

WYROK
z dnia 14 grudnia 2015 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Klaudia Szczytowska-Maziarz

Protokolant: Joanna Borowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 9 grudnia 2015 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 27 listopada 2015 r. przez wykonawcę **M. Sp. z o.o., ul. Ks. Łukasika 5, 26-600 Radom** w postępowaniu prowadzonym przez **Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Żelazna 61, 00-848 Warszawa**

orzeka:

- 1. oddala odwołanie,**
- 2. kosztami postępowania obciąża wykonawcę M. Sp. z o.o., ul. Ks. Łukasika 5, 26-600 Radom i zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę M.Sp. z o.o., ul. Ks. Łukasika 5, 26-600 Radom tytułem wpisu od odwołania.**

Stosownie do art. 198a i 198b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) na niniejszy wyrok – w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Warszawie.

Przewodniczący:

Uzasadnienie

W postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na *Świadczenie usługi przewozu regularnego wykonywanej w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach autobusowych nadzorowanych przez ZTM. funkcjonujących w ramach systemu komunikacji miejskiej łączącego obszar aglomeracji warszawskiej*, prowadzonym przez Zarząd Transportu Miejskiego z siedzibą w Warszawie (dalej „zamawiający”) wykonawca M. Sp. z o.o. z siedzibą w Radomiu (dalej „odwołujący”) złożył odwołanie wobec czynności zamawiającego, polegających na dokonaniu oceny złożonych ofert oraz dokonaniu wyboru jako najkorzystniejszej oferty spółki Mobilis Sp. z o.o. z siedzibą w Mościskach (dalej także „wykonawca Mobilis” albo „Mobilis”) w sytuacji, gdy oferta w/w wykonawcy zawiera cenę rażąco niską i jako taka winna być odrzucona.

Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie następujących przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2013 r., poz. 907 z późn. zm.) [dalej „ustawa Pzp”]:

1. art. 89 ust. 1 pkt 4 w zw. z art. 90 ust. 3, poprzez zaniechanie odrzucenia oferty Mobilis Sp. z o.o. z siedzibą w Mościskach, w sytuacji gdy wyjaśnienia tego wykonawcy nie pozwalają stwierdzić, że oferta nie zawiera ceny rażąco niskiej w stosunku do przedmiotu zamówienia,
2. art. 90 ust. 3, poprzez uznanie złożonych przez Mobilis Sp. z o.o. z siedzibą w Mościskach wyjaśnień dotyczących elementów oferty mających wpływ na wysokość ceny za wyczerpujące, pomimo, że złożone przez wykonawcę wyjaśnienia budzą wątpliwości i nie pozwalają jednoznacznie stwierdzić, że oferta nie zawiera rażąco niskiej ceny,
3. art. 89 ust. 1 pkt. 4 w zw. z art. 90 ust. 2, poprzez uznanie, że oferta złożona przez Mobilis Sp. z o.o. nie zawiera rażąco niskiej ceny w stosunku do przedmiotu zamówienia, a w konsekwencji zaniechanie odrzucenia oferty złożonej przez Mobilis Sp. z o.o.,
4. art. 7 ust. 1 oraz ust. 3, poprzez przeprowadzenie postępowania w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, tj. poprzez dokonanie wyboru jako najkorzystniejszej oferty, która powinna być odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 i 4 oraz art. 90 ust. 3 ustawy Pzp, a w konsekwencji poprzez potraktowanie oferty złożonej przez innych wykonawców w sposób preferencyjny w stosunku do oferty złożonej przez odwołującego.

Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie zamawiającemu:

1. unieważnienia czynności polegającej na wyborze oferty Mobilis Sp. z o.o. jako oferty najkorzystniej,
2. dokonania ponownego badania i oceny ofert i odrzucenia oferty wykonawcy Mobilis Sp. z o.o. na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 lub art. 90 ust. 3 ustawy Pzp jako oferty zawierającej rażąco nisko cenę w stosunku do przedmiotu zamówienia, względnie na podstawie art. 90 ust. 3 ustawy Pzp jako oferty pochodzącej od wykonawcy, który nie złożył wyjaśnień dotyczących elementów oferty mających wpływ na wysokość ceny, pomimo wezwania zamawiającego,
3. wyboru oferty odwołującego jako oferty najkorzystniejszej.

Odwołujący wniósł także o obciążenie zamawiającego kosztami postępowania i nakazanie zamawiającemu wypłaty na rzecz odwołującego kwoty 18.600.00 zł, stanowiącej uzasadnione koszty odwołującego z tytułu wpisu od odwołania oraz z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika.

Odwołujący wskazał, że przedmiotem zamówienia jest świadczenie usługi przewozu regularnego wykonywanej w ramach lokalnego transportu zbiorowego na liniach autobusowych nadzorowanych przez ZTM, funkcjonujących w ramach systemu komunikacji miejskiej łączącego obszar aglomeracji warszawskiej, a wartość jaką zamawiający zamierza przeznaczyć na sfinansowanie zamówienia wynosi:

w części I – 326 208 663,16 zł netto,

w części II – 407 962 495,61 zł netto.

Wskazał także, że zgodnie ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia (dalej „SIWZ”) zamawiający przewidział następujące kryteria wyboru oferty:

w części I:

- cena jednego wozokilometra brutto - waga 90 %,
- alternatywne źródła zasilania autobusów - waga 10 %,

w części II:

- cena jednego wozokilometra brutto – waga 90 %,
- alternatywne źródła zasilania autobusów – waga 8 %,
- długość autobusów – waga 1 %,
- liczba drzwi w autobusach – waga 1 %.

Podał, że w postępowaniu zostały złożone trzy oferty, których ceny i relacja do budżetu zamawiającego kształtowały się, odpowiednio dla części I i II, następująco:

Oferent	Stawka za jeden wzkm netto	Liczba wzkm dla 8 lat kontraktu	Wartość zamówienia netto	Budżet zamówienia netto	Różnica pomiędzy wartością oferty a wartością zamówienia	Różnica %
	a	b	c = (a x b)	D	e = (d - c)	
Mobilis	6,27	32 000 000,00	200 640 000,00	326 208 663,16	125 568 663,16	38,49 %
Europa Express City	6,46	32 000 000,00	206 720 000,00	326 208 663,16	119 488 663,16	36,63 %
Odwołujący	7,20	32 000 000,00	230 400 000,00	326 208 663,16	95 808 663,16	29,37%

CZĘŚĆ II

Oferent	Stawka za jeden wzkm netto	Liczba wzkm dla 8 lat kontraktu	Wartość zamówienia netto	Budżet zamówienia netto	Różnica pomiędzy budżetem a wartością zamówienia	Różnica %
	a	b	c = (a x b)	D	e = (d - c)	
Mobilis	7,68	32 000 000,00	245 760 000,00	407 962 495,61	162 202 495,61	39,76 %
Europa Express City	8,31	32 000 000,00	265 920 000,00	407 962 495,61	142 042 495,61	34,82 %
Odwołujący	9,80	32 000 000,00	313 600 000,00	407 962 495,61	94 362 495,61	23,13%

Odwołujący stwierdził, że rozbieżność pomiędzy cenami zaoferowanymi przez Mobilis Sp. z o.o., jak również przez Europa Express City sp. z o.o. a wartością przedmiotu zamówienia, w każdym przypadku przekracza kwotę blisko 120.000.000,00 zł netto.

Odwołujący wyjaśnił, że w dniu 15 lipca 2015 r. zamawiający, po przeprowadzeniu oceny złożonych ofert, dokonał wyboru jako najkorzystniejszej oferty złożonej przez Mobilis Sp. z o.o. z siedzibą w Mościskach, wobec czego odwołujący w dniu 24 lipca 2015 r. wniósł odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej – wyrokiem z dnia 6 sierpnia 2015 r. Krajowa Izba Odwoławcza uwzględniła odwołanie (sygn. akt KIO 1577/15) i nakazała zamawiającemu unieważnienie wyboru oferty najkorzystniejszej oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert, w tym:

- powtórzenie (uzupełnienie) czynności wezwania wykonawcy Mobilis Sp. z o. o. do wyjaśnienia wysokości ceny na podstawie art. 90 ustawy Pzp,
- dokonanie powtórnej oceny wyjaśnień złożonych w trybie art. 90 ustawy Pzp,
- wezwanie wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia Europa Express City Sp. z o.o. oraz Raf Trans Sp. z o.o. na podstawie art. 26 ust. 3 ustawy

Pzp do uzupełnienia dokumentów dotyczących wiedzy i doświadczenia,

- ujawnienia złożonych przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia Express City Sp. z o.o. i Raf Trans Sp. z o.o. oraz wykonawcę Mobilis Sp. z o.o. tabel wyceny według wzorów przygotowanych przez zamawiającego oraz opisowej części wyjaśnień dotyczących zaoferowanej ceny złożonych przez Mobilis Sp. z o.o.

Podał, że Krajowa Izba Odwoławcza w ww. wyroku zawarła stanowisko: „jeśli chodzi o wykonawców Mobilis Sp. z o.o. i konsorcjum Europa, których dotyczy zarzut odwołania, Izbie trudno stwierdzić, w jaki sposób zamawiający dokonał oceny tych wyjaśnień i na czym polegała ich analiza. Mobilis Sp. z o.o., jak już wskazano powyżej, nie udzieliła wiele więcej informacji o przeprowadzonej kalkulacji niż tylko wypełnienie tabeli, a z samej tabeli nie wynika, skąd się wzięły wartości tam wskazane (...). Nie ma też przeszkód, by zamawiający prowadził wyjaśnienia wieloetapowo, aż do uzyskania odpowiedzi na wszystkie pytania i wątpliwości (oczywiście poza przypadkiem opisanym w art. 90 ust. 3 ustawy Prawo zamówień publicznych, gdy wykonawca nie współpracuje i nie udziela wyjaśnień). Oceniając wyjaśnienia zamawiający musi też kierować się zasadami logiki oraz posiadaną przez siebie profesjonalną wiedzą w zakresie tego rodzaju zamówień i znajomością rynku, zwłaszcza lokalnego, na którym występuje od lat. A wyjaśnień nie może przyjmować tylko „dla sztuki”, byle zostały złożone, ale oceniać je przez pryzmat ich realności, np. czy realne jest uzyskać w Warszawie kierowców za wynagrodzenie minimalne (a jest to poważny koszt kalkulacyjny), czy wystarczająca jest podana liczba etatów.”

Dodał, że w związku z powyższym Izba nakazała uzupełnienie badania ceny rażąco niskiej, co miało – podkreślił odwołujący – oznaczać, że zamawiający nie ma przeprowadzać jej od początku, lecz kontynuować w celu uzyskania dodatkowych informacji.

Odwołujący podał, że w związku z zaleceniami Izby zamawiający zlecił sporządzenie Ekspertyzy Technicznej nt. składowych stawek za 1 wozokilometr, które zostały złożone zamawiającemu przez poszczególnych oferentów w przetargu nieograniczonym nr 27/2015.

Wskazał, że ekspertyzę sporządził Instytut Dróg i Mostów Politechniki Warszawskiej, który przedstawił następujące rekomendacje „w przedstawionych wyliczeniach składowych kosztów wozokilometrów występują wyraźne różnice, znaczna część wyjaśnień przedstawionych przez oferentów do składowych kosztów wozokilometrów jest ogólnikowa i nie pozwala na zweryfikowanie poprawności przedstawionych liczb, w przypadku części składowych kosztów wozokilometrów oferenci prawdopodobnie przyjmowali zróżnicowane założenia dot. podstawy wyliczenia kosztów. W związku z powyższym, biorąc pod uwagę zalecenie Krajowej Izby Odwoławczej rekomenduje się podjęcie działań w kierunku

uzyskania dodatkowych wyjaśnień ze strony oferentów". Uzupełnił, że ekspert przedstawił szczegółowe pytania, które w jego ocenie należało przedstawić poszczególnym wykonawcom.

(dowód: *Ekspertyza techniczna nt. składowych stawek za 1 wozokilometr, które zostały złożone Zamawiającemu przez poszczególnych oferentów w przetargu nieograniczonym nr 27/2015 – w aktach zamawiającego*).

Odwołujący podał, że zamawiający wystosował do oferentów wezwania do złożenia wyjaśnień w sprawie rażąco niskiej ceny, poprzez udzielenie odpowiedzi na pytania przedstawione w w/w ekspertyzie, a odpowiedzi te były przedmiotem dalszej analizy, zaś wnioski w tym zakresie zostały przedstawione w Analizie odpowiedzi oferentów na pytania zadane przez zamawiającego.

