

WYROK

Warszawa, 25 maja 2026 r.

Krajowa Izba Odwoławcza – w składzie:

Przewodniczący: Michał Rozbiewski

Protokolantka: Aldona Karpińska

po rozpoznaniu na rozprawie 20 maja 2026 r. odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej 10 kwietnia 2026 r. przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: **Falck Medycyna sp. z o.o. w Warszawie, M.K. i R.K.**

w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego: **Uniwersytecki Szpital Kliniczny nr 1 w Lublinie**

przy udziale uczestnika postępowania po stronie zamawiającego - wykonawcy **Kolumna Transportu Sanitarnego TRIOMED sp. z o.o. w Lublinie**

o r z e k a :

1. Oddala odwołanie.

2. Kosztami postępowania obciąża odwołującego i:

2.1. Zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł (piętnaście tysięcy złotych) uiszczoną przez odwołującego tytułem wpisu od odwołania oraz kwotę 3 600 zł (trzy tysiące sześćset złotych) stanowiącą uzasadnione koszty postępowania odwoławczego poniesione przez zamawiającego z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika.

2.2. Zasądza od odwołującego - wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia: Falck Medycyna sp. z o.o. w Warszawie, M.K. i R.K. na rzecz zamawiającego Uniwersyteckiego Szpitala Klinicznego nr 1 w Lublinie kwotę 3 600 zł (trzy tysiące sześćset złotych) tytułem kosztów postępowania odwoławczego.

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

Uniwersytecki Szpital Kliniczny nr 1 w Lublinie („Zamawiający”) prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na podstawie przepisów ustawy z 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320, z późn. zm.), zwanej dalej: „Pzp”, którego przedmiotem jest „Usługa w zakresie transportu specjalistycznego, sanitarnego, krwi i ECMO”, numer postępowania: EO/EG-2720/III/26, zwane dalej „Postępowaniem”.

Postępowanie prowadzone jest w trybie przetargu nieograniczonego. Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane 26 stycznia 2026 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem 54583-2025 (OJ S 17/2026).

Szacunkowa wartość zamówienia przekracza kwoty wskazane w aktach wykonawczych wydanych na podstawie

art. 3 ust. 3 Pzp dla zamówień klasycznych na usługi.

10 kwietnia 2026 r. wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia: Falck Medycyna sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, M.K. prowadzący w Kozłówce działalność gospodarczą pod firmą MD Medica s.c. M.K. i R.K. prowadząca w Kozłówce działalność gospodarczą pod firmą ErKa R.K. (zwani także łącznie „Odwołującym”) wnieśli odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej dotyczące Postępowania.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

1) art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp poprzez dokonanie wyboru oferty wykonawcy Kolumna Transportu Sanitarnego TRIOMED sp. z o.o. w Lublinie („Triomed”), mimo że wykonawca nie wykazał spełnienia wymogu zgodności z normą PN-EN 1789 dla całych pojazdów, a przedłożone dokumenty dotyczą jedynie zabudowy medycznej, a nie pojazdu jako całości, co pozostaje sprzeczne z wymaganiami SWZ oraz interpretacją normy;

2) art. 109 ust. 1 pkt 8 i 10 Pzp, gdyż wykonawca Triomed oznaczył w wykazie pojazdów spełnienie wymogów („TAK”) mimo braku dokumentów potwierdzających homologację całopojazdową oraz dokumentów potwierdzających uzyskanie certyfikatu zgodności z normą PN-EN 1789 dla całych pojazdów, co stanowi co najmniej rażące niedbalstwo, a potencjalnie działanie umyślne;

3) art. 16 Pzp (zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania), gdyż Zamawiający dopuścił ofertę opartą na tańszym, niezwyfikowanym rozwiązaniu podczas gdy Odwołujący kalkulował ofertę w oparciu o pełną zgodność homologacyjną, co doprowadziło do zniekształcenia konkurencji;

4) naruszenia obowiązku rzetelnej oceny ofert, gdyż Zamawiający ograniczył się do formalnego przyjęcia oświadczeń i nie dokonał materialnej weryfikacji dokumentów technicznych, mimo że orzecznictwo Izby nakazuje taką weryfikację;

5) wyboru oferty obciążonej wadą prawną, w szczególności w odniesieniu do pojazdów Fiat Talento, Renault Trafic, Fiat Scudo, które są pojazdami kategorii M1/N1, nie posiadają homologacji wielostopniowej, a ich wykorzystanie jako ambulansów opiera się wyłącznie na certyfikatach częściowych, tj. dotyczących zabudowy, nie całego pojazdu.

Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania oraz nakazanie Zamawiającemu: unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej, powtórzenia czynności badania i oceny ofert, wykluczenia Triomed z Postępowania oraz odrzucenia oferty złożonej przez tego wykonawcę.

Odwołujący wskazał, że złożył ofertę, która uzyskała 2. miejsce, a po odrzuceniu oferty Triomed będzie dysponował realną możliwością uzyskania zamówienia.

