

WYROK

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodnicząca: Aneta Młacka

Protokolant: Aldona Karpińska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 12 lutego 2026 roku w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 22 grudnia 2025 roku przez Odwołującego Relobus Transport Polska sp. z o.o. (ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń) w postępowaniu prowadzonym przez Zamawiającego Gmina Miasto Zgierz w imieniu i na rzecz której postępowanie prowadzi Miejskie Usługi Komunikacyjne (Plac Kilińskiego 7, 95-100 Zgierz) przy udziale uczestnika postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gostyninie sp. z o.o. (ul. 18 stycznia 36, 09-500 Gostynin)

orzeka:

1. umarza postępowanie odwoławcze w zakresie zarzutów opisanych w odwołaniu pod numerem 1,2,5,
2. w pozostałym zakresie oddala odwołanie,
3. kosztami postępowania obciąża Odwołującego Relobus Transport Polska sp. z o.o. (ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń) i
3. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez Odwołującego Relobus Transport Polska sp. z o.o. (ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń) tytułem wpisu od odwołania, kwotę 3600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) z tytułu kosztów wynagrodzenia pełnomocnika Zamawiającego,
- 3.1. zasądza od Odwołującego Relobus Transport Polska sp. z o.o. (ul. Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń) na rzecz Zamawiającego Gmina Miasto Zgierz w imieniu i na rzecz której postępowanie prowadzi Miejskie Usługi Komunikacyjne (Plac Kilińskiego 7, 95-100 Zgierz) kwotę 3600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) z tytułu zwrotu kosztów wynagrodzenia pełnomocnika Zamawiającego.

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 5783/25

UZASADNIENIE

Zamawiający Miejskie Usługi Komunikacyjne prowadzące postępowanie w imieniu Gminy Miasto Zgierz prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pod nazwą: „Świadczenie usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacji miejskiej na terenie Miasta Zgierza i na liniach międzygminnych organizowanych na podstawie stosownych Porozumień”. Ogłoszenie o zamówieniu ukazało się 10 grudnia 2025 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem 821074-2025.

Odwołujący: RELOBUS Transport Polska sp. z o.o. wniósł odwołanie, w którym zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

- art. 115 ust. 1 pkt 2 i ust. 3 oraz art. 112 ust. 1 w zw. z art. 16 pkt 1 i 3 ustawy Prawo zamówień publicznych poprzez określenie warunków udziału w postępowaniu dotyczącego sytuacji ekonomicznej lub finansowej (pkt 5.1.6. Ogłoszenia o zamówieniu i rozdział VII ust. 2 pkt 3 lit. a SWZ) w sposób: niezapewniający posiadania przez wykonawców zdolności ekonomicznej lub finansowej niezbędnej do realizacji zamówienia, a także nieproporcjonalny, nadmiarowy, nieuzasadniony obiektywnymi potrzebami Zamawiającego oraz w sposób uniemożliwiający uczciwą konkurencję i naruszający zasadę równego traktowania wykonawców - wymagając braku straty przez ostatnie trzy lata obrotowe, co eliminuje rzetelnych wykonawców z Postępowania, którzy są zdolni do realizacji zamówienia, a byli wcześniej dotknięci np. skutkami pandemii i kryzysu energetycznego;
- art. 115 ust. 1 pkt 1 oraz art. 112 ust. 1 w zw. z art. 124 pkt 2 oraz w zw. z art. 16 pkt 3 ustawy Prawo zamówień publicznych poprzez żądanie w Ogłoszeniu o zamówieniu oraz w dokumentach zamówienia (SWZ) podmiotowego środka dowodowego w postaci oświadczenia o rocznym przychodzie Wykonawcy, w sytuacji gdy Zamawiający w SWZ oraz w Ogłoszeniu o zamówieniu nie ustanowił warunku udziału w postępowaniu dotyczącego minimalnego rocznego przychodu, co czyni powyższe żądanie zbędnym, nieadekwatnym i naruszającym zasadę proporcjonalności;
- art. 16 pkt 3 oraz art. 99 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych poprzez określenie nadmiarowych, nieproporcjonalnych i utrudniających uczciwą konkurencję wymogów technicznych bazy eksploatacyjnej (p. 7 OPZ), w szczególności utrzymanie obowiązku posiadania min. 5 stanowisk obsługowych dla floty 32 pojazdów oraz zbiornika

paliwa o pojemności min. 40 m³, co w szczególności nie jest uzasadnione obiektywnymi potrzebami Zamawiającego i stanowi bezpośrednie skopiowanie infrastruktury dotychczasowego wykonawcy;