Odwołujący wskazał, że z przedmiotowej Ekspertyzy wynika, iż „wątpliwości budzi sposób kalkulacji oferenta Mobilis Sp. z o.o. Należy stwierdzić, że różnica pomiędzy najtańszą ofertą Mobilis a pozostałymi są znaczące. Mobilis nie zróżnicował kosztów dla różnych typów autobusów, oznacza to, że przyjęto taką samą pracochłonność obsługi przeglądów i napraw oraz takie samo zużycie materiałów. Założenie takie jest mało prawdopodobne. Mobilis uwzględnił koszt obsługi w trzech pozycjach: A.7.2 (części zamienne), A.7.5 (przeglądy) i A.7.6 (inne koszty techniczne) zakładając łącznie na ten cel 0,14 zł/wzkm w zadaniu 1 i 0,17 zł/wzkm w zadaniu 2. Po odliczeniu ok 0,01 zł/wzkm na przeglądy okresowe oznacza to, że Mobilis zakłada 0,13 zł/wzkm w zadaniu 1 i 0,16 zł/wzkm w zadaniu 2 na serwisowanie autobusów. Europa na ten sam cel zamierza przeznaczyć 0,26 zł/wzkm w zadaniu 1 i 0,36 zł/wzkm w zadaniu 2 a Michalczewski zamierza przeznaczyć 0,38 zł/wzkm w zadaniu 1 i 0,64 zł/wzkm w zadaniu 2. Na tym tle założenia Mobilis dot. kosztów, zwłaszcza kosztów części zamiennych oraz przeglądów wydają się wyraźnie niedoszacowane. Może to odbijać się na jakości świadczonych usług i gotowości wozów” (Ekspertyza techniczna str. 57-58).

Odwołujący dodał, że jako rekomendacje autor ekspertyzy wskazał ponowne wystąpienie do oferenta Mobilis o dodatkowe wyjaśnienia, które – w ocenie odwołującego – nie rozwiąły wszystkich wątpliwości związanych z możliwością realizacji umowy.

I tak, na pytanie dotyczące przyjmowania wyższych kosztów zatrudnienia kierowców autobusów 9 metrowych w stosunku do kosztów zatrudnienia kierowców autobusów 18 metrowych, Mobilis wyjaśnił, że wynika to z większej pracochłonności świadczenia usług przewozowych na terenie aglomeracji warszawskiej przy wykorzystaniu autobusów 9 metrowych, co – wskazał odwołujący – w ocenie eksperta jest mało wiarygodne, gdyż Mobilis założył niższe wynagrodzenia dla kierowców, którzy powinni mieć wyższe kwalifikacje (str. 60).

Odwołujący stwierdził, że autor ekspertyzy jednoznacznie wskazał, że w odniesieniu

do części składowych stawek wątpliwości pozostały i w tych przypadkach oferenci udzielali informacji w sposób ogólnikowy, bądź nie przekonywujący, w części zaś przypadków oferenci przedstawili składowe składki niezgodnie z oczekiwaniem zamawiającego, przypisując część kosztów do nieodpowiednich składowych lub przypisując je niejednoznacznie (co w szczególności dotyczy Mobilis Sp. z o.o.).

Odwołujący podał, że w przypadku Mobilis Sp. z o.o. wątpliwości dotyczą:

- stawek za 1 wozokilometr obsługi technicznej wozów, w przypadku których stwierdzono znaczne różnice pomiędzy oferentami; sposób przedstawienia przez Mobilis składowych stawek jest nieczytelny, oferent przyjął, że składowa kosztów związanych z przeglądami technicznymi planowymi odnosi się tylko do kosztów materiałowych i wyłącznie do przeglądów okresowych zgodnych z planem producenta; w składowej kosztów Mobilis nie uwzględnił kosztów codziennej obsługi i kontroli autobusów, co ma znaczenie z punktu widzenia jakości i bezpieczeństwa świadczonych usług.

Zdaniem odwołującego wyjaśnienie Mobilis dotyczące przypisania kosztów przeglądów planowych do pozycji A.7.6 budzi zasadniczą wątpliwość, w zakresie w jakim przyjęto podanie stawki o tej samej wartości dla obu typów autobusów oraz wysokość tej stawki 0,02 zł/wzkm; oznacza to bowiem przyjęcie stawki 1400 zł rocznie na autobus przy konieczności wykonania ok. 25-30 przeglądów planowych (co zostało oszacowane wg zestawu przeglądów podanych przez oferenta).

Podkreślił, że zamawiający wymagał w SIWZ cyklu kontroli oraz obsługi autobusów szczegółowo opisanego w *Wymogach do obsługi technicznej autobusów* (załącznik nr 3 i 4 do SIWZ).

Wątpliwość odwołującego budzi także wyjaśnienie Mobilis dotyczące kosztów części zamiennych, a to ze względu na przyjęcie stawek zbliżonych dla obu typów autobusów oraz wysokość tej stawki na poziomie 0,11/0,13 zł/wzkm zwłaszcza, że do części zamiennych przypisano koszty filtrów, czynnika klimatyzacji oraz innych materiałów eksploatacyjnych.

Powołując się na wiedzę powszechnie dostępną (w tym odwołującemu i zamawiającemu jako wieloletniemu organizatorowi transportu publicznego), stwierdził, iż koszty części zamiennych autobusu 9-cio metrowego oraz 18-to metrowego różnią się o ponad 50% na korzyść autobusów mniejszych, co także prowadzi do wniosku, że koszty oferty Mobilis Sp. z o.o. zostały niedoszacowane.

Odwołujący uznał, że niski poziom stawek zaproponowanych przez Mobilis w stosunku do znacznie wyższych stawek pozostałych oferentów niepokoi w kontekście doświadczeń z realizacją dotychczasowej umowy z ZTM Warszawa na świadczenie usług przewozowych na terenie Warszawy, tj. licznych uchybień związanych

z brakiem obsad brygad na liniach, co skutkuje niewykonywaniem kursów – podał, powołując się na informacje uzyskane od zamawiającego, że w 2014 roku odnotowano 208 takich przypadków, a w roku 2015 398 takich przypadków w pierwszych 10 miesiącach roku. Zdaniem odwołującego liczby te wskazują, że w przypadku zbyt niskich kosztów utrzymania taboru istnieje dość wysokie zagrożenie jakości świadczonych usług, które może być większe, im dłuższy jest czas świadczenia usługi, gdyż wraz ze zużywaniem się taboru wzrastać będzie ryzyko osiągnięcia stanu technicznego taboru na granicy sprawności technicznej, skutkującego niemożnością obsadzenia brygad.

- wyższych kosztów zatrudnienia kierowców autobusów 9 metrowych niż 18 metrowych – w przypadku tej składowej wątpliwość budzi założenie dotyczące wynagrodzenia pracowników i przyjęcie wyższej stawki dla kierowców autobusów 9-cio metrowych (brutto na pracownika 3.265,31 zł miesięcznie) niż kierowców autobusów 18-sto metrowych (brutto na pracownika 3.151,93 zł miesięcznie).

Wedle odwołującego wątpliwość wynika z konieczności posiadania wyższych kwalifikacji przez kierowców dłuższych autobusów.

Podsumowując, autorzy opinii wskazali, że pomimo w/w wątpliwości dot. niedoszacowania składowych stawek za 1 wozokilometr, nie dają podstaw do stwierdzenia, że poszczególne składowe kosztów zostały wyraźnie zaniżone, to budzi wątpliwość właściwe zabezpieczenie jakości usług przewozowych w komunikacji autobusowej, które miałyby być świadczone na podstawie rozstrzygnięcia przedmiotowego przetargu tj. przez spółkę Mobilis. Podkreślenia wymaga fakt, iż przeprowadzona wizja lokalna ujawniła bardzo dużą rozbieżność, jeśli chodzi o standardy użytkowe zapleczy technicznych oferentów tj. zajezdni Mobilis Sp. z o.o. i M. Sp. z o.o. na niekorzyść tej pierwszej. Zdaniem autorów opinii dysproporcja standardów obu zajezdni jest olbrzymia i utrzyma się również po zrealizowaniu prac budowlanych zarówno części I jak i II zamówienia. Bedzie to skutkowało utrzymywaniem się zdecydowanie odmiennych warunków pracy kierowców oraz pracowników administracji pracujących w tych zajezdniach.. Autorzy opinii są zdania, że może mieć to wpływ na jakość świadczonych usług.

W związku z powyższym autorzy opinii wskazują, że bardzo zły stan zaplecza technicznego Mobilis Sp. z o.o. obecnie i po przeprowadzeniu modernizacji wg. przedstawionej w przetargu specyfikacji robót oraz wysokie prawdopodobieństwo niedoszacowania kosztów utrzymania taboru autobusowego może stwarzać wysokie ryzyko wystąpienia niskiej jakości oferowanych usług przewozowych i złych warunków pracy w zajezdni. Autorzy opinii rekomendują w związku z tym unieważnienie przetargu.

W dniu 19 listopada 2015r. Zamawiający po przeprowadzeniu oceny złożonych ofert dokonał wyboru najkorzystniejszej oferty w postaci oferty złożonej przez Mobilis Sp. z o.o. z siedzibą

w Mościskach.

Odwołujący wskazał, że art. 90 ust. 3 ustawy Pzp może stanowić podstawę odrzucenia oferty wykonawcy, w sytuacji gdy w wyniku wezwania zostały co prawda złożone wyjaśnienia, ale ich treść jest na tyle lakoniczna, że w zasadzie uniemożliwia zamawiającemu ich merytoryczną ocenę.

W ocenie odwołującego udzielenie odpowiedzi na żądanie wyjaśnienia ceny przy równoczesnym nie odniesieniu się w treści wyjaśnień do wszystkich elementów cenotwórczych, jakie zgodnie z żądaniem zamawiającego miały być zaprezentowane lub przedstawienie wyjaśnień, które pozostawiają wątpliwości, co do sposobu wyliczenia ceny, nie może być uznane za złożenie merytorycznych wyjaśnień – takie działanie wykonawcy może być, wedle odwołującego, zakwalifikowane jako złożenie wyjaśnień, które jedynie pozornie stanowią jakiegokolwiek wyjaśnienie oferowanych cen, czy też ceny oferty, co winno skutkować odrzuceniem oferty na ww. podstawie prawnej (powołał się na wyrok KIO z dnia 20 maja 2010 r. sygn. KIO 730/10, zgodnie z którym *„W konsekwencji, oferta wykonawcy który nie złożył wyjaśnień, bądź złożył wyjaśnienia niewystarczające, powinna podlegać odrzuceniu, lecz nie w związku z konstatacją, że cena jest rażąco niska, ale na podstawie domniemania, wynikającego ze złożenia niedostatecznych wyjaśnień.”*, na wyrok KIO z dnia 13 października 2014 r., sygn. KIO 2031/14, zgodnie z którym *„złożenie wyjaśnień, które nie rozpraszają wątpliwości zamawiającego, co do rynkowego charakteru ceny oferty, zrównane jest w skutkach z niezłożeniem wyjaśnień i powoduje odrzucenie oferty na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 4 w zw. z art. 90 ust. 3 Pzp. Dokonywana w postępowaniu odwoławczym ocena czynności zamawiającego polegająca na odrzuceniu oferty po uzyskaniu wyjaśnień w trybie art. 90 ust. 1 Pzp koncentruje się na owych wyjaśnieniach, które dotyczyć powinny indywidualnej sytuacji wykonawcy”*, a także na wyrok KIO z dnia 14 kwietnia 2015 r. sygn. KIO 637/15, zgodnie z którym *„wykonawca jest zobowiązany nie tylko wyjaśnić, ale także udowodnić, czy choćby uprawdopodobnić wysokość kosztów skalkulowanych w cenie oferty, przy czym treść wyjaśnień zależy w szczególności od rodzajów kosztów, dokumentów załączonych do samej oferty, czy uwarunkowań rynkowych i innych zindywidualizowanych okoliczności. Brak wyjaśnień lub złożenie wyjaśnień nieprzekonujących, że cena w danej sytuacji nie ma charakteru rażąco niskiej, powinny skutkować odrzuceniem oferty.”*

Odwołujący stanął na stanowisku, że wszczęcie przez zamawiającego procedury z art. 90 ustawy Pzp ustanawia domniemanie, że zaproponowana w ofercie cena jest ceną rażąco niska w stosunku do przedmiotu zamówienia i w związku z tym, oferta wykonawcy będzie podlegać odrzuceniu w przypadku potwierdzenia przypuszczeń zamawiającego,

wobec czego złożenie przez wezwanego wykonawcę wyjaśnień, dotyczących elementów mających wpływ na wysokość ceny, ma doprowadzić do obalenia tego domniemania, a ciężar udowodnienia okoliczności wskazujących na brak zaoferowania ceny rażąco niskiej spoczywa w całości na wykonawcy, do którego, skierowano wezwanie.

