

WYROK

Warszawa, dnia 22 czerwca 2026 r.

Krajowa Izba Odwoławcza – w składzie:

Przewodnicząca: Martyna Mieszkowska

Protokolant: Sylwia Podniewska

po rozpoznaniu na rozprawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 4 maja 2026 r. przez wykonawcę Szczęśniak Pojazdy Specjalne Sp. z o.o. z siedzibą w Bielsku Białej w postępowaniu prowadzonym przez Zamawiającego Skarb Państwa - 3 Regionalna Baza Logistyczna w Krakowie, przy udziale uczestnika po stronie Zamawiającego – Demarko S.A. z siedzibą w Bytomiu,

orzeka:

oddala odwołanie,

kosztami postępowania obciąża wykonawcę Szczęśniak Pojazdy Specjalne Sp. z o.o. z siedzibą w Bielsku Białej i:

zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczonej przez wykonawcę Szczęśniak Pojazdy Specjalne Sp. z o.o. z siedzibą w Bielsku Białej tytułem wpisu od odwołania, kwotę 298 zł 00 gr (dwieście dziewięćdziesiąt osiem złotych zero groszy) stanowiącą koszt dojazdu na posiedzenie oraz rozprawę poniesioną przez Zamawiającego,

zasądza od wykonawcy Szczęśniak Pojazdy Specjalne Sp. z o.o. z siedzibą w Bielsku Białej na rzecz Zamawiającego kwotę 298 zł 00 gr (dwieście dziewięćdziesiąt osiem złotych zero groszy) stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione przez Zamawiającego z tytułu dojazdu na posiedzenie oraz rozprawę.

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

Przewodnicząca:.....

Sygn. akt: KIO 2071/26

UZASADNIENIE

Skarb Państwa - 3 Regionalna Baza Logistyczna w Krakowie (dalej: „Zamawiający”), prowadzi z zastosowaniem przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2024 r. poz. 1320 ze zm. dalej: „ustawa Pzp”) postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu ograniczonego z dziedziny obronności i bezpieczeństwa pn.: „Dostawa koparek na podwoziu samochodowym”, (nr sprawy 25/2026/D-OiB. Szacunkowa wartość zamówienia przekracza kwoty wskazane w przepisach wykonawczych wydane na podstawie art. 3 ust. 3 ustawy Pzp. Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 21/01/2026 r., numer publikacji ogłoszenia: 42644-2026, numer wydania Dz.U. s: 14/2026.

W dniu 4 maja 2026 r. odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej, w przedmiotowym postępowaniu złożył wykonawca Szczęśniak Pojazdy Specjalne Sp. z o.o. (dalej: „Odwołujący”).

Odwołanie złożono wobec:

- 1) zaniechania odrzucenia oferty DEMARKO S.A. z siedzibą w Bytomiu („Demarko”), mimo, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia, w tym z postanowieniami Specyfikacji Warunków Zamówienia i w konsekwencji powyższego
- 2) dokonania wyboru oferty DEMARKO S.A. z siedzibą w Bytomiu, jako oferty najkorzystniejszej złożonej w postępowaniu, oraz ewentualnie (z daleko posuniętej ostrożności)
- 3) zaniechania wezwania DEMARKO S.A. z siedzibą w Bytomiu do złożenia wyjaśnień dotyczących treści oferty, w tym zaoferowanej w ramach kryterium oceny ofert, dodatkowej funkcji pojazdu tj. „microtravel”.

Odwołujący zarzucił naruszenie:

- 1) art. 226 ust. 1 pkt 5) PZP poprzez zaniechanie odrzucenia oferty Demarko, mimo, że treść tej oferty jest niezgodna z warunkami zamówienia, w tym z postanowieniami Specyfikacji Warunków Zamówienia określonymi w punkcie 2.1.2 lit. c) Załącznika nr 2 do SWZ — Wymagania Eksploatacyjno Techniczne (WET), gdyż ze złożonego przez Demarko formularza oferty wynika, że zaoferował on wyrób niespełniający wymagań dotyczących masy całkowitej pojazdu. Wykonawca Demarko określając masę całkowitą pojazdu na poziomie 40 ton, przy jednoczesnym zastrzeżeniu przez Zamawiającego w formularzu ofertowym, że parametr ten należy podać z tolerancją +/- 5%, zaoferował wyrób, którego masa — w świetle jego własnej deklaracji — może osiągnąć wartość aż 42 ton. Skoro jednak górna granica wymogu Zamawiającego wynosi 40 ton, to zaoferowanie wyrobu, którego parametry (z uwzględnieniem tolerancji określonej w formularzu ofertowym) wykraczają poza to ograniczenie, stanowi o niezgodności treści oferty z wymogami określonymi w SWZ, a co za tym idzie, obliuguje Zamawiającego do odrzucenia oferty na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP

(Wykonawca nie zagwarantował bowiem, że masa zaoferowanego pojazdu będzie mieściła się w wymaganym przedziale 20—40 ton).

