp - co miało istotny wpływ na czynności (decyzje) podjęte przez zamawiającego w postępowaniu - jak również odrzuceniu ofert złożonych przez Relobus w zakresie części 1 i 3 Postępowania - z uwagi na jej niezgodność z warunkami zamówienia, o której mowa w art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp;
2. zaniechania odrzucenia w postępowaniu (w zakresie części 1) oferty złożonej przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gostyninie Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Skierniewicach Sp. z o.o. (dalej „Konsorcjum PKS Gostynin" lub „przystępujący") w sytuacji, gdy oferta złożona przez tego wykonawcę winna podlegać odrzuceniu z uwagi na wprowadzenie zamawiającego w błąd, o którym mowa w art. 109 ust. 1 pkt 8 i pkt 10 ustawy Pzp - co miało istotny wpływ na czynności (decyzje) podjęte przez zamawiającego w postępowaniu - jak również odrzuceniu oferty złożonej przez Konsorcjum PKS Gostynin z uwagi na jej niezgodność z warunkami zamówienia, o której mowa w art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp;
3. zaniechania odrzucenia oferty złożonej przez Relobus w zakresie 1 i 3 części postępowania z uwagi na brak wykazania w postępowaniu posiadania zdolności finansowej w wysokości wymaganej przez zamawiającego treścią dokumentów zamówienia;

ewentualnie:

4. zaniechania wezwania Relobus do złożenia wyjaśnień w zakresie związanym z treścią dokumentów przedłożonych przez tego wykonawcę na okoliczność potwierdzenia posiadania odpowiedniej zdolności ekonomicznej i finansowej lub wezwania rzeczonego wykonawcy do uzupełnienia dokumentów w tym zakresie;
5. niezasadnego przyznania Relobus (w zakresie części 1 i 3 postępowania) oraz Konsorcjum PKS Gostynin (w zakresie części 1 postępowania) maksymalnej liczby punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny oferty pod nazwą: „Alternatywne źródła zasilania autobusów (E)".

Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie niżej wymienionych przepisów ustawy Pzp:

1. art. 239 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 109 ust. 1 pkt 8 i pkt 10 ustawy Pzp w zw. z art. 362 pkt 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty złożonej przez Relobus w postępowaniu w zakresie części 1 i 3 zamówienia w sytuacji gdy, w stosunku do Relobus, ziściły się przesłanki wykluczenia z postępowania, gdyż wykonawca ten wprowadził zamawiającego (na skutek rażącego niedbalstwa lub w sposób zamierzony albo na skutek lekkomyślności lub niedbalstwa) w błąd przy składaniu oświadczeń mających (a przynajmniej mogących mieć) wpływ na wynik postępowania w ww. częściach w zakresie spełnienia wymagań dla przyznania ofercie dodatkowych punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny oferty pod nazwą: „Alternatywne źródła zasilania autobusów (E)" - w konsekwencji zaś nieuprawniony wybór przez zamawiającego oferty złożonej przez Relobus jako najkorzystniejszej w zakresie części 1 i 3 postępowania;
2. art. 239 ust. 1 ustawy Pzp w zw. art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp w zw. z art. 362 pkt 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty złożonej przez Relobus w zakresie części 1 i 3 postępowania w sytuacji, gdy oferta złożona przez tego wykonawcę jest niezgodna z warunkami zamówienia - w konsekwencji zaś nieuprawniony wybór przez zamawiającego oferty złożonej przez Relobus jako najkorzystniejszej w zakresie części 1 i 3 postępowania;
3. art. 109 ust. 1 pkt 8 i pkt 10 ustawy Pzp w zw. z art. 362 pkt 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty złożonej przez Konsorcjum PKS Gostynin w zakresie części 1 postępowania w sytuacji gdy, w stosunku do Konsorcjum PKS Gostynin, ziściły się przesłanki wykluczenia z postępowania, gdyż wykonawca ten wprowadził zamawiającego (na skutek rażącego niedbalstwa lub w sposób zamierzony albo na skutek lekkomyślności lub niedbalstwa) w błąd przy składaniu oświadczeń mających (a przynajmniej mogących mieć) istotny wpływ na wynik w ww. części postępowania w zakresie spełnienia wymagań dla przyznania ofercie dodatkowych punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny oferty pod nazwą: „Alternatywne źródła zasilania autobusów (E)";
4. art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp w zw. z art. 362 pkt 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty złożonej przez Konsorcjum PKS Gostynin w zakresie części 1 postępowania w sytuacji, gdy oferta złożona przez tego wykonawcę jest niezgodna z warunkami zamówienia;
5. art. 239 ust. 1 w zw. z art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. b) w zw. z art. 362 pkt 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie odrzucenia oferty złożonej przez Relobus w zakresie części 1 oraz części 3 postępowania, z uwagi na brak wykazania przez tego wykonawcę posiadania zdolności ekonomicznej lub finansowej w wysokości określonej przez zamawiającego w treści dokumentów zamówienia;

ewentualnie, w przypadku nieuwzględnienia zarzutów, o których mowa w pkt. 1 - 5 powyżej:

6.art. 239 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 16 ustawy Pzp w zw. z art. 362 pkt 1 ustawy Pzp poprzez niezasadne przyznanie wykonawcom Relobus oraz Konsorcjum PKS Gostynin 20,00 punktów w ramach kryterium pn. „Alternatywne źródła zasilania autobusów (E)" (w odniesieniu do wykonawcy Relobus w zakresie części 1 oraz części 3 zamówienia, a w przypadku Konsorcjum PKS Gostynin w zakresie części 1), co skutkowało bezpodstawnym uplasowaniem się ofert rzeczonych wykonawców na pierwszym oraz drugim miejscu rankingowym w ramach części 1 zamówienia oraz (w przypadku Relobus) na pierwszym miejscu listy rankingowej w ramach części 3 postępowania;

ewentualnie, w przypadku nieuwzględnienia zarzutów, o których mowa w pkt 1-5 powyżej:

7.naruszenia art. 128 ust. 1 i 4 ustawy Pzp w zw. z art. 362 pkt 1 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wezwania wykonawcy Relobus w zakresie części 1 i części 3 do złożenia wyjaśnień w zakresie dokumentów złożonych przez tego wykonawcę na okoliczność potwierdzenia posiadania odpowiedniej zdolności ekonomicznej lub finansowej lub wezwania tego wykonawcy do uzupełnienia dokumentów w tym zakresie;

a w konsekwencji:

8.art. 16 Pzp poprzez przeprowadzenie postępowania w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności i przejrzystości.

Zarzucając powyższe odwołujący wnosił o uwzględnienie w całości odwołania oraz nakazanie zamawiającemu:

1.unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej złożonej przez Relobus na wykonanie części 1 i części 3 zamówienia objętego postępowaniem;

2.odrzucenie oferty złożonej przez wykonawcę Relobus (w zakresie części 1 i części 3 postępowania) oraz oferty złożonej przez Konsorcjum PKS Gostynin (w zakresie części 1 postępowania) na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 2 lit. a) ustawy Pzp z uwagi na ziszczenie się przesłanek wykluczenia z art. 109 ust. 1 pkt 8 i pkt 10 ustawy Pzp poprzez wprowadzenie zamawiającego w wyniku zamierzonego działania lub rażącego niedbalstwa lub w wyniku niedbalstwa lub lekkomyślności - w błąd przy przedstawianiu informacji w zakresie związanym z oceną pozacenowych kryteriów oceny ofert, tj. przedłożenie informacji o pojazdach (autobusach), które nie pozwalają na przyznanie tym wykonawcom maksymalnej liczby punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert;

3.odrzucenie oferty złożonej przez Relobus (w zakresie części 1 i części 3 postępowania) oraz oferty złożonej przez Konsorcjum PKS Gostynin (w zakresie części 1 postępowania) z uwagi na niezgodność z warunkami zamówienia, poprzez zaoferowanie w postępowaniu do realizacji usług autobusu, który to autobus (ze względu na zaoferowany w postępowaniu jego rodzaj zasilania) na dzień składania ofert nie istnieje, a przez to nie posiada weryfikowalnych (mierzalnych) parametrów określonych przez zamawiającego w treści dokumentów zamówienia;

4.odrzucenie oferty Relobus (w zakresie części 1 i części 3) z uwagi na brak wykazania przez tego wykonawcę spełnienia warunków udziału w postępowaniu w zakresie zdolności ekonomicznej lub finansowej;

ewentualnie: w przypadku zaniechania odrzucenia oferty złożonej przez Relobus (w zakresie części 1 i części 3 postępowania) oraz Konsorcjum PKS Gostynin (w zakresie części 1 postępowania):

5.odjęcia rzeczonym wykonawcom 20,00 punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert obowiązującego w postępowaniu.

ewentualnie: w przypadku zaniechania odrzucenia oferty złożonej przez Relobus (w zakresie części 1 i części 3 postępowania) z uwagi na brak wykazania spełnienia warunków udziału w postępowaniu w zakresie zdolności ekonomicznej lub finansowej:

6.wezwanie rzeczonego wykonawcy do złożenia wyjaśnień lub uzupełnienie dokumentów w tym zakresie;

7.przeprowadzenie dalszych czynności w postępowaniu, w tym związanych z wyborem oferty najkorzystniejszej dla części 1 i części 3 postępowania.