Za niezrozumiałe uznał odwołujący działanie zamawiającego, który pomimo, iż posiada informacje, że za wskazaną cenę Mobilis Sp. z o.o. nie wykona prawidłowo usługi, z uwagi na zbyt niskie stawki przyjęte na 1 wozokilometr obsługi technicznej wozów, nie skorzystał z uprawnienia ustawowego pozwalającego mu na odrzucenie oferty rażąco niskiej.

W ocenie odwołującego Mobilis Sp. z o.o. nie wskazała na okoliczności faktyczne uzasadniające oszacowanie m.in. kosztów stawek za 1 wozokilometr obsługi technicznej wozów na przyjętym poziomie. Uznał, że przyjęta stawka w rażący sposób odbiega od stawek innych oferentów, jak również od wysokości stawki rynkowej, która pozwalałaby na realizację usługi na odpowiednim poziomie. Oceniał, że Mobilis w sposób ogólny podał sposób oszacowania w/w kosztów, a z w/w wyjaśnień nie wynikają okoliczności charakterystyczne wyłącznie dla wykonawcy, które pozwalałyby na obniżenie stawki.

Podsumował, że Mobilis Sp. z o.o. nie sprostował powinności nałożonej przez przepisy ustawy, wobec czego oferta tego wykonawcy podlega odrzuceniu – złożone wyjaśnienia nie usunęły bowiem wątpliwości, co do możliwości realizacji usługi za wskazaną cenę.

Podkreślił, że zamawiający, dokonując wyboru oferty Mobilis, świadomie naraża się na nierzetelne wykonywanie usług, pomimo posiadanych doświadczeń z tą spółką w związku z realizacją dotychczasowej umowy na świadczenie usług przewozowych na terenie Warszawy – skoro zamawiający boryka się z niewłaściwą realizacją usługi przez Mobilis Sp. z o.o. to tym bardziej winien zwrócić uwagę na właściwe zabezpieczenie przyszłego kontraktu, który z góry rodzi wątpliwości, co do jego realizacji na właściwym poziomie.

Odwołujący przypomniał, że za ofertę z rażąco niską ceną uznaje się ofertę z ceną niewiarygodną i nierealistyczną w porównaniu do cen rynkowych podobnych zamówień, tj. cenę, wskazującą na fakt wykonania zamówienia poniżej kosztów wytworzenia przedmiotu zamówienia, przy czym punktem odniesienia dla oceny, czy cena jest rażąco niska, jest przedmiot zamówienia i jego wartość.

Odwołujący podał, że cena zaoferowana przez Mobilis Sp z o.o. jest ceną różniącą się o 38,49 % od wartości przeznaczanej przez zamawiającego dla części I oraz o 39,76 % dla części II, wykazanej w Protokole postępowania. Zdaniem odwołującego taka rozpiętość cen jest nienaturalna w postępowaniu o zamówienie publiczne, a udzielenie zamówienia spełniającego oczekiwania zamawiającego za jak najniższą cenę niesie ze sobą ryzyko

niewykonania kontraktu.

Stanął na stanowisku, że przy takim ukształtowaniu cen, kwota zaoferowana przez odwołującego przez sam fakt, że była najbliższa wartości budżetu zamówienia ustalonego przez zamawiającego uzasadnia poprawność przyjętych założeń stanowiących podstawę kalkulacji stawek, co zostało potwierdzone w szczegółowej analizie wykonanej na zlecenie zamawiającego pod nazwą Ekspertyza Techniczna.

W ocenie odwołującego podstawowe kategorie kosztów, które zostały zaniżone przez wykonawcę Mobilis, a tym samym wymagało dodatkowych wyjaśnień, celem weryfikacji przyjętych metod wyliczeń, to koszty dotyczące poniższych kategorii mających wpływ na wysokość ceny za 1 wozokilometr:

1. koszty dotyczące taboru,
2. koszty dotyczące zaplecza technicznego,
3. koszty dotyczące warunków umowy,
4. koszty dotyczące kierowców i dyspozytorów,
5. koszty dotyczące narzutów wydziałowych i pośrednich

W odniesieniu do kalkulacji kosztów dotyczących taboru A.7.1 *Paliwo* odwołujący wskazał, że złożone w toku postępowania przez Mobilis Sp. z o.o. wyjaśnienia, odnośnie przyjętych metod kalkulacji kosztów paliwa w podziale na typ autobusu, nie zawierają wyjaśnień oraz nie są podparte żadnymi dowodami. Podał, że zamawiający pismem z dnia 16 września 2015 r. domagał się między innymi wyjaśnienia wątpliwości dotyczących uwzględnienia kosztów paliwa dotyczących kilometrów dojazdowych jak również przedłożenia dowodów potwierdzających rzetelność przedłożonych wyliczeń dla autobusów 9-cio metrowych w porównaniu do kosztów autobusów 18-sto metrowych. Odwołujący uznał, że Mobilis Sp. z o.o. nie przedłożył wymaganych dowodów, a przedstawił jedynie wyliczenia własne.

W odniesieniu do kalkulacji kosztów dotyczących taboru A.7.2 *Ubezpieczenia majątkowe i komunikacyjne* odwołujący podał, że traktując oba składniki ubezpieczenia łącznie, oferenci podali następujące stawki ubezpieczeń (w złotych).

Oferent	Część I	Część II
Mobilis	0,09	0,10
M.	0,17	0,22

Wskazał, że w przypadku kosztów ubezpieczenia, zgodnie z wnioskami ekspertów, wątpliwości dotyczyły braku informacji dotyczących założeń kalkulacji stawki ubezpieczenia

komunikacyjnego OC i AC w przeliczeniu na 1 wzkm ze strony wykonawcy Mobilis.

Podał, że w przypadku kosztów ubezpieczeń komunikacyjnych Mobilis wyjaśnił, że oparto je na aktualnie obowiązującej umowie z ubezpieczycielem.

Odwołujący oświadczył, że jako podmiot realizujący zamówienia oraz profesjonalista w branży transportowej posiada wiedzę w zakresie kosztu ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej, którego poziom rynkowy waha się w granicach od 2-5,5 tysięcy złotych. Podniósł, że przyjmując nawet, iż wykonawcy Mobilis udało się wynegocjować najniższy z możliwych poziom stawki OC, tj. 2 tysiące złotych, roczny koszt odpowiedzialności cywilnej będzie na poziomie 108 000,00 zł (dla 54 sztuk BUS (50 + 4 rezerwa) oraz 108 000,00 zł (dla 54 sztuk Przegub (50 + 4 rezerwa)).

W przypadku ubezpieczenia autocasco podniósł, że zakładając, iż wykonawcy Mobilis udało się wynegocjować najniższy możliwy na rynku poziom 0,9 % wartości autobusu, to przyjmując, że łączna wartość całego taboru będzie wynosi 38 400 000,00 zł (zgodnie z wyliczeniem Mobilis opisanym w pkt. A.3 Leasing/amortyzacja) dla BUS oraz 53.120.000,00 zł dla PRZEGUB (zgodne z wyliczeniem Mobilis opisanym w pkt. A.3 Leasing/amortyzacja), koszt autocasco będzie wynosił dla 50 BUSÓW 345 600,00 zł oraz dla 50 autobusów Przegubowych 478 080,00 zł, co oznacza, że łącznie kwota OC+AC dla BUS wyniesie 453 600,00 zł oraz autobusów Przegubowych 586 080,00 zł, a wartości te podzielone przez liczbę wzkm rocznie (4 000 000) dają: 0.11 zł w stawce za 1 wzkm dla BUS oraz 0,15 zł w stawce za 1 wzkm dla autobusu przegubowego, a nie jak obliczył wykonawca Mobilis: 0.09 zł dla Bus oraz 0,10 zł dla autobusu przegubowego.

Odwołujący podkreślił, że zgodnie z wyjaśnieniami wykonawcy Mobilis powyższa stawka zawiera koszty ubezpieczenia taboru rezerwowego oraz koszty ubezpieczenia innych pojazdów, które będą wykorzystywane do realizacji zamówienia, jak również koszty związane z ubezpieczeniem prowadzonej działalności oraz koszt ubezpieczenia majątkowego, które Mobilis traktuje jako ubezpieczenie związane z ubezpieczeniem pojazdów(OC/AC).

Zdaniem odwołującego na wskazane przez wykonawcę Mobilis dodatkowe koszty w tak wyliczonej stawce za jeden wzkm, nie ma już miejsca.

Stwierdził, że *de facto* koszty ubezpieczenia majątkowego jak również koszty związane z ubezpieczeniem prowadzonej działalności oraz koszty ubezpieczenia pozostałych pojazdów nie zostały ujęte w ogóle w stawce wykonawcy Mobilis.

Odwołujący podał, że zgodnie z wymogami SIWZ i dołączonym wzorem Umowy o świadczenie usług przewozów autobusowych w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez ZTM Warszawa (§ 5 pkt 4), każdy z oferentów zobowiązany był do posiadania ubezpieczenia w zakresie odpowiedzialności cywilnej operatora i tym samym do uwzględnienia w kalkulacji stawki z 1 wzkm, kosztów związanych z zawarciem polisy

ubezpieczeniowej w zakresie odpowiedzialności cywilnej.

Zwrócił uwagę, że do identycznego wniosku dochodzą powołani przez zamawiającego eksperci w sporządzonej Ekspertyzie Technicznej, wskazując iż „Pozostała wątpliwość dot. oferty Mobilis czy uwzględniono składniki kosztów związane z ubezpieczeniem działalności oraz nieruchomości.” (str. 40).

Odwołujący podniósł wątpliwość, czy wykonawca Mobilis uwzględnił w swych kalkulacjach koszty ubezpieczenia holownika oraz koszty pojazdu serwisowego, które zgodnie z wyjaśnieniami Mobilis (strona nr. 40 Ekspertyzy Technicznej), zostały ujęte w pozycji A.6.

W ocenie odwołującego wydaje się to niemożliwym, gdyż pozycja ta zgodnie z informacją wykonawcy Mobilis obejmuje już koszty roczne zakupu narzędzi, wyposażenia warsztatu, oprogramowania, materiały biurowe, usługi kurierskie, itp.

Wskazał, że na wszystkie powyższe kategorie kosztów zaplanowano wraz z ubezpieczeniem holownika oraz pojazdu serwisowego jedynie 0,01 zł na każdą z części zamówienia, co daje rocznie kwotę 40 000,00 zł (stawka Mobilis 0,01 zł x liczba wzkm 4 000 000) = 40 000,00 zł / przez liczbę miesięcy w roku 12 = 3 333,33 zł miesięcznie.

Podsumował, że tak niski poziom przyjętych kosztów nie daje możliwości uwzględnienia podstawowych kosztów wytworzenia usługi, nie wspominając o dodatkowych kosztach ubezpieczenia.

W odniesieniu do kalkulacji kosztów dotyczących taboru A.7.3. Leasing/amortyzacja odwołujący podał, że wykonawcy wskazali następujące stawki:

Oferent:	Część I	Część II
Mobilis	1,20	1,66
M.	1,31	1,87

Podał nadto, że wykonawca Mobilis wyjaśnił, że w pozycji leasing/amortyzacja uwzględnił całość taboru autobusowego, tzn. również tabor rezerwowy, co – wedle odwołującego oznacza – że cena 1 sztuki autobusu przegubowego wynosi, jak wynika z poniższego wyliczenia : stawka 1,66 zł x liczba wzkm (4 000 000) x liczba lat kontraktu (8) = 53.120.000,00 zł / przez liczbę autobusów 54 (50+4 rezerwa) = 983 703,70 zł za autobus przegubowy.

Odwołujący wskazał, że zgodnie z wyjaśnieniami wykonawcy Mobilis cena ta zawiera również wartość wyposażenia zgodnie z wymogami z SIWZ.

Oświadczył, że z uwagi na tajemnice przedsiębiorstwa, dane w zakresie ceny jednostkowej autobusu, nie zostały mu udostępnione.

