

WYROK

Warszawa, dnia 18 czerwca 2026 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Maciej Sikorski

Protokolantka: Aldona Karpińska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 16 czerwca 2026 roku w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 8 maja 2026 r., przez wykonawcę **MAN Truck & Bus Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** z siedzibą w Nadarzynie, w postępowaniu prowadzonym przez **Gdańskie Autobusy i Tramwaje Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** z siedzibą w Gdańsku,

przy udziale uczestnika postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego **Solaris Bus & Coach spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** z siedzibą w Bolechowie - Osiedlu

orzeka:

1. Umarza postępowanie odwoławcze w zakresie zarzutu nr 2,
2. W pozostałym zakresie oddala odwołanie.
3. Kosztami postępowania obciąża wykonawcę **MAN Truck & Bus Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** z siedzibą w Nadarzynie i:
 - 3.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwoty:
 - a) 15 000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy),
 - b) 3 600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy)uiszczone przez wykonawcę **MAN Truck & Bus Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** z siedzibą w Nadarzynie tytułem wpisu od odwołania oraz kosztów wynagrodzenia pełnomocnika,
 - c) 3 600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) uiszczonej przez zamawiającego **Gdańskie Autobusy i Tramwaje Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** z siedzibą w Gdańsku tytułem kosztów wynagrodzenia pełnomocnika,
- 3.2. zasądza od wykonawcy **MAN Truck & Bus Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** z siedzibą w Nadarzynie na rzecz zamawiającego **Gdańskie Autobusy i Tramwaje Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** z siedzibą w Gdańsku, kwotę 3 600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych) tytułem zwrotu kosztów postępowania odwoławczego.

Stosownie do art. 579 ust. 1 i art. 580 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2024 roku, poz. 1320 ze zm.), na niniejszy wyrok, 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

Zamawiający – Gdańskie Autobusy i Tramwaje Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gdańsku – prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego sektorowego na podstawie art. 132 i nast. zgodnie z ustawą z dnia 11.09.2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. t.j. 2024 r., 1320 ze zm.) (dalej: PZP), którego przedmiotem jest dostawa 20 szt. zeroemisyjnych autobusów niskopodłogowych klasy MEGA.

Szacunkowa wartość zamówienia przekracza kwoty określone w obwieszczeniu Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych wydanym na podstawie art. 3 ust. 3 PZP.

Pismem z dnia 8 maja 2026 r. wykonawca MAN Truck & Bus Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Nadarzynie (dalej: Odwołujący) wniósł odwołanie wobec czynności i zaniechania czynności Zamawiającego polegających na:

- 1)określeniu w Rozdziale IX ust. 7 pkt 5 Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej jako: „SWZ”) wymogu złożenia wraz z ofertą raportu lub certyfikatu potwierdzającego zgodność oferowanego typu pojazdu z Regulamin nr 93 EKG ONZ w zakresie urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu, mimo że regulamin ten odnosi się do pojazdów ciężarowych kategorii N2 i N3, a nie autobusów miejskich kategorii M3 będących przedmiotem zamówienia, co skutkuje opisaniem wymagań dotyczących przedmiotowych środków dowodowych w sposób nieadekwatny do przedmiotu zamówienia, nieproporcjonalny oraz prowadzący do ograniczenia konkurencji i uprzywilejowania wykonawców dysponujących tego rodzaju dokumentacją;
- 2)określeniu w Rozdziale IX ust. 7 pkt 5 SWZ wymogu złożenia przedmiotowego środka dowodowego, który nie służy potwierdzeniu spełniania wymagań, cech ani parametrów określonych w OPZ, ponieważ Zamawiający nie przewidział w dokumentacji postępowania wymagań dotyczących urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu ani innych cech autobusów miejskich, które miałyby zostać potwierdzone dokumentem odnoszącym się do Regulaminu nr 93 EKG ONZ;
- 3)określeniu w Rozdziale IX ust. 7 pkt 5 SWZ wymogu przedstawienia wyłącznie raportu lub certyfikatu potwierdzającego zgodność z Regulaminem nr 93 EKG ONZ, bez dopuszczenia skutecznych rozwiązań równoważnych oraz innych przedmiotowych środków dowodowych właściwych dla autobusów kategorii M3, co prowadzi do uzależnienia możliwości skutecznego ubiegania się o zamówienie od posiadania szczególnej dokumentacji niestanowiącej standardowego wymogu homologacyjnego dla autobusów miejskich;
- 4)ukształtowaniu treści SWZ, w szczególności Rozdziału IX ust. 7 pkt 5 SWZ, w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, a także niezapewniający uzyskania najlepszych efektów zamówienia w stosunku do poniesionych nakładów, poprzez wprowadzenie wymogu prowadzącego do istotnego ograniczenia liczby wykonawców zdolnych do złożenia oferty oraz uprzywilejowania wykonawcy dysponującego dokumentacją zgodności z Regulaminem nr 93 EKG ONZ;
- 5)określeniu w Rozdziale XVII ust. 2 SWZ kryterium oceny ofert T4 „Materiały użyte do wykonania konstrukcji nadwozia” w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców oraz proporcjonalności, a także niezapewniający wyboru oferty przedstawiającej najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny, polegające na nieuzasadnionym uprzywilejowaniu konstrukcji nadwozia wykonanej ze stali nierdzewnej poprzez przyznanie jej wyższej punktacji niż konstrukcjom wykonanym ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kateforezy zanurzeniowej całej kompletnej karoserii, mimo że technologie te zapewniają porównywalny poziom ochrony antykorozyjnej i trwałości eksploatacyjnej oraz zostały dopuszczone przez Zamawiającego jako rozwiązania spełniające wymagania przedmiotu zamówienia, co prowadzi do nieproporcjonalnego ograniczenia konkurencji oraz stworzenia istotnej przewagi punktowej dla ograniczonego kręgu wykonawców oferujących określoną technologię materiałową.

W dalszej kolejności Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

- 1)art. 16 pkt 1 i 3 ustawy Pzp w zw. z art. 99 ust. 1 i 4 ustawy Pzp poprzez określenie w Rozdziale IX ust. 7 pkt 5 SWZ wymogu złożenia wraz z ofertą raportu lub certyfikatu potwierdzającego zgodność oferowanego typu pojazdu z Regulamin nr 93 EKG ONZ w zakresie urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu, mimo że regulamin ten odnosi się do pojazdów ciężarowych kategorii N2 i N3, a nie autobusów miejskich kategorii M3 będących przedmiotem zamówienia, co skutkuje opisaniem wymagań dotyczących przedmiotowych środków dowodowych w sposób nieadekwatny do przedmiotu zamówienia, nieproporcjonalny oraz prowadzący do ograniczenia konkurencji i uprzywilejowania wykonawców dysponujących tego rodzaju dokumentacją;
- 2)art. 105 ust. 1 ustawy Pzp poprzez określenie w Rozdziale IX ust. 7 pkt 5 SWZ wymogu złożenia przedmiotowego środka dowodowego, który nie służy potwierdzeniu spełniania wymagań, cech ani parametrów określonych w OPZ, ponieważ Zamawiający nie przewidział w dokumentacji postępowania wymagań dotyczących urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu ani innych cech autobusów miejskich, które miałyby zostać potwierdzone dokumentem odnoszącym się do Regulaminu nr 93 EKG ONZ;
- 3)art. 105 ust. 3 i 4 ustawy Pzp poprzez określenie w Rozdziale IX ust. 7 pkt 5 SWZ wymogu przedstawienia wyłącznie raportu lub certyfikatu potwierdzającego zgodność z Regulaminem nr 93 EKG ONZ, bez dopuszczenia skutecznych rozwiązań równoważnych oraz innych przedmiotowych środków dowodowych właściwych dla autobusów kategorii M3, co prowadzi do uzależnienia możliwości skutecznego ubiegania się o zamówienie od posiadania szczególnej dokumentacji niestanowiącej standardowego wymogu homologacyjnego dla autobusów miejskich;
- 4)art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Pzp poprzez ukształtowanie treści SWZ, w szczególności Rozdziału IX ust. 7 pkt 5 SWZ, w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, a także niezapewniający uzyskania najlepszych efektów zamówienia w stosunku do poniesionych nakładów, poprzez

wprowadzenie wymogu prowadzącego do istotnego ograniczenia liczby wykonawców zdolnych do złożenia oferty oraz uprzywilejowania wykonawcy dysponującego dokumentacją zgodności z Regulaminem nr 93 EKG ONZ;