- art. 16 pkt 1 i 3 oraz art. 99 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych polegające na zaniechaniu dopuszczenia w dokumentach zamówienia (SWZ, OPZ oraz PPU) możliwości stałego zapewnienia realizacji funkcji tankowania oraz mycia pojazdów poza bazą eksploatacyjną, z ew. udziałem podmiotów trzecich oraz na określeniu zbyt krótkiego (18-miesięcznego) okresu przejściowego na wybudowanie stacji tankowania ON o pojemności min. 40 m³, podczas gdy proces ten wymaga uzyskania skomplikowanych pozwoleń środowiskowych i wodnoprawnych, co czyni ten termin nierealnym i naruszającym zasadę proporcjonalności, a także skutkuje utrzymaniem opisu przedmiotu zamówienia w sposób utrudniający uczciwą konkurencję oraz promujący dotychczasowego wykonawcę;

- art. 99 ust. 4 w zw. z art. 16 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych poprzez bezpośrednie zignorowanie nakazu zawartego w pkt 2b sentencji wyroku KIO z dnia 15 października 2025 r. (sygn. akt KIO 3695/25) i utrzymanie w Projektowanych Postanowieniach Umowy (§ 1 ust. 7 pkt 1 PPU) wymogu posiadania bazy eksploatacyjnej „na terenie Gminy Miasto Zgierz”, co stanowi opis przedmiotu zamówienia utrudniający uczciwą konkurencję oraz faworyzujący dotychczasowego operatora.

Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu dokonania zmiany postanowień Ogłoszenia o zamówieniu oraz dokumentów zamówienia, w tym w szczególności w zakresie warunków udziału w postępowaniu oraz opisu przedmiotu zamówienia (OPZ) i Projektowanych Postanowień Umowy (PPU)- zgodnie ze szczegółową treścią żądań wskazanych każdorazowo przy opisie każdego z zarzutów.

W szczególności wniósł o:

1) Wykreślenie warunku udziału „brak straty” z Ogłoszenia o zamówieniu i SWZ.

2) Zmniejszenie liczby wymaganych stanowisk obsługowych z 5 do 2.

3) Zmniejszenie wymaganej pojemności zbiornika paliwa z 40 m³ do poziomu niewymagającego pozwolenia na budowę lub usunięcie tego wymogu.

4) (1) Dopuszczenie możliwości stałego korzystania z myjni i stacji tankowania u podmiotów trzecich lub (2) wydłużenie okresu przejściowego na korzystanie z myjni i stacji tankowania u podmiotów trzecich do 24 m-cy i na wybudowanie własnej stacji tankowania ON, o ile Wykonawca nie zdecyduje się na opcję (1) powyżej.

5) Zmianę wymogu we wszystkich postanowieniach PPU dotyczących lokalizacji bazy na: „w odległości nie większej niż 20 km od granicy Gminy Miasto Zgierz”.

Zamawiający dokonał zmian treści SWZ. Odwołujący w trakcie posiedzenia z udziałem stron oświadczył, że cofa zarzuty opisane w odwołaniu pod numerem 1,2,5.

W konsekwencji w tym zakresie postępowanie odwoławcze podlegało umorzeniu na podstawie art. 568 pkt 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

Odwołujący wskazał, że obecne postępowanie przetargowe jest postępowaniem przeprowadzanym ponownie, po dokonaniu przez Zamawiającego czynności unieważnienia uprzednio prowadzonego postępowania z uwagi na wyrok KIO 3695/25 z dnia 15 października 2025 roku.

W unieważnionym postępowaniu Zamawiający w punkcie 7 OPZ wymagał posiadania bazy na terenie Miasta Zgierz, wyposażonej w 5 stanowisk obsługowych (w tym 2 dla przegubowych) - oraz zbiornik ON o pojemności min. 40 m³.

W obecnym postępowaniu Zamawiający w Załączniku nr 1 do SWZ utrzymał wymóg: „hala obsługowa [...] dostosowane do możliwości obsługi wszystkich autobusów [...] w liczbie minimum 5 szt. obejmujące: a) kanały obsługowe lub zestawy podnośników kolumnowych [...] w liczbie min. 5 szt. (w tym co najmniej 2 szt. przystosowana do obsługi autobusów przegubowych)”. Utrzymany został wymóg stacji tankowania wyposażonej w „zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m³”.

Odwołujący (inny podmiot niż w niniejszym postępowaniu odwoławczym) wskazywał wówczas, że tak szczegółowe wymogi techniczne są skopiowane z infrastruktury obecnego operatora (Markab).