Zamawiający poinformował wykonawców, zgodnie z art. 185 ust. 1 ustawy Pzp, o wniesieniu odwołania, wzywając uczestników postępowania do złożenia przystąpienia.

W terminie określonym w art. 525 ust. 1 ustawy Pzp, swoje przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego zgłosili:

1)wykonawca RELOBUS Transport Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Toruniu, zgłaszając przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego;

2)wykonawcy wspólnie ubiegający się o zamówienie: Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gostyninie Sp. z o.o., Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowejw Skierniewicach Sp. z o.o. z siedzibą lidera w Gostyninie zgłaszając przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego.

Strony i uczestnicy zaprezentowali swoje stanowiska:

1.zamawiający w piśmie z 31 lipca 2025 r., działając na podstawie art. 521 ust. 1 ustawy Pzp (Odpowiedź na odwołanie) zaprezentował swoje stanowisko, wnosząc o oddalenie odwołania w całości;

2.przystępujący Relobus zaprezentował swoje stanowisko w sprawie w piśmie procesowym z 4 sierpnia 2025 r., wnosząc o oddalenie odwołania w całości;

3.przystępujący Konsorcjum PKS Gostynin zaprezentował swoje stanowisko w sprawiew piśmie procesowym z 4 sierpnia 2025 r., wnosząc o oddalenie odwołania w całości.

Odwołujący na posiedzeniu w dniu 6 sierpnia 2025 r. złożył oświadczenie o wycofaniu zarzutów opisanych w pkt I.5 i pkt I.7 petitum, tj. w zakresie zaniechania odrzucenia oferty złożonej przez wykonawcę Relobus w części 1 i 3 zamówienia z uwagi na brak wykazania, że posiada zdolność finansową w wysokości wymaganej przez zamawiającego treścią dokumentów zamówienia, ewentualnie zaniechania wezwania do złożenia wyjaśnień/ uzupełnienia przez tego wykonawcę dokumentów złożonych na potwierdzenie posiadania odpowiedniej zdolności ekonomicznej lub finansowej. W konsekwencji Izba umorzyła postępowanie w tym zakresie, orzekając w pkt 1 sentencji.

W pozostałym zakresie odwołujący podtrzymał zarzuty i żądania odwołania, tym samym Izba skierowała sprawę do rozpoznania na rozprawie.

Krajowa Izba Odwoławcza, po przeprowadzeniu rozprawy w przedmiotowej sprawie, na podstawie zebranego materiału dowodowego, po zapoznaniu się z dokumentacją postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, przesłaną przez zamawiającego w formie elektronicznej, po zapoznaniu się z treścią odwołania, odpowiedzią na nie, stanowiskiem przystępujących do postępowania wykonawców, jak również po wysłuchaniu oświadczeń, jak też stanowisk stron i uczestników postępowania, złożonych ustnie do protokołu w toku rozprawy ustaliła i zważyła, co następuje

Izba ustaliła, że nie zaszła żadna z przesłanek, o których stanowi art. 528 ustawy Pzp, skutkujących odrzuceniem odwołania.

Izba dokonała również badania spełnienia przez odwołującego przesłanek określonych w art. 505 ustawy Pzp, to jest kwestii posiadania przez niego legitymacji do wniesienia odwołania, która przejawia się w następujący sposób.

Odwołujący jest wykonawcą, który złożył ofertę dla części 1 i części 3 postępowania. Zamawiający, w ocenie odwołującego, nieprawidłowo ocenił ofertę oraz wyjaśnienia złożone przez Relobus oraz Konsorcjum PKS Gostynin w zakresie zgodności z warunkami zamówienia, zgodności z treścią kryterium oceny ofert, w konsekwencji to oferta Relobus, zamiast oferty odwołującego została uznana za najkorzystniejszą w ramach części 1 i części 3 postępowania. Tym samym odwołujący może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez zamawiającego wskazanych w odwołaniu przepisów. Gdyby bowiem to on został wybrany w postępowaniu, mógłby zawrzeć umowę i osiągnąć spodziewany zysk. Tym samym stwierdzić należy, że odwołujący legitymuje się interesem w złożeniu odwołania, o którym mowa w art. 505 ust. 1 ustawy Pzp.

Izba włączyła w poczet materiału dowodowego dokumentację postępowania, przesłaną przez zamawiającego do akt sprawy.

Izba dopuściła i przeprowadziła dowody z dokumentów, wnioskowanych przez odwołującego i przystępującego Relobus, na okoliczności przez nich wskazane.

Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła, co następuje

Izba ustaliła, że zgodnie z opisem zawartym w rozdziale VI specyfikacji warunków zamówienia (dalej „SWZ") przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług przewozu regularnego wykonywanego w ramach lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej w Warszawie) na liniach nadzorowanych przez Zarząd Transportu Miejskiego, na całym obszarze układu komunikacyjnego tj. na terenie m.st. Warszawy i gmin podwarszawskich, z którymi m.st. Warszawa podpisało stosowne porozumienia.

Przedmiot zamówienia został podzielony na III części:

a)Część I: usługi przewozowe świadczone przez okres 10 lat (120 miesięcy) w ilości rocznej 4.200.000 (cztery miliony dwieście tysięcy) z tolerancją do -10% (minus dziesięciu procent) wozokilometrów przy wykorzystaniu w ruchu 50 autobusów o długości ok. 9 metrów (klasa MIDI) oraz zapewnienie min. 4 pojazdów rezerwowych. W przypadku rozpoczęcia świadczenia usług w trakcie roku ilość ta zostanie zmniejszona proporcjonalnie do liczby miesięcy i dni pozostałych do końca roku kalendarzowego (dla 1 miesiąca wyniesie 350.000 wozokilometrów co odpowiada 1/12 z 4.200.000, a dla jednego dnia wyniesie 11.667 wozokilometrów co odpowiada 1/30 z 350.000),

b)Cześć II: usługi przewozowe świadczone przez okres 10 lat (120 miesięcy) w ilości rocznej 4.200.000 (cztery miliony dwieście tysięcy) z tolerancją do -10% (minus dziesięciu procent) wozokilometrów przy wykorzystaniu w ruchu 50 autobusów o długości ok. 12 metrów (klasa MAXI) oraz zapewnienie min. 4 pojazdów rezerwowych. W przypadku rozpoczęcia świadczenia usług w trakcie roku ilość ta zostanie zmniejszona proporcjonalnie do liczby miesięcy i dni pozostałych do końca roku kalendarzowego (dla 1 miesiąca wyniesie 350.000 wozokilometrów co odpowiada 1/12 z 4.200.000, a dla jednego dnia wyniesie 11.667 wozokilometrów co odpowiada 1/30 z 350.000),

c)Cześć III: usługi przewozowe świadczone przez okres 10 lat (120 miesięcy) w ilości rocznej 4.200.000 (cztery miliony dwieście tysięcy) z tolerancją do -10% (minus dziesięciu procent) wozokilometrów przy wykorzystaniu w ruchu 50

autobusów o długości ok. 18 metrów (klasa MEGA) oraz zapewnienie min. 4 pojazdów rezerwowych. W przypadku rozpoczęcia świadczenia usług w trakcie roku ilość ta zostanie zmniejszona proporcjonalnie do liczby miesięcy i dni pozostałych do końca roku kalendarzowego (dla 1 miesiąca wyniesie 350.000 wozokilometrów co odpowiada 1/12 z 4.200.000, a dla jednego dnia wyniesie 11.667 wozokilometrów co odpowiada 1/30 z 350.000).

Wykonawca, do ostatniego dnia obowiązywania Umowy, będzie świadczył usługi 50 autobusami w ruchu i min. 4 autobusami rezerwowymi, dla każdej z trzech części zamówienia.