2) art. 226 ust. 1 pkt 5) PZP poprzez zaniechanie odrzucenia oferty Demarko, pomimo, że z treści tej oferty wynikało, że jest ona niezgodna z warunkami zamówienia, w tym z postanowieniami Specyfikacji Warunków Zamówienia określonymi w pkt 2.1.11.1.7 WET, albowiem wykonawca wskazując na układ/ systemy bezpieczeństwa, jakie posiadać ma zaoferowany pojazd, nie zaoferował wymaganego przez Zamawiającego systemu bezpieczeństwa (układu sterującego rozdziałem siły hamowania w zależności od bieżącego rozkładu mas i obciążenia poszczególnych osi pojazdu tj. systemem EBD lub równoważnego), a zamiast niego zaoferował system ABA (aktywny hamulec awaryjny), który pełni funkcję całkowicie odmienną od wymaganego układu EBD (jest układem asystującym, służącym wyłącznie do unikania kolizji poprzez automatyczną aktywację hamulców w sytuacjach zagrożenia). W świetle powyższego, zaoferowanie rozwiązania o zupełnie innym przeznaczeniu oraz odmiennych właściwościach technicznych (funkcjonalnych), niż te wymagane przez Zamawiającego, stanowi o niezgodności oferty Demarko z warunkami zamówienia, co obligowało Zamawiającego do jej odrzucenia na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy PZP.

3) art. 226 ust. 1 pkt 5) PZP poprzez zaniechanie odrzucenia oferty Demarko, pomimo iż treść tej oferty jest niezgodna z warunkami zamówienia w zakresie wymagań technicznych (WET), w szczególności pkt 2.1.3.1 WET, zobowiązującego do spełnienia przez pojazdy wymagań ustawy — Prawo o ruchu drogowym oraz przepisów rejestracyjnych oraz homologacyjnych, o czym świadczy to, że wykonawca Demarko zaoferował funkcję „microtravel” (RCM — Remote Control Manoeuvring) w pojeździe kategorii N3, dla której to kategorii brak jest podstawy prawnej dopuszczającej stosowanie takiej funkcjonalności, co w konsekwencji uniemożliwia rejestrację zaoferowanych pojazdów, jako pojazdów dopuszczonych do ruchu drogowego oraz ich dostawy, jako pojazdów spełniających wymogi homologacyjne.

ewentualnie (z daleko posuniętej ostrożności na wypadek nieuwzględnienia przez Izbę zarzutu z punktu 3) powyżej)

4) art. 223 ust. 1 PZP poprzez zaniechanie wezwania Demarko do złożenia wyjaśnień dotyczących treści oferty, w tym zaoferowanej w ramach kryterium oceny ofert, dodatkowej funkcji pojazdu tj. „microtravel”, umożliwiającej operatorowi przemieszczanie się koparką, kontrolowanie ruchu, skręcanie oraz stabilizację bez konieczności opuszczania kabiny operatora (części roboczej) i wchodzenia do kabiny podwozia, w sytuacji, gdy treść oferty w zakresie funkcjonalności „microtravel” budziła uzasadnione wątpliwości, co do jej zgodności z bezwzględnie obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności w zakresie dopuszczenia do ruchu drogowego pojazdów kategorii N3 oraz wymogów homologacyjnych dla zmodyfikowanych układów kierowniczych. Zamawiający, nie wzywając Demarko do złożenia wyjaśnień, zaniechał ustawowego obowiązku zweryfikowania, czy zaoferowane rozwiązanie — stanowiące istotną ingerencję w układ kierowniczy pojazdu — jest w ogóle wykonalne i prawnie dopuszczalne w ramach udzielanego zamówienia. Brak wyjaśnień w tym zakresie uniemożliwił Zamawiającemu ocenę, czy oferta Demarko S.A. w rzeczywistości spełnia wymagania SWZ (w tym wymagania określone w pkt 2.1.3.1 WET), czy też stanowi próbę obejścia przepisów prawa poprzez zaoferowanie rozwiązania, którego nie można homologować ani zarejestrować, co czyni ofertę niejasną i wymagającą wyjaśnienia w trybie art. 223 ust. 1 PZP.

Odwolujący wniósł o:

1) uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

- a) unieważnienia czynności wyboru oferty DEMARKO S.A. z siedzibą w Bytomiu,
- b) powtórzenia czynności badania i oceny oferty DEMARKO S.A. z siedzibą w Bytomiu złożonej w Postępowaniu;
- c) odrzucenia oferty DEMARKO S.A. z siedzibą w Bytomiu, z uwagi na fakt, że jej treść jest niezgodna z warunkami zamówienia, w tym z postanowieniami Specyfikacji Warunków Zamówienia,
- d) uznania oferty Odwołującego jako spełniającej warunki zamówienia oraz wyboru tej oferty, jako oferty najkorzystniejszej, złożonej w Postępowaniu.

ewentualnie (z daleko posuniętej ostrożności, na wypadek uznania przez Izbę, że oferta Demarko S.A. nie powinna podlegać odrzuceniu w oparciu o art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP, lecz Zamawiający w pierwszej kolejności powinien skorzystać z procedury złożenia wyjaśnień dotyczących treści złożonej oferty)

2) uwzględnienie odwołania w zakresie zarzutu sformułowanego w punkcie 11.4) petitum i nakazanie Zamawiającemu:

