

WYROK

Warszawa, dnia 22 maja 2026 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Przemysław Dzierżędzki

Marek Bienias

Anna Chudzik

Protokolant: Wiktoria Ceyrowska

po rozpoznaniu na rozprawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 13 kwietnia 2026 r. przez wykonawcę **Glomex MS Polska sp. z o.o. w Złotnikach**

w postępowaniu prowadzonym przez **Skarb Państwa – Oddział Zabezpieczenia Żandarmerii Wojskowej w Warszawie**

na *dostawę pojazdów wojskowych (interwencyjnych) dla ŻW*

przy udziale uczestnika po stronie zamawiającego – wykonawcy **Auto Podlasie sp. z o.o.**

w Siedlcach

orzeka:

1. **oddala odwołanie,**

2. kosztami postępowania obciąża wykonawcę **Glomex MS Polska sp. z o.o.**

w Złotnikach i zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę **15.000 zł 00 gr** (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę **Glomex MS Polska sp. z o.o. w Złotnikach** 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.

Przewodniczący:.....

.....

.....

Uzasadnienie

Skarb Państwa – Oddział Zabezpieczenia Żandarmerii Wojskowej w Warszawie, zwany dalej „zamawiającym”, prowadzi w trybie przetargu ograniczonego postępowanie o udzielenie zamówienia na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 ze zm.), zwanej dalej „ustawą Pzp” lub „Pzp”, którego przedmiotem jest dostawa pojazdów wojskowych (interwencyjnych) dla ŻW.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej 19 grudnia 2025 r., Dz.U. S: 245/2025, nr 845801-2025.

Wobec czynności i zaniechań zamawiającego w ww. postępowaniu 13 kwietnia 2026 r. do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej, zwanej dalej również „Izbą”, wniósł odwołanie wykonawca **Glomex MS Polska sp. z o.o. w Złotnikach**, zwany dalej „odwołującym”.

Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie:

- 1) art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp w zw. z art. 218 ust. 2 Pzp przez zaniechanie odrzucenia oferty **Auto Podlasie Sp. z o.o.**, której treść jest niezgodna z warunkami zamówienia określonymi w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OPZ), stanowiącym załącznik nr 1 do SWZ, w zakresie wymagań dotyczących przedniego układu zabezpieczającego, określonych w Rozdziale XI OPZ pn. „Wymagania dotyczące modyfikacji pojazdu”, pkt 1. Niezgodność polega na nieoferowaniu przez wykonawcę żadnego dodatkowego elementu ochronnego przodu pojazdu – ani orurowania przedniego w formie podstawowej, ani homologowanej ochronnej belki ramy „A” w formie dopuszczanej jako równoważna – oraz na potraktowaniu standardowego, fabrycznego elementu strukturalnego ramy pojazdu (belki absorpcyjnej nr kat. 52021-60310), obecnego w każdym współczesnym pojeździe, jako spełnienia wymogu OPZ dotyczącego dodatkowej modyfikacji pojazdu;
- 2) art. 223 ust. 1 zdanie drugie Pzp przez dopuszczenie, w ramach wyjaśnień treści oferty złożonych w trybie art. 223 ust. 1 Pzp, niedopuszczalnej zmiany treści oferty **Auto Podlasie Sp. z o.o.**, polegającej na przekwalifikowaniu standardowego, fabrycznego elementu strukturalnego pojazdu (belki absorpcyjnej nr kat. 52021-60310) na „rozwiązanie równoważne” rzekomo spełniające wymogi OPZ dotyczące orurowania przedniego, podczas gdy oferta w swej pierwotnej treści nie zawierała zaoferowania żadnego dodatkowego elementu ochronnego, a dopiero

wyjaśnienia z dnia 27 marca 2026 r. stworzyły narrację o rzekomej równoważności;

3)art. 16 pkt 1 i 2 Pzp przez naruszenie zasady równego traktowania wykonawców i zasady uczciwej konkurencji, polegające na przyznaniu wykonawcy Auto Podlasie Sp. z o.o. nieuzasadnionej przewagi konkurencyjnej wynikającej z pominięcia kosztu dodatkowego przedniego układu zabezpieczającego w cenie oferty, podczas gdy odwołujący, działając zgodnie z wymogami OPZ, uwzględnił koszt tego elementu (ok. 5.000 PLN netto na pojazd) w swojej ofercie, co przy minimalnej różnicy punktowej (99,07 vs 100 pkt) przesądziło o wyniku postępowania;

4)art. 239 ust. 1 Pzp przez wybór oferty, która nie jest ofertą najkorzystniejszą, gdyż podlegała odrzuceniu na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp.

Odwołujący wniósł o nakazanie zamawiającemu:

- a) unieważnienia czynności ponownego wyboru oferty Auto Podlasie Sp. z o.o. z 2 kwietnia 2026 roku jako oferty najkorzystniejszej;
- b) odrzucenia oferty złożonej przez Auto Podlasie Sp. z o.o. na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp;
- c) dokonania ponownego badania i oceny ofert oraz dokonania wyboru oferty najkorzystniejszej spośród ofert niepodlegających odrzuceniu.

Zamawiający złożył odpowiedź na odwołanie, w której wniósł o oddalenie odwołania. W odpowiedzi i w trakcie rozprawy przedstawił uzasadnienie faktyczne i prawne swego stanowiska.

Do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego zgłosił przystąpienie wykonawca Auto Podlasie sp. z o.o. w Siedlcach. Złożył pismo procesowe, w którym wniósł o oddalenie odwołania. W trakcie rozprawy przedstawił uzasadnienie faktyczne i prawne swego stanowiska.

Uwzględniając całość dokumentacji z przedmiotowego postępowania, w tym w szczególności: ogłoszenie o zamówieniu, postanowienia specyfikacji warunków zamówienia (SWZ), odpowiedzi na pytania dotyczące treści SWZ, modyfikacje SWZ, oferty wykonawców złożone w postępowaniu, wezwania zamawiającego kierowane do wykonawców w toku postępowania, odpowiedzi wykonawców na ww. wezwania, zawiadomienie o wyborze oferty najkorzystniejszej, załączniki do pism procesowych stron i uczestnika, jak również biorąc pod uwagę oświadczenia, stanowiska i dokumenty złożone przez strony i uczestnika w trakcie posiedzenia i rozprawy, Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła i zważyła, co następuje:

Art. 16 ustawy Pzp stanowi, że *Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób:*

- 1) *zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców;*
- 2) *przejrzysty;*
- 3) *proporcjonalny.*

Art. 223 ust. 1 Pzp stanowi, że *W toku badania i oceny ofert zamawiający może żądać od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści złożonych ofert oraz przedmiotowych środków dowodowych lub innych składanych dokumentów lub oświadczeń. Niedopuszczalne jest prowadzenie między zamawiającym a wykonawcą negocjacji dotyczących złożonej oferty oraz, z uwzględnieniem ust. 2 i art. 187, dokonywanie jakiegokolwiek zmiany w jej treści.*

Art. 226 ust. 1 Pzp stanowi, że *Zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli:*

- 5) *jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia;*

Art. 239 ust. 1 Pzp stanowi, że *Zamawiający wybiera najkorzystniejszą ofertę na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia.*

Ustalono, że przedmiotem zamówienia jest dostawa pojazdów wojskowych (interwencyjnych) dla ŻW.