Załączniki nr 1.1-1.3 do SWZ określają szczegółowy opis techniczny autobusów, którymi będzie wykonywana usługa, wraz z ich wyposażeniem. W załączniku nr 1 do SWZ, w którym zostały opisane wymaganiatechniczne dla autobusów (dla 9 m i 18 m), pkt 3 tego załącznika wskazuje, że wszystkie pojazdy wykorzystywane w ramach świadczenia usługi muszą być fabrycznie nowe, tj. nie używane uprzednio. Jako nowy uważa się pojazd, którego przebieg w momencie dopuszczenia pojazdu do obsługi linii komunikacyjnych nie może być wyższy niż 500 km i został wyprodukowany nie wcześniej niż 6 miesięcy przed terminem rozpoczęcia świadczenia usługi danym pojazdem. Dla jednego pojazdu, który był wykorzystany do wykonania badań koniecznych do uzyskania świadectwa homologacji dopuszcza się przebieg do 5000 km (pkt 3.1.1-3.1.2).

Zgodnie z rozdz. VI.10 SWZ: Wykonawca, przed rozpoczęciem świadczenia usług przewozowych jest zobowiązany do przekazywania do Zamawiającego informacji o stanie przygotowań do rozpoczęcia realizacji Umowy, dokonania wszystkich uzgodnień opisanych w Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) oraz przedstawienia Zamawiającemu pojazdów, którymi usługi będą wykonywane celem potwierdzenia ich zgodności z wymogami ustalonymi w SWZ. Zakres przekazywanych informacji uzgodnień jest określony szczegółowo w Załączniku nr 2 do Umowy. Przekazywane informacje oraz dokonywane uzgodnienia, zgodnie z załącznikiem 2 do Umowy, są na etapie zarówno po wyborze oferty najkorzystniejszej, jak i po zawarciu umowy. W terminie 30 dni od wyboru oferty najkorzystniejszej, wykonawca ma obowiązek przedstawić szereg informacji i rysunków technicznych, które podlegają weryfikacji oraz uzgodnieniu i akceptacji Zamawiającego. Wymogi z Załącznika 2 do Umowy na etapie przed podpisaniem umowy, nie obejmują przedstawienia świadectwa homologacji rozszerzonego o wariant czy wersje dla pojazdu w konfiguracji odnoszącej się do wszystkich wymagań SWZ (w tym w zakresie punktowanych przez Zamawiającego rozwiązań proekologicznych). Ponadto, nie później niż przed rozpoczęciem świadczenia usług danym pojazdem (a więc nie wcześniej niż 365 dni od podpisania umowy), pojazd powinien uzyskać dopuszczenie zamawiającego - „Certyfikat zgodności z wymogami technicznymi".

Ponadto, zgodnie z pkt 2.17 Załącznika nr 2 do Umowy, Operator nie później niż 60 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi jest zobowiązany do udostępnienia zamawiającemu wzorcowego pojazdu, którym będzie świadczył usługi.

Z kolei treść Umowy w § 3 ust. 1 pkt 1 przewiduje, że Operator oświadcza i zobowiązuje się, że wszystkie autobusy przeznaczone przez niego do wykonywania usług będących przedmiotem niniejszej Umowy: 1) spełniać będą wszystkie wymagania wynikające z postanowień Umowy i SWZ oraz przepisów obowiązującego prawa dotyczących wykonywania autobusowych usług przewozowych zbiorowej komunikacji miejskiej (podobnie § 5 ust. 1 lit. b) Umowy). Przy czym oferta jest integralną częścią umowy (§ 21 ust. 2 Umowy). Warunkiem dopuszczenia do wykonywania usług wspomnianymi w ust. 1 autobusami jest uzyskanie dla każdego z nich „Certyfikatu zgodności z wymogami technicznymi" (§ 3 ust. 2 Umowy). Zamawiający ma prawo do odstąpienia od Umowy lub jej rozwiązania w trybie natychmiastowym i bez jej wypowiedzenia (oraz naliczenia kary umownej w wysokości 10% niezrealizowanej wartości umowy), m.in. jeżeli Operator nie rozpoczął świadczenia usług w terminie (§ 10 Umowy).

Zgodnie z Rozdziałem V SWZ, zamawiający wymaga rozpoczęcia świadczenia usług po upływie 365 dni od daty podpisania Umowy, jednak nie wcześniej niż 1 lutego 2026 r. w przypadku Części I, oraz 1 grudnia 2026 r. w przypadku Części III.

Zamawiający w rozdziale IX SWZ - Podstawy wykluczenia, o których mowa w art. 108 109 ustawy Pzp przewidział, że z postępowania o udzielenie zamówienia wykluczy wykonawców, w stosunku do których zachodzi którakolwiek z okoliczności wskazanych: (pkt 2) w art. 109 ust. 1 ustawy Pzp: (lit. e) który w wyniku zamierzonego działania lub rażącego niedbalstwa wprowadził Zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji, że nie podlega wykluczeniu, spełnia warunki udziału w postępowaniu lub kryteria selekcji, co mogło mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia, lub który zataił te informacje lub nie jest w stanie przedstawić wymaganych podmiotowych środków dowodowych; (lit. g) który w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd, co mogło mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia.

Kryteria oceny ofert opisane zostały w rozdziale XV. Zamawiający wskazał, że przy wyborze oferty najkorzystniejszej będzie się kierował następującymi kryteriami i ich wagą: Cena oferty brutto (C) - 80%; Alternatywne źródła zasilania autobusów (E) - 20%

W zakresie kryterium drugiego przewidział, że oferta może uzyskać maksymalnie 20 punktów i będzie wyliczona według wzoru:
E = W x 20 pkt
gdzie W = współczynnik efektu ekologicznego
Ocena punktowa w kryterium „alternatywne źródła zasilania autobusów" dokonana zostanie na podstawie liczby autobusów zgłoszonych w formularzu ofertowym,. Liczba zaoferowanych pojazdów zostanie skorygowana współczynnikiem efektu ekologicznego (W), który przyjmie wartości:
1,0 = dla autobusów o napędzie hybrydowym ograniczającym emisję w strefie przystanku na trasie (brak emisji zanieczyszczeń w trakcie postoju i obsługi podróżnych),
0,8 = dla autobusów o napędzie hybrydowym bez ograniczenia emisji spalin w strefie przystanku,
0 = dla autobusów o napędzie konwencjonalnym, bez napędu hybrydowego
Liczba autobusów o alternatywnym źródle zasilania musi być równa 54, przy czym wszystkie zaoferowane autobusy muszą posiadać ten sam rodzaj napędu.
W formularzu ofertowym należy wskazać wartość współczynnika (W) odpowiednią do rodzaju alternatywnego źródła zasilania zaoferowanych autobusów.
W kryterium „E" (alternatywne źródła zasilania autobusów) do obliczenia ilości punktów Zamawiający przyjmie nie więcej niż wymagana w Opisie przedmiotu zamówienia liczba autobusów tj. 54 szt.
Z kolei zgodnie z Rozdziałem XVI pkt 6 SWZ zamawiający oczekiwał, że wykonawca na Platformie w formularzu ofertowym wskaże: markę, typ, rok produkcji i rodzaj zasilania dla autobusów, którymi świadczone będą usługi.

Izba ustaliła także, że zamawiający, w żadnym z zapisów SWZ, nie żądał złożenia przedmiotowych środków dowodowych (w tym też dokumentu homologacji) wraz z ofertą.

Treść SWZ była przedmiotem wyjaśnień zamawiającego, w tym między innymi w piśmie z 10 lutego 2025 r. odpowiadając na pytanie 186 o treści: „Dotyczy rozdz. XVI pkt 6 SWZ Prosimy o wyjaśnienie, co należy rozumieć pod pojęciem TYP autobusu, użytym w rozdziale XVI pkt 6 SWZ" zamawiający wyjaśnił: „Zamawiający wyjaśnia, że pojęcie typu autobusu odwołuje się do definicji stosowanych w homologacji danego pojazdu".

Izba ustaliła, że termin składania ofert w postępowaniu został wyznaczony przez zamawiającego na dzień 25 kwietnia 2025 r. Do upływu terminu składania ofert, na każdą z części, złożono następującą liczbę ofert: w zakresie części pierwszej 3 oferty, złożone przez wykonawcę: Relobus, Konsorcjum PKS Gostynin oraz Mobilis, w zakresie części trzeciej 2 oferty, tj. ofertę złożoną przez wykonawcę Relobus oraz Mobilis.

Zgodnie z treścią zawartą w Formularzu oferty Konsorcjum PKS Gostynin zaoferowało w części pierwszej następujące autobusy: Otokar Vectio LE Hybrid, 2026, hybryda.

Relobus zaoferował w części pierwszej następujące autobusy: marka Otokar, typ Vectio C MILD HYBRID 9M, rol produkcji: 2026, rodzaj zasilania MILD HYBRID. Z kolei w części trzeciej: marka Otokar, typ Kent-2 MILD HYBRID 18 rok produkcji: 2026, rodzaj zasilania MILD HYBRID.