Podniósł jednak, że pamiętając, iż wartość wyposażenia zaproponowanego przez firmę MACRO-System, z której – wedle odwołującego – korzysta wykonawca Mobilis, wynosi odpowiednio 163 900,00 netto za 1 sztukę (BUS) oraz 205 300,00 netto za 1 sztukę (Przegub)

Oświadczył, że skorzystał z wyposażenia o analogicznych parametrach technicznych, ale lepszych warunkach cenowych firm (MOBO + Syntax + Mera) tj. 100 816,81 zł netto za 1 sztukę (BUS) oraz 122 056,81 zł netto za 1 sztukę (Przegub),

Odwołujący wskazał, że istotnym jest zweryfikowanie, czy faktycznie w ofercie handlowej producentów: Mercedes lub Solaris dla wykonawcy Mobilis, cena za jeden autobus przegubowy wraz z wyposażeniem wynosi 983.703,70 zł jak wynika z zaprezentowanych przez Mobilis kalkulacji. Podniósł, że zgodnie bowiem z dołączoną opinią w sprawie zasad klasyfikacji i rozliczenia kosztów leasingu przyjętych przez wykonawcę Mobilis, wszystkie koszty autobusów wykorzystywanych do realizacji zamówienia będą amortyzowane przez okres równy okresowi realizacji zamówienia, a umowy leasingu zostaną również zawarte na okres realizacji zamówienia.

Nadto odwołujący wskazał, że istotnym jest także zweryfikowanie, czy faktycznie w przedstawionej przez wykonawcę Mobilis ofercie handlowej producenta SOLARIS, koszt jednej sztuki BUSA wynosi 711 111,11 zł jak wynika z zaprezentowanych przez Mobilis kalkulacji.

Dokonał wyliczeń: stawka Mobilis 1,20 zł x liczba wzkm (4 000 000) x liczba lat kontraktu (8) = 38 400 000,00 zł / przez liczbę autobusów 54 (50+4 rezerwa) = 711 111,11 zł za BUS.

Zestawił także jednostkowe koszty zakupu autobusów odwołującego swoje i wykonawcy Mobilis:

Oferent :	Mobilis	odwołujący	różnica
autobus 9 metrowy (z wyposażeniem)	711.111,11 zł	823.000,00 zł	111 880,89
autobus 18 metrowy (z wyposażeniem)	983.703,70 zł	1.193.000,00 zł	209 296,3

Podkreślił, iż mimo dużo droższego wyposażenia dodatkowego autobusów, wykonawca Mobilis przedstawił w kalkulacji dużo niższy koszt zakupu pojazdów niezbędnych dla realizacji kontraktu.

W ocenie odwołującego tak duża rozpiętość cenowa pomiędzy ofertami tych samych producentów w części I SOLARIS (uznał, że przedstawiona oferta alternatywna Autosan S.A.

w upadłości likwidacyjnej nie może być w obecnym stanie faktycznym brana pod uwagę, ponieważ Autosan S.A. prowadzi działalność do 31 grudnia 2015 r., a syndyk zakładu rozpoczął procedurę zwolnień grupowych) lub też w części II SOLARIS lub MERCEDES jest na rynku nienaturalna i wydaje się niemożliwa.

Odwołujący wskazał, że koniecznym jest zweryfikowanie, czy w przedstawionej ofercie wykonawca Mobilis złożył stosowne dokumenty potwierdzające faktyczne posiadanie w wykazie środków trwałych holownika, ponieważ w przedstawionej kalkulacji stawki koszt nabycia lub najmu holownika został pominięty.

W odniesieniu do kalkulacji kosztów dotyczących taboru A.7.4 *Obsługa techniczna wozu – koszty utrzymania wozów rezerwowych* odwołujący podał wskazane przez siebie i wykonawcę Mobilis koszty:

Oferent:	Część I	Część II
Mobilis	0,00	0,00
M.	0,12	0,21

Odwołujący podał, że zgodnie z wyjaśnieniami wykonawcy Mobilis liczbę wozów rezerwowych wykonawca ten przyjął na poziomie 8 sztuk (po 4 na każdą z części kontraktu), zaś koszty zakupu oraz utrzymania wozów rezerwowych uwzględnił w innych pozycjach, mimo – podniósł odwołujący – iż zamawiający wymagał wskazania kosztów konkretnie w pozycji A.7.4.

Ocecił, że z powyższych analiz pozycji kosztów Leasing/amortyzacja oraz pozycji kosztów ubezpieczeń, wynika iż nie możliwym jest uwzględnienie wartości wozów rezerwowych w innych pozycjach – przyjmując nawet najniższe z możliwych poziomy stawek ubezpieczeniowych czy też cen taboru autobusowego, powiększając je o ilość 8 sztuk wozów rezerwowych, poszczególne pozycje kosztów zostają znacznie przekroczone w stosunku do wykazanych przez Mobilis stawek.

Podał, że w przypadku kosztów Leasingu przekroczenie to wynosi o 0,03 zł dla Busa (0,09 vs. 0,11) oraz 0,05 zł dla autobusu przegubowego (0,11 vs.0,15).

Analogicznie, zdaniem odwołującego, w przypadku kosztów ubezpieczeń, w której to pozycji (jak wynika z przedstawionej kalkulacji w A.2) koszty ubezpieczenia majątkowego, koszty związane z ubezpieczeniem prowadzonej działalności oraz koszty ubezpieczenia pozostałych pojazdów nie zostały ujęte w ogóle w stawce przez wykonawcę Mobilis.

Za wnioskami zawartymi w Ekspertyzie Technicznej (str. 11) powtórzył: „*Wyjaśnienie to nie przekonuje. Zamawiający w punkcie A.7.4 oczekiwał ujawnienia tylko kosztów eksploatacji i tylko wozów rezerwowych. Nie powinno się zatem zakładać, że koszty te będą*

ujęte w innych składowych kosztu wzkm a ma to znaczenie dla Zamawiającego ze względu na konieczność zagwarantowania prawidłowego wykonania umowy."

W odniesieniu do kalkulacji kosztów dotyczących taboru A.7.5 *Obsługa techniczna wozu – koszty przeglądów wymaganych przepisami i planowanych* odwołujący podał wskazane przez siebie i wykonawcę Mobilis koszty:

Oferent:	Część I	Część II
Mobilis	0,01	0,01
M.	0,03	0,06

Odwołujący stwierdził, że wykonawca Mobilis ujął w kalkulacji zasadniczo jedynie koszty 2 badań okresowych rocznie, w konsekwencji czego brak zróżnicowania kosztów w zależności od wielkości autobusu.

Stwierdził także, że w pozostałych pozycjach uwzględniono jedynie koszty materiałów, pomijając takie pozycje kosztów jak robocizna i koszt roboczogodziny pracowników, koszty zużycia, energii, wody, usługi sprzątające itp., co – ocenie odwołującego – stanowi kolejny dowód na celowe zanizanie poszczególnych elementów kosztów, a co przekłada się na wysokość zaproponowanych stawek i planowaną jakość realizacji przewozów.

Podkreślił, iż zamawiający szczegółowo określił wymagania dotyczące przeglądów planowanych i codziennych w SIWZ.

Zauważył, że zgodnie z wnioskami zawartymi w Ekspertyzie Technicznej (str. 44): „oferenci Europa i M. podali składniki tych kosztów zgodnie z oczekiwaniami zamawiającego w pozycji A.7.5 Mobilis w pozycji tej podał wyłącznie koszty przeglądów okresowych."

W odniesieniu do kalkulacji kosztów dotyczących taboru A.7.6 *Obsługa techniczna wozu – inne koszty techniczne* odwołujący podał wskazane przez siebie i wykonawcę Mobilis koszty:

Oferent:	Część I	Część II
Mobilis	0,02	0,02
M.	0,05	0,08

Zdaniem odwołującego zaprezentowane w ofercie Wykonawcy Mobilis koszty techniczne nie uwzględniają zróżnicowania stawek z uwagi na typ autobusów, gdzie kluczowym jest różna dla poszczególnych rodzajów pojazdów skala zużycia materiałów

eksploatacyjnych oraz poszczególnych podzespołów.

Zauważył, że do tożsamego wniosku doszli autorzy ekspertyzy (str. 45): „uwzględniono koszty olejów i płynów eksploatacyjnych w wysokości 0,0234 zł/ 1 wzkm. Oznacza to także, że przyjęto zużycie jednakowe dla obu typów autobusów, co nie wydaje się możliwe”.

Dokonał następującego zestawienia jednostkowych rocznych kosztów obsługi technicznej wozu:

Oferent:	Mobilis	M.
autobus 9-metrowy	1.400,00 zł	3.636,36 zł
koszt roczny	80.000,00 zł	200.000,00 zł
autobus 18-metrowy	1.400,00 zł	5.818,18 zł
Całość	80.000,00 zł	320.000,00 zł

Odwołujący podał, że zgodnie z wyjaśnieniami wykonawcy Mobilis smary, filtry oraz czynnik klimatyzacji uwzględniono w pozycji A7.2. (części zamienne) w wysokości 0,0264 zł/ 1 wzkm, co – zdaniem odwołującego – powoduje, że uwzględnienie ww. składników kosztów w pozycji A.7.2 powoduje, że w ofercie Mobilis składnik pozostałych kosztów części zamiennych obniża się do poziomu 0,09 i 0,11 poniżej oferty Europa i znacznie poniżej oferty Michalczewski."

Wskazał, że całkowite koszty związane z obsługą techniczną wozu wynoszą:

Oferent:	Część I	Część II
Mobilis	0,24	0,31
M.	0,55	0,97

W ocenie odwołującego z powyższej tabeli, zawierającej sumę wszystkich kosztów obsługi technicznej taboru autobusowego, wynika że w ofercie Mobilis brak jest zróżnicowania kosztów w odniesieniu do typów autobusów.

Stanął na stanowisku, że zakładanie, iż w przypadku autobusu 9 metrowego, zużycie materiałów, a tym samym całkowity koszt napraw, jest taki sam jak w przypadku autobusu 18-metrowego, jest założeniem błędnym. Oceniał, że takie działanie wykonawcy Mobilis ma na celu dopasowanie wyjaśnień do zaniżonych pozycji kosztowych przedstawionych w ofercie tego wykonawcy.

Dodał, że zgodnie z wnioskami zawartymi na stronie 46 analizy: „założenia Mobilis

dot. kosztów, zwłaszcza części zamiennych oraz przeglądów wydają się zaniżone".

W odniesieniu do kalkulacji kosztów dotyczących zaplecza technicznego B.4. *Koszty modyfikacji zaplecza (dostosowanie do warunków SIWZ)* odwołujący podał wskazane przez siebie i wykonawcę Mobilis koszty:

Oferent:	Część I	Część II
Mobilis	0,04	0,04
M.	0,04	0,04

Odwołujący podniósł, że w toku złożonych wyjaśnień, w zakresie planowanych kosztów dostosowania zaplecza technicznego przez wykonawcę Mobilis, pojawiają się błędy w postaci niezgodności zaprezentowanych danych w zakresie stawek z pozycjami, które stanowią wyjaśnienia jej elementów składowych – w pierwotnie składanej ofercie (jak wynika z Ekspertyzy Technicznej) założony koszt dostosowania zajezdni był jednakowy dla obydwu części zamówienia i wynosił 0,04 zł, co jednak nie jest spójne z wyjaśnieniami wykonawcy Mobilis, że koszt myjni obciąża jedynie II część przetargu, ponieważ tak przygotowana kalkulacja powinna – według odwołującego – automatycznie przełożyć się na zróżnicowanie stawek dla BUSA oraz autobusu przegubowego.

Dodał, że zgodnie z analizą ekspertów (str. 50): *„Wymaga wyjaśnienia dlaczego przedstawione koszty dają składowe dla obu części przetargu niższe niż zadeklarowane poprzednio 0,04 zł/lwzkm.”*

W odniesieniu do kalkulacji kosztów dotyczących warunków Umowy – kosztów utrzymania obsady służby zabezpieczenia ruchu odwołujący podał, że on sam uwzględnił koszty utrzymania obsady mobilnej służby zabezpieczenia ruchu w pozycji B.3. (koszty wynagrodzeń zaplecza technicznego) – w kalkulacji przyjął minimum 5 osób na każdą z części zamówienia, przy zakładanym koszcie pracodawcy 4 000,00 zł miesięcznie, co bazuje na wieloletnim doświadczeniu odwołującego i jest podyktowane warunkami zawartymi we wzorze Umowy o świadczenie usług przewozowych, która jest integralną częścią SIWZ.

Wskazał, że ww. liczba osób została zaplanowana zgodnie z obowiązującymi przepisami kodeksu pracy w zakresie godzin pracy pracowników w systemie 3 zmianowym (osada służby zabezpieczenia ruchu musi być w stanie gotowości 24h na dobę).