Kolejno ustalono, że w SWZ zamawiający przewidział m.in.

ROZDZIAŁ IV OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

1. Przedmiotem zamówienia jest dostawa pojazdów wojskowych dla ŻW (interwencyjnych):

Zadanie nr 1: Samochód interwencyjny ruchu drogowego

Zadanie nr 2: Samochód patrolowo-interwencyjny osobowo - terenowy

Zadanie nr 3: Samochód interwencyjny mikrobus

3. Wymogi oraz szczegółowy opis przedmiotu zamówienia (dalej: OPZ), zawarto w załączniku nr 1 do SWZ, przekazanym Wykonawcom zaproszonym do składania ofert. Oferowany przedmiot zamówienia winien spełniać co najmniej funkcje i parametry przedstawione w OPZ określone jako parametry graniczne. Jeżeli w OPZ wskazane zostały znaki towarowe, patenty lub pochodzenie, źródło lub szczególny proces, który charakteryzuje produkty dostarczane przez konkretnego Wykonawcę, Zamawiający dopuszcza zastosowanie produktów równoważnych, przez które należy rozumieć produkty o parametrach nie gorszych od przedstawionych w OPZ, spełniających wymagania Zamawiającego, co najmniej w tym samym zakresie co wymagania w OPZ.

ROZDZIAŁ VI PRZEDMIOTOWE ŚRODKI DOWODOWE (PRZŚD)

1. Na podstawie art. 106 ust. 1 ustawy Pzp Zamawiający żąda złożenia wraz z ofertą przedmiotowych środków dowodowych (dalej: PRZŚD) w postaci OPZ wraz z oświadczeniem (załącznik do SWZ), na potwierdzenie spełnianie przez oferowane dostawy wymagań, cech, kryteriów określonych przez Zamawiającego w OPZ. Zamawiający wymaga, aby w oświadczeniu zawartym w OPZ Wykonawca określił pełną nazwę handlową, model i/lub typ, markę oraz nazwę producenta.
3. Jeżeli Wykonawca niełoży PRZŚD lub złożone wraz z ofertą są niekompletne, Zamawiający wezwie do ich złożenia lub uzupełnienia w wyznaczonym terminie.
4. Zamawiający może żądać od Wykonawców wyjaśnień dotyczących treści PRZŚD.
5. Jeżeli PRZŚD służą potwierdzeniu zgodności z cechami lub kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert lub oferta podlega odrzuceniu z innych powodów pomimo złożenia PRZŚD, ust. 3 i 4 nie ma zastosowania, a oferta Wykonawcy podlega odrzuceniu.

ROZDZIAŁ XI OPIS SPOSOBU PRZYGOTOWANIA OFERT

1. Wykonawca zobowiązany jest zapoznać się z informacjami zawartymi w SWZ i przygotować ofertę zgodnie z treścią oraz wymaganiami w niej określonymi.
2. Oferta musi być sporządzona z wykorzystaniem wzoru "Formularz oferty i cenowy" – załącznik do SWZ.
3. Wraz z formularzem oferty i cenowym należy złożyć:

3.1. przedmiotowe środki dowodowe - wypełniony OPZ z wykorzystaniem wzoru wraz z oświadczeniem;

(por. SWZ w aktach sprawy)

Kolejno ustalono, że w załączniku nr 1 do SWZ (opis przedmiotu zamówienia) zamawiający przewidział m.in.:

Zadanie nr 2 - Samochód patrolowo-interwencyjny osobowo-terenowy

Przedmiotem zamówienia jest dostawa fabrycznie nowego, nieużywanego, nienaprawianego, wyprodukowanego w roku dostawy (dopuszcza się dostawę samochodu z roku poprzedzającego dostawę) samochodu patrolowo interwencyjnego osobowo-terenowego kategorii N1G lub M1G, dedykowanego dla nie mniej niż 5 osób, przeznaczonego do wykonywania ustawowych zadań Żandarmerii Wojskowej o następujących parametrach: (...)

XI. Wymagania dotyczące modyfikacji pojazdu

1. Orurowanie przednie zabezpieczające chłodnicę, montowane w fabrycznych otworach montażowych, wykonane ze stali nierdzewnej zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2019/2144, malowanego proszkowo w kolorze czarnym:
 - a) średnica rury min. 75 mm ± 5 mm;
 - b) grubość ścianki min. 2 mm.
2. Osłony podwozia montowane w fabrycznych punktach montażowych – wykonane z materiału odpornego na korozję, ewentualnie malowanego proszkowo w celu zabezpieczenia przed korozją, chroniące silnik, skrzynię biegów oraz chłodnicę przed szkodliwym działaniem błota, piachu, kamieni, gałęzi.

(por. załącznik nr 1 do SWZ, w aktach sprawy)

Kolejno ustalono, że 10 marca 2026 r. zamawiający na pytanie nr 14 jednego z wykonawców o treści:

W związku z zapisami OPZ dotyczącymi wymogu zastosowania elementu:

„Orurowanie przednie zabezpieczające chłodnicę, montowane w fabrycznych otworach montażowych, wykonane ze stali nierdzewnej zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2019/2144, malowanego proszkowo w kolorze czarnym:

- Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą o dopuszczenie rozwiązania równoważnego w postaci homologowanej ochronnej belki ramy „A”, która zapewnia lepszą ochronę przed uszkodzeniami z przodu pojazdu, Wykonana jest z wysokiej jakości, trwałego tworzywa sztucznego.

udzielił odpowiedzi nr 14:

Zamawiający informuje, że dopuszcza proponowane rozwiązanie.