- a) unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej, tj. oferty DEMARKO S.A. z siedzibą w Bytomiu;
- b) wezwania DEMARKO S.A. z siedzibą w Bytomiu do złożenia wyjaśnień dotyczących treści oferty w zakresie zaoferowanej dodatkowej funkcjonalności pojazdu tj. „microtravel”, w celu ustalenia, czy oferowany wyrób spełnia wszystkie wymagania techniczne określone przez Zamawiającego w SWZ, w szczególności w zakresie zgodności z obowiązującymi przepisami rejestracyjnymi oraz homologacyjnymi oraz przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym, a także czy zaoferowana funkcjonalność „microtravel” jest prawnie dopuszczalna i technicznie wykonalna w pojeździe kategorii N3, umożliwiając jego bezproblemową rejestrację i dopuszczenie do ruchu drogowego zgodnie z wymaganiami Zamawiającego.
- c) powtórzenia czynności badania i oceny ofert złożonych w Postępowaniu;

3) zasądzenie od Zamawiającego na rzecz Odwołującego, na podstawie art. 573 PZP i art. 574 PZP, kosztów postępowania odwoławczego, na które składa się kwota w wysokości 15.000 zł — tytułem wpisu od odwołania oraz kwota 3.600 zł tytułem wynagrodzenia pełnomocnika,

4) zobowiązanie Zamawiającego, a w razie przystąpienia przez Demarko do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego, także Przystępującego, do wniesienia przed terminem rozprawy pisemnego stanowiska — odpowiedzi na wniesione odwołanie.

W uzasadnieniu odwołania wskazano, że: „(...) Zgodnie z postanowieniami pkt 2.1.2 lit c) WET masa całkowita oferowanego pojazdu nie mogła więc przekroczyć 40 ton. WET w tym zakresie nie przewidywały żadnej tolerancji, co oznacza, iż każda oferta zakładająca masę pojazdu przekraczającą 40 ton winna być uznana (obiektywnie) za niezgodną z warunkami zamówienia. Jednocześnie formularz ofertowy oraz projektowane postanowienia umowy w 5 1 ust. 1, wprowadziły wymóg podania masy całkowitej z tolerancją +1-5%.

Powyższe, przy dokonaniu literalnej i ścisłej wykładni treści oferty wykonawcy DEMARKO S.A., który zaoferował masę całkowitą Wyrobu wynoszącą 40 ton +/- 5%, oznacza, że wykonawca ten zaoferował pojazd o masie wynoszącej od 38 do 42 ton. W efekcie, zaoferowanie tej wartości tj. 40t, która po uwzględnieniu deklarowanej tolerancji wykracza poza granice ustanowione w WET, czyni ofertę Demarko sprzeczną z treścią specyfikacji, tj. z wymaganiami pkt 2.1.2 lit. c) WET. Z formalnego punktu widzenia więc, podanie wartości 40ton przy zastrzeżeniu tolerancji +/- 5% oznacza, że wykonawca dopuszcza dostarczenie pojazdu o masie wynoszącej nawet 42 tony. To jednak prowadzi do wniosku o przekroczenie progu maksymalnego. Skoro Zamawiający określił górną granicę na sztywno (do 40t), a oferta Demarko zakłada możliwość dostarczenia wyrobu o wadze 42 ton, to oferta w górnym zakresie tolerancji jest niezgodna z warunkami zamówienia. (...) Wymagany przez Zamawiającego system np. EBD lub równoważny jest systemem o charakterze funkcjonalnym, mającym na celu optymalizację siły hamowania w oparciu o aktualny rozkład masy na osiach pojazdu. Wykonawca DEMARKO S.A. zaoferował natomiast system ABA (Active Brake Assist), który jest systemem klasy AEBS, mającym za zadanie automatyczne wyhamowanie pojazdu w celu uniknięcia kolizji z przeszkodą. Są to systemy o fundamentalnie odmiennym przeznaczeniu i zasadzie działania (niezależnie od tego, że z oferty Demarko nawet nie wynika, by system ABA miał być systemem / układem sterującym rozdziałem siły hamowania jako systemem równoważnym do EBD).

Co przy tym kluczowe - system ABA bez wątpienia nie pełni funkcji sterowania rozdziałem siły hamowania pomiędzy osiami w zależności od obciążenia, co oznacza, że oferowany pojazd nie posiada funkcjonalności technicznej wymaganej w pkt 2.1.11.1.7 WET.