Staął na stanowisku, uwzględniając ustawową normę czasu pracy w tygodniu oraz dni urlopu w roku, że niezbędnym jest zatrudnienie min. 5 osób, a nie – jak przyjął wedle odwołującego wykonawca Mobilis – 2 osób. Uznał, że przyjęte przez wykonawcę Mobilis założenia liczby osób pracujących w mobilnej obsadzie doprowadziłyby w konsekwencji do

naruszenia obowiązujących przepisów kodeksu pracy.

Podsumował, że tym samym założone stawki przez wykonawcę Mobilis zostały celowo zaniżone, co również zostało wskazane w Ekspertyzie Technicznej strona 52: „Założenie Mobilis i Europa wydaje się nieco zaniżone (biorąc pod uwagę długość okresu obsługi w ciągu dnia i konieczność zachowania rezerwy na okresy urlopowe i chorobowe pracowników).”

W odniesieniu do kalkulacji kosztów dotyczących kierowców i dyspozytorów D. wynagrodzenia odwołujący podał wskazane przez siebie i wykonawcę Mobilis koszty:

Oferent :	Część I	Część II
Mobilis	1,44	1,39
M.	1,71	1,76

Podał, że ogólny koszt wynagrodzeń w przypadku wykonawcy Mobilis dla BUS wynosi 5 760 000,00 zł (1,44 x 4.000.000 wzk) oraz 5 560 000,00 zł (dla PRZEGUB), co daje, dzieląc powyższe koszty roczne przez liczbę miesięcy w roku, tj. 12 oraz liczbę planowanych kierowców 143 + 4 dyspozytorów, dla każdej z części zamówienia, wartość wynagrodzenia na 1 kierowcę w wysokości 3 265,31 zł brutto dla BUS oraz 3 151,93 zł brutto dla Przegub po uwzględnieniu składek na ubezpieczenia i innych (na poziomie 21,63 %).

Zdaniem odwołującego oznacza to, że wykonawca Mobilis, mimo złożenia wyjaśnień, że koszt kierowców i dyspozytorów skalkulował powyżej przeciętnego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw podanego przez GUS, faktycznie przyjął wartość wynagrodzenia sporo poniżej tego wskaźnika.

Odwołujący wskazał, że odnosząc się do wartości przeciętnego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw, które w miesiącu lipcu 2015 r. wyniosło 4.095,26 zł, wykonawca Mobilis założył dla kierowców BUSA wynagrodzenie niższe o 829,95 zł od wynagrodzenia przeciętnego oraz o 943,33 zł niższe od przeciętnego dla kierowców autobusu przegubowego.

Podkreślił, iż obecnie na warszawskim rynku pracy brak jest kierowców zawodowych, a proponowane stawki rynkowe wahają się pomiędzy 22-25 złotych za roboczogodzinę, wobec czego założenie dotyczące niższych stawek rynkowych jest nieracjonalne i nie ma odzwierciedlenia w rzeczywistości.

Po raz kolejny odwołał się do treści wniosku w zakresie kalkulacji wynagrodzeń przez wykonawcę Mobilis zawartego w Ekspertyzie Technicznej (str. 53): „Podsumowując wyjaśnienia Mobilis należy uznać za częściowo satysfakcjonujące, z zastrzeżeniem dot. wyższych kosztów zatrudnienia kierowców autobusów 9-metrowych. Kierowcy 18-metrowych

autobusów powinni dysponować lepszymi umiejętnościami i dodatkowymi uprawnieniami do prowadzenia tego typu pojazdów”.

Za niezrozumiałe uznał odwołujący zaniechanie ze strony zamawiającego przeprowadzenia dogłębnej analizy wyjaśnienia Mobilis sp. z o.o., w szczególności w zakresie przyjętych stawek wysokości wynagrodzenia kierowców autobusów 9 i 18 metrowych, względem cen rynkowych w obecnym postępowaniu, zwłaszcza biorąc pod uwagę publicznie dostępne informacje oraz własne doświadczenie w tym zakresie,

W ocenie odwołującego zamawiający nie może polegać tylko na informacjach przekazanych przez wykonawcę, ale powinien także przeprowadzić obiektywną analizę, także względem cen rynkowych oraz w oparciu o przeprowadzenie szacowania wartości zamówienia przed wszczęciem postępowania, uzasadnione jest także faktem, że zamawiający jest profesjonalistą w tym zakresie, a zatem z urzędu znane mu są stawki minimalnych wynagrodzeń kierowców, jakie należy przyjąć do realizacji niniejszej usługi. Powołał się na wyrok KIO z dnia 6 sierpnia 2015r. sygn. akt: KIO 1490/15 KIO 1577/15 KIO 1584/15, zgodnie z którym *„Oceniając wyjaśnienia zamawiający musi też kierować się zasadami logiki oraz posiadaną przez siebie profesjonalną wiedzą w zakresie tego rodzaju zamówień i znajomością rynku, zwłaszcza lokalnego, na którym występuje od lat. A wyjaśnień nie może przyjmować tylko „dla sztuki”, byle zostały złożone, ale oceniać je przez pryzmat ich realności, np. czy realne jest uzyskać w Warszawie kierowców za wynagrodzenie minimalne (a jest to poważny koszt kalkulacyjny), czy wystarczająca jest podana liczba etatów.”*

W ocenie Odwołującego niemożliwe jest wykonanie powyższej usługi za cenę wskazaną w ofercie Mobilis sp. z o.o. w Warszawie, przy założeniu określonej w SIWZ pracochłonności dla przedmiotu zamówienia i w oparciu o wymagane w SIWZ standardy. Podkreślił, że przyjęte przez spółkę Mobilis założenia, co do wysokości wynagrodzenia kierowców autobusów 9-cio metrowych i 18-sto metrowych są nie tylko nielogiczne, ale nie znajdują potwierdzenia w stawkach rynkowych wynagrodzeń kierowców.

Odwołujący stwierdził, że o tym, czy oferta jest rażąco niska rozstrzyga zamawiający w odniesieniu do konkretnego przypadku na podstawie posiadanych materiałów, w szczególności wyjaśnień wykonawcy i załączonych do wyjaśnień dokumentów, ocenianych w kontekście właściwości przedmiotu zamówienia będącego przedmiotem postępowania.

Podkreślił, że przepis art. 90 ust. 2 ustawy Pzp wskazuje na wykonawcę, jako na podmiot, który jest zobowiązany do udowodnienia, że oferta nie zawiera rażąco niskiej ceny – jeżeli wykonawca nie sprostą obowiązkowi nałożonemu na niego przepisem art. 90 ust. 2 ustawy Pzp, zamawiający zobowiązany będzie do odrzucenia oferty tego wykonawcy, jako oferty zawierającej rażąco niską cenę.

Uznał, że konsekwencją prawidłowo przeprowadzonej analizy wyjaśnień Mobilis Sp. z o.o., które nie rozwiały wątpliwości co do przyjętej ceny, jak również fakt, że w ocenie odwołującego niemożliwym jest zrealizowanie usługi objętej zamówieniem za wskazaną cenę, należało odrzucić ofertę Mobilis Sp. z o.o.

Na podstawie dokumentacji przedmiotowego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, przedłożonej Izbie przez zamawiającego przy piśmie z dnia 4 grudnia 2015 r. oraz w sprawach o sygn. akt KIO 1480/15, KIO 1577/15 i KIO 1584/15 w kopii potwierdzonej za zgodność z oryginałem, *Odpowiedzi na odwołanie* (pismo z dnia 8 grudnia 2015 r., *Pisma odwołującego* (pismo z dnia 8 grudnia 2015 r.), *Pisma przygotowawczego Przystępującego* (pismo z dnia 9 grudnia 2015 r.), a także stanowisk stron i uczestnika postępowania, zaprezentowanych w toku rozprawy skład orzekający Izby ustalił i zważył, co następuje.

Odwołujący sformułował zarzuty w zakresie naruszenia przez zamawiającego następujących przepisów:

1. art. 89 ust. 1 pkt 4 w zw. z art. 90 ust. 3 ustawy Pzp, poprzez zaniechanie odrzucenia oferty Mobilis w sytuacji, gdy wyjaśnienia tego wykonawcy nie pozwalają stwierdzić, że oferta nie zawiera ceny rażąco niskiej w stosunku do przedmiotu zamówienia,
2. art. 90 ust. 3 ustawy Pzp, poprzez uznanie złożonych przez Mobilis wyjaśnień dotyczących elementów oferty mających wpływ na wysokość ceny za wyczerpujące, pomimo, że złożone przez wykonawcę wyjaśnienia budzą wątpliwości i nie pozwalają jednoznacznie stwierdzić, że oferta nie zawiera rażąco niskiej ceny,
3. art. 89 ust. 1 pkt. 4 w zw. z art. 90 ust. 2 ustawy Pzp, poprzez uznanie, że oferta złożona przez Mobilis nie zawierają rażąco niskiej ceny w stosunku do przedmiotu zamówienia, a w konsekwencji zaniechanie odrzucenia oferty złożonej przez Mobilis,
4. art. 7 ust. 1 oraz ust. 3 ustawy Pzp, poprzez przeprowadzenie postępowania w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, tj. poprzez dokonanie wyboru jako najkorzystniejszej oferty, która powinna być odrzucona na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 i 4 oraz art. 90 ust. 3 ustawy Pzp, a w konsekwencji poprzez potraktowanie oferty złożonej przez innych wykonawców w sposób preferencyjny w stosunku do oferty złożonej przez odwołującego.

Odwołujący skonstruował odwołanie w ten sposób, że w pierwszej kolejności w uzasadnieniu „zrelacjonował”: co jest przedmiotem zamówienia i jaka jest jego wartość,

jakie kryteria oceny ofert zostały przyjęte przez zamawiającego, ile ofert i z jakimi cenami (stawkami za 1 wozokilometr) zostało złożonych, co nakazała temu zamawiającemu w przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego Krajowa Izba Odwoławcza wyrokiem z dnia 6 sierpnia 2015 r. w sprawie o sygn. akt KIO 1577/15, jakie były wnioski oraz wątpliwości autora Ekspertyzy Technicznej zleconej przez zamawiającego po wydaniu ww. wyroku Izby (wybiórczo) w tym po wyjaśnieniach składanych na wezwanie zamawiającego w szczególności przez przystępującego (str. 3-9 odwołania).

W dalszej kolejności zaprezentował ogólne twierdzenie, wskazując przy tym orzecznictwo Izby, co do niewystarczających wyjaśnień wykonawcy Mobilis (str. 9-10), a także, jak należy rozumieć „*ofertę z rażąco niską ceną*”

Na str. 12 odwołujący wskazał, że następujące kategorie kosztów:

1. koszty dotyczące taboru,
2. koszty dotyczące zaplecza technicznego,
3. koszty dotyczące warunków umowy,
4. koszty dotyczące kierowców i dyspozytorów,
5. koszty dotyczące narzutów wydziałowych i pośrednich,

które mają wpływ na wysokość ceny za 1 wozokilometr i zostały przez wykonawcę Mobilis zaniżone wymagały dodatkowych wyjaśnień przystępującego.

W dalszej kolejności w uzasadnieniu odwołania odwołujący zaprezentował argumentację co do zaniżenia przez wykonawcę Mobilis pozycji w ramach ww. kategorii kosztów.

I tak (na str. 12-22) w odniesieniu do:

1. kosztów dotyczących taboru odwołujący zakwestionował pozycje:
 - A.7.1. Paliwo,
 - A.7.2. Ubezpieczenia majątkowe i komunikacyjne,
 - A.7.3. Leasing/amortyzacja,
 - A.7.4. Obsługa techniczna wozu – koszty utrzymania wozów rezerwowych,
 - A.7.5. Obsługa techniczna wozu – koszty przeglądów wymaganych przepisami i planowanych,
 - A.7.6. Obsługa techniczna wozu – Inne koszty techniczne;
2. kosztów dotyczących zaplecza technicznego odwołujący zakwestionował pozycję:
 - B.4. Koszty modyfikacji zaplecza (dostosowanie do warunków SIWZ),
3. kosztów dotyczących warunków umowy odwołujący zakwestionował pozycję:
 - C.3. Koszty utrzymania obsady służby zabezpieczenia ruchu;
4. kosztów dotyczących kierowców i dyspozytorów odwołujący zakwestionował pozycję:
 - D.1. Wynagrodzenia.

Odwołujący nie odniósł się do kosztów dotyczących narzutów wydziałowych i pośrednich.