5) art. 16 pkt 1 i 3 ustawy Pzp w zw. z art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 240 ust. 1 i 2 ustawy Pzp poprzez określenie w Rozdziale XVII ust. 2 SWZ kryterium oceny ofert T4 „Materiały użyte do wykonania konstrukcji nadwozia” w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców oraz proporcjonalności, a także niezapewniający wyboru oferty przedstawiającej najkorzystniejszy stosunek jakości do ceny, polegające na nieuzasadnionym uprzywilejowaniu konstrukcji nadwozia wykonanej ze stali nierdzewnej poprzez przyznanie jej wyższej punktacji niż konstrukcjom wykonanym ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kateforezy zanurzeniowej całej kompletnej karoserii, mimo że technologie te zapewniają porównywalny poziom ochrony antykorozyjnej i trwałości eksploatacyjnej oraz zostały dopuszczone przez Zamawiającego jako rozwiązania spełniające wymagania przedmiotu zamówienia, co prowadzi do nieproporcjonalnego ograniczenia konkurencji oraz stworzenia istotnej przewagi punktowej dla ograniczonego kręgu wykonawców oferujących określoną technologię materiałową.

Pismem z dnia 14 maja 2026 r. Solaris Bus & Coach spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą Bolechowo – Osiedle (dalej: Solaris) zgłosiła przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego prezentując jednocześnie argumentację ukierunkowaną na wykazanie bezzasadności wniesionego w sprawie odwołania.

Zamawiający, pismem z dnia 18 maja 2026 r. przedstawił odpowiedź na odwołanie w treści, której wniósł o:

- 1) umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie zarzutu nr 2) albowiem Zamawiający dokonał modyfikacji Specyfikacji Warunków Zamówienia (dalej: SWZ) w dniu 18 maja 2026 r. w ten sposób, że wskazał w szczegółowym opisie przedmiotu zamówienia wymagania dotyczące urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu. Nastąpiła więc zmiana stanu faktycznego powodująca, że dalsze prowadzenie postępowania odwoławczego stało się zbędne, co wypełnia przesłanki umorzenia postępowania określone w art. 568 pkt 2 PZP;
- 2) oddalenie pozostałych zarzutów jako niezasadnych, prezentując argumentację na poparcie tak sformułowanego wniosku, wskazując m.in. że:

(....) Wprowadzenie do opisu przedmiotu zamówienia wymogu zgodności oferowanych autobusów z postanowieniami Regulaminu nr 93 EKG ONZ jest podyktowane nadrzędnym celem zapewnienia maksymalnego poziomu bezpieczeństwa użytkownikom transportu publicznego. Głównym zamierzeniem Zamawiającego jest ochrona życia i zdrowia kierowcy oraz pasażerów poprzez zastosowanie sprawdzonych i potwierdzonych certyfikatami rozwiązań konstrukcyjnych w zakresie urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu. Takie wymagania są istotne w ruchu miejskim, gdzie przy wyższych prędkościach kolizyjnych kierowca autobusu, pozbawiony typowej dla aut osobowych strefy zgniotu, chroniony jest jedynie przez pas przedni pojazdu. Trudno uznać, aby wymaganie prowadzące do zabezpieczenia kierowcy oraz pasażerów było wymaganiem nieuzasadnionym. (...)