(por. ww. odpowiedź, w aktach sprawy)

Kolejno ustalono, że 10 marca 2026 r. zamawiający na pytanie nr 27 jednego z wykonawców o treści:

Zamawiający wymaga zamontowania:

„Orurowanie przednie zabezpieczające chłodnicę, montowane w fabrycznych otworach montażowych, wykonane ze stali nierdzewnej zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2019/2144, malowanego proszkowo w kolorze czarnym:

- a) średnica rury min, 75 mm ? 5 mm;

b) grubość ścianki min. 2 mm”

W myśl dyrektywy 2019/2144 : „przedni układ zabezpieczający” oznacza oddzielną konstrukcję lub oddzielne konstrukcje, takie jak orurowanie lub dodatkowy zderzak, poza zderzakiem znajdującym się w fabrycznym wyposażeniu, mające służyć ochronie zewnętrznej powierzchni pojazdu przed uszkodzeniami w razie zderzenia z innym przedmiotem, z wyjątkiem konstrukcji o masie mniejszej niż 0,5 kg, przeznaczonych wyłącznie do ochrony reflektorów pojazdu;

W związku z tym, zamawiający wymaga zamontowania elementu niezgodnego z europejską dyrektywą.

Wykonawca zwraca się z uprzejmą prośbą o dopuszczenie rozwiązania równoważnego w postaci wykonanej z trwałego materiału o wysokiej jakości homologowanej ochronnej belki ramy „A” , która zapewnia lepszą ochronę przed uszkodzeniami z przodu pojazdu w tym chłodnicy.

udzielił odpowiedzi nr 27:

Zamawiający informuje, że dopuszcza zaproponowane rozwiązanie.

(por. ww. odpowiedź, w aktach sprawy)

Kolejno ustalono, że do upływu terminu składania ofert do zamawiającego wpłynęły w zakresie zadania nr 2 m.in. oferty odwołującego i przystępującego - Auto Podlasie Sp. z o.o.

(por. informacja z otwarcia ofert, w aktach postępowania, w dokumentacji przekazanej przez zamawiającego na nośniku elektronicznym).

Kolejno ustalono, że przystępujący w zakresie zadania nr 2 zaoferował zamawiającemu pojazd Toyota Land Cruiser 250. Złożył wraz z ofertą oświadczenie, że oferowany przedmiot zamówienia pozostaje w zgodności z opisem przedmiotu zamówienia ze wszystkimi parametrami określonymi przez Zamawiającego i spełnia minimalne wymagane parametry.

(por. oferta przystępującego, w aktach sprawy)

Kolejno ustalono, że 23 marca 2026 r. odwołujący złożył zamawiającemu pismo zatytułowane „wniosek o ponowną ocenę oferty Auto Podlasie sp. z o.o. w zakresie zgodności z OPZ”. W piśmie tym odwołujący wskazał, co następuje.

I. TREŚĆ WYMAGANIA OPZ

Rozdział XI pkt 1 OPZ stanowi:

„Orurowanie przednie zabezpieczające chłodnicę, montowane w fabrycznych otworach montażowych, wykonane ze stali nierdzewnej zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2019/2144, malowanego proszkowo w kolorze czarnym: a) średnica rury min. 75 mm $\pm$ 5 mm; b) grubość ścianki min. 2 mm.”

Odwołanie do rozporządzenia (UE) 2019/2144 nie jest przypadkowe – ten akt prawny obejmuje jednocześnie dwa równorzędne i niepodzielne wymogi dla pojazdów kategorii M1: (1) bezpieczeństwo bierne – ochrona pieszych w razie zderzenia (testy FPS na podstawie Zał. XII rozp. wyk. 2021/535); oraz (2) bezpieczeństwo czynne – obowiązkowy system automatycznego hamowania awaryjnego AEB/AEBS zgodny z UN R152, który musi wykrywać pieszych i rowerzystów (art. 7 ust. 2 rozp. 2019/2144, obowiązuje dla wszystkich nowych rejestracji M1 od 07.07.2024 r.). Spełnienie obu wymogów łącznie stanowi istotę wymagania OPZ.

II. TOYOTA LAND CRUISER 250 NIE POSIADA FABRYCZNEGO ORUROWANIA NA RYNEK EUROPEJSKI

Toyota Motor Europe nie oferuje i nie homologuje orurowania przedniego dla modelu LC250 na rynek UE. Każdy produkt zamontowany przez AUTO PODLASIE będzie zatem komponentem zewnętrznym (aftermarket) wyprodukowanym przez podmiot trzeci, montowanym po zakończeniu produkcji pojazdu, nieobjętym homologacją całopojazdową LC250.

Wymownym dowodem jest stanowisko samego producenta pojazdu: Toyota Australia (jedyne miejsce, gdzie Toyota oferuje dedykowane orurowanie dla LC250) wprost stwierdza, że jego montaż bezwzględnie wymaga zakupu dedykowanego zestawu relokacji kamery przedniej – co jest przyznaniem przez producenta, że orurowanie koliduje z systemami elektronicznymi pojazdu i wymaga interwencji serwisowej. Na rynku europejskim ten zestaw relokacji nie jest dostępny. Fakt, że żaden znaczący producent pojazdów osobowych M1 nie oferuje fabrycznego stalowego orurowania przedniego na rynek europejski nie jest przypadkowy – wynika ze strukturalnego konfliktu między wymaganiami FPS (ochrona pieszych) a obowiązkiem AEB, który jest możliwy do rozwiązania wyłącznie przez fabryczną integrację na etapie produkcji i homologacji całopojazdowej.

III. ARCHITEKTURA SYSTEMÓW TSS 3.0 W LC250

Toyota Land Cruiser 250 (J250) jest standardowo wyposażony w system Toyota Safety Sense 3.0 (TSS 3.0), którego podstawą jest radar milimetrowy o częstotliwości 76–81 GHz umieszczony za centralnym emblematem Toyoty w grillu. System obejmuje cztery warstwy czujników w przedniej części pojazdu:

(a) radar milimetrowy – odpowiada za Pre-Collision System (PCS/AEB), adaptacyjny tempomat (DRCC) i Intersection Support (wykrywanie pieszych z boku skrzyżowania);

(b) kamera monoskopowa za szybą – detekcja pasa ruchu, rowerzystów, znaków;

(c) czujniki PDC (ultradźwiękowe) w zderzaku – system PKSB (Parking Support Brake);

(d) kamera PVM w grillu – system kamer 360° (Panoramic View Monitor).

A. Fizyka interferencji radaru milimetrowego z elementami stalowymi.

Fale radarowe 76–81 GHz są w całości odbijane przez stal – metal jest dla nich nieprzepuszczalny. Rury stalowe umieszczone przed radarem powodują kilka kumulujących się efektów:

(1) MPI (Multipath Interference) – wielodrogowe odbicia fal od powierzchni rury generują fałszywe echa interpretowane przez procesor jako obiekty nieistniejące, czego efektem jest nieuzasadnione hamowanie awaryjne („Phantom Braking”) lub załamanie działania ACC;

(2) Ślepotą krawędziową – rury na krawędziach pola widzenia radaru blokują wykrywanie motocykli i pieszych nadchodzących z boku (które jest kluczową funkcją Intersection Support);

(3) całkowita ślepotą czujnika – jeżeli rury zasłaniają centralny obszar radaru, system generuje błąd diagnostyczny „Radar Sensor Obstruction” i całkowicie dezaktywuje system AEB.