Odwołujący wskazał, że w ww. wyroku Krajowa Izba Odwoławcza w ww. wyroku (pkt 2 a sentencji wyroku) nakazała Zamawiającemu zmianę treści SWZ poprzez ustanowienie okresów przejściowych min. 11 „a dla wymogów związanych z bazą eksploatacyjną w zakresie posiadania:

- źródła zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych oraz automatyczną mechaniczną myjnię pojazdów minimum 18 miesięcy (z uwagi na konieczność pozyskania zgód zewnętrznych).

lub alternatywnie (w zakresie ostatnich dwóch wymogów) możliwości zapewnienia realizacji tych funkcjonalności po upływie podstawowego okresu przejściowym poza bazą eksploatacyjną, również z udziałem podmiotów trzecich”.

Odwołujący wskazał, że Zamawiający w obecnym projekcie Umowy - § 1 ust. 8 PPU - w sposób dorozumiany odrzucił ww. alternatywę, stanowiąc, iż Wykonawca ma dysponować myjnią i źródłem zasilania „zlokalizowaną na terenie bazy eksploatacyjnej”.

Wskazał także, że obecny wykonawca (Markab) realizuje przewozy z użyciem autobusów zasilanych CNG. Pojazdy tankowane są na terenie bazy.

Zdaniem Odwołującego, ww. działanie Zamawiającego jest rażącym naruszeniem art. 99 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych, ponieważ uniemożliwia wykonawcom skorzystanie np. z posiadanych umów zewnętrznych z podmiotami trzecimi.

Odwołujący wskazał także, że planowo autobusy MAXI mają realizować średnio 1 254 000 km rocznie. Przy przykładowym założeniu zaangażowania kilometrowego taboru na poziomie 100% w dni powszednie, 70% w soboty i 55% w niedziele i święta oraz zakładając kilometry puste na poziomie 6% w dni powszednie wykonywane jest 4121 km dziennie przez autobusy ON. Zakładając średnie spalanie na poziomie 44l/100km potrzeba 1813 litrów dziennie dla 20 autobusów. To oznacza, że zbiornik 5m³ starczy na dwa pełne dni robocze, a 10m³ na pięć pełnych dni roboczych. Przy założeniu podobnych wyliczeń dla 15% większej liczby wzkm, czyli 4739 km (z pustymi) to potrzeba 2085 litrów dziennie, tj. dwa dni dla zbiornika 5 m³ i cztery dni dla 10m³. Zatem w ocenie Odwołującego, żądanie zbiornika min. 40 m³ i z ww. względów jest nadmiarowe.

Zdaniem Odwołującego, narusza to również normę art. 16 pkt 3 ustawy Prawo zamówień publicznych: „Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób: (...) 3) proporcjonalny”. W jego ocenie, zgodnie ze standardami rynkowymi, wymogi dotyczące dwóch kanałów OB/OO oraz jednego kanału OC są wystarczające do obsługi floty 54 autobusów. Wynika to np. z warunków zamówienia określanych przez ZTM Warszawa. Odwołujący przedstawił jako przykład postępowanie ZTM Warszawa 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)”, gdzie w Załączniku nr 2 do Specyfikacji Warunków Zamówienia „Wymagania dla zaplecza technicznego oraz samochodów pogotowia technicznego i mobilnej służby zabezpieczenia ruchu” określono wymóg: 1 kanał/stanowisko do OC i 2 kanały/stanowiska do OB/OO, czyli łącznie 3 stanowiska na 54 pojazdy.

Odwołujący dodał, że proces OC (obsługi codziennej) dla floty 54 autobusów trwa od około godz. 19:00 do 3:00, co oznacza, że przy wykorzystaniu jednego kanału na każdy pojazd przypada średnio około 8 minut na dokładne wykonanie czynności OC. W jego ocenie, czas ten jest wystarczający zarówno do oceny sprawności technicznej autobusu, jak i do uzupełnienia niezbędnych płynów eksploatacyjnych. Wyjaśnił, że w przypadku stwierdzenia niesprawności pojazdu dysponuje odpowiednio dużą rezerwą taborową, która pozwala na zachowanie ciągłości realizacji usługi. Wskazał także, że ZTM Warszawa od lat stosuje podobne wymagania przy konstruowaniu opisów przedmiotu zamówienia, a doświadczenie potwierdza, że wymogi dotyczące dwóch kanałów OB/OO oraz jednego kanału OC są wystarczające do obsługi floty 54 autobusów.

Odwołujący wskazał, że Zamawiający utrzymał wymóg zbiornika 40 m³, który wymusza procedurę pozwolenia na budowę. Odwołujący przytoczył wybrany przez siebie fragment z uzasadnienia w sprawie (KIO 3695/25), wskazując że: „Ustanowienie takiego obowiązku, mimo że przy codziennej dostawie paliwa spokojnie wystarczyłby zbiornik 5000 litrów [5 m³] stanowi kolejną barierę (...) gdyż przy takiej pojemności konieczne będzie uzyskanie stosownego zezwolenia w drodze administracyjnej”. Ponadto Odwołujący wskazał, że np. ZTM Warszawa w ww. Zał. 2 do SWZ nie określił w ogóle minimalnej pojemności zbiornika na paliwo.

W ocenie Odwołującego, utrzymanie przez Zamawiającego parametrów technicznych bazy (5 stanowisk, 40 m³ zbiornik) stanowi rażące naruszenie art. 99 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych. Zdaniem Odwołującego, celem Zamawiającego nie jest rzetelny opis potrzeb, lecz utrzymanie monopolu podmiotu Markab poprzez zmuszanie konkurentów do budowy infrastruktury identycznej z tą, którą obecny operator już posiada, a która dla floty 32 pojazdów jest ekonomicznie i technologicznie nieuzasadniona.

W związku z powyższym Odwołujący wniósł o:

- 1.nakazanie Zamawiającemu zmniejszenia liczby wymaganych stanowisk obsługowych z 5 do 2.
- 2.nakazanie Zamawiającemu zmniejszenia wymaganej pojemności zbiornika paliwa z 40 m³ do poziomu niewymagającego pozwolenia na budowę (np. do 5 m³) albo w ogóle usunięcie wymogi minimalnej pojemności zbiornika paliwa.
- 3.nakazanie Zamawiającemu pełnej implementacji wyroku o sygn. akt KIO 3695/25 poprzez dopuszczenie w SWZ i PPU stałej możliwości korzystania z myjni oraz stacji ładowania/tankowania u podmiotów trzecich, zamiast wymogu posiadania ich „w ramach bazy”.

Zdaniem Odwołującego, utrzymanie obowiązku posiadania własnej stacji ON na terenie bazy jest wymogiem skrojonym pod infrastrukturę dotychczasowego operatora (Markab). W ocenie Odwołującego, Izba wprost stwierdziła tak w uzasadnieniu wyroku 3695/25: „zamawiający przygotowując się do przedmiotowego zamówienia inspirował się standardem wyposażenia bazy transportowej charakterystycznym dla dotychczasowego wykonawcy”.

Ponadto Odwołujący podniósł, że termin 18 miesięcy na pełne zorganizowanie stacji paliw wyposażonej w zbiornik o

pojemności min. 40 m³ jest nieproporcjonalny i obciążony ogromnym ryzykiem kontraktowym. Wskazał, że zbiornik o pojemności 40 m³ nie korzysta ze zwolnień z art. 29 ust. 2 pkt 30 ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. Prawo budowlane. Wymaga on pełnej procedury pozwolenia na budowę oraz uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, co w praktyce administracyjnej często przekracza 18 miesięcy.

Odwołujący wskazał na standardy innych organizatorów transportu, np. w przetargach ZTM Warszawa - w Warszawie dla tej infrastruktury [stacji paliw] jest okres 18 m-cy, a wykonawcy w okresie przejściowym mogą tankować poza zajezdnią.

Zdaniem Odwołującego, Zamawiający, dysponując mniejszą skalą zamówienia (32 autobusy vs 54 w Warszawie), stawia bariery surowsze niż w stolicy, co narusza art. 16 pkt 3 ustawy Pzp: „Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób: (...) 3) proporcjonalny”.

Odwołujący wskazał, że posiada umowę z ORLEN na karty flota dla autobusów oraz zidentyfikował 8 stacji paliw w promieniu 10 km od Miasta Zgierz, co w pełni zabezpiecza potrzeby operacyjne floty bez konieczności budowy własnego magazynu/stacji paliw.

Zdaniem Odwołującego, zaniechanie pełnej implementacji wyroku KIO 3695/25 oraz wyznaczenie zbyt krótkiego terminu na inwestycję o charakterze 40 m³ zbiornika ON, przy jednoczesnym braku zgody na stałą możliwość zapewnienia tankowania oraz funkcji myjni przed podmioty trzecie, stanowi „sztuczną barierę” faworyzującą podmiot Markab, czyli dotychczasowego wykonawcę. Wobec powyższego, Odwołujący wniósł o nakazanie Zamawiającemu zmiany SWZ, OPZ oraz PPU (§ 1 ust. 7 i 8) poprzez:

Dopuszczenie możliwości stałej realizacji funkcji tankowania pojazdów i myjni poza bazą eksploatacyjną u podmiotów trzecich przez cały okres trwania umowy (10 lat).

2) Wydłużenie okresu przejściowego na korzystanie z myjni i stacji tankowania u podmiotów trzecich do 24 m-cy i na wybudowanie własnej stacji tankowania ON do 24 miesięcy od dnia podpisania umowy, o ile Wykonawca nie zdecyduje się na opcję 1 powyżej.

Łzba ustaliła i zważyła co następuje.

Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Zgodnie z art. 99 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych: Przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudnić 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.

Nie sposób uznać, że Zamawiający opisał przedmiot zamówienia w sposób, który miałby uprzywilejować lub wyeliminować niektórych wykonawców lub produkty. Odwołujący nie wykazał okoliczności, że nie będzie mógł złożyć oferty, że nie będzie mógł zrealizować zamówienia.

Odwołujący w treści odwołania wielokrotnie podkreślał zdanie, że Zamawiający inspirował się rozwiązaniami, jakie posiada dotychczasowy wykonawca. Jednak sama okoliczność, że Zamawiający oczekuje podobnego i nie niższego niż dotychczasowy standardu świadczenia usługi, nie oznacza, że Zamawiający w sposób niezgodny z prawem opisał przedmiot zamówienia.

Argumentacja podnoszona przez Odwołującego w odniesieniu do wymaganych przez Zamawiającego pięciu stanowisk obsługi autobusów sprowadzała się do porównania z wymaganiami zamawiających w innych miastach. Jednak sama okoliczność, że w innych miastach ilość stanowisk do obsługi autobusów (trzy) jest wystarczająca, nie oznacza, że Zamawiający w niniejszym postępowaniu nie ma możliwości oczekiwać pięciu stanowisk. W ocenie Łzby Zamawiający wskazał na własne potrzeby oraz na istotne kwestie dotyczące różnic pomiędzy dużymi miastami, a warunkami Zamawiającego, co uzasadniało jego wymagania.

Odwołujący wskazał, że w Zgierzu, w odróżnieniu do innych dużych miast, nie funkcjonuje kilka niezależnych miejsc do obsługi pojazdów, co oznacza, że całość czynności serwisowych musi być wykonywana w jednej lokalizacji. Ograniczenie liczby stanowisk - jak proponuje Odwołujący - prowadziłoby do realnego ryzyka obniżenia jakości usług komunikacyjnych świadczonych mieszkańcom, którzy przywykli do obecnego poziomu funkcjonowania komunikacji miejskiej. Miejsca obsługi mają bezpośredni wpływ na stan techniczny pojazdów, ich czystość, punktualność oraz gotowość do realizacji kursów, a zatem na jakość usług odczuwaną przez pasażerów. Jak wyjaśnił Zamawiający, przyjęcie niewielkiej ilości miejsc do obsługi, w szczególności w okresach trudnych warunków zimowych, kiedy pojazdy wymagają częstszych czynności obsługi codziennej, usuwania usterek wynikających z niskich temperatur, a także intensywniejszego czyszczenia, zapotrzebowanie na przepustowość stanowisk obsługowych znacząco wzrasta. Zamawiający wskazał również, że flota 32 autobusów pracuje w trybie ciągłym, co generuje konieczność wykonywania codziennych czynności obsługowych, usuwania usterek eksploatacyjnych, przeprowadzania przeglądów okresowych oraz utrzymywania pełnej gotowości operacyjnej każdego pojazdu. W takich warunkach wymóg posiadania pięciu

stanowisk obsługowych przekłada się na realną obsługę około 6/7 pojazdów na jedno stanowisko, co odpowiada standardom rynkowym stosowanym dla flot liczących powyżej 25 pojazdów i stanowi minimalny poziom organizacyjny pozwalający na zapewnienie ciągłości usług.

Odwołujący nie wykazał, aby nie mógł wybudować i wyposażać pięć stanowisk obsługowych. Jak wskazał Zamawiający, koszt takiej inwestycji jest znikomy w porównaniu do wartości zamówienia, która w perspektywie dziesięciu lat wynosi około 300 mln zł, zatem nie może być uznany za barierę wejścia na rynek dla profesjonalnego podmiotu. Odwołujący nie wykazał okoliczności przeciwnych. To, że Odwołujący życzyłby sobie, aby przedmiot zamówienia stanowiły dwa stanowiska (zamiast pięciu), nie oznacza, że Zamawiający naruszył art. 99 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych. Przede wszystkim Odwołujący nie wykazał, aby to akurat dwa stanowiska były właściwą ilością, która będzie w stanie zagwarantować nieprzerwaną i zgodną z wymaganiami Zamawiającego realizację zamówienia. Twierdzenia Odwołującego pozostały wyobrażeniem Odwołującego. Natomiast Zamawiający jest odpowiedzialny za prawidłową realizację zamówienia, za prawidłowe funkcjonowanie transportu przez okres 10 lat.

Powołanie się przez Odwołującego na przykład ZTM Warszawa jest nieadekwatne. Jak zauważył Zamawiający, ZTM w Warszawie funkcjonuje w warunkach diametralnie odmiennych od realiów Miasta Zgierza: operuje flotą jednorodną i relatywnie nową, dysponuje rozbudowanym zapleczem technicznym rozmieszczonym w wielu lokalizacjach na terenie miasta, a ponadto posiada znaczną rezerwę taborową, która pozwala na elastyczne reagowanie na wszelkie opóźnienia w obsłudze technicznej. W takich warunkach presja na przepustowość pojedynczej bazy jest nieporównywalnie mniejsza. Tymczasem w niniejszym postępowaniu wykonawca odpowiada za całość obsługi technicznej w jednej bazie eksploatacyjnej, bez możliwości korzystania z infrastruktury miejskiej, czy zaplecza rozproszonego. Oznacza to konieczność zapewnienia odpowiednio większej liczby stanowisk obsługowych, aby utrzymać ciągłość i jakość usług na poziomie oczekiwanym przez Zamawiającego i mieszkańców.

Jak słusznie zauważył Zamawiający, Odwołujący buduje zarzut nadmiarowości liczby stanowisk obsługowych na podstawie własnych wyliczeń, odnoszących się do dziennych przebiegów autobusów, zużycia paliwa oraz zapotrzebowania na paliwo. Izba podziela stanowisko, że kalkulacje pozostają bez związku z rzeczywistą funkcją stanowisk obsługowych. Budowana infrastruktura nie służy do tankowania pojazdów, lecz do wykonywania czynności technicznych i eksploatacyjnych, takich jak obsługa codzienna, bieżąca i okresowa, diagnostyka, usuwanie usterek, czynności sezonowe, czy obsługa awaryjna. Zakres i czasochłonność tych czynności determinują wymaganą przepustowość bazy, a nie parametry związane z konsumpcją paliwa czy dziennym przebiegiem pojazdów.

Posługiwanie się liczbą wozokilometrów również nie ma żadnego znaczenia dla oceny proporcjonalności wymogu, ponieważ pojazdy kierowane są na stanowiska obsługowe nie według liczby przejechanych kilometrów, lecz wtedy, gdy wymagają czynności serwisowych lub gdy są zabrudzone i wymagają obsługi codziennej. Stopień zabrudzenia pojazdu zależy od warunków atmosferycznych, charakteru linii, intensywności ruchu, czy rodzaju wykonywanych żądań, a nie od samego przebiegu. W praktyce oznacza to, że nawet pojazd o relatywnie niewielkim przebiegu może wymagać obsługi, podczas gdy inny - mimo większej liczby przejechanych kilometrów - nie będzie jej wymagał w tym samym czasie. Dlatego też liczba wozokilometrów nie może stanowić miarodajnego kryterium dla określenia potrzebnej przepustowości zaplecza technicznego.

Złożone przez Odwołującego dowody w postaci wydruków fragmentów ogłoszeń, czy fragmentów SWZ w innych postępowaniach odwoławczych wskazują jedynie, że toczyły się inne postępowania przetargowe. Należy zauważyć, że Zamawiający w innych miastach mogą mieć inne wymagania, co jest związane z odmiennymi warunkami, w których funkcjonują – oczekują innego rodzaju stanowisk, posiadają kilka baz na terenie miasta. Każdy Zamawiający odpowiada samodzielnie za prawidłowe funkcjonowanie transportu na własnym terenie i ostatecznie to Zamawiający podejmuje decyzję co do kształtu opisu przedmiotu zamówienia. Odwołujący nie wykazał, aby opis przedmiotu zamówienia w niniejszym postępowaniu rzeczywiście naruszał konkurencyjność, uniemożliwiał Odwołującemu złożenie oferty, wycenę przedmiotu zamówienia.

