

Sygn. akt: KIO 1345/17

WYROK
z dnia 14 lipca 2017 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Izabela Kuciak

Protokolant: Agata Dziuban

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 13 lipca 2017 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 3 lipca 2017 r. przez wykonawcę: **NDI S.A., ul. Powstańców Warszawy 19, 81-718 Sopot** w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego: **PKP Polskie Linie Kolejowe Centrum Realizacji Inwestycji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa**

przy udziale wykonawcy: **Torpol S.A., ul. Mogileńska 10G, 61-052 Poznań**, zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego

orzeka:

1. **Oddala odwołanie.**
2. Kosztami postępowania obciąża wykonawcę: **NDI S.A., ul. Powstańców Warszawy 19, 81-718 Sopot**, i:
 - 2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę **20 000 zł 00 gr** (słownie: dwadzieścia tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez wykonawcę: **NDI S.A., ul. Powstańców Warszawy 19, 81-718 Sopot**, tytułem wpisu od odwołania.
 - 2.2. zasądza od wykonawcy: **NDI S.A., ul. Powstańców Warszawy 19, 81-718 Sopot** na rzecz zamawiającego: **PKP Polskie Linie Kolejowe Centrum Realizacji Inwestycji, ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa** kwotę **3 600 zł 00 gr** (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy), stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika.

Stosownie do art. 198a i 198b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 ze zm.) na niniejszy wyrok - w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego Warszawa-Praga w **Warszawie**.

Przewodniczący:

Uzasadnienie

Zamawiający prowadzi, w trybie przetargu nieograniczonego, postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem jest „zaprojektowanie i wykonanie robót w ramach projektu pn.: Prace na linii kolejowej nr 219 na odcinku Szczytno – Ełk”. Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 30 grudnia 2016 r. pod numerem 2016/S 252-464882.

W przedmiotowym postępowaniu Odwołujący wniósł odwołanie wobec czynności i zaniechania czynności przez Zamawiającego, polegających na:

- niewłaściwym przyznaniu ofercie złożonej przez Odwołującego liczby - 0 pkt w zakresie kryterium „Doświadczenie personelu”, zamiast przyznania w tym kryterium liczby 12 pkt,
- zaniechaniu wyboru oferty Odwołującego mimo, iż oferta Odwołującego po prawidłowym przyznaniu punktów (i po obliczeniu punktacji dla TORPOL Spółka Akcyjna z siedzibą w Poznaniu, zwana dalej: „TORPOL” lub „Przystępujący” jest ofertą najkorzystniejszą spośród wszystkich ofert złożonych w postępowaniu,
- zaniechaniu wezwania Odwołującego w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp (względnie w trybie art. 26 ust. 3 lub 4 ustawy Pzp) do wyjaśnienia treści złożonej oferty wobec wątpliwości Zamawiającego, dotyczących informacji podanych w Załączniku nr 5 do oferty, tj. Wykazu personelu na potrzeby kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 20.7.2 specyfikacji istotnych warunków zamówienia (zwanej dalej „SIWZ”),
- zaniechaniu wezwania Odwołującego, w trybie art. 26 ust. 3 lub 4 ustawy Pzp, do złożenia, uzupełnienia, poprawienia lub udzielenia wyjaśnień, dotyczących dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu, tj. warunku dotyczącego posiadania Kierownika Budowy, który spełniała warunek wskazany w pkt 8.6.2 SIWZ,
- wyborze jako oferty najkorzystniejszej, oferty złożonej przez TORPOL oraz umiejscowienie na pozycji drugiej, oferty złożonej przez Odwołującego,
- zaniechaniu wykluczenia TORPOL mimo, że wykonawca ten w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, które miały istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia,
- zaniechaniu odrzucenia oferty złożonej przez TORPOL mimo, że wykonawca ten podlegał wykluczeniu i jego oferta powinna być uznana za odrzuconą,

- nieuzasadnionym przyznaniu ofercie złożonej przez TORPOL liczby 20 pkt w zakresie kryterium „Doświadczenie personelu”, zamiast przyznania w tym kryterium liczby 14 pkt.

W związku z powyższym, Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów prawa:

- 1) art. 91 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp poprzez jego błędne zastosowanie, polegające na dokonaniu błędnej oceny doświadczenia wskazanego dla p. B.W.R. (Kierownika Budowy) w załączniku nr 5 pn. Wykaz personelu na potrzeby kryterium oceny ofert, zgodnie z pkt 20.7.2 SIWZ, w wyniku czego Zamawiający zamiast przyznać ofercie Odwołującego 12 pkt w zakresie kryterium „Doświadczenie personelu”, przyznał Odwołującemu 0 pkt oraz w efekcie sklasyfikował ofertę Odwołującego na miejscu drugim, a powinien przyznać ofercie Odwołującego w tym zakresie 12 pkt i umieścić ją na miejscu pierwszym i następnie dokonać jej wyboru jako oferty najkorzystniejszej,
- 2) art. 87 ust. 1 ustawy Pzp (względnie art. 26 ust. 3 lub 4 ustawy Pzp) poprzez zaniechanie wezwania Odwołującego do wyjaśnień dotyczących złożonej oferty, tj. wyjaśnień odnośnie informacji zawartych w załączniku nr - 5 Wykaz personelu na potrzeby kryterium oceny ofert, zgodnie z pkt 20.7.2 SIWZ, co spowodowało, iż całkowicie nieprawidłowo i arbitralnie Zamawiający przyznał w zakresie poza cenowego kryterium oceny ofert „Doświadczenie personelu” ofercie Odwołującego – 0 pkt, co pozbawiło Odwołującego możliwości wyjaśnienia, że p. B.W.R. zrealizował co najmniej trzy zadania inwestycyjne, opisane w pkt 20.7.2 lit. a) SIWZ, co Odwołujący wykazał w załączniku nr 5, wskazując nazwę zadania inwestycyjnego oraz okres jego trwania,
- 3) art. 26 ust. 3 lub 4 ustawy Pzp poprzez zaniechanie wezwania Odwołującego do złożenia, uzupełnienia, poprawienia lub udzielenia wyjaśnień dotyczących dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu, tj. warunku dotyczącego posiadania Kierownika Budowy, który spełniałby warunek wskazany w pkt 8.6.2 SIWZ,
- 4) art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp poprzez jego niezastosowanie i zaniechanie wykluczenia TORPOL z postępowania pomimo, iż wykonawca ten w oświadczeniu zawartym w ofercie podał informacje nieprawdziwe (niezgodne ze stanem rzeczywistym), tj. w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, co miało istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego w niniejszym postępowaniu, albowiem skutkowało niezasadnym przyznaniem punktów w ramach kryterium oceny ofert „Doświadczenie personelu” i tym samym wpłynęło bezpośrednio na ranking ofert i wybór oferty najkorzystniejszej, w dodatku w sposób naruszający zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców,

5) art. 91 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp poprzez jego niewłaściwe zastosowanie, polegające na przyznaniu ofercie TORPOL aż 8 pkt w kryterium doświadczenia personelu - Głównego projektanta - koordynatora i łącznie 91,99 pkt w ramach wszystkich kryteriów oceny ofert, co w konsekwencji doprowadziło do wyboru oferty najkorzystniejszej z naruszeniem ww. przepisów, albowiem wskazany w ofercie Główny projektant - koordynator wykonał tylko 2 dokumentacje projektowe, spełniające warunek opisany w IDW, na skutek czego TORPOL powinien uzyskać jedynie 4 pkt w ramach tego kryterium i jedynie 87,99 pkt łącznie w ramach wszystkich kryteriów oceny ofert, a co za tym idzie - oferta TORPOL w rankingu ofert powinna być sklasyfikowana na drugim miejscu, a jako ofertę najkorzystniejszą Zamawiający powinien wybrać ofertę Odwołującego.

Mając na uwadze powyższe, Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i domagał się nakazania Zamawiającemu:

- 1) unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej, tj. oferty złożonej przez TORPOL,
- 2) dokonania ponownego badania i oceny ofert i w efekcie:
 - a) wykluczenia TORPOL z postępowania jako wykonawcy, który w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, które miały istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego w postępowaniu o udzielenie zamówienia i potraktowania w dalszym toku postępowania złożonej przez niego oferty za ofertę odrzuconą,
 - b) dokonania wyboru oferty najkorzystniejszej poprzez wybór oferty złożonej przez Odwołującego, która uzyska najwyższy wynik punktowy,albo
 - c) prawidłowego obliczenia punktacji dla ofert złożonych przez TORPOL oraz Odwołującego i w konsekwencji dokonania wyboru oferty najkorzystniejszej poprzez wybór oferty złożonej przez Odwołującego, która uzyska najwyższy wynik punktowy w ramach ustalonych przez Zamawiającego kryteriów oceny ofert.

Ponadto, Odwołujący wniósł obciążenie Zamawiającego w całości kosztami postępowania odwoławczego.

W uzasadnieniu swojego stanowiska Odwołujący podał, że oferta Przystępującego została wybrana jako najkorzystniejsza i otrzymała w sumie 91,99 pkt, zaś oferta Odwołującego uplasowała się na drugiej pozycji z łączną sumą pkt – 78,67. W kryterium „Doświadczenie personelu” Zamawiający przyznał Przystępującemu 20 pkt, zaś Odwołującemu – 0 pkt. W ocenie Odwołującego, nawet jeśliby uznać, że brak podstaw do wykluczenia Przystępującego z

postępowania, to punktacja przyznana ofertom powinna przedstawiać się następująco: Odwołujący – 90,67 pkt łącznie (w tym w ramach kryterium „Doświadczenie personelu” – 12 pkt), Przystępujący – 87,99 pkt łącznie (w tym 16 pkt w ramach kryterium „Doświadczenie personelu”).

I. Naruszenie przez Zamawiającego art. 91 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp.

Odwołujący wskazał, że Zamawiający ustalił w przedmiotowym postępowaniu, iż „Doświadczenie personelu Wykonawcy” jest jednym z kryteriów oceny ofert. Zgodnie z pkt. 20.7 ppkt a) SIWZ - TOM I - Instrukcje Dla Wykonawców (zwane dalej „IDW”) nadał mu wagę 20%. Zgodnie ze szczegółowymi zapisami pkt 20.7.2 IDW (po zmianie nr 1 treści SIWZ z dnia 2 lutego 2017 r.) Zamawiający przewidział, jak podał Odwołujący, iż „*Kryterium doświadczenie będzie rozpatrywane na podstawie doświadczenia poszczególnych członków personelu Wykonawcy (...)*” i wskazał dwóch członków personelu, za których Wykonawca mógł otrzymać dodatkowe punkty. Punkty były obliczane, jak wyjaśnił Odwołujący, według następujących warunków:

a) Kierownik budowy - waga 12 %

„W ciągu ostatnich 10 (dziesięciu) lat przed upływem terminu składania ofert nabył 12 miesięczne doświadczenie na stanowisku Kierownika Budowy lub Kierownika robót (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane) w realizacji jednego zadania inwestycyjnego w zakresie Budowy lub Przebudowy lub Remontu Infrastruktury kolejowej obejmującej co najmniej jeden szlak i jedną stację kolejową.

Jeżeli oferent wykaże się doświadczeniem Kierownika budowy w co najmniej:

- realizacji dwóch [2] zadań inwestycyjnych wskazanych w powyższym warunku - 6 pkt*
- realizacji trzech [3] zadań inwestycyjnych wskazanych w powyższym warunku - 12 pkt”.*

b) Główny projektant - koordynator - waga 6%

„W ciągu ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert opracował w charakterze Projektanta (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane) w zakresie branży torowej co najmniej 1 dokumentację projektową (obejmującą, m.in. projekt budowlany i projekt wykonawczy) Budowy lub Przebudowy lub Remontu Infrastruktury kolejowej w zakres której wchodziła Budowa lub Przebudowa lub Remont łącznie co najmniej dwóch [2] szlaków i jednej [1] stacji kolejowej z przynajmniej dwoma [2] torami głównymi i dwiema [2] krawędziami peronowymi, w oparciu o którą to dokumentację projektową uzyskano zgłoszenie/ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę.

Jeżeli oferent wykaże się doświadczeniem Głównego projektanta w co najmniej:

- zaprojektowaniu dwóch [2] dokumentacji projektowych wskazanych w powyższym warunku - 4 pkt*

- zaprojektowaniu trzech [3] dokumentacji projektowych wskazanych w powyższym warunku - 6 pkt
- zaprojektowaniu czterech [4] dokumentacji projektowych wskazanych w powyższym warunku - 6 pkt.”

Ponadto, jak wskazał Odwołujący, Zamawiający przewidział, iż: „Obliczenie punktów w kryterium Doświadczenie personelu Wykonawcy zostanie dokonane na podstawie złożonego przez Wykonawcę wraz z ofertą Załącznika nr 5 do IDW - Wykaz personelu na potrzeby kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 20.7.2. - wzór. W przypadku, jeżeli Wykonawca nie załączy do oferty wyżej wymienionego Załącznika nr 5, w kryterium doświadczenie personelu Wykonawcy otrzyma 0 pkt”.

Zgodnie z powyższymi postanowieniami, jak podał Odwołujący, Wykonawca był zobowiązany do złożenia wraz z ofertą załącznika nr 5 do IDW pn.: „Wykaz personelu na potrzeby kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 20.7.2.” (zwany dalej: „załącznik nr 5 do oferty”) i wskazania w tym Załączniku opisu doświadczenia osoby na stanowisku „Kierownika Budowy” oraz „Głównego Projektanta – Koordynatora”. To też Odwołujący, jak podał, uczynił.

Odwołujący wyjaśnił, iż na potrzeby niniejszego odwołania istotne są jedynie informacje, które Odwołujący wskazał w ww. załączniku nr 5 w odniesieniu do Kierownika Budowy p. B.W.R. i w odniesieniu do inwestycji wskazanych przez Odwołującego w załączniku nr 5 do oferty w pozycji 2, 3 i 6.

Dalej Odwołujący podał, że Zamawiający w załączniku do pisma z dnia 23 czerwca 2017 r., który zatytułował „Ocena ofert pod względem kryterium 20.7.4 Doświadczenie personelu” uznał, iż Kierownik Budowy p. B.W.R. „nie spełnia” warunku zacytowanego powyżej, tj. „W ciągu ostatnich 10 (dziesięciu) lat przed upływem terminu składania ofert nabył 12 miesięczne doświadczenie na stanowisku Kierownika Budowy lub Kierownika robót (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane) w realizacji jednego zadania inwestycyjnego w zakresie Budowy lub Przebudowy lub Remontu Infrastruktury kolejowej obejmującej co najmniej jeden szlak i jedną stację kolejową”.

Z takim wnioskiem Odwołujący nie zgodził się i wskazał, iż w zakresie Kierownika Budowy niezasadnie Zamawiający uznał, iż p. B.W.R. nie posiada doświadczenia w realizacji trzech zadań, inwestycji wskazanych w powyższym warunku. Zadania wskazane w pozycjach nr 2, 3 i 6 w załączniku do pisma z dnia 23 czerwca 2017 r. pn.: „Ocena ofert pod względem kryterium 20.7.4 Doświadczenie personelu” oraz w załączniku nr 5 do oferty, zdaniem Odwołującego, jak najbardziej spełniają wymagany przez Zamawiającego warunek oraz co istotne, jak podał Odwołujący, w załączniku nr 5 do oferty (oraz w samej ofercie) zostały wskazane informacje, które wykazywały, iż to doświadczenie p. B.W.R. powinno być dodatkowo punktowane.

Odnosząc się w kolejności do wskazanych w załączniku inwestycji Odwołujący wskazał i wyjaśnił, co następuje:

- A. W pozycji nr 2, dla potrzeb wykazania spełnienia dodatkowo punktowanego warunku, w załączniku nr 5 – Odwołujący wskazał dla Kierownika Budowy - p. B.W.R. inwestycję pn.: Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu POIiŚ „*Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław - Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny - Toruń Wschodni)*” (V120).

Odwołujący podniósł, iż dla Zamawiającego, który jest zarządcą infrastruktury kolejowej w Polsce, powinno być jasne już z samej przytoczonej powyżej nazwy inwestycji, iż ww. zadanie inwestycyjne spełniało warunek wskazany w pkt 20.7.2 lit. a) SIWZ. Zamawiający, jak podał Odwołujący, zakwestionował jednak tę inwestycję i wskazał, że „*Opis doświadczenia nie potwierdza, że zadanie obejmowało co najmniej jeden szlak i jedną stację kolejową*”.

Takie uzasadnienie, jak podkreślił Odwołujący, jest zaskakujące dla Odwołującego, albowiem zgodnie z powszechną wiedzą, jaką posiada Zamawiający (jak i każdy doświadczony Wykonawca) - w sytuacji gdy podana została informacja o dokonaniu przebudowy odcinka linii kolejowej - to oznaczało to ni mniej ni więcej, iż doszło do przebudowy infrastruktury kolejowej obejmującej co najmniej jedną stację i co najmniej jeden szlak.

Odwołujący podał, że zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2005 r. w sprawie ogólnych warunków prowadzenia ruchu kolejowego i sygnalizacji (Dz.U. z 2005 r., Nr 172, poz. 1444) (co również znajduje potwierdzenie w Instrukcji o prowadzeniu ruchu pociągów Ir-1 (R-I): Załącznik Nr 1 do Uchwały Nr 176/2008 Zarządu Spółki PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. z dnia 17 kwietnia 2008 r. tj. dokumencie wydanym przez samego Zamawiającego):

„§ 2. 1. Sieć kolejowa składa się z linii kolejowych, których punkty początkowe i końcowe ustala zarządca infrastruktury.

2. Linie kolejowe dzielą się na:

- 1) odcinki - stanowiące część linii kolejowej między sąsiednimi stacjami węzłowymi albo między punktem początkowym lub końcowym linii kolejowej i najbliższą stacją węzłową;*
- 2) szlaki - stanowiące część linii kolejowej między sąsiednimi posterunkami zapowiadawczymi lub posterunkiem zapowiadawczym i końcowym punktem linii;”*

Powyższa regulacja, zdaniem Odwołującego, potwierdza jednoznacznie, iż na „odcinek” linii kolejowej składa się co najmniej jedna stacja i pomiędzy stacjami biegnie szlak - który również wchodzi w skład odcinka. Reasumując, Odwołujący podkreślił, że nie ma możliwości praktycznej, fizycznej i prawnej, aby był „odcinek” linii kolejowej, który nie obejmowałby co najmniej jednego szlaku i jednej stacji kolejowej.

Następnie Odwołujący definicję „odcina” linii kolejowej zobrazował na schemacie rysunkowym.

W związku z powyższym, zdaniem Odwołującego, Zamawiający wykazał się całkowitym brakiem dobrej woli w przedmiocie oceny doświadczenia wskazanego przez Odwołującego w załączniku nr 5 do oferty.

Nadto, Odwołujący wyjaśnił, iż inwestycja wskazana w załączniku nr 5 pod poz. 2 była realizowana na rzecz tego samego Zamawiającego, który jest Zamawiającym w niniejszym postępowaniu, tj. PKP Polskie Linie Kolejowe Spółka Akcyjna z siedzibą w Warszawie. Wobec czego, jeżeli nie z wiedzy powszechnej, jaką posiada Zamawiający jako zarządca infrastruktury, to z własnego doświadczenia, w ocenie Odwołującego, Zamawiający powinien wiedzieć, iż przedmiotowa inwestycja, na której funkcję Kierownika Budowy sprawował B.W.R. spełniała warunek określony w pkt 20.7.2 lit. a) SIWZ.

Jednocześnie Odwołujący zauważył, iż w załączniku nr 5 do oferty wskazał również szczegółowy zakres przedmiotowej inwestycji, tj.: *„Zakres: całkowita wymiana nawierzchni kolejowej na długości 110 km, podbicie toru na długości 56 km, wzmocnienie podtorza na długości 10 km, remont lub przebudowa przejazdów 55 kpl, remont lub przebudowa 16-tu obiektów inżynierskich, zabudowie urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na przejazdach kolejowych (półrogatki, ssp, tvu, skp, uzk), 23 kpl, budowie lub przebudowie urządzeń elektroenergetyki do 1 kV”*. Ponadto tę samą inwestycję Odwołujący wskazał, jak podał, w oświadczeniu załączonym do oferty, złożonym w ramach jednolitego europejskiego dokumentu zamówienia (ESPD) w zakresie pkt C. Zdolność techniczna i zawodowa (str. 45 oferty) i tam dodatkowo wskazał, iż w ramach inwestycji wykonano: 1) Spełnianie warunku 8.6.1. a) W ramach zadania pn.: *„Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu POLiŚ „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław - Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny - Toruń Wschodni)”*: a) *Przebudowa więcej niż 100 km linii kolejowej dwutorowej, obejmującej tory szlakowe i tory główne zasadnicze.*

Mając na uwadze fakt, iż zgodnie z obowiązującą i utrwaloną linią orzecniczą Krajowej Izby Odwoławczej - złożona przez Wykonawcę oferta powinna być badana jako całość - Zamawiający bezsprzecznie posiadał informację, jak podkreślił Odwołujący, iż w ramach ww. inwestycji przebudowywany był szlak. Zgodnie z wyrokiem Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 5 marca 2015 r., sygn. akt: KIO 336/15: *„Oferta (wraz z dokumentami uzupełnionymi) stanowi całość i jako całość powinna być badana i oceniana (...)”*.

W tym miejscu Odwołujący przytoczył stanowisko doktryny, która w oparciu o wyroki KIO stwierdza również, jak zauważył, iż nie jest istotne, w jakim dokumencie znajdują się informacje o spełnianiu warunku. *„Jeśli jednak pewne informacje, istotne z punktu widzenia oceny*

spełnienia warunków udziału w postępowaniu nie znalazły się w wykazie, ale zostały potwierdzone w dowodach odnoszących się do wykonania określonego zamówienia, to jest to wystarczające dla dokonania pozytywnej oceny spełnienia warunków udziału w postępowaniu. Nie można bowiem wyciągać negatywnych konsekwencji jedynie z tego powodu, że pewne informacje nie zostały przepisane do wykazu robót, dostaw lub usług z dokumentu pochodzącego od podmiotu, na rzecz którego zostały wykonane. Jak wskazała KIO w wyr. z 23.5.2013 r. (KIO 1096/13, Legalis), wykaz jest tworzony na potrzeby konkretnego postępowania przez wykonawcę ubiegającego się o jego udzielenie, dlatego też co do zasady w tym dokumencie należy poszukiwać potwierdzenia spełnienia poszczególnych elementów warunku udziału w postępowaniu. Niemniej jednak w ostatecznym rozrachunku nieistotne jest w jakim dokumencie - w wykazie czy referencji - znalazła się informacja potwierdzająca spełnienie warunku. Zamawiający, ustalając zakres wykazywanych przez wykonawcę prac, powinien uwzględniać nie tylko treść oświadczenia wykonawcy zawartego w wykazie, ale również treść dokumentów potwierdzających ich odpowiednie wykonanie. Dokumenty te należy bowiem czytać łącznie i dopiero po uwzględnieniu ich łącznej treści, zamawiający jest upoważniony do rozstrzygnięcia o wykazaniu czy też o niewykazaniu spełnienia przez wykonawcę warunku udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia (tak KIO w wyr. z 24.5.2011 r., KIO 984/11, Legalis)" (Zamówienia Publiczne. Akty Wykonawcze. Komentarz, red. Jerzy Pieróg, Marzena Jaworska, Joanna Presz-Król, 2015).

Ponadto Odwołujący wskazał, iż zgodnie z informacją zawartą w załączniku nr 5 do oferty, w ramach inwestycji zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych w ramach projektu POIiŚ „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego Linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław - Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny - Toruń Wschodni)” - doszło do całkowitej wymiany nawierzchni kolejowej na odcinku 110 km. Należy odnotować, jak podniósł Odwołujący, iż już chociażby z tej informacji dla Zamawiającego, z jego doświadczenia życiowego i wiedzy wynikało, iż w zakres tej inwestycji wchodził co najmniej jeden szlak i co najmniej jedna stacja. Odwołujący podał, iż najdłuższy szlak w Polsce ma ok. 20-25 km. Wobec czego, zdaniem Odwołującego, dla Zamawiającego nie powinno budzić wątpliwości, iż przebudowa 110 km linii kolejowej, to więcej niż jeden szlak i jedna stacja.

Dodatkowo Wykonawca zauważył, iż w ramach ww. inwestycji przebudował 7 stacji i 12 szlaków, tj. zgodnie z pkt 3.5 PFU Zakres robót budowlano-montażowych dla ww. inwestycji obejmował:

- szlak Inowrocław-Więclawice
- stacja Więclawice
- szlak Więclawice – Wierzchosławice

- stacja Wierzchosławice
- szlak Wierzchosławice – Gniewkowo
- stacja Gniewkowo
- szlak Gniewkowo – Chorągiewka
- szlak podg Chorągiewka - podg Nieszawka
- szlak podg Nieszawka - Toruń Główny
- stacja Toruń Główny
- szlak Toruń Wschodni - Papowo Toruńskie
- stacja Papowo Toruńskie
- szlak Papowo Toruńskie – Turzno
- szlak Turzno - Kowalewo Pomorskie
- stacja Kowalewo Pomorskie
- szlak Kowalewo Pomorskie – Wąbrzeźno
- stacja Wąbrzeźno
- szlak Wąbrzeźno – Książki
- szlak Książki - Jabłonowo Pomorskie

2) Odwołujący podał, że w pozycji nr 3, dla potrzeb wykazania spełnienia dodatkowo punktowanego warunku, w załączniku nr 5, Odwołujący wskazał dla Kierownika Budowy - p. B.W.R. inwestycję pn. „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania pn. *„Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni - Malbork na odcinku Toruń Wschodni - Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża – Grudziądz” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko - Pomorskiego na lata 2007-2013*” (V100).

Odwołujący wskazał, iż identycznie jak w przypadku inwestycji opisanej powyżej - prace budowlane na linii 207 były realizowane na całym odcinku, wobec czego już z samej definicja „odcinka” i podanej przez Odwołującego w wykazie nazwy inwestycji - wynikało, iż doszło do przebudowy infrastruktury kolejowej obejmującej co najmniej jedną stację i co najmniej jeden szlak.

Ponadto również, jak w przypadku linii 353 i tutaj Odwołujący w załączniku nr 5 do oferty wskazał, jak zauważył, szczegółowy zakres przedmiotowej inwestycji, tj.: *„Zakres: całkowita wymiana nawierzchni kolejowej na długości ok. 37,34 km, wymiana szyn na długości ok. 3 km, wzmocnienie podtorza torowisku i ławach torowiska, remont lub przebudowa przejazdów 42 kpl; wymiana lub likwidacja obiektów inżynierskich 58 kpl; przebudowa obiektów obsługi podróżnych (perony) 10 szt; zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na przejazdach kolejowych (półrogatki, ssp, tvu, skp, uzk), budowa lub przebudowa urządzeń*

elektroenergetyki do 1 kV". Ponadto tę samą inwestycję Odwołujący wskazał, jak wyjaśnił, w oświadczeniu załączonym do oferty złożonym w ramach jednolitego europejskiego dokumentu zamówienia (ESPD) w zakresie pkt C. Zdolność techniczna i zawodowa (str. 45-46 oferty) i tam dodatkowo wskazał, iż w ramach inwestycji wykonano: 2) Spełnianie warunku 8.6.1. b), e) i f) W ramach zadania pn.: *„Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni - Malbork na odcinku Toruń Wschodni - Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża – Grudziądz” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko - Pomorskiego na lata 2007-2013”*: b) *Przebudowa stacji kolejowej Chełmża obejmująca jeden tor główny wraz z nawierzchnią i podtorzem z odwodnieniem oraz dwoma peronami e) Przebudowa 28 obiektów typu przepusty kolejowe, f) Przebudowa 7 kpl. przejazdów kolejowych w zakresie urządzeń zabezpieczenia ruchu - zabudowa komputerowych urządzeń samoczynnej”*.

Mając na uwadze fakt, iż oferta powinna być badana jako całość - Zamawiający bezspornie posiadał, zdaniem Odwołującego, informacje, iż w ramach ww. inwestycji przebudowywany była stacja Chełmża.

Niezależnie od powyższego, tak samo, jak przy opisywanej w pkt 1) powyżej inwestycji, tak i w tym wypadku występowała tożsamość Zamawiającego, a zatem z własnego doświadczenia życiowego, jak i również z posiadanej wiedzy, w ocenie Odwołującego, Zamawiający wiedział, iż w ramach ww. inwestycji wskazanej pod poz. 3 załącznika nr 5 do oferty w ramach przebudowy odcinka Chełmża-Grudziądz został przebudowany co najmniej jeden szlak i co najmniej jedna stacja kolejowa.

Na marginesie należy dodać, iż zgodnie z PFU, do którego Zamawiający ma dostęp w zakresie *„Rewitalizacji Linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni - Malbork na odcinku Toruń Wschodni - Grudziądz - etap I obejmujący odcinek Chełmża - Grudziądz”* doszło do przebudowy 4 stacji i 3 szlaków, tj.

- stacja Chełmża
 - szlak Chełmża – Kornatowo
 - stacja Kornatowo
 - szlak Kornatowo - Grudziądz Mniszek
 - stacja Grudziądz Mniszek
 - szlak Grudziądz Mniszek – Grudziądz
 - stacja Grudziądz
- 3) Dalej Odwołujący wskazał, że w pozycji nr 6, dla potrzeb wykazania spełnienia dodatkowo punktowanego warunku, w załączniku nr 5 do oferty Odwołujący wskazał dla Kierownika Budowy p. B.W.R. inwestycję pn.: *„Kontrakt nr ISPA/FS 005/PL/16/C/PT/001-01, Nazwa zadania: Modernizacja Stacji Gdynia Główna Osobowa Etap I (V120)”*.

W zakresie tej inwestycji - Zamawiający zakwestionował, jak podał Odwołujący, fakt, iż „Opis doświadczenia nie potwierdza, że zadanie obejmowało co najmniej jeden szlak kolejowy”. Odwołujący zauważył, że analogicznie, jak w przypadku dwóch inwestycji opisanych powyżej, również i o tej inwestycji Zamawiający posiadał pełną wiedzę, albowiem PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. były Zamawiającym również w przypadku tej inwestycji.

Odwołujący podał, iż na str. 3 IDW Zamawiający umieścił definicję, co będzie rozumiał pod pojęciem „Infrastruktury kolejowej” - a mianowicie:

„17) Infrastruktura kolejowa - należy przez to rozumieć linie kolejowe oraz inne budowle, budynki i urządzenia wraz z zajęty pod nie gruntami, usytuowane na obszarze kolejowym, przeznaczone do zarządzania, obsługi przewozu osób i rzeczy, a także utrzymania niezbędnego w tym celu majątku zarządcy infrastruktury.”

Odwołujący podniósł, iż w ramach inwestycji pod nazwą *Modernizacja Stacji Gdynia Główna Osobowa Etap I* - została nie tylko przebudowana stacja kolejowa Gdynia Główna Osobowa, ale również przebudowana została infrastruktura kolejowa na szlakach: Gdynia Główna - Gdynia Orłowo, Gdynia Główna - Rumia, linia kolejowa nr 250 Gdańsk Śródmieście - Rumia, przebudowano szlak pomiędzy Gdynia Główna (rozjazd nr 21) - Gdynia Port (rejon GPB) oraz Gdynia Główna - Gdynia Wielki Kack.

Argumentacja odnośnie naruszenia art. 91 ust. 1 ustawy Pzp w związku z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp:

Ponadto, Odwołujący podniósł, iż wskutek postępowania Zamawiającego naruszony został również przepis art. 7 ust. 1 ustawy Pzp, który stanowi jedną z naczelných zasad zamówień publicznych. Mianowicie, jak podał Odwołujący, Zamawiający jest zobowiązany, aby przygotować i przeprowadzić postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji i równe traktowanie wykonawców oraz zgodnie z zasadami proporcjonalności i przejrzystości. W niniejszym postępowaniu zasada ta została, zdaniem Odwołującego, naruszona przez Zamawiającego właśnie w odniesieniu do oceny dodatkowego pozacenowego kryterium oceny ofert, tj. kryterium „*Doświadczenie personelu*”. Odwołujący wskazał, iż Zamawiający odmiennie oceniał i weryfikował informacje, które podawali oferenci w załączniku nr 5 do oferty.

Przede wszystkim należy odnotować, w ocenie Odwołującego, że w dwóch przypadkach przy ocenie oferty ZUE Spółka Akcyjna z siedzibą w Krakowie i STRABAG Spółka z o.o. z siedzibą w Pruszkowie - w zakresie informacji zawartych w załączniku nr 5, Zamawiający nie oparł się przy ocenie tych informacji jedynie na literalnym brzmieniu - opisie doświadczenia wskazanego przez Wykonawcę w załączniku. Zamawiający również odwołał się, jak zauważył Odwołujący, do swojego doświadczenia zawodowego i wiedzy, którą posiada jako zamawiający,

którym był również przy tych inwestycjach oraz którą posiadał jako zarządca infrastruktury kolejowej.

W przypadku oferty ZUE Zamawiający uzasadniając fakt, iż inwestycja „nie spełnia” postawionego w SIWZ warunku wskazał, np.: *„Zakrzów Kotowice jest przystankiem osobowym na położonym na szlaku Czernica Wrocławska - Siechnice na linii kolejowej nr 277 Opole Grochowice- Wrocław Brochów”*.

Zaś w przypadku oferty Strabag, jak wskazał Odwołujący, Zamawiający uzasadniając nieuznanie spełnienia warunku dla Kierownika Budowy wskazał, że: *„Z wiedzy Zamawiającego wynika, że Pan T.S. pełnił we wskazanym zadaniu stanowisko Dyrektora Kontraktu w terminie 04.2015 — 02,2016 a stanowisko Kierownika Budowy jedynie w terminie 03-09.2016. W konsekwencji okres trwania jest niezgodny z wymogiem 12 miesięcznego doświadczenia na wymaganym stanowisku”*.

W związku z powyższym, Odwołujący podniósł, iż gdyby Zamawiający dokonał w stosunku do załącznika nr 5 do oferty złożonego przez Odwołującego, analogicznej analizy jaką wykonał w przypadkach wskazanych powyżej - to powinien przyznać Odwołującemu 12 punktów w zakresie Kryterium „Doświadczenie personelu”, albowiem w załączniku nr 5 do oferty Odwołującego zostały wskazane informacje, które wykazywały, iż p. B.W.R. zrealizował trzy zadania inwestycyjne w zakresie warunku z pkt 20.7.2 lit. a) SIWZ.

Podsumowując tę część rozważań, Odwołujący wskazał, że Zamawiający naruszył przepisy art. 91 ust. 1 ustawy Pzp i art. 7 ust. 1 ustawy Pzp przyznając ofercie Odwołującego w zakresie kryterium „Doświadczenie personelu” - 0 pkt.

III. Naruszenie przez Zamawiającego art. 87 ust. 1 ustawy Pzp (względnie art. 26 ust. 3 lub 4 ustawy Pzp):

Odwołujący wskazał, iż Zamawiający z naruszeniem przepisów ustawy Pzp nie skierował do Odwołującego wezwania, w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp, dotyczącego złożonej przez Odwołującego oferty.

Zaniechanie wezwania Odwołującego do wyjaśnień, dotyczących złożonej oferty, tj. wyjaśnień odnośnie informacji zawartych w załączniku nr - 5 Wykaz personelu na potrzeby kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 20.7.2 SIWZ - spowodowało, w ocenie Odwołującego, iż Zamawiający nieprawidłowo i arbitralnie przyznał w zakresie pozacenowego kryterium oceny ofert „Doświadczenie personelu” ofercie Odwołującego - 0 punktów. Tymczasem nic nie stało na przeszkodzie, zdaniem Odwołującego, tym bardziej nie byłoby to w żaden sposób działanie niezgodne z przepisami ustawy Pzp, aby Zamawiający skierował do Odwołującego wezwanie w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp.

Wiadomym jest, w ocenie Odwołującego, że w odpowiedzi na takie wezwanie

Odwołujący nie mógłby zmienić treści swojej oferty i mógłby jedynie wyjaśniać kwestie odnośnie informacji już zawartych w załączniku nr 5 do oferty. Zgodnie ze zdaniem drugim art. 87 ust. 1 ustawy Pzp: *„Niedopuszczalne jest prowadzenie między zamawiającym a wykonawcą negocjacji dotyczących złożonej oferty oraz, z zastrzeżeniem ust. 1a i 2, dokonywanie jakiejkolwiek zmiany w jej treści”* -czego Odwołujący, jak podał, ma całkowitą świadomość. Ponadto, nawet gdyby doszło do nieuprawnionej zmiany treści oferty przez Odwołującego – to, jak podkreślił Odwołujący, Zamawiający mógłby i powinien takich informacji nie brać pod uwagę.

W tym miejscu Odwołujący podkreślił, iż uprawnienie Zamawiającego do żądania wyjaśnień od wykonawcy, na podstawie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp, traci charakter dyspozytywnego uprawnienia i przybiera formę zobowiązania do żądania od wykonawców wyjaśnień dotyczących treści złożonych ofert, jeżeli zaistnieją ku temu przesłanki.

Odwołujący podał, że zgodnie z wyrokiem KIO z dnia 27 maja 2013 r., sygn. akt KIO 1152/13: *„Jakkolwiek w przepisie art. 87 ust 1 PrZamPubl mowa jest o uprawnieniu zamawiającego, to w orzecznictwie przyjmuje się, że przepis ten kreuje dla zamawiającego obowiązek uzyskania wyjaśnień w sytuacji, w której zachodzą jakiejkolwiek wątpliwości co do treści złożonej oferty, w szczególności, gdy treść dokumentów pozostaje niespójna. (...) Zamawiający winien zaistniały stan rzeczy wyjaśnić, a nie w sposób arbitralny przyjmować, że rozstrzygającą rolę mają dokumenty sporządzone przez Odwołującego, pomijając jednocześnie okoliczność, że dokumenty potwierdzające parametry (cechy) produktu, dotyczą innego urzędnika oraz co istotne, iż kolektor wskazany przez Odwołującego nie spełnia wymagań Zamawiającego. Za nieuprawnione należy uznać takie działanie Zamawiającego, który nie mając ku temu wyraźnych podstaw, przyjmuje, iż treścią oferty objęte jest oświadczenie, które rodzi dla Odwołującego negatywne konsekwencje tym bardziej, że na co zwraca się uwagę w orzecznictwie, iż wolą wykonawcy jest złożenie oferty zgodnej z treścią siwz, bowiem celem udziału w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego jest uzyskanie przedmiotowego zamówienia”* (zob. również wyrok KIO z 17 maja 2013 r., sygn. akt KIO 1079/13).

Reasumując powyższe, jeżeli Zamawiający - mimo wszystko uznał, że nie może na podstawie własnej wiedzy i doświadczenia uznać informacji wskazanych w załączniku nr 5 do oferty Odwołującego - to powinien, zdaniem Odwołującego, wezwać Odwołującego do wyjaśnień, w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp. Zaskakujący jest fakt, w ocenie Odwołującego, iż Zamawiający nie dążył jednak do wybrania w niniejszym postępowaniu oferty, która w dwóch pozostałych kryteriach tj. „Cena” i „termin realizacji” - była ofertą najwyżej ocenioną. Takie działanie stanowi, jak podkreślił Odwołujący, niewłaściwe wydatkowanie środków publicznych i stanowi naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

W związku z powyższym, Odwołujący stoi na stanowisku, iż w przywołanym wyżej stanie faktycznym Zamawiający był zobligowany do wezwania Odwołującego do złożenia wyjaśnień.

Zaniechanie tej czynności, w ocenie Odwołującego, stanowi rażące naruszenie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp. Odwołujący podkreślił, iż ustawodawca nie zakazał, a wręcz dopuścił możliwość wyjaśnienia treści złożonej oferty, właśnie w trybie ww. przepisu ustawy Pzp. Wobec czego, wszelkie wątpliwości Zamawiającego, dotyczące treści oferty, powinny być wyjaśnione, zdaniem Odwołującego, w trybie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp.

IV. Naruszenie przez Zamawiającego art. 26 ust. 3 lub 4 ustawy Pzp:

Zgodnie z warunkiem wskazany w pkt 8.6.2 SIWZ wykonawca składając ofertę w niniejszym postępowaniu miał się wykazać posiadaniem Kierownika Budowy, który będzie miał następujące doświadczenie: *„co najmniej trzy [3] lata doświadczenia zawodowego, na stanowisku Kierownika Budowy lub Kierownika robót (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane) na robotach związanych z Remontem lub Budową lub Przebudową Infrastruktury kolejowej, oraz - w ciągu ostatnich 10 (dziesięciu) lat przed upływem terminu składania ofert nabył 12 miesięczne doświadczenie na stanowisku Kierownika Budowy lub Kierownika robót (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane) w realizacji jednego zadania inwestycyjnego w zakresie Budowy lub Przebudowy lub Remontu Infrastruktury kolejowej obejmującej co najmniej jeden szlak i jedną stację kolejową”*.

Wobec czego, jak podkreślił Odwołujący, doświadczenie dla Kierownika budowy w zakresie spełniania warunków udziału w postępowaniu (tzw. warunki minimalne) a warunków podlegających dodatkowej punktacji opisanej w pkt 20.7.2 lit. a) SIWZ były zbieżne.

W związku z czym, jeżeli Zamawiający jak wskazał w załączniku do pisma z dnia 23 czerwca 2017 r., który zatytułował *„Ocena ofert pod względem kryterium 20.7.4 Doświadczenie personelu”* uznał, iż Kierownik Budowy p. B.W.R. „nie spełnia” warunku zacytowanego powyżej, tj. *„W ciągu ostatnich 10 (dziesięciu) lat przed upływem terminu składania ofert nabył 12 miesięczne doświadczenie na stanowisku Kierownika Budowy lub Kierownika robót (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane) w realizacji jednego zadania inwestycyjnego w zakresie Budowy lub Przebudowy lub Remontu Infrastruktury kolejowej obejmującej co najmniej jeden szlak i jedną stację kolejową”* - to tym samym, zdaniem Odwołującego powinien nabrać wątpliwości, czy p. B.W.R. spełnia wymagania, o których mowa w pkt 8.6.2 SIWZ i wezwać Odwołującego, w trybie art. 26 ust. 3 lub 4 ustawy Pzp, do złożenia, uzupełnienia, poprawienia lub udzielenia wyjaśnień dotyczących dokumentów potwierdzających spełnianie warunków udziału w postępowaniu, tj. warunku dotyczącego posiadania Kierownika Budowy. Tego jednak Zamawiający nie uczynił, zachowując się, w ocenie Odwołującego, bardzo niekonsekwentnie.

V. Zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp oraz naruszenia art. 91 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp:

Odwołujący podał, że w SIWZ Zamawiający określił następujące kryteria oceny ofert (punkt 20.7 IDW):

- a) Całkowita cena brutto-waga 60%,
- b) Doświadczenie personelu - waga 20%,
- c) Termin realizacji - 20%.

Zmianą nr 1 do SIWZ z dnia 2 lutego 2017 r. wprowadzono korektę redakcyjną, jak wyjaśnił Odwołujący, polegającą na objęciu kryterium oceny ofert w zakresie „doświadczenia personelu” punktem 20.7.2 IDW. Na wagę tego kryterium, jak podał Odwołujący, składają się wagi przypisane do dwóch członków personelu, tj. Kierownika budowy - waga 12% i Głównego projektanta - koordynatora - waga 8%. Zasady przyznawania punktów w zakresie doświadczenia Głównego projektanta - koordynatora określono ostatecznie (tj. zgodnie z ww. zmianą nr 1 do SIWZ), jak podał Odwołujący, w następujący sposób:

b) Główny projektant – koordynator - waga 8%

„W ciągu ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert opracował w charakterze Projektanta (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane) w zakresie branży torowej co najmniej 1 dokumentację projektową (obejmującą min. projekt budowlany i projekt wykonawczy) Budowy lub Przebudowy lub Remontu Infrastruktury kolejowej w zakres której wchodziła Budowa lub Przebudowa lub Remont łącznie co najmniej dwóch [2] szlaków i jednej [1] stacji kolejowej z przynajmniej dwoma [2] torami głównymi i dwiema [2] krawężnikami peronowymi, w oparciu o którą to dokumentację projektowa uzyskano zgłoszenie/ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę.

Jeżeli oferent wykaże się doświadczeniem Głównego projektanta w co najmniej:

- zaprojektowaniu dwóch [2] dokumentacji projektowych wskazanych w powyższym warunku - 4 pkt
- zaprojektowaniu trzech [3] dokumentacji projektowych wskazanych w powyższym warunku - 6 pkt
- zaprojektowaniu czterech [4] dokumentacji projektowych wskazanych w powyższym warunku – 8 pkt

Z powyższego wynika, zdaniem Odwołującego, iż przyznanie punktów w tym kryterium było obwarowane łącznym spełnieniem następujących przesłanek w odniesieniu do każdej z wykazywanych dokumentacji projektowych:

- a) dokumentacja musiała zostać opracowana w ciągu ostatnich 10 (dziesięciu) lat przed upływem terminu składania ofert,
- b) osoba wskazywana przez wykonawcę musiała przy opracowaniu dokumentacji występować w charakterze projektanta w rozumieniu ustawy Prawo budowlane,
- c) dokumentacja musiała obejmować zakres branży torowej,

- d) dokumentacja musiała obejmować minimum projekt budowlany i projekt wykonawczy,
- e) zakres dokumentacji musiał obejmować budowę lub przebudowę lub remont infrastruktury kolejowej, w zakres której wchodziła budowa lub przebudowa lub remont łącznie co najmniej 2 (dwóch) szlaków i 1 (jednej) stacji kolejowej z przynajmniej 2 (dwoma) torami głównymi i 2 (dwoma) krawędziami peronowymi,
- f) na podstawie takiej dokumentacji uzyskano zgłoszenie lub ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę.

Odwołujący podał, że TORPOL w ramach swojej oferty złożył „Wykaz personelu na potrzeby kryterium oceny ofert zgodnie z pkt 20.7.2 IDW” (str. 86 - 90 oferty TORPOL). W celu uzyskania punktów w kryterium „Doświadczenie personelu” wykonawca ten wskazał, jak wyjaśnił Odwołujący, p. J.O. jako osobę Głównego projektanta - koordynatora oraz 5 (pięć) dokumentacji projektowych, które wykonała ww. osoba.

Dalej Odwołujący wskazał, że z treści zawiadomienia o wyborze oferty najkorzystniejszej z dnia 23 czerwca 2017 r. oraz z informacji o wyborze oferty najkorzystniejszej z dnia 29 czerwca 2017 r. wynika, że w kryterium „Doświadczenie personelu” Zamawiający przyznał wykonawcy TORPOL 20 pkt, tj. maksymalną ilość możliwą do uzyskania.

Zgodnie z punktem 20.7.2 IDW, jak zauważył Odwołujący, taką ilość punktów mógł otrzymać jedynie taki wykonawca, który uzyskał odpowiednio 12 pkt z tytułu doświadczenia Kierownika budowy oraz 8 pkt z tytułu doświadczenia Głównego projektanta - koordynatora. Jednocześnie, jak wyjaśnił Odwołujący, w myśl punktu 20.7.2 lit. b) IDW, wykonawcy mogli otrzymać 8 pkt z tytułu doświadczenia Głównego projektanta - koordynatora wyłącznie w przypadku wykazania, że osoba ta zaprojektowała 4 (cztery) dokumentacje projektowe spełniające warunek opisany w IDW.

Analiza doświadczenia p. J.O., wskazanego przez TORPOL w ofercie (str. 86,-90 oferty), które miało służyć uzyskaniu punktów w kryterium „Doświadczenie personelu”, prowadzi, zdaniem Odwołującego, do wniosku, że:

1. w stosunku do TORPOL zachodzi obligatoryjna podstawa do wykluczenia z postępowania w trybie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp, względnie:
2. Zamawiający powinien przyznać ofercie TORPOL jedynie 87,99 punktów łącznie w ramach wszystkich kryteriów oceny ofert, co oznacza, że po uwzględnieniu argumentacji Odwołującego, dotyczącej bezpodstawnego nieprzyznania 12 pkt ofercie Odwołującego, oferta Odwołującego jest ofertą najkorzystniejszą.

Spośród 5 dokumentacji projektowych, wskazanych przez TORPOL na str. 89 - 90 oferty, aż 3 dokumentacje wykonane przez p. J.O. nie spełniają, zdaniem Odwołującego, warunku opisanego w punkcie 20.7.2 IDW. Oznacza to, w ocenie Odwołującego, że w ramach kryterium

„Doświadczenia personelu” - Głównego projektanta - koordynatora, TORPOL powinien otrzymać nie 8, lecz jedynie 4 pkt za 2 dokumentacje spełniające ww. warunek.

Dalej Odwołujący przedstawił szczegółową argumentację w odniesieniu do poszczególnych dokumentacji, tj. tych, które nie powinny być punktowane przez Zamawiającego.

W pierwszej kolejności Odwołujący odniósł się do zrealizowanej przez p. J.O. dokumentacji projektowej w ramach zamówienia pn.: Rewitalizacja linii kolejowej 61 Kielce - Fosowskie na odcinku Koniecpol - Częstochowa Stradom w ramach zadania pn. „Rewitalizacja linii kolejowej 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ - Częstochowa Stradom”. Wbrew informacji podanej w ofercie TORPOL, zdaniem Odwołującego,:

1. ww. dokumentacja nie obejmowała projektu budowlanego,
2. ww. dokumentacja w zakresie branży torowej nie obejmowała ani jednej stacji kolejowej z przynajmniej 2 (dwoma) torami głównymi i 2 (dwoma) krawężnikami peronowymi.

Przedmiotowe zamówienie, jak twierdzi Odwołujący, obejmowało wyłącznie projekt wykonawczy, bez projektu budowlanego. Brak opracowania projektu budowlanego potwierdzają, jak podał Odwołujący, zapisy SIWZ dla tego zadania, w tym m.in. niżej przytoczone fragmenty Programu Funkcjonalno-Użytkowego (str. 9 PFU):

Rewitalizacja linii kolejowej nr 61 Kielce-Fosowskie na odcinku Koniecpol - Częstochowa Stradom

1.2. Zakres, wymagania i warunki opracowania dokumentacji projektowej

„Dokumentację należy opracować w takim zakresie, aby uwzględniła wszystkie warunki i wymagania zawarte w niniejszym PFU. Zamawiający oczekuje przedłożenia projektów wykonawczych w terminie do 40 dni od dnia podpisania umowy.

Zakres dokumentacji projektowych, wynika nie tylko z potrzeb technologicznych, ale przede wszystkim z konieczności kontroli i odbiorów robót oraz udokumentowania zmian usytuowania, posadowienia czy położenia nowych elementów infrastruktury kolejowej.

Ważny udział w przygotowaniu i organizacji robót mają regulaminy tymczasowe prowadzenia ruchu w czasie wykonywania robót, które będą sporządzane dla poszczególnych etapów (faz) robót przez IZ Częstochowa z udziałem Wykonawcy i Zamawiającego, z uwzględnieniem uzgodnień z zarządcą(ami) dróg kołowych.

1.2.1. Zakres dokumentacji projektowej.

Dokumentacja projektowa powinna być opracowana przez Wykonawcę w zakresie projektów wykonawczych dla poprawnego prowadzenia budowy i montażu konstrukcji budowli czy instalacji kolejowych, jak również potrzebnych Zamawiającemu do nadzoru i odbiorów robót, z uwzględnieniem zakresów robót i wymagań dla przebudowy infrastruktury kolejowej w poszczególnych branżach opisanych w niniejszym PFU.

Dokumentacja projektowa musi zawierać szczegółową analizę prędkości dla granicznych przyspieszeń niezrównoważonych z uwzględnieniem elementów Infrastruktury kolejowej (mających wpływ na prędkość) takich jak: sieć trakcyjna, urządzenia srk, geometria toru (w tym skrajnia).

Przed przystąpieniem do robót, zgodnie z wymaganiami ustawy Prawo budowlane, Wykonawca opracuje „Plan bezpieczeństwa i ochrony zdrowia” i przedłoży Zamawiającemu najpóźniej w dniu przekazania terami budowy.

Zamawiający oczekuje i wymagać będzie od Wykonawcy opracowania:

- 1) Dla branży budowlanej nawierzchni kolejowej i podtorza:*
 - a) projektu wykonawczego w zakresie wymiany nawierzchni, rozjazdów oraz robót ziemnych i odwodnienia, w torze nr 1 na odcinku od km 100,062 do km 116,752,*
 - b) projektu osi toru nr 1 od km 100,062 do km 116,752,*
 - c) projektu osi toru nr 2 od km 100,062 do km 116,794, z wyniesieniem znaków regulacji osi torów na konstrukcje wsporcze i stałe punkty posadowienia wzdłuż torów. (Przy projektowaniu osi toru nr 1 i 2, należy dążyć do wyrównania poziomu niwelet obu torów, co jest szczególnie uzasadnione zlokalizowaniem na rewitalizowanym odcinku 9 przejazdów kolejowych).*
 - d) Projektu wykonawczego w zakresie wymiany nawierzchni, rozjazdów oraz robót ziemnych i odwodnienia w torze nr 2 na odcinku od km 70,533 do km 67,407 - położenie niwelety toru ma być zgodne z regulacją osi toru nr 2 (wykonaną w 2012 r. - I etap rewitalizacji). Regulację osi toru nr 2 Zamawiający dołączy, jako załącznik do SIWZ.*
 - e) profilu podłużnego linii na odcinku od km 100,062 do km 116,794 (profil podłużny linii na odcinku od km 70,583 do km 87/107 wykonać zgodnie z dołączonym profilem przez Zamawiającego, jako załącznik do SIWZ),*
 - f) projektu wykonawczego odwodnienia podtorza (w tym: przebudowy rowów bocznych, drenażu) oraz przekrojów poprzecznych torowiska w miejscach”.*

Ponadto, dokumentacja projektowa w zakresie branży torowej wykonana przez p. J.O. w ramach przedmiotowego zadania nie obejmowała, w ocenie Odwołującego, ani jednej stacji z co najmniej 2 (dwoma) torami głównymi i 2 (dwoma) krawędziami peronowymi, albowiem:

- 1. stacja Julianka - dokumentacja dotyczyła wyłącznie peronów i nie obejmowała torów,*
- 2. stacja Turów - dokumentacja dotyczyła wyłącznie peronów i nie obejmowała torów,*
- 3. stacja Koniecpol (również wchodząca w zakres zamówienia) - dokumentacja obejmowała tylko 1 (jeden) tor i 1 (jeden) peron.*

Zakres projektu wykonawczego Odwołujący przedstawił na schemacie rysunkowym.

Powyższe potwierdza, zdaniem Odwołującego, także treść PFU dla tego zadania, tj. Opis stanu istniejącego (potwierdza, w którym km jest stacja) oraz Zakres robót - fragmenty przytoczone poniżej:

Str. 78 PFU - Opis stanu istniejącego:

Nawierzchnia kolejowa:

Tor nr 1

SZLAK / STACJA	OD KM	DO KM	DŁUG.	SZYNY		PODKŁADY		PODSYPKA
				TYP	ROK UŁOŻ.	TYP	ROK UŁOŻ.	
TURÓW - KUCELINKA	100,062	100,1	0,038	UIC 60 b	1976	SI	1976	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	100,1	102,14	2,04	UIC60b	1976	1NBK7	1976	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	102,14	102,4	0,26	UIC 60 b	1976	SI	1976	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	102,4	103,33	0,93	UIC 60 b	1976	INBK7	1976	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	103,33	103,355	0,025	UIC 60 b	2010	dab	2010	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	103,355	103,89	0,535	UIC 60 b	1976	SI	1977	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	103,89	104,05	0,16	UIC 60 b	1976	SI	1977	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	104,05	105,65	1,6	UIC 60 b	1976	INBK7	1977	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	105,65	106,4	0,75	UIC 60 b	1976	SI	1977	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	106,4	109,2	2,8	UIC EOb	1976	INBK7	1977	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	109,2	109,221	0,021	UIC 60 b	1976	SI	1984	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	109,221	110,1	0,879	UIC 60 b	1976	INBK7	1977	tluczeń
TURÓW - KUCELINKA	110,1	110,144	0,044	UIC 60 b	1977	SI	1976	tluczeń
Doda. KUCELINKA	110,171	110,181	0,01	UIC 60 b	1977	SI	1989	tluczeń
Doda. KUCELINKA	110,214	110,241	0,027	UIC 60 b	1977	SI	1989	tluczeń
podg. KUCELINKA	110,274	110,293	0,019	UIC 60 b	1977	SI	1989	tluczeń
KUCELINKA - CZ-WA STRADOM	110,326	110,393	0,067	UIC 60 b	1976	SI	1988	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	110,393	110,429	0,036	UIC 60 b	1976	SI	1998	most
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	110,429	110,512	0,083	UIC 60 b	1976	SI	1976	tluczeń

SZLAK/ STACJA	OD KM	DO KM	DŁUG	SZYNY		PODKŁADY		PODSYPKA
				TYP	ROK UŁOŻ.	TYP	ROK	
KUCELINKA - CZ-WA STRADOM	110,51	110,89	0,393	UIC 60 b	2000	PS94	2000	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	110,68	110,92	0,026	UIC 60 b	1980	SI	1984	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	110,021	110,94	0,019	UIC 60 b	2000	PS94	2000	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	110,94	111,56	0,62	UIC 60 b	2000	PS94	2000	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	111,56	111,56	0,008	UIC 60 b	2009	SI	2000	tluczeń
KUCELINKA - CZ-WA STRADOM	111,56	111,59	0,025	UIC 60 b	2009	SI	1994	wiadukt
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	111,59	111,75	0,157	UIC 60 b	2009	INBK7	1976	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	111,75	111,94	0,194	UIC 60 b	1980	INBK7	1976	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	111,94	112,77	0,632	UIC 60 b	1976	INBK7	1976	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	112,77	112,97	0,094	UIC 60 b	1976	SI	1094	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	112,87	113,49	0,625	UIC 60 b	2000	PS94	2000	tluczeń
KUCELINKA - CZ-WA STRADOM	113,40	114,63	1,135	UIC 60 b	1976	INBK7	1979	tluczeń
KUCELINKA - CZ-WA STRADOM	114,63	115,26	0,63	UIC 60 b	2000	PS94	2000	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	115,26	115,67	0,41	UIC 60 b	1979	INBK7	1978	tluczeń
KUCELINKA-CZ-WA STRADOM	115,67	116,71	1,045	UIC 60 b	2000	PS94	2000	tluczeń
KUCELINKA - CZ-WA STRADOM	116,74	116,75	0,003	UIC 60 b	2000	PS94	2000	tluczeń

Tor nr 2

SZLAK/STACJA	OD KM	DO KM	DŁUG.	SZYNY		PODKŁADY		PODSYPKA
				TYP	ROK UŁOZ.	TYP	ROK UŁOZ.	
st. KONIECPOL	70,616	70,641	0,025	UIC 60 b	1995	INBK7	1995	tluczeń
st. KONIECPOL	70,674	70,826	0,162	UIC 60 b	1995	INBK7	1994	tluczeń
st. KONIECPOL	70,859	70,862	0,003	UIC 60 b	1995	SI	1995	tluczeń
st. KONIECPOL	70,895	71,687	0,792	UIC 60 b	1995	INBK7	1995	tluczeń
st. KONIECPOL	71,72	71,767	0,047	UIC 60b	1995	1NBK7	19B5	tluczeń
st. KONIECPOL	71,8	71,827	0,027	UIC 60 b	1995	INBK7	1G95	tluczeń
KONIECPOL - JULIANKA	71,86	71,99	0,13	UIC 60 b	1983	SI	1933	tluczeń
KONIECPOL - JULIANKA	71,99	72,2	0,2t	UICGOB	1996	SI	1983	tluczeń
KONIECPOL - JULIANKA	72,2	73,073	0,873	UIC 60 b	1983	SI	1983	tluczeń
KONIECPOL-JULIANKA	73,073	73,t29	0,056	UIC 00 b	1980	SI	1998	tluczeń
KONIECPOL - JULIANKA	73,129	74,53	1,401	UIC 60 b	1983	SI	1983	tluczeń
KONIECPOL-JULIANKA	74,53	79,515	4,985	UIC 60 b	1983	INBK7	1984	tluczeń
KONIECPOL-JUJANKA	79,515	82,8	3,285	UIC 60b	1984	SI	1984	tluczeń
KONIECPOL-JULIANKA	82,8	84,25	1,45	UIC 60 b	1983	SI	1984	tluczeń
KONIECPOL-JULIANKA	84,2	85,75	1.5	UIC 60 b	1983	INBK7	1983	tluczeń
KONIECPOL - JULIANKA	85,75	86	0,25	UIC 60 b	1983	SI	1983	tluczeń
KONIECPOL - JULIANKA	86	87,02	1,02	UIC 60 b	1983	INBK7	1983	tluczeń

SZLAK / STACJA	OD KM	DO KM	DŁUG.	SZYNY		PODKŁADY		PODSYPKA
				TYP	ROK UŁOZ.	TYP	ROK UŁOZ.	
KONIECPOL-JULIANKA	87,02	87,369	0,349	UIC 60 b	1983	SI	1983	tluczeń
KONIECPOL-JUJANKA	87,369	87,407	0,033	UIC 60 b	1983	SI	1989	tluczeń

Str. 9 PFU - pkt 1.2.1:

„Zamawiający oczekuje i wymagać będzie od Wykonawcy opracowania:

1) Dla branży budowlanej nawierzchni kolejowej i podtorza:

- a) projektu wykonawczego w zakresie wymiany nawierzchni, rozjazdów oraz robót ziemnych i odwodnienia, w torze nr 1 na odcinku od km 100,062 do km 116,752,
- b) projektu osi toru nr 1 od km 100,062 do km 116,752,
- c) projektu osi toru nr 2 od km 100,062 do km 116,794, z wyniesieniem znaków regulacji osi torów na konstrukcje wsporcze i stałe punkty posadowienia wzdłuż torów. (Przy projektowaniu osi toru nr 1 i 2, należy dążyć do wyrównania poziomu niwelet obu torów, co jest szczególnie uzasadnione zlokalizowaniem na rewitalizowanym odcinku 9 przejazdów kolejowych).
- d) projektu wykonawczego w zakresie wymiany nawierzchni, rozjazdów oraz robót ziemnych i odwodnienia w torze nr 2 na odcinku od km 70,583 do km 87,407 - położenie niwelety toru ma być zgodne z regulacją od toru nr 2 (wykonaną w 2012 r. - I etap rewitalizacji). Regulację osi toru nr 2 Zamawiający dołączy, jako załącznik do SIWZ,
- e) profilu podłużnego linii na odcinku od km 100,062 do km 116,794 (profil podłużny linii na odcinku od km 70,583 do km 87,407 wykonać zgodnie z dołączonym profilem przez Zamawiającego, jako załącznik do SIWZ),
- f) projektu wykonawczego odwodnienia podtorza (w tym: przebudowy rowów bocznych, drenażu) oraz przekrojów poprzecznych torowiska w miejscach charakterystycznych np.

załomy profilu, obiekty inżynieryjne i inne - nie rzadziej, niż **co 50m**,

- g) projektów przebudowy 33 przejazdów kolejowych w obu torach na odcinku linii od km 70,583 do km 116,794 (plany sytuacyjne - wykonane w I etapie rewitalizacji - dotyczące przebudowy 24 przejazdów w km 70,583 do km 100,062 Zamawiający dołączy, jako załącznik do SIWZ).
 - h) projektów organizacji ruchu drogowego na przejazdach w czasie prowadzenia robót (projekty organizacji ruchu na 24 przejazdach w km 70,583 do km 100,062 Zamawiający dołączy, jako załącznik do SIWZ),
 - i) projektów docelowej organizacji ruchu drogowego na przebudowywanych przejazdach.
- 2) Dla branży - budowlę kolejowe:
- a) projektu wykonawczego przebudowy peronu wyspowego w stacji Koniecpol”.

Co więcej, jak wskazał Odwołujący, dokumentacja dla stacji Turów w zakresie peronów była objęta zupełnie innym zamówieniem niż wskazane w ofercie TORPOL na str. 89, tj. była objęta zamówieniem pn.: Rewitalizacja toru nr 2 linii kolejowej nr 61 Kielce - Fosowskie na szlaku Julianka - Turów w ramach zadania inwestycyjnego pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ - Częstochowa Stradom”.

W dodatku to inne zamówienie było realizowane, jak podał Odwołujący, później niż zamówienie wskazane w ofercie TORPOL (otwarcie ofert nastąpiło w dniu 18 grudnia 2013 r.). Na dowód tego, że dokumentacja w zakresie peronów na stacji Turów była objęta tym innym zamówieniem, Odwołujący wskazał fragment zmiany SIWZ dla tego zadania:

Zmiana Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia

Dotyczy postępowania przetargowego:

„Rewitalizacja toru nr 2 linii kolejowej nr 61 Kielce - Fosowskie na szlaku Juliana – Turów” w ramach zadania inwestycyjnego pn. Rewitalizacja linii Kolejowej nr 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ – Częstochowa Stradom. (...)

1) Zmiany do Tomu III - PROGRAM FUNKCJONALNO UŻYTKOWY

1. W punkcie 1.3 4 ppkt 1) PFU, zmiana się zapis: „Wymiana konstrukcji wsporczych sieci trakcyjnej wraz z zabudowanym na danej konstrukcji osprzętem w lokalach 70-4, 70-27 w stacji Koniecpol” na zapis: „Wymiana słupów krańcowych bramek wraz z ich pomostami i zabudowanych na danej bramce osprzętem w lokatach 70-24, 70-27, a także demontaż zbędnych bromek w rejonie głowic rozjazdowych stacji Koniecpol.
2. W punkcie 1.3.4 ppkt 1) tiret 4, PFU, zmienia się zapis: „Dokonać w niezbędnym zakresie reputacji sieci trakcyjnej nad przejściami zwrotnicowymi 1/2 i 5/5 oraz nad torami nr 1, 2, 4 w stacji Koniecpol”, na zapis: „Dokonać w niezbędnym zakresie regulacji sieci trakcyjnej w miejscu robót.
3. W punkcie 1.3.4 ppkt 1), po tiret 4 w PFU, wstawia się tiret 5 o treści: „zabudować

niezbędne podwieszenia i osprzęt sieciowy oraz przewiesić istniejące przewody sieci trakcyjnej, na nowo zbudowane bramki (w 2013 r.) w rejonie głowic rozjazdowych, a także dokonać demontażu starych wraz z ich fundamentami (lok. 70-32, 70-31 70-20),

4. W punkcie 1.3.4 PFU, dopisuje się ppkt 6 o treści: „Demontaż i ponowna zabudowa elementów sieci trakcyjnej powrotnej na długości remontowanego toru (między innymi łączników podłużnych, poprzecznych oraz kabli powrotnych przy podstacji trakcyjnej PT Julianka I kabinie sekcyjnej KS 32 Turów”.
5. W PFU dopisuje się punkt 1.3.8. Zakres robót rewitalizacji peronu w stacji Turów, o treści:

Stan istniejący:

- peron dwukrawędziowy niski o szerokości 3,05 m i długości około 250 mm, zlokalizowany między torami nr 1 i 2;
- rok budowy 1575;
- nawierzchnia utwardzona z płyt chodnikowych.

Zakres robót budowlanych:

a) Branża torowa:

- Zmiana geometrii osi toru nr 1 i 2 (wg propozycji IZ w załączonym szkicu);
- Regulacja w planie toru nr 1 i 2, na odcinku od km 99,300 do km 99,900;
- Budowa przejścia kolejowego (dojścia do peronu wyspowego). Nawierzchnia drogowa z nowych płyt przejazdowych wielkogabarytowych dostosowana do nawierzchni 60E1 w torze nr 2 i nawierzchni S49 w torze nr 4. Nawierzchnię na pozostałej części przejścia, należy utwardzić kostką betonową grubości 8 cm w kolorze jasno szarym na zagęszczonej podsypce piaskowo – cementowej. Przejście należy oznakować znakami ostrzegawczymi zgodnie z obowiązującymi przepisami, wykonać barierki zabezpieczające przejście (zabudowa dwóch labiryntów na dojeźdźcach do peronu, od strony wejścia i wyjścia z przejścia) zgodnie z Rozporządzeniem Ministra Transportu i Gospodarki Morskiej z dnia 26.02.1996 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać skrzyżowania linii kolejowych z drogami publicznymi i ich usytuowania (Dz. U. Nr 33 poz.144 z późn. zm.).

b) Branża budowlana:

- demontaż elementów wyposażenia peronu,
- rozbiórka nawierzchni peronu, betonowych płyt krawędziowych/parapetów,
- wykonanie robót ziemnych w niezbędnym zakresie, w tym całkowita rozbiórka części peronu nieprzewidzianej do odbudowy wraz z uporządkowaniem, wyrównaniem i utwardzeniem międzytorza. Likwidacja części istniejącego peronu od strony

Koniecpol na długości - 98 m;

- *Szerokość peronu po remoncie 4 m, długość 150 m, wysokość 0,38 m;*
- *Remont nawierzchni na peronie poprzez zastosowanie ścianek peronowych typu „L” (o wym. 139 x 99,5 cm, zabudować dla uzyskania wysokości peronu) oraz płyt peronowych typu „P” ułożonych wzdłuż z wykonaną linią ostrzegawczą wizualną w kolorze żółtym o szerokości 0,2 m, posadowionych na zaprawie cementowej i podbudowie z chudego betonu B 10. Płyty należy ułożyć ze spadkiem 1 % w kierunku toru. Nawierzchnię na pozostałej części peronu, należy utwardzić kostką betonową grubości 8 cm w kolorze jasno (...).”*

Podsumowując tę część rozważań Odwołujący stwierdził, że dokumentacja projektowa opracowana w ramach zamówienia pn.: Rewitalizacja linii kolejowej 61 Kielce – Fosowskie na odcinku Koniecpol – Częstochowa Stradom w ramach zadania pn.: „Rewitalizacja linii kolejowej 61 i 572 na odcinku Włoszczowa Północ – Częstochowa Stradom” – nie spełnia warunku określonego w punkcie 20.7.2 IDW, a więc nie kwalifikuje się do przyznania punktów.

W drugiej kolejności Odwołujący zwrócił uwagę na dokumentację projektową w ramach zamówienia pn.: Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 odcinek Kalety-Kluczbork. Wbrew informacji podanej w ofercie TORPOI, zdaniem Odwołującego:

1. przedmiotowa dokumentacja nie obejmowała projektu budowlanego,
2. przedmiotowa dokumentacja w zakresie stacji Lubliniec nie obejmowała przynajmniej 2 (dwóch) krawędzi peronowych.

Ww. zamówienie, jak podał Odwołujący, obejmowało wyłącznie projekt wykonawczy, bez projektu budowlanego. Brak opracowania projektu budowlanego potwierdzają, zdaniem Odwołującego, zapisy SIWZ dla tego zadania, w tym. M.in. niżej przytoczone fragmenty PFU (str. 5, 26, i 74 PFU):

Str. 5 PFU

1. *„Opis ogólny przedmiotu zamówienia*

Przedmiotem zamówienia jest wykonanie dokumentacji wykonawczej, powykonawczej oraz robót budowlanych dla zadania: „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii Kolejowej nr 143 Kalety - Wrocław Mikołajów na odcinku Kalety-Kluczbork” w ramach projektu znajdującego się na Liście Projektów Indywidualnych dla Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko”.

Str. 26 PFU:

„Zamówienie obejmuje w szczególności:

1. *Sporządzenie wszelkiej niezbędnej do realizacji wszystkich robót dokumentacji wykonawczej (w tym koncepcji projektowej, projektu organizacji ruchu i specyfikacji*

technicznej wykonania i odbioru robót) i uzyskanie dla niej wszystkich wymaganych opinii, uzgodnień, warunków i pozwoleń.

