

Sygn. akt: KIO 1755/21

Sygn. akt: KIO 1758/21

WYROK

z dnia 4 sierpnia 2021 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Ryszard Tetzlaff
Członkowie: Irmina Wiktoria Pawlik
Danuta Dziubińska
Protokolant: Piotr Cegłowski

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu **20 i 30 lipca 2021 r. w Warszawie** odwołań wniesionych do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej:

- A. w dniu **11 czerwca 2021 r.** przez wykonawcę: **TPF Sp. z o.o., ul. Annopol 22, 03 - 236 Warszawa** (sygn. akt: KIO 1755/21)
- B. w dniu **11 czerwca 2021 r.** przez wykonawców: **Konsorcjum Firm: 1) Egis Poland Sp. z o.o., (lider konsorcjum); 2) Egis Rail S.A., 168 et 170 avenue Thiers, 69006 LYON (partner konsorcjum); z adresem dla lidera: ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa** (sygn. akt: KIO 1758/21)

w postępowaniu prowadzonym przez **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa** przy udziale:

- A. wykonawców **Konsorcjum Firm:1) SYSTRA S.A. (lider konsorcjum), rue Henry Farman 72-76, 75015 Paryż, 2) S. B. (Biuro Projektowo - Konsultingowe BPK Mosty S.C. S. B., J. B.), ul. Antoniego Wiwulskiego 12, 51-629 Wrocław, 3) J. B. (Biuro Projektowo Konsultingowe BPK Mosty S.C. S. B., J. B.), ul. Antoniego Wiwulskiego 12, 51-629 Wrocław; adres do korespondencji: SYSTRA S.A., Oddział w Polsce, ul. Komandorska 12, 50-022 Wrocław** zgłaszających swoje przystąpienie do postępowania odwoławczego o sygn. akt **KIO 1755/21** po stronie odwołującego

- B. wykonawców **Konsorcjum Firm: 1) Arcadis Sp. z o.o. (Lider konsorcjum); 2) Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa; 3) Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Zabytkowa 2, 80-253 Gdańska; adres dla siedziby lidera: Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa; Konsorcjum Firm: 1) Egis Poland Sp. z o.o., (lider konsorcjum); 2) Egis Rail S.A., 168 et 170 avenue Thiers, 69006 LYON (partner konsorcjum); z adresem dla siedziby lidera: ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa; Konsorcjum Firm: 1) Fehlings Krug Polska Sp. z o.o. (lider konsorcjum), 2) Infrares Sp. z o.o., ul. Świętojerska 5/7, 00-236 Warszawa; adres dla siedziby lidera: ul. Szlak 65, 31-153 Kraków i Konsorcjum Firm: 1) IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o. o., 2) IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U., Avda. Zarandoa 23, 48015 Bilbao, Hiszpania, 3) BBF Sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 461, 60-451 Poznań; z adresem dla siedziby lidera: ul. Ślężna 104, lok. 1, 53-111 Wrocław** zgłaszających swoje przystąpienie do postępowania odwoławczego o sygn. akt: **KIO 1755/21** po stronie zamawiającego
- C. wykonawców **Konsorcjum Firm: 1) Fehlings Krug Polska Sp. z o.o. (lider konsorcjum), 2) Infrares Sp. z o.o., ul. Świętojerska 5/7, 00-236 Warszawa; adres dla siedziby lidera: ul. Szlak 65, 31-153 Kraków; Konsorcjum Firm:1) SYSTRA S.A. (lider konsorcjum), rue Henry Farman 72-76, 75015 Paryż, 2) S. B. (Biuro Projektowo - Konsultingowe BPK Mosty S.C. S. B., J. B.), ul. Antoniego Wiwulskiego 12, 51-629 Wrocław, 3) J.y B. (Biuro Projektowo Konsultingowe BPK Mosty S.C. S. B., J. B.), ul. Antoniego Wiwulskiego 12, 51-629 Wrocław; adres do korespondencji: SYSTRA S.A., Oddział w Polsce, ul. Komandorska 12, 50-022 Wrocław i TPF Sp. z o.o., ul. Annopol 22, 03 - 236 Warszawa** zgłaszających swoje przystąpienie do postępowania odwoławczego o sygn. akt **KIO 1758/21** po stronie odwołującego
- D. wykonawców **Konsorcjum Firm: 1) Arcadis Sp. z o.o. (Lider konsorcjum); 2) Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa; 3) Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Zabytkowa 2, 80-253 Gdańska; adres dla siedziby lidera: Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa** zgłaszających swoje przystąpienie do postępowania odwoławczego o sygn. akt **KIO 1758/21** po stronie zamawiającego

orzeka:

1A. Odwołanie w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21:

1) umarza postępowanie w zakresie zarzutów zaniechania poprawienia występującej w ofertach Konsorcjum Firm: 1) IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo Sp. z o. o., 2) IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U., Avda. Zarandoa 23, 48015 Bilbao, Hiszpania, 3) BBF Sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 461, 60-451 Poznań; z adresem dla siedziby lidera: ul. Ślężna 104, lok. 1, 53-111 Wrocław i Konsorcjum Firm: 1) Fehlings Krug Polska Sp. z o.o. (lider konsorcjum), 2) Infrases Sp. z o.o., ul. Świętojerska 5/7, 00-236 Warszawa; adres dla siedziby lidera: ul. Szlak 65, 31-153 Kraków omyłki rachunkowej powodującej niezgodność ofert ze Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, powodującą istotną zmianę treści oferty, z uwagi na ich wycofanie;

2) W pozostałym zakresie oddala odwołanie.

2. kosztami postępowania obciąża **TPF Sp. z o.o., ul. Annopol 22, 03 - 236 Warszawa** i:

2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę **15 000 zł 00 gr** (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez **TPF Sp. z o.o., ul. Annopol 22, 03 - 236 Warszawa** tytułem wpisu od odwołania;

2.2. zasądza od zasądza od **TPF Sp. z o.o., ul. Annopol 22, 03 - 236 Warszawa** na rzecz **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa** kwotę **1 600 zł 00 gr** (słownie: jeden tysiąc sześćset złotych zero groszy) stanowiącą należną część kosztów postępowania odwoławczego poniesionych przez Zamawiającego tytułem wynagrodzenia pełnomocnika;

2.3. zasądza od **TPF Sp. z o.o., ul. Annopol 22, 03 - 236 Warszawa** na rzecz wnoszących sprzeciw - kwotę **2 000 zł 00 gr** (słownie: dwa tysiące złotych zero groszy), w tym kwotę **400 zł 00 gr** (słownie: czterysta złotych zero groszy) na rzecz **Konsorcjum Firm: 1) Egis Poland Sp. z o.o., (lider konsorcjum); 2) Egis Rail S.A., 168 et 170 avenue Thiers, 69006 LYON (partner konsorcjum);** z adresem dla lidera: ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa; kwotę **800 zł 00 gr** (słownie: osiemset złotych zero groszy) na rzecz **Konsorcjum Firm: 1) Arcadis Sp. z o.o. (Lider konsorcjum); 2) Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa; 3) Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Zabytkowa 2, 80-253 Gdańska;** adres dla siedziby lidera: Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa oraz kwotę **800 zł 00 gr** (słownie: osiemset złotych zero groszy) na rzecz **Konsorcjum Firm: 1) Fehlings Krug Polska Sp. z o.o. (lider konsorcjum),**

2) Infrares Sp. z o.o., ul. Świętojerska 5/7, 00-236 Warszawa; adres dla siedziby lidera: ul. Szlak 65, 31-153 Kraków stanowiącą należną część kosztów postępowania odwoławczego poniesionych przez wnoszących sprzeciw tytułem wynagrodzenia pełnomocnika.

1B. Odwołanie w sprawie o sygn. akt: KIO 1758/21:

1) uwzględnia odwołanie w zakresie zarzutu dotyczącego doświadczenia p. M. Pricopa (projektant branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – pozacenowe kryterium oceny ofert), jakie miał zdobyć w ramach zadania pod nazwą:

a) Modernizacja linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Biadolin – Tarnów w km 61,300 – 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” – w zakresie dotyczącym udziału w opracowaniu projektu budowlanego i wykonawczego w zakresie szlaku Biadolin – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 km,

b) Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź etap II, Lot B 2 – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonych dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimedialnego dworca Łódź – Fabryczna – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – Układ torowy - w zakresie dotyczącym liczby szlaków

i nakazuje Zamawiającemu: unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej, powtórzenie czynności badania i oceny ofert, w ramach której nakazuje Zamawiającemu wykluczenie z postępowania Konsorcjum Firm: 1) Arcadis Sp. z o.o. (Lider konsorcjum); 2) Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa; 3) Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Zabytkowa 2, 80-253 Gdańsk; adres dla siedziby lidera: Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych.

2) W pozostałym zakresie oddala odwołanie.

2. kosztami postępowania obciąża Konsorcjum Firm: 1) Arcadis Sp. z o.o. (Lider konsorcjum); 2) Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa; 3) Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Zabytkowa 2, 80-253 Gdańsk; adres dla siedziby lidera: Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa w części 2/3 i Konsorcjum Firm: 1) Egis Poland Sp. z o.o., (lider konsorcjum); 2) Egis Rail S.A., 168 et 170 avenue Thiers, 69006 LYON (partner konsorcjum); z adresem dla lidera: ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa w części 1/3 i:

- 2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę **15 000 zł 00 gr** (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez **Konsorcjum Firm: 1) Egis Poland Sp. z o.o., (lider konsorcjum); 2) Egis Rail S.A., 168 et 170 avenue Thiers, 69006 LYON (partner konsorcjum); z adresem dla lidera: ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa** tytułem wpisu od odwołania;
- 2.2. zasądza od **Konsorcjum Firm: 1) Arcadis Sp. z o.o. (Lider konsorcjum); 2) Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa; 3) Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Zabytkowa 2, 80-253 Gdańska; adres dla siedziby lidera: Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa** na rzecz **Konsorcjum Firm: 1) Egis Poland Sp. z o.o., (lider konsorcjum); 2) Egis Rail S.A., 168 et 170 avenue Thiers, 69006 LYON (partner konsorcjum); z adresem dla lidera: ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa** kwotę **11 200 zł 00 gr** (słownie: jedenaście tysięcy dwieście złotych zero groszy) stanowiącą należną część kosztów postępowania odwoławczego poniesionych przez Odwołującego;
- 2.3. zasądza od **Konsorcjum Firm: 1) Arcadis Sp. z o.o. (Lider konsorcjum); 2) Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa; 3) Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Zabytkowa 2, 80-253 Gdańska; adres dla siedziby lidera: Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa** na rzecz **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa** kwotę **2 400 zł 00 gr** (słownie: dwa tysiące czterysta złotych zero groszy) stanowiącą należną część kosztów postępowania odwoławczego poniesionych przez Zamawiającego tytułem wynagrodzenia pełnomocnika;
- 2.4. zasądza od **Konsorcjum Firm: 1) Egis Poland Sp. z o.o., (lider konsorcjum); 2) Egis Rail S.A., 168 et 170 avenue Thiers, 69006 LYON (partner konsorcjum); z adresem dla lidera: ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa** na rzecz **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa** kwotę **1 200 zł 00 gr** (słownie: jeden tysiąc dwieście złotych zero groszy) stanowiącą należną część kosztów postępowania odwoławczego poniesionych przez Zamawiającego tytułem wynagrodzenia pełnomocnika.

Stosownie do art. 579 ust. 1 oraz art. 580 ust.1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1129) na niniejszy wyrok – w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w **Warszawie**.

Przewodniczący:

.....

Członkowie:

.....

.....

Sygn. akt: KIO 1755/21

Sygn. akt: KIO 1758/21

Uzasadnienie

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego prowadzone w trybie przetargu nieograniczonego na: "Opracowanie dokumentacji projektowej wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego dla projektu pn.: „Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Ełk – Trakiszki (granica państwa) – dokumentacja projektowa”. Numer referencyjny: 9090/IRZU/14219/03780/20/P; zostało wszczęte ogłoszeniem w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 05.08.2020 r. pod nr 2020/S 150 - 368920 przez PKP Polskie Linie Kolejowe S.A., ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa zwany dalej: „Zamawiającym”. Do ww. postępowania o udzielenie zamówienia zastosowanie znajdują przepisy ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (tj. Dz. U. z 2019 r., poz. 1843 ze zm., zwanej dalej: „Pzp”) ilekroć w treści uzasadnienia mowa o przepisach materialnych. W zakresie, zaś odwołania co do wymogów proceduralnych zdefiniowanych w Dziale IX ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych ma zastosowanie wskazana ustawa. Przy czym, także w tym zakresie wiążący będzie oznaczenie Pzp.

W dniu 01.06.2021 r. Zamawiający (za pomocą platformy zakupowej Zamawiającego) Zamawiający poinformował o wyborze oferty najkorzystniejszej - Konsorcjum Firm: 1) Arcadis Sp. z o.o. (Lider konsorcjum); 2) Multiconsult Polska Sp. z o.o., ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa; 3) Transprojekt Gdański Sp. z o.o., ul. Zabytkowa 2, 80-253 Gdańsk; adres dla siedziby lidera: Al. Jerozolimskie 142B, 02-305 Warszawa zwane dalej: „Konsorcjum Arcadis” albo „Arcadis” albo „Przystępującym po stronie Zamawiającego w sprawie KIO 1755/21 oraz w sprawie KIO 1758/21”. Drugą pozycję w rankingu zajęło Konsorcjum Firm: 1) Egis Poland Sp. z o.o., (lider konsorcjum); 2) Egis Rail S.A., 168 et 170 avenue Thiers, 69006 LYON (partner konsorcjum); z adresem dla siedziby lidera: ul. Domaniewska 39A, 02-672 Warszawa zwane dalej: „Konsorcjum Egis” albo „Egis” albo „Przystępującym po stronie Zamawiającego w sprawie KIO 1755/21” albo „Odwołującym w sprawie KIO 1758/21”. Trzecią pozycję w rankingu zajęło Konsorcjum Firm: 1) Fehlings Krug Polska Sp. z o.o. (lider konsorcjum), 2) Infrares Sp. z o.o., ul. Świętojerska 5/7, 00-236 Warszawa; adres dla siedziby lidera: ul. Szlak 65, 31-153 Kraków zwane dalej: „Konsorcjum Fehlings” albo „Fehlings” albo „Przystępującym po stronie Zamawiającego w sprawie KIO 1755/21” albo „Przystępującym po stronie Odwołującego w sprawie KIO 1758/21”. Czwartą pozycję w rankingu zajęło Konsorcjum Firm: 1) IDOM Inżynieria, Architektura i Doradztwo

Sp. z o. o., 2) IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U., Avda. Zarandoa 23, 48015 Bilbao, Hiszpania, 3) BBF Sp. z o.o., ul. Dąbrowskiego 461, 60-451 Poznań; z adresem dla siedziby lidera: ul. Ślężna 104, lok. 1, 53-111 Wrocław zwane dalej: „Konsorcjum IDOM” albo „IDOM” albo „Przystępującym po stronie Zamawiającego w sprawie KIO 1755/21”. Piątą pozycję w rankingu zajęło TPF Sp. z o.o., ul. Annopol 22, 03 - 236 Warszawa zwane dalej: „TPF Sp. z o.o.” albo „Odwołującym w sprawie KIO 1755/21” albo „Przystępującym po stronie Odwołującego w sprawie KIO 1758/21”. Szóstą pozycję w rankingu zajęło Konsorcjum Firm: 1) SYSTRA S.A. (lider konsorcjum), rue Henry Farman 72-76, 75015 Paryż, 2) S. B. (Biuro Projektowo - Konsultingowe BPK Mosty S.C. S. B., J. B.), ul. Antoniego Wiwulskiego 12, 51-629 Wrocław, 3) J. B. (Biuro Projektowo Konsultingowe BPK Mosty S.C. S. B., J. B.), ul. Antoniego Wiwulskiego 12, 51-629 Wrocław; adres do korespondencji: SYSTRA S.A., Oddział w Polsce, ul. Komandorska 12, 50-022 Wrocław zwane dalej: „Konsorcjum SYSTRA” albo „Przystępującym po stronie Odwołującego w sprawie KIO 1755/21 oraz w sprawie KIO 1758/21”.

Na mocy zarządzenia Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej z 23.06.2021 r. sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21, sygn. akt: KIO 1758/21 zostały skierowane do łącznego rozpatrzenia.

Odwołanie w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21:

W dniu 11.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) wykonawca TPF Sp. z o.o. wniósł odwołanie na czynność Zamawiającego z 01.06.2021 r. Kopie odwołania Zamawiający otrzymał tego samego dnia (za pomocą platformy zakupowej Zamawiającego). Zarzucił:

1. art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Arcadis, mimo iż Konsorcjum Arcadis przedstawiło informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, poprzez wskazanie:

i. w Załączniku 6a – „wykaz osób skierowanych do realizacji zamówienia” zadań nie spełniających zapisów Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia zwanej dalej: „SIWZ”, celem spełnienia warunków udziału w postępowaniu

ii. w Załączniku 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w zakresie „Zespół branżowy – Kolejowe obiekty budowlane” zadań nie spełniających zapisów SWIZ, celem uzyskania maksymalnej liczby punktów;

2. art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp, w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Egis, mimo iż Konsorcjum Egis przedstawił informacje

wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, poprzez wskazanie w Załączniku 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w zakresie „Zespół branżowy – Kolejowe obiekty budowlane” zadań nie spełniających zapisów SIWZ, celem uzyskania maksymalnej liczby punktów;

3. art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp, w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Fehlings mimo iż Konsorcjum Fehlings przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, poprzez wskazanie w Załączniku 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w zakresie „Zespół branżowy – Kolejowe obiekty budowlane” zadań nie spełniających zapisów SIWZ, celem uzyskania maksymalnej liczby punktów;

4. art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp, w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum IDOM mimo iż Konsorcjum IDOM przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, poprzez wskazanie w Załączniku 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w zakresie „Zespół branżowy – Kolejowa sieć trakcyjna” zadań nie spełniających zapisów SIWZ, celem uzyskania maksymalnej liczby punktów;

5. art. 87 ust. 2 pkt. 2 Pzp, w zw. z art. 89 ust. 1 pkt 2 i 6 Pzp poprzez poprawienie występującej w ofercie Konsorcjum Arcadis omyłki polegającej na niezgodności oferty ze SIWZ, powodującą istotną zmianę treści oferty.

6. Art. 87 ust. 2 pkt. 2 Pzp, w zw. z art. 89. Ust. 1 pkt. 2 i 6 Pzp poprzez zaniechanie poprawienia występującej w ofertach Wykonawców IDOM i Fehlings omyłki rachunkowej powodującej niezgodność ofert ze SIWZ, powodującą istotną zmianę treści oferty

Odwołujący wnosil o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

1. unieważnienia czynności wyboru oferty Arcadis jako najkorzystniejszej;
2. dokonania ponownie czynności badania i oceny ofert;
3. wykluczenia Wykonawcy Arcadis z postępowania oraz odrzucenia oferty złożonej przez Arcadis;
4. wykluczenia Wykonawcy Egis z postępowania oraz odrzucenia oferty złożonej przez Egis;
5. wykluczenia Wykonawcy Fehlings z postępowania oraz odrzucenia oferty złożonej przez Fehlings;

6. wykluczenia Wykonawcy IDOM z postępowania oraz odrzucenia oferty złożonej przez IDOM;
7. odrzucenie ofert Wykonawców Arcadis, Fehlings oraz IDOM jako niezgodnych z SIWZ;
8. dokonania wyboru oferty najkorzystniejszej.

Zarzut 1.

Zamawiający określił w 8.5.2 SIWZ następujący warunek udziału w postępowaniu w odniesieniu do Koordynatora Projektu/Głównego Projektanta:

„Doświadczenie w kierowaniu zespołem projektowym, który w okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert wykonał co najmniej dwa [2] opracowania wielobranżowej dokumentacji projektowej każda obejmująca projekt budowlany, przy czym każde opracowanie musi obejmować minimum pięć [5] branż – torową, urządzeń srk, sieci trakcyjnej, mostową, teletechniczną dla budowy lub przebudowy zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej o prędkości projektowanej min. 160 km/h. Łącznie dokumentacje powinny obejmować w swym zakresie co najmniej trzy [3] szlaki o długości minimum 7 km każdy oraz trzy [3] stacje kolejowe.

Każda ze stacji powinna docelowo posiadać przynajmniej po 20 rozjazdów każda oraz:

- dwa [2] tory główne zasadnicze;
- dwa [2] tory główne dodatkowe;
- co najmniej cztery [4] krawędzie peronowe.

W oparciu o powyższe dokumentacje projektowe uzyskano ostateczne decyzje o pozwoleniu na budowę.

Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskano co najmniej jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę.

Uprawnienia budowlane do:

- projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej kolejowej
w zakresie kolejowych obiektów budowlanych, lub
- projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej mostowej, lub
- projektowania bez ograniczeń w specjalności konstrukcyjno - budowlanej.”

Arcadis w odpowiedzi na wezwanie z 13.05.2021 r. w trybie art. 26 ust 1 Pzp złożył w dniu 24.05.2021 r. Załącznik nr 6a do IDW - Wykaz osób skierowanych do realizacji zamówienia zawierający następujące doświadczenie kandydata na stanowisko Koordynatora Projektu/Głównego Projektanta:

L.p	Imię i Nazwisko osoby	Opis kwalifikacji i/lub doświadczenia					Stanowisko, na które osoba jest proponowana	Podstawa dysponowania (np. umowa o pracę lub inny stosunek cywilnoprawny potwierdzający bezpośrednio dysponowania)
		Podmiot na rzecz którego usługi były wykonane	Okres trwania od data (m-c, rok) do data (m-c, rok) (wykonanej usługi)	Zajmowane stanowisko (w czasie wykonania usługi)	Opis doświadczenia w poszczególnych okresach potwierdzający spełnianie warunków (poszczególnych wykonanych usług)	Kwalifikacje zawodowe oraz wymagane uprawnienia (podać wykształcenie oraz pełny zakres uprawnień oraz nr i datę wydania)		
1.	A. B.	JPL Project Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02626 Warszawa	12.2010r 10.2014r	Koordinator Projektu/Projektant Sprawdzający	Doświadczenie w kierowaniu zespołem projektowym (Kierownik Pracowni Torowej) oraz koordynacji prac projektowych (Koordynator Projektu), który opracował wielobranżowy projekt budowlany i wykonawczy obejmujący m.in. branże: torową, drogową, obiekty inżynieryjne, obiekty kubaturowe, elektroenergetykę, sieć trakcyjną, perony, telekomunikację i srk, w ramach realizacji umowy na zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla przebudowy infrastruktury kolejowej na dwutorowej zelektryfikowanej linii kolejowej o prędkości projektowanej min 160 km/h: Linia Kolejowa nr 91 Kraków - Medyka - Granica państwa na odcinku Dębica - Sędziszów Małopolski w km 111,500-133,600. Przebudowa dotyczyła: - Szlak Dębica - Ropczyce od km 111.500 do km 122.100 - długość 10,6 km - Szlak Ropczyce - Sędziszów Małopolski od km 124.900 do km 130.100 - długość 5,2 km - Stacji Ropczyce od km 122.100 do km 124.900 (posiadająca 2 tory główne zasadnicze, 3 tory główne dodatkowe i 4 krawędzie peronowe, min. 20 rozjazdów, - Stacji Sędziszów Małopolski od km 130.100 do km 133.600 (posiadająca 2 tory główne zasadnicze, 2 tory główne dodatkowe i 4 krawędzie peronowe), min. 20 rozjazdów.	Uprawnienia do projektowania bez ograniczeń w specjalności linie, węzły i stacje kolejowe Nr uprawnień ONB3-K-21/98 z dnia 19.06.1998r	Koordinator Projektu/Główny Projektant	Arcadis Sp. z o.o. - dysponowanie bezpośrednio - umowa o pracę.

					Dla wyżej wymienionej dokumentacji projektowej uzyskano ostateczne decyzje o pozwoleniu na budowę.			
2.		JPL Project Sp. z o.o. Al. Niepodległości 58, 02626 Warszawa	10.2013r 02.2017r	Koordynator Projektu, Projektant	<p>Doświadczenie w koordynacji prac projektowych (Koordynator Projektu) oraz kierowaniu zespołem projektowym (Kierownik Pracowni), który opracował wielobranżowy projekt obejmujący m.in. branże: torową, elektroenergetykę, sieć trakcyjną, obiekty kubaturowe, obiekty inżynierskie (projekty budowlane i wykonawcze), w ramach realizacji umowy na Opracowanie dokumentacji projektowej zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej o prędkości projektowanej min. 160 km/h i materiałów przetargowych w ramach projektu POIiŚ 7.1-73 pn.: „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa - Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin - Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)” - odcinek Pilawa - Dęblin w km 55,600 - 107,283.</p> <p>Przebudowa dotyczyła: - Szlak Garwolin - Łaskarzew - 59.500km - 72.970km - długość 13.470km, - Stacja Sobolew od km 79.505 do km 81.357 (posiadająca 2 tory główne zasadnicze, 2 tory główne dodatkowe i 4 krawędzie peronowe), min 20 rozjazdów,</p> <p>- Szlak Sobolew - Życzyn od km 81.357 do km 90.530 - długość 9,173 km - Szlak Życzyn - Dęblin - od km 94.080 do km 101.520 - 7,44 km długości,</p> <p>- Stacja Dęblin od km 101.520 do km 107.283 (posiadająca 2 tory główne zasadnicze, 5 torów głównych dodatkowych i 5 krawędzi peronowych), min 20 rozjazdów.</p> <p>Dla wyżej wymienionej dokumentacji projektowej uzyskano ostateczne decyzje o pozwoleniu na budowę.</p>			

Odwołujący podnosił, że Arcadis w pkt 2 w/w wykazu przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje przez niego podejmowane. Informacje nie mające potwierdzenia w stanie faktycznym dotyczą: a. Liczby rozjazdów na stacji Sobolew, b. Minimalnej prędkości projektowej na w/w zadaniu.

Ad a) Liczba rozjazdów na stacji Sobolew

Zamawiający w pkt 8.5.2 SIWZ w odniesieniu do doświadczenia kandydata na stanowisko Koordynatora Projektu/Głównego Projektanta wymagał między innymi doświadczenia w kierowaniu zespołem który opracował projekt 3 stacji przy czym (...) Każda ze stacji powinna docelowo posiadać przynajmniej po 20 rozjazdów (...). Arcadis w ramach zadania nr 2 zamieszczonego w w/w wykazie tj. „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)” – odcinek Pilawa – Dęblin w km 55,600 – 107,283 wskazało stację Sobolew oświadczając, jednocześnie, że stacja posiada min. 20 rozjazdów. Zgodnie z dokumentacją posiadaną przez Odwołującego, pozyskaną ze strony Zamawiającego tj. Projektem Budowlanym Stacji Sobolew na podstawie, którego została pozyskana decyzja o pozwoleniu na budowę oraz zrealizowane roboty budowlane – w/w stacja posiada jedynie 17 rozjazdów. Co więcej na wspomnianym planie widnieje podpis Pana A. B. jako Koordynatora Projektu tak więc nie ma wątpliwości, że osoba ta doskonale zdawała sobie z tego sprawę. Mimo to Wykonawca Arcadis podał w wykazie informacje nie mające potwierdzenia w stanie faktycznym wprowadzające Zamawiającego w błąd.

Ad b) Minimalna prędkość projektowa

Zamawiający w pkt 8.5.2 SIWZ w odniesieniu do doświadczenia kandydata na stanowisko Koordynatora Projektu/Głównego Projektanta wymagał między innymi doświadczenia w kierowaniu zespołem który opracował dokumentację projektową dla budowy lub przebudowy zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej o prędkości projektowanej min. 160 km/h.

W pkt 2 w/w wykazu Arcadis umieścił doświadczenie Pana A. B. polegające na kierowaniu zespołem projektowym który opracował dokumentację pn.: „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)” – odcinek Pilawa – Dęblin w km 55,600 – 107,283 oświadczając jednocześnie, że zadanie obejmuje (...) Opracowanie dokumentacji projektowej zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej o prędkości projektowanej min. 160 km/h (...)

Tymczasem jak wynika z dokumentacji pozyskanej przez Odwołującego – Projekt Budowany – Wykaz Prędkości – minimum prędkości projektowanej dla wskazanego przez Arcadis zadania wynosi 100 km/h dla ruchu pasażerskiego. W tym miejscu odwołania stosowna tabel.

Nie ma zatem wątpliwości, że Arcadis w ramach doświadczenia Pana A. B. zdobytego w ramach zadania „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)” – odcinek Pilawa – Dęblin w km 55,600 – 107,283 przedstawił dwie informacje nie mające potwierdzenia w stanie faktycznym mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego.

Zamawiający określił w 19.7.2 pkt. 1) SIWZ następujące warunki udziału w postępowaniu w ramach Kryterium 2 Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego:

„1) Zespół branżowy – Kolejowe obiekty budowlane

Projektant w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

Uprawnienia: Wymagane uprawnienia budowlane bez ograniczeń do projektowania w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

Kwalifikacje (doświadczenie): w okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu złożenia ofert opracował w charakterze projektanta w danej branży, co najmniej jedną [1] dokumentację projektową (każda obejmująca projekt budowlany) dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze).

Dokumentacja powinna obejmować w swym zakresie co najmniej dwa [2] szlaki i jedną [1] stację kolejową. Stacja powinna docelowo obejmować przynajmniej:

- Dwa [2] tory główne zasadnicze,*
- Dwa [2] tory główne dodatkowe,*
- Dwie [2] krawędzie peronowe,”*

W tym miejscu Odwołujący zwrócił uwagę, że warunek wskazany przez Zamawiającego w pkt 19.7.2 pkt. 1) SIWZ różni się od tego, który Zamawiający wyznaczył w pkt 8.5.2 pkt. 2 SIWZ w odniesieniu do Koordynatora w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych (podstawowy warunek udziału w postępowaniu). W pkt 8.5.2 pkt. 2 SIWZ Zamawiający umieścił:

W okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert opracował w charakterze projektanta w danej branży co najmniej dwie [2] dokumentacje projektowe każda obejmująca projekt budowlany dla budowy lub przebudowy łącznie co najmniej 20 km nawierzchni torowej na linii dwutorowej zelektryfikowanej.

Dokumentacje łącznie powinny obejmować w swym zakresie co najmniej:

- dwa [2] szlaki,*
- dwie [2] stacje kolejowe.*

Każda ze stacji powinna docelowo posiadać przynajmniej:

- dwa [2] tory główne zasadnicze;*

- dwa [2] tory główne dodatkowe;
- dwie [2] krawędzie peronowe.

W oparciu o powyższe dokumentacje projektowe uzyskano ostateczne decyzje o pozwoleniu na budowę.

Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskano co najmniej jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę.

Uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

Istotna różnica między pkt 19.7.2 pkt. 1) a 8.5.2 pkt. 2) dotyczy długości wymaganego odcinka objętego dokumentacją przy czym w pkt 19.7.2 pkt. 1) Zamawiający wymagał wykazania projektu obejmującego co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze), w pkt 8.5.2 pkt. 2) zaś co najmniej 20 km nawierzchni torowej na linii dwutorowej zelektryfikowanej.

Nie ma zatem wątpliwości, że Zamawiający w pkt 19.7.2 pkt. 1) doprecyzował, jaki rodzaj torów musi obejmować dokumentacja (10 km tory główne zasadnicze), aby przyznane zostały dodatkowe punktu w ramach kryterium pozacenowego. Tory główne zasadnicze są bowiem torami umieszczonymi tylko i wyłącznie w obrębie stacji kolejowej.

Zgodnie bowiem z przepisami PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. a w szczególności zgodnie z Instrukcją o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 §5 ust. 3 *„Na stacjach tory kolejowe dzielą się na tory: główne, specjalnego przeznaczenia i boczne. Tory przystosowane do jazd pociągowych nazywają się torami głównymi. Dzielą się one na tory główne zasadnicze i tory główne dodatkowe. Tory główne będące przedłużeniem torów szlakowych nazywają się torami głównymi zasadniczymi, natomiast pozostałe tory główne torami głównymi dodatkowymi”*. Ponadto zgodnie z §3 ust. 5 niniejszej instrukcji *„Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy”*, a zgodnie z § 2 ust. 5 *„Szlak jest to część linii kolejowej między dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi”*. Z powyższych zapisów wynika, że tory główne zasadnicze występują wyłącznie w ramach stacji kolejowej natomiast pomiędzy stacjami (posterunkami zapowiadawczymi) występują tory szlakowe.

Autorem przedmiotowej instrukcji jest PKP PLK S.A. Centrala Biuro Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej, dlatego też w przedmiotowej kwestii Odwołujący wystąpił do Centrali Spółki PKP PLK S.A. Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej w formalnym trybie wskazanym na stronie internetowej Zamawiającego o potwierdzenie z następującym pytaniem: *„Szanowni Państwo, zwracam się z uprzejmą prośbą o potwierdzenie, że zgodnie z obowiązującymi przepisami, wytycznymi oraz Państwa obowiązującymi instrukcjami zagadnienie "torów głównych zasadniczych" odnosi się wyłącznie do torów zlokalizowanych w ramach stacji kolejowej(pomiędzy semaforami wjazdowymi/ wyjazdowymi), które to stanowią przedłużenie torów szlakowych. Zwracam się także z uprzejmą prośbą*

o potwierdzenie, że tory główne zasadnicze nie są torami szlakowymi. Z góry dziękuję za udzielenie odpowiedzi". Na przedmiotowe wystąpienie Odwołujący otrzymał oficjalną odpowiedź od Pana W. B. Naczelnika Wydziału ruchu kolejowego Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A. potwierdzającą zgłoszone zapytanie. Arcadis wraz z ofertą złożył Załącznik nr 8 „Wykaz personelu na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt. 19.7.2 IDW” zawierający następujące doświadczenie osoby wskazanej na stanowisko Projektanta w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych: 1) Projektant w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych: Imię i nazwisko osoby: M. P.

Opis kwalifikacji i/lub doświadczenia					Podstawa dysponowania
Nazwa i adres firmy	Okres trwania od data (m-c, rok) do data (m-c, rok) (wykonanej usługi)	Zajmowane stanowisko (w czasie wykonania usługi)	Opis doświadczenia w poszczególnych okresach potwierdzający spełnianie warunków (poszczególnych wykonanych usług) Zgodnie z 19.7.2 IDW	Wymagane uprawnienia (podać pełny zakres uprawnień oraz nr i datę wydania)	(np. umowa o pracę lub inny stosunek cywilno-prawny potwierdzający bezpośrednio)
BPK Katowice Sp. z o.o. ul. Wolnego 12, 40-857 Katowice	05.2011 r 08.2014r	Projektant w zakresie branży torowej	Doświadczenie jako projektant opracowujący Projekty budowlane i wykonawcze dla dwutorowej zelektryfikowanej linii kolejowej powyżej 10 km w ramach zadania pn.: „Modernizacja linii kolejowej Kraków - Medyka - granica państwa na odcinku Biadoliny - Tarnów w km 61,300 - 80,200 w ramach projektu "Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III". - prace projektowe w branżach: tory, mosty, drogi, urządzenia srk, sieć	Uprawnienia budowlane bez ograniczeń do projektowania oraz kierowania, nadzorowania i kontrolowania budowy i robót, kierowania i kontrolowania konstrukcyjnych	Arcadis Sp. z o.o., zasób własny, umowa cywilno-prawna

			<p>trakcyjna, elektroenergetyka, telekomunikacja, perony, konstrukcyjno-budowlana, odwodnienie, instalacje sanitarne, urządzenia ochrony środowiska w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - szlak Biadoliny - Bogumiłowice km 61,3-68,9 (7,6 km nawierzchni - szlak dwutorowy), - stacja Bogumiłowice - km 68,971,100 (2,2 km nawierzchni torowej), dwa tory główne zasadnicze i dwa tory główne dodatkowe, trzy krawędzie peronowe. - szlak Bogumiłowice - Tarnów Mościce km 71,1-72,8 (1,7 km nawierzchni - szlak dwutorowy), - szlak Tarnów Mościce - Tarnów km 75,050-76,400 (1,35 km nawierzchni - szlak dwutorowy). <p>Dla ww. dokumentacji uzyskano decyzję pozwolenia na budowę.</p>	<p>h elementów budowlanych oraz oceniania i badania stanu technicznego w zakresie linii, węzłów i stacji kolejowych, peronów, ramp oraz typowych przepustów i mostów; wydane przez Urząd Wojewódzki w Katowicach; nr uprawnień: UW 1952/94</p>	
<p>Infrarés Sp. z o.o. ul. Świętojerska 5/7, 00-236 Warszawa</p>	<p>04.2014r 06.2015r</p>	<p>Koordinator or Projektant/ Projektant w zakresie branży torowej</p>	<p>Doświadczenie jako Projektant oraz Koordynator Projektu w kierowaniu zespołem projektowym opracowującym Projekty budowlane i wykonawcze dla dwutorowej zelektryfikowanej linii kolejowej powyżej 10km w ramach zadania pn.: „Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków -Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki - Balice”. - prace projektowe w branżach: tory, mosty, drogi, urządzenia srk, sieć trakcyjna, elektroenergetyka, telekomunikacja, perony, konstrukcyjno-budowlana, odwodnienie, instalacje sanitarne, urządzenia ochrony środowiska w zakresie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - odcinek Kraków Główny - Kraków Mydlniki (km 1,189 - 7,100) 5,911 km budowa linii dwutorowej wraz z rozbudową stacji Kraków Główny, p.odg Kraków Łobzów i stacji Kraków Mydlniki - szlak Kraków Mydlniki - Kraków Lotnisko (km 7,100 - 10,235) (3,135 km nawierzchni - szlak dwutorowy), - szlak Kraków Mydlniki - Kraków Batowice km 0,276 - 2,586, - stacja Kraków Lotnisko - 4 km nawierzchni torowej, dwa tory główne zasadnicze, dwa tory główne dodatkowe, dwie krawędzie peronowe. Dla ww. dokumentacji uzyskano decyzję pozwolenia na budowę. 		