Zamawiający, po otwarciu ofert, przystąpił do ich badania oraz oceny. W toku tych czynności zwrócił się do wykonawcy Relobus oraz Konsorcjum PKS Gostynin z prośbą o udzielenie odpowiedzi na pytania (oba wezwania zostały skierowane do ww. wykonawców w dniu 8 maja 2025 r. i miały zbliżoną do siebie treść). W szczególności zamawiający poprosił o: (1) wyjaśnienie czy oferowane autobusy są dostępne w ofercie Producenta, będą dostępne - w jakim terminie; (2) czy oferowane autobusy posiadają wymaganą przepisami prawa homologację; (3) czy oferowane autobusy zostaną przedstawione do certyfikacji pojazdów zgodnie z pkt. 3 Załącznika nr 2 do Umowy przed rozpoczęciem świadczenia usługi; (4) przedstawienie potwierdzenia Producenta autobusów lub złożenie innych dokumentów pochodzących od Producenta dotyczących oferowanych pojazdów z uwzględnieniem informacji o ich typie i rodzaju zasilania.

W odpowiedzi, w piśmie z 14 maja 2025 r., wykonawca Relobus złożył poniższe wyjaśnienia. Wskazał, że: „autobusy zaoferowane przez Spółkę w części I i części IIIw postępowaniu 189/2024/FZ są oferowane przez Producenta w wersji hybrydowej z systemem start- stop (ograniczenie emisji zanieczyszczeń w trakcie postoju i obsługi podróżnych). Zgodnie z załączonym oświadczeniem oba modele są w ofercie Producenta. Świadectwa homologacji typu (załącznik nr 2 i 3) dla oferowanych autobusów w wersji hybrydowej z układem ograniczającym emisję spalin w trakcie postoju i obsługi podróżnych zostaną rozszerzone o wariant z hybrydowym systemem napędowym oraz system start-stop, co potwierdza także Producent pojazdów. Oferowane autobusy zostaną przedstawione do certyfikacji pojazdów zgodnie z pkt 3 Załącznika nr 2 do Umowy, przed rozpoczęciem świadczenia usługi. Na potwierdzenie powyższego załączył oryginał oświadczenia Producenta wraz z załącznikami. Z dokumentów tych wynikają wskazane wyżej oświadczenia oraz zawarto wyjaśnienie technologii Mild-Hybrid dla Otokar Vectio C9.2M Diesel Mild Hybrid-Klasa I oraz Otokar Kent 2 przegubowy Diesel Mild Hybrid - Klasa I, a także potwierdzenie homologacji typu pojazdu dla modelu Vectio i dla modelu Kent, specyfikacja techniczna Vectio C 9.2M Diesel Mild Hybrid- Klasa I i Kent 2 Przegubowy Diesel Mild Hybrid - Klasa I. Mamy nadzieję, że powyższe wyjaśnienia i załączona dokumentacja są wystarczające, jednakże w

przypadku konieczności udzielenia dalszych informacji jesteśmy do Państwa dyspozycji".

W tym samym dniu swoje wyjaśnienia złożyło Konsorcjum PKS Gostynin wskazując:„1. Zaoferowany autobus w postępowaniu nr 189/2024/FZ na część I, tj. autobus miejski klasy 9m Otokar Vectio LE w wersji Hybrid, tj. z napędem hybrydowym (mild hybrid) i systemem start-stop jest dostępny w ofercie producenta Otokar Otomotive Sanayi AS oraz jest oferowany również innym operatorom. Dowodem jest oświadczenie oficjalnego dystrybutora na Europę producenta oferowanych pojazdów (punkt 1 Oświadczenia z 14 maja 2025 r.).

2. Autobus Otokar Vectio LE w wersji hybrid posiada świadectwo homologacji LA16SR2BX (załącznik nr 1), które zostanie rozszerzone o wariant z napędem hybrydowym i systemem start-stopw terminie nie późniejszym, niż termin na zgłoszenie pojazdów do certyfikacji zgodnie z przedłożonym i zatwierdzonym harmonogramem certyfikacji pojazdów z uwzględnieniem wcześniejszego podstawienia pojazdu wzorcowego zgodnie z wymaganiami opisanymi w załączniku numer 2 do Umowy.

3. Autobusy będą dostarczone do Wykonawcy w terminie umożliwiającym dostosowanie autobusów do wymogów SWZ i uzyskania certyfikacji pojazdu zgodnie z pkt. 3 Załącznika nr 2 do Umowy przed rozpoczęciem świadczenia usługi (oświadczenie oficjalnego dystrybutora na Europę producenta oferowanych pojazdów - punkt 3).

4. Do niniejszego pisma dołączamy potwierdzenie homologacji typu VECTIO LE, dane techniczne Vectio LE 9.2M Diese Mild Hybrid - klasa I".

Zamawiający przyjął powyższe wyjaśnienia, przystąpił do oceny złożonych ofert, przyznając przystępującym po 20,00 pkt w pozacenowym kryterium oceny ofert.

Następnie, pismem z 27 czerwca 2025 r. zamawiający poinformował o dokonaniu wyboru jako najkorzystniejszej w części 1 i 3 zamówienia oferty złożonej przez Relobus.

Z powyższą decyzją zamawiającego nie zgodził się odwołujący, składając swoje odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 27 czerwca 2025 r.

Krajowa Izba Odwoławcza zważyła, co następuje

Skład orzekający po dokonaniu oceny stanu faktycznego w sprawie, mając na względzie zakres sprawy zakreślony przez okoliczności podniesione w odwołaniu oraz mając na uwadze treść przepisu art. 554 ust. 1 pkt 1 ustawy Pzp, który stanowi, że Izba uwzględnia odwołanie, jeżeli stwierdzi naruszenie przepisów ustawy, które miało wpływ lub może mieć istotny wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia stwierdził, że postawione przez odwołującego zarzuty nie znajdują potwierdzenia w ustalonym stanie faktycznym i prawnym, zatem rozpoznawane odwołanie, jako nieposiadające uzasadnionych podstaw, podlegało oddaleniu.

Rozstrzygając sformułowane przez odwołującego zarzuty Izba w pierwszej kolejności zwraca uwagę na treść przepisów, które znajdą zastosowanie w przedmiotowej sprawie.

Zgodnie z art. 16 ustawy Pzp, zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców oraz przejrzysty i proporcjonalny.

Art. 109 ust. 1 pkt 8 ustawy Pzp pozwala zamawiającemu na wykluczenie z postępowania wykonawcy, który w wyniku zamierzonego działania lub rażącego niedbalstwa wprowadził zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji, że nie podlega wykluczeniu, spełnia warunki udziału w postępowaniu lub kryteria selekcji, co mogło mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia, lub który zataił te informacje lub nie jest w stanie przedstawić wymaganych podmiotowych środków dowodowych. Z kolei zgodnie z ust. 1 pkt 10 zamawiający wyklucza z postępowania wykonawcę, który w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd, co mogło mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Ust. 2 tego przepisu stanowi, że jeżeli zamawiający przewiduje wykluczenie wykonawcy na podstawie ust. 1, wskazuje podstawy wykluczenia w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia.

Przepis art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp nakazuje zamawiającemu odrzucenie oferty, jeżeli jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia.

Zgodnie z art. 128 ust. 4 ustawy Pzp zamawiający może żądać 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.

Art. 239 ust. 1 ustawy Pzp stanowi z kolei, że zamawiający wybiera najkorzystniejszą ofertę na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia.

Na wstępie należy wskazać, że odwołujący sformułował w odwołaniu szereg zarzutów, domagając się odrzucenia ofert złożonych przez wykonawców Relobus i Konsorcjum PKS Gostynin z powodu wprowadzenia zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji w zakresie związanym z oceną pozacenowych kryteriów oceny ofert, odrzucenia tych ofert z powodu ich niezgodności z treścią SWZ, ewentualnie powtórzenia oceny ofert w zakresie

kryteriów pozacenowych. Tym niemniej wszystkie one oparte zostały na twierdzeniu, że zaoferowane przez przystępujących autobusy „nie istnieją" - zarówno na moment składania ofert, jak też na moment składania odwołania. Z tego też wywodził opisane wyżej konsekwencje dla obu przystępujących do postępowania wykonawców. Odwołujący na rozprawie konsekwentnie tą tezę wielokrotnie powtarzał, popierając ją dowodami, w szczególności Opinią przygotowaną przez rzeczoznawcę samochodowego Polskiego Związku Motorowego PZM Holding Sp. z o.o. - mgr inż. R.C..