W zakresie zarzutu referującego do zdefiniowanego w SWZ kryterium T4 „Materiały użyte do wykonania konstrukcji nadwozia”, gdzie Zamawiający zapisał że przyzna 10 punktów za konstrukcję nadwozia wykonaną ze stali nierdzewnej odpornej na korozję według normy PN-EN 10088 lub równoważnej, 5 punktów za konstrukcję nadwozia wykonaną z aluminium albo ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kateforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii w zamkniętym cyklu technologicznym dla całego zamówienia oraz 0 punktów za konstrukcję wykonaną w innej technologii, Zamawiający wskazał m.in., że:

(....) kryterium oceny ofert zostało ukształtowane w oparciu o dotychczasową praktykę Zamawiającego. Zastosowanie materiałów jak w ww. kryterium pozwoli Zamawiającemu zapobiegnięcie korozji w trakcie eksploatacji autobusów. Zamawiający eksploatuje autobusy różnych producentów i w różnych wykonaniach. Doświadczenie pozwala mu określić, że sposób wykonania, za który przyznawane są punkty sprawdza się najlepiej w jego warunkach. W autobusach zabezpieczonych w inny sposób, występowała korozja, już w okresie gwarancyjnym, co powodowało konieczność wykonywania napraw gwarancyjnych. Dla Zamawiającego oznaczało to wyłączenie z użytkowania części taboru autobusowego. (...)

Solaris pismem datowanym na dzień 15 czerwca 2026 r. przedstawił stanowisko procesowe oraz zaprezentował wnioski dowodowe na jego poparcie.

W dniu 16 czerwca 2026 r. w toku posiedzenia przed Krajową Izbą Odwoławczą, Odwołujący złożył tabelę pn. „Zestawienie wszystkich dowodów z pisma Przystępującego wraz z ich oceną” oraz 8 (osiem) wniosków dowodowych tj.

- 1) „Zestawienie postępowań, gdzie określono wymóg spełnienia wymogów Regulaminu ONZ nr 93”,
- 2) Ilustrację „Regulamin ONZ nr 93 – ochrona przed podjechaniem pod przód pojazdu (FUPD)”,
- 3) Ilustrację wykazującą różnice konstrukcyjne ochrony (Front Underrun Protection) pojazdu ciężarowego oraz autobusu elektrycznego,
- 4) Ilustrację słowno – graficzną „Możliwe rozwiązania alternatywne do Regulaminu ONZ nr 93 (FUPD) w autobusach”,
- 5) Pismo Instytutu Transportu Drogowego z dnia 11 czerwca 2026 r.,
- 6) Wydruk trzech zdjęć przodu autobusu,
- 7) Wydruk informacji „Solaris blisko dostawy pierwszych elektrobusów dla MPK Legnica. Z ZTP 2.0”,
- 8) 5-cio stronicową prezentację „ECE R93 a autobus M3 – przetarg uzasadnienie”.

Zamawiający w toku posiedzenia złożył do akt postępowania zestawienie danych o wypadkach, zderzeniach czołowych autobusów komunikacji publicznej w okresie od 2018 r. do 2025 r.

Izba ustaliła, co następuje:

Zamawiający w Rozdziale IX ust. 7 SWZ określił następujący wymóg dotyczący przedmiotowych środków dowodowych:

„Zamawiający wymaga złożenia wraz z ofertą następujących przedmiotowych środków dowodowych:

5) raport lub certyfikat potwierdzający, że oferowany typ pojazdu spełnia wymagania Regulaminu nr 93 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) w zakresie urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu, potwierdzone przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania badań homologacyjnych, po przeprowadzeniu badania oferowanego typu pojazdu w zakresie i w sposób określony w Regulaminie nr 93 EKG ONZ.”

W dniu 18 maja 2026 r. Zamawiający dokonał modyfikacji Załącznika nr 1 – Opis Przedmiotu Zamówienia (dalej: OPZ) do SWZ w ten sposób, że w wymaganiach ogólnych (pkt I) dodał pkt 1.6.6 o treści:

muszą spełniać wymagania Regulaminu nr 93 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) w zakresie urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu, potwierdzone przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania badań homologacyjnych, po przeprowadzeniu badania oferowanego typu pojazdu w zakresie i w sposób określony w Regulaminie nr 93 EKG ONZ.”