00-236 Warszawa			<p>kolejowej powyżej 10km w ramach zadania pn. Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź</p> <p>etap II, Lot B 2- odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych.</p> <p>Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimodalnego dworca Łódź Fabryczna - budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową - Układ torowy.</p> <p>-linia nr 17 i Kolej Dużych Prędkości szlak Łódź Fabryczna - Łódź Widzew km - 0,200 - 2,250 (2,450 km nawierzchni - szlak czterotorowy razem 4,9 km toru),</p> <p>- szlak Łódź Fabryczna - Łódź Kaliska, szlak który ma początek w osi stacji Łódź Fabryczna,</p> <p>- stacja Łódź Fabryczna cztery tory główne zasadnicze i cztery tory główne dodatkowe o łącznej długości 5,424 km i cztery perony dwukrawędziowe.</p> <p>Dla ww. dokumentacji uzyskano decyzję pozwolenia na budowę.</p>		
Infrares Sp. z o.o., ul. Świętojerska 5/7, 00-236 Warszawa	01.2014r 06.2014r	Projektant/ Koordynator	<p>Doświadczenie jako Projektant oraz Koordynator Projektu w kierowaniu zespołem projektowym opracowującym Projekty budowlane i wykonawcze w ramach zadania pn. „Przebudowa kompleksu dworcowego Gliwice - układ peronowo - torowy” Projekt przebudowy układu torowego z odwodnieniem na LK 137 oraz LK 141.</p> <p>- linia nr 137 szlak Zabrze - Gliwice - Szobiszowice km 27,100 - 28,530 (1,430 km nawierzchni - szlak dwutorowy)</p> <p>- linia nr 141 szlak Gliwice Sośnica - Gliwice km 21,250 - 25,927 (4,677 km nawierzchni - szlak dwutorowy)</p> <p>- linia nr 147 szlak Maciejów Północny - Gliwice km 7,920 - 13,400 (5,480 km nawierzchni - szlak dwutorowy)- stacja Gliwice - jedenaście torów - osiem głównych zasadniczych, dwa tory główne dodatkowe oraz tory pozostałe - o łącznej długości 4,530 km i cztery perony dwukrawędziowe.</p> <p>Dla ww. dokumentacji uzyskano decyzję pozwolenia na budowę.</p>		
Infrares Sp. z o.o., ul. Świętojerska 5/7,	01.2014r 09.2014r	Projektant	Doświadczenie jako projektant opracowujący Projekty budowlane i wykonawcze dla dwutorowej zelektryfikowanej linii		

Odwołujący podnosił, że Arcadis w pkt 1 i 2 w/w wykazu przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje przez niego podejmowane, co skutkowało przyznaniem dodatkowych punktów ofercie Arcadis. Jak bowiem wskazano na wstępie Zamawiający wymagał aby każda dokumentacja obejmowała co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze), tory główne zasadnicze są to zaś tory znajdujące się tylko i wyłącznie w obrębie stacji kolejowych (co potwierdził także Zamawiający w Odpowiedzi BEiOP).

Arcadis na potwierdzenie powyższego wskazał:

- w pkt 1 - stacja Bogumiłowice – km 68,9-71,100 (2,2 km nawierzchni torowej), dwa tory główne zasadnicze (...)
- w pkt 2 - stacja Kraków Lotnisko – 4 km nawierzchni torowej, dwa tory główne zasadnicze (...)

W zakresie pktu 1 wykazu Odwołujący podnosi, że stacja Bogumiłowice obejmuje obszar od km 68,9 do km 71,1 linii kolejowej tj. ok 2,2 km długości i posiada wyłącznie dwa tory główne zasadnicze, tak więc całkowita długość torów głównych zasadniczych dla tej stacji a tym samym dla zakresu dokumentacji wskazanego w wykazie to maksymalnie ok. 4,4 km, tak więc znacznie mniej od wymaganych 10 km. Analogiczna sytuacja ma miejsce w pozycji 2 wykazu w odniesieniu do stacji Kraków Lotnisko która obejmuje ok 4 km długości linii kolejowej i posiada dwa tory główne zasadnicze, tak więc całkowita długość torów głównych zasadniczych dla tej stacji a tym samym dla zakresu dokumentacji wskazanego w wykazie to ok. 8 km, tak więc mniej od wymaganych 10 km. Wykonawca Arcadis w sposób w pełni świadomy wskazał w poz. 1 i 2 w/w wykazu doświadczenie Pana M. P., oświadczając tym samym, że wypełnia ono warunek postawiony przez Zamawiającego w punkcie 19.7.2 pkt. 1) SIWZ. Tym samym była to w pełni świadoma próba wprowadzenia Zamawiającego w błąd – jak się okazuje skuteczna, gdyż Wykonawcy Arcadis zostały przyznane punkty za wszystkie wskazane w/w wykazie pozycje.

Zgodnie z ugruntowaną linią orzeczniczą KIO nie jest bowiem konieczne zaistnienie skutku w postaci wprowadzenia w błąd Zamawiającego, wystarczające jest samo potencjalne wprowadzenie w błąd poprzez podanie informacji nieprawdziwych – tak w sporze pomiędzy Odwołującym a Zamawiającym PKP Polskie Linie Kolejowe SA orzekła KIO w wyroku z 04.09.2020, KIO 1938/20: *„Skład orzekający rozpoznając niniejszą sprawę podziela stanowisko, zgodnie z którym warunkiem uznania zaistnienia podstawy wykluczenia wykonawcy z postępowania wskazanej w art. 24 ust. 1 pkt 17 uPzp nie jest stwierdzenie, iż w danym przypadku faktycznie doszło do wprowadzenia w błąd zamawiającego, lecz że wystarczające jest, aby ten skutek mógł zostać wywołany wskutek przedstawienia przez wykonawcę informacji niezgodnych z rzeczywistością. Izba nie podziela stanowiska zamawiającego, iż stwierdzenie zaistnienia ww. podstawy wykluczenia wykonawcy*

z postępowania wyłączone jest w przypadku posiadania przez danego zamawiającego informacji, na podstawie których jest on w stanie zweryfikować prawdziwość informacji przekazanych przez wykonawcę. W orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej prezentowane jest stanowisko, iż dla stwierdzenia przesłanki przedstawienia informacji wprowadzających w błąd zamawiającego bez znaczenia pozostaje okoliczność czy zamawiający opierając się na własnej wiedzy był w stanie zweryfikować, czy też nie określone informacje (tak np. Izba w wyroku z dnia 27 sierpnia 2019 r., sygn. akt KIO 1676/19).” Takie samo stanowiska Izba zaprezentowała we wcześniejszych wyrokach o sygn. akt: KIO 2351/19, KIO 104/20. Podobnie – por. KIO 271/19; KIO 830/19, KIO 1124/19.

Także SO w W-wie w wyroku z 20.07.2018 r., sygn. akt: XXIII Ga 849/18 wskazuje na irrelevantność skutku w postaci wprowadzenia w błąd Zamawiającego – wystarczające jest samo podanie informacji sprzecznych z rzeczywistością. Tak więc, nawet jeżeli Zamawiający na podstawie przedmiotowych przez Arcadis wyjaśnień uznał, że podanie nieprawdziwych informacji nie jest wynikiem zamierzonego działania (w zakresie czego Odwołujący ma wątpliwości), to i tak takie działanie jest co najmniej lekkomyślnością lub niedbalstwem, a nawet rażącym niedbalstwem. Arcadis, jako podmiot w pełni profesjonalny, niewątpliwie przed złożeniem oferty powinien dokonać dokładnej weryfikacji składanych przez siebie informacji w szczególności kluczowych z punktu weryfikacji oferty przez Zamawiającego jak: informacje składane na potwierdzenie spełnienia warunków udziału w postępowaniu czy też kryteriów selekcji.

Kwestia wykluczania wykonawców na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp w przypadku wskazania dla specjalistów informacji nie mających potwierdzenia w rzeczywistości była w ostatnim okresie badana przez KIO – Izba uznawała za słuszne wykluczenia w takich sytuacjach, co znalazło swoje potwierdzenie w następujących wyrokach: wyrok z 13.02.2018 r., sygn. akt: KIO 185/18, wyrok z 15.03.2018 r., sygn. akt: KIO 380/18, jak i wyrok z 09.04.2018 r., sygn. akt: KIO 531/18

Zarzut 2.

Jak już wskazano w zarzucie 1 Zamawiający określił w 19.7.2 pkt. 1) SIWZ następujące warunki udziału w postępowaniu w ramach Kryterium 2 Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego: „1) Zespół branżowy – Kolejowe obiekty budowlane

Projektant w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

Uprawnienia: Wymagane uprawnienia budowlane bez ograniczeń do projektowania w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

Kwalifikacje (doświadczenie): w okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu złożenia ofert opracował w charakterze projektanta w danej branży, co najmniej jedną [1] dokumentację projektową obejmującą projekt budowlany dla budowy lub

przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze).

Dokumentacja powinna obejmować w swym zakresie co najmniej dwa [2] szlaki i jedną [1] stację kolejową. Stacja powinna docelowo obejmować przynajmniej:

- Dwa [2] tory główne zasadnicze,*
- Dwa [2] tory główne dodatkowe,*
- Dwie [2] krawędzie peronowe,”.*

Konsorcjum Egis wraz z ofertą złożyło Załącznik nr 8 „Wykaz personelu na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt. 19.7.2 IDW” zawierający następujące doświadczenie osoby wskazanej na stanowisko Projektanta w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych: 1) Projektant w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych: Imię i nazwisko osoby: V. A.

Nazwa i adres firmy	Okres trwania od data (m-c, rok) - do data (mc, rok) (wykonanej usługi)	Zajmowane stanowisko (w czasie wykonania usługi)	Opis doświadczenia w poszczególnych okresach potwierdzający spełnianie warunków (poszczególnych wykonanych usług) Zgodnie z 19.7.2 IDW	Wymagane uprawnienia (podać pełny zakres uprawnień oraz nr i datę wydania)	Podstawa dysponowania (np. umowa o pracę lub inny stosunek cywilno-prawny potwierdzający bezpośrednio dysponowania)
Egis Rail SAS	2010 - 2017	Projektant	<p>1.Opracowanie dokumentacji projektowej dla szybkiej linii kolejowej Sud Europe Atlantique (SEA) ” w Francji Dokumentacja projektowa obejmująca projekt budowlany dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze). Długość: 302 km Szlaki:</p> <p>1 Tours-Angouleme 2 Angouleme - Bordeaux Stacja kolejowa: Vilognon Stacja kolejowa obejmuje: 2 tory główne zasadnicze, 2 tory główne dodatkowe, 2 krawędzie peronowe,</p> <p>Przepisy obowiązujące w kraju realizacji inwestycji nie przewidują konieczności uzyskania decyzji, która byłaby odpowiednikiem polskiej decyzji o pozwoleniu na budowę dla realizacji inwestycji kolejowej</p>	Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności kolejowej na podstawie przepisów obowiązujących we Francji. Tymczasowy wpis do Izby Inżynierów Budownictwa	Umowa o Pracę
Egis Rail SAS	2014 - 2016	Projektant	<p>2. „GCC railway” w Arabii Saudyjskiej Dokumentacja</p>	Uprawniony do projektowania bez	Umowa o Pracę

			<p>projektowa obejmująca projekt budowlany dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze). Długość: 145 km Szlaki:</p> <p>1 .Al. Khafjii - Damman 2.Damman - Salwa Stacja kolejowa: Al Khafjii Stacja kolejowa obejmuje: 2 tory główne zasadnicze, 2 tory główne dodatkowe, 2 krawędzie peronowe,</p> <p>Przepisy obowiązujące w kraju realizacji inwestycji nie przewidują konieczności uzyskania decyzji, która byłaby odpowiednikiem polskiej decyzji o pozwoleniu na budowę dla realizacji inwestycji kolejowej</p>	<p>ograniczeń w specjalności kolejowej na podstawie przepisów obowiązujących we Francji.</p> <p>Tymczasowy wpis do Izby Inżynierów Budownictwa</p>	
Egis Rail SAS	2014 - 2015	Projektant	<p>3. linia „K” (Paris Nord - Crepy en Valois)</p> <p>Dokumentacja projektowa obejmująca projekt budowlany dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze). Długość: 61 km Szlaki:</p> <p>1.Paris Nord - Seine Saint Denis 2.Seine Saint Denis - Crepy en Valois</p>	<p>Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności kolejowej na podstawie przepisów obowiązujących we Francji.</p> <p>Tymczasowy wpis do Izby Inżynierów Budownictwa</p>	Umowa o Pracę

			<p>Stacja kolejowa: Ormoy</p> <p>Stacja kolejowa obejmuje: 2 tory główne zasadnicze, 2 tory główne dodatkowe, 2 krawędzie peronowe,</p> <p>Przepisy obowiązujące w kraju realizacji inwestycji nie przewidują konieczności uzyskania decyzji, która byłaby odpowiednikiem polskiej decyzji o pozwoleniu na budowę dla realizacji inwestycji kolejowej</p>		
Egis Rail SAS	2014 - 2015	Projektant	<p>4. Projekt linii szybkiej kolei Nakhon Ratchasima- Nong Khai w Tajlandii (355 km)</p> <p>Dokumentacja projektowa obejmująca projekt budowlany i wykonawczy dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze). Długość: 355 km Szlaki:</p> <p>1. Nakhon Ratchasima - Bua Yai (82km) 2. Bua Yai - Nong Khai (273km) Stacja kolejowa: NONG KHAJ Stacja kolejowa obejmuje: 2 tory główne zasadnicze, 5 tory główne dodatkowe, 8 krawędzie peronowe, Przepisy obowiązujące w kraju realizacji inwestycji nie przewidują konieczności uzyskania decyzji, która byłaby odpowiednikiem polskiej decyzji o pozwoleniu na budowę dla realizacji inwestycji kolejowej</p>	<p>Uprawniony do projektowania bez ograniczeń w specjalności kolejowej na podstawie przepisów obowiązujących we Francji.</p> <p>Tymczasowy wpis do Izby Inżynierów Budownictwa</p>	Umowa o Pracę

Odwołujący podnosił, że Konsorcjum Egis w punkcie 2 w/w wykazu tj. „GCC railway” w Arabii Saudyjskiej przedstawiło informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje przez niego podejmowane. Zamawiający bowiem wyraźnie wskazał w pkt 19.7.2 pkt. 1) SIWZ, że przyzna dodatkowe punkty Wykonawcy za wykazanie się doświadczeniem dodatkowej osoby Projektanta w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych przy opracowaniu dokumentacji projektowej dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze). Tymczasem jak wynika z informacji podanych przez samego Wykonawcę w/w dokumentacji spółkę Egis Rail SAS (artykuł ze strony wykonawcy: <https://www.egis-middle-east.com/egis-in-action/projects/preparation-detailed-engineering-design-gcc-railway-project-kingdom-saudi>) wskazana dokumentacja dotyczy linii niezelektryfikowanej. W tym miejscu pisma zrzut ze wskazanej strony.

Tekst oryginalny: „(...) *The project consists of a 492 km line, linking Kuwait border to Ras Al-Khair junction in KSA and from Dammam junction to UAE border including link to Qatar border. The GCC railway project in KSA is a mixed freight and passenger non – electrified railway line.*(...)” Tłumaczenie: „(...) *Projekt składa się z linii o długości 492 km, łączącej granicę Kuwejtu z węzłem Ras Al-Khair w KSA oraz od węzła Dammam do granicy ZEA, w tym łączy z granicą z Katarą. Projekt kolejowy GCC w KSA to mieszana towarowo-pasażerska niezelektryfikowana linia kolejowa.*(...)”.

Co więcej w ogólnie dostępnych źródłach internetowych można odnaleźć potwierdzenie powyższych informacji oraz szczegółowe uzasadnienie w zakresie decyzji inwestora dotyczącej braku elektryfikacji: • https://en.wikipedia.org/wiki/Gulf_Railway.

W tym miejscu pisma zrzut ze wskazanej strony internetowej.

Tłumaczenie: Tabor. Na kolei GCC będą wykorzystywane lokomotywy spalinowe. Pociągi pasażerskie będą kursować z prędkością 220 km/h, natomiast pociągi towarowe do prędkości 80-120 km/h.[14] Co istotne informacje o braku elektryfikacji oraz rodzaju stosowanego taboru na projektowanej linii potwierdza również sam inwestor GCC na swojej stronie internetowej: <https://www.gcc-sg.org/ar-sa/CooperationAndAchievements/Projects/Railway/Pages/AboutProject.aspx>.

W tym miejscu pisma zrzut ze wskazanej strony internetowej wraz z tłumaczeniem.

Tak więc w świetle przedstawionych powyżej informacji nie ma wątpliwości, że wskazana przez Konsorcjum Egis w pozycji 2 doświadczenia Pana V. A. dokumentacja „GCC railway” w Arabii Saudyjskiej dotyczyła linii niezelektryfikowanej, a sam Wykonawca podając informacje nie mające potwierdzenia w stanie faktycznym wprowadził Zamawiającego w błąd.

Zarzut 3.

Konsorcjum Fehlings wraz z ofertą złożyło Załącznik nr 8 „Wykaz personelu na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt. 19.7.2 IDW” zawierający następujące doświadczenie osoby wskazanej na stanowisko Projektanta w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych: 1) Projektant w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych: Imię i nazwisko osoby: mgr inż. I. K.

Opis kwalifikacji i/lub doświadczenia					Podstawa dysponowania (np. umowa o pracę lub inny stosunek cywilno-prawny potwierdzający bezpośredniość dysponowania)
Nazwa i adres firmy	Okres trwania od data (m-c, rok) - do data (m-c, rok) (wykonanej usługi)	Zajmowane stanowisko (w czasie wykonania usługi)	Opis doświadczenia w poszczególnych okresach potwierdzający spełnianie warunków (poszczególnych wykonanych usług) Zgodnie z 19.7.2 IDW	Wymagane uprawnienia (podać pełny zakres uprawnień oraz nr i datę wydania)	
Torpol SA ul. Mogileńska 10G Poznań	od .02.2013 do 07.2018	projektant	Przebudowa i budowa układów torowych na linii kolejowej E75 Rail Baltica na odcinku Warszawa Rembertów-Zielonka-Tłuszcz. Zadanie dotyczy linii dwutorowej oraz zelektryfikowanej - Szlak Zielonka-Wołomin km16,450 - 20,200 - Stacja Wołomin km 20,200 do 24,450 - Budowa linii dwutorowej nr 21 km 12,136 do 19,652 w tym budowa szlaku Modernizacja stacji kolejowej Wołomin obejmowała dwa tory główne zasadnicze, 5 torów głównych dodatkowych, cztery krawędzie peronowe Zakres: projekty koncepcyjne, projekty budowlane wraz z uzyskaniem decyzji pozwolenia na budowę,	Uprawnienia budowlane do projektowania w specjalności linie kolejowe, węzły i stacje nr ONB1-907/26/75 z dnia 25.02.1975 r.	Umowa cywilno prawna

			projekty wykonawcze i dokumentacja powykonawcza		
OHL ZS A.S. ul. Żurawia 6/12 00-503 Warszawa	Od 08.08.2013 r. do 15.10.2015 r.	projektant	Modernizacja linii kolejowej E30 na odcinku Kraków - Rzeszów: Zadanie dotyczy linii dwutorowej oraz zelektryfikowanej - przebudowa szlaku kolejowego Białdolino - Bogumiłowice km 61,300 - 68,900 - przebudowa szlaku Tarnów Mościce - Tarnów km 75,050 - 76,200 - przebudowa stacji Tarnów km 68,900 - 71,00 obejmująca 2 tory główne zasadnicze, 8 torów głównych dodatkowych, 3 perony dwukrawędziowe i jeden peron jednokrawędziowy Zakres: projekty koncepcyjne, projekty budowlane wraz z uzyskaniem decyzji pozwolenia na budowę, projekty wykonawcze i dokumentacja		

Odwołujący podnosił, że Konsorcjum Fehlings w pkt 1 i 2 w/w wykazu przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje przez niego podejmowane. Zamawiający bowiem wymagał, aby każda dokumentacja obejmowała co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze), tory główne zasadnicze są to zaś tory znajdujące się tylko i wyłącznie w obrębie stacji kolejowych.

Konsorcjum Fehlings na potwierdzenie powyższego wskazał:

- w pkt 1 - stacja Wołomin – km 20,200 do 24,450 (...) Modernizacja stacji kolejowej Wołomin obejmowała dwa tory główne zasadnicze (...)
- w pkt 2 - przebudowa stacji Tarnów km 68,900 – 71,00 obejmująca 2 tory główne zasadnicze (...)

W zakresie punktu 1 wykazu Odwołujący podnosi, że stacja Wołomin obejmuje obszar od km 20,2 do km 24,45 linii kolejowej tj. ok 4,25 km długości i posiada dwa tory główne zasadnicze, tak więc całkowita długość torów głównych zasadniczych dla tej stacji a tym samym dla zakresu dokumentacji wskazanego w wykazie to ok. 8,5 km, tak więc znacznie mniej od wymaganych 10 km. Analogiczna sytuacja ma miejsce w pozycji 2 wykazu w odniesieniu do stacji Tarnów która obejmuje ok 2,1 km długości linii kolejowej (od km 68,9 do km 71) i posiada dwa tory główne zasadnicze, tak więc całkowita długość torów głównych zasadniczych dla tej stacji a tym samym dla zakresu dokumentacji wskazanego w wykazie to ok. 8 km, tak więc mniej od wymaganych 10 km. Wykonawca Fehlings wskazał w poz. 1 i 2 w/w wykazu doświadczenie Pana I. K., oświadczając tym samym, że wypełnia ono warunek postawiony przez Zamawiającego w pkt 19.7.2 pkt. 1) SIWZ. Tym samym była to próba wprowadzenia Zamawiającego w błąd. Odwołujący w tym miejscu pragnie zwrócić uwagę, że Zamawiający nie przyznał Konsorcjum Fehlings punktów w w/w kryterium ze względu na fakt, iż z przedstawionego opisu nie wynikało, że wskazany Projektant posiada uprawnienia

budowlane bez ograniczeń do projektowania w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych. Zdaniem Odwołującego Zamawiający nie był do takiej czynności uprawniony ze względu, na fakt że Konsorcjum Fehlings podlega wykluczeniu z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp.

Zarzut 4.

Zamawiający określił w 19.7.2 pkt 1) SIWZ następujące warunki udziału w postępowaniu w ramach Kryterium 2 Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego: „1) Zespół branżowy – Kolejowa sieć trakcyjna

Projektant w branży kolejowej sieci trakcyjnej.

Uprawnienia: Wymagane uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych.

Kwalifikacje (doświadczenie): W okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert opracował w charakterze projektanta w zakresie kolejowej sieci trakcyjnej co najmniej jedną [1] dokumentację projektową (każda obejmująca projekt budowlany) dla budowy lub przebudowy zasilania i sieci trakcyjnej na zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej.

Dokumentacja powinna obejmować w swym zakresie co najmniej:

- dwa [2] szlaki, w tym jeden [1] szlak o długości min. 8 km,
- jedną [1] stację kolejową.

Stacja powinna docelowo posiadać przynajmniej:

- dwa [2] tory główne zasadnicze;
- dwa [2] tory główne dodatkowe.

Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskano jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę.”

Idom wraz z ofertą złożył Załącznik nr 8 „Wykaz personelu na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt. 19.7.2 IDW” zawierający następujące doświadczenie osoby wskazanej na stanowisko Projektanta w branży kolejowej sieci trakcyjnej:

Opis kwalifikacji i/lub doświadczenia					
Nazwa i adres firmy	Okres trwania od data (m-c, rok) - do data (m-c, rok) (wykonanej usługi)	Zajmowane stanowisko (w czasie wykonania usługi)	Opis doświadczenia w poszczególnych okresach potwierdzający spełnianie warunków (poszczególnych wykonanych usług) Zgodnie z 19.7.2 IDW	Wymagane uprawnienia (podać pełny zakres uprawnień oraz nr i datę wydania)	Podstawa dysponowania (np. umowa o pracę lub inny stosunek cywilno-prawny potwierdzający bezpośrednio dysponowania)
IDOM Consulting, Engineering, Architecture, S.A.U. Avda. Zarandoa 23 48015 Bilbao, Hiszpania	07.2014 07.2015	Projektant branżowy w zakresie kolejowej sieci trakcyjnej	W okresie ostatnich dziesięciu lat przed upływem terminu złożenia ofert opracował w charakterze projektanta w zakresie kolejowej sieci trakcyjnej dokumentację projektową obejmującą projekt budowlany i wykonawczy (Projekt wykonawczy za wyjątkiem branży srk i teletechniki) dla budowy lub przebudowy zasilania i sieci trakcyjnej na zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej, obejmująca w swym zakresie co najmniej dwa szlaki, w tym jeden szlak o długości 8 km oraz jedną stację kolejową, zawierającą dwa tory główne zasadnicze i dwa tory główne dodatkowe w ramach projektu pod nazwą: „Desarrollo y de la ingeniería de detalle de las obras civiles y sistemas ferroviarios para el mejoramiento integral de la infraestructura ferroviaria. Tramo Santiago - Rancagua (Chile)” (tłumaczenie: „Dokumentacja inżynierska oraz wykonawcza dla wykonania robót i zabudowy systemów SRK w ramach integralnej modernizacji infrastruktury kolejowej. Odcinek: Santiago - Rancagua (Chile) wykonanego dla Empresa de los Ferrocarriles del Estado (EFE) [Zarządca infrastruktury kolejowej w Chile]. Dokumentacja ta obejmowała w swym zakresie: Stacja San Bernardo: 3 perony i 5 krawędzi peronowych, 2 tory główne zasadnicze i 2 dodatkowe w systemach urządzeń stacyjnych srk. Min dwa szlaki w tym jeden o długości min. 8 km.: Szlak Alameda - San Bernardo (ok. 16 km), szlak San Bernardo - Buin Zoo.	Posiada uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji oraz urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych w zakresie kolejowej sieci trakcyjnej, decyzja nr 8816 z dnia 15.03.1994 r.	Umowa o pracę

			Opracowanie obejmowało stacje: Stacja Alameda znajduje się na 0+000 Stacja San Bernardo znajduje się na 16+000 Stacja Buin Zoo znajduje się na 29+700 Stacja Buin znajduje się na 31+800 Stacja Linderos znajduje się na 42+200 Stacja Paine znajduje się na 43+500 Stacja Hospital znajduje się na 47+000 Stacja San Francisco de Mostazał znajduje się na 60+100 Stacja Graneros znajduje się na 69+900 Stacja Rancagua znajduje się na 81+800		
--	--	--	--	--	--

Wskazana usługa nie spełnia wymagań postawionych przez Zamawiającego i nie obejmuje swym zakresem 2 szlaków. Zgodnie z definicją zawartą w załączniku do uchwały Nr 693/2017 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 27 marca 2017, załącznik „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1” Szlak został zdefiniowany jako:

§ 2 [Podział sieci kolejowych pod względem technicznym], pkt. 5. *„Szlak jest to część linii kolejowej między:*

- 1) *Dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadaczami;*
- 2) *Ostatnim posterunku zapowiadaczami i końcowym punktem linii”*

Zgodnie z dalszymi zapisami w/w instrukcji § 3 [Posterunki ruchu]:

pkt. 3

Posterunek zapowiadawczy jest to posterunek mający możliwość zmiany kolejności jazdy pociągów wprawianych na tor szlakowy przyległy do tego posterunku.

Pkt. 4

Do posterunków zapowiadawczych należą stacje i posterunki odgałęźne. Pkt. 5

Stacja jest to posterunek zapowiadawczy, w obrębie którego, oprócz toru głównego zasadniczego, znajduje się co najmniej jeden tor główny dodatkowy, a pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdę, krzyżować się i wyprzedzać, jak również zmieniać skład lub kierunek jazdy. Duże stacje mogą być podzielone na rejony stanowiące osobne posterunki zapowiadawcze. Stacja, na której układ torów umożliwia jedynie krzyżowanie i wyprzedzanie pociągów, nazywa się mijanką.”.

Zgodnie z tak przyjętą przez Zamawiającego definicją, na wskazanym przez Wykonawcę IDOM odcinku linii kolejowej znajdują się stację Alameda, główna stacja kolejowa oraz stacja Bernardo, co znaczy iż przedmiotowa linia kolejowa nie ma dwóch szlaków kolejowych w swoim zakresie, a jedynie jeden szlak między stacją Alamedą, a stacją Bernardo, oraz część szlaku pomiędzy stacją Bernardo a przystankiem osobowym Biun Zoo. Przystanek osobowy Biun Zoo, mimo nomenklatury obowiązującej w Chile, gdzie nosi nazwę „Estacion” , nie spełnia wymogów „Instrukcji o prowadzeniu pociągów Ir-1” i według jej zapisów stanowi przystanek osobowy nie będący wyznacznikiem szlaku.

Było to również przedmiotem badania przez KIO w sprawie o sygn. akt: KIO 444/20 oraz KIO 708/20.

Zamawiający powziął wątpliwości co do poprawności danych zawartych w wykazie osób i skierował do Wykonawcy następujące wezwanie: *„W związku z zarzutami zawartymi w odwołaniu PORR S.A. z dnia 07.02.2020 r, że doświadczenie osoby wskazanej na stanowisko Głównego projektanta nie spełnia wymogów Zamawiającego, z uwagi na konieczność wyjaśnienia powyższych okoliczności, wzywam do złożenia wyjaśnień poprzez odniesienie się do zarzutów odwołania, tj:*

a) Wyjaśnienie czy osoba wskazana na stanowisko Głównego projektanta wykonała projekt budowlany i projekt wykonawczy dla branży srk w ramach inwestycji pn.:

Korytarz północno-północno zachodni. Odcinek Venta de Ba nos - Palencia - Leon?

b) Wyjaśnienie czy Stacja Villada PK276+537 została zaprojektowana przez osobę wskazaną na stanowisko Głównego projektanta?

c) Wyjaśnienie czy Stacja Villada PK276+537 jest stacją postojowo-techniczną (a nie pasażerską) na której nie ma żadnych peronów, a tym samym stacja nie posiada 3 krawędzi peronowych?

d) Wyjaśnienie czy spółka IDOM wykonała dokumentację projektową dla całych szlaków Palencia - Villada i Włada - Leon czy wyłącznie na części tych szlaków (wybranych sekcjach) tj.: Onzonilla - Palanquinos, Rio Cea - Bercianos del Real Camino oraz Grijota - Becerril de Campos, tym samym czy osoba wskazana w ofercie (opracowująca ww dokumentację z ramienia firmy IDOM) opracowała dokumentację wyłącznie na części tych szlaków?

e) Wyjaśnienie czy Buin Zoo jest stacją w rozumieniu instrukcji IR-1 tj.. pociągi mogą rozpoczynać i kończyć jazdy, krzyżować się i wyprzedzać, zmieniać skład lub kierunek jazdy i w związku z tym może być początkiem lub końcem szlaku San Bemardo - Buin Zoo?”

Wykonawca na przedmiotowe wezwanie odpowiedział uzupełniając Wykaz osób:

„W załączeniu Intercor przekłada Wykaz osób w zakresie spełnienia warunków udziału, o których mowa w pkt 8.6.2 a) poz. 6 Główny projektant IDW poprawiony w zakresie opisu doświadczenia Głównego projektanta, które pierwotnie zostało wskazane w sposób nieprecyzyjny.

Równocześnie Odwołujący dokonał samooczcyszczenia wyjaśniając, że błędne dane w Wykazie osób były wynikiem braku zweryfikowania przez pracowników przekazanego doświadczenia Głównego Projektanta przez IDOM. Wskazał, że wdrożył działania na przyszłość, które mają zapewnić rzetelność wykonawcy oraz zapobieganie występowaniu podobnych nieprawidłowości w przyszłości.”

Aby zobrazować różnicę pomiędzy stacją kolejową a przystankiem przedstawiamy poniżej schemat obu obiektów z którego jednoznacznie wynika, że przystanek osobowy nie jest przystosowany do wyprzedzania, zmiany składu oraz rozpoczynania i kończenia biegu pociągów, a więc nie wypełnia przesłanek opisanych w instrukcji Ir-1.

W tym miejscu pisma znajdował się schemat i różnice między stacją a posterunkiem.

Aby zobrazować wygląd przystanku Biun Zoo, po jego przebudowie której dokumentację przygotowywał Wykonawca IDOM, poniżej przedstawiamy nagranie z kabiny pociągu, przejeżdżającego wzdłuż całej linii kolejowej będącej przedmiotem opracowania. W minucie 25:46 pociąg wjeżdża na przystanek Biun Zoo. Z przedmiotowego przejazdu pociągu jednoznacznie widać, iż jest to przystanek osobowy.

<https://youtu.be/zqxXwmcml0o?t=1546>.

Poniżej w tym miejscu pisma zdjęcie ze wskazanego wyżej filmu.

Nadmienił, iż zgodnie z przypisem zawartym w IDW pkt. 19.7.2: „ *Ocena kryterium Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego zostanie dokonana na podstawie złożonego przez Wykonawcę wraz z ofertą Załącznika nr 8 do IDW – (wykaz nie podlega uzupełnieniu w trybie art. 26 ust. 3 ani wyjaśnieniom w trybie art. 26 ust. 4 i art. 87. ust. 1 Ustawy). W przypadku, jeżeli Wykonawca nie załączy do oferty wyżej wymienionego Załącznika nr 8, w kryterium Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego otrzyma 0 pkt.*”. Wobec wykazania przez Wykonawcę IDOM, szlaku Bernardo – Biun Zoo, który to zgodnie z Instrukcją Ir-1 nie stanowi szlaku, a tylko jego część, gdyż nie jest zakończony posterunkiem zapowiadawczym (stacją) Wykonawca IDOM świadom był złożenia oświadczenia mijającego się z prawdą. Co więcej świadom był, że wskazana usługa nie spełnia wymagań postawionych przez Zamawiającego. W zakresie usługi jedynymi stacjami jest Alameda oraz Bernardo, wszystkie pozostałe wskazane przez Wykonawcę Idom stacje stanowią w rzeczywistości przystanki osobowe.

Istotna jest okoliczność, że przesłanki wykluczenia z postępowania określone w art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp ziszczają się w każdej sytuacji, w której możliwe jest, że Zamawiający może zostać wprowadzony w błąd, w ogóle nie musi dojść do takiego wprowadzenia w błąd. Już samo podanie informacji, które mogłyby u Zamawiającego spowodować mylne wyobrażenie – niezależnie od tego, jaki skutek te informacje spowodują – jest wystarczające,

aby uznać, że ziszcila się przesłanka wykluczenia z postępowania. Tak też uznała KIO w wyroku z 27.03.2018 r., sygn. akt: KIO 444/18.

Lp.	Specjalność	Cena za jedną godzinę pobytu (netto)	Cena ofertowa netto za:
1	Inżynierska kolejowa w zakresie kolejowych obiektów budowlanych	295,35	2100 godzin pobytu: 607 110,00 PLN
2	Inżynierska mostowa	295,35	1260 godzin pobytu: 364 266,00 PLN
3	Inżynierska kolejowa w zakresie sterowania ruchem kolejowym	295,35	1260 godzin pobytu: 364 266,00 PLN
4	Instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych	295,35	420 godzin pobytu: 121 422,00 PLN
5	Konstrukcyjno-budowlana	295,35	420 godzin pobytu: 121 422,00 PLN
6	Instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń ciepłych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych	295,35	420 godzin pobytu: 121 422,00 PLN

podziałem w formularzy stanowiącym zał. 1A należało w poz. 12 „Pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie trwania robót budowlanych” w kalkulować 5,9 % wartości umowy. Ponadto zgodnie z pkt. 12.3 IDW „W załączniku nr 1C należy podać ceny jednostkowe za jedną godzinę pobytu na budowie w ramach pełnienia nadzorów autorskich nad dokumentacją w rozbiu na specjalności. Stawki jednej godziny pobytu określone dla poszczególnych branż w Załączniku nr 1C będą podstawą rozliczeń za wykonanie usługi nadzoru autorskiego.”. W zał. 1A, w poz. 12 Arcadis wskazał kwotę stanowiącą wynagrodzenie za Pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie trwania robót budowlanych w wysokości 2 914 128,00 PLN netto. Jednocześnie w zał. 1C wskazał jako stawkę godzinową będącą podstawą rozliczeń kwotę 295,35 PLN netto zgodnie z tabelą poniżej:

Tym samym cena ofertowa, jaką przedstawił Arcadis za Pełnienie nadzoru

7	Instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych	295,35	1680 godzin pobytu: 485 688,00 PLN
8	Instalacyjna w zakresie sieci trakcyjne i zasilanie	295,35	1260 godzin pobytu: 364 266,00 PLN
9	Inżynierska drogową	295,35	1260 godzin pobytu: 364 266,00 PLN
		RAZEM	2 977 128,00

Formularza Ofertowego za pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie trwania robót budowlanych przyjął wartość netto w kwocie 2 914 128,00 zł.

W załączniku nr 1C do Formularza Ofertowego Wykonawca wycenił jedną godzinę pobytu na budowie personelu, jednakową w każdej specjalności, na kwotę netto 295,35 zł. Kwota ta w przemnożeniu przez ilość godzin wskazanych przy każdej specjalności nie daje kwoty podanej przez Wykonawcę w Załączniku nr 1A do Formularza Ofertowego.