B. Rekalibracja radaru

Toyota Collision Pros – oficjalny podręcznik serwisowy Toyota Motor Corporation przeznaczony dla serwisów blacharskich – wprost stwierdza, że „kalibracja radaru milimetrowego jest wymagana za każdym razem, gdy sklep zdejmie pokrywę zderzaka lub grill” (Toyota Collision Pros Magazine). Kalibracja wymaga specjalistycznego skanera Toyota TechStream, celownika diamentowego do kalibracji radaru, poziomicy laserowej i płaskiej płaszczyzny roboczej. Procedura jest objęta licznymi TSB (Technical Service Bulletins) Toyoty, w tym T-TT-0603-20 i T-SB-0184-17. Jeżeli montaż orurowania nie będzie połączony z pełną rekaliibracją radaru w autoryzowanym serwisie – pojazd naruszy wymagania UN R152 dotyczące obowiązkowego AEBS.

C. Kamera PVM i PDC

Orurowanie na stałe widoczne w kadrze kamery PVM zakłóca algorytmy składania obrazu 360° – system był kalibrowany do czystego pola widzenia. Czujniki PDC w zderzaku muszą być fizycznie przeniesione do dedykowanych gniazd w orurowaniu. Każda z tych operacji wymaga ponownej kalibracji w ASO Toyota sprzętem dostępnym wyłącznie w autoryzowanej sieci serwisowej.

IV. WYMOGI REGULACYJNE WYNIKAJĄCE Z OPZ

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2021/535, Załącznik XII – określający procedurę homologacji FPS – wymaga wyłącznie testów udarowych ochrony pieszych (legform, headform, HPC ≤ 1000 przy 40 km/h na manekinie). W całym Załączniku XII nie ma ani jednego odwołania do UN R152, testów AEB ani kompatybilności z czujnikami ADAS. UN R152 z kolei reguluje wyłącznie obowiązki producenta pojazdu – nie nakłada żadnych wymogów na producentów akcesoriów. Oznacza to, że certyfikat FPS (znak „e”) potwierdza wyłącznie zgodność z bezpieczeństwem biernym – i żaden producent orurowania w UE nie jest zobowiązany do przeprowadzenia dynamicznych testów AEB po montażu i żaden z nich takiej dokumentacji nie publikuje. OPZ wymaga natomiast spełnienia pełnego zakresu rozporządzenia 2019/2144 – a więc obu wymogów łącznie.

V. KONSEKWENCJE OPERACYJNE I PRAWNE ZAKŁÓCENIA SYSTEMÓW AEB/ADAS

Zakłócenie systemu TSS 3.0 przez stalowe orurowanie nie jest zdarzeniem hipotetycznym – ma konkretne, udokumentowane technicznie skutki, które Zamawiający jako instytucja zamawiająca pojazdy patrolowe Żandarmerii Wojskowej powinien rozważyć przed potwierdzeniem wyboru.

A. Halucynacje radarowe i nieuzasadnione hamowanie awaryjne („Phantom Braking”). Wskutek zjawiska MPI procesor radarowy „widzi” obiekty nieistniejące – fałszywe echa od powierzchni rury interpretuje jako pojawiające się nagle przeszkody. System AEB może wtedy samoczynnie i gwałtownie zahamować pojazd bez żadnej rzeczywistej przeszkody. W pojeździe interwencyjnym Żandarmerii Wojskowej nieuzasadnione awaryjne hamowanie stanowi bezpośrednie zagrożenie dla żołnierzy realizujących zadania służbowe i innych uczestników ruchu drogowego.

B. Brak wykrycia pieszego i niezahamowanie przed zderzeniem. Zjawisko ślepoty krawędziowej powoduje, że system AEB może nie wykryć pieszego wchodzącego na jezdnię z boku – dokładnie w sytuacjach, w których funkcja Intersection Support jest projektowana by zahamować. Pojazd patrolowy realizujący interwencję miejską z zakłóconym radarem jest pojazdem faktycznie pozbawionym obowiązkowego systemu AEB – bez wiedzy i bez żadnego ostrzeżenia dla kierowcy.

C. Odpowiedzialność prawna – regres ubezpieczeniowy i odpowiedzialność Skarbu Państwa. Jeżeli do wypadku dojdzie z udziałem pojazdu, w którym orurowanie zakłócało lub dezaktywowało system AEB, zakład ubezpieczeń ma prawo do regresu ubezpieczeniowego na podstawie art. 43 ustawy o ubezpieczeniach obowiązkowych (Dz.U. 2025 poz. 367), wykazując, że właściciel pojazdu świadomie doprowadził do niesprawności obowiązkowego systemu bezpieczeństwa czynnego. Kwoty regresu w przypadku szkód osobowych mogą sięgać wielokrotności wartości pojazdu. W przypadku pojazdu Skarbu Państwa – wojskowego pojazdu patrolowego – ryzyko to spoczywa bezpośrednio na Zamawiającym i na instytucji państwowej odpowiedzialnej za eksploatację pojazdu.

D. Utrata homologacji pojazdu i brak pozytywnego wyniku badań technicznych. Montaż orurowania zakłócającego AEB narusza homologację całopojazdową pojazdu (WVTA). Nowe przepisy dot. badań technicznych (obowiązujące od 2025 r.) wymagają dokumentacji fotograficznej pojazdu archiwizowanej w systemie CEPiK i weryfikacji systemów bezpieczeństwa.

W razie wypadku zdjęcia z bazy CEPIK mogą posłużyć ubezpieczycielowi lub organom ścigania do wykazania, że pojazd był eksploatowany ze zmodyfikowanym i niezwyfikowanym systemem bezpieczeństwa.

VI. BELKA OCHRONNA RAMY DEFENDER 110 LE (VPLE110AFP01) – JEDYNE ROZWIĄZANIE SPEŁNIĄCE WYMAGANIA OPZ ŁĄCZNIE

GLOMEX MS Polska Sp. z o.o. oferuje pojazd Land Rover Defender 110 LE z Belką Ochronną Ramy – 110 (nr ka VPLE110AFP01) – oryginalnym elementem Jaguar Land Rover – co oznacza, że JLR projektując belkę uwzględnił integrację z systemami elektronicznymi i kalibrował cały pojazd razem z belką na etapie produkcji (bezpieczeństwo czynne – UN R152). Jest to jedyne dostępne na rynku M1 w UE rozwiązanie, które spełnia oba wymogi rozporządzenia 2019/2144 łącznie.