Dlatego w tym przypadku, bezsprzecznie zaoferowano system, który pełni funkcję całkowicie odmienną od wymaganego układu (np. EBC) lub równoważny). W świetle powyższego, oferowany przez Demarko system w żadnym stopniu nie jest systemem rozdziału siły hamowania, nie stanowi on też rozwiązania równoważnego, gdyż nie realizuje funkcji technicznej określonej w WET (wręcz zastępuje wymóg bezpieczeństwa konstrukcyjnego systemem wsparcia kierowcy). Zaoferowanie rozwiązania o zupełnie innym przeznaczeniu, zamiast wymaganej technologii odpowiadającej na specyficzne potrzeby Zamawiającego w zakresie sterowania rozdziałem siły hamowania, stanowi istotną niezgodność i odstępstwo od warunków zamówienia. Podsumowując: wymagany w WET system rozdziału siły hamowania jest systemem, który działa zawsze i przy każdym hamowaniu, a zaoferowany przez Demarko system ABA działa tylko przy hamowaniu awaryjnym, wymagany w WET system jest systemem, który rozdziela siłę hamowania na poszczególne osie wg ich obciążenia, a zaoferowany przez Demarko system ABA przykłada tylko maksymalną siłę do wszystkich osi, celem systemu wymaganego w WET jest takie rozdzielanie siły hamowania aby skutecznie zatrzymać pojazd i kierowca mógł utrzymać stabilność oraz kontrolę nad pojazdem, a celem zaoferowanego przez Demarko systemu jest tylko awaryjne zatrzymanie pojazdu w celu uniknięcia kolizji. (...) Zaoferowana przez Demarko funkcja „microtravel” stanowi funkcjonalność zdalnego manewrowania (Remote Control Manoeuvring RCM), która zgodnie z Regulaminem nr 79 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ) ustanawiającym jednolite przepisy dotyczące homologacji pojazdów samochodowych w zakresie układów kierowniczych, jest dopuszczona do stosowania wyłącznie do pojazdów kategorii M1 oraz N1 (pojazdy o dopuszczalnej masie całkowitej DMC do 3,50. Przedmiot zamówienia stanowi pojazd kategorii N3 (pojazd ciężarowy powyżej 12t). Zaoferowanie funkcji „RCM” w pojeździe kategorii N3 wymagałoby zastosowania dodatkowych i nie przewidzianych prawem o ruchu drogowym procedur homologacyjnych pozwalających na dopuszczenie do ruchu pojazdu ciężarowego z taką modyfikacją układu kierowniczego. Aktualnie więc zaoferowany przez Demarko pojazd z funkcją „microtravel” stanowi zaoferowanie wyrobu, którego nie da się homologować, ani zarejestrować zgodnie z wymogami swz. (...) Z daleko posuniętej ostrożności, na wypadek nieuwzględnienia przez Izbę zarzutu z punktu 3) powyżej), Odwołujący wskazuje, że doszło do naruszenia przez Zamawiającego art. 223 ust. 1 PZP poprzez zaniechanie wezwania Demarko do złożenia wyjaśnień dotyczących treści oferty. Te wyjaśnienia powinny obejmować zaoferowaną w ramach kryterium oceny ofert, dodatkową funkcję pojazdu tj. „microtravel”, która ma umożliwiać operatorowi przemieszczanie się koparką, kontrolowanie ruchu, skręcanie

oraz stabilizację bez konieczności opuszczania kabiny operatora (części roboczej) i wchodzenia do kabiny podwozia. (...)."

Odwolanie zostało wniesione z zachowaniem ustawowego terminu określonego w art. 515 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy Pzp. Informację stanowiącą podstawę dla wniesienia odwołania odwołujący uzyskał w dniu 23 kwietnia 2026 r. (publikacja informacji o wyborze najkorzystniejszej oferty). W związku z powyższym odwołanie wniesione w dniu 4 maja 2026 r. należy uznać za wniesione w wymaganym zgodnie z ustawą Pzp terminie.

Wpis od odwołania w kwocie 15 000,00 złotych został uiszczony przelewem na rachunek bankowy Urzędu Zamówień Publicznych. Odwołujący prawidłowo przekazał kopię odwołania Zamawiającemu oraz załączył potwierdzenie przekazania odwołania zamawiającemu.

Zamawiający pismem z dnia 11 maja 2026 r. złożył odpowiedź na odwołanie wnosząc o oddalenie odwołania w całości.

Pismem z dnia 8 czerwca 2026 r. Przystępujący wniósł o oddalenie odwołania w całości.

Po przeprowadzeniu rozprawy, na podstawie zgromadzonego w sprawie materiału dowodowego oraz oświadczeń, a także stanowisk, Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła i zważyła, co następuje:

Izba stwierdziła, że w zakresie zarzutów podniesionych w odwołaniu nie została wypełniona żadna z przesłanek skutkujących odrzuceniem odwołania, odwołanie nie zawierało braków formalnych i mogło zostać rozpoznane merytorycznie.

Izba ustaliła ponadto, że Odwołujący wykazał przesłanki skorzystania ze środków ochrony prawnej zgodnie z art. 505 ust. 1 ustawy Pzp.

Przystąpienie do postępowania odwoławczego w ustawowym terminie po stronie Zamawiającego zgłosił wykonawca Demarko S.A. Strony nie zgłosiły zastrzeżeń co do skuteczności przystąpienia ani opozycji przeciw przystąpieniu do postępowania odwoławczego, w związku z czym Izba stwierdziła skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego zgłoszonego przez Demarko S.A. po stronie Zamawiającego.

Izba postanowiła dopuścić dowody z dokumentacji przedmiotowego postępowania, a także załączone do pisma procesowego Przystępującego oraz przedłożone przez Odwołującego oraz Przystępującego na posiedzeniu.

Izba ustaliła i zważyła, co następuje:

Biorąc pod uwagę stanowiska Stron, uczestnika postępowania odwoławczego oraz zgromadzony materiał dowodowy, Izba uznała, że odwołanie nie zasługiwało na uwzględnienie i podlegało oddaleniu.