Zamawiający w trakcie analizy przedmiotowej oferty zweryfikował, iż przyjęta przez Wykonawcę kwota za jedną godzinę jest kwotą błędnie wyliczoną. Po dokonaniu podzielenia ceny ofertowej netto za pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie trwania robót budowlanych w kwocie 2 914 128,00 zł, przez liczbę godzin pobytu dla wszystkich specjalności w ilości 10080, daje cenę za jedną godzinę pobytu w wysokości 289,10 zł netto.

Po uwzględnieniu konsekwencji dokonanych poprawek oczywistych omyłek rachunkowych, dokonano poprawek w Załączniku nr 1C do Formularza Ofertowego w części dotyczącej ceny za jedną godzinę pobytu.”

Zdaniem Odwołującego uchylony przepis art. 88 Pzp może być dyrektywą w zakresie sposobu poprawiania omyłek rachunkowych w przypadku mnożenia cen jednostkowych i liczby jednostek miar – jak mamy co czynienia w niniejszej sprawie. Otóż w przypadku, gdy obliczona cena nie odpowiada iloczynowi ceny jednostkowej oraz liczby jednostek miar, przyjmuje się, że prawidłowo podano liczbę jednostek miar oraz cenę jednostkową. I takiej też poprawy powinien dokonać Zamawiający.

Zgodnie z orzecznictwem KIO punktem odniesienia przy ocenie dopuszczalności dokonania poprawy jest odniesienie dokonanej poprawy do całości oferowanego przez wykonawcę Arcadis świadczenia. Okoliczność, że zmiana miałaby dotyczyć elementów przedmiotowo istotnych umowy (essentialia negotii) lub elementów uznanych za istotne przez zamawiającego, a nawet fakt, że skutkiem dokonanej poprawy miałaby być zmiana ceny oferty, nie stanowi okoliczności uniemożliwiających dokonanie poprawy na postawie art. 87 ust. 2 pkt 3 ustawy Pzp. Znaczenie ma bowiem, czy poprawienie omyłki w sposób istotny zmienia treść oferty w znaczeniu treści oświadczenia woli wykonawcy, a nie czy tkwi w jej istotnych postanowieniach. Zamawiający jest zobowiązany poprawić omyłkę w szczególności wtedy, gdy sposób, w jaki ma być dokonana poprawa wynika z innych elementów składających się na ofertę. W załączniku 1C Wykonawca Arcadis podał kwotę jednostki rozliczeniowej w ramach pełnienia nadzoru autorskiego podczas wykonywania robót budowlanych. Zamawiający samodzielnie dokonał korekty 9 pozycji do czego w opinii Odwołującego nie był uprawniony. Dlaczego dokonał samodzielną korektę stawek godzinowych w 9 pozycjach, a nie np. tylko w pierwszej. Taki sposób korekty zgodnie

z przyjętą metodyką Zamawiającego również byłby dopuszczalny. Zmiana stawki rozliczeniowej za godzinę pobytu projektanta stanowi zmianę oświadczenia woli złożonego przez Wykonawcę Arcadis, do której Zamawiający nie był uprawniony. Zamawiający nie posiadał wystarczających danych aby samodzielnie skorygować stawki godzinowej dla aż 9 projektantów. Powyższe stanowisko znajduje potwierdzenie m.in. w wyroku KIO z 22.06.2017 r., sygn. akt: KIO 1145/17).

Zarzut 6.

Zgodnie z zapisami IDW, pkt. 12.2 Opis Sposobu obliczania ceny „Sposób przedstawienia w ofercie ceny ofertowej określony jest w Formularzu Ofertowym, Załączniku nr 1, Załączniku nr 1A oraz Załączniku nr 1B do Formularza Ofertowego. W Załączniku nr 1A oraz Załączniku nr 1B do Formularza ofertowego należy dokonać rozbicia procentowego ceny oferty, zgodnie z podziałem dokonany przez Zamawiającego.”. Zgodnie z rzeczowym podziałem w formularzu stanowiącym załącznik 1A należało w pozycji 12 „Pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie trwania robót budowlanych” w kalkulować 5,9 % wartości umowy.

Ponadto zgodnie z pkt. 12.3 IDW „W załączniku nr 1C należy podać ceny jednostkowe za jedną godzinę pobytu na budowie w ramach pełnienia nadzorów autorskich

Lp	Specjalność	IDOM		Fehlings	
		Cena za jedną godzinę pobytu (netto)	Cena ofertowa netto za:	Cena za jedną godzinę pobytu (netto)	Cena ofertowa netto za:
1	Inżynieryjna kolejowa w zakresie kolejowych obiektów budowlanych	378,11	2100 godzin pobytu:	302,62	2100 godzin pobytu:
			794 031,00 PLN		635 502,00 PLN
2	Inżynieryjna mostowa	378,11	1260 godzin pobytu:	302,62	1260 godzin pobytu:
			476 418,60 PLN		381 301,20 PLN
3	Inżynieryjna kolejowa w zakresie sterowania ruchem kolejowym	378,11	1260 godzin pobytu:	302,62	1260 godzin pobytu:
			476 418,60 PLN		381 301,20 PLN
4	Instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń telekomunikacyjnych	378,11	420 godzin pobytu:	302,62	420 godzin pobytu:
			158 806,20 PLN		127 100,40 PLN
5		378,11	420 godzin pobytu:	302,62	420 godzin pobytu:

Wykonawca	Kwota w poz. 12	% wartości oferty
IDOM	3 811 400,00	5,9 %
Fehlings	3 050 423,90	5,9 %

nad dokumentacją w rozbiciu na specjalności. Stawki jednej godziny pobytu określone dla poszczególnych branż w Załączniku nr 1C będą podstawą rozliczeń za wykonanie usługi nadzoru autorskiego." W załączniku 1A, w poz. 12 Wykonawcy wskazali kwotę stanowiącą wynagrodzenie za Pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie trwania robót budowlanych w następujących wysokościach:

Jednocześnie w załączniku 1C wskazali oni jako stawkę godzinową będącą podstawą rozliczeń następujące kwoty netto zgodnie z tabelą poniżej:

	Konstrukcyjno- budowlana		158 806,20 PLN		127 100,40 PLN
6	Instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń cieplnych, wentylacyjnych, gazowych, wodociągowych i kanalizacyjnych	378,11	420 godzin pobytu: 158 806,20 PLN	302,62	420 godzin pobytu: 127 100,40 PLN
7	Instalacyjna w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych	378,11	1680 godzin pobytu: 635 224,80 PLN	302,62	1680 godzin pobytu: 508 401,60 PLN
8	Instalacyjna w zakresie sieci trakcyjne i zasilanie	378,11	1260 godzin pobytu: 476 418,60 PLN	302,62	1260 godzin pobytu: 381 301,20 PLN
9	Inżynierska drogową	378,11	1260 godzin pobytu: 476 418,60 PLN	302,62	1260 godzin pobytu: 381 301,20 PLN
		Suma	3 811 348,80 PLN		3 050 409,60 PLN

Zgodnie z przyjętymi jednostkami za godzinne pełnienia nadzoru autorskiego, kwoty przyjęte przez Wykonawców w pozycji 12 Załącznika 1A winy wynosić:

Wykonawca	Kwota w poz. 12	% wartości oferty
IDOM	3 811 348,80	5,64 %
Fehlings	3 050 409,60	5,64 %

Po dokonaniu poprawienia omyłki rachunkowej, do której Zamawiający był zobligowany przepisem art. 87 ust. 2 pkt. 3 Pzp wartości cen ofertowych dla pełnienia nadzoru autorskiego wynosi u obu Wykonawców 5,64 % wartości oferty wobec czego stanowi ona o niezgodności ofert Wykonawców Fehlings i Idom z zapisami SIWZ, w zakresie pkt. 12.2 IDW. Zgodnie z uchylony przepisem art. 88 Pzp który, może być dyrektywą w zakresie sposobu poprawiania omyłek rachunkowych w przypadku mnożenia cen jednostkowych i liczby jednostek miar – jak mamy co czynienia w niniejszej sprawie. Otóż w przypadku, gdy obliczona cena nie odpowiada iloczynowi ceny jednostkowej oraz liczby jednostek miar, przyjmuje się, że prawidłowo podano liczbę jednostek miar oraz cenę jednostkową. I takiej też poprawy powinien dokonać Zamawiający i uwzględnić wszystkie jej konsekwencje.

Zamawiający w dniu 14.06.2021 r. wezwał (za pomocą platformy zakupowej Zamawiającego) wraz kopią odwołania, w trybie art. 524 Pzp, uczestników postępowania przetargowego do wzięcia udziału w postępowaniu odwoławczym.

W dniu 17.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) Konsorcjum SYSTRA zgłosiło przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego wnosząc o uwzględnienie odwołania w całości. Kopia zgłoszenia została przekazana Zamawiającemu oraz Odwołującemu. W konsekwencji Izba uznała skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego: Konsorcjum SYSTRA.

W dniu 17.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) Konsorcjum Arcadis zgłosiło przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego wnosząc o oddalenie odwołania. Kopia zgłoszenia została przekazana Zamawiającemu oraz Odwołującemu. W konsekwencji Izba uznała skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego: Konsorcjum Arcadis.

W dniu 16.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) Konsorcjum Egis zgłosiło przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego wnosząc o oddalenie odwołania w zakresie zarzutów dotyczących

Konsorcjum Egis. Kopia zgłoszenia została przekazana Zamawiającemu oraz Odwołującemu. W konsekwencji Izba uznała skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego: Konsorcjum Egis.

W dniu 16.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) Konsorcjum Fehlings zgłosiło przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego wnosząc o oddalenie odwołania w zakresie zarzutów dotyczących Konsorcjum Fehlings. Kopia zgłoszenia została przekazana Zamawiającemu oraz Odwołującemu. W konsekwencji Izba uznała skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego: Konsorcjum Fehlings.

W dniu 17.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) Konsorcjum IDOM zgłosiło przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego wnosząc o oddalenie odwołania w zakresie zarzutów dotyczących Konsorcjum IDOM. Kopia zgłoszenia została przekazana Zamawiającemu oraz Odwołującemu. W konsekwencji Izba uznała skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego: Konsorcjum IDOM.

W dniu 19.07.2021 r. (wpływ bezpośredni do Prezesa KIO) Konsorcjum Arcadis złożyło pismo w toku postępowania odwoławczego wnosząc o oddalenie odwołania.

Odnośnie przedstawienie informacji wprowadzających w błąd - Załącznik 6a - wykaz osób skierowanych do realizacji zamówienia. Odwołujący podnosił, że Konsorcjum w pkt 2 wykazu osób skierowanych do realizacji zamówienia przedstawiło informacje wprowadzające Zamawiającego w błąd. Zdaniem Odwołującego wprowadzające w błąd miałyby być następujące informacje (i) liczba rozjazdów na stacji Sobolew; (ii) minimalna prędkość projektowana wskazana w ramach doświadczenia Pana A. B. . Odwołujący zakwestionował podane przez Konsorcjum doświadczenie Pana A. B. zdobyte w ramach zadania „*Modernizacja linii kolejowej nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa- Dorohusk na odcinku Otwock - Lublin - Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)*”. Zdaniem Odwołującego doświadczenie to nie spełnia wymagań Zamawiającego, ponieważ minimum prędkości projektowanej dla wskazanego zadania wynosi 100 km/h (nie zaś 160 km/h jak wymagał Zamawiający), a także ze względu na to, że stacja Sobolew ma 17 rozjazdów (podczas gdy Zamawiający wymagał 20). Zarzut dot. liczby rozjazdów na stacji Sobolew. Zgodnie z wymaganiami Zamawiającego wskazanymi w pkt 8.5.2. SIWZ, kandydat na Koordynatora Projektu / Głównego Projektanta powinien mieć doświadczenie w kierowaniu zespołem, który opracował projekt 3 stacji, przy czym każda ze

stacji powinna posiadać co najmniej 20 rozjazdów. Konsorcjum wykazało wspomniane minimum doświadczenia, ponieważ w ofercie wskazano 3 stacje z co najmniej 20 rozjazdami, tj. Dęblin, Ropczyce i Sędziszów Małopolski. Informacja o stacji Sobolew nie niweczy faktu, że Konsorcjum spełnia wymagania określone w SIWZ, a co za tym idzie nie mogła mieć wpływu na decyzję Zamawiającego. Zarzut dot. minimalnej prędkości projektowanej wskazanej w ramach doświadczenia Pana A. B. . Wbrew twierdzeniom Odwołującego, prędkość konstrukcyjna dla wspomnianego zadania wynosi 160 km/h i tym samym spełnia wymagania Zamawiającego. Obrazuje to tabela przedstawiona poniżej w piśmie, będąca wyciągiem z Załącznika do zarządzenia Nr 1/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 9 lutego 2009 r. „Wykaz linii Id-12 (D-29)”. Załączył dowód Wyciąg z Załącznika do zarządzenia Nr 1/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 9 lutego 2009 r. „Wykaz linii Id-12 (D-29)” – str. 11 i 140. Jednocześnie wskazał, że dane przedstawione przez Odwołującego odnoszące się do prędkości pociągów na niektórych stacjach linii kolejowej LK7 (nie zaś całej linii). W tym kontekście - okresowo niższe prędkości są powszechną cechą wynikającą z konstrukcji linii kolejowych i nie mają one wpływu na oznaczenie prędkości całej trasy. Tak jak wskazano wyżej - dla określenia prędkości określonej linii kolejowej wiążący jest Załącznik do zarządzenia Nr 1/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z 9 lutego 2009 r. „Wykaz linii Id-12 (D-29)” - a dokument ten wskazuje jednoznacznie, że prędkość dla linii LK7 (Warszawa Wschodnia osobowa - Dorohusk) wynosi 160km/h, nie zaś 100 km/h jak wskazuje Odwołujący.

Informacje wprowadzające w błąd - Załącznik 8 – wykaz personelu. Odwołujący podnosił, że Konsorcjum w pkt 1 i 2 wykazu personelu (Załącznik 8) przedstawiło informacje wprowadzające w błąd. Zamawiający wymagał, żeby każda dokumentacja obejmowała co najmniej 10 km torów głównych zasadniczych. Przystępujący na potwierdzenie powyższego wskazał: (i) w punkcie 1 - stacja Bogumiłowice - km 68,9-71,100 (2,2 km nawierzchni torowej), dwa tory główne zasadnicze, (ii) w pkt 2 - stacja Kraków Lotnisko - 4 km nawierzchni torowej, dwa tory główne zasadnicze. Zdaniem Odwołującego, żaden z powyższych przypadków nie spełnia warunku SIWZ, o którym mowa w pkt 2.1. - w przypadku stacji Bogumiłowice Konsorcjum miałoby wykazać maksymalnie ok. 4,4 km, a w przypadku stacji Kraków Lotnisko - ok. 8 km. Przedłożone przez Konsorcjum doświadczenie spełnia wymagania Zamawiającego dotyczące długości torów głównych zasadniczych. Zdaniem (/Id-12_D29_Wykaz_linii.pdf (plk-sa.pl) (dostęp: 9.07.2021)/). Przystępującego, przy obliczaniu długości torów głównych zasadniczych objętych poszczególnymi projektami należało wziąć pod uwagę nie tylko długość torów na samych stacjach, ale także długość szlaków (odcinków między poszczególnymi stacjami). Szczegółowe wyliczenia dla projektów Modernizacja linii kolejowej Kraków - Medyka -

granica państwa na odcinku Biadoliny - Tarnów w km 61,300 - 80,200 w ramach projektu "Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III oraz Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków -Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki - Balice przedstawił w piśmie w tym miejscu w tabeli. Podkreślił, że przyjęcie interpretacji Odwołującego (dotyczącej możliwości uwzględnienia jedynie długości torów zasadniczych w obrębie stacji kolejowych) nie znajduje odzwierciedlenia w żadnym z punktów SIWZ. Ponadto, przyjęcie interpretacji Odwołującego prowadziło do sytuacji, w której niewiele projektów realizowanych w Polsce spełniałoby warunki określone przez Zamawiającego. Co więcej, wspomniana interpretacja powodowałaby, że znakomita większość projektów przedłożonych w ramach doświadczeni i przez inne podmioty startujące w tym przetargu nie zostałyby ocenione pozytywnie (nie otrzymałyby punktów).

Nieuprawniona korekta oczywistych omyłek rachunkowych. Zdaniem Odwołującego, Zamawiający dokonał nieuprawnionych zmian stawek rozliczeniowych wskazanych przez Konsorcjum w formularzu ofertowym. Jak wskazuje Odwołujący, w załączniku 1A, w poz. 12 formularza ofertowego Konsorcjum wskazało kwotę 2 914 128,00 PLN netto jako wynagrodzenie za pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie trwania robót budowlanych. Jednocześnie, w załączniku 1C Przystępujący wskazał stawkę godzinową 295,35 PLN netto jak podstawę powyższych rozliczeń. Tym samym cena przedstawiona przez Konsorcjum jest o 63 000,00 PLN netto wyższa niż wskazana w załączniku 1A. Wobec tego - Zamawiający poprawił stawkę godzinową na 289,10 PLN netto. Zdaniem Odwołującego zmiana była nieuprawniona - zmiana stawki rozliczeniowej za godzinę pobytu projektanta stanowi zmianę oświadczenia woli złożonego przez Konsorcjum, do której Zamawiający nie był uprawniony. Ponadto zdaniem Odwołującego, Zamawiający nie posiadał wystarczających danych aby samodzielnie skorygować stawkę godzinową dla 9 projektantów. Wbrew twierdzeniom Odwołującego, korekta omyłki w zakresie ceny jest zgodna z przepisami Pzp. Zgodnie bowiem z art. 87 ust. 2 pkt 2 Pzp, Zamawiający poprawia w ofercie oczywiste omyłki rachunkowe, z uwzględnieniem konsekwencji rachunkowych dokonanych poprawek - niezwłocznie zawiadamiając o tym wykonawcę, którego oferta została poprawiona. Zamawiający dokonał korekty oczywistych omyłek rachunkowych Konsorcjum i poinformował o tym Konsorcjum. Jak wskazał Zamawiający w piśmie skierowanym do Konsorcjum z 01.02.2021 r. (znak: IRZUa-0816-CEF/E75/26/20) - „Zamawiający w trakcie analizy przedmiotowej oferty zweryfikował, iż przyjęta przez Wykonawcę kwota za jedną godzinę jest kwotą błędnie wyliczoną. Po dokonaniu podzielenia ceny ofertowej netto za pełnienie nadzoru autorskiego w trakcie trwania robót budowlanych w kwocie 2 914 128,00 zł przez liczbę godzin pobytu w wysokości 289,10 zł netto”. Załączył jako dowód pismo Zamawiającego z 01.02.2021 r. znak: IRZUa-0816-CEF/E75/26/20. Wbrew twierdzeniom

Odwołującego, Zamawiający miał wystarczające dane, żeby samodzielnie dokonać korekty omyłki rachunkowej Konsorcjum - omyłkę tę bowiem można było z łatwością zidentyfikować na podstawie prostej analizy arytmetycznej. Dopuszczalność (a w zasadzie obowiązek) przeprowadzenia korekty omyłek rachunkowych znajduje potwierdzenie w orzecznictwie KIO. Przykładowo wskazał na uchwałę KIO z 12.01.2011 r., sygn. akt: KIO/KD 2/11.

W dniu 19.07.2021 r. (e-mailem podpisanym podpisem cyfrowym) Konsorcjum IDOM złożyło pismo wnosząc o oddalenie zarzutów odwołania dotyczących jego oferty.

Odnośnie zarzutu naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp. Naruszenie to miało polegać na zaniechaniu zamawiającego wykluczenia z postępowania Przystępującego, który rzekomo przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, poprzez wskazanie w załączniku nr 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt. 19.7.2 IDW „*Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego*” w zakresie „*Zespół branżowy – Kolejowa sieć trakcyjna*” zadań nie spełniających postanowień SIWZ, celem uzyskania maksymalnej liczby punktów. Zarzut ten jest całkowicie bezzasadny. Zarzut Odwołującego sprowadzał się do tego, że wskazana przez IDOM w załączniku nr 8 do formularza ofertowego usługa wykonana przez osobę wskazaną na stanowisko Projektanta w branży kolejowej nie spełnia wymagań Zamawiającego, a ściślej – opracowana przez niego dokumentacja projektowa nie obejmuje swoim zakresem dwóch szlaków kolejowych. Nie jest to twierdzenie prawdziwe. Wpierw zaznaczył, że Odwołujący nie kwestionuje, że wskazana w załączniku usługa obejmuje jeden szlak o minimalnej długości 8 km i jedną stację kolejową posiadającą dwa tory główne zasadnicze i dwa tory główne dodatkowe. Zarzut sprowadza się jedynie do kwestii czy projekt obejmował dwa szlaki. Odwołujący odniósł się jedynie do kwestii czy Biun Zoo można zakwalifikować jako stację czy jako przystanek osobowy. Ta druga opcja, w ocenie Odwołującego, powodowałaby, że projekt wskazany w załączniku nie obejmował dwóch szlaków.

Podkreślił, że informacje zawarte w załączniku – wykazie osób stanowią integralną całość. Dokument ten nie może być badany w sposób wybiórczy, a właśnie w taki sposób potraktował go Odwołujący, dokonując fragmentarycznej interpretacji części oferty w oderwaniu od pozostałych informacji zawartych w dokumencie, co doprowadziło do postawienia przez niego bezzasadnego zarzutu. TPF nie wzięło pod uwagę, że w załączniku nr 8, w kolumnie dotyczącej opisu doświadczenia IDOM wskazało wszystkie stacje i przystanki osobowe położone na trasie Alameda – Rancagua, których projekt został wykonany przez projektanta wskazanego przez IDOM, wraz z kilometrem ich położenia. Oczywistym jest, że wskazanie stacji miało na celu wykazanie spełnienia warunku określonego przez Zamawiającego, który to warunek został spełniony. Trasa, której projekt

został stworzony przez osobę wskazaną przez IDOM w załączniku nr 8, ma ponad 80 kilometrów długości, a wzdłuż niej jest wiele przystanków spełniających definicję stacji zawartą w „Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1”. Obok niezakwestionowanych przez TPF stacji Alameda oraz San Bernardo, są to m.in. stacje Paine, Graneros czy Rancagua. Stacje te widać wyraźnie na filmie nagrany z trasy pociągu. Co prawda film, na który powołuje się Odwołujący jest już niedostępny na serwisie YouTube, ale pod adresem: <https://www.youtube.com/watch?v=QYjasQ7Fej4> znajduje się podobny film, gdzie od 9:15 minuty nagrania pociąg wjeżdża na stację Graneros, a od 33:05 – na stację Paine. W tym miejscu pisma znajdowały się dwa zdjęcia ze wskazanego filmu. Oznaczało to, że projekt wskazany przez IDOM na potrzeby niniejszego postępowania, był znacznie dłuższy od wymaganego i posiadał więcej od wymaganych przez Zamawiającego dwóch szlaków (Alameda – San Bernardo i przykładowo Graneros-Rancagua). Nie sposób przyjąć interpretacji Odwołującego, że projekt ten składał się jedynie z jednego i części szlaku. Zwrócił uwagę, że cały odcinek objęty projektem dotyczył linii Santiago – Rancagua. Rancagua jest stacją końcową projektowanego odcinka, co wynika z samej nazwy postępowania. Co więcej sama wielkość miejscowości Rancagua (ponad 200 tys. mieszkańców /<https://pl.wikipedia.org/wiki/Rancagua/>) oraz schemat tej stacji widoczny chociażby na Google Maps, jak zrzut z ww. filmy świadczą o tym, że bezsprzecznie jest to stacja. Poniżej znajdował się zrzut z Google Maps. (źródło: <https://www.google.com/maps/place/Rancagua/@-34.1715392,70.7532592,16.77z/data=!4m5!3m4!1s0x966343181f0df431:0x98e2ccc3c3ba9a25!8m2!3d-34.1705261!4d-70.7527312>). Poniżej znajdowało się również zdjęcie (źródło: <https://www.youtube.com/watch?v=QYjasQ7Fej4>)

Jeżeli więc Alameda i San Bernardo nie są kwestionowane przez Odwołującego jako stacje, to oczywistym jest, że wraz ze stacją końcową muszą one tworzyć co najmniej dwa szlaki, a tym samym spełniać ten warunek postawiony przez Zamawiającego. Zatem Zamawiający dysponował kompletem informacji, które pozwoliły na trafną ocenę, że osoba wskazana na stanowisko Projektanta w branży kolejowej spełniła wszystkie kryteria niezbędne do przyznania punktacji za wymagane doświadczenie. Co istotne informacje te zostały zawarte i wynikały w całości z wykazu osób. Nie powinno być zatem żadnych wątpliwości co do tego, że IDOM nie podał nieprawdziwych informacji, które wprowadzałyby zamawiającego w błąd, skoro ww. osoba posiada przywołane doświadczenie.

Z daleko posuniętej ostrożności zwrócił uwagę, że nawet przy przyjęciu, iż informacje podane w wykazie osób były w jakiś sposób niepełne (czemu Przystępujący stanowczo przeczy) to i tak w okolicznościach faktycznych niniejszej sprawy, nie może to prowadzić do wykluczenia IDOM z postępowania. W orzecznictwie wskazuje się, że wykluczenie z postępowania wykonawcy na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp wymaga wykazania ponad wszelką wątpliwość, że wykonawca złożył informacje nieprawdziwe, błędne (m.in.

wyrok z 10.12.2019 r., sygn. akt: KIO 2361/19). Należy wykazać, że nawet odczytując ofertę IDOM w sposób wybiórczy, posługując się interpretacją zaproponowaną przez Odwołującego nie sposób uznać, że Przystępujący wprowadził Zamawiającego w błąd. Z całą pewnością wskazana przez IDOM osoba dysponuje wymaganym doświadczeniem, uzyskanym w ramach realizacji wskazanego projektu.

Zauważył, że Odwołujący nie kwestionuje wykonania przez osobę wskazaną przez IDOM na projektanta całego projektu. TPF w żaden sposób nie podważa wykonania projektu ponad 80 km trasy rozdzielonego wskazanymi stacjami. Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z 08.12.2020 r., sygn. akt: KIO 2937/20) w podobnej sprawie wskazała, że ponieważ wymogiem w zakresie doświadczenia objęte było opracowanie dokumentacji obejmującej dwa szlaki o długości co najmniej 8 km, to nie sposób uznać, że osoba, która opracowała dokumentację obejmującą jeden szlak o długości 82km (niekwestionowany) oraz cały odcinek o długości 273 km, składający się z czterech szlaków, z których każdy miał długość przekraczającą 8km, wymogu tego nie spełnia. Interpretacja prezentowana przez Odwołującego prowadziłaby do wniosku, że wykonawca, który wykazał się doświadczeniem większym niż wymagane w świetle parametrów oceny nie otrzymałby za to doświadczenie punktów, tylko z tego względu, że podał szerszy zakres zrealizowanej dokumentacji projektowej niż wynikający z opisu kryterium. Odwołujący nie przedstawił argumentacji mającej wykazać, że wymóg podania szlaku był istotny z perspektywy oceny doświadczenia Projektanta-Koordynatora w jakimś innym, szerszym kontekście niż to, aby pokazać, że osoba wskazana na to stanowisko opracowała dokumentację projektową obejmującą szlak o wymaganej długości (co najmniej 8km). W świetle powyższego wyroku, widać, że nawet przy braku wymienienia stacji (co IDOM uczynił), należy uznać, że Przystępujący spełnił określony wymóg i Zamawiający słusznie przyznał mu w tym zakresie punkty.

Na marginesie, Przystępujący odniósł się do nieprawdziwych twierdzeń Odwołującego, według których status stacji Buin Zoo był przedmiotem badania przez KIO sygn. akt: KIO 444/20 oraz KIO 708/20. Po pierwsze, wspomniane postępowania dotyczyły innego wykonawcy, a podjęte w jego toku działania przez Intercor nie mogą wpływać na aktualną sytuację IDOM. Po drugie, wbrew twierdzeniom TPF, Izba w tamtym postępowaniu nie badała czy Buin Zoo jest stacją czy przystankiem osobowym. Wyraźnie wynika to z treści wyroku – Izba pominęła argumentację wykonawcy PORR S.A. dotyczącą inwestycji w Chile oraz kwestii, czy inwestycja stanowi szlak, czy też nie, gdyż obie kwestie nie były podstawą wykluczenia Odwołującego, a w konsekwencji zarzuty odwołań nie dotyczyły tejże tematyki. Skład orzekający nie może orzekać co do zarzutów, które nie były zawarte w odwołaniu (s. 20 wyroku z 29.05.2020 r.). Oczywiście fakt ten nie zmienia poczynionych powyżej uwag, z których jednoznacznie wynika, że podniesiony przez TPF zarzut jest bezzasadny.

Oдноśnie zarzut naruszenia art. 87 ust. 2 pkt 2 Pzp. Odwołujący zarzucił również Zamawiającemu naruszenia art. 87 ust. 2 pkt 2 Pzp w zw. z art. 89 ust. 1 pkt 1 i 6 Pzp poprzez zaniechanie poprawienia występującej w ofercie IDOM omyłki rachunkowej powodującej niezgodność oferty z SIWZ, pociągającej za sobą istotną zmianę treści oferty. Zarzut ten jest oczywiście bezzasadny. W pkt 33 odwołania TPF zamieścił tabelę, która miała odzwierciedlać stawkę godzinową podaną w załączniku 1C do formularza ofertowego IDOM za pobyt na budowie w ramach pełnienia nadzorów autorskich nad dokumentacją. Wskazana jednak w pkt. 6 tabeli cena za jedną godzinę pobytu (a tym samym i cena ofertowa) jest inna od tej rzeczywiście podanej przez IDOM w załączniku 1C do formularza ofertowego. W odwołaniu TPF wskazał kwotę 378,11 zł, gdy w rzeczywistości w ofercie IDOM została wskazana kwota 378,23 zł. Również cena ofertowa nie wynosi, tak jak wskazał Odwołujący, 158.806,20 zł, a 158.857,40 zł, tak jak zostało wskazane w formularzu ofertowym IDOM. Wszystkie kwoty wskazane przez IDOM w załączniku 1C stanowią łącznie 5,9% wartości oferty, zgodnie z postanowieniami zawartymi w pkt 12.2 IDW. Zamawiający słusznie więc nie dokonywał żadnej poprawki w ofercie IDOM, ponieważ Przystępujący nie popełnił żadnej omyłki rachunkowej. Rzekoma omyłka rachunkowa istnieje jedynie w przypadku ceny wskazanej przez TPF w odwołaniu, która nie ma odzwierciedlenia w ofercie IDOM.

Odwołanie w sprawie o sygn. akt: KIO 1758/21:

W dniu 11.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) Konsorcjum Egis wniósł odwołanie na czynność Zamawiającego z 01.06.2021 r. Kopie odwołania Zamawiający otrzymał tego samego dnia (za pomocą platformy zakupowej Zamawiającego). Zarzucił naruszenie:

1) art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia Konsorcjum z udziału w postępowaniu pomimo tego, że Konsorcjum przedstawiło w swojej ofercie informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego w zakresie dotyczącym doświadczenia Pana M. P. (projektant branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – pozacenowe kryterium oceny ofert), jakie miał on zdobyć w ramach zadania pod nazwą:

a) Modernizacja linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Biadolin – Tarnów w km 61,300 – 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” – w zakresie dotyczącym udziału w opracowaniu projektu budowlanego i wykonawczego w zakresie szlaku Biadolin – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 km,

b) Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź etap II, Lot B 2 – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimedialnego dworca Łódź – Fabryczna – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – Układ torowy - w zakresie dotyczącym liczby szlaków i długości torów,

c) Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice – w zakresie dotyczącym liczby decyzji o pozwoleniu na budowę.

Informacje wskazane przez Konsorcjum mogą mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego w postępowaniu, bowiem przekazywane były na potrzeby uzyskania punktów w ramach pozacenowych kryteriów oceny ofert;

względnie (w przypadku nieuwzględnienia powyższego zarzutu)

2) art. 91 ust. 1 Pzp w zw. z art. 91 ust. 2 pkt 5 Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez dokonanie błędnej oceny oferty Konsorcjum i przyznanie jej maksymalnej liczby punktów (18) za wykazanie się dziewięcioma dokumentacjami projektowymi w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert „*Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego*”, w sytuacji, gdy Konsorcjum,:

a) wbrew postanowieniom SIWZ, nie wykazało, że na potrzeby uzyskania punktów w wyżej wymienionym kryterium oceny ofert, dysponuje w sposób bezpośredni projektantem w branży kolejowej sieci trakcyjnej, tj. Panem J. S., co powinno skutkować zaniechaniem przyznania przez Zamawiającego ofercie Konsorcjum dodatkowych 8 punktów w ramach przedmiotowego kryterium,

b) na potwierdzenie doświadczenia Pana J. S., wykazało cztery zadania, z czego dla trzech zadań wydano więcej niż jedną decyzję o pozwoleniu na budowę, a Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących zakresu opracowanych dokumentacji w ramach poszczególnych decyzji o pozwoleniu na budowę, jakie były wydawane dla każdego z trzech zadań, w związku z czym Zamawiający nie miał możliwości dokonania oceny, czy zakres opracowań objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę spełnia wymogi SIWZ, co z kolei powinno skutkować automatycznym zaniechaniem przyznania dodatkowych punktów ofercie Konsorcjum dla tak wskazanych przez Konsorcjum zadań,

c) na potwierdzenie doświadczenia Pana M. P., wskazało doświadczenie zdobyte jako projektant opracowujący Projekty budowlane i wykonawcze dla zelektryfikowanej linii kolejowej w ramach zadania pn. Modernizacja linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Biadoliny – Tarnów w km 61,300 – 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” w zakresie szlak Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 (7,6 km nawierzchni – szlak dwutorowy),

stacja Bogumiłowice – km 68,9-71,100 (2,2 km nawierzchni torowej), dwa tory główne zasadnicze i dwa tory główne dodatkowe, trzy krawędzie peronowe; szlak Bogumiłowice – Tarnów Mościce km 71,1-72,8 (1,7 km nawierzchni – szlak dwutorowy); szlak Tarnów Mościce – Tarnów km 75,050 – 76,400 (1,35 km nawierzchni – szlak dwutorowy), gdy tymczasem Pan M. P. nie opracował w charakterze projektanta dokumentacji projektowej (obejmującej projekt budowlany lub projekt wykonawczy) na odcinku szlak Białolinia – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 a w konsekwencji zdobyte w ramach przedmiotowej inwestycji, obejmuje doświadczenie w opracowaniu dokumentacji projektowej dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o długości nieco ponad 3 km, a nie 10 km, jak wymagał Zamawiający,

d) na potwierdzenie doświadczenia Pana M. P., wykazało zadanie: Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice, przy czym dla wyżej wymienionego zadania została wydana więcej niż jedna decyzja o pozwoleniu na budowę, a Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących zakresu opracowanych dokumentacji, objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę. Wobec powyższego Zamawiający nie miał możliwości dokonania oceny, czy zakres opracowań objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę, spełnia wymogi SIWZ, co powinno skutkować automatycznym zaniechaniem przyznania punktów dla przedmiotowego zadania;

e) na potwierdzenie doświadczenia Pana M. P., wskazało zadanie: Modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice, gdy tymczasem zadanie to było realizowane w okresie wcześniejszym niż 10 lat przed upływem terminu złożenia oferty, a co najmniej (wbrew postanowieniom SIWZ) Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących terminu realizacji wyżej wymienionego opracowania, które w sposób jednoznaczny potwierdzałyby, że Pan M. P. posiada deklarowane doświadczenie, co powinno skutkować zaniechaniem przyznania przez Zamawiającego ofercie Konsorcjum dodatkowych 2 punktów w ramach przedmiotowego kryterium,

f) na potwierdzenie doświadczenia Pana M. P. ,wskazało zadanie: Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź etap II, Lot B 2 – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimedialnego dworca Łódź – Fabryczna – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – Układ torowy, gdy tymczasem opracowana dokumentacja projektowa obejmuje tylko 1 szlak (a nie 2, jak wymagał Zamawiający), a łączna długość torów (główne zasadnicze) jest mniejsza niż wymagane przez Zamawiającego 10 km, co powinno skutkować zaniechaniem przyznania przez

Zamawiającego ofercie Konsorcjum dodatkowych 2 punktów w ramach przedmiotowego kryterium za to opracowanie. Powyższe skutkować powinno przyznaniem ofercie Konsorcjum co najwyżej 2 punktów w ramach kryterium oceny ofert „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego”.

Wnosił o nakazanie Zamawiającemu:

- 1) unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej;
- 2) przeprowadzenie ponownego badania i oceny ofert, a w ramach tej czynności nakazanie Zamawiającemu wykluczenia Konsorcjum z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp względnie (w przypadku uznania przez Izbę braku podstaw do wykluczenia Konsorcjum z postępowania) nakazanie ponownego przeliczenia punktów przyznanych ofercie Konsorcjum w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” i przyznanie temu wykonawcy co najwyżej 2 punktów w ramach tego kryterium.

Zamawiający prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem jest przygotowanie dokumentacji projektowej niezbędnej dla realizacji przedsięwzięcia pn. „Prace na linii kolejowej E 75 na odcinku Ełk – Trakiszki (granica państwa) – dokumentacja projektowa” oraz uzyskanie wymaganych prawem pozwoleń (Faza I) wraz z pełnieniem nadzoru autorskiego, które stanowi Prawo Opcji nr 2 Zamawiającego (Faza II). Dodatkowo zakres zamówienia obejmuje wykonanie koncepcji stacji towarowej „Ełk BIS” w czterech wariantach inwestycyjnych. Realizacji stacji towarowej „Ełk BIS” będzie realizowana w ramach Prawa Opcji nr 1 Zamawiającego. W rozdziale 19.7 SIWZ Zamawiający zastrzegł, że dokona oceny ofert w oparciu o następujące kryteria:

- 1) całkowita cena brutto – waga 80%;
- 2) dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego – waga 20%.