Ponadto, Zamawiający dokonał modyfikacji treści pkt 16.4 w ten sposób, że

16.4	System Inteligentnego wspomagania hamowania	1. Pojazd ma zostać wyposażony w system inteligentnego wspomagania hamowania, który wykrywa zagrożenia na drodze przed pojazdem i w zależności od potrzeb zmniejsza lub redukuje do zera prędkość pojazdu. 2. Zamawiający wymaga umożliwienia ręcznego wyłączenia działania tego systemu. Wyłączenie systemu inteligentnego hamowania musi być rejestrowane w autokomputerze pojazdu
------	---	---

W Rozdziale XVII Kryteria Oceny Ofert – kryterium T4, Zamawiający opisał w sposób następujący:

T4	Materiały użyte do wykonania konstrukcji nadwozia	
	Konstrukcja nadwozia wykonana ze stali nierdzewnej odpornej na korozję wg normy PN - EN-10088 lub równoważnej	10
	Konstrukcja nadwozia wykonana z aluminium lub ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczona antykorozyjnie metodą katalforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii w zamkniętym cyklu technologicznym dla całego zamówienia	5
	Konstrukcja nadwozia wykonana w innej technologii niż wyżej wymienione	0

Izba zważyła co następuje:

Izba ustaliła, że Odwołujący jest uprawniony do korzystania ze środków ochrony prawnej w rozumieniu art. 505 ust. 1 PZP. Okoliczność ta nie była pomiędzy stronami sporna.

Przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego, zgłoszone przez Solaris, Izba – w świetle regulacji art. 525 PZP – uznała za skuteczne.

Odnosząc się do zarzutów sformułowanych w odwołaniu:

Izba umorzyła postępowanie odwoławcze w zakresie zarzutu nr 2, referującego do naruszenia art. 105 ust. 1 PZP poprzez określenie w Rozdziale IX ust. 7 pkt 5 SWZ wymogu złożenia przedmiotowego środka dowodowego, który nie służy potwierdzeniu spełniania wymagań, cech ani parametrów określonych w OPZ, ponieważ Zamawiający nie przewidział w dokumentacji postępowania wymagań dotyczących urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu ani innych cech autobusów miejskich, które miałyby zostać potwierdzone dokumentem odnoszącym się do Regulaminu nr 93 EKG ONZ. Zamawiający w dniu 18 maja 2026 r. dokonał modyfikacji SWZ w ten sposób, że wskazał w szczegółowym opisie przedmiotu zamówienia wymagania dotyczące urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod przód pojazdu. Nastąpiła zatem zmiana stanu faktycznego powodująca, że dalsze prowadzenie postępowania odwoławczego w zakresie zarzutu nr 2. stało się zbędne, co wypełnia przesłanki umorzenia postępowania określone w art. 568 pkt 2 PZP.

Izba oddaliła zarzuty nr 1, 3 i 4 odwołania, które koncentrują się na wymogu sformułowanym przez Zamawiającego, a dotyczącym potwierdzenia zgodności oferowanego typu pojazdu z Regulaminem nr 93 Europejskiej Komisji Gospodarczej ONZ (dalej: „Regulamin 93”), ponieważ:

Po pierwsze, nawet jeżeli przepisy prawa wymagają spełniania jedynie niezbędnego minimum, to nic nie stoi na przeszkodzie, aby Zamawiający wymagał spełniania warunków na wyższym poziomie, o ile wynika to z jego uzasadnionych potrzeb.

Po drugie, Odwołujący nie wykazał, aby tylko jeden producent autobusów elektrycznych na rynku europejskim spełniał wymagania Regulaminu 93. Pojazdem, który wskazany wymóg spełnia, jest np. Volvo 8900 Electric (dowód nr 3 zaferowany przez Solaris).

Po trzecie, z dowodu przedłożonego przez Odwołującego w postaci 5-cio stronicowej prezentacji „ECE R93 a autobus M3 – przetarg uzasadnienie” (wniosek dowodowy nr 8 złożony w toku rozprawy w dniu 16 czerwca 2026 r.) wynika wprost możliwość wdrożenia Regulaminu 93, tyle że wdrożenie to jest obarczone koniecznością modyfikacji konstrukcyjnych oraz poniesieniem dodatkowych kosztów, a nadto występuje ryzyko związane z homologacją, niemniej jednak możliwość homologacji nie została wykluczona.

Po czwarte, to że Odwołujący na chwilę obecną nie spełnia wymogu wdrożenia Regulaminu 93, nie jest wystarczające do uznania, że Zamawiający winien odstąpić od omawianego wymogu z tego właśnie powodu. Teza przedstawiona przez Odwołującego, zgodnie z którą to, że w postępowaniach przetargowych, gdzie określono wymóg homologacji udzielonej zgodnie z Regulaminem nr 93 oferta Solaris była jedyną ofertą w postępowaniu lub ofertą najkorzystniejszą, w ocenie Izby nie wystarcza do wykazania konieczności obniżenia kryteriów udziału w postępowaniu do poziomu osiągalnego dla Odwołującego, albowiem – tak jak to wskazano powyżej – Solaris nie jest jedynym podmiotem na rynku legitymującym się posiadaniem wskazanej homologacji w stosunku do produkowanych autobusów. Dalej – to, że inni producenci nie złożyli ofert w postępowaniach, na które powołuje się Odwołujący, nie musi być równoznaczne z tym, że warunki udziału zostały zdefiniowane na zbyt wysokim poziomie.

Po piąte, Zamawiający, w ocenie Izby, uzasadnił dodatkowo swoje stanowisko, prezentując zestawienie danych o wypadkach / zderzeniach czołowych autobusów komunikacji publicznej w okresie od 2018 r. do 2025 r., skutkujących 25 – cioma ofiarami śmiertelnymi.

Po szóste, akceptacja równoważnych środków dowodowych w okolicznościach przewidzianych w PZP jest obowiązkiem Zamawiającego i nie wymaga żadnych dodatkowych postanowień w dokumentach zamówienia.

Oceniając zarzut nr 5 dotyczący naruszenia art. 16 pkt 1 i 3 w zw. z art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 240 ust. 1 i 2 PZP poprzez określenie w Rozdziale XVII ust. 2 SWZ kryterium oceny ofert T4 „Materiały użyte do wykonania konstrukcji nadwozia” w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców oraz proporcjonalności, Izba zarzut ten uznała za chybiony z następujących względów:

Po pierwsze, materiały do wykonania podwozia nie stanowią jedynego kryterium oceny ofert. Wykonawca ma zatem pełną swobodę co do określenia materiałów do wykonania podwozia i – w zależności od przyjętego rozwiązania (wariantu) – może otrzymać określoną ilość punktów. Wskazane kryterium nie uniemożliwia złożenia oferty ani też nie determinuje konieczności użycia określonych materiałów do wykonania podwozia.

Po drugie, w związku z faktem, że nie wszyscy wykonawcy, w zakresie, jaki dotyczy przedmiotu zamówienia, posiadają w swojej standardowej ofercie rozwiązania takie, jak opisane w ramach kryterium „Materiały użyte do wykonania konstrukcji nadwozia”, Zamawiający zdecydował nie o obowiązkowym, a tylko fakultatywnym spełnianiu tych wymogów.

Po trzecie, zgodnie z art. 242 ust. 2 pkt. 1 PZP kryteriami jakościowymi mogą być w szczególności kryteria

odnoszące się do jakości, w tym do parametrów technicznych i funkcjonalnych uwzględniających potrzeby użytkowników. W konsekwencji ocena spełnienia ww. kryteriów będzie dokonywana w ramach określonej do uzyskania ilości punktów od 0 do 10 w oparciu o sposób uzupełnienia tabeli w formularzu ofertowym.

Nie ulega zatem wątpliwości, że ocena ofert w oparciu o ww. kryterium nie będzie dokonywana w oparciu o subiektywną ocenę Zamawiającego.

Po czwarte, Solaris przedstawił Ekspertyzę wykonaną przez AGH Akademię Górniczo – Hutniczą im. Stanisława Staszica w Krakowie Wydział Inżynierii Metali i Informatyki Przemysłowej „Potwierdzenie trafności doboru stali 1.4003 jako materiału na elementy konstrukcji nośnej i poszyc autobusów miejskich”, zgodnie z którą m.in. wskazano, że

2. *Stal 1.4003 zdecydowanie przewyższa pod względem odporności korozyjnej jakiegokolwiek gatunek stali z grupy stali trudno rdzewiejących.*
3. *Stal 1.4003 charakteryzuje się wyższymi wartościami wytrzymałości względnej R_m/p w porównaniu ze stalami trudno rdzewiejącymi co ma znaczący wpływ na efektywne wykorzystanie stali i zużycie paliwa.*

Odwołujący nie przedstawił żadnego środka dowodowego na okoliczność wykazania, że *konstrukcja nadwozia wykonana z aluminium lub ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczona antykorozyjnie metodą kateforezy zanurzeniowej całej, kompletnej karoserii w zamkniętym cyklu technologicznym jest równoważna lub co najmniej porównywalna jakościowo z konstrukcją ze stali nierdzewnej.*

Samo zaprzeczenie czy podnoszenie przez Odwołującego tezy, że przedmiotowa ekspertyza nie zawiera porównania (nie odnosi się) do konstrukcji nadwozia wykonanej z aluminium lub ze stali o podwyższonej wytrzymałości zabezpieczonej antykorozyjnie metodą kateforezy zanurzeniowej, bez zaoferowania środków dowodowych na poparcie prezentowanego stanowiska jest niewystarczające do uznania stanowiska Odwołującego za zasadne.

W świetle powyższego, próba wykazania przez Zamawiającego, że uzasadnieniem dla tak sformułowanego kryterium T4, miały być zgłoszenia dotyczące rdzewienia „pokryw”, „blach” lub „osłon (blach podłogowych)”, a nie elementów konstrukcyjnych nadwozia czy szkieletu pojazdu, nie ma w ocenie Izby znaczenia decydującego.

Izba zwraca uwagę, że Solaris wykazał, że obecnie wielu producentów oferuje pojazdy z nadwoziem wykonanym ze stali nierdzewnej odpornej na korozję, spośród których wymienić można producentów takich jak IRIZAR, ARP Vechicles, Auto-San czy PAK-PCE (wnioski dowodowe zaoferowane przez Solaris). Odwołujący nie podważył skutecznie wskazanego stanowiska. Tym samym, w ocenie składu orzekającego, brak jest podstaw do uznania twierdzeń Odwołującego w zakresie zarzutu nr 5 za skuteczne.

Izba podziela stanowisko Solaris w zakresie tego, że *z samego faktu, że Odwołujący nie oferuje pojazdów, których konstrukcja jest oparta na stali nierdzewnej o określonych parametrach – w sytuacji, gdy pojazdy wielu innych producentów ten wymóg spełniają, a przede wszystkim jest to uzasadnione potrzebami Zamawiającego – nie można wywodzić, iż obecne kryterium jest niedopuszczalne.*

Co do zaoferowanych i złożonych przez uczestników postępowania wniosków dowodowych, Izba dopuściła wszystkie zgłoszone wnioski. Ponadto, Izba dopuściła dowód z treści dokumentacji postępowania przedstawionej przez Zamawiającego.

Odnosząc się do wniosków dowodowych złożonych przez Odwołującego na rozprawie w dniu 16 czerwca 2026 r., tj. wnioski od 1) do 7) oraz wniosków dowodowych wskazanych w odwołaniu 5), 6) oraz 7) Izba pominęła jako niemające znaczenia dla rozstrzygnięcia (art. 531 PZP *a contrario*).

Wniosek dowodowy Zamawiającego w zakresie, w jakim dotyczył korozji posiadanego taboru, w świetle uwag przedstawionych powyżej, Izba pominęła jako niemający znaczenia dla rozstrzygnięcia (art. 531 PZP *a contrario*).

Wnioski dowodowe zaoferowane przez Solaris Izba uznała za zasadne w zakresie, w jakim korespondują one z przedstawionym powyżej stanowiskiem Izby.

Z uwagi na powyższe orzeczono jak na wstępie.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 575 PZP, tj. stosownie do wyniku postępowania oraz na podstawie § 8 ust. 1 i 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania z dnia 30 grudnia 2020 r. (Dz. U. z 2020 r. poz. 2437)

Przewodniczący:.....