W dniu 3 marca 2026 r. Zamawiający, po dokonaniu oceny wniosków o dopuszczenie do udziału w Postępowaniu, poinformował o spełnianiu warunków udziału w postępowaniu przez 7 wykonawców (w tym przez Odwołującego i Przystępującego) i tych wykonawców zaprosił do złożenia ofert.

W dniu 15 kwietnia 2026 r. Zamawiający przekazał informację z otwarcia ofert.

W dniu 23 kwietnia 2026 r. Zamawiający poinformował wykonawców o dokonaniu wyboru oferty najkorzystniejszej, tj. oferty złożonej przez Przystępującego.

W myśl art. 223 ust. 1 ustawy Pzp: 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 jakiejkolwiek zmiany w jej treści.

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

Zamawiający, jako gospodarz postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, jest uprawniony do określenia w dokumentach zamówienia zakresu wymagań, w tym w szczególności wymagań odnoszących się do treści oferty. Zamawiający opracowuje wzory formularzy oraz precyzuje sposób ich prawidłowego wypełnienia, a także formułuje wymogi dotyczące sposobu wykazania spełniania parametrów określonych w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OPZ).

Wymagania zawarte w dokumentacji postępowania należy interpretować ściśle, zgodnie z ich literalnym brzmieniem. Zarówno zamawiający, jak i wykonawcy, są związani treścią SWZ przez cały czas trwania postępowania o udzielenie zamówienia publicznego.

W celu zastosowania przesłanki odrzucenia oferty, o której mowa w art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Prawo zamówień publicznych, niezbędne jest jednoznaczne wykazanie, na czym konkretnie polega niezgodność treści oferty z warunkami zamówienia. Oznacza to konieczność wskazania, które elementy oferty oraz w jaki sposób pozostają w sprzeczności z precyzyjnie sformułowanymi wymaganiami zamawiającego zawartymi w dokumentacji zamówienia.

Odrzuceniu może zatem podlegać wyłącznie taka oferta, której treść jest wprost niezgodna z treścią warunków zamówienia. Punkt wyjścia dla oceny zgodności oferty z wymaganiami zamawiającego stanowią postanowienia SWZ, w których zamawiający w sposób jasny, przejrzysty i zrozumiały wyraził swoje oczekiwania względem wykonawców.

W konsekwencji, ocena zgodności oferty musi być dokonywana wyłącznie w oparciu o literalne brzmienie postanowień dokumentów zamówienia. Niedopuszczalne jest formułowanie zarzutów niezgodności oferty w oparciu o niewyrażone

wprost w warunkach zamówienia oczekiwania, domniemania lub subiektywną, rozszerzającą interpretację zapisów dokumentacji.

Wykonawca, przygotowując ofertę, działa w zaufaniu do jednoznaczności i przejrzystości treści dokumentów zamówienia, a jego obowiązek dostosowania oferty dotyczy wyłącznie tych wymagań, które zostały przez zamawiającego sformułowane w sposób wyraźny i niebudzący wątpliwości.

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

Warunki zamówienia, w szczególności opis przedmiotu zamówienia, stanowią wyraz woli zamawiającego w zakresie oczekiwanego świadczenia, które ma być przedmiotem umowy o udzielenie zamówienia publicznego. Oferta wykonawcy, zgodnie z definicją zawartą w art. 66 § 1 Kodeksu cywilnego, stanowi oświadczenie woli zobowiązujące do wykonania świadczenia odpowiadającego warunkom zamówienia – w przypadku uznania oferty za najkorzystniejszą.

Dopiero przeprowadzenie wskazanego porównania pomiędzy treścią oferty a wymaganiami SWZ pozwala na przesądzenie, czy oferta rzeczywiście odpowiada wymogom zamówienia. O niezgodności treści oferty z warunkami zamówienia można mówić jedynie wówczas, gdy jej merytoryczna zawartość – tj. deklarowane przez wykonawcę świadczenie – nie odpowiada jednoznacznie określonym wymaganiom ukształtowanym przez zamawiającego i zawartym w dokumentach zamówienia.

W tym kontekście istotne jest, iż niezgodność ta musi mieć charakter oczywisty i niewątpliwy, a zatem zamawiający powinien posiadać pewność, iż oferta nie spełnia jego wymagań. Warunkiem koniecznym dla takiej kwalifikacji jest również to, by postanowienia Specyfikacji Warunków Zamówienia były sformułowane w sposób jasny, precyzyjny i niebudzący wątpliwości interpretacyjnych. Brak tych cech po stronie dokumentacji przetargowej wyłącza możliwość przypisania wykonawcy odpowiedzialności za rzekomą niezgodność treści oferty z warunkami zamówienia. (wyrok z dnia 22 września 2020 roku, sygn. akt: KIO 1864/20; wyrok z dnia 20 stycznia 2020 roku, sygn. akt: KIO 69/20).

Zgodnie z treścią pkt 2.1.2. lit c Załącznik nr 2 do SWZ: Wymagania Eksploatacyjno-Techniczne zwana dalej WET – dostawa koparki, na podwoziu samochodowym „Dane wyjściowe: (...) Wyrób powinien zostać wykonany i ukompletowany oraz spełniać parametry techniczne: (...) c) masa 20-40 t.”