W pkt 19.7.2. SIWZ Zamawiający doprecyzował zasady, według których przyznawać będzie punkty w ramach kryterium „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego”, wskazując że:

Zamawiający w ramach kryterium przyzna punkty za wykazanie się przez Wykonawcę dodatkową osobą (spoza zespołu branżowego) wspierającą kluczowy personel zespołu projektowego. Każda z badanych ofert może otrzymać maksymalnie 20 pkt w tym kryterium.

Zamawiający w ramach kryterium przyzna punkty za wykazanie się przez Wykonawcę dodatkową osobą (spoza zespołu branżowego przedstawionego przez Zamawiającego w OPZ pkt 6.2.3. tabela nr 2) wspierającą kluczowy personel zespołu projektowego. Jeżeli Wykonawca wykaże się posiadaniem dodatkowych osób – projektantów w Zespołach branżowych takich jak: „Kolejowe obiekty budowlane” oraz „Kolejowa sieć trakcyjna” (po jednym projektancie dla każdej z branż) posiadających uprawnienia

i doświadczenie zgodnie z wymaganiami opisanymi poniżej w pkt 1 i 2, to za każdego takiego projektanta, który wykaże się zrealizowaniem w ciągu ostatnich dziesięciu [10] lat dokumentacji projektowej, zgodnej z wymaganiami podanymi poniżej w pkt 1 i 2, otrzyma 2 punkty za każdą dokumentację projektową wykonaną przez tego projektanta. Za każdego projektanta można otrzymać maksymalnie 10 punktów (jeśli projektant wykaże się opracowaniem 5-ciu dokumentacji projektowych spełniających kryteria). Zamawiający zweryfikuje pierwszych pięć dokumentacji wykazanych dla danego projektanta i spełniających kryteria, pozostałe nie będą podlegały weryfikacji i punktacji.

Każda z ofert w ramach kryterium może uzyskać od 0 do 20 punktów.

Pkt 1. Zespół branżowy – Kolejowe obiekty budowlane

Projektant w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

Uprawnienia: Wymagane uprawnienia budowlane bez ograniczeń do projektowania w specjalności inżynierskiej kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych.

Kwalifikacje (doświadczenie): w okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu złożenia ofert opracował w charakterze projektanta w danej branży, co najmniej jedną [1] dokumentację projektową (obejmującą projekt budowlany lub projekt wykonawczy) dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze).

Dokumentacja powinna obejmować w swym zakresie co najmniej dwa [2] szlaki i jedną [1] stację kolejową. Stacja powinna docelowo obejmować przynajmniej:

- Dwa [2] tory główne zasadnicze,
- Dwa [2] tory główne dodatkowe, – Dwie [2] krawędzie peronowe,

Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskaną jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę

Pkt 2. Zespół branżowy – Kolejowa sieć trakcyjna Projektant w branży kolejowej sieci trakcyjnej.

Uprawnienia: Wymagane uprawnienia budowlane do projektowania bez ograniczeń w specjalności instalacyjnej w zakresie sieci, instalacji i urządzeń elektrycznych i elektroenergetycznych.

Kwalifikacje (doświadczenie): W okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert opracował w charakterze projektanta w zakresie kolejowej sieci trakcyjnej co najmniej jedną [1] dokumentację projektową (obejmującą projekt budowlany lub projekt wykonawczy) dla budowy lub przebudowy zasilania i sieci trakcyjnej na zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej.

Dokumentacja powinna obejmować w swym zakresie co najmniej: – dwa [2] szlaki, w tym jeden [1] szlak o długości min. 8 km, – jedną [1] stację kolejową.

Stacja powinna docelowo posiadać przynajmniej: – Dwa [2] tory główne zasadnicze;
– Dwa [2] tory główne dodatkowe.

Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskano jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę.

Łączna liczba punktów w kryterium Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego – K2 będzie stanowiła sumę przyznanych punktów za opracowanie dokumentacji projektowych (obejmujących projekt budowlany lub projekt wykonawczy) przez dodatkowych projektantów w ww. dwóch branżach.

Ocena kryterium Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego zostanie dokonana na podstawie złożonego przez Wykonawcę wraz z ofertą Załącznika nr 8 do IDW – (wykaz nie podlega uzupełnieniu w trybie art. 26 ust. 3 ani wyjaśnieniom w trybie art. 26 ust. 4 i art. 87 ust. 1 Pzp). W przypadku, jeżeli Wykonawca nie załączy do oferty wyżej wymienionego Załącznika nr 8, w kryterium Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu projektowego otrzyma 0 pkt.

Zamawiający zastrzega, iż wskazanie niepełnych informacji lub samo powielenie brzmienia kryterium bez wskazania szczegółowych danych, będzie skutkowało nieprzyznaniem ofercie punktów. Zamawiający zastrzega, że złożenie Wykazu zawierającego niepełny zakres informacji, uniemożliwiający w sposób jednoznaczny potwierdzenie, że dana osoba posiada doświadczenie w ww. zakresie będzie skutkowało zaniechaniem przyznania dodatkowych punktów. Zamawiający nie przewiduje możliwości samodzielnego pozyskania niezbędnych informacji na podstawie posiadanych dokumentów.

Wykonawca nie może polegać na zasobach podmiotów trzecich w celu uzyskania punktów w kryterium „*Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego*”.

Zamawiający bardzo szczegółowo i rygorystycznie opisał zasady przyznawania punktów w ramach kryterium K2. Zasady te znane były wszystkim wykonawcom, którzy analizując postanowienia SIWZ, podejmowali decyzję o złożeniu swojej oferty w Postępowaniu bądź rezygnowali z takiego zamiaru. W związku z czym Zamawiający jest zobligowany jest do przestrzegania własnych postanowień zawartych w SIWZ. W ramach pozacenowego kryterium oceny ofert „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” Konsorcjum wskazało łącznie 9 dokumentacji, za które Zamawiający przyznał Konsorcjum 18 pkt, czyli maksymalną liczbę, jaką mógł przyznać za wykazanie tej liczby opracowań.

Informacje wprowadzające w błąd – zadanie 1 z Wykazu personelu. W myśl przepisu art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp: Z postępowania o udzielenie zamówienia wyklucza się wykonawcę, który w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego

w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Przywołał wyrok KIO z 02.12.2019 r., sygn. akt: KIO 2325/19.

Zdaniem Odwołującego w zaistniałym stanie faktycznym, wszystkie przesłanki, o których mowa w przepisach art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp zostały spełnione. Ze zgromadzonych w toku postępowania dokumentów wynika bowiem, że:

1) Konsorcjum przedstawiło Zamawiającemu informacje niezgodne z rzeczywistością, wprowadzające Zamawiającego w błąd:

Szczegółowa analiza oferty Konsorcjum i dołączonych do niej dokumentów, w tym w szczególności wypełnionego i złożonego wraz z ofertą załącznika nr 8 do SIWZ – Wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert, zgodnie z pkt 19.7.2. IDW prowadzi do wniosku, że Konsorcjum, deklarując Zamawiającemu, że Pan M. P. zdobył doświadczenie jako projektant opracowujący Projekty budowlane i wykonawcze dla zelektryfikowanej linii kolejowej w ramach zadania pn. Modernizacja linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Biadoliny – Tarnów w km 61,300 – 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” w zakresie szlak Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 (7,6 km nawierzchni – szlak dwutorowy), stacja Bogumiłowice – km 68,9-71,100 (2,2 km nawierzchni torowej), dwa tory główne zasadnicze i dwa tory główne dodatkowe, trzy krawędzie peronowe; szlak Bogumiłowice – Tarnów Mościce km 71,1-72,8 (1,7 km nawierzchni – szlak dwutorowy); szlak Tarnów Mościce – Tarnów km 75,050 – 76,400 (1,35 km nawierzchni – szlak dwutorowy), wskazał informację nieprawdziwą, wprowadzającą Zamawiającego w błąd.

Z informacji uzyskanych przez Odwołującego wynika bowiem, że Pan M. P., wbrew złożonemu Zamawiającemu oświadczeniu, nie opracowywał projektu budowlanego i wykonawczego w zakresie szlaku Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 km, a projekt budowlany i wykonawczy w tym zakresie opracowali:

- Pan K. R. (projektant),
- Pan A. O. (opracowujący),
- Pan I. K. (sprawdzający).

Nie polega więc na prawdzie oświadczenie złożone przez Konsorcjum wraz z ofertą, jakoby Pan M. P. posiadał doświadczenie jako projektant opracowujący projekty budowlane i wykonawcze dla dwutorowej zelektryfikowanej linii kolejowej powyżej 10 km w ramach zadania Modernizacja linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Biadoliny – Tarnów w km 61,300 – 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III”, obejmujące prace projektowe w branżach: tory, mosty, drogi, urządzenia srk, sieć trakcyjna, elektroenergetyka, telekomunikacja, perony, konstrukcyjno- budowlana, odwodnienie, instalacje sanitarne, urządzenia ochrony

środowiska w zakresie szlaku Biadoliny - Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 km, skoro nie opracowywał projektu w tym zakresie.

Jednoznacznie więc Konsorcjum przekazało Zamawiającemu w tym zakresie informacje nieprawdziwe. Przywołał wyrok KIO z 10.12.2019 r., sygn. akt: KIO 2378/19.

Przedstawienie przez wykonawcę informacji niezgodnej z rzeczywistością stanowi więc główną przesłankę wykluczenia takiego wykonawcy z postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp. „Nieprawdziwość informacji” jest przy tym kategorią faktu, a nie prawa, jak w przedmiotowej sprawie. Informacja przedstawiona przez wykonawcę może być albo prawdziwa albo nieprawdziwa. Klasyfikując daną informację, nie sposób bowiem zaliczyć danej informacji jednocześnie do obu kategorii: informacja nie może być prawdziwa i nieprawdziwa jednocześnie.

W zaistniałym stanie faktycznym Pan M. P. obiektywnie nie opracowywał projektu budowlanego i wykonawczego w zakresie szlaku Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 km, więc nie może przypisywać sobie doświadczenia, którego w rzeczywistości nie zdobył.

Definiując pojęcie „informacji nieprawdziwej” należy także odwołać się do orzecznictwa sądowego. Sąd Najwyższy, w wyroku z dnia 5 kwietnia 2002 r., definiował pojęcie „informacji prawdziwych” z uwzględnieniem znaczenia tego pojęcia zawartego w różnych aktach normatywnych, wskazując że: „Pojęcia "prawda", "prawdziwy", bądź ich zaprzeczenia występują w Prawie prasowym w art. 6 ust. 1, art. 12 ust. 1 pkt 1, art. 31 pkt 1 i art. 41, a także wielokrotnie w innych aktach normatywnych, a wśród nich w kodeksie cywilnym (np. art. 780 § 1, art. 834, 815 § 3), w kodeksie postępowania cywilnego (np. art. 3, 103 § 2, art. 252, 253, 254 § 1 i 2, art. 268, 304, 333 § 2, art. 339 § 2, art. 485 § 2, art. 913 § 2, art. 1045), w kodeksie karnym (np. art. 132, 213 § 1, 2 i 3, art. 303 § 1, art. 312) oraz w kodeksie postępowania karnego (np. art. 2 § 2, art. 188 § 1 i art. 190 § 1). We wszystkich tych przypadkach pojęcie "prawda" rozumiane jest tak, jak w języku potocznym, a więc jako zgodność (adekwatność) myśli (wypowiedzi - w znaczeniu logicznym) z rzeczywistością (z "faktami" i "danymi"). Odpowiada to - na gruncie filozoficznym - tzw. klasycznej koncepcji prawdy. W tym sensie wypowiedź o rzeczywistości jest prawdziwa tylko wtedy, gdy głosi tak, jak jest w rzeczywistości.” (wyrok SN z dnia 5 kwietnia 2002 r., sygn. akt: II CKN 1095/99). Przywołał wyrok KIO z 06.06.2019 r., sygn. akt: KIO 830/19. W zaistniałym stanie faktycznym mamy zatem niewątpliwie do czynienia z informacjami nieprawdziwymi.

Przedstawione przez Konsorcjum informacje (niezgodne z rzeczywistością) mogą mieć wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego. Zdaniem Odwołującego nie może budzić jakichkolwiek wątpliwości, że wyżej wymienione informacje należą do informacji mogących mieć wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, bowiem dotyczą informacji dotyczących pozacenowych kryteriów oceny ofert, w oparciu o które Zamawiający dokonuje wyboru oferty najkorzystniejszej zwłaszcza, że waga tego kryterium to aż 20%.

Powyższe znajduje zresztą oparcie w orzecznictwie KIO. Przywołał wyrok KIO z 31.07.2018 r., sygn. akt: KIO 1401/18.

Przedstawienie informacji jest wynikiem lekkomyślności lub niedbalstwa.

W ocenie Odwołującego w zaistniałych okolicznościach sprawy działanie Konsorcjum należy zakwalifikować co najmniej jako niedbalstwo (choć okoliczności sprawy, w tym w szczególności profesjonalny charakter działalności Wykonawcy i fakt, że informacje były wskazywane przez Wykonawcę celem uzyskania punktów w ramach pozacenowych kryteriów oceny ofert, wskazują raczej na to, że Wykonawca działał w wyniku lekkomyślności, o ile nie umyślnie). Przywołał wyrok KIO z 10.12.2019 r., sygn. akt: KIO 2378/19.

Dla przypisania wykonawcy odpowiedzialności na podstawie rzeczzonego przepisu wystarczającym jest możliwość przypisania mu winy nieumyślnej, która zgodnie z nauką prawa cywilnego może przybrać formę lekkomyślności lub niedbalstwa. Działanie lub zaniechanie nieumyślne może być przypisane wykonawcy, który nie dochował należytej staranności. Z kolei zgodnie z definicją zawartą w art. 355 § 1 k.c. należyta staranność to staranność ogólnie wymagana w stosunkach danego rodzaju. Oznacza to, że dłużnik ma obowiązek zachowywać stosowną pilność, uwagę, ostrożność, zdrowy rozsądek oraz troskę o zrealizowanie swojego zamiaru / J. Gudowski, komentarz do art. 355 pkt 5 kc, [w:] Komentarz do Kodeksu Cywilnego. Księga trzecia. Zobowiązania, t. 1–2, Warszawa 2013./ Staranność ta wyznacza zatem sposób, w jaki dłużnik powinien wykonać zobowiązanie / G. Bieniek, komentarz do art. 355 pkt 1 kc, [w:] Kodeks..., dz. cyt., t. 1–2. /.

Przyjmując nawet najniższą kwalifikację czynu Konsorcjum, zdaniem Odwołującego profesjonalny wykonawca, który składa ofertę w postępowaniu o udzieleniu zamówienia publicznego z pewnością jest w stanie zweryfikować i potwierdzić, czy personel, na doświadczenie którego się powołuje, posiada wymagane przez Zamawiającego kwalifikacje i doświadczenie czy też nie, zwłaszcza jeżeli jest to personel, którym stanowi „zasób własny” wykonawcy. Konsorcjum, składając ofertę w postępowaniu, deklarowało m.in. poprzez wykazanie swojego potencjału, swojego doświadczenia, że jest podmiotem profesjonalnym, stąd też od takiego podmiotu wymaga się szczególnej staranności przy składaniu wszelkich oświadczeń w toku postępowania, zwłaszcza w zakresie dotyczącym pozacenowych kryterium oceny ofert. W tym stanie rzeczy uznał, że spełnione zostały przesłanki wprowadzenia w błąd Zamawiającego, o których mowa w przepisie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp, co prowadzi do konieczności wykluczenia Konsorcjum z postępowania na wyżej wymienionej podstawie.

Odwołujący zwrócił także uwagę, że z uwagi na to, że wyżej wymienione informacje składane były wraz z ofertą, na potrzeby pozacenowych kryteriów oceny ofert, to na tym etapie nie mogły one podlegać jakimkolwiek uzupełnieniom bądź modyfikacjom, co zresztą

wyraźnie zaznaczał sam Zamawiający na str. 28 SIWZ. W tym stanie rzeczy uznać należy, że spełnione zostały przesłanki wprowadzenia w błąd Zamawiającego, o których mowa w przepisie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp, co prowadzi do konieczności wykluczenia Wykonawcy z postępowania na wyżej wymienionej podstawie.

Informacje wprowadzające w błąd – zadanie 5 z Wykazu personelu.

W ocenie Odwołującego Konsorcjum przedstawiło Zamawiającemu nieprawdziwe informacje, wprowadzające Zamawiającego w błąd, również w odniesieniu do doświadczenia Pana M. P., jakie miał on zdobyć w ramach zadania pod nazwą: Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź etap II, Lot B 2 – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonych dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimodalnego dworca Łódź – Fabryczna – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – Układ torowy.

Odwołujący przypomina w tym miejscu, że uzyskanie dodatkowych punktów za doświadczenie projektanta branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych wymagało wykazania, że w okresie ostatnich dziesięciu lat przed upływem terminu złożenia ofert opracował w charakterze projektanta w danej branży, co najmniej jedną dokumentację projektową (obejmującą projekt budowlany lub projekt wykonawczy) dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze). Dokumentacja powinna obejmować w swym zakresie co najmniej dwa szlaki i jedną stację kolejową. Stacja powinna docelowo obejmować przynajmniej:

- Dwa [2] tory główne zasadnicze,
- Dwa [2] tory główne dodatkowe,
- Dwie [2] krawędzie peronowe.

Opisując doświadczenie Pana M. P. Konsorcjum oświadczyło:

Doświadczenie jako projektant opracowujący Projekty budowlane i wykonawcze dla dwutorowej zelektryfikowanej linii kolejowej powyżej 10km w ramach zadania pn. Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź etap II, Lot B 2- odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna ze stacją Łódź Fabryczna oraz budową części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonych dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimodalnego dworca Łódź Fabryczna - budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – Układ torowy. - linia nr 17 i Kolej Dużych Prędkości szlak Łódź Fabryczna – Łódź Widzew km - 0,200 – 2,250 (2,450 km nawierzchni – szlak czterotorowy razem 4,9 km toru), - szlak Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska, szlak który ma początek w osi stacji Łódź Fabryczna, - stacja Łódź Fabryczna cztery tory główne zasadnicze i cztery tory główne dodatkowe o łącznej

długości 5,424 km i cztery perony dwukrawędziowe. Dla ww. dokumentacji uzyskano decyzję pozwolenia na budowę. Zdaniem Odwołującego w zaistniałym stanie faktycznym, wszystkie przesłanki, o których mowa w przepisie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp zostały spełnione również i w tym przypadku. Konsorcjum przedstawiło Zamawiającemu informacje niezgodne z rzeczywistością, o czym świadczą następujące okoliczności:

1) powołana przez Konsorcjum dokumentacja projektowa „Warszawa - Łódź etap II, Lot B 2-odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna” obejmuje wyłącznie 1 szlak i 1 stację - Łódź Fabryczna (i to w dodatku nie całą, gdyż projekt nie zawiera lewej części głowicy rozjazdowej, która docelowo ma być wyjazdem w kierunku stacji Łódź Kaliska, a która jest dopiero w trakcie realizacji – projektuj i buduj);

2) przedmiotowa dokumentacja projektowa zawiera 1 stację Łódź - Fabryczna oraz 1 szlak Łódź Fabryczna – Łódź Widzew. Stwierdzenie „szlak Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska, szlak który ma początek w osi stacji Łódź Fabryczna” jest oświadczeniem nieprawdziwym, bowiem w tym miejscu nie ma takiego szlaku.

Odwołując zwraca też uwagę, że zgodnie z § 2 ust. 2 pkt 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji pod pojęciem szlaku, należy rozumieć stanowiące część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii, których to wymogów powołana przez Konsorcjum dokumentacja nie spełnia. Szlak Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska, to w założeniu powinien być odcinek linii kolejowej między stacjami Łódź Fabryczna i Łódź Kaliska (którego na etapie projektowania nie było i nadal nie ma), a konkretnie między semaforami wjazdowymi na sąsiednie stacje. W przedstawionym projekcie z uwagi na fakt, że nie ma zaprojektowanej głowicy rozjazdowej od strony stacji Łódź Kaliska, nie ma też zaprojektowanych semaforów wjazdowych – ten szlak nie istniał nawet jako projektowany. Szlak ten miał dopiero zostać zaprojektowany w innym zamówieniu. Oś stacji Łódź Fabryczna 0+000 znajduje się na długości peronów, a co za tym idzie stwierdzenie, że „szlak ma początek w osi stacji Łódź Fabryczna” oznacza, że perony leżą z prawej strony (kilometraż rosnący) na stacji a z lewej (kilometraż malejący) na szlaku;

3) w ramach przedmiotowej dokumentacji torów głównych zasadniczych obejmują odcinek o łącznej długości 4,9 km a nie 10 km (2 linie dwutorowe, po 2,45) – w pkt 19.7.2 IDW

Zamawiający opisał wymagania, które powinny zostać spełnione przez wykonawców w celu uzyskania dodatkowych punktów na etapie oceny ofert. Wyraźnie zastrzegł przy tym, że do punktacji zaliczy projekt, w którym jest minimum 10 km torów głównych zasadniczych, linii zelektryfikowanej, dwutorowej. Odwołujący wyjaśnia w tym miejscu, że torów głównych zasadniczych na stacji, to torów które stanowią przedłużenie torów szlakowych. Na stacji Łódź Fabryczna są łącznie 4 torów głównych zasadniczych. Cała przedmiotowa dokumentacja na stacji

i szlaku zawiera 4 tory główne zasadnicze i 4 tory szlakowe – czyli dwa odcinki dwutorowe od km -0+142 do km 2+250 – łącznie 4,784 km a nie 4,9 jak wskazał oferent. Wynika z tego że do wymaganych przez Zamawiającego 10 km brakuje ponad 5 km;

4) w ramach przedmiotowej dokumentacji tory główne zasadnicze zaczynają się w km minus 0+141,81 a nie w minus 0+200 – czyli o 58 metrów bliżej, co daje rzeczywistą odległość 4,668 km a nie 4,9 jak oświadczyło Konsorcjum. Odwołujący wyjaśnia w tym miejscu, że pozostałe tory na stacji, to tory główne dodatkowe, których łączna długość to około 2,6 km toru pojedynczego. Zapisane w ofercie „ stacja Łódź Fabryczna cztery tory główne zasadnicze i cztery tory główne dodatkowe o łącznej długości 5,424 km i cztery perony dwukrawędziowe” powielają ilość torów głównych zasadniczych z punktu oferty „*linia nr 17 i Kolej Dużych Prędkości szlak Łódź Fabryczna – Łódź Widzew km - 0,200 – 2,250 (2,450 km nawierzchni – szlak czterotorowy razem 4,9 km toru*”, a dodatkowo zgodnie z zapisami warunków tory główne dodatkowe nie mogą się wliczać do wymaganego przez Zamawiającego zakresu.

Jednoznacznie więc Konsorcjum przekazało Zamawiającemu informacje nieprawdziwe odnośnie liczby szlaków i długości torów, a co najmniej manipulowało informacjami i przedstawiło je Zamawiającemu w taki sposób, który miał wywrzeć wrażenie, że opracowanie spełnia wymogi Zamawiającego i obejmuje 2 szlaki i co najmniej 10 km torów głównych zasadniczych, gdy w rzeczywistości warunki te nie są spełnione. W tym miejscu Odwołujący przywołuje uzasadnienie prawne dla stawianego zarzutu, zawarte w pkt poprzednim niniejszego odwołania.

Informacje wprowadzające w błąd – zadanie 2 z Wykazu personelu.

W ocenie Odwołującego Konsorcjum przedstawiło Zamawiającemu nieprawdziwe informacje również w odniesieniu do doświadczenia Pana M. P., jakie miał on zdobyć w ramach zadania pod nazwą: Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice.

Zdaniem Odwołującego w zaistniałym stanie faktycznym, wszystkie przesłanki, o których mowa w przepisie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp zostały spełnione również i w tym przypadku. Konsorcjum przedstawiło Zamawiającemu informacje niezgodne z rzeczywistością składając w Wykazie personelu oświadczenie, że dla „*ww. dokumentacji uzyskano decyzję o pozwoleniu na budowę*”. Konsorcjum użyło liczby pojedynczej przy słowie decyzja, co oznacza, przekazanie Zamawiającemu jednoznacznej informacji, że dla przedmiotowego opracowania wydana została 1 decyzja o pozwoleniu na budowę. Tymczasem, według najlepszej wiedzy Odwołującego dla tego zadania wydana została nie jedna, a dwie decyzje o pozwoleniu na budowę, co z kolei ma istotne znaczenie z punktu widzenia oceny doświadczenia Pana M. P., co z kolei ma wpływ na możliwość prawidłowej oceny oferty Konsorcjum przez Zamawiającego. W związku z nieprzekazaniem

Zamawiającemu informacji o tym, że dla przedmiotowego opracowania zostały wydane dwie decyzje o pozwoleniu na budowę, Zamawiający nie miał możliwości zbadania, czy zakres opracowań objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę, spełnia wymogi SIWZ. Powyższe ma więc bezpośrednie przełożenie na punktację oferty Konsorcjum, bowiem Zamawiający wyraźnie zastrzegł w SIWZ, że Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskaną jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę. Skoro tak, to Zamawiający miał obowiązek ocenić, jaki był zakres opracowana objętego poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę i czy odpowiada on wymogom z SIWZ. Takiej możliwości jednak Zamawiający został pozbawiony, bowiem Konsorcjum nie ujawniło informacji o tym, że w ramach tego opracowania mamy do czynienia z dwiema decyzjami o pozwoleniu na budowę. Zamawiający nie mógł więc przeanalizować zakresu każdej z tym decyzji i dokonać prawidłowej oceny, czy Konsorcjum powinno otrzymać w tym zakresie dodatkowy punkt. Oświadczenie co do tego, że w ramach wyżej wymienionego zadania wydana została 1 decyzja o pozwoleniu na budowę nie odpowiada więc rzeczywistości i niewątpliwie jest informacją wprowadzającego Zamawiającego w błąd. O tym, jak doniosłe z punktu widzenia oceny ofert wykonawców ma to znaczenie świadczą dodatkowo zapisy SIWZ. Odwołujący zwraca uwagę na istotną różnicę w formułowaniu warunków udziału w postępowaniu w zakresie doświadczenia osób i warunków przyznawania punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert, jakiej dokonał Zamawiający, co zdecydowanie nie było przypadkiem.

Zgodnie z zapisami pkt 8.5.2. SIWZ (warunek udziału w postępowaniu): *„Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskano co najmniej jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę.”*

Zgodnie z zapisami pkt 19.7.2. SIWZ (warunek przyznania punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert): *„Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskano jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę”.*

Jest to istotna różnica, której nie sposób nie dostrzec. Warunek udziału w postępowaniu pozwalał na sumowanie zakresów poszczególnych decyzji o pozwoleniu na budowę, co z kolei wykluczają jednoznaczne wymogi Zamawiającego odnoszące się do dodatkowych punktów. W związku z tym, że warunki uzyskania punktów były bardzo rygorystyczne, to przekazanie Zamawiającemu informacji wprowadzających go w błąd odnośnie liczby decyzji o pozwoleniu na budowę musi skutkować sankcją w postaci wykluczenia Konsorcjum Arcadis z postępowania. Odwołujący zwraca przy tym uwagę, że w przypadku innych zadań (o czym będzie jeszcze mowa poniżej), Konsorcjum dokonywało rozróżnienia i przekazywało Zamawiającemu jednoznaczny komunikat o większej liczbie decyzji o pozwoleniu na budowę, czego w tym przypadku jednak nie uczyniło. W tym miejscu

Odwołujący przywołuje uzasadnienie prawne dla stawianego zarzutu, zawarte w niniejszym odwołaniu powyżej.

Błędna ocena oferty Konsorcjum

Niezależnie od twierdzeń wskazanych w punkcie II, III i IV niniejszego odwołania i związanych z nimi zarzutami dotyczącymi podstaw do wykluczenia Konsorcjum z postępowania, Odwołujący zwraca także uwagę, że Zamawiający dokonał błędnej oceny oferty Konsorcjum w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego”, przyznając ofercie Konsorcjum zbyt dużą liczbę punktów. W ocenie Odwołującego, brak było podstaw do przyznania tej ofercie aż 18 punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert. Zgodnie z art. 91 ust. 1 Pzp: Zamawiający wybiera ofertę najkorzystniejszą na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Jednym z dopuszczalnych pozacenowych kryteriów oceny ofert wskazanych wprost w ustawie jest organizacja, kwalifikacje zawodowe i doświadczenie osób wyznaczonych do realizacji zamówienia, jeżeli mogą mieć znaczący wpływ na jakość wykonania zamówienia, co wynika wprost z treści art. 91 ust. 2 pkt 5 Pzp.

W orzecznictwie podkreśla się przy tym, że: *„w przypadku kryteriów oceny ofert ustawodawca przesądził, że muszą one odnosić się do przedmiotu zamówienia, być z nim związane (tak w art. 91 ust. 2 i 2c p.z.p.). Z istoty kryteriów oceny ofert wynika dodatkowo, że mają one prowadzić do wyboru oferty najkorzystniejszej (art. 91 ust. 1 w zw. z art. 2 pkt 5 p.z.p.), wobec czego przyznawanie punktów w poszczególnych kryteriach musi być wyrazem stwierdzenia konkretnej przewagi oferty najwyżej w danym kryterium ocenionej nad pozostałymi.”* (wyrok KIO z 30.10.2017 r., sygn. akt: KIO 2146/17).

Odwołujący przypomina w tym miejscu, że oferty wykonawców miały otrzymać dodatkowe punkty w przypadku, gdy wykonawca wykaże się posiadaniem dodatkowych osób – projektantów w Zespołach branżowych takich jak: „Kolejowe obiekty budowlane” oraz „Kolejowa sieć trakcyjna” (po jednym projektancie dla każdej z branż) posiadających uprawnienia i doświadczenie zgodnie z wymaganiami Zamawiającego. Za każdego takiego projektanta, który wykaże się zrealizowaniem w ciągu ostatnich dziesięciu lat dokumentacji projektowej, zgodnej z wymaganiami Zamawiającego, wykonawca miał otrzymać 2 punkty za każdą dokumentację projektową wykonaną przez tego projektanta. Konsorcjum co prawda wskazało w swojej ofercie dwóch projektantów (Pan J. S. i Pan M. P.) i aż 9 opracowań, jakie mieli oni zrealizować, jednak informacje dotyczące tych osób lub zdobyte przez nich doświadczenie nie pozwalały na przyznanie ofercie Konsorcjum 18 punktów w ramach pozacenowego Kryterium oceny ofert.

W pierwszej kolejności Odwołujący wskazuje na niemożność przyznania ofercie Konsorcjum 8 punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert w związku z deklaracją Konsorcjum co do dysponowania osobą projektanta – J. S., bowiem Konsorcjum nie dysponuje tą osobą w sposób bezpośredni, a tego właśnie wymagał Zamawiający. Kwestia ta jest na tyle istotna, że była ona przedmiotem pytań do SIWZ. Jeden z wykonawców zwrócił się bowiem do Zamawiającego z następującym zapytaniem:

Pytanie 90

Wykonawca zwraca się z wnioskiem o potwierdzenie poprawności zapisów stanowiących podstawę przygotowania oferty. Zamawiający z pkt. 19.7.2 IDW opisał wymagania które powinny zostać spełnione przez Wykonawcę w celu uzyskania dodatkowych punktów na etapie oceny ofert w zakresie Kryterium 2: Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego maks. 20 pkt. Zgodnie z zapisami niniejszego punktu Wykonawca, aby uzyskać dodatkowe punkty powinien wykazać się dodatkową osobą (spoza zespołu projektowego wskazanego w pkt. 6.2.3 OPZ). Zamawiający w zapisach IDW w żaden sposób nie określa ani nie ogranicza na jakiej podstawie Wykonawca ma dysponować osobami wspierającymi zespół projektowy (co za tym idzie Wykonawca może dysponować niniejszymi osobami w sposób bezpośredni jak i pośredni). Jak również zgodnie z zapisami pkt. 22.1 IDW który umożliwia powierzenie części lub całości Zamówienia Podwykonawcom.

Aby uzyskać dodatkowe punkty w ocenie ofert Wykonawca jest zobowiązany do przedstawienia załącznika nr 8 do IDW WYKAZ PERSONELU, NA POTRZEBY WERYFIKACJI KRYTERIUM OCENY OFERT ZGODNIE Z PKT. 19.7.2. IDW zgodnie z zamieszczonym na stronie wzorem.

Zgodnie z niniejszym załącznikiem Wykonawca ma wskazać podstawę dysponowania daną osobą, a w tym miejscu Zamawiający zastrzega że Wykonawca ma wskazać dokument potwierdzający bezpośrednio tego dysponowania. W związku z faktem że niniejszy załącznik nie podlega wyjaśnieniom oraz uzupełnieniem Wykonawca wskazuje że treść załącznika nr 8 do IDW jest niespójna z zapisami treści samego IDW, w tym w szczególności ogranicza Wykonawcy powierzenia wykonania zamówienia Podwykonawcy, do czego ma prawo na podstawie pkt. 22.1 IDW.

Co więcej Wykonawca wskazuje że zapis w pkt 6.2.3. OPZ „wykonawca może wyznaczyć dodatkowo inny personel, jeśli uważa go za konieczny do prawidłowej realizacji zadania opisanego w niniejszym OPZ. Dodatkowy personel nie będzie brany pod uwagę przy ocenie oferty.” Biorąc pod uwagę zapisy pkt 19.7.2. IDW, jest niepoprawny.

Wykonawca wnioskuję o analizę dokumentów stanowiących podstawę do przygotowania oferty, a w szczególności ujednoczenie ich zapisów. Powyższy przypadek może stanowić kluczową wartość w ocenie ofert wpływającą na późniejszy wybór

wykonawcy, z którym podpisana zostanie umowa na wykonanie prac. Jest to również ograniczenie możliwości współuczestnictwa w postępowaniu dla podmiotów mniejszych posiadających bogate doświadczenie zawodowe, lecz które nie mogą złożyć oferty samodzielnie. W związku z faktem, że wskazana nieścisłość dotyczy elementu kluczowego dla oceny ofert, Wykonawca wnioskuje o przesunięcie terminu składania ofert o co najmniej 7 dni. Na tak postawione pytanie Zamawiający udzielił następującej odpowiedzi:

Zamawiający dokonał stosownej modyfikacji pkt 19.7.2. IDW. Zgodnie z tą modyfikacją Zamawiający doprecyzowuje, że w celu uzyskania punktów w kryterium „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” Wykonawca powinien dysponować personelem wskazanym w pkt 19.7.2. bezpośrednio.

Ponadto Zamawiający informuje, że pytający błędnie skorelował personel wymieniony w pkt. 19.7.2. IDW z „dodatkowym” personelem opisanym w pkt. 6.2.3. OPZ. Personel wyznaczony przez Wykonawcę na podstawie wymienionego przez pytającego zapisu OPZ ma charakter posiłkowy w stosunku do personelu wymaganego do realizacji zamówienia i skorzystanie z niego zależy wyłącznie od decyzji Wykonawcy. Należy zauważyć, że zapis „Dodatkowy personel nie będzie brany pod uwagę przy ocenie oferty” jednoznacznie wskazuje, że jest to inny personel niż ten wskazany w pkt. 19.7.2. IDW.

Odpowiedź na zadane przez wykonawcę pytanie znalazła też swoje odzwierciedlenie w zmianie SIWZ. Już sama treść postawionego przez wykonawcę pytania wskazuje, że wyjaśnienie kwestii dopuszczalności pośredniego dysponowania dodatkowym personelem miała dla wykonawców kluczowe znaczenie, od której mogło zależeć możliwość ubiegania się o dodatkowe punkty w ramach przedmiotowego kryterium bądź brak takiej możliwości. To z kolei w oczywisty sposób przekłada się na punktację przyznaną wykonawcy, a w konsekwencji także i na możliwość uzyskania przez niego zamówienia. Skoro więc Zamawiający wyraźnie podkreślił, że w celu uzyskania punktów w kryterium „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” Wykonawca powinien dysponować personelem wskazanym w pkt 19.7.2. bezpośrednio, to na obecnym etapie jest związany własnymi wymogami i sformułowanymi przez siebie postanowieniami SIWZ.

Tymczasem Konsorcjum nie dysponuje osobą J. S. w sposób bezpośredni a pośredni. Fakt ten potwierdza zresztą samo Konsorcjum, które w załączniku nr 8 do IDW – Wykaz personelu, w kolumnie 6, w części dotyczącej J. S. wskazało „*Multiconsult Sp. z o.o. – dysponowanie pośrednie, umowa cywilno- prawna*”.

Z pewnej ostrożności Odwołujący wyraźnie przy tym podkreśla, że zgodnie z jednoznacznymi zapisami SIWZ, wykonawca nie ma również możliwości skorygowania własnego oświadczenia w tym zakresie, bowiem Zamawiający wprost wskazał, że Ocena kryterium Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego zostanie dokonana na podstawie złożonego przez Wykonawcę wraz z ofertą Załącznika nr 8 do IDW

– (wykaz nie podlega uzupełnieniu w trybie art. 26 ust. 3 ani wyjaśnieniom w trybie art. 26 ust. 4 i art. 87 ust. 1 Pzp). Postąpienie wbrew powyższemu zapisowi SIWZ, stanowiłoby więc naruszenie art. 7 ust. 1 Pzp i zasady równego traktowania wykonawców w postępowaniu. Równolegle Odwołujący wskazuje, że niezależnie od podniesionej na wstępie kwestii braku bezpośredniego dysponowania przez Konsorcjum osobą Pana J. S., w przypadku trzech pierwszych opracowań, jakie w Wykazie personelu Konsorcjum wskazało na potrzeby uzyskania punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert, i tak nie byłoby możliwe przyznanie Konsorcjum po dwa punkty za każdą z dokumentacji z uwagi na to, że Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących zakresu opracowanych dokumentacji wobec kilku decyzji o pozwoleniu na budowę, jakie były wydawane w ramach każdego z trzech zadań.