W uzasadnieniu odwołania została przedstawiona argumentacja dla podniesionych zarzutów.

13 kwietnia 2026 r. wykonawca Triomed zgłosił przystąpienie do postępowania odwoławczego jako uczestnik po stronie Zamawiającego.

20 kwietnia 2026 r. wykonawca Triomed złożył pismo procesowe, w treści którego przedstawił argumentację za oddaleniem odwołania.

6 maja 2026 r. Zamawiający wniósł odpowiedź na odwołanie, w treści której złożył wniosek o oddalenie odwołania w całości.

12 maja 2026 r. Odwołujący złożył pismo przygotowawcze, w treści którego przedstawił argumentację za uwzględnieniem odwołania.

Na podstawie dokumentacji przedmiotowego postępowania, złożonych dowodów oraz biorąc pod uwagę stanowiska stron i uczestnika postępowania odwoławczego, 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.

Wobec spełnienia przesłanek określonych w art. 525 Pzp, Izba stwierdziła skuteczność przystąpienia

zgłoszonego przez wykonawcę Kolumna Transportu Sanitarnego TRIOMED sp. z o.o. z siedzibą w LublinieW związku z tym wykonawca Triomed stał się uczestnikiem postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego.

Izba zaliczyła na poczet materiału dowodowego:

1) dokumentację przekazaną do akt sprawy przez Zamawiającego 29 kwietnia 2026 r., zapisaną w postaci elektronicznej na nośniku danych (płyta), w tym w szczególności:

- specyfikację warunków zamówienia wraz z załącznikami i wyjaśnieniami;
- oferty złożone w Postępowaniu;
- informację o wyborze oferty najkorzystniejszej

2) dowody załączone do odwołania;

3) dowody złożone przez uczestnika postępowania wraz z pismem z 20 kwietnia 2026 r.

Izba ustaliła następujący stan faktyczny:

W pkt 2.1.6. ogłoszenia o zamówieniu dotyczącego Postępowania wskazano, że źródło powodów wykluczenia wykonawcy z Postępowania znajduje się w dokumentach zamówienia.

W Specyfikacji Warunków Zamówienia dotyczącej Postępowania wskazano m.in.:

„Rozdział IV. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA

1. Przedmiot zamówienia stanowi usługa w zakresie transportu:

(...) e) sanitarnego, wykonywanego zespołem ratowniczym w skład, którego wchodzi dwie osoby uprawnione do wykonywania medycznych czynności ratunkowych w przypadku Nagłego Zatrzymania Krążenia, wykonywany pojazdem klasy C zgodnie z normą PN-EN 1789 na rzecz SPSK 1 przy następujących lokalizacjach

(...) Rozdział VIII. PODSTAWY WYKLUCZENIA Z POSTĘPOWANIA

1. Z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się Wykonawców, w stosunku do których zachodzi którakolwiek z okoliczności wskazanych: a) wart. 108 ust. 1 p.z.p.; b) wart. 109 ust. 1 pkt. 4, 5, 7 p.z.p., tj.:

- w stosunku, do którego otwarto likwidację, ogłoszono upadłość, którego aktywami zarządza likwidator lub sąd, zawarł układ z wierzycielami, którego działalność gospodarcza jest zawieszona albo znajduje się on w innej tego rodzaju sytuacji wynikającej z podobnej procedury przewidzianej w przepisach miejsca wszczęcia tej procedury,*
- który w sposób zawiniony poważnie naruszył obowiązki zawodowe, co podważa jego uczciwość, w szczególności, gdy wykonawca w wyniku zamierzonego działania lub rażącego niedbalstwa nie wykonał lub nienależycie wykonał zamówienie, co zamawiający jest w stanie wykazać za pomocą stosownych dowodów,*
- który z przyczyn leżących po jego stronie, w znacznym stopniu lub zakresie nie wykonał lub nienależycie wykonał albo długotrwale nienależycie wykonywał istotne zobowiązanie wynikające z wcześniejszej umowy w sprawie zamówienia publicznego lub umowy koncesji, co doprowadziło do wypowiedzenia lub odstąpienia od umowy, odszkodowania, wykonania zastępczego lub realizacji uprawnień z tytułu rękojmi za wady.*

(...) Rozdział X. PRZEDMIOTOWE ŚRODKI DOWODOWE

1. Zamawiający wymaga dołączenia do oferty następujących przedmiotowych środków dowodowych: wykaz pojazdów – wzór stanowi Załącznik Nr 6 do SWZ.

2. Wyżej wymieniony przedmiotowy środek dowodowy służy potwierdzeniu zgodności z cechami lub kryteriami określonymi w opisie kryteriów oceny ofert i nie podlega uzupełnieniu.

(...) Rozdział XXXII. Załącznik nr 2 do SWZ – Opis przedmiotu zamówienia

(...) WYMAGANIA ODNOŚNIE POJAZDÓW

1. Wiek pojazdów przeznaczonych do realizacji zamówienia to minimum 2021 rok produkcji (zgodnie z wytycznymi NFZ – max. 5 lat wstecz liczone od bieżącego roku).