W formularzu ofertowym Przystępujący w sekcji Masa Całkowita Pojazdu (z tolerancją +/- 5%) wskazał: 40 ton.

Izba uznała, że zarzut dotyczący niespełnienia wymagania w zakresie dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu nie zasługuje na uwzględnienie.

Jak wynika z treści formularza ofertowego, Przystępujący zadeklarował masę całkowitą pojazdu wynoszącą 40 ton. Jednocześnie formularz opracowany przez Zamawiającego zawierał rubrykę oznaczoną jako „MASA CAŁKOWITA POJAZDU (z tolerancją +/- 5%)”. W dokumentacji postępowania Zamawiający określił wymaganie dotyczące masy pojazdu na poziomie od 20 do 40 ton. Oznacza to, że dopuścił pojazdy, których masa mieści się w tym przedziale. Przystępujący, wpisując w formularzu wartość 40 ton, zadeklarował parametr odpowiadający górnej granicy dopuszczonej przez Zamawiającego.

Izba nie podzieliła stanowiska Odwołującego, zgodnie z którym literalna wykładnia treści oferty prowadzi do wniosku, że Przystępujący zaoferował pojazd o masie całkowitej wynoszącej 40 ton $\pm$ 5%, a więc mieszczącej się w przedziale od 38 do 42 ton. W ocenie Odwołującego oznaczałoby to zaoferowanie pojazdu, którego masa mogłaby przekroczyć maksymalną wartość 40 ton określoną w wymaganiach technicznych, co skutkowałoby niezgodnością oferty z postanowieniami specyfikacji. Stanowisko to nie zasługuje jednak na aprobatę. Z samej treści formularza ofertowego nie wynika bowiem, aby wykonawca deklarował przedział wartości od 38 do 42 ton lub masę całkowitą wynoszącą 42 tony. Przystępujący wskazał konkretną wartość parametru, tj. 40 ton. Natomiast zamieszczona przez Zamawiającego adnotacja dotycząca tolerancji $\pm$ 5% stanowi element opisu parametru i odnosi się do dopuszczalnych odchyłeń wykonania, a nie do wartości deklarowanej przez wykonawcę w ofercie.

Izba stwierdziła, iż z treści formularza ofertowego wynika, że Przystępujący zaoferował pojazd o masie całkowitej wynoszącej 40 ton, podczas gdy przewidziana przez Zamawiającego tolerancja określa jedynie dopuszczalne odchylenia tego parametru. Nie można zatem utożsamiać wskazanej w formularzu tolerancji z deklaracją wykonawcy, że oferowany pojazd będzie posiadał masę mieszczącą się w przedziale od 38 do 42 ton.

W konsekwencji Izba uznała, że Przystępujący zaoferował parametr wskazany w formularzu ofertowym, tj. masę całkowitą pojazdu wynoszącą 40 ton. Wartość ta mieści się w granicach określonych przez Zamawiającego, tj. w przedziale od 20 do 40 ton. Tym samym brak było podstaw do stwierdzenia niezgodności oferty z wymaganiami określonymi w pkt 2.1.2 lit. c) WET.

W myśl pkt 2.1.11.1.7. WET wymóg „Pojazdy muszą być wyposażone w poniższe układy/systemy bezpieczeństwa:

układ przeciwdziałający blokowaniu kół (np. Anti-Lock Braking System —ABS lub równoważny); elektroniczny układ sterujący rozdziałem siły hamowania w zależności od bieżącego rozkładu mas i obciążenia poszczególnych osi pojazdu (np. EBD lub równoważny).”

W formularzu ofertowym Przystępujący w sekcji Układy/systemy bezpieczeństwa – [wymienić/wyszczególnić oświadczył, że „ABS, Asystent utrzymywania pojazdu w zadanym pasie ruchu, System martwego pola (skrętu), ABA — aktywny hamulec awaryjny. ABA to aktywny hamulec awaryjny.”

Zarzut dotyczący niespełnienia wymagania w zakresie układu EBD nie zasługuje na uwzględnienie.

W pierwszej kolejności należy wskazać, że Zamawiający nie wymagał wyposażenia pojazdu w konkretny system oznaczony nazwą „EBD”. Zgodnie z opisem przedmiotu zamówienia wymagany był „elektroniczny układ sterujący rozdziałem siły hamowania (...) np. EBD lub równoważny”. Użycie zwrotu „np.” oraz sformułowania „lub równoważny” jednoznacznie wskazuje, że Zamawiający opisał oczekiwaną funkcjonalność systemu, a nie wymagał zastosowania konkretnego rozwiązania technicznego lub handlowego występującego pod nazwą EBD.

Jednocześnie Zamawiający nie wymagał na etapie składania ofert przedłożenia przedmiotowych środków dowodowych, kart katalogowych, dokumentacji producenta ani dokumentów homologacyjnych potwierdzających spełnianie poszczególnych parametrów technicznych. Nie kierował również do Przystępującego wezwania do złożenia wyjaśnień. Tym samym jedynym dokumentem podlegającym ocenie na etapie badania ofert był formularz ofertowy.