Wbrew stanowisku Odwołującego, przedmiotem rozprawy przed Krajową Izbą Odwoławczą w postępowaniu o sygn. akt KIO 3695/25 nie został postawiony zarzut w zakresie posiadania pięciu stanowisk obsługi autobusów. Wskazując na uzasadnienie wyroku KIO w postępowaniu o sygn. akt KIO 3695/25, Odwołujący przywołał str. 43 i nast. Jednak str. 43 uzasadnienia wyroku nie odnosi się do rozważań KIO.

Zgodnie z sentencją wyroku o sygnaturze akt KIO 3695/25 Krajowa Izba Odwoławcza w pkt. 2 a sentencji wyroku nakazała Zamawiającemu zmianę treści SWZ poprzez ustanowienie okresów przejściowych min. 11 miesięcy, „a dla wymogów związanych z bazą eksploatacyjną w zakresie posiadania:

- źródła zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych oraz automatyczną mechaniczną myjnię pojazdów minimum 18 miesięcy (z uwagi na konieczność pozyskania zgód zewnętrznych)

lub alternatywnie (w zakresie ostatnich dwóch wymogów) możliwości zapewnienia realizacji tych funkcjonalności po upływie podstawowego okresu przejściowym poza bazą eksploatacyjną, również z udziałem podmiotów trzecich”.

leży zauważyć, że sentencja ww. wyroku adresowana jest do Zamawiającego (nie do wykonawców). Treść sentencji wskazuje na możliwość wyboru przez Zamawiającego sposobu zmiany treści SWZ. W treści sentencji Krajowa Izba Odwoławcza nakazała Zamawiającemu dokonanie zmiany treści SWZ poprzez ustanowienie terminu przejściowego minimum 18 miesięcy dla rozpoczęcia świadczenia usługi związanej z funkcjonalnościami zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych oraz automatyczną mechaniczną myjnią pojazdów (z uwagi na konieczność pozyskania zgód odpodmiotów zewnętrznych) lub alternatywnie możliwość zapewnienia tych funkcjonalności po upływie podstawowego terminu przejściowego (określonego jako 11 miesięcy w treści tej sentencji) poza bazą eksploatacyjną, również z udziałem podmiotów trzecich. Nie jest tak, że sentencja wyroku określała obowiązek Zamawiającego wpisania do treści SWZ każdej z możliwości. Rozumienie treści sentencji przedstawiane przez Odwołującego jest nieprawidłowe i nielogiczne. Nie byłby potrzebny okres przejściowy dla stworzenia warunków dla ww. funkcjonalności (myjnia, stacja paliw) w sytuacji, gdy wykonawcy mieliby realizować ww. funkcjonalności z udziałem podmiotów trzecich. Skoro bowiem wykonawcy mieliby i tak realizować ww. funkcjonalności (myjni, stacji paliw) z udziałem podmiotów trzecich, to nie byłby potrzebny okres przejściowy na stworzenie takiej infrastruktury. Wbrew twierdzeniu Odwołującego, Zamawiający nie został zatem zobowiązany do wpisania do SWZ każdego z rozwiązań wskazanych w sentencji (jako alternatywne) do treści SWZ, ale do określenia w treści SWZ jednego z tych wariantów (opisanych jako rozwiązanie alternatywne).

Powyżej wspomnianej sentencji wyroku wynika także kolejna istotna informacja - Krajowa Izba Odwoławcza uznała za wystarczający czas 18 miesięcy jako czas na przygotowanie do świadczenia usługi w zakresie pozyskania źródła zasilania pojazdów oraz myjni automatycznej. O taki czas wnosił w treści żądania w odwołaniu Odwołujący (w niniejszym postępowaniu odwoławczym uczestnik po stronie Odwołującego). Taki czas (18 miesięcy) określony został również przez ZTM Warszawa (na co wskazał sam Odwołujący w niniejszym odwołaniu). Odwołujący mimo powyższego, kwestionuje termin 18 miesięcy jako czas zbyt krótki dla uzyskania pozwolenia na budowę zbiornika ON o pojemności 40 m³.

Jednak wskazano powyżej, z treści orzeczenia Izby wynikało, że Izba uznała za wystarczający czas 18 miesięcy dla spełnienia wymogów związanych ze stworzeniem bazy eksploatacyjnej wyposażonej w źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych oraz automatyczną myjnię pojazdów – mając na uwadze konieczność posiadania zgód zewnętrznych. Stąd już w poprzednim postępowaniu odwoławczym taki czas uznany został za wystarczający dla pozyskania źródła zasilania. Nie można zatem uznać twierdzenia Odwołującego, że Zamawiający nie zapewnił prawidłowej implementacji wyroku Izby lub przewidział niewystarczający czas.