2. Zamawiający wymaga, aby Wykonawca posiadał paszporty medyczne na całe wyposażenie medyczne określone normą PN EN 1789 rev A2, dla każdego pojazdu przeznaczonego do realizacji umowy oraz wymaga, aby Wykonawca udostępnił je na każde żądanie Zamawiającego. Zamawiający wymaga, by oferowany sprzęt medyczny stanowił kompletne wyposażenie, zgodnie z listą wyposażenia ambulansu określone normą PN EN 1789 dla danej, konkretnej klasy pojazdu i jednego zespołu, i nie dopuszcza wykazywania tego samego urządzenia w kilku pojazdach

przeznaczonych do realizacji niniejszego zadania. Stąd dla np. 3 wymaganych ambulansów wymagane będzie 3 kompletne zestawy wyposażenia medycznego określonego w normie PN EN 1789 dla ambulansu danego typu.

3. Zamawiający wymaga, aby transporty Specjalistyczne (S) z lekarzem były wykonywane wyłącznie pojazdem klasy C, zgodnie z Art. 36 ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym Dz.U.2022.1720 oraz normą PN-EN 1789+A2:2015

4. Zamawiający wymaga, aby transporty Podstawowe (P) w składzie ratowniczym bez udziału lekarza wykonywane pojazdem klasy C lub B, zgodnie z Art. 36 ustawy o Państwowym Ratownictwie Medycznym Dz.U.2022.1720 oraz normą PN-EN 1789+A2:2015.

(...) 7. Minimum 2 ambulanse do transportu specjalistycznego (S) wyposażone zgodnie z Normą 1789+A2:2015 posiadające system lokalizacji GPS

(...) 11. Pojazdy klasy A i C posiadają pozwolenie na używanie sygnałów i są zgodnie z normą PN-EN 1789:2021-02.”

Załącznik nr 6 do SWZ (wykaz środków transportu) zawierał tabelę, w której należało uzupełnić m.in. typ transportu, markę, numer rejestracyjny, potwierdzenie posiadania homologacji („TAK/NIE”) i potwierdzenie zgodności z normą PN/EN 1789 (dot. pojazdów klasy A i C) („TAK/NIE”).

24 lutego 2026 r. Zamawiający udzielił m.in. następujących odpowiedzi na pytania w ramach wniosków o wyjaśnienie treści SWZ:

„Pytanie 4

Czy Zamawiający potwierdza, że pojazdy sanitarne, oferowane do realizacji przedmiotu zamówienia, mają posiadać dokumenty potwierdzające spełnianie wymagań normy PN-EN 1789, w tym homologację pojazdu sanitarnego-kompletnego lub świadectwo zgodności/deklarację zgodności producenta pojazdów lub upoważnionego przedstawiciela, a dokumenty te mają być przedstawione Zamawiającemu na każde żądanie?

W zał. Nr 3 do SWZ - OPZ, Wymagania odnośnie pojazdów, w pkt. 11 Zamawiający pisze tylko o pojazdach klasy A i C.

Odpowiedź: Zamawiający potwierdza.

(...) Pytanie 16

ZAŁĄCZNIK Nr 6 do SWZ – Wykaz środków transportu, Kolumna: Potwierdzenie posiadania homologacji TAK/NIE

Wnosimy o zmianę na: „Potwierdzenie posiadania homologacji LUB świadectwa zgodności/deklaracji zgodności producenta pojazdów lub upoważnionego przedstawiciela TAK/NIE”. Ww. dokumenty (nie tylko świadectwo homologacji potwierdza spełnianie wymagań normy PN-EN 1789.

Odpowiedź: Zamawiający wyraża zgodę.”

Odwolujący oraz uczestnik postępowania złożyli oferty w Postępowaniu.

W ofercie uczestnika postępowania w wykazie środków transportu wskazano 10 różnych pojazdów, a w kolumnie dotyczącej potwierdzenia zgodności z normą PN/EN 1789 w odniesieniu do każdego pojazdu wpisano „TAK”.

W treści pisma z 27 marca 2026 r. skierowanego do pełnomocnika Odwołującego Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego stwierdził m.in., że:

(...) pojazd osobowy, ciężarowy lub przyczepa, który ma być dopuszczony do ruchu a terenie Polski jest pojazdem podlegającym obowiązkowi uzyskania świadectwa homologacji typu UE pojazdu lub dopuszczenia indywidualnego pojazdu. Obowiązek uzyskania świadectwa homologacji typu UE pojazdu oraz wymagania techniczne wynikające z procedury homologacji wynikają z Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/858 z dnia 30 maja 2018 r. w sprawie homologacji i nadzoru rynku pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, komponentów i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 715/2007 i (WE) nr 595/2009 oraz uchylającego dyrektywę 2007/46/WE. I o taki dokument lub jego zmianę może ubiegać się jedynie producent pojazdu. Natomiast kwestia indywidualnego dopuszczenia wynika z ustawy z dnia 14 kwietnia 2023 r. o systemach homologacji pojazdów oraz ich wyposażenia wraz z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 2 sierpnia 2023 r. w sprawie indywidualnego dopuszczenia pojazdu. O taki dokument może ubiegać się również właściciel pojazdu.

Każdy pojazd (pod warunkiem, iż podlega klasyfikacji wynikającej z ww. przepisów prawnych), który ma zostać zarejestrowany na terenie Unii Europejskiej i poruszać się po drogach publicznych, obowiązkowo musi być objęty świadectwem homologacji typu pojazdu (w przypadku seryjnej produkcji pojazdów) lub indywidualnym dopuszczeniem pojazdu (w przypadku produkcji jednostkowej). Powyższe dokumenty na terenie Polski może wydać jeden organ –

Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. W przypadku jednej i drugiej procedury konieczne jest badanie homologacyjne realizowane przez służbę techniczną.

Transportowy Dozór Techniczny nie przeprowadza żadnych badań w tym zakresie. O przeprowadzenie badań homologacyjnych wnioskuje producent pojazdu przedkładając do służby technicznej wymaganą dokumentację techniczną pojazdu. Do tej dokumentacji zalicza się informacja na temat wszystkich wykorzystanych świadectw homologacji typu wyposażenia lub części pojazdu użytych do produkcji przedmiotowego pojazdu. Na podstawie takiej dokumentacji oraz badań homologacyjnych reprezentatywnego dla danego typu pojazdu oraz jego wyposażenia, służba techniczna sporządza sprawozdanie. Zebrana w ten sposób dokumentacja trafia do weryfikacji do organu właściwego do spraw homologacji, tj. Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, co należy do drugiego etapu procesu homologacji typu pojazdu. Do zakresu obowiązków organu właściwego do spraw homologacji należy weryfikacja złożonych dokumentów w szczególności weryfikacja opisu technicznego pojazdu zawartego w dokumencie informacyjnym, weryfikacja sprawozdania z badań homologacyjnych oraz sprawozdań z badań wyposażenia pojazdu, na zgodność z obowiązującymi przepisami technicznymi i administracyjnymi. Na podstawie złożonej dokumentacji najpierw odbywa się wstępna weryfikacja kompletności złożonego wniosku stanowiąca rozpoznanie sprawy (sprawdzenie, czy zawiera wszystkie wymagane prawem dokumenty, weryfikacja osób, które podpisały wniosek z CEIDG, KRS bądź przedłożonym pełnomocnictwem, weryfikacja pozytywnego wyniku przeprowadzonej kontroli zgodności produkcji zawartego w protokole z takiej kontroli – oceny wstępnej lub kontroli weryfikacyjnej). Na podstawie analizy sprawy sporządzany jest dokument określający spełnienie wymagań formalnych i administracyjnych, który następnie stanowi podstawę do pełnej weryfikacji zebranej w sprawie dokumentacji na zgodność z przepisami określonymi w ww. przepisach prawnych. Po zweryfikowaniu całości dokumentacji z wynikiem pozytywnym, w formie decyzji administracyjnej wydawane jest świadectwo homologacji typu pojazdu i następnie jest wysyłane do producenta lub jego upoważnionego przedstawiciela.

Powyższe wymagania odnoszą się do pojazdów, które nie zostały dopuszczone do ruchu, powinny być zastosowane w odniesieniu do pojazdów niezarejestrowanych i mają zastosowanie również w odniesieniu do pojazdów sanitarnych. Dla takich zostały zresztą określone dedykowane wymagania homologacyjne wynikające z ww. przepisów. Kwestie związane ze zmianami konstrukcyjnymi w pojazdach już dopuszczonych do ruchu na terenie Polski nie znajdują się w zakresie kompetencji organu udzielającego homologacji i w tym zakresie nie posiadamy upoważnienia do zajęcia stanowiska.

Odpowiadając na zadane pytania:

Ad 1) Czy <<Certyfikat zgodności zabudowy z normą PN-EN 1789>> jest dokumentem równoważnym ze <<Świadectwem Homologacji Typu>> dla pojazdu skompletowanego i uprawnia do zmiany statusu pojazdu M1 na pojazd specjalny?

Obowiązujące przepisy homologacyjne nie określają takiej równoważności, zatem żaden certyfikat zgodności z normą nie może zastąpić świadectwa homologacji typu pojazdu (w szczególności pojazdu skompletowanego).

Ad 2) Czy w ocenie TDT przebudowany asymetrycznie pojazd M1, który nie przeszedł urzędowej procedury weryfikacji mas, hamulców i nacisków na osie (homologacji wielostopniowej lub dopuszczenia jednostkowego), gwarantuje bezpieczeństwo pacjentów i ratowników podczas jazdy alarmowej?

Odpowiedzi na to pytanie nie znamy. Spowodowane jest to faktem, iż rozstrzygnięcia prowadzonych spraw w zakresie wydania lub zmiany dokumentów homologacyjnych, organ udzielający homologacji prowadzi w oparciu o badania służb technicznych, gdzie weryfikowane są parametry bezpieczeństwa oraz ochrony środowiska. Bez sprawozdań z badań homologacyjnych organ udzielający homologacji nie ma podstaw do wydania wiążącego rozstrzygnięcia.”.

31 marca 2026 r. Zamawiający poinformował o wyborze oferty uczestnika postępowania jako najkorzystniejszej w Postępowaniu. Oferta Odwołującego otrzymała drugą najwyższą liczbę punktów w ramach kryteriów oceny ofert.

W treści pisma z 8 kwietnia 2026 r. skierowanego do pełnomocnika Odwołującego Prezes Polskiego Komitetu Normalizacyjnego stwierdziła m.in., że:

(...) Polski Komitet Normalizacyjny (PKN) nie jest organem właściwym do wydawania wiążących opinii w kwestii zakresu, prawidłowości ani celowości stosowania certyfikacji w odniesieniu do konkretnych wyrobów lub usług, w tym w szczególności specjalistycznych pojazdów, takich jak ambulanse. PKN nie posiada kompetencji do określania, jakie elementy powinna obligatoryjnie obejmować certyfikacja danego produktu ani do przesądzania o jej adekwatności w konkretnych stanach faktycznych.

(...) pytania zostały przekazane do Komitetu Technicznego (KT) 284 ds. Sprzętu, Narzędzi i Urządzeń Medycznych Mechanicznych – ciała kolegialnego działającego przy PKN, który jest odpowiedzialny za treść merytoryczną wszystkich edycji PN-EN 1789 (aktualne wydanie normy: PN-EN 1789+A1:2024-06 Medyczne środki transportu i ich wyposażenie – Środki drogowego transportu medycznego) i interpretację ich postanowień. Otrzymałą odpowiedź przytaczam poniżej, zaznaczam jednak, że stanowisko Komitetu nie ma charakteru prawnie wiążącego w kontekście przedmiotowej sprawy i nie stanowi rozstrzygnięcia ani podstawy do rozstrzygania kwestii dotyczących sposobu zastosowania normy, w tym w szczególności w ramach postępowań o udzielenie zamówienia publicznego.

Odpowiedź KT 284:

1) Ocena bezpieczeństwa czynnego a zakres normy PN-EN 1789

Certyfikacja zgodności z normą PN-EN 1789 nie służy do pełnej oceny bezpieczeństwa czynnego pojazdu bazowego w takim rozumieniu, w jakim ocenia się układ hamulcowy, systemy ESC/ESP, ABS czy ogólne właściwości jezdne kompletnego pojazdu po przebudowie. Parametry te są badane w ramach procedur homologacyjnych pojazdu bazowego i skompletowanego. Należy podkreślić, że przedmiotem tej normy nie jest zabudowa jako byt oderwany od pojazdu, lecz ambulans drogowy jako nierozdzielna całość. Norma ta (m.in. w 4.2) określa szereg wymagań odnoszących się do ambulansu jako kompletnego pojazdu oraz jego integracji z podwoziem, w tym m.in.:

- kompatybilność elektromagnetyczną (EMC) kompletnego ambulansu,
- instalacje elektryczne dodane do pojazdu bazowego,
- rezerwę energii niezbędną do ponownego uruchomienia silnika,
- sygnalizację świetlną i dźwiękową pojazdu uprzywilejowanego,
- systemy cofania,
- dopuszczalne obciążenie (loading capacity) oraz masę netto pojazdu (net vehicle mass).

2) Zakres certyfikacji: całość pojazdu czy wyłącznie przedział medyczny

Certyfikacja zgodności z normą PN-EN 1789 odnosi się do kompletnego ambulansu drogowego (odpowiednio typu A, B albo C), a nie wyłącznie do wyizolowanej części czy zabudowy. Zgodnie z definicjami zawartymi w normie (Rozdział 3), przedział dla pacjenta jest jedynie wewnętrzną częścią ambulansu, co oznacza, że z perspektywy formalnej certyfikuje się pojazd. Jednocześnie należy zaznaczyć, że w zakresie samej metodologii badań laboratoryjnych, norma dopuszcza przeprowadzanie testów na określonych częściach konstrukcji (podrozdział 5.3.1). W zależności od rodzaju konstrukcji (np. furgon/van, zabudowa kontenerowa/box body wymagająca wsparcia podwozia lub niewymagająca takiego wsparcia), badania wytrzymałościowe i dynamiczne mogą być realizowane wyłącznie na samej strukturze nadwozia lub kontenera, bez fizycznej obecności kompletnego podwozia. Wyniki tych badań służą jednak ostatecznie potwierdzeniu zgodności całego ambulansu.

3) Relacja certyfikatu PN-EN 1789 do Świadectwa Homologacji Typu

Dokument poświadczający spełnienie wymagań normy PN-EN 1789 (raport z badań/certyfikat z jednostki badawczej) nie zastępuje, nie uchyla ani nie jest równoważny ze Świadectwem Homologacji Typu pojazdu skompletowanego (WVTA). Są to dokumenty o różnej randze, pozostające ze sobą w relacji wymogu składowego do dokumentu nadrzędnego:

- Świadectwo Homologacji Typu jest nadrzędnym dokumentem administracyjnoprawnym, warunkującym dopuszczenie pojazdu do ruchu drogowego.
- Badania na zgodność z PN-EN 1789 są prawnym wymogiem technicznym niezbędnym do uzyskania tejże homologacji. Zgodnie z Rozporządzeniem (UE) 2018/858 (Załącznik II, Część III, Dodatek 1), aby pojazd specjalnego przeznaczenia mógł otrzymać homologację jako „ambulans” (kod SC), jego przedział dla pacjentów musi spełniać wymagania określone w normie EN 1789, co należy poprzeć odpowiednimi sprawozdaniami z badań i certyfikatem jednostki notyfikowanej.

Podsumowując, certyfikat na podstawie raportów badawczych PN-EN 1789 jest kluczowym dowodem w procesie homologacyjnym, bez którego organ państwowy nie wyda Świadectwa Homologacji Typu dla ambulansu. Jedno nie zastępuje drugiego – oba elementy są niezbędne i wzajemnie ze sobą powiązane w procesie legalizacji pojazdu medycznego.”

Z treści certyfikatów zgodności i deklaracji zgodności przedłożonych przez uczestnika postępowania (dotyczyły

Fiata Scudo, Renault Trafic oraz Fiatów Talento) wynikało, że wykonawca przebudowy pojazdu w ambulans zaświadcza o zgodności ambulansu z aktualną wersją normy EN 1789. Badaniu podlegały parametry takie jak przyspieszenie, instalacja elektryczna, wymiary pojazdu, przestrzeń ergonomiczna, kąt ładowania, poziom hałasu we wnętrzu, układ podtrzymujący zestaw do infuzji (dla Fiata Scudo), oświetlenie wnętrza, kompatybilność elektromagnetyczna, bezpieczeństwo pożarowe, siedzenia M1, układ wentylacyjny, regulacja temperatury oraz układy podtrzymujące i zamocowań, przy czym 6 ostatnich parametrów badanych było w latach 2001-2014 przez inne podmioty. Wynik każdego z badanych parametrów określono jako pozytywny.

10 kwietnia 2026 r. Marek Roszuk oświadczył, że jest producentem zabudów specjalnych i producentem pojazdów uprawnionym do dokonywania zmian konstrukcyjnych w pojazdach oraz podmiotem uprawnionym do kontroli jakości zabudów i wystawiania dokumentów potwierdzających, że dostarczone produkty odpowiadają określonym normom technicznym jako środek transportu sanitarnego spełniających cechy techniczne i jakościowe określone w aktualnych Polskich Normach. Wskazał, że jego firma uzyskała certyfikat potwierdzający spełnienie normy PN-EN ISO 9001:2009 zaświadczaający, że posiada odpowiednio przeszkolony personel oraz właściwe, certyfikowane urządzenia do prowadzenia działalności w zakresie projektowania, produkcji oraz oceny jakości zabudów specjalnych pojazdów. Stwierdził, że deklaracja zgodności jest wystawiana na podstawie oceny ambulansów dokonanej przez sprawdzenie ich zgodności z aktualną wersją normy PN-EN 1789 „Medyczne środki transportu i ich wyposażenie, środki drogowego transportu medycznego”. Norma ta określa warunki jakim powinny odpowiadać ambulanse i dokonuje ich klasyfikacji w zależności od przeznaczenia. Spełnienie normy jest oceniane jako całość, zatem niemożliwe i nieuprawnione jest wystawienie certyfikatu zgodności dotyczące wybranych parametrów bez uwzględnienia pozostałych. Badane są parametry wymagane przez normę, zarówno wynikające z właściwości pojazdu bazowego jak i zabudowy ambulansu.

Nadto 13 kwietnia 2026 r. wskazał, że wykonał zabudowę 2 pojazdów wskazanych w ofercie Odwołującego.

Izba zważyła, co następuje.

Zgodnie z art. 16 pkt 1-3 Pzp Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób przejrzysty, proporcjonalny i zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców.

Zgodnie z art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia.

W zakresie zarzutu pierwszego należało mieć na względzie odpowiedzi Zamawiającego na pytania nr 4 i 16 z 24 lutego 2026 r. Prowadziło to do ustalenia, że Zamawiający zaakceptował świadectwa i deklaracje zgodności producenta pojazdów lub upoważnionego przedstawiciela na potwierdzenie spełniania wymagań normy PN-EN 1789. Nie było zatem w Postępowaniu wymogu potwierdzenia posiadania homologacji jako jedynego sposobu na wykazanie zgodności oferowanego świadczenia z warunkami zamówienia. Dopuszczalne było potwierdzenie spełnienia wymagań normy PN-EN 1789 poprzez stosowne świadectwo czy deklarację zgodności.

Nadto Zamawiający nie żądał złożenia tych dokumentów wraz z ofertą, a przewidział obowiązek ich przedłożenia na każde jego wezwanie. Należy zgodzić się z Odwołującym, że nie zwalnia to wykonawców z oferowania wyłącznie sprzętu, który wymagania te spełnia. Nie można bowiem bezrefleksyjnie akceptować treści deklaracji wykonawcy, jeśli niezgodność z warunkami zamówienia jest oczywista.

Zgodnie z art. 534 ust. 1 Pzp strony i uczestnicy postępowania odwoławczego są obowiązani wskazywać dowody dla stwierdzenia faktów, z których wywodzą skutki prawne.

Oznacza to, że w niniejszej sprawie ciężar dowodu w zakresie wykazania spełnienia się przesłanek odrzucenia oferty złożonej przez uczestnika postępowania spoczywał na Odwołującym.

Podkreślenia wymaga, iż w celu skutecznego zastosowania podstawy odrzucenia oferty na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp, zamawiający zobowiązany jest do przeprowadzenia szczegółowej analizy porównawczej treści złożonej oferty z wymaganiami określonymi w dokumentach zamówienia.

Przez niezgodność z warunkami zamówienia należy rozumieć wystąpienie sytuacji, gdy zawartość merytoryczna złożonej w danym postępowaniu oferty nie odpowiada ukształtowanym przez zamawiającego i zawartym w dokumentach zamówienia wymaganiom. Istotnym jest, że niezgodność oferty z warunkami zamówienia musi po pierwsze, być oczywista i niewątpliwa, co oznacza pewność co do niezgodności oferty z oczekiwaniami zamawiającego.

W orzecznictwie podkreśla się, że stwierdzenie niezgodności oferty z warunkami zamówienia może nastąpić jedynie w oparciu o jasne i niebudzące wątpliwości postanowienia SWZ. Po drugie, odrzucenie oferty nie może nastąpić z błahych, czysto formalnych powodów nie wpływających na treść złożonej oferty. Po trzecie, wskazuje się, że zastosowanie sankcji odrzucenia oferty powinno nastąpić z uwzględnieniem narzędzi wskazanych w art. 223 Pzp, ponieważ jeśli możliwe jest poprawienie przez zamawiającego błędów, jakie zawiera oferta, jej odrzucenie nie może mieć miejsca. Każdorazowo decydują okoliczności danego stanu faktycznego (por. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 14 marca 2025 r., sygn. akt KIO 661/25).

Odwołujący nie wykazał, że pojazdy oferowane przez uczestnika postępowania nie posiadają certyfikatu (deklaracji) zgodności z normą PN-EN 1789, że certyfikat ten odnosi się wyłącznie do zabudowy, ani że pomimo wydania certyfikatu pojazdy te nie spełniają wymogów. Przeciwnie, z dowodów przedstawionych przez uczestnika postępowania wynikało wyraźnie, że stwierdzona zgodność z normą PN-EN 1789 odnosi się do całego pojazdu, a nie tylko do zabudowy.

Zgodnie z art. 137 ust. 1 Pzp w uzasadnionych przypadkach zamawiający może przed upływem terminu składania ofert zmienić treść specyfikacji warunków zamówienia. Zamawiający ma także obowiązek udzielenia wykonawcom wyjaśnień treści specyfikacji warunków zamówienia, o ile wnioski wpłynęły odpowiednio wcześniej przed upływem terminu składania ofert (art. 135 ust. 1 i 2 Pzp).

Jak wskazuje się w orzecznictwie, już samo udzielenie odpowiedzi jest wiążące dla każdej ze stron postępowania przetargowego, a na zamawiającym nie ciąży żadne dodatkowe obowiązki w zakresie modyfikacji treści dokumentacji postępowania jak np. sporządzenie tekstu jednolitego specyfikacji warunków zamówienia i innych załączników odpowiedzi tę uwzględniającą (por. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 13 marca 2023 r., sygn. akt KIO 527/23).

Wobec powyższego wykonawcy w Postępowaniu nie mogli pominąć treści wyjaśnień udzielonych przez Zamawiającego w kontekście dokumentu żądanego na potwierdzenie zgodności z normą PN-EN 1789.

Należy zgodzić się z Zamawiającym i uczestnikiem postępowania, że ocena zgodności technicznej z normą PN-EN 1789 oraz reżim administracyjny związany z homologacją pojazdu i jego dopuszczeniem do ruchu to dwie kwestie funkcjonalnie rozdzielne. Jeśli w ocenie Odwołującego Zamawiający poprzez udzielenie odpowiedzi na pytanie nr 16 złożone w ramach wniosku o wyjaśnienie treści SWZ dokonał działania niezgodnego z prawem, należało wniesć od tej czynności odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej. Powoływanie się na obecnym etapie Postępowania na odmienne skutki wynikające z uzyskania homologacji od skutków pozyskania certyfikatu zgodności jest działaniem spóźnionym.