VII. WNIOSEK WYJAŚNIEŃ PRZEDMIOT WYJAŚNIEŃ

Przed potwierdzeniem wyboru oferty AUTO PODLASIE w Zadaniu nr 2 GLOMEX MS Polska wnioskuję o zażądanie od tego wykonawcy następujących dokumentów weryfikacyjnych (ich brak stanowiłby dowód niespełnienia wymagań OPZ):

1. Świadectwo homologacji WE orurowania – numer e-mark, typ pojazdu (musi być dedykowane dla Toyota Land Cruiser 250 J250), data udzielenia i organ homologacyjny.

Homologacja wg uchylonego rozp. 78/2009 udzielona dla innego modelu lub przed datą wprowadzenia LC250 na rynek nie spełnia warunku.

2. Dokumentacja testów dynamicznych AEB/AEBS – protokół z testów dynamicznych potwierdzający, że po montażu orurowania system Pre-Collision System (AEB) wykrywa pieszych i rowerzystów zgodnie z protokołem UN R152. Certyfikacja ADAS wydana przez niezależne laboratorium akredytowane przez organ homologacyjny państwa członkowskiego UE.

3. Pisemne stanowisko ASO Toyota w Polsce – potwierdzające, że: (a) montaż konkretnego orurowania nie narusza homologacji całopojazdowej LC250 (WVTA/CoC); (b) gwarancja producenta na system TSS 3.0 (PCS, DRCC, PVM, PDC/PKSB) pozostaje w mocy po montażu; (c) serwis przeprowadzi pełną rekaliibrację radaru milimetrowego TechStream po montażu.

4. Raport diagnostyczny TechStream po montażu – wydruk z systemu serwisowego Toyota TechStream po zamontowaniu orurowania, potwierdzający brak błędów diagnostycznych w modułach PCS, DRCC, PVM i PDC (brak DTC w szczególności kodów związanych z interferencją radaru i ustawieniem czujników).

5. Potwierdzenie zgodności z wymogiem fabrycznych otworów montażowych – dokumentacja techniczna potwierdzająca, że montaż nie wymaga demontażu fabrycznych struktur pochłaniających energię (crash boxes) i że przeprowadzany jest w otworach zaprojektowanych przez Toyota Motor Corporation dla przedniego układu zabezpieczającego.

(por. ww. pismo, w aktach sprawy)

Kolejno ustalono, że 24 marca 2025 r. zamawiający działając na podstawie art. 223 ust. 1 Pzp wezwał przystępującego do złożenia wyjaśnień oferty. W wezwaniu zamawiający wskazał, co następuje.

Zamawiający zwraca się o udzielenie wyjaśnień w zakresie części 2, zadanie nr 2. Zamawiający w załączeniu przekazuje pismo wykonawcy GLOMEX MS POLSKA Sp. z o.o. z dnia 23.03.2026 r. dotyczące potwierdzenia zgodności z OPZ zaoferowanego przez Państwa pojazdu w części 2, zadanie nr 2. W związku z powyższym Zamawiający zwraca się z wnioskiem o wyjaśnienie oraz zajęcie stanowiska w ww. zakresie.

Do wezwania zostało załączone pismo odwołującego z pismo 23 marca 2026 r.

(por. ww. wezwanie, w aktach sprawy)

Kolejno ustalono, że w odpowiedzi na ww. wezwanie przystępujący złożył wyjaśnienia z 27 marca 2026 r. W wyjaśnieniach tych przystępujący wskazał, co następuje.

Oferta złożona przez firmę Auto Podlasie Sp. z o.o. do postępowania nr RZP/47/OZZW/2025 – Zadanie nr 2 nie przewidywała i w związku z treścią wyjaśnień Zamawiającego do OPZ nie przewidywała, że pojazd oferowany przez Auto Podlasie Sp. z o.o. tj. Toyota Land Cruiser wyposażony zostanie w orurowanie przednie zabezpieczające chłodnicę, montowane w fabrycznych otworach montażowych, wykonane ze stali nierdzewnej. Przekazana zatem informacja o rzekomym zastosowaniu przez Auto Podlasie w oferowanym pojeździe Toyota Land Cruiser niefabrycznego i montowanego poza homologacją pojazdu orurowania ze stali, przez Wykonawcę którego oferta przegrała z ofertą Auto Podlasie w ocenie Auto Podlasie miała w sposób celowy wprowadzić Zamawiającego w błąd i skutkować unieważnieniem wyników wyboru oferty najkorzystniejszej.

Zamawiający ma zapewne bowiem świadomość, a w zasadzie dokonując prawidłowej analizy pisma firmy GLOMEX winien zwrócić uwagę, że pismem z dnia 10 marca 2026 r. Zamawiający na podstawie art. 135 ust. 2 ustawy PZP udzielił wyjaśnień oraz na podstawie art. 137 ustawy PZP dokonał zmiany treści SWZ w załączniku do przedmiotowego pisma – WYKAZ PYTAŃ, w tym w szczególności w zakresie przedniego układu zabezpieczającego wymaganego pierwotnie w OPZ jako orurowanie przednie zabezpieczające chłodnicę, montowane w fabrycznych otworach montażowych, wykonane ze stali nierdzewnej zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2019/2144. Jak wynika bowiem z treści

odpowiedzi Zamawiającego na zadane mu pytania, w tym zarzuty niezgodności powyższego wymagania z w/w dyrektywą, Zamawiający dopuścił rozwiązanie równoważne polegające na zastosowaniu homologowanej ochronnej belki ramy A, która zapewnia lepszą ochronę przed uszkodzeniami z przodu pojazdu w tym chłodnicy (patrz. poz. 14 i 27 Wykazu pytań).

Po analizie właśnie w/w odpowiedzi Zamawiającego i zmianach SWZ, Auto Podlasie uznało, że oferowany przez nią pojazd Toyota Land Cruiser 250 jest wyposażony w standardzie w taki element –belkę, która jest montowana na linii fabrycznej i stanowi integralną część pojazdu poddaną wraz z pojazdem homologacji. Producent (TOYOTA) przedmiotowemu elementowi nadał numer katalogowy (52021-60310 belka/wzmocnienie) co stanowi, że element ten posiada homologację (homologacja cało pojazdowa) jak również montowany jest w fabrycznych miejscach do tego przeznaczonych za pomocą specjalnie przystosowanych homologowanych wsporników przykręcanych do ramy pojazdu o numerze katalogowym (52081-60030 – prawy, 52082-60030 – lewy). Element (belka) wykonana jest jednocześnie z trwałego materiału wysokiej jakości ma również za zadanie ochraniać chodnicę.

Biorąc pod uwagę powyższe, za całkowicie nieistotne należy uznać rozważania firmy GLOMEX nt. rzekomego negatywnego wpływu dodatkowego orurowania stalowego w pojazdach Toyota Land Cruiser albowiem taki element nie jest wymagany przez OPZ ani też nie będzie przez Wykonawcę montowany. Uzyskana bowiem homologacja pojazdu Toyota Land Cruiser, który fabrycznie wyposażony jest w belkę zabezpieczającą chłodnicę wskazuje, że spełnia on wraz z tym elementem oba wymagania rozporządzenia (UE) 2019/2144 dla pojazdów kategorii M1: (1) bezpieczeństwo bierne – ochrona pieszych w razie zderzenia (testy FPS na podstawie Zał. XII rozp. wyk. 2021/535); oraz (2) bezpieczeństwo czynne – obowiązkowy system automatycznego hamowania awaryjnego AEB/AEBS zgodny z UN R152, który musi wykrywać pieszych i rowerzystów (art. 7 ust. 2 rozp. 2019/2144, obowiązuje dla wszystkich nowych rejestracji M1 od 07.07.2024 r.). Nie sposób bowiem przyjąć, że zamontowana fabrycznie belka w pojeździe, który uzyskał homologację będzie wpływać negatywnie na zamontowane w tym pojeździe systemy bezpieczeństwa, co przecież wykluczyłoby uzyskanie przez ten pojazd homologacji. Wbrew fałszywym wskazaniom Wykonawcy – GLOMEX zastosowane rozwiązanie nie ingeruje w systemy bezpieczeństwa i systemy elektroniczne pojazdu i jest zatwierdzone przez producenta zarówno TOYOTA jak i organ homologacyjny. Wykonawca zgodnie zresztą z treścią zamówienia przekaze dokument homologacji CoC dla pojazdu skompletowanego na podstawie którego zamawiający może zarejestrować i użytkować pojazd.

Dla usunięcia wątpliwości Wykonawca potwierdza jednocześnie, że pojazd spełnia także wszystkie wymagania określone w:

- Ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym;
- Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia.

Powyższe wskazuje w sposób bezsprzeczny, że po stronie oferty AUTO PODLASIE brak jest sugerowanych podstaw do odrzucenia oferty w trybie art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP.

(por. ww. wyjaśnienia, w aktach sprawy)

Kolejno ustalono, że 2 kwietnia 2025 r. zamawiający wybrał ofertę przystępującego jako najkorzystniejszą w zakresie zadania nr 2, o czym zawiadomił odwołującego. W uzasadnieniu czynności wyboru zamawiający wskazał, co następuje. w wyniku ponownego badania i oceny ofert, Zamawiający uznał ofertę złożoną przez Wykonawcę jako najkorzystniejszą wg kryteriów oceny ofert określonych przez Zamawiającego w SWZ. W toku postępowania Zamawiający uwzględnił zastrzeżenia zgłoszone przez jednego z Wykonawców, następnie wezwał Wykonawcę do złożenia wyjaśnień w zakresie spełniania wymagań OPZ. Ocena zgodności oferty została dokonana na podstawie dokumentów i wyjaśnień złożonych w toku postępowania, zgodnie z art. 223 ust. 1 ustawy Pzp. Przyjęte stanowisko uwzględnia dopuszczalność rozwiązań równoważnych wynikającą z dokumentacji postępowania.

Z uzyskanych wyjaśnień nie wynika, aby zastosowane rozwiązanie naruszało wymagania określone w OPZ lub obowiązujące przepisy prawa. Zamawiający nie stwierdził aby zaoferowane rozwiązanie powodowało brak zgodności oferty z OPZ w rozumieniu art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp. Mając na uwadze powyższe Zamawiający uznał, że oferta złożona przez AUTO-PODLASIE Sp. z o.o. spełnia wymagania określone w SWZ i OPZ oraz nie podlega odrzuceniu.

(por. ww. zawiadomienie, w aktach sprawy)

Odwołanie nie zasługiwało na uwzględnienie.

Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp przez zaniechanie odrzucenia oferty przystępującego, której treść miała być niezgodna z warunkami zamówienia określonymi w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OPZ), stanowiącym załącznik nr 1 do SWZ, w zakresie wymagań dotyczących przedniego układu zabezpieczającego, określonych w Rozdziale XI OPZ pn. „Wymagania dotyczące modyfikacji pojazdu”, pkt 1. Zdaniem odwołującego niezgodność ta miała polegać na nieoferowaniu przez wykonawcę żadnego dodatkowego elementu

ochronnego przodu pojazdu – ani orurowania przedniego w formie podstawowej, ani homologowanej ochronnej belki ramy „A” w formie dopuszczanej jako równoważna – oraz na potraktowaniu standardowego, fabrycznego elementu strukturalnego ramy pojazdu (belki absorpcyjnej nr kat. 52021-60310), obecnego w każdym współczesnym pojeździe, jako spełnienia wymogu OPZ dotyczącego dodatkowej modyfikacji pojazdu.

Odwolujący podniósł także, że odpowiedzi zamawiającego z 10 marca 2026 r. nie eliminowały obowiązku zastosowania dodatkowego elementu ochronnego. Zdaniem odwołującego zarówno w odpowiedzi 14, jak i 27 chodziło o dopuszczenie innego rodzaju dodatkowego, homologowanego elementu ochronnego, a nie o uznanie za wystarczający standardowego elementu fabrycznego.

W pierwszej kolejności podkreślenia wymagało, że obowiązkiem zamawiającego jest sformułowanie dokumentów zamówienia w sposób jasny i precyzyjny, co wynika z przepisów Pzp, w tym zwłaszcza art. 99 Pzp. Wykonawcy mają prawo działać w zaufaniu do dokumentów zamówienia, a niejednoznaczności w tym zakresie nie interpretuje się na niekorzyść wykonawcy, ze skutkiem eliminacji oferty jako niezgodnej z takim niejednoznacznym wymaganiem.

Izba stwierdziła, że odwołujący dokonał błędnej wykładni dokumentów zamówienia, na które składała się treść SWZ oraz odpowiedzi udzielanych przez zamawiającego w toku postępowania. Pierwotnie zamawiający wymagał, aby pojazd posiadał *orurowanie przednie zabezpieczające chłodnicę, montowane w fabrycznych otworach montażowych, wykonane ze stali nierdzewnej zgodnie z wymaganiami dyrektywy 2019/2144, malowanego proszkowo w kolorze czarnym:*

- a) średnica rury min. 75 mm ± 5 mm;
- b) grubość ścianki min. 2 mm.

W następstwie udzielonych odpowiedzi zamawiający dopuścił rozwiązania alternatywne:

- 1) *rozwiązanie równoważne w postaci homologowanej ochronnej belki ramy „A”, Wykonana jest z wysokiej jakości, trwałego tworzywa sztucznego* (odpowiedź nr 14),
- 2) *rozwiązanie polegające na wykonanej z trwałego materiału o wysokiej jakości homologowanej ochronnej belki ramy „A”.* (odpowiedź nr 27).