Tymczasem, Zamawiający wyraźnie zastrzegł w SIWZ, że Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskaną jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę. Skoro tak, to Zamawiający powinien ocenić, jaki był zakres opracowana objętego poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę. Takiej możliwości jednak Zamawiający został pozbawiony, bowiem Konsorcjum nie przedstawiło zakresu opracowań dla każdej z decyzji o pozwoleniu na budowę. Konsorcjum przedstawiło te dane zbiorczo, niejako sumując zakresy opracowań objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę. Skoro Zamawiający wyraźnie zastrzegł, że złożenie Wykazu zawierającego niepełny zakres informacji, uniemożliwiający w sposób jednoznaczny potwierdzenie, że dana osoba posiada doświadczenie w ww. zakresie będzie skutkowało zaniechaniem przyznania dodatkowych punktów, to przy tak skonstruowanym oświadczeniu Konsorcjum jak to, zawarte w Wykazie personelu, nie ma możliwości dokonania oceny, czy zakres opracowań objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę, spełnia wymogi SIWZ. Powyższe powinno więc skutkować automatycznym zaniechaniem przyznania punktów dla 3 pierwszych zadań, które wskazało Konsorcjum.

W dalszej kolejności Odwołujący zarzucił, że także zadeklarowane przez Konsorcjum doświadczenie, jaki miałyby się legitymować Pan M. P. nie daje podstaw do przyznania Konsorcjum aż 10 punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert.

Po pierwsze, Odwołujący ponownie wskazuje, że Konsorcjum, celem uzyskania dodatkowych punktów (pozycja 1 Wykazu personelu), oświadczyło, że Pan M. P. legitymuje się doświadczeniem zdobytym jako projektant opracowujący Projekty budowlane i wykonawcze dla zelektryfikowanej linii kolejowej w ramach zadania pn. Modernizacja linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Biadoliny – Tarnów w km 61,300 – 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” w zakresie szlak Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 (7,6 km nawierzchni – szlak dwutorowy), stacja Bogumiłowice – km 68,9-71,100 (2,2 km nawierzchni

torowej), dwa tory główne zasadnicze i dwa tory główne dodatkowe, trzy krawędzie peronowe; szlak Bogumiłowice – Tarnów Mościce km 71,1-72,8 (1,7 km nawierzchni – szlak dwutorowy); szlak Tarnów Mościce – Tarnów km 75,050 – 76,400 (1,35 km nawierzchni – szlak dwutorowy), gdy tymczasem Pan M. P. nie opracował w charakterze projektanta dokumentacji projektowej (obejmującej projekt budowlany lub projekt wykonawczy) na odcinku szlak Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9. Powyższe zostało szeroko opisane powyżej i okoliczności faktyczne tam wskazane zachowują pełną aktualność.

Powyższe prowadzi więc do wniosku, że nawet w przypadku przyjęcia przez Izbę, że brak jest podstaw do wykluczenia Konsorcjum na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp (choć Odwołujący uważa, że są ku temu podstawy), to brak jest podstaw do przyznania ofercie Konsorcjum 2 punktów za to opracowanie. Nie zostało bowiem wykazane, że w ramach wyżej wymienionego zadania Pan M. P. opracował dokumentację projektową (obejmującą projekt budowlany lub projekt wykonawczy) dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze), obejmującą swym zakresem co najmniej dwa szlaki i jedną stację kolejową. Według najlepszej wiedzy Odwołującego doświadczenie Pana M. P. zdobyte w ramach przedmiotowej inwestycji, obejmuje doświadczenie w opracowaniu dokumentacji projektowej dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o długości nieco ponad 3 km, a nie 10 km, jak wymagał Zamawiający, a zatem nie są spełnione wymogi postawione przez Zamawiającego, które uzasadniałyby przyznanie Konsorcjum dodatkowych 2 punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert.

Po drugie, Odwołujący zarzuca, że Zamawiający nie miał podstaw do przyznania Konsorcjum dodatkowych 2 punktów w ramach pozacenowych kryteriów oceny ofert z uwagi na to, że Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących zakresu opracowanych dokumentacji wobec kilku decyzji o pozwoleniu na budowę, jakie były wydawane w ramach wykazanego przez Konsorcjum kolejnego zadania tj.: Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice. Również i w przypadku tego zadania zostały wydane dwie decyzje o pozwoleniu na budowę. Powyższe zostało szeroko opisane w pkt IV niniejszego odwołania i okoliczności faktyczne tam wskazane zachowują pełną aktualność. Konsorcjum ponownie nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących zakresu opracowanych dokumentacji, objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę. Wobec powyższego Zamawiający nie miał możliwości dokonania oceny, czy zakres opracowań objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę, spełnia wymogi SIWZ, co powinno skutkować automatycznym zaniechaniem przyznania punktów dla przedmiotowego zadania. Jak już to zostało wcześniej wskazane, Zamawiający wyraźnie

zastrzegł w SIWZ, że Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskaną jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę. Skoro tak, to Zamawiający powinien ocenić, jaki był zakres opracowana objętego poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę. Takiej możliwości jednak Zamawiający został pozbawiony, bowiem Konsorcjum nie przedstawiło zakresu opracowań dla każdej z decyzji o pozwoleniu na budowę.

Po trzeciej, Odwołujący zwraca uwagę na niemożność przyznania ofercie Konsorcjum kolejnych dwóch punktów w ramach trzeciego opracowania wskazanego dla Pana M. P., a odnoszącego się do zadania: Modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice. W ocenie Odwołującego, Konsorcjum nie może otrzymać punktów za wskazanie tego zadania, bowiem było ono realizowane przez Pana M. P. w okresie wcześniejszym niż 10 lat przed upływem terminu złożenia oferty. Zamawiający wymagał z kolei, aby doświadczenie projektantów zostało zdobyte w okresie ostatnich dziesięciu lat przed upływem terminu złożenia ofert. Z drugiej strony, Odwołujący zwraca uwagę na niemożność przyznania ofercie Konsorcjum punktów w ramach w ramach trzeciego opracowania wskazanego dla Pana M. P., a odnoszącego się do zadania: Modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice, wobec niepodania przez Konsorcjum pełnych danych dotyczących okresu trwania wykonanej przez Pana M. P. usługi, które pozwalałyby Zamawiającemu na potwierdzenie, że usługa ta była wykonana w okresie 10 lat przed upływem terminu złożenia oferty. Odwołujący ponownie ponosi w tym miejscu, że Zamawiający wyraźnie zastrzegł, że złożenie Wykazu zawierającego niepełny zakres informacji, uniemożliwiający w sposób jednoznaczny potwierdzenie, że dana osoba posiada doświadczenie w ww. zakresie będzie skutkowało zaniechaniem przyznania dodatkowych punktów. Zamawiający nie przewiduje możliwości samodzielnego pozyskania niezbędnych informacji na podstawie posiadanych dokumentów. W sytuacji, gdy data wykonania usługi (według deklaracji samego Konsorcjum) przypada na grudzień 2010 r., a termin składania ofert to 30 grudnia 2020 r., to dla potwierdzenia, że dane opracowanie spełnia wymogi Zamawiającego nie jest wystarczające ograniczenie się przez wykonawcę do wskazania miesiąca i roku wykonania opracowania przez projektanta, a koniecznym jest wskazanie konkretnej daty (dzień, miesiąc i rok), w której usługa została wykonana. W tym szczególnym przypadku jest to bowiem jedyny sposób, aby potwierdzić, czy wykonawca może uzyskać dodatkowe punkty w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert, czy też nie. Odwołujący podkreśla przy tym, że wymogi postawione przez Zamawiającego były bardzo wymagające i wykonawcy mieli trudność z wykazaniem się żądanym doświadczeniem, co potwierdzają liczne pytania ze strony wykonawców, którzy zabiegali o to, aby termin ten wydłużyć, nawet o dłuższy okres czasu niż 10 lat. Z uwagi na wyrażoną w

art. 7 ust. 1 Pzp potrzebę równego traktowania wszystkich wykonawców ubiegających się o zamówienie, Zamawiający winien był dostrzec, że doświadczenie zadeklarowane przez Konsorcjum jest wątpliwe. Jeżeli Zamawiający wyraźnie zazaczył, że podawana w Wykazie personelu informacje muszą umożliwiać Zamawiającemu jednoznaczne potwierdzenie, że dana osoba posiada doświadczenie spełniające wymagania Zamawiającego, to takiego jednoznacznego potwierdzenia Zamawiający nie otrzymał z uwagi na możliwość, że usługa została wykonana wcześniej niż 30 grudnia 2010 r. np. w dniu 1 lub 15 grudnia 2010 r., co czyniłoby ją starszą niż wymóg Zamawiającego. Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących terminu realizacji wyżej wymienionego opracowania, które w sposób jednoznaczny potwierdzałyby, że Pan M. P. posiada deklarowane doświadczenie, co powinno skutkować zaniechaniem przyznania przez Zamawiającego ofercie Konsorcjum dodatkowych 2 punktów w ramach przedmiotowego kryterium.

Po czwarte, Odwołujący zwraca uwagę na niemożność przyznania ofercie Konsorcjum kolejnych dwóch punktów w ramach trzeciego opracowania wskazanego dla Pana M. P., a odnoszącego się do zadania: Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź etap II, Lot B 2 – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimedialnego dworca Łódź – Fabryczna – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – Układ torowy. W ocenie Odwołującego, Konsorcjum nie może otrzymać punktów za wskazanie tego zadania, bowiem opracowana dokumentacja projektowa obejmuje tylko 1 szlak (a nie 2, jak wymagał Zamawiający), a łączna długość torów (główne zasadnicze) jest mniejsza niż wymagane przez Zamawiającego 10 km. Powyższe zostało szeroko opisane powyżej i okoliczności faktyczne tam wskazane zachowują pełną aktualność. Powyższe prowadzi więc do wniosku, że nie są spełnione wymogi postawione przez Zamawiającego, które uzasadniałyby przyznanie Konsorcjum dodatkowych 2 punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert. W ocenie Odwołującego, za zasadne należy uznać zarzuty formułowane przez Odwołującego dotyczące błędnej oceny oferty Konsorcjum i przyznania jej maksymalnej liczby punktów (dla 9 opracowań) w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w sytuacji, gdy Konsorcjum nie wykazało, że wskazane przez tego wykonawcę dodatkowe osoby – projektanci w Zespołach branżowych takich jak: „Kolejowe obiekty budowlane” i „Kolejowa sieć trakcyjna” posiadają doświadczenie, które uzasadniałoby przyznanie ofercie Konsorcjum 18 punktów w ramach wyżej wymienionego pozacenowego kryterium oceny ofert. To z kolei winno skutkować powinno przyznaniem ofercie Konsorcjum co najwyżej 2

punktów w ramach kryterium oceny ofert „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego”.

Zamawiający w sposób nieprawidłowy zbadał i ocenił ofertę Wykonawcy, która z całą pewnością nie może być uznana za ofertę najkorzystniejszą w postępowaniu. Wykonawca nie powinien otrzymać w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” aż 18 pkt, czyli maksymalnej liczby punktów, jakie Zamawiający przewidywał dla wykazania się doświadczeniem w opracowaniu 9 dokumentacji projektowych. Co więcej, Odwołujący wykazał, że Konsorcjum przekazało Zamawiającemu nieprawdziwe informacje celem uzyskania punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert, a zatem powinien zostać wykluczony z udziału w postępowaniu.

Zamawiający w dniu 14.06.2021 r. wezwał (za pomocą platformy zakupowej Zamawiającego) wraz kopią odwołania, w trybie art. 524 Pzp, uczestników postępowania przetargowego do wzięcia udziału w postępowaniu odwoławczym.

W dniu 16.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) Konsorcjum Fehlings zgłosiło przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego wnosząc o uwzględnienie odwołania. Kopia zgłoszenia została przekazana Zamawiającemu oraz Odwołującemu. W konsekwencji Izba uznała skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego: Konsorcjum Fehlings.

W dniu 17.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) Konsorcjum SYSTRA zgłosiło przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego wnosząc o uwzględnienie odwołania w całości. Kopia zgłoszenia została przekazana Zamawiającemu oraz Odwołującemu. W konsekwencji Izba uznała skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego: Konsorcjum SYSTRA.

W dniu 17.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP) TPF Sp. z o.o. zgłosiło przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego wnosząc o uwzględnienie odwołania. W konsekwencji Izba uznała skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Odwołującego: TPF Sp. z o.o.

W dniu 17.06.2021 r. (wpływ do Prezesa KIO w wersji elektronicznej podpisane podpisem cyfrowym za pośrednictwem elektronicznej skrzynki podawczej - ePUAP)

Konsorcjum Arcadis zgłosiło przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego wnosząc o oddalenie odwołania. W konsekwencji Izba uznała skuteczność przystąpienia do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego: Konsorcjum Arcadis.

W dniu 19.07.2021 r. (wpływ bezpośredni do Prezesa KIO) Konsorcjum Arcadis złożyło pismo w toku postępowania odwoławczego wnosząc o oddalenie odwołania.

Przedstawienie informacji wprowadzających w błąd - zadanie 1 z Wykazu Personelu.
Przystępujący wskazał w ofercie, że: Pan M. P. zdobył doświadczenie w projektach budowlanych i wykonawczych dla dwutorowej zelektryfikowanej linii kolejowej powyżej 10 km w ramach zadania Modernizacja linii kolejowej Kraków - Medyka - granica państwa na odcinku Biadoliny - Tarnów w km 61,300 - 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III. Odwołujący zarzucił, nie przywołując w tym zakresie żadnych dowodów, że projekt szlaku Biadoliny-Bogumiłowice opracowany był jedynie przez: Pana K. R., Pana A. O. i Pana I. K. . Zdaniem Odwołującego miałyby to przesądzać o niemożliwości przypisania Panu M. P. udziału w powyższym projekcie - a co za tym idzie wynikającego z tego doświadczenia. W odpowiedzi na powyższy zarzut, Przystępujący podkreślił, że w ramach w/w inwestycji Pan M. P. w przedmiotowym projekcie uczestniczył w charakterze projektanta, biorąc udział w opracowywaniu dokumentacji projektowej. Załączył jako dowód: Oświadczenie Pana M. P. z 26.11.2020 r. Podkreślił, że Odwołujący nie wskazuje na jakiej podstawie twierdzi, iż Pan M. P. nie opracował przedmiotowego projektu poprzestając na stwierdzeniu „z informacji uzyskanych przez Odwołującego”, co samo w sobie powinno spowodować oddalenie przedmiotowego zarzutu. Gołosłowne twierdzenia niepoparte żadną argumentacją, a przede wszystkim żadnymi dowodami, nie mogą być brane pod uwagę w niniejszym postępowaniu. Niezależnie od tego, Przystępujący wyjaśnił, że Pan M. P. realizował przedmiotowy projekt podczas swojej współpracy z BPK Katowice sp. z o.o. w zakresie szczegółowo wskazanym w ofercie Przystępującego, który spełniał wszystkie wymagania wskazane w SIWZ. W 2014 roku BPK Katowice sp. z o.o. zakończyło swoją działalność, a projektowanie w ramach zadania „Modernizacja linii kolejowej Kraków - Medyka - granica państwa na odcinku Biadoliny - Tarnów w km 61,300 - 80,200” zostało ukończone przez inne biuro projektowe. Niezależnie jednak od powyższych wyjaśnień w zakresie stanu faktycznego - należy wskazać, że SIWZ nie precyzuje, że projektantem jest tylko osoba ostatecznie podpisana pod dokumentacją. Jak wynika z pkt 19.7.2. SIWZ „projektant musi posiadać następujące kwalifikacje: w okresie ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu złożenia ofert opracował w charakterze projektanta w danej branży, co najmniej jedną (1) dokumentację projektową (obejmującą projekt budowlany lub projekt wykonawczy) dla budowy lub

przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze)". Biorąc pod uwagę powyżej wskazane brzmienie SIWZ absolutnie nieuprawnione byłoby uznanie, że pojęcie projektanta jest równoznaczne z osobą która podpisuje projekt budowlany czy wykonawczy. Jak wynika z powyższego warunkiem dla przyznania punktów jest uczestnictwo danej osoby w projekcie i faktyczne wykonywanie czynności w charakterze projektanta, nie zaś sprawowanie funkcji głównego projektanta (i związana z tym wzmianka w projekcie budowlanym i wykonawczym). Przeciwna interpretacja - to jest uznanie, że jedynie główny projektant może przypisywać sobie doświadczenie za opracowanie projektu byłaby rażąco niezgodna z treścią SIWZ oraz prowadziłaby do nieuprawnionego zawężenia. Takie rozumienie postawionego przez Zamawiającego wymogu doświadczenia jest jedynym możliwym i spójnym z celami stawiania wykonawcom wymogów w zakresie doświadczenia – w przypadku doświadczenia liczy się przede wszystkim to, czy dana osoba je rzeczywiście zdobyła i będzie mogła z niego skorzystać przy realizacji nowego projektu, a nie np. czy widnieje lub nie w dokumentacji projektowej jako osoba, która się pod ostatecznym projektem podpisała. Wobec powyższego, stwierdził, że podając w ofercie w/w doświadczenie Pana M. P., Przystępujący podał informację prawdziwą i zgodną z wymaganiami SIWZ, a co za tym idzie nie wprowadził Zamawiającego w błąd (w szczególności na skutek lekkomyślności czy niedbalstwa). Przytoczył wyrok KIO z 14.03.2014 r., KIO 395/14. Odnosząc się natomiast do zarzutu Odwołującego dotyczącego wprowadzania w błąd: w orzecznictwie KIO wskazuje się, że informacje wprowadzające w błąd zamawiającego, to informacje nieprawdziwe, niezgodne z rzeczywistością, a których podanie przez wykonawcę skutkuje mylnym przekonaniem zamawiającego co do istniejącej rzeczywistości (wyrok KIO z 10.12.2019 r., sygn. akt KIO 2378/19) - żadna z tych przesłanek nie wystąpiła w niniejszej sprawie. KIO wskazuje również, że „(...) ustawodawca w art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp wskazuje, iż wykluczenie wykonawcy następuje w przypadku, gdy spełnione są następujące przesłanki: po pierwsze zostanie wykazane, iż wykonawca przekazał w toku postępowania przetargowego informacje wprowadzające zamawiającego w błąd; po drugie działanie takie było wynikiem co najmniej lekkomyślności lub niedbalstwa wykonawcy; po trzecie takie działanie winno mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia” (wyrok KIO z 15.04.2019 r., sygn. akt: KIO 595/19). Z ostrożności Przystępujący wskazał, że gdyby nawet stwierdzić, że omawiane powyżej doświadczenie nie jest zgodne z SIWZ (czemu Przystępujący zaprzecza) - to mogłoby to prowadzić jedynie do nieprzyznania Przystępującemu dwóch (2) punktów w tym zakresie. Odmienna interpretacja SIWZ przez Przystępującego, a co za tym idzie uwzględnienie określonego doświadczenia w ofercie w żadnym wypadku nie może prowadzić do jego wykluczenia z postępowania o udzielenie zamówienia.

Przedstawienie informacji wprowadzających w błąd - zadanie 5 z Wykazu personelu.

W ocenie Odwołującego Konsorcjum przedstawiło Zamawiającemu nieprawdziwe informacje, wprowadzające Zamawiającego w błąd, również w odniesieniu do doświadczenia Pana M. P., jakie miał on zdobyć w ramach zadania pod nazwą: Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź etap II, Lot B 2 - odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimedialnego dworca Łódź - Fabryczna - budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową - Układ torowy. Zgodnie z wymaganiami SIWZ dla uzyskania dodatkowych punktów konieczne było przedstawienie doświadczenia dotyczącego budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze). Dokumentacja powinna obejmować w swym zakresie co najmniej dwa szlaki i jedną stację kolejową. Stacja powinna docelowo obejmować przynajmniej: (i) dwa (2) tory główne zasadnicze, (ii) dwa (2) tory główne dodatkowe oraz (iii) dwie (2) krawędzie peronowe. Zdaniem Odwołującego, doświadczenie przedstawione przez Konsorcjum: obejmuje tylko jeden (1) szlak; długość torów głównych zasadniczych objętych tym zadaniem nie przekracza wymaganych 10 km. Zarzut (liczba szlaków). Wbrew twierdzeniom Odwołującego, doświadczenie podane przez Konsorcjum spełnia wymagania określone w SIWZ - w szczególności obejmuje dwa (2) szlaki: (i) szlak Łódź Widzew - Łódź Fabryczna linii dwutorowej nr 17; (ii) szlak Łódź Widzew - Łódź Fabryczna linii dwutorowej nr 458. Nie ma wątpliwości co do klasyfikacji wskazanych szlaków. Zgodnie z § 2 ust. 2 pkt 2 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji, przez szlak rozumie się części linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii. Zarzut (wymagana długość torów). Doświadczenie przedłożone przez Konsorcjum to projekt obejmujący: (i) szlak Łódź Widzew - Łódź Fabryczna linii dwutorowej nr 17; (ii) szlak Łódź Widzew - Łódź Fabryczna linii dwutorowej nr 458 oraz (iii) stację Łódź Fabryczna. Długość torów zasadniczych należy wyliczyć w oparciu o długości torów stacji i szlaków. Szczegółowe wyliczenia w tym zakresie znajdowało się w tym miejscu pisma się w tabeli. Biorąc pod uwagę przyjęty przez Przystępującego sposób liczenia łącznej długości torów (który jest w pełni zgodny z zapisami SIWZ), nie ma wątpliwości, że suma długości torów wyniosła ponad 10 km (ponieważ w rzeczywistości wynosi ponad 12 km), co za tym idzie przedstawione doświadczenie spełnia wymogi Zamawiającego.

Informacje wprowadzające w błąd - zadanie 2 z Wykazu personelu. W ocenie Odwołującego Konsorcjum przedstawiło Zamawiającemu nieprawdziwe informacje

w odniesieniu do doświadczenia Pana M. P. w ramach zadania: Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki - Balice. Konsorcjum użyło liczby pojedynczej przy słowie decyzja, co oznacza, przekazanie Zamawiającemu jednoznacznej informacji, że dla przedmiotowego opracowania wydana została 1 decyzja o pozwoleniu na budowę. Zdaniem Odwołującego dla tego zadania wydana została nie jedna, a dwie decyzje o pozwoleniu na budowę, co z kolei ma przekładać się na niemożność uznania przedstawionego doświadczenia Pana M. P.. W pierwszej kolejności Przystępujący wskazał, że interpretacja Odwołującego dotycząca warunku z pkt 19.7.2.: *„Za jedną (1) dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskano jedną (1) decyzję o pozwoleniu na budowę”* jest błędna. Celem tak sformułowanego warunku jest uniemożliwienie wykonawcom sztucznego mnożenia doświadczeń poprzez rozdzielanie pozwoleń na budowę uzyskanych w ramach jednego projektu, a nie uniemożliwienie wskazania doświadczenia, które zostało zdobyte w projektach, na podstawie których wydano więcej niż jedną decyzję o pozwoleniu na budowę. Biorąc pod uwagę takie rozumienie istoty omawianego warunku, rzekome zatajanie przez Konsorcjum drugiego pozwolenia na budowę byłoby nieracjonalne, ponieważ przedłożenie drugiego pozwolenia na budowę mogłoby ewentualnie zapewnić Konsorcjum dodatkowe punkty. Na marginesie - SIWZ nie przewidywał konieczności przedłożenia pozwolenia na budowę, a ocena tego doświadczenia była również jasna dla Zamawiającego - nie wezwał on Konsorcjum do uzupełnienia braków czy przedłożenia pozwoleń na budowę (które nota bene by wtedy otrzymał). Podkreśli również, że Konsorcjum nie wprowadziło Zamawiającego w błąd przekazując informację o uzyskaniu pozwolenia na budowę na podstawie wykonanej przez Pana M. P. dokumentacji. Konsorcjum wskazało jedynie, że *„dla ww. dokumentacji uzyskano decyzję o pozwoleniu na budowę”*. Biorąc nawet pod uwagę, że dla tego zadania wydane zostały dwa (2) pozwolenia na budowę, to przytoczone wyżej zdanie jest prawdziwe. Wbrew opinii Odwołującego nie jest to bowiem jednoznaczne ze stwierdzeniem - *„dla ww. dokumentacji uzyskano tylko jedną (1) decyzję o pozwoleniu na budowę”*. Zdanie to potwierdza, że wydano co najmniej jedną decyzję o pozwoleniu na budowę, co było konieczne dla spełnienia warunku z SIWZ. Jednocześnie przypominał, że wykluczenie wykonawcy na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp, którego żąda Odwołujący, następuje w przypadku gdy: wykonawca (a) w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa, (b) przedstawił informacje wprowadzające w błąd zamawiającego, (c) mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Podkreślił, że niezależnie od tego, że informacje dotyczące decyzji były prawdziwe, to nie miały i wyjściowo nie mogły mieć również wpływu na ocenę formularza ofertowego Konsorcjum (a co za tym idzie na decyzje podejmowane przez Zamawiającego w postępowaniu). Nie jest bowiem jasne i nie wynika to z wywodu przedstawionego przez

Odwołującego - jak ocena tego doświadczenia (czy nawet całej oferty Konsorcjum) miałyby się zmienić ze względu na przedłożenie drugiego pozwolenia na budowę.

Błędna ocena oferty Konsorcjum. Zdaniem Odwołującego, Zamawiający dokonał błędnej oceny oferty Konsorcjum w zakresie „*Dodatkowego wsparcia kluczowego personelu zespołu projektowego*” poprzez nieuprawnione przyznanie 18 pkt. W tym kontekście, Odwołujący zakwestionował przyznanie ofercie Przystępującego 8 pkt w związku z deklaracją Konsorcjum co do dysponowania bezpośredniego osobą projektanta J. S., ponieważ zdaniem Odwołującego, Konsorcjum nie dysponuje osobą J. S. w sposób bezpośredni. Ma to wynikać z treści oferty Konsorcjum - które w załączniku 8 do IDW - Wykaz personelu, w kolumnie 6 wskazało „*Multiconsult sp. z o.o. - dysponowanie pośrednie, umowa cywilno-prawna*”. Odwołujący zarzucił Konsorcjum również, że w doświadczeniu Pana J. S. Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących zakresu opracowanych dokumentacji wobec kilku decyzji o pozwoleniu na budowę, jakie były wydawane w ramach każdego z trzech zadań. Ponadto, Odwołujący zakwestionował przyznanie przez Zamawiającego ofercie Przystępującego łącznie 10 punktów ze względu na rzekome braki w doświadczeniu Pana M. P., w tym w odniesieniu do:

- projektu Modernizacja linii kolejowej Kraków - Medyka - granica państwa na odcinku Biadoliny - Tarnów w km 61,300 - 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III, ponieważ zdaniem Odwołującego, Pan M. P. nie opracowywał w charakterze projektanta dokumentacji projektowej (obejmującej projekt budowlany lub wykonawczy) na odcinku szlak Biadoliny - Bogumiłowice km 61,3 - 68,9.
- projektu „*Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny - Mydlniki - Balice*”, ponieważ zdaniem Odwołującego, Zamawiający nie miał podstaw do przyznania Konsorcjum 2 punktów w ramach pozacenowych kryteriów oceny ofert z uwagi na to, że Konsorcjum nie wykazało pełnych, szczegółowych danych w zakresie pozwoleń na budowę wydanych w ramach zadania Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki - Balice.
- projektu „*Modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice*”. Odwołujący wskazał, że Konsorcjum nie może otrzymać punktów za wskazanie tego zadania, bowiem było ono realizowane przez Pana M. P. w okresie wcześniejszym niż 10 lat przed upływem terminu złożenia oferty. Zdaniem Odwołującego, przeszkodą w uznaniu doświadczenia Pana M. P. miałyby być wskazanie w ofercie jedynie miesiąca i roku jako daty realizacji usługi.
- projektu modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź etap II, Lot B 2 - odcinek Łódź Widzew - Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonych dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu

drogowego infrastruktury wokół multimedialnego dworca Łódź - Fabryczna - budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – układ torowy. W ocenie Odwołującego, Przystępujący nie może otrzymać punktów za opisane powyżej zadanie. Dokumentacja projektowa miałaby obejmować tylko 1 szlak (a nie 2, jak wymagał Zamawiający), a łączna długość torów (główne zasadnicze) miałaby nie przekraczać wymaganych przez Zamawiającego 10 km.

Zarzut (bezpośrednie dysponowanie osobą projektanta J. S.). W odpowiedzi na zarzut Odwołującego, należy wskazać, że doszło w tym wypadku do oczywistej omyłki pisarskiej, która jednak pozostaje bez wpływu na możliwość prawidłowego odczytania treści oferty Przystępującego. Przystępujący co prawda omyłkowo wskazał w tym miejscu na dysponowanie pośrednie, jednak z całego opisu „*dysponowanie pośrednie, umowa cywilno-prawna*” - wynika, że mamy do czynienia ze stosunkiem dysponowania bezpośredniego. Przystępujący wyraźnie wskazał bowiem i doprecyzował, że podstawą współpracy z Panem J. S. jest umowa cywilno-prawna. Odpowiada to stanowi faktycznemu, ponieważ w rzeczywistości Multiconsult w momencie składania ofert dysponował osobą Pana J. S. bezpośrednio. Jak wskazuje UZP: *„W przypadkach, gdy tytułem prawnym do powołania się przez wykonawcę na dysponowanie osobami zdolnymi do wykonania zamówienia jest stosunek prawny istniejący bezpośrednio pomiędzy wykonawcą a osobą (osobami), na dysponowanie której (których) wykonawca się powołuje, mamy do czynienia z dysponowaniem bezpośrednim. Przy czym bez znaczenia jest tutaj charakter prawny takiego stosunku, tj. czy mamy tu do czynienia z umową o pracę, umową o świadczenie usług, umową przedwstępną, czy też z samozatrudnieniem się osoby fizycznej prowadzącej działalność gospodarczą itd.”* /Dopuszczalność żądania przez zamawiającego przedstawienia przez wykonawcę dokumentów podmiotowych dotyczących podmiotu trzeciego (Dopuszczalność żądania przez zamawiającego przedstawienia przez wykonawcę dokumentów podmiotowych dotyczących podmiotu trzeciego - UZP (uzp.gov.pl)). Wskazanie, że podstawą dysponowania jest umowa cywilno-prawna wskazuje więc jednoznacznie, że jest to dysponowanie bezpośrednie. Na marginesie jedynie zaznaczył, że cała tabela, w której umieszczony omyłkowy zapis zakłada wyłącznie możliwość przedstawienia współpracy opartej na dysponowaniu bezpośrednim - kolumna nr 8 zatytułowana jest bowiem *„Podstawa dysponowania (np. umowa o pracę lub inny stosunek cywilno-prawny potwierdzający bezpośredniość dysponowania)”*. Wpisywanie więc do tabeli osoby, którą Przystępujący dysponuje jedynie pośrednio byłoby działaniem zupełnie nieracjonalnym.

Zarzut (liczba decyzji w ramach doświadczenia J. S.). W pierwszej kolejności Przystępujący chciałby wskazać, że interpretacja Odwołującego dotycząca warunku z pkt

19.7.2.: „Za jedną (1) dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie, której pozyskano jedną (1) decyzję o pozwoleniu na budowę” jest błędna. Celem tak sformułowanego warunku jest uniemożliwienie wykonawcom sztucznego mnożenia doświadczeń poprzez rozdzielanie pozwoleń na budowę uzyskanych w ramach jednego projektu, a nie uniemożliwienie wskazania doświadczenia, które zostało zdobyte w projektach, na podstawie, których wydano więcej niż jedną decyzję o pozwoleniu na budowę. Biorąc pod uwagę takie rozumienie istoty omawianego warunku, wskazanie projektów, w ramach których wydano więcej niż jedno pozwolenie na budowę nie jest niezgodne z SIWZ i nie wprowadza Zamawiającego w błąd. Wbrew temu co twierdzi Odwołujący, całościowe przedstawienie dokumentacji przez Konsorcjum - to jest wykazanie wszystkich decyzji uzyskanych w ramach jednego projektu - pokazuje Zamawiającemu pełny obraz projektu. Dopiero sztuczne „rozbicie” poszczególnych decyzji na oddzielne doświadczenia mogłoby nastroczać Zamawiającemu trudności w ocenie projektów. Co więcej, SIWZ nie przewidywał konieczności przedłożenia pozwolenia na budowę, a ocena tego doświadczenia była również jasna dla Zamawiającego - nie wezwał on Konsorcjum do uzupełnienia braków czy przedłożenia pozwoleń na budowę (które nota bene by wtedy otrzymał). Na marginesie, wskazał, że przedłożenie projektów oddzielnie (według kryterium 1 dokumentacja = 1 pozwolenie na budowę) mogłoby ewentualnie zapewnić Konsorcjum tylko dodatkowe punkty.

Zarzut (modernizacja linii kolejowej Kraków - Medyka). Aktualne pozostają w tym zakresie wyjaśnienia Przystępującego opisane w punkcie powyżej, ponieważ powyższy zarzut jest tożsamy z zarzutem omawianym w ww. punkcie.

Zarzut (budowa połączenia kolejowego MPL „ Kraków - Balice” z Krakowem). Aktualne pozostają w tym zakresie wyjaśnienia Przystępującego opisane w punkcie 3 powyżej, ponieważ powyższy zarzut jest tożsamy z zarzutem omawianym w ww. punkcie.

Zarzut (modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice). Przedstawiony przez Przystępującego opis doświadczenia w przedmiotowym zakresie jest całkowicie jasny, a jego treść nie budzi wątpliwości. W swojej ofercie, Przystępujący wskazał, że data wykonania usługi przypadła na grudzień 2010 r. Termin składania ofert w przedmiotowym przetargu mijał 30.12.2020 r. Oczywistym jest, że sformułowanie „grudzień 2010 r.” obejmuje swoim zakresem cały miesiąc (w tym 30 oraz 31 grudnia) - a tym samym mieści się w okresie 10 lat jakiego wymagał Zamawiający. Powyższe rozumienie jest również zgodne z zasadami prawidłowej pisowni -jedynie gdyby doświadczenie nie obejmowało całego miesiąca, to należałoby to doprecyzować. Na marginesie należy wskazać, że sam Zamawiający

konstruując SIWZ wymagał dla wykazania tego doświadczenia podania jedynie miesiąca oraz roku realizacji projektu.

Zarzut (modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź etap II, Lot B 2 – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna). Aktualne pozostają w tym zakresie wyjaśnienia Przystępującego opisane w punkcie powyżej, ponieważ powyższy zarzut jest tożsamy z zarzutem omawianym w ww. punkcie.

Odwołanie w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21, sygn. akt: KIO 1758/21:

W dniu 19.07.2021 r. (e-mailem podpisanym podpisem cyfrowym) Zamawiający wobec wniesienia odwołań do Prezesa KIO wniósł na piśmie, w trybie art. 521 Pzp, dwie oddzielne odpowiedzi na odwołanie, w których uwzględnił część zarzutów, a pozostałe oddalił. Kopia została przekazana Odwołującemu oraz Przystępującym.

W zakresie odwołania w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21. Zamawiający uwzględnił odwołanie w części. W pozostałym oddalił odwołanie i wniósł o przyznanie kosztów procesu na rzecz Zamawiającego, w tym kosztów zastępstwa procesowego. Zarzut dotyczący liczby rozjazdów na stacji Sobolew – ZARZUT NIEUWZGĘDNIONY. Zamawiający potwierdził, iż stacja Sobolew posiada jedynie 17 rozjazdów. Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że Arcadis pomimo tego faktu spełnia warunki udziału w postępowaniu. Zgodnie z treścią warunku udziału w postępowaniu w pkt 8.5.2 IDW: *„Łącznie dokumentacje powinny obejmować w swym zakresie co najmniej trzy szlaki o długości 7 km każdy oraz trzy stacje kolejowe. Każda ze stacji powinna docelowo posiadać po 20 rozjazdów oraz dwa tory główne zasadnicze, dwa tory główne dodatkowe oraz co najmniej 4 krawędzie peronowe.”* Arcadis wskazał na Koordynatora Projektu/ Głównego Projektanta Pana A. B. i wykazał dla niego dwie dokumentacje projektowe: *„Opracowanie dokumentacji projektowej zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej o prędkości projektowanej min. 160 km/h i materiałów przetargowych w ramach projektu POIiŚ 7.1-73 pn.: „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)”*. W ramach powyższej dokumentacji były opracowywane trzy szlaki:

- Garwolin – Łaskarzewo o dł. 13, 470 km,
- Sobolew – Życzyn o dł. 9,173 km,
- Życzyn – Dęblin o dł. 7,44 km. Szlaki te spełniają wymagania Zamawiającego wskazane w pkt 8.5.2. IDW. Ponadto w ramach opracowywanej dokumentacji, Pan A. B. opracował dokumentację dla stacji Dęblin, która spełnia wszystkie wymagania Zamawiającego. Arcadis wskazał dla Pana A. B. jeszcze drugą dokumentację pn. *„Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla przebudowy infrastruktury kolejowej na dwutorowej zelektryfikowanej linii kolejowej o prędkości projektowanej min 160 km/h: Linia Kolejowa nr 91 Kraków – Medyka –*

Granica państwa na odcinku Dębica – Sędziszów Małopolski w km 111,500-133,600.” Wskazana powyżej dokumentacja posiada dodatkowo dwie stacje tj. stację Ropczyce oraz stację Sędziszów, które obie spełniają wymagania Zamawiającego. Wobec powyższego wskazane przez Arcadis dokumentacje spełniają wszystkie wymagania Zamawiającego określone w pkt 8.5.2. IDW, tym samym Arcadis spełnia warunki udziału w postępowaniu.

Zarzut dotyczący minimalnej prędkości projektowej - ZARZUT NIEUWZGĘDNIONY. Odwołujący podnosił, iż jakoby dokumentacja projektowa na inwestycji pn. *„Opracowanie dokumentacji projektowej zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej o prędkości projektowanej min. 160 km/h i materiałów przetargowych w ramach projektu POLiŚ 7.1-73 pn.: „Modernizacja linii kolejowej Nr 7 Warszawa Wschodnia Osobowa – Dorohusk na odcinku Otwock – Lublin – Prace Przygotowawcze (dokumentacja projektowa i materiały przetargowe)”* nie dotyczyła linii kolejowej o prędkości projektowanej min. 160 km/h. Zamawiający nie zgodził się z taką argumentacją Odwołującego. Wskazana powyżej dokumentacja została wykonana dla kategorii linii M160. Sam Odwołujący nawet przedłożył stosowny dowód: dowód nr 2, pkt 3 – parametry techniczne – M160. W nomenklaturze Zamawiającego oznaczenie M160 oznacza prędkość linii. W tym przypadku będzie to 160 km/h. Wskazana dokumentacja projektowa dotyczy 43,75 km dla prędkości projektowej 160 km/h. Wobec tego faktu, Zamawiający nie może uznać zarzutu Odwołującego za zasadny. Jednocześnie Zamawiający podkreśla, iż niemalże niemożliwe jest uzyskanie zakładanej prędkości dla całego odcinka linii kolejowej. Zawsze pojawią się odcinki o mniejszej prędkości, co nie oznacza, że linia przestaje być projektowaną linią o określonej prędkości (w tym przypadku 160 km/h).

Zarzut dotyczący doświadczenia Pana M. P. – ZARZUT UWZGLĘDNIONY. Zamawiający dokonując ponownej weryfikacji doświadczenia Pana M. P. stwierdził, że Arcadis oświadczył nieprawdę jakoby Pan M. P. opracowywał projekty budowlane i wykonawcze dla inwestycji: *„Modernizacja linii kolejowej Kraków - Medyka - granica państwa na odcinku Biadoliny - Tarnów w km 61,300 - 80,200 w ramach projektu "Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków - Rzeszów, etap III"*. W ramach przedmiotowej inwestycji Pan M. P. opracowywał jedynie projekty wykonawcze. Ponadto dokumentacja nie dotyczyła – zgodnie z wymaganiami Zamawiającego – co najmniej 10 km torów głównych zasadniczych. Stanowisko Odwołującego dotyczące definicji torów głównych zasadniczych jest prawidłowe.

Zarzut dotyczący doświadczenia Egis – ZARZUT NIEUWZGLĘDNIONY. Zamawiający dokonując oceny doświadczenia Pana V. A. oparł się na przedstawionym wykazie personelu. Zamawiający nie posiadał innych informacji, potwierdzających, że linia ta

jest linią niezelektryfikowaną. Zamawiający wskazał, iż linia GCC railway w Arabii Saudyjskiej jest niezwykle rozległą linią i brak elektryfikacji nie musi dotyczyć całości jej długości.

Zarzut dotyczący doświadczenia Fehlings – ZARZUT UWZGLĘDINONY. Zamawiający dokonał ponownej weryfikacji wskazanego doświadczenia Pana I. K. . Zgodnie z przekazanymi informacjami przez jeden z zespołów Zamawiającego wynika, iż wskazane przez Fehlings stacje Wołomin oraz Tarnów nie posiadają wymaganych, co najmniej 10 km torów głównych zasadniczych. Wykonawca nie wskazał innych stacji w ramach dokumentacji projektowych, które mogłyby spełniać ww. wymóg Zamawiającego w zakresie torów głównych zasadniczych. Wobec powyższego zarzut ten został uwzględniony przez Zamawiającego.

Zarzut dotyczący doświadczenia IDOM – ZARZUT NIEUWZGLĘDNIONY. Wbrew stanowisku Odwołującego, wyroki wskazane w Odwołaniu nie odnosiły się bezpośrednio do stacji/przystanku Buin Zoo. Wykluczenie wykonawcy z tamtego postępowania zostało dokonane w oparciu o szereg innych okoliczności. Z treści wyroku w sprawie o sygn. akt: KIO 444/20: *„Odwołujący sam przyznał w złożonych wyjaśnieniach że stacja Villada nie posiada trzech krawędzi peronowych, lecz Główny Projektant opracował również dokumentację dla stacji Palanquinos, która posiada trzy krawędzie peronowe. Niemniej z zebranego materiału dowodowego wynika, iż stacja Palanquinos posiada dwie krawędzie peronowe, co potwierdza korespondencja z 27 marca 2020 r., gdzie na pytanie Zamawiającego czy stacja Palanquinos położona na kilometrze 326,895 posiada przynajmniej dwa tory przejezdne (tory główne) i trzy krawędzie peronowe? ADIF udzielił następującej odpowiedzi: Stacja Palanquinos posiada dwa tory główne, dwie krawędzie peronowe i jedną kładkę nadziemną (Odcinek jest dwutorowy i zelektryfikowany).”*Liczbę krawędzi potwierdzają również załączone do pisma procesowego wykonawcy PORR S.A. zdjęcia lotnicze stacji Palanquinos. Również sam list referencyjny z kwietnia 2020 r., przedłożony przez Odwołującego, referuje jedynie do możliwości dostępu do trzech krawędzi peronów. Natomiast warunek udziału w postępowaniu dotyczył budowy lub przebudowy jednej stacji kolejowej położonej na zelektryfikowanej dwutorowej linii kolejowej posiadającej przynajmniej dwa tory główne zasadnicze i trzy krawędzie peronowe. Zamawiający nie określił warunku dotyczącego jedynie dostępu do trzech krawędzi, jak to zostało ujęte w liście referencyjnym z kwietnia 2020 r. Uwzględniając przywołane wyżej okoliczności stanu faktycznego skład orzekający przyjął, że Odwołujący przedstawił Zamawiającemu informacje wprowadzające go w błąd nie tylko na etapie składania wykazu osób, lecz również przy procedurze wyjaśniającej. Izba uznała, że ad casum Odwołujący działał w warunkach rażącego niedbalstwa. Ponadto w ramach przedstawionej informacji w wykazie osób przez IDOM, zostały wykazane liczne stacje na przedmiotowej inwestycji. Zgodnie ze wskazywaną

przez IDOM nazwą dokumentacji, ostatnią stacją opracowywaną przez IDOM była stacja Rancagua. Stacja ta – co widać m.in. na zdjęciach satelitarnych (dostępnych publicznie), jest stacją spełniającą wymagania Zamawiającego w zakresie stacji (kończącej dany szlak). Długość szlaku pozostaje bez znaczenia, wobec wykazania przez IDOM szlaku o długości ponad 8 km (Alameda – San Bernardo). Zgodnie z treścią pktu 19.7.2. IDW, brak było wymagań Zamawiającego dotyczących długości drugiego szlaku.

Zarzut dotyczący korekty omyłki rachunkowej Arcadis – ZARZUT NIEUWZGLĘDNONY. Zamawiający dokonał poprawy omyłki rachunkowej zgodnie z obowiązującymi przepisami (a nie tak jak żąda Odwołujący na podstawie uchylonych przepisów). Arcadis wskazał na jednakową stawką roboczogodziny w każdej z pozycji za pełnienie nadzoru autorskiego. Nie ulega zatem wątpliwości, że Arcadis za wykonanie pełnienia nadzoru autorskiego – bez znaczenia, który z ekspertów miałby się stawić – żądał takiej samej stawki. Po dokonanych przeliczeniach przez Zamawiającego, Zamawiający zauważył oczywistą omyłkę rachunkową i dokonał jej poprawy zgodnie z zasadami rachunkowymi. Pozycje od 1 do 9 w tabeli ceny ofertowej netto po ich zsumowaniu dają cenę w wysokości 2.914,128,00 zł. Ta cena pojawia się w kolejnych załącznikach do oferty Arcadis. W związku z tym faktem, nie budzi wątpliwości Zamawiającego jaką cenę ofertową za pełnienie nadzoru autorskiego wskazał Arcadis. W pozycji „cena za jedną godzinę pobytu” Arcadis wskazał kwotę 295,35 zł netto. Po przemnożeniu stawki przez liczbę godzin kwota uzyskana w wyniku mnożenia jest odmienna od wskazanej przez Arcadis w innych pozycjach w ofercie. Zamawiający dokonał podziału zaoferowanej ceny przez liczbę godzin i dokonał odpowiedniej korekty stawki Arcadis. Zamawiający zwraca uwagę, że dokonanie takiej korekty nie powoduje w jakimkolwiek stopniu zmiany ceny Arcadis – w dalszym ciągu ceną zaoferowaną w tej pozycji jest 2.914.128,00 zł. Według Zamawiającego posiadał on komplet informacji pozwalających na dokonanie korekty. Zdaniem Izby: *„Aby dokonać poprawy oczywistej omyłki rachunkowej zamawiający powinien mieć wszelkie informacje umożliwiające jednoznaczne ustalenie faktu, że w sposób błędny przeprowadzono w ofercie działanie matematyczne, a prawidłowe obliczenia doprowadzą do ustalenia prawidłowej ceny oferty. Zamawiający jest zobowiązany dokonać korekty takich obliczeń i poinformować wykonawcę o tym fakcie.”* (wyrok z 13.08.2020 r., sygn. akt: KIO 1313/20). Poprawienie omyłki rachunkowej skutkuje koniecznością wprowadzenia dalszych zmian będących jej konsekwencją rachunkową. Przeszkodą dla wprowadzenia zmian w treści oferty, będących wynikiem zastosowania trybu, o którym mowa w art. 87 ust. 2 pkt 2 p.z.p., nie jest ani liczba występujących omyłek, ani też ich znaczenie. Poprawa omyłek rachunkowych może zatem mieć istotny wpływ na wysokość zaoferowanej przez wykonawcę ceny. (wyrok z 27.12.2018 r., sygn. akt: KIO 2538/18)

Zarzut dotyczący omyłek rachunkowych IDOM oraz Fehlings – ZARZUT NIEUWZGLĘDNIONY. Zamawiający nie dopatrył się błędów rachunkowych w ofercie IDOM. Jednocześnie Zamawiający wskazuje co następuje: wskazane przez Zamawiającego wartości procentowe za każdy z etapów, oznacza, że tych wartości żaden z wykonawców nie może przekroczyć. Zamawiający ustalił maksymalne wynagrodzenie wykonawców jakie oni mogą uzyskać za realizację danego etapu umowy. Zamawiający nie widzi podstaw aby wynagrodzenie danego wykonawcy było mniejsze niż procentowy podział. Zwrócił uwagę, że zarzut nie dotyczy zaoferowania w innych pozycjach cen przekraczających wskazany przez Zamawiającego próg procentowy. Dotyczy jedynie zaoferowania ceny niższej od wskazanego przez Zamawiającego progu procentowego. Następnie Zamawiający wskazał, iż zarzut Odwoływającego jest błędnie sformułowany, gdyż odnosi się on do poprawienia omyłek na podstawie art. 87 ust. 2 pkt 2 w zakresie istotności zmian oferty. Zamawiający wskazał na ugruntowane stanowisko Izby (pkt VII. 4 Odpowiedzi na Odwołanie) – dokonanie zmiany na podstawie ww. przepisów może prowadzić do istotnej zmiany oferty i nie może być to powodem automatycznego odrzucenia oferty danego wykonawcy. Ewentualna omyłka rachunkowa Fehlings nie ma wpływu na odrzucenie oferty tego wykonawcy.

W zakresie odwołania w sprawie o sygn. akt: KIO 1758/21. Zamawiający uwzględnił odwołanie w części w zakresie zarzutu nr 1 oraz 2. W pozostałym oddalił odwołanie i wniósł o przyznanie kosztów procesu na rzecz Zamawiającego, w tym kosztów zastępstwa procesowego.

Zarzut numer 1 – wykluczenie na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp – ZARZUT W CZĘŚCI UWZGLĘDNIONY. Zamawiający w toku ponownych czynności weryfikujących doświadczenie Pana M. P., stwierdził co następuje:

- w odniesieniu do zarzutu 1 a oraz 2 c – Zamawiający ustalił, że Pan M. P. nie uczestniczył przy pracach: szlak Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 (7,6 km nawierzchni, szlak dwutorowy), szlak Bogumiłowice – Tarnów Mościce km 71,1 – 72,8 (1,7 km nawierzchni, szlak dwutorowy), stacja Tarnów Mościce km 72,8 – 75,05 (2,25 km nawierzchni linii dwutorowej), stacja Tarnów km 76,400 – 80,200 (3,8 km nawierzchni linii dwutorowej);
- w odniesieniu do zarzutu 1 b oraz 2 f – Zamawiający ustalił, iż przedmiotowy projekt nie obejmował szlaku Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska, który został wskazany przez konsorcjum Arcadis sp. z o.o., Multiconsult Polska sp. z o.o., i Transprojekt Gdański sp. z o.o. w wykazie personelu.
- w odniesieniu do zarzutu 1 c – Zamawiający w zakresie liczby pozwoleń na budowę przedstawił swoje stanowisko w pkt II.3 i II.4 odpowiedzi na odwołanie. W związku z potwierdzeniem przez Zamawiającego informacji wskazanych w odwołaniu, iż konsorcjum Arcadis sp. z o.o., Multiconsult Polska sp. z o.o., i Transprojekt Gdański sp. z o.o. wskazało

w wykazie personelu informacje nieprawdziwe, to Zamawiający zobowiązany jest do wykluczenia ww. konsorcjum z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp.

Zarzut nr 2 – zmiana ilości punktów oferty Wykonawcy – ZARZUT W CZĘŚCI UWZGLĘDNIONY. Odwołujący podnosił zarzut wskazany w Odwołaniu jako zarzut nr 2 jako zarzut ewentualny w przypadku nie uwzględnienia pierwszego zarzutu. Zamawiający nie podziela w całości stanowiska Odwołującego. Zamawiający w pkt 1 dotyczący zarzutu określonego jako 2c, 2f zajął stanowisko o uwzględnieniu odwołania w tym zakresie. Jednocześnie Zamawiający stał na stanowisku – w odniesieniu do zarzutu nr 2a – iż błędne jest stanowisko Odwołującego w tym zakresie. Z treści tabeli oraz informacji tam zamieszczonych wynika bezpośrednio dysponowanie Panem J. S. . Umowa cywilnoprawna ma charakter dysponowania bezpośredniego. Wykonawca nie wykazywał podwykonawców lub zasoby podmiotów trzecich w tym zakresie, które mogłyby pozwolić na stwierdzenie, że w rzeczywistości dysponowanie tą osobą przez wykonawcę będzie pośrednie. Odnosząc się do zarzutu Odwołującego w pkt 2b, 2d - ilość wydanych pozwoleń na budowę nie odgrywa kluczowej roli dla przedmiotowej sprawy. Zamawiający stwierdza, że w tym zakresie nie dopatrył się uchybień konsorcjum Arcadis sp. z o.o., Multiconsult Polska sp. z o.o., Transprojekt Gdański sp. z o.o. Zamawiającemu ustalając warunek udziału w postępowaniu oraz kryteria oceny ofert zależało, aby osoby wskazane do realizacji zamówienia posiadały doświadczenie przy pracy nad dokumentacją, która uzyskała pozwolenie na budowę, gdyż będzie to przedmiotem niniejszego zamówienia. Uzyskanie większej ilości pozwoleń nie powinno doprowadzać do wykluczania wykonawców z postępowania, bo de facto czym większa ilość pozwoleń, tym większe doświadczenie wykonawców, w tym zakresie. Wykonawca nie uzyskał większej ilości punktów za przedstawioną inwestycję. Zamawiający uznał całość inwestycji jako jedną dokumentację.

Zarzut nr 2e - Zamawiający ustalił termin składania ofert w przedmiotowym Postępowaniu na 30 grudnia 2020 r. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Wykonawcę zadanie pn. „*Modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróźnych w obrębie stacji Katowice*” zakończyło się w grudniu 2010 r. Zdaniem Zamawiającego przedmiotowa inwestycja została wskazana w sposób właściwy przez wykonawcę i nie upłynął okres ponad 10 lat przed terminem składania ofert.

Skład orzekający Krajowej Izby Odwoławczej po zapoznaniu się z przedstawionymi poniżej dowodami, po wysłuchaniu oświadczeń, jak i stanowisk Stron oraz Przystępujących /Konsorcjum SYSTRA nie stawiło się na obu rozprawach/

oraz Wnoszących sprzeciw do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21 oraz KIO 1758/21 złożonych ustnie do protokołu w toku rozprawy, ustalił i zważył, co następuje.

Skład orzekający Izby ustalił, że nie została wypełniona żadna z przesłanek skutkujących odrzuceniem odwołań na podstawie art. 528 Pzp, a Wykonawcy posiadają legitymację procesową w rozumieniu art. 505 ust. 1 Pzp uprawniającą do ich złożenia. Ponadto warto zaznaczyć, że wykonawca TPF Sp. z o.o. (Odwołujący w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21) w rankingu złożonych ofert zajął piąte miejsce, w wypadku więc potwierdzenia wszystkich zarzutów, ma szansę na uzyskanie przedmiotowego zamówienia. Natomiast wykonawca Konsorcjum Egis (Odwołujący w sprawie o sygn. akt: KIO 1758/21) w rankingu złożonych ofert zajął drugie miejsce, w wypadku więc potwierdzenia zarzutów, ma szansę na uzyskanie przedmiotowego zamówienia.

Jednocześnie, w zakresie sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21 Zamawiający uwzględnił zarzut dotyczący konsorcjum Arcadis w zakresie doświadczenia p. M. P., co do stacji Bogumiłowice oraz stacji Kraków - Lotnisko. Jeżeli chodzi o Konsorcjum Fehlings, to Zamawiający uwzględnił zarzuty analogiczne w stosunku do stacji Wołomin oraz Tarnów względem p. I. K. . W zakresie sprawy o sygn. akt: KIO 1758/21 uwzględnił zarzuty dotyczące Konsorcjum Arcadis, tj. zarzut 1a i 1b, jak również 2c i 2f, nie uwzględnił zarzutu 1c oraz 2a, 2b, 2d i 2e. Konsorcjum Arcadis wniosło sprzeciw na posiedzeniu, tak do uwzględnionych zarzutów przez Zamawiającego w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21, jak również w sprawie o sygn. akt: KIO 1758/21. Podobnie, Konsorcjum Fehlings wniosło sprzeciw w zakresie zarzutów uwzględnionych przez Zamawiającego w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21. Dodatkowo, Odwołujący TPF Sp. z o.o. w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21 wycofał zarzut 6, tak wobec konsorcjum IDOM, jak i konsorcjum Fehlings.

Podczas rozprawy w dniu 30.07.2021 r. Konsorcjum Egis w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21 wniosło także sprzeciw wobec uwzględnienia przez Zamawiającego zarzutu dotyczącego jego oferty w piśmie z 29.07.2021 r. będącym odpowiedzią na pismo Odwołujący TPF Sp. z o.o. z 26.07.2021 r.

Skład orzekający Izby, działając zgodnie z art. 542 ust. 1 Pzp dopuszczył w niniejszej sprawie dowody z: dokumentacji postępowania o zamówienie publiczne nadesłanej w formie elektronicznej w sprawie sygn. akt: KIO 1755/21, KIO 1758/21 (na dwóch płytach CD, na drugiej przekazanej 30.07.2021 r. załączniki do Opisu Przedmiotu Zamówienia), w tym w szczególność postanowień SIWZ, w tym Instrukcji dla Wykonawców (tom I SIWZ), Opisu Przedmiotu Zamówienia (tom III SIWZ), załączników do Opisu Przedmiotu Zamówienia, treści złożonych wraz z ofertami załączników nr 8 – wykazów personelu, na potrzeby

weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW przez Konsorcjum Arcadis, Konsorcjum Egis, Konsorcjum Fehlings oraz Konsorcjum IDOM oraz treści Załącznika 6a – „wykaz osób skierowanych do realizacji zamówienia” złożonego celem spełnienia warunków udziału w postępowaniu przez Konsorcjum Arcadis. Podobnie, załącznika nr 1A oraz 1 C do Formularza ofertowego Konsorcjum Arcadis.

Do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21:

Izba zaliczyła w poczet materiału dowodowego do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21 załączone do odwołania przez TPF Sp. z o.o. na okoliczności wskazane w piśmie dotyczące wskazanych zarzutów celem ich uwzględnienia:

- 1) wyciąg z projektu budowlanego - Plan Sytuacyjny Stacja Sobolew;
- 2) wyciąg z projektu budowlanego - Wykaz Prędkości;
- 3) odpowiedź BEiOP / kolejowego Biura Eksploatacji i Obsługi Pasażerskiej Centrali PKP Polskich Linii Kolejowych S.A.;
- 4) dowód z prezentacji multimedialnej - <https://youtu.be/zqxXwmcml0o?t=1546> – przystanek Buin Zoo.

Dodatkowo Izba zaliczyła w poczet materiału dowodowego złożone na rozprawie /20.07.2021 r./ przez TPF Sp. z o.o. /Odwołujący do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21/:

- wyciąg z dokumentacji projektowej na okoliczność, że prędkość na stacji Dęblin projektowana jest do 100 km/h.

Izba zaliczyła również w poczet materiału dowodowego do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21 załączone do pisma procesowego złożonego przed otwarciem posiedzenia przez Konsorcjum Arcadis na okoliczności wskazane w piśmie dotyczące wskazanych zarzutów celem ich oddalenia:

- 1) pismo Zamawiającego z dnia 1 lutego 2021 r. znak: IRZUa-0816-CEF/E75/26/20;
- 2) wyciąg z Załącznika do zarządzenia Nr 1/2009 Zarządu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 9 lutego 2009 r. „Wykaz linii Id-12 (1)-29” — strony 11 i 140.

Ponadto Izba zaliczyła w poczet materiału dowodowego do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21 złożone na rozprawie /20.07.2021 r./ przez Konsorcjum Egis:

- 1) wyjaśnienia p. V. A. (wersja w j. angielskim wraz z tłumaczeniem);
- 2) opracowanie Projektu Wykonawczego. Wstępne opracowanie A8 na okoliczność wykazania, że podczas prac projektowych na linii przez p. V. A. przyjęto założenia projektowe konieczne do zelektryfikowanie jej w przyszłości (wersję w języku angielskim z tłumaczeniem).

Izba zaliczyła także w poczet materiału dowodowego do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21 załączone do pisma procesowego złożonego przed otwarciem posiedzenia przez Konsorcjum IDOM na okoliczności wskazane w piśmie dotyczące wskazanych zarzutów celem ich oddalenia:

1) dowód z prezentacji multimedialnej - <https://www.youtube.com/watch?v=QYjasQ7Fej4> - stacje Paine, Graneros czy Rancagua.

Nadto, w poczet materiału dowodowego zaliczono dołączone do pism procesowego z 26.07.2021 r. przez TPF Sp. z o.o. /Odwołującego w sprawie KIO 1755/21/ na okoliczności wskazane w niniejszym piśmie:

- 1) wyciąg ze strony Egis wraz z tłumaczeniem;
- 2) korespondencja z Saudi Railways Organization wraz z tłumaczeniem;
- 3) tłumaczenie opracowania „Wstępne opracowanie”;
- 4) instrukcja let-107 pt. „Wytyczne projektowania i warunki odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych – wyciąg”;
- 5) wyciąg z dokumentacji budowlanej Egis – Przebudowa linii kolejowej 182.

W poczet materiału dowodowego zaliczono także złożone na rozprawie /30.07.2021 r./ przez Konsorcjum Egis:

- 1) wyciąg z dokumentacji projektowej, tj. opracowania projektu budowlanego wraz z tłumaczeniem na potwierdzenie, że wstępne opracowanie złożone na rozprawie 20.07.2021 r. stanowiło załącznik do dokumentacji projektowej;
- 2) oświadczenie p. E. G. wraz z jego tłumaczeniem na okoliczność, że projekt budowlany obejmował elektryfikację.

Do sprawy o sygn. akt: KIO 1758/21:

Izba zaliczyła w poczet materiału dowodowego do sprawy o sygn. akt: KIO 1758/21 załączone do odwołania przez Konsorcjum Egis na okoliczności wskazane w piśmie dotyczące wskazanych zarzutów celem ich uwzględnienia:

- 1) kopie załącznika nr 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW Konsorcjum Arcadis;
- 2) wydruk odpowiedzi na pytania i zmian postanowień SIWZ z 24.11.2020 r.

Izba zaliczyła również w poczet materiału dowodowego do sprawy o sygn. akt: KIO 1758/21 załączone do pisma procesowego złożonego przed otwarciem posiedzenia przez Konsorcjum Arcadis na okoliczności wskazane w piśmie dotyczące wskazanych zarzutów celem ich oddalenia:

- 1) oświadczenie p. M. P. z 26.11.2020 r.

Ponadto Izba zaliczyła w poczet materiału dowodowego do sprawy o sygn. akt: KIO 1758/21 złożone na rozprawie /30.07.2021 r./ przez Konsorcjum Egis:

- 1) korespondencję z Zamawiającym, jak również strony tytułowe dokumentacji projektowej wraz z nazwiskami osób, które wykonały projekt na okoliczność, że p. M. P. nie był projektantem na szlaku Biadoliny-Bogumiłowice;
- 2) wyciąg z dokumentacji projektowej rysunek techniczny, jak i oświadczenie projektanta odnośnie realizacji tego szlaku także z rysunkiem technicznym na okoliczność, że na szlaku Łódź Widzew- Łódź Fabryczna nie istnieją dwa szlaki oraz w zakresie długości torów;
- 3) korespondencję z Zamawiającym w zakresie zadania dotyczącego Katowic, a dotyczącego również p. M. P. .

Ponadto Izba zaliczyła w poczet materiału dowodowego do sprawy o sygn. akt: KIO 1758/21 złożone na rozprawie /30.07.21 r./ przez Zamawiającego:

- 1) wyciągi z projektu budowlanego na wykazanych liniach, tzn. dotyczy szlaku Biadoliny-Bogumiłowice oraz całego odcinka Kraków –Rzeszów, etap III na tą okoliczność braku doświadczenia p. P. .

Przy rozpoznawaniu przedmiotowej sprawy skład orzekający Izby miał na uwadze zakres zaskarżenia w obu odwołaniach, odpowiedzi na odwołania, pisma Konsorcjum Arcadis w obu sprawach, pismo Konsorcjum Egis oraz Konsorcjum IDOM do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21, pismo z 26.07.2021 r. Odwołującego TPF Sp. z o.o. do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21, odpowiedzi na niniejsze pismo Konsorcjum Egis oraz Zamawiającego, stanowiska i oświadczenia stron oraz Przystępujących, w tym także Przystępujących którzy wnieśli sprzeciw w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21 oraz KIO 1758/21, a także stanowiska złożone ustnie do protokołu.

Odnosząc się do podniesionych w treści odwołań zarzutów stwierdzić należy, że z pośród odwołań o sygn. akt: KIO 1755/21, jak i KIO 1758/21 na uwzględnienie zasługuje częściowo tylko drugie, pierwsze podlega oddalaniu.

Odwołanie w sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21:

TPF Sp. z o.o. sformułowało w odwołaniu zarzuty naruszenia przez Zamawiającego: 1. art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Arcadis, mimo iż Konsorcjum Arcadis przedstawiło informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, poprzez wskazanie:

i. w Załączniku 6a – „wykaz osób skierowanych do realizacji zamówienia” zadań nie spełniających zapisów SIWZ, celem spełnienia warunków udziału w postępowaniu

- ii. w Załączniku 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w zakresie „Zespół branżowy – Kolejowe obiekty budowlane” zadań nie spełniających zapisów SWIZ, celem uzyskania maksymalnej liczby punktów;
2. art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp, w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Egis, mimo iż Konsorcjum Egis przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, poprzez wskazanie w Załączniku 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w zakresie „Zespół branżowy – Kolejowe obiekty budowlane” zadań nie spełniających zapisów SWIZ, celem uzyskania maksymalnej liczby punktów;
3. art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp, w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum Fehlings mimo iż Konsorcjum Fehlings przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, poprzez wskazanie w Załączniku 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w zakresie „Zespół branżowy – Kolejowe obiekty budowlane” zadań nie spełniających zapisów SWIZ, celem uzyskania maksymalnej liczby punktów;
4. art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp, w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia z postępowania Konsorcjum IDOM mimo iż Konsorcjum IDOM przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, mogące mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, poprzez wskazanie w Załączniku 8 – wykaz personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 19.7.2 IDW „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w zakresie „Zespół branżowy – Kolejowa sieć trakcyjna” zadań nie spełniających zapisów SWIZ, celem uzyskania maksymalnej liczby punktów;
5. art. 87 ust. 2 pkt. 2 Pzp, w zw. z art. 89 ust. 1 pkt 2 i 6 Pzp poprzez poprawienie występującej w ofercie Konsorcjum Arcadis omyłki polegającej na niezgodności oferty ze SIWZ, powodującą istotną zmianę treści oferty.
6. Art. 87 ust. 2 pkt. 2 Pzp, w zw. z art. 89. Ust. 1 pkt. 2 i 6 Pzp poprzez zaniechanie poprawienia występującej w ofertach Wykonawców IDOM i Fehlings omyłki rachunkowej powodującej niezgodność ofert ze SIWZ, powodującą istotną zmianę treści oferty

Izba dokonała następujących ustaleń:

W zakresie odwołania o sygn. akt: KIO 1755/21, Izba przywołuje stan faktyczny wynikający z treści odwołania oraz załączników wskazanych w nim i załączonych do niego. W szczególności Izba wskazuje na przytoczoną w odwołaniu o sygn. akt: KIO 1755/21 (co ma także znaczenie dla sprawy o sygn. akt: KIO 1758/21) treść pkt 8.5.2 SIWZ w zakresie warunku udziału w postępowaniu w odniesieniu do Koordynatora Projektu/Głównego Projektanta oraz pkt 19.7.2 pkt 1 SIWZ, co do Kryterium 2 Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego – 1) Zespół branżowy – Kolejowe obiektu budowlane. Podobnie przytoczona została pełna treść Załącznika 6a - „wykaz osób skierowanych do realizacji zamówienia” zadań celem spełnienia warunków udziału w postępowaniu oraz Załącznika 8 - wykazu personelu, na potrzeby weryfikacji kryterium oceny ofert zgodnie z pkt. 19.7.2 IDW „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” w zakresie „Zespół branżowy - Kolejowe obiekty budowlane” celem uzyskania maksymalnej liczby punktów dla Konsorcjum Arcadis, Konsorcjum Egis, Konsorcjum Fehlings oraz Konsorcjum IDOM. Wskazano również postanowienia pkt 12.2 Opis Sposobu obliczania ceny, jak i pkt 12.3 IDW. W formie tabelarycznej wskazano treść, czyli poszczególne wartości załącznika nr 1 C do Formularza ofertowego (stawki godzinowe) oraz załącznika nr 1 A poz. 12 Konsorcjum Arcadis, jak i Konsorcjum IDOM oraz Konsorcjum Fehlings. W ramach odwołania o sygn. akt: KIO 1758/21 wskazano postanowienia także pkt 19.7.2 pkt 2 SIWZ. Nadto, stan faktyczny wynikający z treści odpowiedzi na odwołanie, w tym częściowe uwzględnienie zarzutów przez Zamawiającego. Dodatkowo, Izba wskazuje na okoliczności i stan faktyczny wskazany w piśmie przez Konsorcjum Arcadis oraz Konsorcjum IDOM. Nadto, Izba przytacza fragmenty pisma procesowego Konsorcjum Egis złożonego na posiedzeniu w dniu 20.07.2021 r.: *„(...) stanowczo zaprzecza (...), aby w zakresie dotyczącym doświadczenia Pana V. A. zdobytego w ramach opracowania wyżej wymienionych dokumentacji przedstawił Zamawiającemu informacje wprowadzające w błąd. W szczególności zaprzecza, jakoby przekazał Zamawiającemu informacje wprowadzające w błąd w zakresie dotyczącym opracowania dokumentacji projektowej dla zadania „GCC railway” realizowanego w Arabii Saudyjskiej. Przystępujący zaprzecza również, jakoby względem niego zostały spełnione przesłanki wykluczenia go z Postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp.” (...)* *„(...) wykluczenie wykonawcy na tej podstawie prawnej wymaga przede wszystkim uprzedniego przyrównania podanych przez wykonawcę informacji do stanu rzeczywistego. Za informacje wprowadzające w błąd mogą być bowiem uznane informacje, które wywołują u zamawiającego mylne wyobrażenie o rzeczywistości. Z taką sytuacją nie mamy jednak do czynienia na gruncie przedmiotowej sprawy, bowiem wszystkie informacje podane przez Przystępującego w wykazie personelu polegają na prawdzie. (...)” (...)* *„Przystępujący w treści załącznika nr 8 opisał doświadczenie Pana V. A. zdobyte w ramach zadania „GCC railway” wskazując, że dotyczyło ono opracowania*

dokumentacji projektowej obejmującej projekt budowlany dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km (tory główne zasadnicze). Oświadczenie to jest zgodne z rzeczywistością. Opracowana dokumentacja projektowa dotyczyła linii zelektryfikowanej. (...) Odwołujący błędnie formułuje zarzuty w odniesieniu do informacji odnoszących się do fazy realizacyjnej zadania. Przystępujący oświadcza w tym miejscu, że projekt branży torowej wykonany w ramach zadania „GCC Railway” przez Pana V. A. obejmował linię zelektryfikowaną. Projekt był i jest kompletny pod względem merytorycznym. Inwestycja jest realizowana fazami. Faza druga, obejmująca realizację linii zelektryfikowanej, jest przesunięta w czasie z przyczyn niezależnych od projektanta ani wykonawcy, co nie zmienia faktu, że wykonane przez Pana V. A. opracowanie dotyczyło linii zelektryfikowanej. Etapowanie realizacji przez inwestora pozostaje więc bez wpływu na ocenę zakresu prac wykonanych na etapie projektowania przez Pana V. A. . Na etapowość inwestycji wskazuje też następujące zdanie zawarte w dowodzie przedłożonym przez Odwołującemu (informacja prasowa ze strony internetowej Egis Rail SA) „The bridge abutments allow for doubling the lines in the future”, które można przetłumaczyć w następujący sposób: „Przyczółki mostowe pozwalają na podwojenie linii w przyszłości” co wskazuje, że opracowana dokumentacja projektowa była projektowana w taki sposób, aby pewne rozwiązania zrealizować dopiero w przyszłości. Stąd też odwoływania się do etapu realizacyjnego inwestycji, jako potwierdzenia zakresu dokumentacji projektowej uznać należy za bezcelowe i nie mogące świadczyć o przekazaniu przez Przystępującego informacji wprowadzających Zamawiającego w błąd. (...) Skoro więc wskazane przez Przystępującego informacje dotyczące GCC Railway są zgodne z prawdą, to po pierwsze nie jest spełniona podstawowa przesłanka wykluczenia wykonawcy z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp (przedstawienie informacji wprowadzających w błąd), ale także pozostałe dwie przesłanki. (...)” W tym kontekście wskazując, że Izba na rozprawie 20.07.2021 r. zarządziła wymianę pism oraz przedstawienie pisemnych stanowisk w zakresie zarzutów dotyczących konsorcjum Egis, a w szczególności wstępnego opracowania A8 dotyczącego zakwestionowanego zadania w Królewskiej Arabii Saudyjskiej. W konsekwencji, Odwołujący TPF Sp. z o.o. złożyło pismo z 26.07.2021 r. w ramach którego m.in. wskazało: „(...) Odwołujący wskazuje, że przekazany dokument nie jest tą dokumentacją, którą Konsorcjum Egis wskazało w w/w Załączniku nr 8 w poz. 2, w celu uzyskania dodatkowych punktów w ramach kryteriów pozacenowych. Wskazana w w/w wykazie dokumentacja, zgodnie z przedstawionym opisem, jest projektem budowlanym. Tymczasem złożony przez Konsorcjum Egis dokument to jedynie koncepcja i wstępne opracowanie dla dużego projektu „Projekt kolejowy GCC w KSA”. (...) Zgodnie z informacjami zawartymi na stronie firmy EGIS SAS (artykuł ze strony wykonawcy: [84](https://www.egis-middle-east.com/egis-in-action/projects/preparation-detailed-</u></p></div><div data-bbox=)

engineeringdesign-gcc-railway-project-kingdom-saudi) przedmiotowa dokumentacja składała się z dwóch faz: a. Faza pierwsza „Phase 1: Preliminary Design” , tj. Wstępne opracowanie; b. „Phase 2: Detailed Engineering Design”, tj. Projekt budowlany.

Złożony przez konsorcjum Egis Dowód – Wstępne opracowanie jest jedynie elementem Fazy 1, tj. częścią studyjną dokumentacji projektu, nie stanowi Projektu budowlanego, tj. dokumentacji wskazanej w w/w załączniku nr 8. Przedmiotowe wymaganie stanowi jasno: „dokumentację projektową (obejmującą projekt budowlany) dla budowy lub przebudowy”. (...) Analizując treść Dowodu – Wstępne opracowanie, należy wskazać, że wynika z jego treści w sposób bezsporny, że przedmiotowa linia kolejowa nie jest linią zelektryfikowaną. Przyznaje to samo Konsorcjum Egis tłumacząc pkt. 3.1.2.1 dokumentacji w taki sposób, że pominęło w swoim tłumaczeniu jeden istotny wyraz „potential”, który zmienia znaczenie całości przekazu. (...) Prawidłowe tłumaczenie przedmiotowego zwrotu zawiera zwrot „dla potencjalnej przyszłej elektryfikacji”. Z prawidłowo przetłumaczonego brzmienia w/w pkt wynika wprost, że elementy konieczne dla zelektryfikowania linii mogą się pojawić w przyszłości (jako potencjalne i przyszłe), ale według stanu obecnego - nie zostały zaprojektowane. (...) Dalej w pkt. 3.1.2.2 czytamy: (tu przytacza – dopisek autora). (...) Jak wynika z powyższego - nie jest wiadome, jak przebiegać będzie sieć trakcyjna, nie znana jest lokalizacja słupów, na których zawieszana jest sieć trakcyjna (konstrukcje wsporcze). A tym samym bezspornym jest, że projekt branży sieci trakcyjnej nie powstał, a więc i cała dokumentacja projektowa wykonana przez Pana V. A. nie obejmuje zelektryfikowanej linii kolejowej. Również w spisie treści, w którym wyszczególniono elementy zawarte w Dowodzie – Wstępne opracowanie, próżno jest szukać elementów związanych z opracowaniem elektryfikacji. Z kolei sam projektant w swoim oświadczeniu stwierdza: „Przygotowana przeze mnie dokumentacja projektowa do projektu „GCC railway” obejmowała elektryfikację linii kolejowej, jednak prace budowlane na podstawie mojej dokumentacji projektowej zostaną zrealizowane w 2 etapach: budowa linii bez elektryfikacji (przy użyciu lokomotyw spalinowych) oraz elektryfikacja linii w przyszłości (w tym projekt sieci trakcyjnych)”. Powyższe wskazuje, że etap drugi prac budowlanych, obejmuje zarówno wykonanie robót budowlanych jak i opracowanie dokumentacji projektowej sieci trakcyjnej tj. zelektryfikowania linii kolejowej. Oczywistym jest, że prace 2 etapu będą realizowane w jakimś zakresie na podstawie dokumentacji przygotowanej w 1 etapie. Co nie zmienia faktu, że jeśli zapadnie decyzja o elektryfikacji linii, to trzeba będzie dokumentację dla takiej zelektryfikowanej linii wykonać, ponieważ obecnie taka dokumentacja nie istnieje. Wynika to wprost ze stwierdzenia, że projekt sieci trakcyjnej zostanie zrealizowany w przyszłości, przez wykonawcę robót budowlanych. Zgodnie z zasadami doświadczenia życiowego - jeśli dokumentacja spełniająca wymagania SIWZ powstałaby w zakresie wskazanego przez Konsorcjum Egis opracowania, to oczywistym jest, że Konsorcjum Egis zamiast

przedstawienia Dowodu – Wstępne opracowanie, przedłożyłoby po prostu odpowiedni projekt budowlany (na który wskazuje w w/w wykazie), na który Konsorcjum Egis powołuje się w celu uzyskania dodatkowych punktów. Konsorcjum Egis przedstawiło jedynie Dowód – Wstępne opracowanie, czyli opis i wytyczne przeznaczone jedynie dla branży torowej, a więc wyznaczenie trasy i robót ziemnych przyszłej inwestycji. Stąd też wniosek wskazany w pkt 1 pisma jest uzasadniony. Odwołujący podkreśla, że jest to jedyny możliwy sposób przeprowadzenia postępowania dowodowego w tym zakresie, gdyż Inwestor w tym projekcie nie odpowiedział na pytania Odwołującego (o czym w dalszej części pisma). W dalszej części swego oświadczenia Pan V. A. oświadcza: „In terms of design studies, during the project, the future electrification had to be anticipated on order not to have a new investment, therefore the design documentation covered the needs for an electtification of the linie, including the interface between catenary system and all theother filds. This "anticipation" was part of our scope of works as per the extractc of the contractual guideline presented below.” W tłumaczeniu: „Jeśli chodzi o studium projektowe, w trakcie realizacji projektu należało przewidzieć przyszłą elektryfikację, aby nie musieć dokonywać nowej inwestycji, dlatego też dokumentacja projektowa obejmowała potrzeby zelektryfikowania linii, w tym oddziaływania pomiędzy siecią trakcyjną a wszystkimi pozostałymi branżami. To "przewidywanie" było częścią naszego zakresu robót, zgodnie z fragmentem wytycznych kontraktowych przedstawionych poniżej. Stwierdzenie projektanta o braku konieczności dokonywania nowej inwestycji dotyczy tylko i wyłącznie takiego wykonania obiektów inżynierskich, aby można było zaprojektować elektryfikację linii w przyszłości bez konieczności gruntownej przebudowy tych obiektów inżynierskich. Potwierdziło to również Konsorcjum Egis w piśmie procesowym z dnia 19.07.2021r. wskazując na pkt. 14 „Przyczółki mostowe pozwalają na podwojenie linii w przyszłości”. (...) W pkt. 1.2.4 oświadczenia powołano się na „Wspólne wytyczne projektowe”, nie podano i nie wskazano natomiast z jakiego dokumentu są to wytyczne, nie wiemy jakiej dokumentacji dotyczą. Umieszczono jedynie urywek strony. Jeśli przedmiotowa dokumentacji dotyczyła by rzekomego projektu nic nie stało na przeszkodzie aby ją przedstawić. Co więcej Konsorcjum Egis nie przetłumaczyło w pełni przypisu umieszczonego pod tabelką. (...) Gdzie MS to państwa członkowskie. W tekście angielskim nie ma informacji o przewidzeniu „opcji”, a tym bardziej wprowadzenia opcji w dokumentacji – choć takiego tłumaczenia dokonało Konsorcjum Egis. W dokumencie jest tylko informacja o możliwości, w przyszłości rozważenia jej wprowadzenia. Tym samym Konsorcjum Egis przedstawiło nieprawidłowe tłumaczenie – w celu próby wykazania swoich tez. Takie zachowanie Konsorcjum Egis nie powinno zyskać aprobaty Izby. Konsorcjum Egis celowo dopiero na rozprawie przedłożyło obszerne dokumenty w języku angielskim, aby uniemożliwić Odwołującemu pełne zapoznanie się ze złożonymi dowodami i wykazanie nieprawidłowych tłumaczeń. Nota bene Konsorcjum Egis nie przedłożyło tłumaczenia

przysięgłego. (...) W dalszej części przedmiotowego oświadczenia Pan V. Al. zamieścił fragmenty z jakiejś nie wykazanej ani opisanej przez Przystępującego dokumentacji: „Wyciąg z koncepcji układów szynowych. 5.7 Wymagania dotyczące przyszłej elektryfikacji. Przyszły Wykonawca systemów kolejowych jest zobowiązany do uwzględnienia przyszłej elektryfikacji torów wzdłuż całej linii za pomocą sieci trakcyjnej 25kV AC. Obejmuje to uwzględnienie głównie wymagań dotyczących miejsca na ewentualne podstacje trakcyjne prądu przemiennego, układy zasilania, uziemienia i łączenia, badania zgodności elektromagnetycznej, sieci trakcyjnej obejmującej słupy, przewody jezdne, przewody przekaźnikowe, wsporniki itp.” Już w Dowodzie – Wstępne opracowanie projektant jasno zaznaczył, że elektryfikacja będzie spoczywała na przyszłym wykonawcy, łącznie z przygotowaniem projektu budowlanego. Wyżej wymienione wymagania stanowią o zakresie projektu budowlanego. (...) Zamawiający w dokumencie Instrukcja let-107 pt. „Wytyczne projektowania i warunki odbioru sieci trakcyjnej z uwzględnieniem standardów i wymogów dla linii interoperacyjnych”, będącym częścią OPZ (aktywny link w załączniku nr 1 do OPZ) określił następujący zakres projektu budowlanego sieci trakcyjnej: „5.4.2. W projekcie budowlanym sieci trakcyjnej w części opisowej lub rysunkowej należy podać: a) opis techniczny; b) stan istniejącej sieci trakcyjnej i jej otoczenia w przypadku przebudowy; c) typ projektowanej sieci trakcyjnej; d) konstrukcje wsporcze i rodzaje fundamentów; e) zestawienie konstrukcji wsporczych, fundamentów i głowic fundamentowych z uwzględnieniem montażu i demontażu; f) rozwiązania i osprzęt sieci trakcyjnej; g) plan sytuacyjny w czytelnej skali; h) schemat sekcjonowania sieci trakcyjnej o ile przewidziane są stacje, posterunki rozgałęźne lub punkty zasilania w rejonie podstacji trakcyjnych; i) system ochrony od porażień; j) system ochrony od prądów błędnych i oddziaływania na środowisko; k) zestawienie podstawowych zespołów i materiałów do montażu”. Przedłożony przez Konsorcjum Egis Dowód – Wstępne opracowanie nie obejmuje żadnego z w/w elementów. Z Dowodu – Wstępne opracowanie jasno wynika, że nie wiadomo nawet, jaka będzie lokalizacja sieci trakcyjnej, gdzie będą znajdować się konstrukcje wsporcze, jak będzie wyglądało zasilanie sieci trakcyjnej, jaki będzie typ przewodu jezdne, itd. Skoro projektant wykonujący dokumentację branży torowej nie ma wiedzy, gdzie przebiegać ma sieć trakcyjna, to oczywistym jest że w stworzonej przez niego dokumentacji nie określono, w jaki sposób zostanie rozwiązana sieć trakcyjna, jaki zostanie zastosowany osprzęt oraz jaki będzie jej przebieg. Braki te w sposób jednoznaczny określają przedmiotową linię jako niezelektryfikowaną. Aby przedstawić różnicę pomiędzy Dowodem – Wstępne opracowanie a projektem budowlanym zelektryfikowanej linii kolejowej przedstawiamy w załączeniu opracowanie – projekt budowlany wykonany przez Egis w ramach rewitalizacji linii kolejowej nr 182 Tarnowskie Góry – Zawiercie na rzecz Zamawiającego tj. PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. Projekt budowlany sporządzony przez

Egis zawiera w swoim zakresie szczegółowy i bardzo dokładny opis zastosowanych rozwiązań, szczegółowe parametry sieci i jej umiejscowienie. W części rysunkowej zawiera plany sytuacyjne, które precyzyjnie wskazują ulokowanie konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej. Dopiero tak przygotowane opracowanie, zawierające szereg rozwiązań technicznych pozwala wykonawcy robót budowlanych przystąpić do realizacji prac. Konsorcjum Egis podnosząc argumentację, że elektryfikacja linii kolejowej odbędzie się w drugim etapie robót budowlanych, pomija fakt, że to przyszły wykonawca będzie musiał opracować również projekty elektryfikacji (sieci trakcyjnej). Na bazie Dowodu – Wstępne opracowanie nie ma możliwości wykonania żadnych prac budowlanych związanych z zelektryfikowaniem linii, wobec czego nie można stwierdzić, że Konsorcjum Egis wykazało doświadczenie dla dokumentacji dla linii zelektryfikowanej. Przedmiotowa linia będzie linią zelektryfikowana, jeśli przyszły wykonawca wykona w przyszłości projekt takiej elektryfikacji. (...). W odpowiedzi Zamawiający uwzględnił sporny zarzut i wskazał co następuje w piśmie z 29.07.2021 r.: „(...) Dot. złożonego przez Przystępującego Egis oświadczenia Pana V. A.:

- w piśmie nie ma żadnej wzmianki jaki odcinek linii kolejowej w ramach projektu „CICC Railway” został zaprojektowany jako zelektryfikowany. Takie informacje są kluczowe w celu sprawdzenia czy wymóg Zamawiającego zgodnie z IDW pkt.19.7.2 Pkt.2 został spełniony jak poniżej tj.: „Kwalifikacje (doświadczenie): W okresie ostatnich dziesięciu 1101 lat przed upływem terminu składania ofert opracował w charakterze projektanta w zakresie kolejowe sieci trakcyjne co najmniej jedną [1] dokumentację projektową (każda obejmująca projekt budowlany) dla budowy lub przebudowy zasilania i sieci trakcyjnej na zelektryfikowanej, dwutorowej linii kolejowej. Dokumentacja powinna obejmować w swym zakresie co najmniej:
 - dwa [2] szlaki, w tym jeden [1] szlak o długości 8 km, • jedna [1] stacje kolejową. Stacja powinna docelowo posiadać przynajmniej:
 - dwa [2] tory główne zasadnicze; • dwa [2] tory główne dodatkowe.
- w piśmie w pkt. 1.2.4 jest zapis który sugeruje, iż przewiduje się w przyszłości zaprojektowanie sieci trakcyjnej. "Uwaga: UP stosujące trakcją spalinową może rozważyć przewidzenie opcji jej zmianę na trakcję elektryczną w przyszłości. Oznacza to zasadniczo zaprojektowanie/ dobranie skrajni obiektów mostowych umożliwiające przyszła instalację linii nośnej sieci trakcyjnej." Powyższy zapis wskazuje wyłącznie, że obiekty inżynieryjne mają mieć taką skrajnię, by w razie czego była możliwość zamontowania sieci trakcyjnej w przyszłości i nie wynika z tego, że sieć trakcyjna już została zaprojektowana.
- w piśmie pkt. dot. wyciągu z planu suwnic - zapis odnosi się wyłącznie do suwnic, które mają mieć zainstalowaną sieć trakcyjną. Np. suwnice pomostowe mają być instalowane w halach konserwacyjnych czyli w obiekcie punktowy i nie jest to szlak czy stacja.
- punkt 5.7 Wymagania przyszłej elektryfikacji zdanie mówiące o tym, że przyszły wykonawca systemów kolejowych jest zobowiązany do uwzględnienia przyszłej elektryfikacji

torów wzdłuż całej linii za pomocą górnej sieci trakcyjnej 25kV AC. Obejmuje to uwzględnienie głównie wymagań dotyczących miejsca na ewentualne podstacje trakcyjne, układy zasilania, uziemienia i łączenia, badania zgodności elektromagnetycznej, sieci trakcyjnej. Skoro projekt sieci trakcyjnej wraz z zasilaniem został opracowany, to miejsca lokalizacji podstacji trakcyjnych powinny być znane. Z treści można wnioskować, że to przyszły wykonawca ma zaprojektować ten zakres.

Dot. wstępnego opracowania GCC railway

- str. 2-3 - wg spisu treści nie wynika, że zakres opracowania obejmuje również sieć trakcyjną z zasilaniem.
- str. 4 pkt. 2.1 Skrajnia normatywna - opis wskazuje jedynie, że należy przyjąć skrajnie pantografu dla przyszłej elektryfikacji i dodatkową skrajnie pionową pod wiaduktami (chodzi o to by wiadukt, który zostanie wybudowany był na tyle wysoki by możliwe było w przyszłości zamontowanie pod tym wiaduktem sieci trakcyjnej). Zapis nie wskazuje, że projekt sieci trakcyjnej został opracowany - a taki był m.in. Zamawiającego.
- str. 5 pkt. 1.2.2 - podczas projektowania układu torowego czy wiaduktów przyjęto skrajnię, która umożliwi w przyszłości posadowienie konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnych. cyt. „Na potrzeby posadowienia konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej przewidziano przestrzeń” i dalej „ponieważ nieznane jest rozmieszczenie na planie konstrukcji wsporczych” - nie wskazano, że zaprojektowano sieć trakcyjną lecz przewidziano jedynie przestrzeń. (...) Biorąc pod uwagę powyższe Zamawiający jest zdania, że dokumentacja przekazana przez Przystępującego Egis nie dotyczyła - zgodnie z wymaganiami Zamawiającego - dokumentacji projektowej obejmującej projekt budowlany linii dwutorowej zelektryfikowanej. Przedstawione dokumenty stanowią jedynie wstępne ustalenia, podstawę do właściwego zaprojektowania i wykonania projektu budowlanego pod sieć trakcyjną, którą ma wykonać inny wykonawca. Zamawiający nie może uznać przedstawionej dokumentacji za spełniającą jego wymagania. (...). Z kolei Konsorcjum Egis w odpowiedzi w piśmie z 29.07.2021 r.: „(...) Zamawiający nie postawił wymogu, aby owa budowa lub przebudowa zelektryfikowanej linii kolejowej została rozpoczęta, a tym bardziej, aby została zakończona. Odwołujący prowadzi analizę komunikatów prasowych dotyczących realizacji prac budowlanych pierwszej fazy inwestycji (okoliczność bezsporna), pomijając, że przedmiotem sprawy jest dokumentacja projektowa wykonana przez Pana V. A. dla nowej, dwutorowej linii, która będzie zelektryfikowana. Zamawiający nie postawił także wymogu, aby owa budowa lub przebudowa dotyczyła sieci trakcyjnej. (...) Odwołujący nie kwestionuje wykonania przez Pana V. A. dokumentacji projektowej dla budowy nawierzchni kolejowej w ramach inwestycji „GCC railway”. (...) Na rozprawie w dniu 20 lipca 2021 r. Przystępujący złożył m.in. dokument „The GCC Railway Projekt in KSA Preparation of the Detailed Engineering Design. Preliminary Deliverable AS. Design of Alingment and Earthworks” (zwane dalej za Odwołującym „wstępne opracowanie”). Przystępujący potwierdza zdanie Odwołującego z pkt

5 Pisma procesowego, że dokumentacja ta nie jest projektem budowlanym, który jest elementem drugiej fazy przedsięwzięcia. Odwołujący jednakże całkowicie wypacza sens przedmiotowego dokumentu, cel jego złożenia przez Przystępującego. Przypomnieć należy, że Odwołujący nie zarzuca, że Pan V. A. nie wykonał projektu budowlanego dla budowy nawierzchni kolejowej linii (tj. dokumentacji z fazy drugiej przedsięwzięcia), zarzuca jedynie, że wykonana przez Pana V. A. dokumentacja nie dotyczy linii zelektryfikowanej, opierając się przy tym na ogólnych, uproszczonych, skrótowych doniesieniach prasowych. Na tej zasadzie Przystępujący złożył dowód przeciwny - już bowiem ze wstępnych opracowań wykonanych dla budowy tej linii kolejowej wynika, że linia ta będzie zelektryfikowana (ponownie podkreślenia wymaga, że mówimy tu o dokumentacji na budowę nawierzchni dwutorowej linii zelektryfikowanej, czyli obiektu, który jeszcze nie istnieje). Przyznaje to zresztą sam Odwołujący, podkreślając wybrane fragmenty opracowania, gdzie wprost jest mowa o elektryfikacji linii (pkt 6 - 9 pisma procesowego Odwołującego z dnia 26.07.2021 r.). Bez prawnego znaczenia pozostają przy tym różnice w tłumaczeniach dokumentu (nota bene Odwołujący sam także nie składa tłumaczenia przysięgłego, co zarzuca Przystępującemu w pkt 8 pisma procesowego), skoro każda wersja tłumaczenia wstępnego opracowania wskazuje na elektryfikację linii. Należy zwrócić w szczególności uwagę na celowo pomijane przez Odwołującego, jak sądzi Przystępujący, fragmenty wstępnego opracowania w tłumaczeniu Odwołującego (vide załącznik nr 3 do pisma procesowego Odwołującego z dnia 26.07.2021 r.): pkt 3.1.2, pkt 3.1.2.1, pkt 3.1.2.2., gdzie wprost mowa jest o elektryfikacji linii, konieczności odpowiedniego zaprojektowania skrajni czy lokalizacji sieci trakcyjnej dla przyszłej elektryfikacji linii. Innymi słowy, spór - w granicach zarzutu odwołania — winien koncentrować się na tym, czy dokumentacja projektowa wykonana przez Pana V. A. dla budowy nawierzchni obejmuje linię zelektryfikowaną. Złożone przez Przystępującego na rozprawie w dniu 20.07.2021 r. dowody jednoznacznie potwierdzają twierdzenia przeciwne do twierdzeń Odwołującego. Odwołujący nie udowodnił, że opracowanie dokumentacji „GCC Railway” w Arabii Saudyjskiej: Al. KhafJii - Damman Salwa nie objęło dwutorowej linii zelektryfikowanej o łącznej długości co najmniej 10 km. Ciężar dowodu w tym zakresie spoczywa na Odwołującym. Odwołujący próbuje całkowicie wypaczyć tę zasadę, chcąc cały ciężar dowodu przerzucić na Przystępującego i Izbę. (...)

Stan zaawansowania robót w ramach realizacji budowy przedmiotowej linii kolejowej jest w tej sprawie bez znaczenia, ale Przystępujący wyjaśnia, że inwestycja jest przewidziana na etapy pośrednie, a początkowa faza obejmuje budowę nawierzchni kolejowej gotowej do elektryfikacji. Oznacza to, że dokumentacja opracowana przez Pana V. A. od początku obejmowała linię kolejową zelektryfikowaną, spełniającą wszystkie wymogi prawne oraz wynikające z norm i standardów budowlanych. (...) Jak wyżej wskazano, Odwołujący nie poparł swojego zarzutu żadnym dowodem. Odwołujący ograniczył się tylko do wybiórczej i

fragmentarycznej analizy dowodów przedłożonych przez Przystępującego, nie wykazując samodzielnej inicjatywy dowodowej, poza odwołaniem do fragmentów stron internetowych. Odwołujący przedstawia fragmenty odnoszące się wyłącznie do zrealizowanego etapu budowy (tj. braku pełnej elektryfikacji linii na dzień dzisiejszy), lecz nie odnosi się w żaden sposób do rzekomego braku zelektryfikowania tej linii kolejowej w dokumentacji projektowej. (...) Jak wskazują analitycy od początku przedsięwzięcia: "The UAE intend to go for diesel power on its proposed Etihad Rail network with the option to electrify the route at some unspecified future date I" (tłum. Odwołującego: Zjednoczone Emiraty Arabskie zamierzają zastosować napęd spalinowy w proponowanej przez siebie sieci kolejowej Etihad Rail (Zarządca arabskiej sieci kolejowej) z możliwością elektryfikacji trasy w bliżej nieokreślonym terminie w przyszłości). Niewątpliwie prace te będą realizowane w oparciu o projekt budowlany opracowany przez Pana V. A. (...) Odwołujący na str. 6 pisma procesowego sugeruje, jakoby linia kolejowa była niezelektryfikowana, a dopiero w toku nowej inwestycji zostanie zaprojektowana jej elektryfikacja. Twierdzenie to nie polega na prawdzie. Niezależnie bowiem od stopnia zaawansowania robót dokumentacja opracowana przez Pana V. A. obejmowała linię kolejową zelektryfikowaną. (...) Odwołujący nie przedstawił tłumaczeń przysięgłych. Niestety, uznaje, że „project” to „projekt budowlany”, gdy tymczasem Słownik Angielsko-Polski Cambridge wskazuje na: „projekt, przedsięwzięcie, zamierzenie, inwestycja”. Zatem na str. 21 odwołania i również w kolejnych przykładach, gdzie Odwołujący sugeruje, że „projekt budowlany” nie obejmuje elektryfikacji, w rzeczywistości to „inwestycja, zamierzenie” na chwilę obecną nie jest zelektryfikowane. (...).

Do pozostałych kwestii Izba odniesie się w ramach poszczególnych zarzutów.

Biorąc pod uwagę stan rzeczy ustalony w toku postępowania (art. 552 ust.1 Pzp), oceniając wiarygodność i moc dowodową, po wszechstronnym rozważeniu zebranego materiału (art. 542 ust. 1 Pzp), Izba stwierdziła co następuje.

Zarzuty dotyczące Konsorcjum Arcadis.

Odnośnie pierwszego zarzutu, Izba uznała w/w zarzut za niezasadny.

Izba w tym zakresie przychyliła się do stanowiska tak Konsorcjum Arcadis, jak i Zamawiającego. Warunek udziału z pkt 8.5.2 SIWZ spełnia Konsorcjum Arcadis, gdyż wykazało się 3 wymaganymi stacjami każda po 20 rozjazdów. W konsekwencji spór dotyczy stacji Sobolew (będącej niejako wykazaną stacją dodatkową), ponad wymagane 3 stacje każda po 20 rozjazdów. W konsekwencji nie można uznać zaistnienia wszystkich trzech przesłanek art. 24 ust.1 pkt 17 Pzp w stosunku do wykazanej stacji Sobolew skoro informacja w tym zakresie nie tylko nie ma wpływu, ale też nie mogła mieć wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego. Podobnie w wyroku S.O w Szczecinie z 09.07.2018 r.,

sygn. akt: VIII Ga 329/18: „Niejako na marginesie wskazać też trzeba, że *gdyby Konsorcjum (...) od początku na wykazanie doświadczenia zawodowego A. I. proponowanego na Inżyniera Kontraktu podawało budowę drogi ekspresowej (...) oraz budowę oczyszczalni (...) w S. (a zatem dwa zadania spełniające wymogi SIWZ), to nieprawdziwa informacja przy pierwszym z nich nie miałaby wpływu na ocenę doświadczenia w oparciu o oba zadania, a w konsekwencji nie zaistniałby wówczas podstawa do wykluczenia Konsorcjum (...) z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17 p.z.p.*”. Nadto, należy zauważyć, że w przepisie jest mowa o istotnym wpływie. Podobnie w wyroku S.O w Katowicach z 13.09.2019 r., sygn. akt: XIX Ga 953/19: „(...) *odczytanie normy zawartej w pkt 17 nakazuje ustalić, czy doszło w realiach konkretnej sprawy do wprowadzenia w błąd, a jeśli tak, to czy był to błąd istotny. Każda z tych kwestii wymagała odrębnego ustosunkowania.* (...)”.

Z całą więc pewnością skoro informacja nie ma wpływu, to tym bardziej nie może mieć istotnego wpływu.

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

Odnosnie drugiego zarzutu, Izba uznała w/w zarzut za niezasadny.

W tym wypadku, Izba uznała, że wiążące jest wskazanie kategorii linii 160 km/h (M160 – w pkt 5.3 Parametry techniczne projektowanej linii kolejowe) w dowodzie złożonym przez Odwołującego na rozprawie. Potwierdza bowiem ten dowód stanowisko Konsorcjum Arcadis z pisma procesowego złożonego przed otwarciem posiedzenia oraz dowody załączone przez Konsorcjum Arcadis do tego pisma, jak i stanowisko Zamawiającego z odpowiedzi na odwołanie oraz rozprawy. Dowody przedstawione przez Konsorcjum Arcadis do pisma procesowego złożonego przed otwarciem posiedzenia dodatkowo potwierdzają dozwoloną projektowaną prędkość linii. Fakt okresowego ograniczenia prędkości przy mijaniu stacji w żadnym wypadku nie powoduje utraty waloru projektowania linii kolejowej dla prędkości 160 km/h.

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

Odnosnie trzeciego i czwartego zarzutu, Izba uznała w/w zarzuty za niezasadne.

W tym zakresie kluczową kwestią jest zaistnienie łącznie wszystkich trzech przesłanek z art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp: 1) przedstawienie informacji wprowadzającej zamawiającego w błąd; 2) przedstawienie informacji jest wynikiem lekkomyślności lub niedbalstwa; 3) informacja ma lub może mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu. W tym wypadku nie zaszła pierwsza z przesłanek, gdyż informacja podana w wykazie nie wprowadza w błąd, nie ma bowiem rozbieżności między treścią wykazu a rzeczywistością. Konsorcjum Arcadis bowiem nie twierdzi, że stacja Bogumiłowice liczy 10 km /tj. długość torów/ (wskazał: „*stacja Bogumiłowice – km 68,9-71,*

100 (2,2 km nawierzchni torowej, dwa tory główne zasadnicze”) podobnie nie twierdzi, że stacja Kraków Lotnisko liczy 10 km /tj. długość torów/ (wskazał: „stacja Kraków Lotnisko – 4 km nawierzchni torowej, dwa tory główne zasadnicze”). Podane zostały informacje prawdziwe. Spór wyniknął z tego, że konsorcjum Arcadis inaczej odczytuje kryterium: Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego z pkt 19.7.2 pkt 1 SIWZ uznając, że wymóg nie odnosi się tylko do torów głównych zasadniczych, czyli długości torów na samych stacjach, ale również długości szlaków. Inaczej mówiąc spór zaistniał nie w warstwie wynikającej z treści wykazu, ale w sposobie osiągnięcia, tj. przeliczenia informacji zawartych w wykazie dla osiągnięcia oczekiwanego poziomu kilometrażu. Inaczej wymóg został odczytany przez Odwołującego oraz Zamawiającego, a inaczej przez Konsorcjum Arcadis, ale także przez Konsorcjum Fehlings (o czym w następnym zarzucie poniżej). Tak jedna ze stron wskazywała na swoje argumenty za rozumieniem zawężającym (m.in. Instrukcja Ir-1, czy też wtrącenie zawarte w nawiasie odnoszące się do torów głównych zasadniczych), druga zaś za rozszerzającym (brak ograniczenia wprost tylko do torów głównych zasadniczych, a wtrącenie oznacza, że nie należy wliczać torów głównych dodatkowych, brak bezpośredniego odniesienia, czy też odesłania do instrukcji Ir-1, jak również konstrukcja wymogu, który odwoływał się również do dwóch szlaków i jednej stacji kolejowej, czy też do szlaków poprzez sformułowanie: „dla dwutorowej linii zelektryfikowanej”).

W konsekwencji Konsorcjum Arcadis nie złożyło nieprawdziwej informacji – jest ona zgodna ze stanem rzeczywistym, a spór dotyczy odmiennego rozmiennia wymogu w zakresie wskazanego kryterium. W takiej sytuacji – przyjęcie odrębnego rozmiennia postanowień SIWZ i podanie informacji nawiązującej do tej wykładni nie stanowi wprowadzenia w błąd Zamawiającego. Izba wskazuje dodatkowo w tym zakresie na orzecznictwo, które zapadło co prawda w poprzednim stanie prawnym, ale jest nadal aktualne - za wyrokiem KIO z 13.05.2015 r., sygn. akt: KIO 842/15, KIO 862/15: *„W tym wypadku, należy dodatkowo podnieść, że jakiegokolwiek niejednoznaczności w opisie przedmiotu zamówienia w ramach postanowień SIWZ, także działają na korzyść Wykonawców i nie pozwalają na definitywne stwierdzenie złożenia nieprawdziwej informacji. W tym kontekście Izba przywołuje orzecznictwo - wyrok KIO z 14.01.2015 r., sygn. akt: KIO 2826/14, czy też wyrok KIO z 15.07.2014 r., sygn. akt: KIO 1343/14: *”Identycznie należy odnieść się do kwestii złożenia nieprawdziwej informacji wobec nieprecyzyjności postanowień SIWZ będących ewentualną podstawą stwierdzenia takiej nieprawdziwości. W tym zakresie Izby wskazuje na wyrok z dnia 14.04.2011 r., sygn. akt: KIO 706.11: *”Art. 24 ust. 2 pkt 3 stanowi, że zamawiający wyklucza z postępowania wykonawców, którzy złożyli nieprawdziwe informacje mające wpływ lub mogące mieć wpływ na wynik postępowania. Czynność wykluczenia na podstawie***

przywołanego przepisu może być dokonana w razie kumulatywnego spełnienia dwóch przesłanek: złożenia nieprawdziwych informacji oraz wpływu informacji na wynik postępowania. Wpływ może mieć charakter bezpośredni (*verba legis* "mające wpływ"), gdy wprost rzutuje na wynik postępowania - wybór najkorzystniejszej oferty lub pośredni (*verba legis* "mogące mieć wpływ"), gdy na danym etapie postępowania wybór oferty jeszcze nie nastąpił, lecz informacje mają znaczenie dla możliwości uzyskania zamówienia przez danego wykonawcę. Informacja są nieprawdziwe kiedy prezentują stan inny, niż w rzeczywistości. Niezgodność powinna mieć charakter obiektywny w danych okolicznościach faktycznych i prawnych. Nie można mówić o nieprawdziwości informacji, w sytuacji, gdy postanowienia specyfikacji istotnych warunków zamówienia lub ogłoszenia mogą być rozbieżnie interpretowane, a wykonawca działający z należytą starannością rozumie je inaczej, niż zamawiający. Podobnie Izba stwierdziła w wyroku KIO z dnia 28.11.2012 r., sygn. akt: KIO 2548/12, czy też w wyroku KIO z dnia 03.09.2013 r., sygn. akt: KIO 2005/13.". Niniejsze stanowisko zostało także przedstawione w wyroku KIO z 06.07.2016 r., sygn. akt: KIO 1089/16, sygn. akt: KIO 1090/16, czy też wyrok KIO z 19.07.2016 r., sygn. akt: KIO 1201/16.

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

Odnosnie piątego zarzutu, Izba uznała w/w zarzut za niezasadny.

W załączniku nr 1C do Formularza Ofertowego w pkt 1 jest podana całkowita cena oferty pełnienia nadzoru autorskiego netto. Ta sama cena znajduje się w załączniku nr 1A do Formularza Ofertowego w poz. 12. W konsekwencji ceny jednostkowe stanowią sumę wskazanej wartości w załączniku nr 1C do Formularza Ofertowego pkt 1 ceny całkowitej (całkowita cena ofertowa pełnienia nadzoru autorskiego/netto/). W konsekwencji odmienne stanowisko Odwołującego przedstawione na rozprawie, że załącznik nr 1C do Formularza Ofertowego nie miał sumy jest niezgodne z jego treścią. Dodatkowo ceny jednostkowe za pełnienie nadzoru zostały podane w sposób jednakowy, tzn. ich wartości, w każdej pozycji, inaczej np. niż u Konsorcjum IDOM. W efekcie, Zamawiający w żadnym wypadku nie zniekształcił woli Konsorcjum Arcadis w ofercie poprzez poprawienie występującej w ofercie Konsorcjum Arcadis omyłki. W ocenie Izby, sposób poprawy był oczywisty i niebudzący jakichkolwiek wątpliwości oraz wynikał z danych zawartych w samej ofercie, pozwalało to Zamawiającemu na dokonanie samodzielnej korekty bez zniekształcania woli Konsorcjum Arcadis. Zamawiający dysponując de facto sumą cen jednostkowych mógł ją podzielić na ceny jednostkowe za jedną godzinę pobytu (netto). Nadto, ceny jednostkowe w tym wypadku musiały być takie same, gdyż taką wolę wyartykułowało pierwotnie Konsorcjum Arcadis w załączniku nr 1C do Formularza Ofertowego.

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

Zarzuty dotyczące Konsorcjum Egis.

Odnośnie zarzutu dotyczącego Konsorcjum Egis, Izba uznała w/w zarzut za niezasadny.

W tym wypadku istotna jest okoliczność, że Odwołujący w prezentowanym w toku rozprawy stanowisku wykracza poza zakres odwołania, tzn. przekracza granice zarzutu, gdyż w odwołaniu Odwołujący referował jedynie do tego, że linii nie jest zelektryfikowana, nie odnosił się do tego, że osoba wskazana p. V. A. nie wykonała dokumentacji projektowej obejmującej linię zelektryfikowaną. Ten zarzut pojawił się w piśmie Odwołującego TPF Sp. z o.o. z 26.07.2021 r. będącym wynikiem zarządzanej wymiany pism. Na tą też okoliczność zostały załączone dowody do tego pisma. Przy czym, należy zauważyć, abstrahując od wskazanej okoliczności, że zasadnie podnosiło Konsorcjum Egis w swoim piśmie będącym odpowiedzią na stanowisko TPF Sp. z o.o. oraz na rozprawie 30.07.2021 r., że w zarzucie nie chodziło o projektanta w zakresie kolejowej sieci trakcyjnej, ale o projektanta który wykonał dokumentację projektową dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej. Izba zgadza się w tym zakresie z Konsorcjum Egis, wskazując że trafne było stanowisko wyrażone na rozprawie 30.07.2021 r. przez to konsorcjum, co do widocznych różnic między postanowieniami SIWZ – tj. pkt 19.7.2 pkt 2, a pkt 1. W tym zakresie, Zamawiający błędnie odnosił się do pkt 19.7.2 pkt 2, zamiast pkt 1 SIWZ w swoim stanowisku pisemnym będącym odpowiedzią na pismo TPF Sp. z o.o. z 26.07.2021 r., gdzie uwzględnił niniejszy zarzut. Podobnie błędne i wykraczające poza zakres zarzutu było stanowisko Zamawiającego odnoszące się do braku w złożonych przez Konsorcjum Egis ustaleń co do sieci trakcyjnej. Podobnie, analogiczne stanowisko TPF Sp. z o.o. przedstawione w jego piśmie z 26.07. 2021 r.

Jednocześnie, należy zauważyć, że Konsorcjum Egis wykazało nie tylko poprzez tzw. Opracowanie Projektu Wykonawczego. Wstępne opracowanie A8, ale również wyciąg z dokumentacji projektowej, tj. opracowania projektu budowlanego wraz z tłumaczeniem, jak i oświadczeniem p. E. G. wraz z jego tłumaczeniem, że p. V. A. przyjął założenia projektowe konieczne do zelektryfikowania wskazanej linii w przyszłości (wymiały linii do elektryfikacji, uwzględnił obrys wagonu, jak również dodatkowe zabezpieczenia strefy zagrożenia, tzn. wolną przestrzeń, skrajnie pionową – niweletę), czyli że opracował dokumentację projektową na przebudowę nawierzchni kolejowej obejmującej linię zelektryfikowaną. Inaczej mówiąc jako projektant, tworząc dokumentację projektową uwzględnił stosowne ustalenia, wymogi pod przyszłą elektryfikację linii kolejowej. Okoliczność, że nie została ona jeszcze

zelektryfikowana jest w konsekwencji irrelevantna. Tym bardziej, że kwestia sieci trakcyjnej nie wynikała z pkt 19.7.2 pkt 1 SIWZ, a okoliczność ta wykracza poza granice zarzutu.