Z dowodów przedłożonych przez Odwołującego nie wynikał żaden fakt, który miałby przesądzające znaczenie dla rozstrzygnięcia niniejszej sprawy. Sposób potwierdzenia zgodności z warunkami zamówienia w Postępowaniu został określony przez Zamawiającego, a uczestnik postępowania zastosował się doń.

W konsekwencji należy uznać, że Odwołujący nie wykazał niezgodności treści oferty uczestnika postępowania z warunkami zamówienia. Odrzucenie oferty jako niezgodnej z warunkami zamówienia wymaga pewności co do tej niezgodności, a nie jedynie wystąpienia wątpliwości innego wykonawcy m.in. co do metodologii i terminu badań sprzętu oferowanego przez konkurencję. Przepisy dotyczące odrzucenia oferty jako mające charakter sankcyjny należy poddawać wykładni ścisłej, zawężającej.

W konsekwencji zarzut pierwszy odwołania został oddalony.

Zgodnie z art. 109 ust. 1 pkt 8 Pzp z postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający może wykluczyć wykonawcę, który w wyniku zamierzonego działania lub rażącego niedbalstwa wprowadził zamawiającego w błąd przy przedstawianiu informacji, że nie podlega wykluczeniu, spełnia warunki udziału w postępowaniu lub kryteria selekcji, co mogło mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia, lub który zataił te informacje lub nie jest w stanie przedstawić wymaganych podmiotowych środków dowodowych.

Jak stanowi art. 109 ust. 1 pkt 10 Pzp z postępowania o udzielenie zamówienia zamawiający może wykluczyć wykonawcę, który w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd, co mogło mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia.

Zgodnie z treścią art. 109 ust. 2 Pzp jeżeli zamawiający przewiduje wykluczenie wykonawcy na podstawie ust. 1, wskazuje podstawy wykluczenia w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia.

Oznacza to, że zamawiający nie może wykluczyć wykonawcy z postępowania o udzielenie zamówienia pomimo

spełnienia się przesłanki z art. 109 ust. 1 pkt 1-10 Pzp, jeżeli nie przewidywał jej zastosowania w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia.

W niniejszej sprawie Zamawiający nie przewidywał w Postępowaniu zastosowania fakultatywnych przesłanek wykluczenia wykonawcy, o których mowa w art. 109 ust. 1 pkt 8 i 10 Pzp. Nie mógł ich zatem zastosować w odniesieniu do wykonawców nawet w sytuacji, gdyby przedstawili Zamawiającemu informacje wprowadzające w błąd.

W konsekwencji zarzut drugi odwołania był bezzasadny i podlegał oddaleniu.

Zgodnie z art. 239 ust. 1 Pzp zamawiający wybiera najkorzystniejszą ofertę na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia. Jak stanowi ust. 2 tego przepisu, najkorzystniejsza oferta to oferta przedstawiająca najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny lub kosztu lub oferta z najniższą ceną lub kosztem.

W niniejszej sprawie brak jest jakichkolwiek przesłanek do uznania, że Zamawiający błędnie ocenił oferty w Postępowaniu lub że oferta uczestnika postępowania obciążona jest wadą prawną.

Jeśli Zamawiający prawidłowo zaniechał odrzucenia oferty uczestnika postępowania oraz wybrał ofertę tego wykonawcy jako najkorzystniejszą, to nie mógł naruszyć ani art. 239 ust. 1 i 2 Pzp, ani zasad postępowania o udzielenie zamówienia, o których mowa w art. 16 pkt 1-3 Pzp.

W konsekwencji powyższego oraz przyczyn wskazanych we wcześniejszej części uzasadnienia, pozostałe zarzuty odwołania podlegały oddaleniu.

Zgodnie z art. 554 ust. 1 pkt 1 Pzp Izba 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.

Z kolei wynik postępowania o udzielenie zamówienia publicznego należy rozumieć przez pryzmat pojęcia rozumianego jako akt wyboru oferty tego wykonawcy, z którym zamawiający zawrze umowę w sprawie zamówienia publicznego.

Zgodnie z art. 575 Pzp Strony oraz uczestnik postępowania odwoławczego wnoszący sprzeciw ponoszą koszty postępowania odwoławczego stosownie do jego wyniku. Odwołanie zostało w całości oddalone. W konsekwencji Izba obciążyła kosztami postępowania Odwołującego.

Na koszty postępowania odwoławczego składały się: wpis uiszczony przez Odwołującego (15 000 zł) i koszty poniesione przez Zamawiającego z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika (3 600 zł).

Izba oddaliła wniosek kosztowy Zamawiającego ponad kwotę 3600 zł, gdyż § 5 pkt 2 lit. b 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 przewiduje maksymalne wynagrodzenie i wydatki jednego pełnomocnika w kwocie 3 600 zł. Oznacza to brak możliwości zasądzenia wyższej kwoty tytułem wynagrodzenia pełnomocnika.

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 § 8 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).

Mając na względzie powyższe orzeczono jak w sentencji.

Przewodniczący:.....