Na str. 22 odwołujący zaprezentował argumentację w odniesieniu do zaniechania przez zamawiającego zbadania wysokości przyjętych przez przystępującego stawek wynagrodzenia kierowców.

Na str. 23-24 odwołujący podsumował swoje stanowisko.

Skład orzekający Izby, w ślad za zbiorczym zaprezentowaniem przez odwołującego argumentacji odnoszącej się do wszystkich ww. zarzutów odwołania (naruszeń ustawy Pzp), także zbiorczo się do nich odniósł, uwzględniając przy tym fakt zastrzeżenia przez przystępującego jako tajemnicę przedsiębiorstwa gros informacji udzielonych zamawiającemu (na wezwanie z dnia 6 lipca i 16 września 2015 r.) po terminie składania ofert, a także zachowując przyjętą przez odwołującego kolejność co do kwestionowanych pozycji w poszczególnych kategoriach kosztów.

W pierwszej kolejności skład orzekający Izby za niezbędne uznał poczynienie kilku uwag ogólnych.

Po pierwsze, skład orzekający Izby orzekł w granicach zarzutów. Przypomnienia bowiem wymaga, że zgodnie z przepisem art. 192 ust. 7 ustawy Pzp *„Izba nie może orzekać co do zarzutów, które nie były zawarte w odwołaniu”*.

Postawienie zaś zarzutu wymaga w szczególności wskazania okoliczności faktycznych. W konsekwencji przyjęcia za niezbędny element konstrukcyjny zarzutu wskazanie okoliczności faktycznych stwierdzić należy, że rozszerzenie zarzutów już po wniesieniu odwołania nie może odnieść skutku.

Odwołujący podjął próbę rozszerzenia zarzutów, a to poprzez wskazanie w złożonym na posiedzeniu piśmie z dnia 8 grudnia 2015 r. nowych okoliczności, tj. poprzez zakwestionowanie nie tylko nowych (dodatkowych do uprzednio wskazanych w odwołaniu) pozycji kalkulacyjnych przystępującego, ale także poprzez zakwestionowanie założeń pozycji (A.7.1. Paliwo).

Po drugie, odwołujący nie objął odwołaniem zarzutu zaniechania przez zamawiającego wykonania wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6 sierpnia 2015 r, jaki zapadł w sprawie o sygn. akt KIO 1577/15.

Po trzecie, podkreślić należy, że kwestionując niektóre pozycje kalkulacyjne

składające się na cenę ofertową przystępującego (rozumianą w tym przypadku jako stawka za 1 wozokilometr w części I w wysokości 6,77, zł oraz II zamówienia w wysokości 8,29 zł) odwołujący z jednej strony nie wskazał, jakie znaczenie dla możliwości realizacji zamówienia za wskazane stawki ma zniżenie (przyjmując to twierdzenie za prawdziwe) niektórych pozycji kalkulacyjnych, z drugiej zaś strony na rozprawie oświadczył, iż zgadza się z ekspertyzą sporządzoną na zlecenie zamawiającego – ta zaś zawiera wniosek odnoszący się do cen ofertowych następującej treści: *„należy stwierdzić, że pomimo pewnych wątpliwości dot. niedoszacowania bądź przeszacowania składowych stawek za 1 wozokilometr, zarówno sposób obliczenia stawek, jak też liczba i skala przytoczonych wątpliwości dotyczących poszczególnych ofert nie dają podstaw do stwierdzenia, że w którejkolwiek z przedłożonych ofert koszty 1 wozokilometra zostały wyraźnie zniżone, lub też że poszczególne składowe kosztów wozokilometra budzą zasadnicze wątpliwości dając podstawę do stwierdzenia, że mogą mieć wpływ na zniżenie kosztu 1 wozokilometra. Dotyczy to obu części przetargu”* (str. 65).

Po czwarte, zgodzić należy się z zamawiającym, że *„nienależyte wykonywanie innych umów przez Wykonawcę, samo w sobie nie stanowi okoliczność obligującą Zamawiającego do uznania ceny za rażąco niską”* (str. 2 pisma zamawiającego z dnia 8 grudnia 2015 r.). Dodania wymaga, że odwołujący nie twierdził, że przystępujący winien być wykluczony na podstawie przepisu art. 24 ust. 2a ustawy Pzp (z powodu nienależytego wykonania zamówienia), ani nie wykazał, że zamówienie realizowane przez przystępującego na rzecz tego zamawiającego winno zostać zakwalifikowane jako realizowane nienależycie.

Po piąte, skład orzekający Izby stanął na stanowisku, że ujęcie przez przystępującego niektórych kosztów kalkulacyjnych w innych pozycjach lub w kilku pozycjach, tj. w sposób inny niż oczekiwał tego autor ekspertyzy sporządzonej na zlecenie zamawiającego (a w ślad za nim odwołujący) nie może stanowić odmowy przyjęcia wyjaśnień przystępującego na okoliczność wysokości zaoferowanej przez tego wykonawcę ceny. Skutek taki nie wynika ani z ustawy Pzp, ani z treści SIWZ, ani nawet z treści wezwania skierowanego przez zamawiającego do przystępującego. Wezwanie zamawiającego z dnia 6 lipca 2015 r., którego załącznikiem była sporządzona przez zamawiającego tabela kalkulacyjna (przeznaczona do wypełnienia) nie zawierała żadnych instrukcji i wyjaśnień. Nadto podkreślenia wymaga, że zamawiający zażądał od wykonawców tak szczegółowej kalkulacji kosztów dopiero po terminie składania ofert, tj. po terminie, kiedy zaoferowana przez poszczególnych wykonawców cena została skalkulowana na podstawie indywidualnych założeń każdego z wykonawców. Tabela zamawiającego z pewnością tych indywidualnych założeń nie uwzględniała, stąd możliwe rozbieżności w uwzględnianiu

kosztów w niektórych pozycjach. Wyznaczony przez zamawiającego – w praktyce jednodniowy termin na prezentację kosztów wedle sporządzonej przez zamawiającego tabeli – zadania wykonawcom nie ułatwiał (wezwanie wysłano po godzinie 17 w dniu 6 lipca 2015 r., żądając złożenia wyjaśnień do dnia 8 lipca 2015 r. do godziny 15).

Po szóste, podkreślenia wymaga, że ani autor ekspertyzy sporządzonej na zlecenie zamawiającego, ani odwołujący nie kwestionował, że zaplecze przystępującego po modernizacji nie będzie odpowiadało wymogom SIWZ (kwestionował wysokość kosztów na modernizację), a w konsekwencji, że jakość świadczonej usługi nie będzie odpowiadała wymaganiom SIWZ. Z treści ekspertyzy wypływa jedynie wniosek, iż *„wykorzystany w przetargu opis przedmiotu zamówienia nie zabezpieczył właściwie interesów Zamawiającego jeśli chodzi o osiągnięcie zasadniczego celu przetargu”*, stąd opinia autora ekspertyzy co do zasadności unieważnienia przetargu i jego powtórzenie *„przy założeniu zmiany opisu przedmiotu zamówienia w kierunku zdecydowanego wzmocnienia i bardziej precyzyjnego określenia wymagań dotyczących jakości i wyposażenia zaplecza technicznego, a także wymagań dot. jakości utrzymania taboru”*, a także *„W przypadku braku możliwości unieważnienia przetargu, wnioski wynikające z niniejszej ekspertyzy (...) powinny być uwzględniana w kolejnych postępowaniach przetargowych”*.

Po siódme, złożoną przez odwołującego ekspertyzę sporządzoną na jego zlecenie skład orzekający Izby uznał za stanowisko samego odwołującego, zaś złożoną przez przystępującego ekspertyzę sporządzoną na jego zlecenie za stanowisko przystępującego, przy czym zaznaczenie wymaga, że ocena prawidłowości czynności zamawiającego mogła zostać dokonana wyłącznie w oparciu o ofertę i wyjaśnienia składane przez przystępującego zamawiającemu na wezwanie tego ostatniego. Stanowiące załączniki do ekspertyzy zamawiającego dokumenty to częściowo dokumentacja zamawiającego, częściowo dokumenty w oparciu, o które odwołujący kalkulował zaoferowane przez siebie w przedmiotowym postępowaniu ceny – mogły one stanowić jedynie potwierdzenie prawidłowości kalkulacji odwołującego, co przy podnoszonych zarzutach odwołania było nieprzydatne.

Odnosząc się do poszczególnych, kwestionowanych przez odwołującego w odwołaniu pozycji skład orzekający Izby stwierdza, co następuje.

Paliwo (A.1)

W przypadku kosztów dotyczących paliwa odwołujący zakwestionował uwzględnienie tych kosztów przez przystępującego w przypadku „kilometrów dojazdowych”, twierdząc że wykonawca ten na wezwanie zamawiającego z dnia 16 września 2015 r. nie przedłożył wymaganych dowodów, przedstawiając jedynie wyliczenia własne.

Zamawiający, w piśmie z dnia 16 września 2015 r., zażądał (w odniesieniu do obu części zamówienia) udzielenia odpowiedzi na pytanie: *„Czy i w jakim wymiarze w kosztach paliwa zostały uwzględnione koszty kilometrów dojazdowych ?”* Zamawiający w piśmie tym zażądał także złożenia dowodów.

Podkreślenia wymaga, że odwołujący nie kwestionował samych założeń przyjętych przez przystępującego do wyliczeń własnych co do wielkości koniecznych do uwzględnienia kilometrów dojazdowych [tak w odwołaniu, jak i w wykonanej na zlecenie odwołującego ekspertyzie, odwołujący nie kwestionował prawidłowości przyjęcia przez przystępującego wielkości koniecznych do uwzględnienia kilometrów dojazdowych w wymiarze 11,5%: *„Odległości dojazdowe, które zgodnie z wyjaśnieniami Mobilis w warunkach warszawskich stanowią 11,5% łącznej liczby wozokilometrów i nie wchodzą w zakres zadania przewozowego. Twierdzenie Mobilis wskazujące na fakt uwzględnienia tego elementu w kalkulacji, nie znajduje jednak potwierdzenia w wartościach prezentowanych w tabeli”* (str. 17 ekspertyzy). W tabeli zaś (str. 18 ekspertyzy) konieczną do uwzględnienia liczbę kilometrów dojazdowych uwzględniono właśnie w wymiarze 11,5% (460 000 km rocznie dla jednej części zamówienia).

W odwołaniu odwołujący nie kwestionował także przyjętych przez przystępującego założeń co do średniego zużyciu paliwa (o tych założeniach mowa w ekspertyzie wykonanej na zlecenie zamawiającego na str. 39). Stało się to dopiero w treści ekspertyzy wykonanej na zlecenie odwołującego w odniesieniu do części II, w przypadku której przystępujący przyjął, że średnie zużycie paliwa wynosi 51,6l /100 km (str. 17 pkt 39).

W ocenie składu orzekającego Izby stanowi to niedopuszczalne rozszerzenie zarzutu po terminu przewidzianym na wniesienie odwołania.

W konsekwencji skład orzekający Izby uznał, że założenia przyjęte przez przystępującego do wyliczeń własnych były prawidłowe.

Stwierdzić zatem należy, że zarzut odwołującego skutecznie podniesiony w odwołaniu sprowadza się do tego, że przystępujący nie przedłożył dowodów.

Skoro jednak odwołujący w odwołaniu nie zakwestionował przyjętych przez przystępującego do wyliczeń założeń (średnie zużycie paliwa i wielkości konieczne do uwzględnienia w przypadku kilometrów dojazdowych) stwierdzić należy, że koniecznym było jedynie zweryfikowanie tego, po jakiej cenie przystępujący jest w stanie nabyć paliwo (olej napędowy).

Skład orzekający Izby zweryfikował możliwość zakupu przez przystępującego w ramach obu części zamówienia paliwa (oleju napędowego) za przyjętą przez tego wykonawcę do wyliczeń cenę (cena przyjęta w ekspertyzie wykonanej na zlecenie odwołującego wynosiła netto 3,59 zł (Tabela 6 – str. 18) i, na podstawie złożonego przez przystępującego wraz z wyjaśnieniami z dnia 28 września 2015 r. załącznika nr 7, zawierającego informacje stanowiące tajemnicę przedsiębiorstwa przystępującego ustalił, że przyjęta do wyliczeń przez przystępującego cena paliwa znajduje potwierdzenie w cenie wskazanej w fakturze stanowiącej załącznik nr 7.