Tym samym kluczową kwestią było, w pierwszej kolejności, rozstrzygnięcie czy w istocie z treści zapisów SWZ, w tym w szczególności z opisu sposobu dokonywania oceny ofert w zakresie pozacenowego kryterium pn. „Alternatywne źródła zasilania autobusów" wynikają wymagania, aby oferowane przez wykonawcę parametry odnosiły się do pojazdów, jak to określał odwołujący „istniejących" na dzień składania ofert (przy czym odwołujący odnosił to do wyprodukowanego fizycznie autobusu, innym razem do autobusu - jak go określił na potrzeby odwołania - istniejącego „w sensie prawnym", tj. posiadającego homologację już w dacie składania ofert, rozszerzoną o wariant dotyczący napędu, który miał być punktowany w ramach kryterium oceny ofert) czy też, jak twierdził z kolei zamawiający, w świetle zapisów zawartych w dokumentach zamówienia, możliwe było zadeklarowanie parametrów dla pojazdów, które wprawdzie nie istnieją fizycznie w dniu składania ofert w postępowaniu, jednakże zgodnie z deklaracją zamieszczoną w Formularzu oferty - będą wykorzystane do świadczenia usług objętych przedmiotowym zamówieniem.

Skład orzekający, po zapoznaniu się z zapisami zamieszczonymi w dokumentach zamówienia stwierdził, że z żadnego z postanowień SWZ lub innych zamieszczonychw dokumentach postępowania, jak też z treści odpowiedzi na pytania wykonawców nie wynika wymóg, aby wskazane w Formularzu ofertowym pojazdy istniały fizycznie w momencie składania ofert. Zamawiający nigdzie nie sformułował również wymogu posiadania przez oferowane w postępowaniu pojazdy homologacji na dzień złożenia oferty w postępowaniu. W końcu też brak jest wymagań co do tego, aby pojazdy wskazane w ofercie przez wykonawców funkcjonowały uprzednio w ruchu drogowym czy też, aby dla tych pojazdów przygotowana została dokumentacja, zawierająca dane dla autobusu z określonym, podanym w ofercie napędem.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że jak opisywał zamawiający w treści Odpowiedzi na odwołanie, powielając argumentację w tym zakresie na rozprawie, postanowienia SWZ w zakresie opisu przedmiotu zamówienia, warunków udziału w postępowaniu, jak też kryteriów oceny ofert, zostały przez zamawiającego celowo sformułowane w taki sposób, aby możliwie dopasować wymagania do istniejących realiów rynkowych. Zamawiający opisywał, że rynek autobusów komunikacji miejskiej, jest daleko różny od produkcji seryjnej pojazdów osobowych. W odróżnieniu od nich, autobusy miejskie są w przeważającej liczbie produkowane na konkretne zamówienie przewoźnika, zgodnie z jego indywidualnymi potrzebami, które wynikają z wymogów określonych przez organizatorów transportu, w związku ze zlecanymi przez nich usługami przewozowymi. Dostosowując się do tak funkcjonującego rynku, producenci autobusów posiadają w swojej ofercie modele bazowe, które następnie zostają wyposażone w elementy zgodne ze specyfikacjami technicznymi, odpowiadające potrzebom poszczególnych zamawiających. W praktyce nie istnieje zatem seryjny model autobusu, który wyprodukowany - oczekuje na zakup przez klienta.

Autobusy są pojazdami, które mają konstrukcję modułową, co oznacza, że ten sam autobus, zgodnie z życzeniem klienta, może posiadać nie tylko różne wyposażenie, układ siedzeń czy też kolorystykę, ale również inne systemy pokładowe, klimatyzację, informację pasażerską, jednostki napędowe itp. W zakresie tych ostatnich wielu producentów autobusów, w szczególności nie będących częścią dużych koncernów, nie produkuje samodzielnie układów napędowych, zakupując gotowe jednostki od innych producentów np. MAN, Mercedes-Benz, Paccar, Cummins.

Tak też w przedmiotowym postępowaniu zamawiający, mając na uwadze powyższe uwarunkowania liczył się z tym, a w konsekwencji tak ukształtował zapisy SWZ, aby wykonawcy mogli zaoferować również pojazdy, które chociaż fizycznie nie istnieją w momencie składania ofert, powstaną i zostaną wyprodukowane na potrzeby tego konkretnego kontraktu, po jego podpisaniu. Powyższe wynikało również z faktu, że także w tym postępowaniu, podobnie jak to jest powszechne na rynku, zamawiający w sposób bardzo szczegółowy sformułował i opisał swoje wymagania w zakresie pojazdów, które mają być przeznaczone do realizacji zamówienia, opisując szczegółowo parametry techniczne autobusów oraz ich wyposażenie w Załącznikach nr 1.1 - 1.3 do SWZ.

Nie było zatem w niniejszej sprawie sporne, że na dzień składania złożonych ofert nie istnieje pojazd, który wszystkie te wymagania spełnia (co wynika z faktu, że dany pojazd jest projektowany i produkowany w odpowiedzi na określone potrzeby zamawiających), jednakże nie dotyczy to wyłącznie pojazdów oferowanych przez przystępujących, ale także tych, które wskazuje w swojej ofercie odwołujący właśnie z uwagi na owe, wyżej opisane, szczególne wymogi zamawiającego. Powyższe oznacza, że nie istnieje ani pojazd wyposażony w dany rodzaj napędu, który był punktowany w ramach kryteriów oceny ofert, ale także taki pojazd, który zostałby wyposażony we wszystkie inne elementy, jak np. dodatkowe wyposażenie czy układ siedzeń, które to szczegółowe rozwiązania były wymagane przez zamawiającego.

Odwołujący skupia się tymczasem na jednym, konkretnym elemencie, tj. rodzaju napędu, gdyż jak twierdzi skoro w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert, punktowany był parametr w postaci źródła zasilania autobusów to, aby zamawiający miał możliwość weryfikacji czy deklarowany parametr został spełniony, musiał na dzień składania ofert

istnieć już pojazd, a przynajmniej jego prototyp czy chociażby dokumentacja dla takiego pojazdu, umożliwiający dokonanie rzeczonej weryfikacji.

Zdaniem Izby powyższe wymaganie w żaden sposób nie wynika jednakz przywoływanych przez odwołującego zapisów SWZ, w tym z opisu zawartego w Rozdziale XV - Kryteria oceny ofert w zakresie sposobu, w jaki będą przyznawane punkty w ramach tego kryterium.

Sam odwołujący w treści odwołania dostrzega, że zamawiający przewidział w SWZ,że punkty w pozacenowym kryterium oceny ofert będą przyznawane wyłącznie na podstawie oświadczenia, składanego przez wykonawcę w Formularzu oferty. Każdy wykonawca, na równych zasadach, otrzymywał zatem punkty w kryterium „alternatywne źródła zasilania autobusów" na podstawie informacji podawanych i deklarowanych przez niego w zakresie rodzaju układu napędowego. Zamawiający wymagał przy tym także danych o producencie i typie autobusu, którym wykonawca zamierza świadczyć usługi przewozowe będące przedmiotem postępowania, jednakże informacje w tym zakresie nie miały znaczenia z punktu widzenia sposobu dokonywanej oceny w ramach kryteriów oceny ofert. Informacja taka stała się wprawdzie dla zamawiającego podstawą do żądania od przystępujących dodatkowych wyjaśnień w trybie art. 128 ust. 4 ustawy Pzp, jednakże co ponownie należy wskazać - była bez znaczenia dla oceny ofert w zakresie kryterium pozacenowego.

Zamawiający prawidłowo, po zweryfikowaniu strony internetowej producenta wskazanego przez Relobus oraz Konsorcjum PKS Gostynin i ustaleniu, że wskazane przez tych wykonawców pojazdy nie są podane w ofercie widniejącej na stronie producenta, zgodnie z procedurą przewidzianą przepisami ustawy Pzp, zwrócił się do nich o złożenie stosownych wyjaśnień. Jednak uzyskane w odpowiedzi wyjaśnienia, wraz z oświadczeniem producenta, trafnie zostały ocenione jako wiarygodne, jednoznaczne, a w konsekwencji dające podstawę dla dalszego prowadzenia postępowania, w tym dokonania oceny ofert zgodnie z podanymi w SWZ kryteriami.

Izba nie zgadza się zatem z twierdzeniami odwołującego, że sam opis w zakresie oceny pozacenowego kryterium oceny ofert, zamieszczony w Rozdziale XV SWZ przesądza,że dodatkowe punkty mogły zostać przyznane wykonawcy wyłącznie w sytuacji, gdy oferowany pojazd istnieje na moment składania ofert w postępowaniu. W szczególności nie świadczy o tym sfomułowanie użyte w opisie, odnoszące się do autobusów „zaoferowanych". Określenie to, w kontekście w jakim zostało użyte w opisie sposobu dokonywania oceny złożonych ofert, odnosi się wyłącznie do pojazdów deklarowanych, tj. takich za pomocą których usługa będzie świadczona, nie zaś jak to określa odwołujący już „istniejących" na dzień złożenia oferty.