W formularzu ofertowym, w pozycji „Układy/systemy bezpieczeństwa – wymienić/wyszczególnić”, Przystępujący wskazał następujące systemy: ABS, asystenta utrzymania pojazdu w zadanym pasie ruchu, system martwego pola (skrętu) oraz ABA – aktywny hamulec awaryjny. Z treści formularza nie wynika przy tym oświadczenie, że oferowany pojazd nie posiada systemu EBD lub rozwiązania równoważnego. Przystępujący ograniczył się jedynie do wskazania wybranych systemów bezpieczeństwa, co nie może być utożsamiane z wyczerpującym katalogiem wszystkich rozwiązań technicznych zastosowanych w pojeździe.

Istotne znaczenie ma również fakt, że Przystępujący nie zaoferował bliżej nieokreślonego pojazdu marki Mercedes-Benz, lecz wskazał konkretny model – Mercedes-Benz Arocs 4151 AK 8x8. Przedmiot oferty został zatem zindywidualizowany już w chwili jej złożenia. Ocena spełnienia wymagania dotyczącego elektronicznego układu sterowania rozdziałem siły hamowania powinna być dokonywana przez pryzmat parametrów technicznych zaoferowanego modelu pojazdu, a nie wyłącznie na podstawie tego, czy w rubryce dotyczącej systemów bezpieczeństwa został wpisany skrót „EBD”.

Przedłożona przez Przystępującego dokumentacja producenta nie prowadzi do zmiany treści oferty, lecz jedynie potwierdza cechy techniczne pojazdu zaoferowanego już w chwili składania ofert. Z dowodu przedłożonego przez Przystępującego tj. dokumentu sporządzonego przez oficjalnego dystrybutora Mercedesa złożonego na okoliczność wykazania parametrów oferowanego pojazdu wynika bowiem, że pojazd wyposażony jest w elektronikę układu hamulcowego, która – w zależności od sytuacji drogowej oraz obciążenia pojazdu – określa wymagania dotyczące optymalnego ciśnienia hamowania, a następnie przekazuje je do poszczególnych hamulców kół jako efektywne ciśnienie hamowania. Dokument wskazuje również, że system monitoruje prędkość obrotową każdego koła na podstawie sygnałów pochodzących z układu ABS oraz umożliwia rozpoznanie zablokowania kół pojazdu. Co istotne, z dokumentacji producenta wynika wprost, że zastosowane rozwiązanie stanowi rozwiązanie równoważne systemowi EBD. Oznacza to, że realizuje ono funkcję wymaganą przez Zamawiającego, tj. elektroniczny rozdział siły hamowania pomiędzy poszczególne koła pojazdu w zależności od warunków jazdy i obciążenia. W konsekwencji należy uznać, że Przystępujący wykazał spełnienie wymagania określonego przez Zamawiającego. Skoro Zamawiający wymagał określonej funkcjonalności, a nie systemu oznaczonego konkretną nazwą handlową, to brak literalnego wskazania skrótu „EBD” w formularzu ofertowym nie może prowadzić do wniosku o niezgodności oferty z warunkami zamówienia. Stanowisko to podzieliła również Izba, uznając, że wymaganie dotyczyło funkcjonalności elektronicznego układu sterowania rozdziałem siły hamowania, a nie konkretnego rozwiązania technicznego oznaczonego nazwą EBD. Oferowany Mercedes-Benz Arocs 4151 AK 8x8 realizuje tę funkcjonalność, wobec czego należało uznać, że wymaganie Zamawiającego zostało spełnione. Fakt, iż system nie został wprost wymieniony w rubryce dotyczącej systemów bezpieczeństwa, nie ma decydującego znaczenia, skoro z właściwości technicznych zaoferowanego modelu jednoznacznie wynika występowanie rozwiązania odpowiadającego wymaganiom określonym w dokumentacji postępowania.

W rozdziale XII SWZ Zamawiający określił, że „Jeżeli wykonawca zaoferuje pojazd wyposażony w funkcję „microtravel”, umożliwiającą operatorowi przemieszczanie się koparką, kontrolowanie ruchu, skręcanie oraz stabilizację bez konieczności opuszczania kabiny operatora (części roboczej) i wchodzenia do kabiny podwozia - zostanie mu przyznane 20 pkt.” Odnosząc się do powyższego, w formularzu ofertowym wykonawcy byli zobowiązani do złożenia oświadczenia że będzie zrealizowana funkcja „microtravel”, bądź nie.

W pkt 2.1.2. WET zawarto: Wymagania opcjonalnie: tzw. Funkcja „microtravel”, która znacząco ułatwia pracę osobie

obsługującej maszynę, gdyż gwarantuje, że operator może przemieszczać się koparką, kontrolować ruch, skręcenie oraz stabilizację bez konieczności opuszczania kabiny operatora (części roboczej) i wchodzenia do kabiny podwozia.

Izba nie podzieliła stanowiska Odwołującego, zgodnie z którym Przystępujący, wskazując konkretny model seryjny pojazdu, nie przedstawił informacji, wyjaśnień ani dokumentów potwierdzających, że pojazd ten został lub zostanie fabrycznie dostosowany do pracy z funkcją „microtravel” w sposób zgodny z Regulaminem nr 79 EKG ONZ, bądź że producent podwozia dopuszcza taką modyfikację bez utraty homologacji.