Dodatkowo skład orzekający wskazuje, że przyjęte przez przystępującego założenia co do średniego zużycia autobusów w obu częściach zamówienia znajdują potwierdzenie w złożonych przez tego wykonawcę dowodach – załącznik nr 5 i 8 do wyjaśnień z dnia 28 września 2015 r.

Uwzględniając powyższe skład orzekający Izby uznał, że twierdzenie odwołującego, iż przystępujący na wezwanie zamawiającego z dnia 16 września 2015 r. nie przedłożył wymaganych dowodów nie znajduje potwierdzenia w materiale dowodowym.

Ubezpieczenia majątkowe i komunikacyjne (A.2, A.3).

Skład orzekający Izby stanął na stanowisku, że ujęcie przez przystępującego kosztów ubezpieczenia majątkowego i komunikacyjnego w innych jeszcze pozycjach niż pozycje A.2 i A.3. samo w sobie nie może stanowić odmowy przyjęcia wyjaśnień przystępującego na okoliczność zaoferowanej przez tego wykonawcę ceny. Skutek taki nie wynika ani z ustawy Pzp, ani z treści SIWZ, ani wreszcie z treści wezwań kierowanych przez zamawiającego.

Odwołujący oparł natomiast zarzut na założeniu, że koszty ubezpieczenia (OC, AC, ubezpieczenie prowadzonej działalności) musiały zostać wskazane wyłącznie w pozycjach A.2 i A.3, że obowiązkiem wykonawców było objęcie ubezpieczeniem AC wszystkich pojazdów kierowanych przez wykonawcę do realizacji zamówienia oraz dodatkowo, że uwzględnienie kosztów ubezpieczenia holownika i pojazdu serwisowego w pozycji B.6 nie było – w świetle wyjaśnień przystępującego – możliwe (ponieważ w pozycji B.6. uwzględniono już koszty roczne zakupu narzędzi, wyposażenia warsztatu, oprogramowania, materiały biurowe, usługi kurierskie).

Podnieść jednak należy, że zgodnie z wyjaśnieniami przystępującego – co zweryfikował skład orzekający Izby – ww. koszty zostały przez przystępującego uwzględnione nie tylko w pozycji A.3. oraz B.6, ale częściowo także w dwóch innych pozycjach, tj. C.2. (koszt utrzymania obsługi mobilnej) oraz E.2 (koszty ogólne zarządu).

Oznacza to, że wskazane w pozycjach A.2. i A.3. wielkości nie wyczerpują kosztów uwzględnionych przez przystępującego, jeśli chodzi o ubezpieczenia majątkowe i komunikacyjne i dla podważenia prawidłowości przyjętych przez odwołującego kosztów koniecznym byłoby odniesienie się przez odwołującego również do uwzględnienia częściowo tych kosztów z pozycji C.2 oraz E.2., czego odwołujący nie uczynił.

Nadto odwołujący bezpodstawnie założył obowiązek objęcia ubezpieczeniem AC wszystkich pojazdów przeznaczonych do realizacji tego zamówienia (odwołujący nie wskazał iżby obowiązek taki wynikał z SIWZ), co oznacza, że bezpodstawnie przyjął konieczność uwzględnienia kosztów ubezpieczenia AC w odniesieniu do wszystkich pojazdów.

Powyższe oraz uwzględniając dodatkowo niekwestionowany przez odwołującego fakt, że pozycja E.2. była, wysoka (na tyle wysoka, że autor wskazał wręcz, że budzi to wątpliwości: *„W przypadku kosztów ogólnych zarządu wątpliwości budziła oferta Mobilis, w związku z przyjęciem wysokich kosztów zarządu”* nie pozwala w ocenie składu orzekającego Izby przyjąć, że koszty ubezpieczenia majątkowego i komunikacyjnego, została przez przystępującego zaniżone.

Złożone przez przystępującego wyjaśnienia znajdują potwierdzenia w załączonych do wyjaśnień dowodach – załączniki nr 9-17.

Leasing/amortyzacja (A.4.).

W odwołaniu odwołujący nie kwestionował podstaw ujęcia składowych kosztu zakupów autobusów w formie odpisu amortyzacyjnego.

Zakwestionowanie przez odwołującego pozycji A.4. posłużyło odwołującemu do poddania w wątpliwość cen taboru, w szczególności autobusów (w tym autobusów rezerwowych) – tak też w piśmie z dnia 8 grudnia 2015 r. (*„Przedstawione przez Mobilis Sp. z o.o. koszty zakupu taboru są również zaniżone”*). W związku tym odwołujący za niezbędne uznał zweryfikowanie tych cen przez skład orzekający Izby.

Odwołujący zakwestionował cenę autobusu 18 metrowego, obliczając ją na 983 703,70 zł oraz cenę autobusu 9 metrowego wyliczając ją na 711 111,11 zł (z wyposażeniem).

Skład orzekający Izby ustalił, że ceny autobusów zaoferowanych przystępującemu wraz z wyposażeniem są wyższe niż przyjęte przez odwołującego (załącznik nr 3 i 6 do

wyjaśnień z dnia 7 lipca 2015 r.) i znajdują potwierdzenie w ofertach złożonych przystępującemu.

Za gołosłowne uznał przy tym skład orzekający Izby twierdzenie odwołującego, iż oferta Autosan S.A. w upadłości likwidacyjnej nie może być brana pod uwagę.

Koszty zakupu taboru nie budziły zresztą wątpliwości w ekspertyzie zamawiającego (str. 9: „*Przedstawione w ofertach i poparte ofertami producentów koszty zakupu taboru nie budzą wątpliwości*”).

Odwołujący poddał także w wątpliwość posiadanie przez przystępującego holownika, uzasadniając swoją wątpliwość tym, iż w przedstawionej kalkulacji stawki (leasing/amortyzacja) koszt nabycia lub najmu holownika został pominięty.

Skład orzekający Izby ustalił, że wątpliwości odwołującego są niezasadne. Opierają się na błędnym założeniu, że przystępujący musi dopiero nabyć holownik lub, że zakupiony holownik „wymaga” amortyzacji, co nie znajduje potwierdzenia w złożonych przez przystępującego wyjaśnieniach i dokumentach (załącznik nr 14 do wyjaśnień z dnia 28 września 2015 r.).

Koszty utrzymania wozów rezerwowych (A.7.4).

Odwołujący przyjął, że koszty utrzymania wozów rezerwowych przystępujący ujął – wbrew oczekiwaniom zamawiającego – w innych niż A.7.4. pozycjach, tj. A.4. (Leasing/amortyzacja) oraz A. 2. (ubezpieczenie majątkowe).

Wskazał, że w przypadku pozycji A.4. (leasing/amortyzacja) przekroczenie wynosi 0,03 zł, zaś w przypadku pozycji A.2 odwołał się do swoich twierdzeń dotyczących tej pozycji.

Skład orzekający Izby stoi na stanowisku, że odmienne ujęcie kosztów kalkulacyjnych w poszczególnych pozycjach (niż miałyby to wynikać z oczekiwań zamawiającego) samo w sobie nie stanowi podstawy do negowania realnego charakteru poszczególnych pozycji cenowych.

Podnieść należy, że zgodnie z wyjaśnieniami przystępującego – co zweryfikował skład orzekający Izby – koszty utrzymania wozów rezerwowych zostały uwzględnione nie w pozycji A.7.4., ale w kilku innych pozycjach, tj. w pozycji A.4. (leasing/amortyzacja), E.4. (koszty finansowe), A.3. (ubezpieczenie komunikacyjne), A.7.5. (koszty przeglądów wymaganych przepisami i planowych), A.7.6. (inne koszty techniczne), A.1. (paliwo) oraz w pozostałych pozycjach dotyczących taboru.

Stwierdzić zatem należy, że brak ujęcia całości kosztów utrzymania wozów

rezerwowych w pozycjach A.2 i A.4. nie oznacza, że przystępujący kosztów tych w pełnej, odpowiedniej wysokości nie ujął w ogóle.

Przeczą temu wyjaśnienia i dowody odnoszące się do pozycji A.1, A.3, A.4., A.7.5., A.7.6., E.4 oraz pozostałych pozycji dotyczących taboru (grupa A).

Koszty przeglądów wymaganych przepisami i planowanych (A.7.5.)

Odwołujący twierdził, że przystępujący ujął w tej pozycji zasadniczo jedynie koszty 2 badań okresowych, a nadto że w pozostałych pozycjach pominięto koszty robocizny, zużycia energii, wody, usług sprzątających.

Skład orzekający Izby, na podstawie wyjaśnień przystępującego z dnia 28 września 2015 r., złożonych w odniesieniu do pozycji A.7.5. (str. 8-18) ustalił, że twierdzenie to nie odpowiada założeniom przyjętym przez przystępującego i uwzględnionym w kalkulacji kosztom, ponieważ przystępujący ujął w tej pozycji także badania dodatkowe, uwzględniając przy tym prawem przewidziany obowiązek przeprowadzenia okresowych badań co 6 miesięcy (po pierwszym badaniu wykonanym przed upływem roku od dnia pierwszej rejestracji).

Nadto skład orzekający Izby, na podstawie wyjaśnień przystępującego z dnia 28 września 2015 r., złożonych w odniesieniu do pozycji A.7.5. oraz A.7.6. (str. 8-28) ustalił, że koszty przeglądów planowanych zostały ujęte przez przystępującego w pozycjach A.7.6. (inne koszty techniczne) i A.7.2. (części zamienne) w wysokości znajdującej potwierdzenie w złożonych dowodach (załączniki nr 20-31).

Skład orzekający Izby stoi na stanowisku, że odmienne ujęcie kosztów kalkulacyjnych w poszczególnych pozycjach (niż miałyby to wynikać z oczekiwań zamawiającego) samo w sobie nie stanowi podstawy do negowania realnego charakteru poszczególnych pozycji cenowych.

W odniesieniu do pominięcia przez przystępującego kosztów robocizny, zużycia energii, wody, usług sprzątających skład orzekający Izby, na podstawie wyjaśnień – w odniesieniu do pozycji B.2 i B.5, że koszty robocizny zostały ujęte w pozycji B.3 (koszty wynagrodzeń obsługi zaplecza technicznego), zaś pozostałe koszty jak media w pozycji B5 (koszty utrzymania zaplecza).

Inne koszty techniczne dotyczące wozu (A.7.6.)

W tym zakresie odwołujący zgłosił wątpliwość, iż „zaprezentowane w ofercie Wykonawcy Mobilis koszty techniczne, nie uwzględniają zróżnicowania stawek z uwagi na typ autobusów, gdzie kluczowym jest różna dla poszczególnych rodzajów pojazdów, skala zużycia materiałów eksploatacyjnych oraz poszczególnych podzespołów”, którą to wątpliwość – jak podkreślił odwołujący – miał także autor ekspertyzy wykonanej na zlecenia

zamawiającego (sformułował tożsamy wniosek).

O ile jednak ostatecznie wyjaśnienia przystępującego doprowadziły do braku zastrzeżeń eksperta w ww. zakresie, o tyle odwołujący wątpliwości te podtrzymał, nie prezentując jednak żadnej argumentacji ponad to, że koszty przystępującego zestawiał z własnymi, co przy odmiennych założeniach kalkulacyjnych obu wykonawców w zakresie pozycji w szczególności co do pozycji z grupy „A” jest nieprzydatne. Nadto, przyjęta przez odwołującego wielkość jednostkowych kosztów obsługi technicznej wozu (1 400 zł) nie odpowiada wielkości przyjętej przez przystępującego.

W świetle wyjaśnień przystępującego i zawartych tak wskazań, w szczególności, jakie materiały eksploatacyjne zostały przyjęte w przypadku obu wielkości pojazdów (str. 19-28 – informacje objęte tajemnicą przedsiębiorstwa) nie znajduje potwierdzenia stanowisko, iż koszty techniczne nie zostały zróżnicowane w zależności od wielkości autobusu (9 i 18 metrów).

Niezależnie od powyższego dostrzeżenie wymaga, że podnoszenie wątpliwości co do braku zróżnicowania stawek z uwagi na typ autobusu samo w sobie nie dowodzi, że koszty utrzymania pojazdu 18-sto metrowego są zaniżone.

Koszty modyfikacji zaplecza (dostosowania do warunków SIWZ) (B.4.)

Odwołujący podniósł w tym zakresie niezgodność zaprezentowanych przez przystępującego danych w zakresie stawek (0,04 zł dla obu części zamówienia) w wyjaśnieniach z dnia 7 lipca 2015 r. – załącznik nr 1 i 2) z danymi w wyjaśnieniach z dnia 28 września 2015 r.