Jako potwierdzenie stanowiska odwołującego nie można także uznać odpowiedzi zamawiającego na pytanie 186. Pytanie ma charakter ogólny, wskazuje wyłącznie na to, że wskazany typ ma być zgodny z definicjami używanymi w homologacji. Z pewnością odpowiedź ta nie może stanowić podstawy do dokonywania interpretacji w zakresie, w jakim opisany został sposób dokonywania oceny złożonych ofert, ani też nie sposób twierdzić, że w jakikolwiek sposób go modyfikuje.

Całkowicie nietrafiona jest też argumentacja odwołującego, który szeroko opisuje zasady jakie obowiązują w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego w zakresie dotyczącym sposobu kształtowania kryteriów oceny ofert w postępowaniu podkreślając, że te muszą być ustalane z poszanowaniem zasad wynikających z art. 16 ustawy Pzp, a w szczególności nie mogą opierać się na nieweryfikowalnych deklaracjach zawartych w ofertach. Odwołujący wprawdzie twierdzi, że nie polemizuje z treścią kryterium, które dla niego jest jasne i czytelne, w istocie jednak kwestionuje przyjęty w dokumentach zamówienia tryb oceny ofert w zakresie kryterium pozacenowego i sposób przyznawania punktów, na etapie wyboru oferty. Odwołujący bowiem stwierdza: „W ocenie Odwołującego w przedmiotowej sprawie nie można bazować jedynie na oświadczeniach wykonawców co do posiadania pojazdów o podwyższonym standardzie (w zakresie rodzaju napędu). Skoro pojazd ma oddziaływać pozytywnie na środowisko (co jest podstawą przyznania punktów), to dany zamawiający musi mieć możliwość zapoznania się z informacjami na temat zaoferowanego pojazdu. Przeciwne działanie niweczyłoby sens stawiania takiego kryterium w Postępowaniu bowiem każdy wykonawca (bez względu na podjęte przez siebie działania) mógłby oświadczyć (i to bez żadnych konsekwencji), że posiada najlepszy autobus celem uzyskania większej liczby punktów w ramach omawianego kryterium pozacenowego" (pkt 43, str. 18 odwołania). Przytoczony fragment świadczy o tym, że odwołujący w istocie domaga się, aby zamawiający już po otwarciu ofert, zmienił ustalone w dokumentacji zamówienia zasady w zakresie, w jakim ustalił, że ocena w ramach spornego kryterium dokonywana będzie wyłącznie na podstawie złożonych oświadczeń.

Podkreślić też należy, że zamawiający, oprócz jak to wskazał w Formularzu oferty danych i deklaracji dotyczących oferowanej marki, typu, roku produkcji oraz rodzaju zasilania dla autobusów, którymi świadczone będą usługi, nie wymagał złożenia na etapie postępowania żadnych dokumentów, celem technicznego potwierdzenia cech wynikających z oświadczenia wykonawcy złożonego w Formularzu ofertowym, w zakresie oferowanego napędu. Zamawiający nie żądał złożenia wraz z ofertą żadnych dokumentów przedmiotowych, w tym także dokumentów homologacyjnych. Skoro tak, to odwołujący nie może na obecnym etapie, wskazując na określony sposób, w jaki

zamawiający ukształtował sposób dokonywania oceny ofert wymagać, aby ocena taka odbywała się w oparciu o wymagania czy też dokumenty, które nie zostały wprost wyartykułowane w dokumentach zamówienia.

Jeśli odwołujący nie zgadzał się z takim ukształtowaniem kryteriów, miał wątpliwości czy możliwe jest zadeklarowanie spełnienia wymagań dodatkowo punktowanych, wyłącznie na podstawie deklaracji składanych przez producenta (jak sam wskazywał na rozprawie również konsultował się z producentem pojazdów) - powinien był zwrócić się do zamawiającego z wnioskiem o wyjaśnienie zapisów SWZ w tym zakresie. Skoro tego nie zrobił, sposób w jaki ukształtowany został sposób oceny w ramach kryteriów, stał się wiążący dla wszystkich ubiegających się o to zamówienie wykonawców, którzy podobnie jak odwołujący, w oparciu o zapisy SWZ składali deklaracje, w tym w zakresie spełnienia dodatkowych wymagań dotyczących rodzaju układu napędowego.

Za całkowicie nieuprawnione należy z kolei uznać twierdzenia odwołującego, w szczególności w kontekście złożonych przez producenta pojazdów oświadczeń złożonych wraz z wyjaśnieniami przystępujących, jakoby oferowany pojazd nie był dostępny do zakupu dla żadnego z podmiotów działających na rynku (pkt 52, str. 22 odwołania), o czym ma dodatkowo świadczyć także strona internetowa, gdzie autobusy o takim napędzie nie są oferowane. W konsekwencji to, zdaniem odwołującego stanowić ma dowód na to, że nie istnieją. Powyższe jest wprost sprzeczne ze złożonymi, wraz z wyjaśnieniami, oświadczeniami producentów, zbieżnymi w swojej treści dla obu podmiotów (Relobus i Konsorcjum PKS Gostynin). Producent wskazał bowiem, że: „powyżej wymieniony model dostępny jest w ofercie producenta Otokar Otomotive Sanayi AS i oferowany jest również innym operatorom". Wprawdzie zatem przedmiotowy pojazd, na moment składania ofert w postępowaniu, jak też na moment wydania w sprawie orzeczenia nie został wyprodukowany, gdyż jak wyżej wskazano taka jest praktyka rynkowa w tym zakresie i adekwatnie do tego zostały też ukształtowane postanowienia SWZ w prowadzonym postępowaniu, jednakże w świetle złożonych oświadczeń nie budzi wątpliwości, że autobus o takich parametrach, posiadający hybrydowy układ napędowy - będzie przygotowany do przekazania przystępującym w celu przeprowadzenia certyfikacji, zgodnie z Załącznikiem nr 2 do Umowy, przed rozpoczęciem świadczenia usług.

Odwołujący, po stronie którego leżał ciężar dowodu w niniejszej sprawie, nie wykazał też, wbrew temu co wywodził na rozprawie, że pojazdy o określonych parametrach nie zostaną dostarczone w terminie określonym w SWZ, czy też, że na etapie realizacji zamówienia wybrany wykonawca rzekomo będzie dokonywał zmiany oferowanego pojazdu, gdyż producent nie wywiąże się ze swoich zobowiązań w zakreślonym umową terminie. Trafnie w tym zakresie zamawiający i uczestnicy postępowania zwracali właśnie uwagę na termin, w jakim zamówienie ma zostać zrealizowane, jak też procedury i dokumenty, które są wymagane na etapie po wyborze oferty, a przed zawarciem umowy w sprawie zamówienia publicznego.

Zgodnie z wymaganiami zamawiającego każdy wykonawca, po wyborze oferty, ale jeszcze przed zawarciem umowy, zobowiązany został do przekazania informacji dotyczących oferowanego pojazdu (Informacja o pojeździe - załącznik nr 2.1). Jak wynika ze złożonych przez zamawiającego na rozprawie wyjaśnień takie informacje zobowiązany był przekazać wykonawca Relobus i takie informacje złożył. Odwołujący wnosił z kolei o przeprowadzenie dowodu z tego dokumentu (przekazanego przez Relobus) na okoliczność wykazania, że wykonawca ten, wbrew deklaracjom zawartym w Formularzu oferty, zaoferował pojazd, który nie spełnia wymagań uprawniających go do otrzymania dodatkowych punktów w pozacenowym kryterium oceny ofert. Izba w tym zakresie zwróciła w pierwszej kolejności uwagę, że wprawdzie w dokumencie tym, jako rodzaj zasilania podano: Diesel NOVC-HEV, to podana nazwa handlowa: Kent II Mild Hybrid (str. 1) wskazuje na rodzaj napędu - hybrydowy; dodatkowo też w sekcji „Dodatkowe informacje o pojeździe" (str. 59) skrzynia biegów - producent, typ podano: „(…) Automatyczna skrzynia biegów z systemem hybrydowym 48V". Nie sposób zatem zgodzić się z odwołującym, że wykonawca Relobus, na etapie po wyborze oferty, dokonuje jakiejkolwiek zmiany w zakresie oświadczenia odnoszącego się do pozacenowego kryterium oceny ofert. Izba przyjęła także wyjaśnienia zamawiającego, który na rozprawie opisywał, że proces składania przedmiotowych informacji i rysunków nie został zakończony i, że wykonawca Relobus przekazał zamawiającemu nowe dane, w związku z tym, że w treści pierwotnie złożonej informacji zostały stwierdzone błędy. Nie ma zatem uzasadnionych podstaw aby twierdzić, że deklaracja w zakresie spełnienia dodatkowych wymagań w zakresie punktowanego kryterium oceny ofert, była wyłącznie gołosłownym zapewnieniem, które nie zostanie przez wybranego wykonawcę zrealizowane. Podkreślić należy także, że podpisanie umowy nie może nastąpić na warunkach innych niż podane w treści złożonej oferty.

Ponadto, zgodnie z Wzorem umowy, przed rozpoczęciem świadczenia usług, wybrany wykonawca został zobowiązany do przejścia procesu certyfikacji pojazdów przez zamawiającego. W procesie certyfikacji pojazdów, prowadzonej na podstawie załącznika nr 2 do Wzoru umowy, zamawiający na podstawie jednego pojazdu (tzw. pojazdu wzorcowego) dokona szczegółowej oceny spełniania wymogów umowy oraz przepisów prawa. Tym samym wymóg dostarczenia pojazdu o parametrach zgodnych z deklarowanymi w ofercie aktualizuje się zgodnie z pkt 2.17 załącznika nr 2 do Wzoru Umowy, wraz z wymogiem przedstawienia fizycznie pojazdu do certyfikacji na 60 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług, które następuje zgodnie z § 1 ust. 2 Umowy w terminie 365 dni od jej podpisania.

Nieuzasadnione są także formułowane przez odwołującego uwagi w zakresie możliwości rozszerzenia homologacji o wariant z napędem hybrydowym. Z przywołanych wyżej terminów przewidzianych na realizację umowy wynika, że wybrany przez wykonawcę producent będzie miał 10 miesięcy, a w przypadku części III jeszcze więcej czasu, skoro moment rozpoczęcia świadczenia usług jest przewidziany na nie wcześniej niż 1 grudnia 2026 r., na uzyskanie aktualnego świadectwa homologacyjnego. Czyni to całkowicie nieuzasadnionymi jakiekolwiek sugestie odwołującego w zakresie braku możliwości realizacji zadeklarowanych w ofercie przez przystępujących wymagań, ze względu na zbyt krótki okres czasu.

Sam odwołujący, powołując się na opinię przygotowaną przez Sieć Badawczą Łukasiewicz - Przemysłowy Instytut Motoryzacji (pkt 60, str. 25 odwołania) wskazuje, że standardowy okres (w warunkach polskich) na procedurę rozszerzenia świadectwa homologacji to ok. 5 tygodni, co wobec terminu ustalonego na realizację zamówienia nie jest niemożliwe do przeprowadzenia. Wprawdzie dalej twierdzi, że proces ten jest wieloetapowy, wymaga przejścia czasochłonnej oraz skomplikowanej procedury administracyjnej, której efektem jest rozszerzenie homologacji, zaś osiągnięcia tego efektu nie można z góry zakładać i traktować jako aspekt przyszły i pewny, to jednak w tym zakresie nie przedkłada żadnych dowodów, które mogłyby przekonać skład orzekający, że jego twierdzenia o tym, że proces taki w tym przypadku ulegnie znacznemu wydłużeniu, lub też, że nie zostanie uzyskany pożądany przez przystępujących efekt w postaci rozszerzenia homologacji - są oparte na rzeczywistych przesłankach.

Wskazać przy tym należy, że producent (Otokar) w złożonym oświadczeniu z 21 lipca 2025 r. (dowód załączony do pisma procesowego Relobus) przyjął stosowny zapas czasowy na przeprowadzenie tej procedury, wskazując termin maksymalny do 18 tygodni, włączając w to do 2 tygodni badań i testów w zakresie wymaganym przepisami prawa. W tymże oświadczeniu producent Otokar potwierdza także, że rozszerzenie świadectwa homologacji ma charakter standardowy w procesie produkcji autobusów. Powyższą tezę o tym, że procedura taka jest niejako standardem, gdyż rozszerzenie homologacji jest konieczne także np. w przypadku wyposażenia autobusu w dodatkowe siedzenia świadczy przedłożony przez Relobus i załączony do pisma procesowego dowód w postaci korespondencji mailowej pomiędzy przedstawicielem Otokar Polska - Panem Tomaszem Talarkiem a Panią Mariolą Oleszyńską (Relobus). Wynika z niej, że kwestia rozszerzenia homologacji dotyczy wielu innych przypadków, w tym np. kwestii wyposażenia pojazdu w 7 siedzeń z poziomu niskiej podłogi, nie jest to zatem procedura niestandardowa, ale dotyczy różnych elementów, a sam proces jest typowy dla tego rodzaju zamówień, gdzie kwestia dodatkowego wyposażenia wynika ze szczegółowej specyfikacji technicznej pojazdu, produkowanego na określone zamówienie.

Z kolei dowody, które odwołujący przedłożył, mające potwierdzać jego stanowisko w sprawie, nie wpłynęły na ocenę Izby w zakresie, w jakim odwołujący podnosił zarzuty odwołania.

Odnosząc się do treści opinii, przygotowanej przez rzeczoznawcę mgr inż. R.C. - Polski Związek Motorowy, która miała potwierdzać stanowisko odwołującego, Izba stwierdziła, że ta opiera się na błędnych założeniach, które przyjął też odwołujący, w zakresie w jakim odnosi się do zapisów zawartych w dokumentacji postępowania i wymagań w tych dokumentach zawartych oraz tego, jak powyższe przekładają się na treść złożonych oświadczeń w ofertach przystępujących. Tym samym nie sposób też zgodzić się z wnioskami z niej wynikającymi w zakresie, w jakim autor tejże opinii wywodzi brak zgodności treści oferty z treścią SWZ.

Izba doszła do przekonania, że nietrafione są zarzuty odwołującego dotyczące braku zgodności treści oferty przystępujących z treścią SWZ, gdyż te zostały oparte na błędnych twierdzeniach, że wykonawcy składający oferty w tym postępowaniu mogli zaoferować wyłącznie autobusy „istniejące" na dzień składania ofert.

W tym zakresie należy także zaznaczyć, że sankcja w postaci odrzucenia oferty, jako eliminująca wykonawcę z postępowania o udzielenie zamówienia, winna być stosowana niezwykle ostrożnie, wyłącznie w takim przypadku, gdy na podstawie porównania zapisów zamieszczonych w dokumentach zamówienia z deklaracjami wykonawcy w zakresie odnoszącym się do warunków w tej dokumentacji określonych, możliwe jest uchwycenie na czym konkretnie taka niezgodność polega.

Jak trafnie wskazała Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 13 maja 2022 r., sygn. akt KIO 1087/22: „aby można było zastosować sankcję w postaci odrzucenia oferty na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 11 września 2019 roku - Prawo zamówień publicznych stwierdzona niezgodność musi mieć charakter jednoznaczny. Innymi słowy chodzi o to, by można było bez wątpliwości wskazać, które elementy oferty wykonawcy niezgodne są z ustalonymi przez zamawiającego, niebudzącymi wątpliwości, określonymi w sposób wyraźny i jasny warunkami zamówienia". Podobnie orzekła Izba w wyroku z dnia 21 marca 2022 r., sygn. akt KIO 543/22 stwierdzając, że: „Odrzucenie oferty na tej podstawie stanowi szczególny przypadek dysonansu pomiędzy treścią oferty (której integralną częścią są udzielone przez wykonawcę wyjaśnienia) i brzmieniem dokumentacji postępowania. Punktem wyjścia dla stwierdzenia niezgodności oferty z treścią SWZ jest właściwe ustalenie oraz zinterpretowanie wymagań dokumentacji postępowania sporządzonej w danym postępowaniu, która od momentu jej udostępnienia jest wiążąca - zamawiający jest związany swoim oświadczeniem woli co do warunków prowadzenia postępowania i kształtu zobowiązania wykonawcy określonego

w SWZ i po otwarciu ofert zamawiający nie może tych warunków zmienić, ani od nich odstąpić. Rozstrzygające znaczenie ma literalne brzmienie SWZ".

Odwołujący, chcąc skutecznie podnieść zarzut braku zgodności treści konkurencyjnych ofert z treścią SWZ powinien zatem jednoznacznie wskazać i opisać co w ofertach oraz w jaki sposób nie jest zgodne z konkretnie wskazanymi, skwantyfikowanymi i ustalonymi jednoznacznie postanowieniami SWZ. Odrzuceniu bowiem podlega wyłącznie oferta, której treść jest niezgodna z treścią SWZ w sposób zasadniczy i nieusuwalny.