W pierwszej kolejności należy zauważyć, że Zamawiający nie wymagał na etapie składania ofert przedłożenia przedmiotowych środków dowodowych potwierdzających sposób realizacji funkcji „microtravel”. Postanowienia SWZ nie nakładały na wykonawców obowiązku przedstawiania dokumentacji technicznej, homologacyjnej ani szczegółowych wyjaśnień dotyczących sposobu wdrożenia tej funkcjonalności. Wymaganie Zamawiającego sprowadzało się wyłącznie do zadeklarowania, czy oferowany pojazd będzie wyposażony w dodatkową funkcję objętą oceną w ramach kryterium „dodatkowe funkcje”.

Tym samym wykonawcy nie byli zobowiązani do wykazywania już na etapie składania ofert, w jaki sposób funkcja „microtravel” zostanie zrealizowana od strony technicznej. Treść SWZ nie przewidywała bowiem obowiązku przedstawienia rozwiązań konstrukcyjnych ani dokumentów potwierdzających zgodność takiego rozwiązania z określonymi regulacjami technicznymi. W konsekwencji ocenie podlegało wyłącznie złożone przez wykonawcę oświadczenie o zaoferowaniu tej funkcjonalności.

Izba uwzględniła również argumentację Przystępującego, zgodnie z którą funkcja „microtravel” jest dopuszczalna do stosowania w pojazdach kategorii N3 podczas wykonywania prac roboczych, w szczególności prac ziemnych, takich jak kopanie czy inne czynności realizowane z wykorzystaniem zabudowy specjalistycznej pojazdu. Okoliczność ta dodatkowo potwierdza możliwość wyposażenia oferowanego pojazdu w deklarowaną funkcjonalność.

W ocenie Izby brak było podstaw do uznania, że treść oferty budzi wątpliwości wymagające zastosowania procedury wyjaśnień. Oświadczenie Przystępującego dotyczące zaoferowania dodatkowej funkcji było jednoznaczne i nie pozostawiało wątpliwości co do zakresu zobowiązania wykonawcy. Skoro Zamawiający nie wymagał wskazania sposobu realizacji funkcji „microtravel”, lecz jedynie zadeklarowania jej zaoferowania, to brak szczegółowych informacji technicznych nie może być interpretowany jako niezgodność oferty z warunkami zamówienia.

W konsekwencji nie zachodziły przesłanki do odrzucenia oferty Przystępującego.

"Celem wyjaśnień jest uzyskanie jednoznacznych informacji dotyczących całości lub części oferty, jak również przedmiotowych środków dowodowych lub innych składanych dokumentów lub oświadczeń, które są nieprecyzyjne, niejasne, dwuznaczne, budzą wątpliwości interpretacyjne, tak aby możliwa była ocena, czy badana oferta w danym zakresie spełnia wymagania postawione przez zamawiającego. Uruchomienie procedury z art. 223 ust. 1 Pzp oznacza, że zamawiający miał wątpliwości co do jednoznacznego stwierdzenia o zgodności lub niezgodności oferty z warunkami zamówienia, których rozwianie może nastąpić wyłącznie przy udziale wykonawcy." (tak: Prawo zamówień publicznych. Komentarz pod redakcją Huberta Nowaka, Mateusza Winiarza, Urząd Zamówień Publicznych, wydanie II, 2023). Uruchomienie procedury z art. 223 ust. 1 ustawy Pzp oznacza, że zamawiający miał wątpliwości co do jednoznacznego stwierdzenia o zgodności lub niezgodności oferty z warunkami zamówienia, których rozwianie może nastąpić wyłącznie przy udziale wykonawcy. Zamawiający nie może jednak prowadzić z wykonawcą negocjacji co do treści oferty. Nie jest także dopuszczalna zmiana lub uzupełnienie treści oferty, poza wypadkami określonymi w przepisie art. 223 ust. 2 ustawy Pzp (poprawienia w ofercie oczywistej omyłki pisarskiej, oczywistej omyłki rachunkowej lub innej omyłki, polegającej na niezgodności oferty z dokumentami zamówienia). Wyjaśnienia muszą mieścić się w ramach złożonego w ofercie oświadczenia.

Zamawiający nie był również zobowiązany do wzywania wykonawcy do złożenia wyjaśnień, ponieważ treść oferty w zakresie dodatkowej funkcji była jasna i kompletna w świetle wymagań określonych w SWZ.

Mając powyższe na uwadze, Izba uznała, że oferta Przystępującego spełniała wymagania postępowania, a Zamawiający prawidłowo przyznał Przystępującemu 20 punktów w kryterium oceny ofert „dodatkowe funkcje”.

Reasumując powyższe, Izba uznała, że odwołanie nie zasługiwało na uwzględnienie, a w działaniach Zamawiającego nie dopatrzyła się naruszenia zasad wynikających z ustawy Pzp.

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku, na podstawie art. 557, 574 i 575 ustawy Pzp oraz w oparciu o przepisy § 8 ust. 2 w zw. z § 5 pkt 1) rozporządzenia 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.

Przewodnicząca:.....