Nadto Odwołujący w niniejszym postępowaniu odwoławczym kwestionuje taki czas, oczekując od obecnego składu orzekającego nakazania Zamawiającemu wydłużenia okresu określonego w SWZ (jak i w uprzednio zapadłym orzeczeniu). Odwołujący poza hasłem, że termin 18 miesięczny jest niewystarczający, nie przedstawił w tym zakresie żadnych dowodów. Nie przedstawił żadnej argumentacji, która choćby uprawdopodobniałaby jego twierdzenie, że czas 18 miesięcy będzie niewystarczający.

Odwołujący domagał się również, aby Zamawiający zmienił wymaganie co do pojemności zbiornika na paliwo – z dotychczasowych 40 m³ na 5 lub 10 m³. Odwołujący pominął jednak okoliczność, że to Zamawiający określa własne potrzeby. Twierdzenia Odwołującego, że dla Zamawiającego wystarczający byłby zbiornik o pojemności 5-10 m³ stanowi jedynie dywagację Odwołującego. Zamawiający jednoznacznie wskazał, że oczekuje zbiornika o pojemności, która zapewni mu rezerwę paliwa na 10-14 dni, a więc na czas związany z nadzwyczajnymi sytuacjami, a nie na zaledwie 2-3 dni. Potrzeby Zamawiającego mają elementarne znaczenie. Istota zamówienia publicznego polega na tym, że Zamawiający poprzez publiczne ogłoszenie poszukuje wykonawcy, który zrealizuje opisany przez Zamawiającego przedmiot zamówienia. Rolą wykonawcy jest zrealizowanie zamówienia. Przepisy prawa określają ograniczenia dla opisu przedmiotu zamówienia. Jednak w niniejszym postępowaniu samo określenie przez Zamawiającego, że oczekuje zbudowania przez wykonawcę zbiornika o określonej pojemności, nie jest jakimkolwiek naruszeniem przepisów prawa przez Zamawiającego. Odwołujący nie wykazał, że nie ma żadnych możliwości zbudowania takiego zbiornika.

W treści odwołania Odwołujący stwierdził, że utrzymanie obowiązku posiadania własnej stacji ON na terenie bazy jest wymogiem skrojonym pod infrastrukturę dotychczasowego operatora (Markab). W ocenie Odwołującego, Izba wprost stwierdziła tak w uzasadnieniu wyroku 3695/25: „zamawiający przygotowując się do przedmiotowego zamówienia inspirował się standardem wyposażenia bazy transportowej charakterystycznym dla dotychczasowego wykonawcy”. Jak wskazano powyżej, wymaganie Zamawiającego posiadania własnej stacji na terenie bazy nie jest wymogiem skrojonym pod infrastrukturę dotychczasowego operatora (Markab). Inni Zamawiający, w tym ZTM Warszawa, również oczekują posiadania własnej stacji tankowania pojazdów (co wynika ze złożonego fragmentu SWZ załącznik nr 2 ZTM Warszawa) i samego twierdzenia Odwołującego w niniejszym postępowaniu.

Wynika z dokumentów dostarczonych przez samego Odwołującego, posiadanie myjni na terenie zajezdni również nie jest wymaganiem nadzwyczajnym. Wskazuje na okoliczność, że zamawiający chcą mieć kontrolę, rozwiązanie przeznaczone dla taboru do realizacji konkretnego zamówienia. Wynika to chociażby z ogłoszenia o zamówieniu

prowadzonym przez ZTM w Warszawie.

jistotniejszą okolicznością jest fakt, że Odwołujący nie wykazał, że nie będzie w stanie zrealizować zamówienia – zbudować myjni. Okoliczność, że Odwołujący będzie zobowiązany ponieść koszty związane z budową myjni nie oznacza, że nie będzie w stanie realizować zamówienia. Sam fakt, że dla wykonawcy stanowi to pewien wysiłek, czy nakłady nie oznacza, że Zamawiający naruszył art. 99 ust. 4 ustawy Prawo zamówień publicznych, czy ograniczył konkurencyjność w postępowaniu w taki sposób, że wykonawca nie będzie miał możliwości wzięcia udziału w postępowaniu.

kosztach postępowania odwoławczego orzeczono stosownie do jego wyniku na podstawie art. 557 oraz art. 574 ustawy z 11.09.2019 r. Prawo zamówień publicznych oraz w oparciu o przepisy § 5 pkt 1 oraz § 8 ust. 2 pkt 1) , zaliczając w poczet kosztów postępowania uiszczony przez Odwołującego wpis od odwołania oraz koszty wynagrodzenia pełnomocnika Zamawiającego.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

Przewodnicząca:.....