Odwołujący formułując zarzut w tym zakresie nie precyzuje na czym ta niezgodność, w przypadku ofert złożonych przez przystępujących miałaby polegać. Uzasadniając zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp podnosi, że: „Należy bowiem zwrócić uwagę, że w przypadku nieistnienia autobusów z rodzajem zasilania wskazanym przez ww. wykonawców w treści formularza ofertowego na okoliczność przyznania dodatkowych punktów (w tym braku obowiązującego dla nich świadectwa homologacji) - co oczywiste, autobusy te nie mogą być zgodne z warunkami zamówienia". Dalej opisuje szeroko procedurę uzgodnień, opisaną w załączniku nr 2 do PFU, wskazując że fakt „nieistnienia" autobusu na dzień składania ofert oznacza, że żaden z przystępujących nie będzie w stanie tej procedury przejść. Dalej argumentuje, że zamawiający, przed zawarciem umowy, będzie mógł jedynie zapoznać się z projektem technicznym autobusu „który być może zostanie w tej formie wykonany, a być może nie". Przy tym w przypadku żadnego z powyższych twierdzeń nie wskazuje żadnego postanowienia SWZ, z którymi rzekomo pojazdy oferowane przez Relobus i Konsorcjum PKS Gostynin miałyby być niezgodne.

Już tylko zatem z tego powodu, że zarzut ten nie został sprecyzowany, nie mógłby zostać uwzględniony, niezależnie od wcześniej poczynionych przez Izbę uwag w zakresie dotyczącym wadliwej interpretacji zapisów dokumentacji postępowania, dokonanej przez odwołującego.

Nie sposób też zgodzić się z tym, że przystępujący wprowadzili zamawiającego w błąd, przekazując informacje dotyczące pojazdów które nie „istnieją", co w dalszej konsekwencji spowodowało, że zamawiający przyznał wykonawcom Relobus w zakresie części 1 i części 3, z kolei Konsorcjum PKS Gostyninw zakresie części 1 postępowania - maksymalną liczbę punktów w ramach omawianego kryterium. Na tym właśnie, zdaniem odwołującego, miało polegać wprowadzenie w błąd które skutkowało przyznaniem preferencyjnego miejsca rankingowego ofertom wykonawców, którzy nie wykazali jego spełnienia.

Izba tego stanowiska nie podziela. Przypomnieć w tym miejscu należy, że zgodnie z przepisem art. 109 ust. 1 pkt 8 ustawy Pzp z postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający może wykluczyć wykonawcę, który w wyniku zamierzonego działania lub rażącego niedbalstwa wprowadził zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji, że nie podlega wykluczeniu, spełnia warunki udziału w postępowaniu lub kryteria selekcji, co mogło mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia, lub który zataił te informacje lub nie jest w stanie przedstawić wymaganych podmiotowych środków dowodowych. Z kolei zgodnie z ust. 1 pkt 10 zamawiający wyklucza z postępowania wykonawcę, który w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd, co mogło mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia.

Wskazane przesłanki uzależniają wykluczenie wykonawcy w pierwszej kolejności od tego, że na podstawie danych okoliczności mających miejsce w sprawie, musiało dojść do przedstawienia przez wykonawcę informacji niezgodnej z rzeczywistością. Jak wskazuje się w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej: „Przesłanka wprowadzenia w błąd polega na przedstawieniu przez wykonawcę nieprawdziwych informacji, czyli zaistnienia sprzeczności pomiędzy treścią dokumentu złożonego przez wykonawcę a rzeczywistością. Stan ten zaistnieje, gdy przedstawione zostaną informacje obiektywnie nieprawdziwe, niezgodne z rzeczywistym stanem rzeczy, który ma znaczenie dla danego postępowania. Na skutek podania takich informacji zamawiający zostaje wprowadzony w błąd, czyli nabiera mylnego wyobrażenia o stanie faktycznym lub też skutkuje to po jego stronie brakiem jakiegokolwiek wyobrażenia o nim. Istotna w przypadku tej przesłanki jest sama treść przedstawionej zamawiającemu informacji i to jaki skutek mogły one wywołać w świadomości zamawiającego, niezależnie od okoliczności czy to wprowadzenie w błąd rzeczywiście nastąpiło" (tak w wyroku z dnia 6 kwietnia 2023 r., sygn. akt KIO 778/23).

W ocenie Izby z taką sytuacją nie mamy do czynienia w niniejszej sprawie. Żadenz przystępujących ani w treści złożonej oferty, ani też w treści wyjaśnień złożonych na wezwanie zamawiającego w trybie art. 128 ust. 4 ustawy Pzp przez Relobus i Konsorcjum PKS Gostynin nie zaprezentował informacji, która byłaby niezgodna z rzeczywistością. Co więcej, złożone w postępowaniu wyjaśnienia w sposób możliwie precyzyjny i jednoznaczny oddawały aktualny stan rzeczy, tj. wyjaśniały wszelkie wątpliwości zamawiającego. Ich treść, jak też załączone dokumenty wskazywały jednoznacznie, że producent wprawdzie nie posiada w opublikowanej na stronie internetowej ofercie pojazdów o napędzie hybrydowym z systemem ograniczenia emisji w rejonie przystanku dla autobusów o długości 9- i 18-metrów, jednak zobowiązał się do wyprodukowania tego typu pojazdów na bazie istniejących, oferowanych przez niego autobusów o napędzie konwencjonalnym. Zamawiający oświadczenie w tym zakresie przyjął i na tej podstawie doszedł

do przekonania, że przystępujący powinni otrzymać punkty w ramach pozacenowych kryteriów oceny ofert. Przy tym, co kluczowe dla oceny tego zarzutu, przyznane wykonawcom punkty opierały się na danych i informacjach, przekazanych w sposób pełny, wyczerpujący i zgodny z rzeczywistym stanem rzeczy. Nie sposób zatem twierdzić, że ocena dokonana przez zamawiającego opierała się na jakichkolwiek nieprawdziwych informacjach. Brak jest w konsekwencji podstaw aby twierdzić, że zamawiający powinien zastosować przepis art. 109 ust 1 pkt 8 i/ lub 10 ustawy Pzp.

Odnosząc się z kolei do zarzutów ewentualnych, dotyczących przyznania Relobus (w zakresie części 1 i części 3 postępowania) oraz Konsorcjum PKS Gostynin (w zakresie części 1 postępowania) maksymalnej liczby punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert pod nazwą: „Alternatywne źródła zasilania autobusów (E)" i ten zarzut, w ocenie Izby, nie potwierdził się.

Jak wynika z wcześniej zaprezentowanej argumentacji zamawiający, w świetle zapisów zamieszczonych w SWZ przyznawał punkty w zakresie pozacenowego kryterium oceny ofert na podstawie oświadczeń składanych przez wykonawców. Przystępujący zaoferowali pojazdy z rodzajem zasilania MILD HYBRID (Relobus) i HYBRYD (Konsorcjum PKS Gostynin), które co nie budzi wątpliwości są autobusami o napędzie hybrydowym, ograniczającym emisję w strefie przystanku na trasie (brak emisji zanieczyszczeń w trakcie postoju i obsługi podróżnych). Takie oświadczenia złożyli obaj przystępujący w formularzu oferty, przedstawiając także dodatkowo, w odpowiedzi na wezwanie zamawiającego, potwierdzenie producenta.

Brak było z kolei w dokumentacji zamówienia wymogu, który to przedstawia odwołujący, odnoszącego się do faktycznego istnienia oferowanego wariantu autobusu na dzień składania ofert. Tym samym zamawiający miał nie tyle prawo, co obowiązek przyznania przystępującym za to kryterium maksymalną liczbę punktów, zgodnie z tym co zostało opisane w Rozdziale XV SWZ.

Jedynie na marginesie należy podnieść, że w części 1 zamówienia Relobus, niezależnie od tego czy zarzut ten potwierdziłby się czy też nie - uzyskałby najwyższą liczbę punktów również w kryterium ceny, wobec czego zarzut odwołania w tym zakresie podlega w tej części oddaleniu także z tego powodu, że brak jest wpływu na wynik postępowania w części 1.

Mając na uwadze powyższe Izba stwierdziła, że odwołanie nie zasługiwało na uwzględnienie i na podstawie art. 553 zdanie pierwsze ustawy Pzp orzekła jak w sentencji. Zgodnie bowiem z treścią art. 554 ust. 2 pkt 1 ustawy Pzp, Izba uwzględnia odwołanie, jeżeli stwierdzi naruszenie przepisów ustawy, które miało wpływ lub może mieć istotny wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia. Brak potwierdzenia się zarzutów wskazanych w odwołaniu powoduje, iż w przedmiotowym stanie faktycznym nie została wypełniona hipoteza normy prawnej wyrażonej w ww. przepisie.