Odwolujący podniósł, że ponieważ rozwiązania dopuszczone przez zamawiającego odpowiedziami są rozwiązaniami alternatywnymi wobec pierwotnie wymaganego orurowania, to również rozwiązania alternatywne musiały być rozwiązaniami dodatkowymi, niebędącymi standardowym wyposażeniem pojazdu.

Izba stwierdziła po pierwsze, że z żadnego fragmentu udzielonych odpowiedzi nie wynikało, aby dopuszczone przez zamawiającego rozwiązanie w postaci *homologowanej ochronnej belki ramy „A”*, musiało być rozwiązaniem dodatkowym, niebędącym standardowym wyposażeniem pojazdu. W udzielonych odpowiedziach próżno było szukać wymagania, jakoby ochrona chłodnicy zapewniana przez belkę musiała być „dodatkowa”. Zamawiający nie określił także w odniesieniu do czego miałyby to być „dodatkowa” ochrona.

Po drugie, wbrew twierdzeniom odwołującego nie każdy produkowany pojazd posiada w standardzie fabryczne rozwiązania zabezpieczające chłodnicę przed uszkodzeniami. Potwierdzeniem tego był choćby fragment opinii dr hab. inż. Jarosław Seńko z Wydziału Samochodów i Maszyn Roboczych Politechniki Warszawskiej z 15 maja 2026 r. załączonej do pisma procesowego przystępującego. W opinii tej wskazano, że W odróżnieniu od wielu SUV-ów z nadwoziem samonośnym, przeznaczonych do eksploatacji w przestrzeni miejskiej, samochód Toyota Land Cruiser 250 jest często użytkowany na bezdrożach, w związku z czym układ chłodzenia jest integralnie osłonięty przez elementy struktury pojazdu. Potwierdzeniem tego były także zdjęcia samochodu Land Rover złożone przez przystępującego w trakcie rozprawy. Na zdjęciach tych ukazano przykładowo, że posiada on element zabezpieczający chłodnicę jedynie częściowo, a część boczna chłodnicy widoczna jest z boku pojazdu, spoza tego elementu i odsłonięta. Po trzecie, odwołujący nie wskazał także żadnego przepisu prawa, z którego wynikałoby jakoby wszystkie obecnie produkowane pojazdy musiały posiadać fabryczne zabezpieczenie chłodnicy.

Wiedząc zatem, że nie wszystkie pojazdy dostępne na rynku posiadają fabryczne zabezpieczenie chłodnicy, zamawiający umieścił je w OPZ w rozdziale Modyfikacje pojazdu. Gdyby jednak takie orurowanie znajdowało się w standardowym, fabrycznym wyposażeniu pojazdu, to nie było żadnych przeszkód, aby je zaoferować. Istotnym był fakt zaoferowania wymaganego orurowania i to, czy zabezpiecza ono chłodnicę. Zatem z faktu umieszczenia elementu orurowania w rozdziale OPZ zatytułowanym Modyfikacje pojazdu, nie można było wyciągać wniosków, że konieczne musiało być to rozwiązanie dodatkowe w stosunku do standardowego wyposażenia fabrycznego pojazdu.

W dalszej kolejności Izba ustaliła, że pierwotny wymóg, aby zabezpieczenie chłodnicy było realizowane jedynie przez orurowanie spotkał się z protestami wykonawców. W reakcji zamawiający dopuścił także odpowiedziami rozwiązania

alternatywne do orurowania w postaci *homologowanej ochronnej belki ramy „A”*. Izba stwierdziła, że również i te rozwiązania, wbrew twierdzeniom odwołującego, nie musiały być żadnymi „dodatkowymi” rozwiązaniami, tak jak i takim dodatkowym wyposażeniem nie musiało być pierwotne orurowanie. Nic takiego nie wynikało bowiem z odpowiedzi udzielonych przez zamawiającego. W sytuacji zatem, gdy dopuszczone rozwiązania alternatywne są oferowane standardowo przez producenta danego pojazdu, to również mogły być one zaoferowane.

Odwołujący podniósł także w odwołaniu, że dopuszczona przez zamawiającego belka ramy „A” musiała posiadać własną homologację. Izba stwierdziła, że zamawiający w udzielonych odpowiedziach nie wskazał, że belka musi posiadać własną, odrębną od pojazdu homologację. Ponieważ w przypadku pojazdu zaoferowanego przez przystępującego belka ramy „A” znajduje się na jego standardowym wyposażeniu, a cały pojazd jest homologowany, to homologowana jest także belka. Potwierdzeniem tego był fragment wyjaśnień przystępującego z 27 marca 2026 r., w których wskazał: *oferowany przez nią pojazd Toyota Land Cruiser 250 jest wyposażony w standardzie w taki element – belkę, która jest montowana na linii fabrycznej i stanowi integralną część pojazdu poddaną wraz z pojazdem homologacji. Producent (TOYOTA) przedmiotowemu elementowi nadał numer katalogowy (52021-60310 belka/wzmocnienie) co stanowi, że element ten posiada homologację (homologacja cało pojazdowa) jak również montowany jest w fabrycznych miejscach do tego przeznaczonych za pomocą specjalnie przystosowanych homologowanych wsporników przykręcanych do ramy pojazdu o numerze katalogowym (52081-60030 – prawy, 52082-60030 – lewy)*. Odwołujący sam przyznał zresztą w odwołaniu, że sporny element pojazdu zaoferowanego przez przystępującego *jest objęty homologacją całopojazdową jako integralna część konstrukcji pojazdu*.

Odwołujący podniósł także, że rozwiązanie zaoferowane przez przystępującego nie pełni żadnej funkcji ochronnej w stosunku do zderzaka czy reflektorów. Izba stwierdziła, że jedynym zadaniem dla pierwotnie dopuszczonego orurowania było zabezpieczenie chłodnicy. Zamawiający określił je bowiem jako *Orurowanie przednie zabezpieczające chłodnicę*. W szczególności zamawiający nie wymagał, aby orurowanie to zabezpieczało zderzak czy reflektory. W tej sytuacji zamawiający dopuszczając w odpowiedziach rozwiązanie alternatywne w postaci belki także nie wymagał, aby pełniło ono funkcję ochronną w stosunku do zderzaka czy reflektorów.

Odwołujący podniósł także w odwołaniu, że belka ramy „A” dopuszczona przez zamawiającego, w świetle pytań musiała zapewniać „lepszą ochronę”, niż pierwotne wymagane orurowanie. Izba stwierdziła, że odwołujący dokonał błędnej wykładni udzielonych odpowiedzi. Sformułowanie „zapewniające lepszą ochronę”, którego wykonawcy użyli w pytaniach, było elementem przekonywania zamawiającego, aby dopuścił belkę ramy „A” jako rozwiązanie alternatywne w stosunku do pierwotnie wymaganego orurowania. W konsekwencji dopuszczenie przez zamawiającego rozwiązania w postaci belki ramy „A” oznaczało, że zamawiający uznał, iż zapewnia ono ową lepszą ochronę i stąd pojawiło się to dopuszczenie.