Wskazać jednak należy, że zamawiający, pismem z dnia 14 października 2015 r., skierował do przystępującego m.in. pytanie o treści: *„Prosimy o potwierdzenie czy koszty dostosowania dla I części zamówienia wyniosą 764 335 zł, a dla II część zamówienia 1 022 935 zł ? Jaki będzie udział tych kosztów w stawce 1 wzkm dla części I i dla części II. Dlaczego w poprzedniej informacji składowe tych kosztów podawano jako jednakowe, skoro koszt myjni automatycznej obciąża jedynie II część przetargu ?”*

Odpowiadając (wyjaśnienia z dnia 15 października 2015 r.), przystępujący oświadczył przede wszystkim, że ustalenia zamawiającego co wskazanym wielkości i ich podziału na obie części zamówienia nie były prawidłowe, ponieważ zamawiający błędnie przyjął jako całość kosztów modernizacji częściowe koszty modernizacji wskazane przez przystępującego w odpowiedzi na zapytanie zamawiającego z września 2015 r. dotyczące ograniczonego zakresu modernizacji (szczegółowe pytania 1-17).

Podał także całościowe koszty modernizacji (w wyższej wysokości) i wyjaśnił, że taka

sama stawka 0,04 zł dla obu części zamówienia wynika z tego, że koszty na modernizację będzie musiał ponieść w odniesieniu do obu części zamówienia jedynie w przypadku, gdy uzyska zamówienie na obie części (co oznacza, że uzyskanie zamówienia w jednej części nie będzie się wiązało z koniecznością poniesienia kosztów modernizacji).

Do tej argumentacji przystępującego, uwzględnionej przez zamawiającego (autora ekspertyzy sporządzonej na zlecenie zamawiającego) odwołujący w ogóle się nie odniósł, pomimo sformułowania zarzutu wyłącznie w odniesieniu do niezgodności stawek w wyjaśnieniach.

Dodatkowo jedynie skład orzekający Izby wskazuje (brak objęcia zarzutem), że gołosłownym pozostawił odwołujący twierdzenie „mając na uwadze bardzo szczegółowe i rygorystyczne warunki dotyczące wymaganych elementów zaplecza technicznego (opisane w załączniku nr 2 do SIWZ), realizacja inwestycji pozwalających na spełnienie tych warunków, przy wskazanych przez Mobilis kosztach może okazać się niemożliwa” (pkt 106 str. 32 ekspertyzy sporządzonej na zlecenie odwołującego).

Tymczasem przystępujący złożył dowód (załącznik nr 4 do wyjaśnień z dnia 7 lipca 2015 r.) oczekiwany przez zamawiającego.

Skład orzekający Izby uznał, że brak jest niezgodności w danych przedstawianych przez przystępującego w zakresie kosztów modyfikacji zaplecza technicznego.

Koszty utrzymania obsady służby zabezpieczenia ruchu (C.3).

Odwołujący utrzymywał, że przystępujący przyjął na potrzeby służby zabezpieczenia ruchu zatrudnienie 2 osób, podczas gdy niezbędnym jest zatrudnienie co najmniej 5 osób. W konsekwencji tego uznał, że założone przez przystępującego stawki w tej pozycji (przyjęte założenia zatrudnienia jedynie 2 osób doprowadziłyby do naruszenia przepisów kodeksu pracy) zostały zaniżone („celowo zaniżone”).

Dostrzeżenia wymaga, na co zwrócił uwagę przystępujący w swoim piśmie z dnia 9 grudnia 2015 r., że zatrudnienie 5 osób zostało uznane przez autora ekspertyzy sporządzonej na zlecenie zamawiającego za zawyżone (str. 52: „Założenie oferty Michalczewski wydaje się zawyżone”).

Niezależnie od powyższego, skład orzekający Izby – na podstawie wyjaśnień przystępującego z dnia 28 września 2015 r. – ustalił, że przystępujący przyjął wystarczającą liczbę osób do obsługi zabezpieczenia ruchu, uwzględniając przy tym osoby, które obecnie zatrudnia dla celów realizacji innych kontraktów.

Uwzględnił także koszty ich zatrudnienia w wysokości, która została przez eksperta

zamawiającego zaakceptowana (str. 52: „Jednak podsumowując, ten składnik kosztów nie budzi zasadniczych wątpliwości”) i którą uznać należy za uzasadnioną.

Wobec braku jakiegokolwiek dodatkowej argumentacji ze strony odwołujący co do „celowego zaniżenia„ stawki w tej pozycji skład orzekający Izby uznał, że brak jest podstaw do kwestionowania przyjętych przez przystępującego założeń i odpowiadających im kosztów w pozycji C.3.

Uwzględnione przez przystępującego koszty utrzymania obsady służby zabezpieczenia ruchu zostały przez przystępującego uwzględnione w wystarczającej wysokości.

Wynagrodzenie dotyczące kierowców i dyspozytorów (D.1).

Odwołujący oparł zarzut na założeniu, że przystępujący przyjął wysokość wynagrodzenia kierowcy w wysokości 3 265,31 zł brutto oraz 3 151,93 zł brutto (odpowiednio dla części I i II zamówienia), tj. że przystępujący przyjął stawki 1 roboczogodziny w wysokości odpowiednio 19,44 zł oraz 18,76 zł.

W konsekwencji uznał, że przystępujący przyjął wartość wynagrodzenia „*sporo*” poniżej wskaźnika przeciętnego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw podanego przez GUS (4 095, 26 zł).

Jednocześnie odwołujący wskazał, że „*obecnie na warszawskim rynku pracy brak jest kierowców zawodowych, a proponowane stawki rynkowe wahają się pomiędzy 22-25 zł za roboczogodzinę*”.

Skład orzekający Izby, na podstawie wyjaśnień przystępującego z dnia 28 września 2015 r. (str. 33-34, D.1) ustalił, że przyjęte przez przystępującego wynagrodzenie dla kierowców za roboczogodzinę nie odbiega od wskazanych przez odwołującego stawek rynkowych.

Rynkowy charakter przyjętych przez przystępującego stawek nie był także poddawany wątpliwość w ekspertyzie zamawiającego, z którą przecież – co oświadczył odwołujący na rozprawie (str. 5) – odwołujący się zgadza. W ekspertyzie zawarto wniosek „*Stawki te są na rozsądnym poziomie (...)*” (str. 53).

Wobec powyższego skład orzekający Izby uznał, że brak jest podstaw do kwestionowania przyjętych przez przystępującego kosztów w zakresie wynagrodzenia kierowców. Przystępujący przyjął wynagrodzenie adekwatne do bieżących realiów rynkowych.

Odwołujący kwestionował także, za pierwotnym stanowiskiem autora ekspertyzy sporządzonej na zlecenia zamawiającego, że koszty zatrudnienia kierowców autobusów

9-cio i 18-sto metrowych przyjęte przez przystępującego są takie same, co nie jest uzasadnione, ponieważ kierowcy autobusów 18-sto metrowych powinni dysponować lepszymi umiejętnościami i dodatkowymi uprawnieniami do prowadzenia tego typu pojazdów.

W ocenie składu orzekającego Izby, przyjęcie takiego samego wynagrodzenia dla kierowców autobusów 9-cio i 18-sto metrowych, a nawet wynagrodzenia wyższego dla kierowców autobusów 9-cio metrowych pozostaje kwestią bez znaczenia, ponieważ sama wysokość przyjętego przez przystępującego wynagrodzenia kierowcy autobusu 18-sto metrowego odpowiada realiom rynkowym (o czym była mowa powyżej).

Dostrzeżenia nadto wymaga, że zamawiający – wobec wątpliwości autorów ekspertyzy (str. 53): *„(...) wątpliwość budzą wyższe koszty zatrudnienia kierowców autobusów 9-metrowych. Kierowcy 18 m autobusów powinni dysponować, lepszymi umiejętnościami i dodatkowymi uprawnieniami do prowadzenia tego typu pojazdów”* – pismem z dnia 14 października 2015 r. zwrócił się do przystępującego z żądaniem wyjaśnienia: *„Jakie jest uzasadnienie przyjmowania wyższych kosztów zatrudnienia kierowców autobusów 9-metrowych w stosunku do kosztów zatrudnienia autobusów 18-metrowych”*.

Odpowiadając, pismem z dnia 15 października 2015 r. przystępujący wyjaśnił, że *„wyższe koszty zatrudnienia kierowców w ramach realizacji części I Zamówienia wynikają z większej pracochłonności świadczenia usług przewozowych na terenie aglomeracji warszawskiej przy wykorzystaniu autobusów o długości 9 m oraz 18 m. Według wyliczeń Wykonawcy średnia prędkość robocza autobusów o długości 9 m wynosi 17 km/h, podczas gdy dla autobusu o długości 18 m jest to 17,56 km/h. Wykonawca realizuje obecnie na rzecz Zamawiającego zamówienia, w ramach których świadczy usługi przewozowe przy użyciu autobusów o obu tych długościach. Doświadczenie Wykonawcy nabyty w ramach realizacji tych zamówień potwierdza, że prędkość pracy autobusów o długości 9 m jest niższa. Wynika to z faktu, że autobusy 9 m są wykorzystywane przede wszystkim do obsługi tras, na których postój na pętli jest dłuższy, a jakość dróg pokonywanych przez autobus niższa, niż w przypadku tras obsługiwanych przez autobusy 18 m. W konsekwencji świadczenie usługi przy użyciu autobusów o długości 9 m wiąże się z większym nakładem czasu pracy kierowców, w związku z czym koszt z tego tytułu został założony w wyższej wysokości, niż w przypadku autobusów o długości 18 m”*.

Na potwierdzenie swoich założeń przystępujący złożył zestawienie prędkości technicznych dla obu długości autobusów.

Dostrzeżenia także wymaga, że zamawiający nie wyartykułował wobec przystępującego jakiegokolwiek wątpliwości, będącej konsekwencją twierdzenia autora

ekspertyzy, iż „Kierowcy 18 m autobusów powinni dysponować, lepszymi umiejętnościami i dodatkowymi uprawnieniami do prowadzenia tego typu pojazdów”.

Ani zamawiający, ani ekspert zamawiającego w toku postępowania nie wskazali podstaw prawnych swojego stanowiska co do konieczności posiadania wyższych kwalifikacji przez kierowców autobusów dłuższych. Żadnych podstaw w tym zakresie nie wskazał także odwołujący.

Wobec powyższego skład orzekający Izby uznał, że przystępujący mógł przyjąć nieznacznie wyższe wynagrodzenie dla kierowców autobusów 9-cio metrowych.

Zaniechanie zbadania przez zamawiającego wysokości przyjętych stawek wynagrodzeń kierowców.

U podstaw zarzutu legło błędne założenie, iż przyjęte przez przystępującego stawki wynagrodzenia kierowców nie są stawkami rynkowymi.

Jak stwierdzono powyżej zastosowane przez przystępującego stawki nie odbiegają od wskazanych przez odwołującego stawek rynkowych.

Skład orzekający Izby uznał, że skoro przystępujący przyjął wynagrodzenie kierowców wynikające ze stawek obowiązujących na rynku warszawskim, to zamawiający – posiadający wiedzę i doświadczenie w tym zakresie, co podkreślał sam odwołujący – nie miał podstaw do dodatkowej jeszcze weryfikacji tych stawek.

Dodatkowo skład orzekający Izby ustalił, że przystępujący załączył do wyjaśnień z dnia 28 września 2015 r. dokumenty uzasadniające przyjęte stawki wynagrodzenia (załącznik nr 39) oraz uznał je za wiarygodne i wystarczające.

Reasumując, skład orzekający Izby doszedł do przekonania, że kwestionowane przez odwołującego w odwołaniu pozycje (elementy kosztów) nie zostały przez wykonawcę Mobilis zaniżone. Przeciwnie, na podstawie wyjaśnień wykonawcy Mobilis składanych zamawiającemu w toku postępowania wraz z dokumentami (pisma z dnia 7 lipca, 28 września i 15 października 2015 r.) skład orzekający Izby uznał, że wyjaśnienia te były szczegółowe, konkretne, spójne i kompletne, a nadto poparte adekwatnymi dowodami.

Biorąc powyższe pod uwagę, skład orzekający Izby nie znalazł podstaw do przepisania zamawiającemu naruszenia żadnego ze wskazanych przez odwołującego przepisów ustawy Pzp.

O kosztach postępowania orzeczono na podstawie art. 192 ust. 9 i 10 ustawy Pzp oraz § 3 pkt 1 lit. a) rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2010 r. w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. Nr 41 poz. 238).

Przewodniczący: