

**WYROK**

Warszawa, 19 września 2025 r.

**Krajowa Izba Odwoławcza** – w składzie:

Przewodniczący: Bartosz Stankiewicz

M.R.

R.S.

Protokolantka: Wiktoria Ceyrowska

po rozpoznaniu na rozprawie 15 września 2025 r. odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej 4 sierpnia 2025 r. przez wykonawcę H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Poznaniu przy ul. 28 czerwca 1956 r. 223/229 (61-485 Poznań) w postępowaniu prowadzonym przez Województwo Wielkopolskie – Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego z siedzibą w Poznaniu przy Al. Niepodległości 34 (61-714 Poznań)

**orzeka:**

1. Uwzględnić odwołanie w zakresie dotyczącym części zarzutu podniesionego w pkt II.1) *petitum* odwołania oraz zarzutu podniesionego w pkt II.3) *petitum* odwołania i nakazuje zamawiającemu:

1.1. zmianę treści warunku udziału w postępowaniu opisanego w pkt 8.2.1. specyfikacji warunków zamówienia przez ustanowienie wymogu odnoszącego się do minimum dwuczłonowych elektrycznych i/lub elektryczno – spalinowych zespołów trakcyjnych;

1.2. zmianę treści pkt 9.12. ppkt 1) specyfikacji warunków zamówienia przez uwzględnienie możliwości wykazania się przez wykonawców na potwierdzenie spełnienia warunku udziału w postępowaniu opisanego w pkt 8.2.1. specyfikacji warunków zamówienia wykonanymi dostawami w zakresie minimum dwuczłonowych elektrycznych i/lub elektryczno – spalinowych zespołów trakcyjnych;

1.3. zmianę treści § 3 ust. 4 projektowanych postanowień umowy, stanowiących załącznik nr 3 do specyfikacji warunków zamówienia, przez jednoznaczne wskazanie, że dostawa pojazdów w ramach zamówienia opcjonalnego nastąpi nie wcześniej niż po zakończeniu dostawy realizowanej w ramach zamówienia podstawowego.

2. W pozostałym zakresie oddać odwołanie.

3. Kosztami postępowania obciążyć wykonawcę H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Poznaniu w części 1/2 oraz zamawiającego Województwo Wielkopolskie – Urząd Marszałkowski Województwa Wielkopolskiego z siedzibą w Poznaniu w części 1/2 i:

3.1. zalicza na poczet kosztów postępowania odwoławczego: kwotę 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Poznaniu tytułem wpisu od odwołania, kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) stanowiącą koszty ww. wykonawcy poniesione z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika oraz kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) stanowiącą koszty zamawiającego poniesione z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika;

3.2. zasądza od zamawiającego Województwa Wielkopolskiego – Urzędu Marszałkowskiego Województwa Wielkopolskiego z siedzibą w Poznaniu na rzecz wykonawcy H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Poznaniu, kwotę w wysokości 7 500 zł 00 gr (siedem tysięcy pięćset złotych zero groszy) stanowiącą różnicę pomiędzy kosztami postępowania odwoławczego poniesionymi dotychczas przez ww. wykonawcę, a kosztami postępowania za jakie odpowiadał w świetle jego wyniku.

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

Przewodniczący:.....

.....

.....

**Uzasadnienie**

z siedzibą w Poznaniu zwane dalej „zamawiającym”, prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie przepisów ustawy z 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1320 ze zm.), zwanej dalej: „Pzp”, w trybie przetargu nieograniczonego, pn.: *Zakup zeroemisyjnego taboru kolejowego dla potrzeb Województwa Wielkopolskiego*, o numerze referencyjnym DT-II.272.2.2025, zwane dalej: „postępowaniem”.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 24 lipca 2025 r. pod numerem publikacji: 483218-2025 (numer wydania Dz.U. S: 140/2025).

Szacunkowa wartość zamówienia, którego przedmiotem są dostawy jest wyższa od kwot wskazanych w przepisach wykonawczych wydanych na podstawie art. 3 ust. 3 Pzp.

4 sierpnia 2025 r. wykonawca H. Cegielski – Fabryka Pojazdów Szynowych Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu (zwany dalej: „odwołującym”) wniósł odwołanie od treści warunków zamówienia, specyfikacji warunków zamówienia (zwanej dalej: „SWZ”), sporządzonej

i opublikowanej przez zamawiającego, w tym także na projektowane postanowienia umowy i załączników, (zwanym dalej: „Umową”) oraz odpowiednio treści ogłoszenia o zamówieniu.

Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

1) art. 134 ust. 1 pkt 8) i 9) art. 112 ust. 1 i 2 pkt 4), art. 116 ust. 1 Pzp w zw. z art. 16 pkt 1)-3) Pzp przez określenie w pkt. 8.2.1. SWZ warunków udziału w postępowaniu dotyczących zdolności technicznych i zawodowych w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz uniemożliwiający ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia polegające na wymaganiu zamawiającego do wykazania przez wykonawcę dostawy wygórowanej liczby fabrycznie nowych pojazdów kolejowych, co stanowiło działanie nieproporcjonalne i stanowi naruszenie zasad uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców poprzez preferowanie jedynie największych producentów pojazdów kolejowych;

2) art. 134 ust. 1 pkt 6) i art. 436 pkt 1) Pzp w zw. z art. 16 pkt 1-3 i art. 17 ust. 1 Pzp przez wyznaczenie w pkt 4.18 SWZ zbyt krótkiego terminu realizacji zamówienia podstawowego

i zamówienia w ramach opcji, nieuwzględniającego skali, złożoności, skomplikowania

i specyfiki przedmiotu zamówienia, ani czasu niezbędnego do realizacji tego zamówienia zarówno w ramach zamówienia podstawowego jak i w ramach opcji, co w konsekwencji oznaczało brak respektowania zasady proporcjonalności, przejrzystości i uczciwej konkurencji;

3) art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 2 pkt 8) i art. 441 ust.1 Pzp przez brak określenia w § 2 ust. 6 i § 3 ust. 4 Umowy terminu rozpoczęcia realizacji zamówienia z prawa opcji, co może spowodować konieczność dostarczenia pojazdu w ramach opcji szybciej niż pierwszego pojazdu w ramach zamówienia podstawowego, a także nałożenie się na siebie harmonogramów produkcyjnych zamówienia podstawowego i zamówienia z prawa opcji, co powoduje, że obecne zamówienie jest określone w sposób niejednoznaczny

i niewyczerpujący;

4) art. 353(1), art. 58 § 1 i 2, art. 605 k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp przez wymaganie w ust. 1 pkt 6 ppkt 13) opisu przedmiotu zamówienia (zwanego dalej: „OPZ”), stanowiącego załącznik nr 1 do SWZ dostarczenia w ramach ceny dostawy dokumentacji konstrukcyjnej obejmującej opis podstawowych zespołów, podzespołów oraz układów pojazdu wraz z rysunkami zestawieniowymi zespołów i podzespołów części mechanicznej, elektrycznej, pneumatycznej i informatycznej pojazdu, w tym schematów elektrycznych, pneumatycznych i informatycznych – w zakresie niezbędnym do prawidłowej eksploatacji i utrzymania pojazdów na poziomach P1-P5, *code facto* oznaczało konieczność udostępnienia zamawiającemu pełnej dokumentacji dostarczanych pojazdów, umożliwiającej całkowite odtworzenie dostarczanych zamawiającemu pojazdów, a w konsekwencji narusza prawa autorskie wykonawcy i w związku z tym stanowi wymóg sprzeczny z naturą stosunku prawnego umowy dostawy oraz zasadami współżycia społecznego, prowadząc do naruszenia zasady odpłatności zamówienia publicznego i bezpodstawnego wzbogacenia zamawiającego.

W związku z przedstawionymi zarzutami odwołujący wniósł o:

- uwzględnienie niniejszego odwołania w całości;
- zmianę redakcji postanowienia SWZ w ten sposób, że:

pkt 8.2.1 SWZ:

*Zamawiający uzna, że Wykonawca spełnia warunki udziału w postępowaniu dotyczące: 8.2.1 zdolności technicznych i zawodowych, niezbędnych do wykonywania przedmiotowego zamówienia wówczas, gdy Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 4 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie wykonał należycie w ramach jednej umowy dostawę co najmniej jednego fabrycznie nowego wieloczołowego elektrycznego lub hybrydowego (tj. spalinowo-elektrycznego) zespołu trakcyjnego.*

(...)

**UWAGA 5** *Za wieloczołowy zespół trakcyjny w rozumieniu niniejszego warunku przyjmuje się co najmniej dwuczłonowy zespół trakcyjny.;*

pkt 9.12 SWZ:

*W celu potwierdzenia spełniania przez Wykonawcę warunków udziału w postępowaniu dotyczących zdolności technicznej lub zawodowej (określonej w pkt 8.2.1 SWZ) Zamawiający żąda następujących podmiotowych środków dowodowych:*

*1) wykazu dostaw wykonanych, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonywanych, w okresie ostatnich 4 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, co najmniej jednego fabrycznie nowego wielocłonowego elektrycznego lub hybrydowego (tj. spalinowo-elektrycznego) zespołu trakcyjnego, wraz*

*z podaniem jego wartości, przedmiotu, dat wykonania i podmiotów, na rzecz których dostawa została wykonana lub jest wykonywana (na przykładzie wzoru udostępnionego Wykonawcy najwyżej ocenionemu), oraz załączeniem dowodów określających, czy ta dostawa została wykonana lub jest wykonywana należycie, przy czym dowodami, o których mowa, są referencje bądź inne dokumenty sporządzone przez podmiot, na rzecz którego dostawa została wykonana, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych jest wykonywana, a jeżeli wykonawca z przyczyn niezależnych od niego nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów – oświadczenie wykonawcy; w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych nadal wykonywanych referencje bądź inne dokumenty potwierdzające jego należyte wykonywanie powinny być wystawione w okresie ostatnich 3 miesięcy;*

pkt 6. 1) SWZ:

*Zamawiający wymaga, aby przedmiot zamówienia podstawowego został wykonany w terminie do 69 miesięcy, jednak nie dłuższym niż do 30 września 2031 r.;*

pkt 18.3 SWZ:

(...)

*Maksymalny termin realizacji zamówienia podstawowego: do 69 miesięcy, jednak nie dłużej niż do dnia 30 września 2031 r.*

(...)

*UWAGA 2: Wykonawca nie może wskazać w ofercie terminu realizacji zamówienia podstawowego dłuższego niż 69 miesięcy, jednak nie dłużej niż do dnia 30 września 2031 r. W takim przypadku oferta Wykonawcy zostanie odrzucona jako oferta niezgodna z warunkami zamówienia.;*

*- zmianę redakcji projektowanych postanowień umownych w ten sposób, że:*

§ 2 ust. 6:

*Zamawiający powiadomi Wykonawcę o zamiarze skorzystania z prawa opcji, nie później niż 12 miesięcy od podpisania Umowy, przekazując Wykonawcy pisemne oświadczenie*

*o skorzystaniu z tego prawa, ze wskazaniem liczby sztuk fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych zamawianych w ramach prawa opcji. Oświadczenie Zamawiającego stanowić będzie integralną część umowy. W terminie 30 dni od złożenia przez Zamawiającego omawianego oświadczenia, Wykonawca przedstawi Harmonogram wykonania umowy*

*w zakresie prawa opcji, o której mowa w ust. 5. Harmonogram wymaga akceptacji Zamawiającego.;*

§ 3 ust. 4:

*Zamawiający wymaga, aby Wykonawca dostarczył pojazdy z zamówienia objętego opcją*

*w terminie do 12 miesięcy od dnia zakończenia dostaw pojazdów z zamówienia podstawowego dla jednorazowego zamówienia 10 szt. pojazdów lub dla danej części zamówienia opcjonalnego w przypadku, o którym mowa w § 2 ust. 5, na podstawie ustalonego między Stronami Umowy harmonogramu dostaw, o którym mowa w § 2 ust. 6 Umowy z zastrzeżeniem, że:*

*1) dostawa pierwszego pojazdu z zamówienia objętego opcją odbędzie się nie wcześniej niż w następnym miesiącu po dostawie ostatniego pojazdu z zamówienia podstawowego;*

*2) maksymalna liczba pojazdów, jaką Wykonawca będzie zobowiązany dostarczyć w ramach zamówienia objętego opcją w jednym miesiącu nie przekroczy 2 sztuk, o ile Strony nie uzgodnią możliwości zrealizowania dostawy większej liczby pojazdów miesięcznie.*

*- zmianę redakcji postanowienia 1.6.13) OPZ w ten sposób, że:*

*Dokumentację konstrukcyjną obejmującą opis podstawowych zespołów, podzespołów oraz układów pojazdu wraz z rysunkami zestawieniowymi zespołów i podzespołów części mechanicznej, elektrycznej, pneumatycznej i informatycznej pojazdu, w tym schematów elektrycznych, pneumatycznych i informatycznych – w zakresie niezbędnym do prawidłowej eksploatacji i utrzymania pojazdów na poziomach P1-P4 oraz wykonania napraw bieżących i awaryjnych, zawierającą w szczególności: (...).*

Odwołujący wyjaśnił, że ubiega się o udzielenie zamówienia. Jego zdaniem warunki określone przez zamawiającego zawarte w SWZ istotnie utrudniają złożenie rzetelnie przygotowanej i konkurencyjnej oferty. Odwołujący

podkreślił, że ma prawo uczestniczyć

w postępowaniu na równych, niedyskryminacyjnych i konkurencyjnych zasadach. Dopuszczenie do prowadzenia postępowania na aktualnie określonych zasadach istotnie zagraża interesowi odwołującego w uzyskaniu zamówienia i może przesądzić o pozbawieniu go możliwości uzyskania zamówienia, a tym samym naraża go na szkodę w postaci utraty możliwości realizacji zamówienia i wynikającego stąd przychodu. Odwołujący stwierdził tym samym, że ma interes we wniesieniu odwołania.

W uzasadnieniu odwołania została przedstawiona argumentacja dla podniesionych zarzutów.

W ramach postępowania odwoławczego nie zostały zgłoszone przystąpienia.

9 września 2025 r. zamawiający złożył do akt sprawy odpowiedź na odwołanie, w której przedstawił argumentację dla wniosku o oddalenie odwołania w całości.

12 września 2025 r. odwołujący złożył do akt sprawy pismo procesowe, w którym opisał wnioski dowodowe.

**Na podstawie dokumentacji przedmiotowego postępowania, złożonych dowodów oraz biorąc pod uwagę stanowiska stron, Izba ustaliła i zważyła, co następuje:**

Izba stwierdziła, że nie została wypełniona żadna z przesłanek skutkujących odrzuceniem odwołania na podstawie art. 528 Pzp i skierowała odwołanie na rozprawę.

Izba uznała, że odwołujący posiadał interes w uzyskaniu zamówienia oraz mógł ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez zamawiającego przepisów ustawy, czym wypełnił materialnoprawne przesłanki dopuszczalności odwołania, o których mowa w art. 505 ust. 1 Pzp.

Izba zaliczyła na poczet materiału dowodowego:

1) dokumentację przekazaną w postaci elektronicznej, zapisaną na nośniku typu pendrive, przesłaną do akt sprawy przez zamawiającego 5 września 2025 r., w tym w szczególności:

- ogłoszenie o zamówieniu;
- specyfikację warunków zamówienia (zwaną dalej nadal: „SWZ”) wraz z załącznikami;

2) dokumenty załączone do odwołania:

- SWZ w postępowaniu przetargowym pn. *Zakup nowoczesnego, bezemisyjnego taboru kolejowego, wyposażonego w urządzenia pokładowe ERTMS*, znak: OP-IV.272.44.2025.MSY, gdzie zamawiającym było Województwo Lubelskie;
- SWZ w postępowaniu przetargowym pn. *Zakup sześciu sztuk fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych*, znak: DA.III.2721.1.9.2024, gdzie zamawiającym było Województwo Lubuskie;
- wyciąg z odpowiedzi odwołującego z 19 maja 2025 r. na zapytanie zamawiającego o numerze DT-II-1.KW-00011/2025 z 5 maja 2025 r. – dowód objęty tajemnicą przedsiębiorstwa odwołującego;
- dokument pn. *Wytyczne dotyczące kwalifikowalności wydatków na lata 2021-2027* opublikowany przez Ministra Funduszy i Polityki Regionalnej 14 marca 2025 r. dotyczący programu FEnIKS 2021-2027;
- listy rankingowe funduszy europejskich publikowane przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych;
- wyciąg z dokumentacji Systemu Utrzymania autobusu szynowego należącego do spółki Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o.;
- wyciąg z instrukcji o utrzymaniu pojazdów trakcyjnych Bt-3 spółki PKP Intercity S.A.;

3) złożony przez zamawiającego wraz z odpowiedzią na odwołanie, wyciąg z umowy na dostawę 22 EZT z 2011 r.;

4) dokumenty załączone przez odwołującego do pisma z 12 września 2025 r.:

- listę seryjnych dostaw już zrealizowanych przez odwołującego i takich, których realizacja jest w toku – dokument objęty tajemnicą przedsiębiorstwa odwołującego;
- wyciąg z SWZ dotyczącego zamówienia prowadzonego przez Województwo Lubelskie, znak postępowania: OP-IV.272.44.2025.MSY;
- oferty otrzymane przez odwołującego od poddostawców – dokumenty objęte tajemnicą przedsiębiorstwa odwołującego;
- harmonogram realizacji zamówienia podstawowego – dokument objęty tajemnicą przedsiębiorstwa odwołującego;
- informacje prasowe dotyczące wydłużenia terminu na dostawę pojazdów kolejowych przewoźnikowi należącemu do zamawiającego, czyli spółce Koleje Wielkopolskie Sp. z o.o. przez spółkę PESA S.A.;
- wyciąg z dokumentu przygotowanego przez Akademię Bezpieczeństwa Kolejowego, Urząd Transportu Kolejowego pt. *Poradnik dla inspektorów. Tom 3. Pojazdy Kolejowe*, Warszawa 2023.

Izba nie zaliczyła na poczet materiału dowodowego dokumentów przesłanych przez zamawiającego za pośrednictwem poczty elektronicznej 18 września 2025 r. tj.:

- zmiany ogłoszenia o zamówieniu, przesłanej do publikacji 18 września 2025 r.;

- wyjaśnień treści SWZ wraz ze zmianą SWZ z 18 września 2025 r.

Zamawiający przesłał ww. dokumenty po zamknięciu rozprawy. Zgodnie natomiast

z dyspozycją art. 535 Pzp dowody na poparcie swoich twierdzeń lub odparcie twierdzeń strony przeciwnej, strony i uczestnicy postępowania odwoławczego mogą przedstawiać aż do zamknięcia rozprawy. Jak wynika z powyższego dowody mogą być przedstawiane do momentu zamknięcia rozprawy. Tym samym moment zamknięcia rozprawy jest maksymalnym terminem nie tylko na zgłoszenie wniosków dowodowych, ale także na przeprowadzenie dowodu w postępowaniu odwoławczym. W konsekwencji Izba potraktowała ww. dokumenty tak jakby nie zostały złożone.

Izba ustaliła co następuje

Treść postanowień SWZ, do których odnosily się zarzuty:

- pkt 8.2.1. SWZ:

8.2. Zamawiający uzna, że Wykonawca spełnia **warunki udziału w postępowaniu dotyczące:**

**8.2.1. zdolności technicznych i zawodowych, niezbędnych do wykonywania przedmiotowego zamówienia wówczas, gdy Wykonawca wykaże, że wykonał dostawę lub dostawy, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonuje dostawę, w okresie ostatnich 4 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, co najmniej czterech sztuk fabrycznie nowych minimum trzyczłonowych elektrycznych i/lub elektryczno – spalinowych zespołów trakcyjnych o wartości każdego z nich nie mniejszej niż 20 000 000,00 zł brutto, wraz z podaniem ich wartości, przedmiotu, dat wykonania i podmiotów, na rzecz których dostawy zostały wykonane lub są wykonywane oraz załączeniem dowodów określających, czy te dostawy zostały wykonane lub są wykonywane należycie.**

**Dowodami, o których mowa, są** referencje bądź inne dokumenty sporządzone przez podmiot, na rzecz którego usługi zostały wykonane, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych są wykonywane, a jeżeli Wykonawca z przyczyn niezależnych od niego nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów – oświadczenie wykonawcy; w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych nadal wykonywanych referencje bądź inne dokumenty potwierdzające ich należyte wykonywanie powinny być wystawione w okresie ostatnich 3 miesięcy.

- pkt 9.12. SWZ:

9.12. W celu potwierdzenia spełniania przez Wykonawcę warunków udziału w postępowaniu dotyczących zdolności technicznej lub zawodowej (określonej w pkt 8.2.1 SWZ) Zamawiający żąda następujących podmiotowych środków dowodowych:

1) **wykazu dostaw wykonanych**, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonywanych, w okresie ostatnich 4 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, co najmniej czterech sztuk fabrycznie nowych minimum trzyczłonowych elektrycznych i/lub elektryczno – spalinowych zespołów trakcyjnych o wartości każdego z nich nie mniejszej niż 20 000 000,00 zł brutto, wraz z podaniem ich wartości, przedmiotu, dat wykonania i podmiotów, na rzecz których dostawy zostały wykonane lub są wykonywane (**na przykładzie wzoru udostępnionego Wykonawcy najwyżej ocenionemu**), oraz załączeniem dowodów określających, czy te dostawy zostały wykonane lub są wykonywane należycie, przy czym dowodami, o których mowa, są referencje bądź inne dokumenty sporządzone przez podmiot, na rzecz którego dostawy zostały wykonane, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych są wykonywane, a jeżeli wykonawca z przyczyn niezależnych od niego nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów – oświadczenie wykonawcy; w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych nadal wykonywanych referencje bądź inne dokumenty potwierdzające ich należyte wykonywanie powinny być wystawione w okresie ostatnich 3 miesięcy;

- pkt 6.1) SWZ:

**1) Zamawiający wymaga, aby przedmiot zamówienia podstawowego został wykonany w terminie do 45 miesięcy, jednak nie dłuższym niż do 30 września 2029 r.;**

- pkt 18.3 SWZ:

(...)

**Maksymalny termin realizacji zamówienia podstawowego: do 45 miesięcy, jednak nie dłużej niż do dnia 30 września 2029 r.**

(...)

**UWAGA 2:**

Wykonawca nie może wskazać w ofercie terminu realizacji zamówienia podstawowego dłuższego niż 45 miesięcy, jednak nie dłużej niż do dnia 30 września 2029 r. W takim przypadku oferta Wykonawcy zostanie odrzucona jako oferta niezgodna z warunkami zamówienia.;

- § 2 ust. 5 i 6 PPU (załącznik nr 3 do SWZ):

5. Zamawiający zastrzega sobie możliwość rozszerzenia przedmiotu umowy w ramach prawa opcji, o którym mowa w art. 441 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, o kolejne sztuki pojazdów, jednak nie więcej niż o 10 sztuk. Skorzystanie z prawa opcji stanowi jednostronne uprawnienie Zamawiającego i uzależnione będzie wyłącznie od jego potrzeb. Wykonawcy nie przysługują żadne roszczenia wobec Zamawiającego w związku z nieskorzystaniem przez Zamawiającego z prawa opcji. Prawo opcji może zostać podzielone na części aż do wyczerpania łącznej puli pojazdów w ramach prawa opcji.

6. Zamawiający powiadomi Wykonawcę o zamiarze skorzystania z prawa opcji, nie później niż 12 miesięcy od odbioru końcowego pierwszego pojazdu, przekazując Wykonawcy pisemne oświadczenie o skorzystaniu z tego prawa, ze wskazaniem liczby sztuk fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych zamawianych w ramach prawa opcji. Oświadczenie Zamawiającego stanowić będzie integralną część umowy.;

- § 3 ust. 4 PPU (załącznik nr 3 do SWZ):

4. Zamawiający wymaga, aby Wykonawca dostarczył pojazdy z zamówienia objętego opcją w terminie do 30 miesięcy od dnia zawiadomienia Wykonawcy przez Zamawiającego o skorzystaniu z opcji dla jednorazowego zamówienia 10 szt. pojazdów lub dla danej części zamówienia opcjonalnego w przypadku o którym mowa w § 2 ust. 5, na podstawie ustalonego między Stronami Umowy harmonogramu dostaw.;

- ust. 1 pkt 6) ppkt 13) OPZ (załącznik nr 2 do SWZ):

6. Wykonawca w cenie dostawy dostarczy Zamawiającemu:

(...)

13) Dokumentację konstrukcyjną obejmującą opis podstawowych zespołów, podzespołów oraz układów pojazdu wraz z rysunkami zestawieniowymi zespołów i podzespołów części mechanicznej, elektrycznej, pneumatycznej i informatycznej pojazdu, w tym schematów elektrycznych, pneumatycznych i informatycznych – w zakresie niezbędnym do prawidłowej eksploatacji i utrzymania pojazdów na poziomach P1 – P5 oraz wykonania napraw bieżących i awaryjnych, zawierającą w szczególności:

a) do szczegółowości elementów:

- dokumentację wózków napędowych i tocznych – grupa konstrukcyjna 07 z podzespołami jak amortyzatory, sprężyny, drążki reakcyjne,

- dokumentację zestawów kołowych napędnych i tocznych – grupa konstrukcyjna 09 zawierającej koła monoblokowe, osie zestawów, węzły maźnicze, tarcze hamulcowe,

- dokumentację układu hamulcowego – grupa konstrukcyjna 08 zawierającej cylindry hamulcowe, zawieszenia układów hamulca,

b) do szczegółowości podzespołów:

- dokumentację układu instalacji pneumatycznej (w tym opisy, schematy pneumatyczne i kody błędów urządzeń przeciwpoślizgu), grupa konstrukcyjna 06,

- dokumentację osłon bocznych i poszycia pudła – grupa konstrukcyjna 03 i 04

- dokumentację urządzeń pociągowo-zderznych – grupa konstrukcyjna 11,

- dokumentację urządzeń zewnętrznych i drzwi – grupa konstrukcyjna 12 i 17,

- dokumentację wyposażenia wnętrza – grupa konstrukcyjna 13,

- dokumentację urządzeń sanitarnych – grupa konstrukcyjna 14,

- dokumentację okien – grupa konstrukcyjna 15,

- dokumentację instalacji ogrzewania i klimatyzacji – grupa konstrukcyjna 18 i 19,

- dokumentację instalacji elektrycznej (obwody główne, sterowania, pomocnicze, zasilania i inne) – grupa konstrukcyjna 30, 32, 33, 35, 36,38,

- dokumentację zawieszenia elektrycznych silników trakcyjnych – grupa konstrukcyjna 07,

- dokumentację mocowania przekładni osiowych – grupa konstrukcyjna 41,

- dokumentację zabudowy instalacji silników trakcyjnych – grupa konstrukcyjna 34,

- dokumentację sprzęgu w części elektrycznej zawierającą szczegółowy opis złączy elektrycznych oraz protokołów komunikacyjnych wykorzystywanych do komunikacji między pojazdami w sterowaniu wielokrotnym,

c) następujące schematy:

- pneumatyczne i kodów błędów urządzeń przeciwpoślizgu, opis sterowników wraz z programem diagnostycznym,

- ideowe instalacji elektrycznej ze szczegółowym spisem urządzeń (obwody główne, sterowania, pomocnicze, zasilania i inne), opis sterowników wraz z programem diagnostycznym, listu ID urządzeń pracujących w magistralach – grupa konstrukcyjna 30, 32, 33, 35, 36,38,

- dokumentacja sterowników elektronicznych pojazdu – opisy działania, części zamienne i zapasowe.

Treść przepisów dotyczących zarzutów:

- art. 134 ust. 1 pkt 6, 8 i 9 Pzp – 1. SWZ zawiera co najmniej:

(...)

6) termin wykonania zamówienia;

(...)

8) informację o warunkach udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia;

9) wykaz podmiotowych środków dowodowych;;

- art. 112 ust. 1 Pzp – Zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiającą ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności.;

- art. 112 ust. 2 pkt 4 Pzp – Warunki udziału w postępowaniu mogą dotyczyć:

(...)

4) zdolności technicznej lub zawodowej.

- art. 116 ust. 1 Pzp – W odniesieniu do zdolności technicznej lub zawodowej zamawiający może określić warunki dotyczące niezbędnego wykształcenia, kwalifikacji zawodowych, doświadczenia, potencjału technicznego wykonawcy lub osób skierowanych przez wykonawcę do realizacji zamówienia, umożliwiające realizację zamówienia na odpowiednim poziomie jakości. W szczególności zamawiający może wymagać, aby wykonawcy spełniali wymagania odpowiednich norm zarządzania jakością, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych, oraz systemów lub norm zarządzania środowiskowego, wskazanych przez zamawiającego w ogłoszeniu o zamówieniu lub w dokumentach zamówienia.;

- art. 16 Pzp – Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób:

1) zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców,

2) przejrzysty;

3) proporcjonalny.;

- art. 17 ust. 1 Pzp – 1. Zamawiający udziela zamówienia w sposób zapewniający:

1) najlepszą jakość dostaw, usług, oraz robót budowlanych, uzasadnioną charakterem zamówienia, w ramach środków, które zamawiający może przeznaczyć na jego realizację, oraz

2) uzyskanie najlepszych efektów zamówienia, w tym efektów społecznych, środowiskowych oraz gospodarczych, o ile którykolwiek z tych efektów jest możliwy do uzyskania w danym zamówieniu, w stosunku do poniesionych nakładów.

- art. 436 pkt 1 Pzp – Umowa zawiera postanowienia określające w szczególności:

1) planowany termin zakończenia usługi, dostawy lub robót budowlanych, oraz, w razie potrzeby, planowane terminy wykonania poszczególnych części usługi, dostawy lub roboty budowlanej, określone w dniach, tygodniach, miesiącach lub latach, chyba że wskazanie daty wykonania umowy jest uzasadnione obiektywną przyczyną;

- art. 99 ust. 1 i 4 Pzp – 1. Przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny

i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty.

(...)

4. Przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję, w szczególności przez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę, jeżeli mogłoby to doprowadzić do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców lub produktów.;

- art. 134 ust. 2 pkt 8 Pzp – 2. SWZ zawiera również:

(...)

8) informację o przewidywanych zamówieniach, o których mowa w art. 214 ust. 1 pkt 7 i 8, jeżeli zamawiający przewiduje udzielenie takich zamówień;

- art. 441 ust. 1 Pzp – Zamawiający może skorzystać z opcji, jeżeli przewidział opcję

w ogłoszeniu o zamówieniu lub w dokumentach zamówienia w postaci zrozumiałych, precyzyjnych i jednoznacznych postanowień umownych, które łącznie spełniają następujące warunki:

1) określają rodzaj i maksymalną wartość opcji;

2) określają okoliczności skorzystania z opcji;

3) nie modyfikują ogólnego charakteru umowy.;

- art. 8 ust. 1 Pzp – Do czynności podejmowanych przez zamawiającego, wykonawców oraz uczestników konkursu w postępowaniu o udzielenie zamówienia i konkursie oraz do umów

w sprawach zamówień publicznych stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2024 r. poz. 1061), jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej.;

- art. 353<sup>1</sup> k.c. – *Strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiały się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współżycia społecznego.;*
- art. 58 § 1 i 2 k.c. – *§ 1. Czynność prawna sprzeczna z ustawą albo mająca na celu obejście ustawy jest nieważna, chyba że właściwy przepis przewiduje inny skutek, w szczególności ten, iż na miejsce nieważnych postanowień czynności prawnej wchodzi odpowiednie przepisy ustawy.*
- § 2. *Nieważna jest czynność prawna sprzeczna z zasadami współżycia społecznego.;*
- art. 605 k.c. – *Przez umowę dostawy dostawca zobowiązuje się do wytworzenia rzeczy oznaczonych tylko co do gatunku oraz do ich dostarczania częściami albo okresowo, a odbiorca zobowiązuje się do odebrania tych rzeczy i do zapłacenia ceny.*

Izba zważyła co następuje.

Biorąc pod uwagę zgromadzony w sprawie materiał dowodowy oraz stanowiska stron Izba uznała, że odwołanie częściowo zasługiwało na uwzględnienie.

W zakresie zarzutu podniesionego w pkt II.1) *petitum* odwołania, odwołujący kwestionował dwa wymogi zawarte w treści warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej, określonego w pkt 8.2.1. SWZ. Wymogi te odnosiły się: po pierwsze do doświadczenia związanego z dostawą czterech sztuk zespołów trakcyjnych oraz po drugie do doświadczenia w związanego z dostawą minimum trzyczłonowych zespołów trakcyjnych. Przedmiotowy zarzut okazał się częściowo zasadny, tj. Izba uwzględniła zarzut w zakresie odnoszącym się do wymogu dotyczącego minimum trzyczłonowych zespołów trakcyjnych oraz oddaliła w pozostałym zakresie, związanym z wymaganiem dotyczącym czterech sztuk zespołów trakcyjnych.

W zakresie oddalonej części zarzutu, skład orzekający za niezasadny uznał argument odwołującego, że wystarczające byłoby ustalenie jako warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznych lub zawodowych wykonawcy udokumentowania dostawy jednego pojazdu kolejowego. Jak słusznie stwierdził zamawiający, przedmiotem zamówienia objętych jest minimum 10, a uwzględniając cały zakres prawa opcji potencjalnie nawet 20 pojazdów. Przy takiej wielkości zamówienia doświadczenie obejmujące tylko jeden pojazd stanowiłoby 10% albo 5% zakresu zamówienia. Była to wartość zbyt niska, aby zweryfikować doświadczenie wykonawcy przy tym zakresie zamówienia. Zamówienie już w wersji podstawowej, obejmującej 10 pojazdów, należało potraktować jako zamówienie o zupełnie innej skali i złożoności niż dostawa jednego pojazdu. Przewidziany przez zamawiającego wymóg doświadczenia przy produkcji czterech pojazdów stanowił 40% wielkości zamówienia podstawowego. W ocenie składu orzekającego, liczba ta, w okolicznościach przedmiotowej sprawy, wypełniała dyspozycje właściwe dla ustanowienia warunku udziału w postępowaniu określone w art. 112 ust. 1 Pzp oraz 116 ust. 1 Pzp.

W dalszej kolejności Izba uznała za niezasadny argument odwołującego, że kluczowa i wystarczająca do potwierdzenia doświadczenia jest dostawa pierwszego pojazdu. W tym kontekście skład orzekający przyjął, że ze względu na rozmiar zamówienia oraz przewidziany czas jego trwania, z uwzględnieniem czasookresu budowy jednego pojazdu (kilka-kilkanaście miesięcy) niezbędne będzie prowadzenie równoległej produkcji kilku pojazdów. Celem sprostania zamówieniu wykonawca musi więc wykazać, że posiada zdolność do równoległej, seryjnej produkcji pojazdów, a nie tylko do wytworzenia jednego pojazdu. Ograniczenie się do jednego pojazdu uniemożliwiłoby zweryfikowanie, czy wykonawca posiada kompetencję do zarządzania złożonym procesem produkcyjnym kilku pojazdów jednocześnie, czy posiada odpowiednie zaplecze produkcyjne (linie montażowe, pracowników) oraz czy ma doświadczenie przy zabezpieczaniu materiałów i usług od dostawców, które będą potrzebne do realizacji dużo większego zamówienia niż tylko na jeden pojazd. Istotna jest skala łańcucha dostaw, ponieważ nie chodzi tylko o posiadanie i wyprodukowanie prototypu pojazdu, ale

o własne moce produkcyjne oraz możliwość zapewnienia dostaw od kooperantów.

Ponadto odwołujący w swojej argumentacji powołał się na § 4 ust. 5 PPU (procedura odbioru pierwszego pojazdu), jako na argument o „specjalnym” znaczeniu pierwszego pojazdu.

W ocenie składu orzekającego zrozumiałe jest, że pierwszy pojazd w ramach zamówienia musi zostać poddany bardziej szczegółowym procedurom odbiorowym, aby zweryfikować, czy pojazd ten w praktyce rzeczywiście spełnia wymogi określone umową (jest to zasadniczo moment na zweryfikowanie, czy pod względem technicznym pojazd zaprojektowany przez wykonawcę jest zgodny z umową). Kwestia ta jednak w żaden sposób nie odnosiła się do kompetencji wykonawcy w zakresie seryjnego wytwarzania kilku takich pojazdów. Nie miało to więc znaczenia w kontekście wymogu doświadczenia obejmującego cztery pojazdy.

Jako przykład postępowania, w którym sformułowano warunek dostawy tylko jednego pojazdu, odwołujący wskazał postępowanie pn. *Zakup nowoczesnego, bezemisyjnego taboru kolejowego, wyposażonego w urządzenia pokładowe ERTMS*, znak: OP-IV.272.44.2025.MSY, gdzie zamawiającym było Województwo Lubelskie. Izba uznała, że był to

przykład nieadekwatny do sytuacji dotyczącej tego postępowania. Wzmiankowane powyżej postępowanie obejmowało dostawę tylko czterech pojazdów. Nieadekwatny był również drugi przykład przywołany przez odwołującego w celu potwierdzenia zarzutu. Przykład ten dotyczył postępowania pn. *Zakup sześciu sztuk fabrycznie nowych elektrycznych zespołów trakcyjnych*, znak: DA.III.2721.1.9.2024, gdzie zamawiającym było Województwo Lubuskie. Zakres przedmiotowego postępowania, obejmującego co najmniej 10 pojazdów, był istotnie większy do zakresu postępowania prowadzonego przez Województwo Lubuskie (6 pojazdów). Tym samym za nieprzekonujące Izba uznała dowody złożone przez odwołującego w tym zakresie tj. dowody nr 1 i 2 załączone do odwołania oraz dowód nr 2 do pisma odwołującego z 12 września 2025 r.

Odwołujący załączył do odwołania dokument w postaci wyciągu z odpowiedzi odwołującego z 19 maja 2025 r. na zapytanie zamawiającego o numerze DT-II-1.KW-00011/2025 z 5 maja 2025 r. (dowód nr 3 do odwołania). Dowód ten nie potwierdził słuszności stanowiska odwołującego, ponieważ informacje od potencjalnego wykonawcy, przekazane nawet przed wszczęciem postępowania, nie są wiążące dla zamawiającego i nie wpływają obligatoryjnie na skuteczność wymagań składających się ostatecznie na kształt warunków udziału w postępowaniu. Stanowisko określone ww. piśmie prezentowało co najwyżej punkt widzenia odwołującego i nie musiało być wzięte pod uwagę przez zamawiającego.

Ostatni dowód przedstawiony przez odwołującego w ramach tej części argumentacji (dowód nr 1 do pisma z 12 września 2025 r.) również nie podważył zasadności kwestionowanego wymogu. Sam fakt dysponowania pewnymi zdolnościami i możliwościami w zakresie prowadzenia równoległej produkcji nawet kilku pojazdów kolejowych nie mógł prowadzić do tak dużego obniżenia wymagania w zakresie referencyjnego doświadczenia w stosunku do przedmiotu zamówienia.

W konsekwencji Izba uznała, że wymóg składający się warunek udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej wykonawcy wskazujący na dostawę czterech pojazdów przy zamówieniu na co najmniej 10 pojazdów, okazał się zasadny i nie naruszał przepisów przywołanych przez odwołującego.

Odmienne Izba potraktowała kwestionowany przez odwołującego wymóg odnoszący się do doświadczenia związanego z dostawą minimum trzyczłonowych zespołów trakcyjnych. Jak ustaliła Izba, zamawiający w treści SWZ nie określił minimalnej wymaganej liczby członów zamawianych przez siebie pojazdów, pozostawiając w tej kwestii dowolność wykonawcom. Stąd określenie doświadczenia w dostawach obejmujących minimum pojazdy trzyczłonowe stanowiło wymaganie nadmiarowe i nieproporcjonalne do przedmiotu zamówienia.

Zamawiający wyjaśnił, że pojazdy trzyczłonowe różnią się od jednoczłonowych

i dwuczłonowych. Zwrócił uwagę, że w pojazdach jednoczłonowych i dwuczłonowych każdy człon jest wyposażony w jednostkę napędową. Pojazd trzyczłonowy ma inną konstrukcję, ponieważ środkowy człon jest pozbawiony jednostki napędowej. W pojeździe trzyczłonowym układ przestrzenny, układ drzwi, wyposażenie itp. mogą być istotnie odmienne niż

w pojazdach jedno i dwuczłonowych. Zamawiający podkreślił, że podobna konstrukcja (człony bez jednostek napędowych) występuje w pojazdach cztero- i pięcioczłonowych, w związku

z tym chciał określić warunki udziału w postępowaniu na minimalnym poziomie zapewniającym ich adekwatność, stąd warunek dotyczy pojazdu minimum trzyczłonowego. Dalej zamawiający podniósł, że określając parametr pojazdu trzyczłonowego miał na uwadze konieczność zweryfikowania posiadania przez wykonawcę zdolności do wytworzenia pojazdu zarówno

z jednostkami napędowymi, jak i o członach bez jednostek napędowych, co ma większe znaczenie niż posługiwanie się po prostu liczbą miejsc w pojeździe. Z punktu widzenia technologii o zdolnościach technicznych wykonawcy dużo więcej mówi to, czy potrafi on wykonać pojazd co najmniej trzyczłonowy niż pojazd o określonej liczbie miejsc. Na marginesie zamawiający zauważył, że rozpatrywana przez odwołującego kwestia, związana

z niecelowością odniesienia warunku udziału w postępowaniu do liczby członów, była

w przedmiotowej sprawie iluzoryczna. W praktyce bowiem przy oczekiwanej przez zamawiającego liczbie miejsc w pojeździe (250-270 miejsc siedzących) technologicznie oferowane pojazdy będą miały minimum 3, a prawdopodobnie więcej członów. Nie ma technicznej możliwości, aby pojazd o takiej specyfikacji miał tylko jeden albo dwa człony. Tym samym warunek udziału w postępowaniu odnoszący się do minimum trzech członów był, w ocenie zamawiającego, proporcjonalny i powiązany z przedmiotem zamówienia.

Izba nie zgodziła się z argumentacją zamawiającego. Założenie ostatecznego zaoferowania przez wykonawców pojazdów posiadających trzy człony lub więcej w celu zrealizowania zamówienia należało odróżnić od treści warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej. Oczywistym jest, że wykonawcy składają ofertę po to, żeby uzyskać zamówienie i robią to w taki sposób, aby zoptymalizować swoje cele biznesowe, jednocześnie wykorzystując przy tym swoje *know-how* oraz dbając o to, żeby nie naruszyć przepisów Pzp. Warunki udziału w postępowaniu natomiast stanowią „próg wejścia” wykonawcy do przetargu i służą określeniu kręgu wykonawców, którzy

są zdolni do wykonania zamówienia w sposób należyty. Skład orzekający doszedł do przekonania, że doświadczenie związane z dostawami pojazdów minimum dwuczłonowych było w okolicznościach przedmiotowej sprawy wystarczające. Warto podkreślić, że przedmiotowy warunek udziału

w postępowaniu składał się z wielu wymogów. Wymogi te odnosiły się do okresu,

w którym dostawy miały być zrealizowane, liczby pojazdów, rodzaju pojazdów, wartości dostaw, podania szeregu informacji związanych z okolicznościami wykonania dostaw oraz minimalnej liczby członów. Przy tak złożonym warunku udziału w postępowaniu należało dość ostrożnie podejść do oceny zasadności zastosowania wymogów na niego się składających

w sytuacji ich kwestionowania. Tymczasem zamawiający nie wykazał, że dwuczłonowego zespołu trakcyjnego nie można uznać za pojazd wieloczłonowy. Dodatkowo w tym zakresie podnosił argumenty, które skład orzekający ocenił jako gołosłowne i - co najistotniejsze jednak - nie wykazał powiązania tego wymogu z przedmiotem zamówienia. O ile w przypadku wcześniejszego wymogu dotyczącego liczby pojazdów zamawiający zasadnie potwierdził jego powiązanie i proporcjonalność do przedmiotu zamówienia, to w tym przypadku jego argumentacja nie była tak skuteczna.

Ostatecznie Izba uznała, że przedmiotowy wymóg naruszał przepisy podane w treści zarzutu, w związku z tym zarzut w tej części został uwzględniony, a zamawiający powinien odpowiednio zmodyfikować treść pkt 8.2.1. i 9.12 SWZ.

Zarzut drugi dotyczył terminu realizacji zamówienia podstawowego i zamówienia

w ramach opcji. W pierwszej kolejności Izba zwróciła uwagę, że stanowisko odwołującego sprowadzające się do kwestionowania 45-miesięcznego terminu na realizację podstawowego zakresu zamówienia, jednak nie później niż do dnia 30 września 2029 r., opierało się na założeniu związanym z kwestiami finansowymi. Odwołujący stwierdził, że termin realizacji zamówienia określony przez zamawiającego jest uzależniony od terminu kwalifikowalności wydatków obowiązujących w ramach programu FEnIKS 2021-2027, nie zaś od realnych możliwości wykonania tego zamówienia i potrzeb zamawiającego.

Zamawiający podważył stanowisko odwołującego w zakresie tego zarzutu przekonując skład orzekający, że kwestia finansowania, na którą nacisk położył odwołujący, była argumentem dalszego rzędu, który nie miał decydującego wpływu na określenie terminu końcowego realizacji zamówienia. Izba przyjęła stanowisko zamawiającego wskazujące, że termin realizacji zamówienia skorelowany został z realnymi potrzebami przewozowymi na terenie Województwa Wielkopolskiego. W tym kontekście zamawiający stwierdził, że braki taborowe uwidaczniają się już obecnie i wynikają one ze stale zwiększającej się liczby pasażerów wojewódzkich przewozów pasażerskich, w szczególności na liniach komunikacyjnych obsługiwanych przez przewoźnika Koleje Wielkopolskie sp. z o.o., który również ma być użytkownikiem pojazdów objętych zamówieniem. Ponadto zamawiający przedstawił dane,

z których wynikało, że liczba pasażerów korzystających z wojewódzkiego taboru rośnie ostatnio rok do roku po około 2 miliony. Zamawiający nie mógł więc odraczać zakupu nowych jednostek taborowych ponad niezbędną miarę.

Argument odnoszący się do kwestii finansowania też nie pozostawał bez znaczenia. Fakt ubiegania się przez uprawnione podmioty o uzyskanie finansowania z przewidzianych przepisami środków czy funduszy od wielu lat traktowany jest jako okoliczność naturalna

i pozytywna. Jeśli więc termin realizacji zamówienia – uzasadniony technologicznie i ze względu na potrzeby zamawiającego – może być skorelowany z terminami umożliwiającymi uzyskanie finansowania, to naturalnym było, że zamawiający ma prawo dążyć do takiego rozwiązania.

W celu poparcia swojej argumentacji odwołujący zwrócił uwagę na to, że zamawiający w PPU przewidział problem opóźnienia w uzyskaniu homologacji i możliwe przesunięcie terminu dostawy z tego wynikające. Jak słusznie stwierdził zamawiający, powyższą okoliczność należało potraktować jako sytuację hipotetyczną i niepożądaną, trudno więc, aby już „wyjściowo” zamawiający określał termin dostawy na tyle długi, aby uwzględniał zawsze problem z uzyskaniem homologacji.

Ponadto zamawiający uprawdopodobnił, że warunki rynkowe wynikające z postanowień stosowanych w podobnych postępowaniach wskazywały, że zastosowany termin realizacji zamówienia można było potraktować jako realny. W stanie faktycznym tej sprawy skład orzekający przyjął, że przedmiotowy zarzut wynikał z powzięcia przez odwołującego obawy co do możliwości sprostania wymogowi w zakresie terminu realizacji. Nie świadczyło to jednak

o wadliwości tego wymogu, gdyż dotyczyło wyłącznie jednego podmiotu, a nie stanowiło okoliczności wspólnej dla całego rynku lub jego znacznej części. Indywidualna sytuacja odwołującego nie może skutkować „dopasowaniem” wymogów dokumentacji postępowania do niego, wbrew możliwościom innych uczestników rynku i uzasadnionym potrzebom zamawiającego.

Argumentacji odwołującego nie potwierdziły złożone przez niego dowody. Dowody nr 4 i 5 załączone do odwołania dotyczyły kwestii finansowania. Skoro nie był to główny argument dla przyjętego przez zamawiającego terminu, to przedmiotowe dowody okazały się nieprzydatne dla rozstrzygnięcia. Dowody nr 3 i 4 załączone do pisma odwołującego z 12 września 2025 r. dotyczyły wyłącznie sytuacji odwołującego, a w związku z tym nie można było ich potraktować jako

potwierdzających trwałe tendencje rynkowe. Ostatni dowód dla tej części dotyczył załącznika nr 5 do pisma z 12 września 2025 r. i obejmował informacje prasowe odnoszące się do wydłużenia terminu na dostawę pojazdów kolejowych przewoźnikowi należącemu do zamawiającego, czyli spółce Koleje Wielkopolskie sp. z o.o. przez spółkę PESA S.A. Jak wyjaśnił zamawiający na rozprawie, rzeczywiste wydłużenie terminu realizacji dostawy dotyczącej ww. dowodu było stosunkowo niewielkie (ok. 2 miesiące), a cały termin realizacji zamknął się w okresie krótszym niż zakreślone w postępowaniu przez zamawiającego 45 miesięcy. Tym samym przedmiotowy dowód nie potwierdził zasadności tego zarzutu.

Z uwagi na powyższe Izba oddaliła zarzut wskazany w pkt II.2 *petitum* odwołania.

Zarzut trzeci dotyczył terminu rozpoczęcia zamówienia w ramach opcji. W ramach tego zarzutu zamawiający w odpowiedzi na odwołanie wskazał, że ze względu na uwagi skierowane przez potencjalnych wykonawców rozważył zmodyfikowanie postanowień PPU dotyczących terminu skorzystania z prawa opcji. Zmiany te nie miały polegać na uwzględnieniu zarzutów odwołania, jednak mogły mieć one wpływ na aktualność stanowiska odwołującego w tym zakresie.

Izba potraktowała stanowisko zamawiającego w tej materii *de facto* jako przyznanie zasadności tego zarzutu, przynajmniej co do jego istotnego założenia. Co prawda, zamawiający nie zgodził się dokładnie z treścią żądania zaproponowanego przez odwołującego w zakresie tego zarzutu, ale z jego wypowiedzi dało się wywnioskować, że przyjęta w PPU konstrukcja postanowienia dotyczącego terminu rozpoczęcia zamówienia

w ramach opcji budziła wątpliwości w zakresie jej zrozumienia. Poza tym zamawiający zadeklarował, że rozważył zmodyfikowanie postanowień PPU w tym zakresie, co tylko potwierdzało dokonane przez skład orzekający ustalenia.

Ostatecznie Izba zdecydowała się uwzględnić zarzut podniesiony w pkt II.3), jednakże nie nakazywała zamawiającemu wprowadzenia zmiany zaproponowanej przez odwołującego

w ramach żądań opisanych w pkt 44 uzasadnienia odwołania, ponieważ odwołujący w tych żądaniach domagał się wprowadzenia do umowy postanowień o określonej treści. Tymczasem zgodnie z dyspozycją art. 554 ust. 6 Pzp Izba nie może nakazać zawarcia umowy lub wprowadzenia do umowy postanowienia o określonej treści. W związku z tym skład orzekający zdecydował się sformułować nakaz określonego zachowania, który wynikał z jednoznacznych wytycznych zawartych w ww. przepisie. Nakaz ten nie powodował wprowadzenia do umowy postanowień o określonej treści, ponieważ miał postać ogólnego polecenia, które zobowiązywało zamawiającego do jednoznacznego wskazania w treści PPU, że dostawa pojazdów w ramach zamówienia opcjonalnego nastąpi nie wcześniej niż po zakończeniu dostawy realizowanej w ramach zamówienia podstawowego.

Ostatni zarzut dotyczył wymogu przekazania przez wykonawcę dokumentacji konstrukcyjnej w zakresie niezbędnym do prawidłowej eksploatacji i utrzymania pojazdów na poziomie P1-P5. Przy czym dla odwołującego szczególnie dolegliwy okazał się wymóg związany z koniecznością przekazania dokumentacji związanej z naprawą pojazdów na poziomie P5.

Zamawiający w zakresie tego zarzutu argumentował, że okres eksploatacji pojazdu kolejowego to kilkadziesiąt lat. Po tak długim okresie producent może już nie istnieć, zmienić formę prawną, utracić zasoby *know-how* lub zmienić przedmiot działalności. Zamawiający nie może więc polegać na tym, że ewentualnie w przyszłości pozyska dokumentację potrzebną do utrzymania i przeglądów pojazdów. Ponadto obligatoryjne poziomy utrzymania pojazdów szynowych określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 października 2005 r.

w sprawie ogólnych warunków technicznych eksploatacji pojazdów kolejowych (t.j. Dz.U.

z 2016 r. poz. 226). Zgodnie z § 11 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia dokumentacja techniczna pojazdów kolejowych powinna zawierać dokumentację konstrukcyjną wraz z warunkami technicznymi wykonania, w zakresie określonym umową o dostawie pojazdu kolejowego. Nie ma więc prawnej możliwości, aby wykonawca nie przekazał zamawiającemu dokumentacji konstrukcyjnej pojazdów. Co więcej, zgodnie z rozporządzeniem pojazdy kolejowe poddawane są obligatoryjnie przeglądom poziomów 1- 5, przy czym poziomy 4 i 5 są bardzo daleko idące i obejmują m.in. wymiany podzespołów i zespołów, naprawy zespołów i podzespołów

w wyspecjalizowanych warsztatach, modyfikacje nadwozi pojazdów kolejowych i układów biegowych. Bez pełnej dokumentacji konstrukcyjnej wykonanie takich czynności nie jest możliwe. W konsekwencji zakres wymaganej w postępowaniu dokumentacji był nie tylko ważny, ale konieczny dla realizacji zamówienia. Skoro bowiem wykonywanie przeglądów P5 jest technicznym i prawnym wymogiem, a zakres takiego przeglądu (naprawy głównej) jest bardzo duży, to tym bardziej zamawiający musi otrzymać stosowną dokumentację od dostawcy pojazdu, ponieważ w przeciwnym razie nie będzie w stanie zgromadzić takiej koniecznej dokumentacji. Ponadto faktem jest, że producent pojazdu kolejowego nie jest dostawcą wszystkich podzespołów, jednak nie stanowi to bariery do przekazania zamawiającemu dokumentacji konstrukcyjnej niezbędnej do wykonania przeglądów P5. Wykonawca powinien bowiem na podstawie zawieranych przez siebie umów z dostawcami czy podwykonawcami zapewnić sobie dostęp do takiej dokumentacji w zakresie stosowanych podzespołów wraz z uprawnieniem do przekazania takiej dokumentacji zamawiającemu. Jest to normalna praktyka rynkowa, bez której nie byłoby w ogóle możliwe realizowanie wymaganych przez prawo przeglądów i

napraw. Intencją zamawiającego nie było przy tym kreowanie wymogów nadmiernych, dlatego w dokumentacji postępowania (rozdział 1, punkt 6, podpunkt 13 SWZ) jasno wskazano, że chodzi o dokumentację konstrukcyjną w zakresie niezbędnym do prawidłowej eksploatacji i utrzymania pojazdów na poziomach P1-P5 oraz wykonania napraw bieżących i awaryjnych.

W okolicznościach przedmiotowej sprawy Izba nie znalazła powodów do zakwestionowania powyżej zaprezentowanej argumentacji zamawiającego. Pośrednio powody do tego wynikały z dowodów złożonych przez odwołującego (dowody nr 6 i 7 do odwołania oraz dowód nr 6 do pisma procesowego z 12 września 2025 r.). Dowody te potwierdzały, że zakres prac składających się na naprawę na poziomie P5 jest bardzo szeroki. We wszystkich dowodach ten poziom naprawy określany jest jako naprawa główna, co tylko podkreślało jej znaczenie i duży zakres. Izba doszła do przekonania, że zamawiający nie mógłby przeprowadzić naprawy na tym poziomie bez posiadania dokumentacji technicznej. Stąd kwestionowane przez odwołującego postanowienie określone w ust. 1 pkt 6) ppkt 13) OPZ miało uzasadnienie.

Idąc dalej, skład orzekający nie znalazł powodów, aby pozbawiać zamawiającego możliwości przeprowadzenia naprawy pojazdów objętych postępowaniem na poziomie P5. Nie mogło budzić wątpliwości, że zamawiający w celu możliwie najdłuższego i zgodnego ze sztuką użytkowania pojazdu miał prawo zakładać konieczność zrealizowania napraw na każdym poziomie wynikającym z właściwych przepisów (w tym na poziomie P5). Wykonanie żądania odwołującego związanego z tym zarzutem praktycznie uniemożliwiłoby zamawiającemu dokonanie tego rodzaju naprawy lub przynajmniej utrudniłoby jej realizację w stopniu wymagającym zaangażowania ponadstandardowych sił i środków.

Dodatkowo, jeśli odwołujący miał wątpliwości co do bezpiecznego przechowywania przez zamawiającego dokumentów technicznych zaferowanego pojazdu lub po prostu bał się, że mogą one zostać wykorzystane z naruszeniem praw autorskich wykonawcy, to powinien skoncentrować się na żądaniach, które pozwoliłyby zobowiązać zamawiającego do stosowania takich procedur przechowywania i używania dokumentów technicznych, które pozwolą zabezpieczyć jego dobra. Tymczasem z argumentacji odwołującego wynikało, że nawet nie zadał sobie trudu, aby spróbować przeanalizować wewnętrzne przepisy lub procedury funkcjonujące u zamawiającego w tej materii. Odwołujący zdawał się pójść w tej kwestii po linii najmniejszego oporu i próbował przez ostatni zarzut, co najmniej znacznie ograniczyć możliwości zamawiającego w zakresie stosowania naprawy pojazdu na poziomie P5.

Tym samym Izba oddaliła zarzut podniesiony w pkt II.4) *petitum* odwołania.

W związku z powyższym Izba uznała, że odwołanie podlegało uwzględnieniu w zakresie dotyczącym części zarzutu podniesionego w pkt II.1) *petitum* odwołania oraz zarzutu podniesionego w pkt II.3) *petitum* odwołania i na podstawie art. 553 zdanie pierwsze Pzp orzekła jak w sentencji. Zgodnie bowiem z treścią art. 554 ust. 2 pkt 1 Pzp, Izba uwzględni odwołanie w całości lub w części, jeżeli stwierdzi naruszenie przepisów ustawy, które miało wpływ lub mogło mieć istotny wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia. Potwierdzenie części zarzutów wskazanych w odwołaniu spowodowało, że w stanie faktycznym przedmiotowej sprawy została wypełniona hipoteza normy prawnej wyrażonej w ww. przepisie, ponieważ zamawiający w sposób naruszający przepisy Pzp sformułował część kwestionowanych przez odwołującego postanowień SWZ.

Zgodnie z art. 575 Pzp *Strony oraz uczestnik postępowania odwoławczego wnoszący sprzeciw ponoszą koszty postępowania odwoławczego stosownie do jego wyniku*. Merytorycznie zostały rozpoznane cztery zarzuty. Dwa zarzuty zostały przynajmniej częściowo uwzględnione, pozostałe dwa w całości oddalone. W konsekwencji Izba podzieliła koszty pomiędzy stronami po połowie.

Na koszty postępowania odwoławczego składały się: wpis uiszczony przez odwołującego (15 000,00 zł) oraz koszty poniesione z tytułu wynagrodzenia pełnomocników stron (7 200,00 zł). Łącznie suma kosztów wynosiła 22 200,00 zł. Zamawiający poniósł koszty w wysokości 3 600,00 zł (wynagrodzenie pełnomocnika), a odpowiadał za koszty postępowania odwoławczego do wysokości 11 100,00 zł (22 200,00 zł x 1/2). Z kolei odwołujący poniósł do tej pory koszty w wysokości 18 600,00 zł (koszt wpisu i wynagrodzenia pełnomocnika), a odpowiadał za te koszty w kwocie 11 100,00 zł (22 200,00 zł x 1/2). Wobec powyższego Izba zasądziła od zamawiającego na rzecz odwołującego kwotę 7 500,00 zł (18 600,00 zł – 11 100,00 zł), stanowiącą różnicę pomiędzy kosztami poniesionymi dotychczas przez odwołującego, a kosztami postępowania za jakie odpowiadał w świetle jego wyniku.

Biorąc powyższe pod uwagę, o kosztach postępowania odwoławczego orzeczono stosownie do jego wyniku, na podstawie art. 557, 574 i 575 Pzp oraz § 5 pkt 1 i pkt 2 lit. b)

w zw. z § 7 ust. 2 pkt 1 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 z dnia 30 grudnia 2020 r. (Dz. U.

z 2020 r. poz. 2437).

Przewodniczący:.....

.....  
.....