Odwołujący podniósł także w odwołaniu, że zamawiający miał naruszyć art. 223 ust. 1 zdanie drugie Pzp przez dopuszczenie, w ramach wyjaśnień treści oferty złożonych w trybie art. 223 ust. 1 ustawy Pzp, niedopuszczalnej zmiany treści oferty przystępującego polegającej na przekwalifikowaniu standardowego, fabrycznego elementu strukturalnego pojazdu (belki absorpcyjnej nr kat. 52021-60310) na „rozwiązanie równoważne” rzekomo spełniające wymogi OPZ dotyczące orurowania przedniego, podczas gdy oferta w swej pierwotnej treści nie zawierała zaoferowania żadnego dodatkowego elementu ochronnego, a dopiero wyjaśnienia z dnia 27 marca 2026 r. stworzyły narrację o rzekomej równoważności.

Zarzut ten okazał się chybiony. Wykazanie naruszenia art. 223 ust. 1 zd. 2 Pzp wymagałoby udowodnienia przez odwołującego, że wykonawca zaoferował w ofercie przedmiot świadczenia inny, niż przedmiot świadczenia, o którym była mowa w wyjaśnieniach składanych na etapie po złożeniu oferty. Odwołujący nie wykazał, aby przystępujący na etapie składania wyjaśnień zmienił treść oferty. Od początku przedmiotem oferty przystępującego był pojazd Toyota Land Cruiser 250. Nie było sporne, że pojazd ten posiada na standardowym wyposażeniu belkę, która jest montowana na linii fabrycznej i stanowi integralną część pojazdu poddaną wraz z pojazdem homologacji. Belka ta posiada numer katalogowy (52021-60310 belka/wzmocnienie). O takim też pojeździe i belce była mowa w wyjaśnieniach składanych przez przystępującego. Wyjaśnienia nie zmodyfikowały zatem oferty i nie wprowadziły żadnych nowych wartości do jej treści a zatem nie naruszono zakazu negocjacji. Odwołujący nie wykazał, które konkretnie elementy oferty były przedmiotem rzekomych negocjacji. Wobec powyższego Izba stwierdziła, że przystępujący nie dokonał jakiegokolwiek zmiany przedmiotu świadczenia po terminie składania ofert. Zarzut naruszenia art. 223 ust. 1 zd. 2 Pzp okazał się zatem chybiony.

W konsekwencji chybione okazały się także zarzuty naruszenia art. 16 pkt 1 i 2 Pzp oraz art. 239 ust. 1 Pzp. Zamawiający wybierając ofertę przystępującego jako najkorzystniejszą nie naruszył zasady równego traktowania

wykonawców i zasady uczciwej konkurencji. Postanowienia SWZ były takie same dla wszystkich wykonawców. Odwołujący nie wykazał, aby zamawiający nierówno traktował wykonawców.

Stosownie do art. 553 ustawy Pzp, *o oddaleniu odwołania lub jego uwzględnieniu Izba orzeka w wyroku. W pozostałych przypadkach Izba wydaje postanowienie*. Orzeczenie Izby, o którym mowa w pkt 1 sentencji, miało charakter merytoryczny, gdyż odnosiło się do oddalenia odwołania. Z kolei orzeczenie Izby zawarte w pkt 2 sentencji miało charakter formalny, gdyż dotyczyło kosztów postępowania, a zatem było postanowieniem. O tym, że orzeczenie o kosztach zawarte w wyroku Izby jest postanowieniem przesądził Sąd Najwyższy w uchwale z 8 grudnia 2005 r. III CZP 109/05 (OSN 2006/11/182). Z powołanego przepisu art. 553 ust. 1 ustawy Pzp wynika zakaz wydawania przez Izbę orzeczenia o charakterze merytorycznym w innej formie aniżeli wyrok. Z uwagi zatem na zbieg w jednym orzeczeniu rozstrzygnięć o charakterze merytorycznym (pkt 1 sentencji) i formalnym (pkt 2 sentencji), całe orzeczenie musiało przybrać postać wyroku.

Zgodnie z przepisem art. 554 ust. 1 pkt 1 ustawy Pzp, *Krajowa Izba Odwoławcza uwzględnia odwołanie w całości lub w części, jeżeli stwierdzi naruszenie przepisów ustawy, które miało wpływ lub może mieć istotny wpływ na wynik postępowania o udzielenie zamówienia, konkursu lub systemu kwalifikowania wykonawców*. W analizowanej sprawie nie stwierdzono naruszeń Pzp zarzucanych zamawiającemu, co skutkowało koniecznością oddalenia odwołania.

Wobec powyższego, na podstawie art. 553 ustawy Pzp, orzeczono jak w pkt 1 sentencji.

Zgodnie z art. 557 ustawy Pzp, *w wyroku oraz w postanowieniu kończącym postępowanie odwoławcze Izba rozstrzyga o kosztach postępowania odwoławczego*. Z kolei w świetle art. 575 ustawy Pzp, *strony oraz uczestnik postępowania odwoławczego wnoszący sprzeciw ponoszą koszty postępowania odwoławczego stosownie do jego wyniku*.

Jak wskazuje się w piśmiennictwie, reguła ponoszenia przez strony kosztów postępowania odwoławczego stosownie do wyników postępowania odwoławczego oznacza, że „*obowiązuje w nim, analogicznie do procesu cywilnego, zasada odpowiedzialności za wynik procesu, według której koszty postępowania obciążają ostatecznie stronę „przegrywającą” sprawę (por. art. 98 § 1 k.p.c.)*” Jarosław Jerzykowski, *Komentarz do art. 192 ustawy - Prawo zamówień publicznych*, w: Dzierżanowski W., Jerzykowski J., Stachowiak M. *Prawo zamówień publicznych. Komentarz*, LEX, 2014, wydanie VI.

W analizowanej sprawie Izba oddaliła odwołanie. Odpowiedzialność za wynik postępowania ponosił zatem odwołujący. Na koszty postępowania składał się wpis od odwołania uiszczony przez odwołującego w kwocie 15.000 zł.

Biorąc powyższe pod uwagę, o kosztach postępowania odwoławczego orzeczono stosownie do wyniku postępowania - na podstawie art. 557 oraz art. 575 ustawy Pzp oraz w oparciu o przepis § 8 ust. 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r. poz. 2437).

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

Przewodniczący:.....

.....

.....