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

Zarzuty dotyczące Konsorcjum Fehlings.

Odnosnie zarzutów dotyczących Konsorcjum Fehlings (zarzut dotyczący stacji Wołomin oraz zarzut dotyczący stacji Tarnów), Izba uznała w/w zarzuty za niezasadne.

W tym zakresie kluczową kwestią jest zaistnienie łącznie wszystkich trzech przesłanek z art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp: 1) przedstawienie informacji wprowadzającej zamawiającego w błąd; 2) przedstawienie informacji jest wynikiem lekkomyślności lub niedbalstwa; 3) informacja ma lub może mieć istotny wpływ na decyzje podejmowane przez zamawiającego w postępowaniu. W tym wypadku nie zaszła pierwsza z przesłanek, gdyż informacja podana w wykazie nie wprowadza w błąd, nie ma bowiem rozbieżności między treścią wykazu a rzeczywistością. Konsorcjum Fehlings bowiem nie twierdzi, że stacja Wołomin liczy 10 km /tj. długość torów/ (wskazał: „*stacja Wołomin – km 20,200-24,459 (...) Modernizacja stacji kolejowej Wołomin obejmowała dwa tory główne zasadnicze (...)*”) podobnie nie twierdzi, że stacja Tarnów liczy 10 km /tj. długość torów/ (wskazał: „*przebudowa stacja Tarnów km 68,900-71,00 obejmująca 2 tory główne zasadnicze (...)*”). Podane zostały informacje prawdziwe. Spór wyniknął z tego, że konsorcjum Fehlings inaczej odczytuje kryterium: Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego z pkt 19.7.2 pkt 1 SIWZ uznając, że wymóg nie odnosi się tylko do torów głównych zasadniczych, czyli długości torów na samych stacjach, ale również długości szlaków. Inaczej mówiąc spór zaistniał nie w warstwie wynikającej z treści wykazu, ale w sposobie osiągnięcia, tj. przeliczenia informacji zawartych w wykazie dla osiągnięcia oczekiwanego poziomu kilometrażu. Inaczej wymóg został odczytany przez Odwołującego oraz Zamawiającego, a inaczej przez Konsorcjum Fehlings, ale także przez Konsorcjum Arcadis (o czym w zarzucie powyżej). W pozostałym zakresie Izba odsyła do argumentacji analogicznej oraz wskazanego orzecznictwa przy analogicznych zarzutach dotyczących Konsorcjum Arcadis.

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

Zarzuty dotyczące Konsorcjum IDOM.

Odnosnie zarzutu dotyczącego Konsorcjum IDOM, Izba uznała w/w zarzut za niezasadny.

W tym zakresie Odwołujący kwestionował wykazanie się usługą obejmującą swym zakresem 2 szlaki. Kwestionował szlak San Bernardo – Buin Zoo. Stwierdzając, że stacja Buin Zoo to nie stacja, ale przystanek.

W ocenie Izby w wykazie Konsorcjum IDOM znajduje się informacja umożliwiająca weryfikację w zakresie przedmiotowego wymogu. W konsekwencji nie ma konieczności wzywania do wyjaśnień i ingerowania w treść samego wykazu. Należy bowiem podzielić stanowisko Konsorcjum IDOM z rozprawy, że w wykazie podano odcinek Santiago – Rancagua (Chile), a zgodnie z nomenklaturą i podziałem, w ramach każdego odcinka znajdują się szlaki, a w ramach szlaków znajdują się odstępy. W konsekwencji należy uznać, że w ramach odcinka Santiago- Rancagua znajdują się szlaki, które biegną do wskazanych w wykazie stacji takich jak Alameda, San Bernardo, Paine, Graneros czy Rancagua. W konsekwencji oprócz niekwestionowanego przez Odwołującego szlaku Alameda – San Bernardo mamy także przykładowo szlak Graneros – Rancagua. Potwierdza to przywołany dowód przez Konsorcjum IDOM z prezentacji multimedialnej - <https://www.youtube.com/watch?v=QYjasQ7Fej4> - stacje Paine, Graneros czy Rancagua.

W konsekwencji Konsorcjum IDOM nie wprowadziło Zamawiającego w błąd skoro, wykazany projektant posiada przywołane powyżej, a zarazem wymagane doświadczenie zawarte w wykazie. Kwestia stacji Buin Zoo i dowodów w tym zakresie jest irrelewantna.

Podobnie w wyroku KIO z 08.12.2020 r., sygn. akt: KIO 2937/210: *„Jak wskazano w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (dowód złożony przez Zamawiającego) linie kolejowe dzielą się na odcinki, szlaki i odstępy. Odcinek jest to część linii kolejowej zawarta między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową. Z kolei szlak jest to część linii kolejowej między: 1) dwoma sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi, 2) ostatnim posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii. Z powyższego wynika, iż odcinek jest częścią linii kolejowej, składającą się co do zasady ze szlaków.” (...)* *„ponieważ wymogiem w zakresie doświadczenia Koordynatora branży zabezpieczenia i srk objęte było opracowanie dokumentacji obejmującej dwa szlaki o długości co najmniej 8km, to nie sposób uznać, że osoba, która opracowała dokumentację obejmującą jeden szlak o długości 82km (niekwestionowany) oraz cały odcinek o długości 273km, składający się z czterech szlaków, z których każdy miał długość przekraczającą 8km, wymogu tego nie spełnia. Interpretacja prezentowana przez Odwołującego prowadziłaby do wniosku, że wykonawca, który wykazał się doświadczeniem większym niż wymagane w świetle parametrów oceny nie otrzymałby za to doświadczenie punktów, tylko z tego względu, że podał szerszy zakres zrealizowanej dokumentacji projektowej niż wynikający z opisu kryterium.* *Odwołujący nie przedstawiał argumentacji mającej wskazywać, że wymóg podania szlaku był istotny z perspektywy oceny doświadczenia Projektanta – Koordynatora w jakimś innym, szerszym kontekście niż to, aby pokazać, że osoba wskazana na to stanowisko opracowała dokumentację projektową obejmującą szlak o wymaganej długości (co najmniej 8km). Odwołujący nie kwestionował*

także, że każdy z czterech szlaków, które obejmował odcinek Bua Yai - Nong Khai, był dłuższy niż wymagane 8km.”.

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

W tym stanie rzeczy, Izba oddaliła odwołanie o sygn. akt: KIO 1755/21 na podstawie art. 553 zdanie pierwsze i art. 554 ust. 1 pkt 1 Pzp oraz orzekła jak w sentencji.

Odwołanie w sprawie o sygn. akt: KIO 1758/21:

Konsorcjum Egis sformułowało w odwołaniu następujące zarzuty naruszenia przez Zamawiającego:

1) art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez zaniechanie wykluczenia Konsorcjum z udziału w postępowaniu pomimo tego, że Konsorcjum przedstawiło w swojej ofercie informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego w zakresie dotyczącym doświadczenia Pana M. P. (projektant branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – pozacenowe kryterium oceny ofert), jakie miał on zdobyć w ramach zadania pod nazwą:

a) Modernizacja linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Biadoliny – Tarnów w km 61,300 – 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” – w zakresie dotyczącym udziału w opracowaniu projektu budowlanego i wykonawczego w zakresie szlaku Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 km,

b) Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź etap II, Lot B 2 – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimedialnego dworca Łódź – Fabryczna – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – Układ torowy - w zakresie dotyczącym liczby szlaków i długości torów,

c) Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice – w zakresie dotyczącym liczby decyzji o pozwoleniu na budowę.

względnie (w przypadku nieuwzględnienia powyższego zarzutu)

2) art. 91 ust. 1 Pzp w zw. z art. 91 ust. 2 pkt 5 Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp poprzez dokonanie błędnej oceny oferty Konsorcjum i przyznanie jej maksymalnej liczby punktów (18) za wykazanie się dziewięcioma dokumentacjami projektowymi w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego”, w sytuacji, gdy Konsorcjum,:

a) wbrew postanowieniom SIWZ, nie wykazało, że na potrzeby uzyskania punktów w wyżej wymienionym kryterium oceny ofert, dysponuje w sposób bezpośredni projektantem w branży kolejowej sieci trakcyjnej, tj. Panem J. S., co powinno skutkować zaniechaniem przyznania przez Zamawiającego ofercie Konsorcjum dodatkowych 8 punktów w ramach przedmiotowego kryterium,

b) na potwierdzenie doświadczenia Pana J. S., wykazało cztery zadania, z czego dla trzech zadań wydano więcej niż jedną decyzję o pozwoleniu na budowę, a Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących zakresu opracowanych dokumentacji w ramach poszczególnych decyzji o pozwoleniu na budowę, jakie były wydawane dla każdego z trzech zadań, w związku z czym Zamawiający nie miał możliwości dokonania oceny, czy zakres opracowań objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę spełnia wymogi SIWZ, co z kolei powinno skutkować automatycznym zaniechaniem przyznania dodatkowych punktów ofercie Konsorcjum dla tak wskazanych przez Konsorcjum zadań,

c) na potwierdzenie doświadczenia Pana M. P., wskazało doświadczenie zdobyte jako projektant opracowujący Projekty budowlane i wykonawcze dla zelektryfikowanej linii kolejowej w ramach zadania pn. Modernizacja linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Biadoliny – Tarnów w km 61,300 – 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” w zakresie szlak Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 (7,6 km nawierzchni – szlak dwutorowy), stacja Bogumiłowice – km 68,9-71,100 (2,2 km nawierzchni torowej), dwa tory główne zasadnicze i dwa tory główne dodatkowe, trzy krawędzie peronowe; szlak Bogumiłowice – Tarnów Mościce km 71,1-72,8 (1,7 km nawierzchni – szlak dwutorowy); szlak Tarnów Mościce – Tarnów km 75,050 – 76,400 (1,35 km nawierzchni – szlak dwutorowy), gdy tymczasem Pan M. P. nie opracował w charakterze projektanta dokumentacji projektowej (obejmującej projekt budowlany lub projekt wykonawczy) na odcinku szlak Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 a w konsekwencji zdobyte w ramach przedmiotowej inwestycji, obejmuje doświadczenie w opracowaniu dokumentacji projektowej dla budowy lub przebudowy nawierzchni kolejowej dla dwutorowej linii zelektryfikowanej o długości nieco ponad 3 km, a nie 10 km, jak wymagał Zamawiający,

d) na potwierdzenie doświadczenia Pana M. P., wykazało zadanie: Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice, przy czym dla wyżej wymienionego zadania została wydana więcej niż jedna decyzja o pozwoleniu na budowę, a Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących zakresu opracowanych dokumentacji, objętych poszczególnymi decyzjami o pozwoleniu na budowę. Wobec powyższego Zamawiający nie miał możliwości dokonania oceny, czy zakres opracowań objętych poszczególnymi

decyzjami o pozwoleniu na budowę, spełnia wymogi SIWZ, co powinno skutkować automatycznym zaniechaniem przyznania punktów dla przedmiotowego zadania;

e) na potwierdzenie doświadczenia Pana M. P., wskazało zadanie: Modernizacja układu torowego na liniach nr 1, 137, 139 i infrastruktury służącej do obsługi podróżnych w obrębie stacji Katowice, gdy tymczasem zadanie to było realizowane w okresie wcześniejszym niż 10 lat przed upływem terminu złożenia oferty, a co najmniej (wbrew postanowieniom SIWZ) Konsorcjum nie wskazało Zamawiającemu pełnych, szczegółowych danych dotyczących terminu realizacji wyżej wymienionego opracowania, które w sposób jednoznaczny potwierdzałyby, że Pan M. P. posiada deklarowane doświadczenie, co powinno skutkować zaniechaniem przyznania przez Zamawiającego ofercie Konsorcjum dodatkowych 2 punktów w ramach przedmiotowego kryterium,

f) na potwierdzenie doświadczenia Pana M. P., wskazało zadanie: Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź etap II, Lot B 2 – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonych dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimedialnego dworca Łódź – Fabryczna – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – Układ torowy, gdy tymczasem opracowana dokumentacja projektowa obejmuje tylko 1 szlak (a nie 2, jak wymagał Zamawiający), a łączna długość torów (główne zasadnicze) jest mniejsza niż wymagane przez Zamawiającego 10 km, co powinno skutkować zaniechaniem przyznania przez Zamawiającego ofercie Konsorcjum dodatkowych 2 punktów w ramach przedmiotowego kryterium za to opracowanie. Powyższe skutkować powinno przyznaniem ofercie Konsorcjum co najwyżej 2 punktów w ramach kryterium oceny ofert „*Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego*”.

Izba dokonała następujących ustaleń:

W zakresie odwołania o sygn. akt: KIO 1758/21, Izba przywołuje stan faktyczny wynikający z treści odwołania oraz odpowiedzi na odwołanie, jak i pisma procesowego konsorcjum Arcadis. Nadto, przywołuje stan faktyczny przytoczony do sprawy o sygn. akt: KIO 1755/21. Do pozostałych kwestii Izba odniesie się w ramach poszczególnych zarzutów.

Biorąc pod uwagę ustalenia i stan rzeczy ustalony w toku postępowania (art. 552 ust.1 Pzp), oceniając wiarygodność i moc dowodową, po wszechstronnym rozważeniu zebranego materiału (art. 542 ust. 1 Pzp), Izba stwierdziła co następuje.

Odnosnie pierwszego zarzutu (1a), Izba uznała w/w zarzut za zasadny.

W tym zakresie Izba, nie podzieliła stanowiska Konsorcjum Arcadis odnosnie doświadczenia p. M. P. (projektant branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – pozacenowe kryterium oceny ofert) w ramach zadania pod nazwą: a) Modernizacja linii kolejowej Kraków – Medyka – granica państwa na odcinku Biadoliny – Tarnów w km 61,300 – 80,200 w ramach projektu „Modernizacja linii kolejowej E30/C-E30, odcinek Kraków – Rzeszów, etap III” – w zakresie dotyczącym udziału w opracowaniu projektu budowlanego i wykonawczego w zakresie szlaku Biadoliny – Bogumiłowice km 61,3 – 68,9 km. Niewystarczające było wykazanie się osobą, która jedynie opracowała dokumentację projektową do tego w bliżej nieokreślonym charakterze na wykazanym szlaku. Po pierwsze, dlatego, że wymóg z pkt 19.7.2 pkt 1 SIWZ referuje, że ma to mieć miejsce na stanowisku projektanta w branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych. Po drugie, że złożonych dowodów tak przez Odwołującego (korespondencja z Zamawiającym, jak również strona tytułowe dokumentacji projektowej wraz z nazwiskami osób, które wykonały projekt na szlaku Biadoliny-Bogumiłowice), jak i Zamawiającego (wyciągi z projektu budowlanego na wykazanych liniach, tzn. dotyczy szlaku Biadoliny-Bogumiłowice oraz całego odcinka Kraków – Rzeszów, etap III) na rozprawie nie wynika, że p. M. P. opracowywał dokumentację projektową na wykazanym szlaku. Odwołujący Konsorcjum Egis potwierdziło na rozprawie jedynie, że p. M. P. jest wymieniony w dokumentacji projektowej w zakresie stacji Bogumiłowice, ale nie szlaku Biadoliny-Bogumiłowice. Złożone przez konsorcjum Arcadis oświadczenie p. M. P. wraz z pismem procesowym ma charakter bardzo ogólny i nie potwierdza, iż ta osoba była projektantem na wykazanym szlaku. Z doświadczenia p. M. P. nie wynika, że pracował w charakterze projektanta na szlaku. Jednocześnie należy wskazać i zgodzić ze stanowiskiem Odwołującego Konsorcjum Egis, że ze stanowiskiem projektanta wiążą się określone obowiązki i uprawnienia. Podpis projektanta wiąże się z określonymi zobowiązaniami. Osoba ta bierze odpowiedzialność za ten konkretny projekt. Jednocześnie osoba sprawdzająca nie jest projektantem. W konsekwencji należy uznać, że Konsorcjum Arcadis wprowadziło Zamawiającego w błąd w zakresie doświadczenia p. M. P. w charakterze projektanta na szlaku Biadoliny-Bogumiłowice.

Względem zaś kwestii podnoszonej przez Konsorcjum Arcadis, że Zamawiającego nie można było wprowadzić w błąd, gdyż znana jest mu inwestycja będąca przedmiotem sporu, Izba wskazuje za orzecznictwem, że nie jest tak do końca, gdyż: „(...) Sam fakt, że zamawiający posiada określone dane nie oznacza, że za każdym razem jego wewnętrzne procedury zostaną zastosowane w taki sposób, że nieprawdziwość informacji zostanie uchwycona. Możliwe jest zatem wprowadzenie faktyczne zamawiającego w błąd, które może

być zauważone przez inne osoby, w tym działające w imieniu i na rzecz innych wykonawców, a nie przez służby zamawiającego. Możliwe są też takie sytuacje, jak w realiach rozpoznawanej sprawy, w których nieprawdziwość informacji zostaje zauważona na skutek rutynowych działań zamawiającego, mających na celu weryfikację informacji odwołujących się do danych znajdujących się w jego zasobach. Wówczas nie dochodzi do wprowadzenia zamawiającego w błąd. (...).” (wyroku S.O w Katowicach z 13.09.2019 r., sygn. akt: XIX Ga 953/19).

Dodatkowo wskazano w wyroku KIO z 27.07.2020 r., sygn. akt: KI 1320/20, że: „Izba podzieliła stanowisko prezentowane przez Odwołującego w ślad za wyrokiem KIO z dnia 7 marca 2019 r., sygn. akt KIO 271/19 (którego zresztą Przystępujący w żaden sposób nie kwestionował), że okoliczność, iż ww. zadanie realizowane było na rzecz Zamawiającego, a zatem miał on możliwość samodzielnego zweryfikowania rzetelności przedstawionych informacji, nie powinno mieć wpływu na zastosowanie sankcji określonej w art. 24 ust. 1 pkt 16 i 17. Jak wskazano m.in. w wyroku z dnia 13 kwietnia 2017 r., sygn. akt KIO 618/17 „wprowadzenie zamawiającego w błąd w rozumieniu art. 24 ust. 1 pkt 16 ustawy Pzp nie może być rozumiane w ten sposób, że zamawiający nie dostrzegł nieprawdziwości przedstawionych mu informacji i pozostał niezmiennie w błędnym przekonaniu co do spełniania warunku udziału w postępowaniu, gdyby bowiem tak było, zamawiający nie miałby możliwości wykluczenia wykonawcy na podstawie wskazanego wyżej przepisu. Zatem do przyjęcia, że zamawiający został wprowadzony w błąd wystarczające jest, że sama treść przedstawionych informacji, bez ich szczególnego badania i weryfikacji, prowadziła go do wniosku, że warunek udziału w postępowaniu został spełniony.”

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

Odnosnie drugiego zarzutu (1b), Izba uznała w/w zarzut za zasadny.

W tym zakresie Izba, nie podzieliła stanowiska Konsorcjum Arcadis odnośnie doświadczenia p. M. P. (projektant branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – pozacenowe kryterium oceny ofert) w ramach zadania pod nazwą: Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź etap II, Lot B 2 – odcinek Łódź Widzew – Łódź Fabryczna oraz budowa części podziemnej dworca Łódź Fabryczna przeznaczonej dla odprawy i przyjęć pociągów oraz obsługi podróżnych. Przebudowa układu drogowego infrastruktury wokół multimedialnego dworca Łódź – Fabryczna – budowa zintegrowanego węzła przesiadkowego nad i pod ul. Nowowęglową – Układ torowy - w zakresie dotyczącym liczby szlaków. Odnośnie długości torów, Izba przytacza stanowisko wyrażone przy rozpoznawaniu zarzutów dotyczących odwołania o sygn. akt: KIO 1755/21 w zakresie zarzutów dotyczących Konsorcjum Arcadis (zarzut trzeci i czwarty) i Konsorcjum Fehlings (dwa zarzuty). Przy czym, wobec nie wykazania drugiego szlaku i uznaniu, że nie ma dwóch

szlaków tylko jeden w ramach szlaku Łódź Fabryczna – Łódź Widzew z tego tytułu, z uwagi na niewystarczającą długość torów nawet uwzględniając tzw. długość torów szlakowych zaznaczona na „niebiesko” w wyciągu z dokumentacji projektowej rysunek techniczny złożonej przez Odwołującego Konsorcjum Egis nie można uznać, że wykazane zadanie p. M. P. spełnia wymóg co najmniej 10 km. Przy czym, w odróżnieniu od kwestii liczby szlaków (w zakresie których Zamawiający został wprowadzony w błąd), w zakresie długości torów może to stanowić jedynie podstawę (jako skutek) do nie przyznania punktów. Przy czym jest to bez znaczenia dla przedmiotowego odwołania, z uwagi na uwzględnienie zarzutu dalej idącego, jak również taki, a nie innych schemat sformułowanych zarzutów. W odwołaniu bowiem zarzuty naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 Pzp mają priorytet, nad zarzutami naruszenia art. 91 ust.1 Pzp w zw. z art. 91 ust. 2 pkt 5 Pzp w zw. z art. Art. 7 ust. 1 Pzp. Te drugie zgodnie z wolą Odwołującego mają być rozpoznane tylko w przypadku nieuwzględnienia tych pierwszych.

Względem zaś uwzględnionego zarzutu, Izba podkreśla, że nie budzi żadnych wątpliwości, że Konsorcjum Arcadis wykazało w swoim wykazie, tak jak wskazywał Odwołujący, nieistniejący szlak Łódź Fabryczna – Łódź Kaliska, czemu Konsorcjum Arcadis nie przeczyło, tym samym wprowadzając w błąd Zamawiającego, co do doświadczenia p. M. P. w ramach wskazanego wyżej zadania w zakresie dotyczącym liczby szlaków. Konsorcjum Arcadis wskazał w wykazie jedynie dwa szlaki, w tym jak było to już podnoszone drugi nie istniejący. Dopiero, w ramach pisma procesowego oraz na rozprawie Konsorcjum Arcadis wskazało: (1) szlak Łódź Widzew - Łódź Fabryczna linii dwutorowej nr 17; (2) szlak Łódź Widzew - Łódź Fabryczna linii dwutorowej nr 458. W tym zakresie, Izba nie zgadza się ze stanowiskiem Konsorcjum Arcadis, że niniejsze szlaki zostały już wskazane w wykazie. Zgodnie bowiem z treścią wykazu podaje się linię nr 17 i Kolej Dużych Prędkości szlak Łódź Fabryczna – Łódź Widzew, czyli nie ma tutaj rozbicia na dwa szlaki, ale jednoznacznie umiejscawia się obie linie na jednym szlaku. W konsekwencji zasadnie i trafnie wskazywał na rozprawie 30.07.2021 r. Odwołujący Konsorcjum Egis, że nie są to dwa szlaki, ale dwie różne linie kolejowe. Potwierdza to również dowód złożony na rozprawie, tj. wyciąg z dokumentacji projektowej rysunek techniczny, jak i oświadczenie projektanta odnośnie realizacji tego szlaku także z rysunkiem technicznym. W tym więc zakresie Konsorcjum Arcadis wprowadziło Zamawiającego w błąd.

Odnośnie trzeciego zarzutu (1c), Izba uznała w/w zarzut za niezasadny.

Względem doświadczenia p. M. P. (projektant branży kolejowej w zakresie kolejowych obiektów budowlanych – pozacenowe kryterium oceny ofert) w ramach zadania pod nazwą: Budowa połączenia kolejowego MPL „Kraków - Balice” z Krakowem, odcinek Kraków Główny – Mydlniki – Balice – w zakresie dotyczącym liczby decyzji o pozwoleniu na

budowę, Izba nie podzieliła stanowiska Odwołującego prezentowanego na rozprawie 30.07.2021 r. Nie można zaprzeczyć, że istnieje różnica między pkt 8.5.2. SIWZ (warunek udziału w postępowaniu): „*Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskano co najmniej jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę.*”, a pkt 19.7.2. SIWZ (warunek przyznania punktów w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert): „*Za jedną [1] dokumentację projektową uważa się dokumentację na podstawie której pozyskano jedną [1] decyzję o pozwoleniu na budowę*”. Jednakże, w ocenie Izby w warunku jest dodatkowe zastrzeżenie, że „*W oparciu o powyższe dokumentacje projektowe uzyskano ostateczne decyzje o pozwoleniu na budowę.*”, którego nie ma w kryterium pozacenowym, czyli nie musiała to być ostateczna decyzja o pozwoleniu na budowę, lecz jakiegokolwiek pozwolenie, tzn. jakiegokolwiek jedno pozwolenie na budowę. W konsekwencji, to że później było dodatkowe pozwolenie na budowę jest w takiej sytuacji irrelevantne. W rezultacie bowiem wskazanie w ramach wykazu: „*Dla ww. dokumentacji uzyskano decyzję pozwolenia na budowę*” nie jest równoznaczne z wprowadzeniem Zamawiającego w błąd. Izba wskazuje w tym miejscu, że przywołany przez Odwołującego wyrok KIO z 26.05.2021 r. o sygn. akt: KIO 1179/21, sygn. akt: KIO 1183/21 dotyczył odmiennego stanu faktycznego, gdyż wezwanie w zakresie pozwolenia na budowę było de facto nakazane Zamawiającemu przez Izbę, nadto istniały uzasadnione wątpliwości czy taka decyzja w ogóle została wydana. Jednocześnie, Izba podkreśla, że zaistniały stan rzeczy mógłby co najwyżej być rozpatrywany w kontekście zasadności przyznania punktów w przedmiotowym kryterium. Przy czym jest to bez znaczenia dla przedmiotowego odwołania, z uwagi na uwzględnienie zarzutów wcześniejszych dalej idących, jak również taki, a nie innych schemat sformułowanych zarzutów. W odwołaniu bowiem zarzuty naruszenia art. 24 ust.1 pkt 17 Pzp mają priorytet, nad zarzutami naruszenia art. 91 ust.1 Pzp w zw. z art. 91 ust. 2 pkt 5 Pzp w zw. z art. Art. 7 ust. 1 Pzp. Te drugie zgodnie z wolą Odwołującego mają być rozpoznane tylko w przypadku nieuwzględnienia tych pierwszych.

Biorąc powyższe pod uwagę, Izba uznała jak na wstępie.

Izba nie rozpoznała pozostałych zarzutów od 2a do 2 f, gdyż wcześniejsze zarzuty zgodnie z odwołaniem, tj. zarzuty naruszenia art. 24 ust.1 pkt 17 Pzp mają priorytet, nad zarzutami naruszenia art. 91 ust.1 Pzp w zw. z art. 91 ust. 2 pkt 5 Pzp w zw. z art. Art. 7 ust. 1 Pzp. Te drugie zgodnie z wolą Odwołującego mają być rozpoznane tylko w przypadku nieuwzględnienia tych pierwszych. Wynika to z odwołania z następujących fragmentów: „*względnie (w przypadku nieuwzględnienia powyższych zarzutów)*” /str. 3/ oraz „*W oparciu o przedstawione wyżej zarzuty wnoszę o nakazanie Zamawiającemu: (...) 2) przeprowadzenie ponownego badania i oceny ofert, a w ramach tej czynności nakazanie Zamawiającemu wykluczenia Konsorcjum z Postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt 17*

Pzp względnie (w przypadku uznania przez Izbę braku podstaw do wykluczenia Konsorcjum z Postępowania) nakazanie ponownego przeliczenia punktów przyznanych ofercie Konsorcjum w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert „Dodatkowe wsparcie kluczowego personelu zespołu projektowego” i przyznanie temu wykonawcy co najwyżej 2 punktów w ramach tego kryterium.”. Izba podkreśla, że kierowała się wyraźną dyspozycją Odwołującego, który jest dysponentem zarzutów sformułowanych w odwołaniu, do tego w taki, a nie inny sposób. Jednocześnie w zakresie sformułowania zarzutu ewentualnego, Izba wskazuje na orzecznictwo, a zwłaszcza na uchwałę SN przywołaną w dalszej części we wskazanym orzeczeniu, tj. w ramach wyroku KIO z 26.02.2019 r., sygn. akt: KIO 260/19: ”Ze względu na stwierdzenie Odwołującego zarówno w treści odwołania jak i na rozprawie w KIO, iż kolejny zarzut dotyczący rażąco niskiej ceny oferty Przystępującego jest zarzutem ewentualnym Izba uznając zasadność dopuszczalności takiego formułowania zarzutów odstąpiła od rozpoznawania zarzutu rażąco niskiej ceny oferty (por. Uchwała SN z 18.10.2013 r. (III CZP 58/13, www.sn.pl). (...) Wobec uwzględnienia zarzutu głównego zarzut ewentualny nie podlegał rozpoznaniu. Odnosząc się do tego stanowiska, podkreślenia wymaga kwestia, że to od decyzji Odwołującego zależy, jakie zarzuty podnosi w odwołaniu i w jaki sposób je formułuje. W ocenie Izby żaden przepis ustawy Pzp nie stoi na przeszkodzie temu, aby w odwołaniu podnieść zarzuty główny oraz - na wypadek jego nieuwzględnienia - zarzut ewentualny. (...).”

W tym stanie rzeczy, Izba częściowo uwzględniła odwołanie o sygn. akt: KIO 1758/21 w zakresie wskazanym powyżej na podstawie art. 553 zdanie pierwsze i art. 554 ust. 1 pkt 1 Pzp oraz orzekła jak w sentencji.

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

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

W sprawie o sygn. akt: KIO 1755/21 odwołanie okazało się niezasadne w całości. Odwołanie podlegało rozpoznaniu częściowo w wyniku wniesienia sprzeciwu przez Konsorcjum Arcadis, Egis oraz Fehlings, w pozostałym zakresie zarzuty zostały oddalone przez Zamawiającego. Izba zasądziła zwrot kosztów postępowania z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika na rzecz Zamawiającego i Konsorcjum Arcadis, Egis oraz Fehlings (Uczestników postępowania który wnieśli sprzeciw wobec częściowego uwzględnienia odwołania) proporcjonalnie do odpartych zarzutów.

Odwołaniem objęto 9 zarzutów odpowiednio dotyczących oferty Konsorcjum Arcadis, Egis, Fehlings oraz IDOM. Zamawiający uwzględnił odwołanie w zakresie 5 zarzutów, w pozostałej zaś części wniósł o oddalenie odwołania (4 zarzutów) i bronił własnej decyzji podjętej w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Mając na uwadze, iż Izba oddaliła odwołanie w całości, należy stwierdzić, że Zamawiający w części, w jakiej uwzględnił zarzuty, tj. w stosunku 5/9, był stroną przegrywającą, natomiast wygrał postępowanie odwoławcze w stosunku 4/9. Tym samym Izba zasądzając od Odwołującego na rzecz Zamawiającego zwrot kosztów poniesionych przez Zamawiającego z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika ograniczyła należne Zamawiającemu koszty do wysokości 4/9 wnioskowanej kwoty (tj. kwoty 1 600 zł, stanowiącej 4/9 z 3600 zł).

Analogiczny mechanizm zastosowano w odniesieniu do Wnoszących Sprzeciw, którzy wnieśli sprzeciw wobec czynności uwzględnienia odwołania w zakresie 5 zarzutów dotyczących Konsorcjum Arcadis, Egis oraz Fehlings. Tylko w tym zakresie Konsorcjum Arcadis, Egis oraz Fehlings przystąpili do postępowania odwoławczego i tylko w tym zakresie podejmowało działania w postępowaniu, które miały wpływ na rozstrzygnięcie Izby, a prawidłowości czynności Zamawiającego w stosunku do pozostałych 4 zarzutów bronił sam Zamawiający. Tym samym Izba zasądzając od Odwołującego na rzecz Wnoszących Sprzeciw zwrot kosztów poniesionych przez Wnoszących Sprzeciw z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika ograniczyła należne do wysokości 5/9 ($3.600,-/:9=400/x5=2000$ zł, czyli łącznie 2 000 zł), w tym Konsorcjum Arcadis (2 uwzględnione zarzuty – 2 sprzeciwy, zarzuty oddalone, czyli 2/9) ($/3600,-/:9=400/x2=800$ zł, czyli kwoty 800 zł stanowiącej 2/9 z 3600 zł), w tym Konsorcjum Fehlings (2 uwzględnione zarzuty – 2 sprzeciwy, zarzuty oddalone, czyli 2/9) ($/3600,-/:9=400/x2=800$ zł, czyli kwoty 800 zł stanowiącej 2/9 z 3600 zł), w tym Konsorcjum Egis (1 uwzględniony zarzut – 1 sprzeciw, zarzut oddalony, czyli 1/9) ($/3600,-/:9=400/x1=400$ zł, czyli kwoty 400 zł stanowiącej 1/9 z 3600 zł).

Stosownie bowiem do przepisu § 8 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r. poz. 2437), *w przypadku oddalenia odwołania przez Izbę w całości, koszty ponosi odwołujący. Izba zasądza koszty, o których mowa w § 5 pkt 2, od odwołującego na rzecz: zamawiającego i uczestnika postępowania odwoławczego wnoszącego sprzeciw, który przystąpił po stronie zamawiającego, jeżeli uczestnik ten wniósł sprzeciw wobec uwzględnienia zarzutów przedstawionych w odwołaniu w części, gdy zamawiający uwzględnił część zarzutów, a odwołujący nie wycofał pozostałych zarzutów odwołania.*

Biorąc powyższe pod uwagę, o kosztach postępowania odwoławczego w sprawie sygn. akt KIO 1755/21 orzeczono stosownie do wyniku postępowania - na podstawie art. 557 oraz art. 575 Pzp oraz w oparciu o przepisy § 8 ust. 2 pkt 3 w zw. z § 5 pkt 2 lit. b rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r. poz. 2437).

W sprawie o sygn. akt: KIO 1758/21 odwołanie okazało się zasadne w zakresie 2 z 3 zarzutów, a podlegało oddaleniu w zakresie 1, tzn. trzeciego zarzutu. Izba nie rozpatrywała zarzutów ewentualnych zgodnie z wyrażoną w odwołaniu dyspozycją Odwołującego. Zamawiający uwzględnił odwołanie w zakresie 2 z 3 zarzutów, w pozostałej zaś części wniósł o oddalenie odwołania (1 zarzut /zarzut 3/) i bronił własnej decyzji podjętej w postępowaniu o udzielenie zamówienia. Jednocześnie, za zarzuty uwzględnione odpowiada Konsorcjum Arcadis, gdyż mimo ich uwzględnienia przez Zamawiającego, został złożony sprzeciw w tym zakresie przez Konsorcjum Arcadis, a jednocześnie w ocenie Izby podlegały one uwzględnieniu. W konsekwencji Przystępujący, a zarazem Wnoszący Sprzeciw – Konsorcjum Arcadis przegrał w 2/3, a Odwołujący nie wygrał w 1/3, gdyż ostatni z trzech zarzutów podlegał oddaleniu.

Zamawiający nie przegrał, bo oddalił, a w zakresie uwzględnionym sprzeciw wniosło Konsorcjum Arcadis, Zamawiający więc nie ponosi żadnych kosztów.

Na koszty postępowania odwoławczego w sprawie sygn. akt: KIO 1758/21 składał się wpis uiszczony przez Odwołującego Konsorcjum Egis oraz koszty poniesione przez Odwołującego Konsorcjum Egis z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika w kwocie 3.600 zł oraz koszty poniesione przez Zamawiającego z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika

w kwocie 3.600 zł. ($15 \text{ tys.} + 3.600, - + 3.600, - = 22.220, - / 3 = 7.400 / x1 = 7400$ zł (za tyle odpowiada Odwołujący) (przegrał w 1/3). Przy czym, rzeczywiste koszty Odwołującego wynoszą $18.600 \text{ zł} - 7.400 \text{ zł}$ (wartość za jaką odpowiada Odwołujący) = 11.200 zł (tyle musi odzyskać Odwołujący). Z kolei: $7.400, - / x2 = 14800$ zł (za tyle odpowiada Przystępujący) (przegrał w 2/3). W konsekwencji Izba zasądziła od Przystępującego, a zarazem Wnoszącego Sprzeciw na rzecz Odwołującego: 11.200 zł .

Analogiczny mechanizm zastosowano w odniesieniu do wynagrodzenia pełnomocnika Zamawiającego / 3.600 zł /, tzn.: $3.600, - / 3 = 1200 / x2 = 2.400 \text{ zł}$, tyle Przystępujący na rzecz Zamawiającego; z kolei: $3.600, - / 3 = 1.200 / x1 = 1.200 \text{ zł}$, tyle Odwołujący na rzecz Zamawiającego.

Stosownie bowiem do przepisu § 7 ust. 2 pkt 3 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r. poz. 2437), *w przypadku uwzględnienia odwołania przez Izbę w części, koszty ponoszą odwołujący i zamawiający lub uczestnik postępowania odwoławczego wnoszący sprzeciw, który przystąpił po stronie zamawiającego, jeżeli uczestnik ten wniósł sprzeciw wobec uwzględnienia przez zamawiającego w części zarzutów przedstawionych w odwołaniu, gdy zamawiający uwzględnił część zarzutów, a odwołujący nie wycofał pozostałych zarzutów odwołania.*

Biorąc powyższe pod uwagę, o kosztach postępowania odwoławczego w sprawie sygn. akt KIO 1758/21 orzeczono stosownie do wyniku postępowania - na podstawie art. 557 oraz art. 575 Pzp oraz w oparciu o przepisy § 7 ust. 2 pkt 3 oraz § 7 ust. 4 pkt 1 i 2 w zw. z § 5 pkt 2 lit. b rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r. poz. 2437).

Izba, działając na podstawie art. 556 Pzp, wydała w sprawach o sygn. akt: KIO 1755/21, sygn. akt: KIO 1758/21 orzeczenie łączne.

Przewodniczący:

.....

Członkowie:

.....

.....