2. Wykonanie mapy do celów projektowych w skali 1:500 w technologii numerycznej, obejmującej obszar otaczający teren inwestycji w pasie co najmniej 30 m. Mapa musi mieć klauzule o przydatności do celów projektowych uzyskane we właściwym terenie Kolejowym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjno-Kartograficznej (dla terenów PKP) oraz Powiatowym Ośrodku Dokumentacji Geodezyjno-Kartograficznej (dla terenów przyległych). Mapy do celów projektowych należy wykonać w środowisku graficznym w formach akceptowanych przez oprogramowanie używane w KODG-K i PODG-K. Zgodnie z instrukcją Ig-1, mapy do celów projektowych, przed przekazaniem do właściwych terenów KODG-K i PODG-K podlegają uzgodnieniom z właściwym terytorialnie Działem Geodezji i Kartografii w Wydziale Geodezji i Kartografii Centrum Realizacji Inwestycji. Dokumentacja projektowa i geodezyjna inwentaryzacja powykonawcza powinna być sporządzona zgodnie z instrukcją Ig-1).
Opracowanie geodezyjne ma zawierać dokumentację z inwentaryzacji powykonawczej. (dokumentację powyższą należy sporządzić w 9 egz. analogowych kolorowych i 1 cyfrowej).
3. Dokonanie zgłoszenia robót do organów nadzoru, zgodnie z przepisami prawa budowlanego.
4. Opracowanie planu bezpieczeństwa i ochrony zdrowia.
5. Wykonanie wszelkich niezbędnych robót przygotowawczych z uwzględnieniem m.in. wycinki drzew i krzewów na terenie kolejowym.
6. Wykonanie na podstawie sporządzonej dokumentacji robót budowlanych.”

Str. 74 PFU:

„W zakres zobowiązań Wykonawcy w ramach realizacji przedmiotu zamówienia wchodzi opracowanie:

- 1) dokumentacji wykonawczej stanowiącej podstawę wykonania robót zawierającej m.in.:
 - rysunki, opisy, obliczenia (plany sytuacyjne, profile podłużne, przekroje poprzeczne torowiska, profile podłużne dróg w obrębie przejazdów, plan robót, harmonogramy),
 - informację dotyczącą bezpieczeństwa i ochrony zdrowia,
 - projekt regulacji osi torów w oparciu o osnowę wysokościową (należy rozpatrywać projekt niwelety obydwu torów ze szczególnym uwzględnieniem lokalizacji w przejazdach kolejowych, gdzie należy zapewnić odpowiedni profil drogi),
 - inne projekty specjalistyczne (projekty robót towarzyszących, projekty organizacji ruchu na czas zamknięcia przejazdów kolejowych, zabezpieczenia kolizji z urządzeniami infrastruktury podziemnej i nadziemnej, tj. urządzeń sterowania ruchem kolejowym,

teletechniki, energetyki, rurociągów dla różnych mediów i innych obiektów (w tym krzaków i drzew) mających wpływ na prawidłową, realizację zadania,

- Wykonawca wykona badania geotechniczne i opracuje wyniki z przyjętymi grubościami warstw ochronnych.

Zamawiający wymaga przedłożenia do akceptacji rysunków wykonawczych i szczegółowej specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych przed ich skierowaniem do realizacji, w aspekcie ich zgodności z ustaleniami programu funkcjonalno-użytkowego i umowy. Wykonawca sporządzi Dokumentację Wykonawczą i przedłoży* Zamawiającemu do zatwierdzenia.

1) specyfikacji technicznej wykonania i odbioru robót budowlanych.

2) dokumentacji powykonawczej, w tym: (...)”

Co więcej, zdaniem Odwołującego, wyżej wymieniona dokumentacja w zakresie stacji Lubliniec (wskazanej przez TORPOL) nie obejmowała przynajmniej 2 (dwóch) krawędzi peronowych. W Programie Funkcjonalno-Użytkowym (stanowiącym część SIWZ) wskazano wprost, jak podał Odwołujący, że oba perony na tej stacji w ogóle nie wymagały remontu, a zatem nie były one objęte zakresem dokumentacji projektowej. Potwierdza to, zdaniem Odwołującego, niżej przytoczony fragment PFU (str. 43 PFU):

Perony

tabela 1.14.

	Lokalizacja obiekt	Sowczyce	Olesno Śląskie	Stare Olesno	Bąków	Kluczbork	Koszęcin	Rusinowice	Ciasna	Sieraków	Lubliniec
1	Peron I	Wykonanie nawierzchni kostki błonowej. Naprawa zniszczonych krawężników.	Wymiana nawierzchni z płyt chodnikowych na elementy drobnowymiarowe. Naprawa zniszczonych krawężników.	Wykonanie dojścia dla niepełnosprawnych, regulacja krawężników, wymiana zniszczonych płytek chodnikowych na kostkę brukową.	Wyrównanie nawierzchni, ułożenie kostki betonowej drobnowymiarowej. Ewentualna naprawa ścianek peronowych.	Nie wymaga remontu.	Nie wymaga remontu	Remont z dostosowaniem peronu do obowiązujących standardów do wysokości 55 cm	Nie wymaga remontu	Remont z dostosowaniem peronu do obowiązujących standardów do wysokości 55 cm	Nie wymaga remontu
2	Peron II	Wykonanie nowej nawy z kostki betonowej drobnowymiarowej, wykonanie dojścia do peronu. Naprawa zniszczonych krawężników.	Wymiana nawierzchni. Ewentualna naprawa krawężników.	Regulacja krawężników, wymiana zniszczonych płyt chodnikowych na kostkę brukową, wykonanie dojścia dla niepełnosprawnych.	Naprawa Krawężników. Wyrównanie nawierzchni, ułożenie kostki betonowej drobnowymiarowej.	Wymiana nawierzchni peronu dwukrawędziowego wykonać nową nawierzchnie peronu. Krawędzie peronowe są po remoncie w 1996 r.	Remont z dostosowaniem peronu do obowiązujących standardów do wysokości 55 cm	Remont z dostosowaniem peronu do obowiązujących standardów do wysokości 55 cm	Remont z dostosowaniem peronu do obowiązujących standardów do wysokości 55 cm	Remont z dostosowaniem peronu do obowiązujących standardów do wysokości 55cm	Nie wymaga remontu

Z powyższego wynika wprost, iż dokumentacja projektowa opracowana w ramach zamówienia pn. Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 odcinek Kalety-Kluczbork - nie spełnia warunku określonego w punkcie 20.7.2 IDW, a więc nie kwalifikuje się do przyznania punktów.

Finalnie należy odnieść się do zrealizowanej przez Pana J.O. dokumentacji projektowej w ramach zamówienia pn. Przywrócenie do eksploatacji linii kolejowej nr 181 na odcinku Kępno - Oleśnica. Przedmiotowa dokumentacja, wbrew informacji podanej w ofercie TORPOL, nie obejmowała 1 (jednej) stacji kolejowej z przynajmniej 2 (dwoma) torami głównymi i 2 (dwoma)

krawężnikami peronowymi. Zakres dokumentacji dla wskazanej przez TORPOL stacji Oleśnica:

1. obejmował tylko 1 (jeden) tor na tej stacji,
2. nie obejmował ani jednego peronu na tej stacji (a zatem nie obejmował krawężni peronowych).

Dokumentacja dla stacji Oleśnica przewidywała roboty tylko w 1 (jednym torze) oznaczonym jako tor nr 9. Zakres opracowania wskazany w PFU dla stacji Oleśnica nie przewiduje 2 (dwóch) torów głównych, lecz wyłącznie 1 (jeden) tor. Co więcej, PFU w ogóle nie obejmowało dokumentacji i robót dotyczących jakichkolwiek prac na peronie na ww. stacji (a co za tym idzie - dokumentacja nie obejmowała ani jednej krawędzi peronowej). Wskazuje na to Program Funkcjonalno-Użytkowy będący częścią specyfikacji istotnych warunków zamówienia dla tego zadania:

Str. 5 PFU - Opis stanu istniejącego:

1.2. Opis stanu Istniejącego

- Linia nr 181 Herby Nowe - Oleśnica tor nr 1 na odcinku Kępno - Oleśnica, jest linią pierwszorzędną, jednotorową, niezelektryfikowaną, o ruchu pasażersko-towarowym,

Str. 5 PFU - Opis stanu istniejącego - pkt 1.2.1 Nawierzchnia:

- ✓ na odcinku w km 142,600 - 148,053 - tor klasyczny, szyny S60, podkłady strunobetonowe INBK7d, rok wbudowania 1985, przymocowanie typu K,
- ✓ st. Oleśnica tor nr 9 km 148,053 -149,109 tor klasyczny, S49 , podkłady drewniane S49, 1980 r, Typ K

Str. 15 PFU - pkt 1.4 Zakres robót budowlanych

1.4.1.1.12. st. Oleśnica tor nr 9

Wymiana 100% podkładów - 1430 sz. uzupełnienie tłucznia 300 t, regulacja toru w planie i profilu.

Ponadto, w tabeli obrazującej doświadczenie p. J.O. wskazano, jak podał Odwołujący, że dokumentacja obejmowała odcinek w km 103,284 - 123,222 i w km 123,222 - 148,628, podczas gdy peron nr 1 na stacji Oleśnica zgodnie ze schematem stacji oraz opisem stanu istniejącego w PFU jest w km 148,517-148,717, więc już poza zakresem dokumentacji i robót przewidzianych w PFU. Dokumentacja, jak twierdzi Odwołujący, obejmowała prace tylko w km 103,284 - 146,637. Potwierdzają to, zdaniem Odwołującego, niżej przywołane fragmenty PFU oraz pytania i odpowiedzi do SIWZ:

Str. 4 PFU - Opis przedmiotu zamówienia:

„1.1. Opis ogólny przedmiotu zamówienia

W ramach naprawy Infrastruktury kolejowej przewidzianaj na lata 2015 - 2016, należy zaprojektować i wykonać roboty budowlane polegające na rewitalizacji nawierzchni torowej, rozjazdów, przejazdów kolejowych, budowie urządzeń srk oraz urządzeń łączności i

radiołączności na linii kolejowej nr 181 Herby Nowe - Oleśnica na odcinku Oleśnica - Kępno tor nr 1 km 103,284 – 146,637:

- na odcinku Kępno – Oleśnica od km 103,284 – 146,637 wymiana podkładów drewnianych, wzmocnienie toru, wymiana podrozdnic, wycinka drzew i krzewów;
- na stacjach (Bralin, Syców) i przystankach osobowych (Stradomia, Jemielna Oleśnicka, Poniatowice, Cieśle) wzmocnienie toru, wymiana podrozdnic, uzupełnienie tłucznia, konserwacja części stołowych, naprawa zamknięć;
- na stacji Oleśnica wymiana podkładów drewnianych, regulacja toru w planie i profilu;
- odtworzenie zdewastowanych zewnętrznych urządzeń srk;
- naprawa nawierzchni przejazdów kolejowych wraz z projektem organizacji ruchu zastępczego i docelowego na 36 przejazdach;
- zabudowa urządzeń zabezpieczenia na przejazdach kolejowo - drogowych kat. A - 1 szt. kat. C - 4 szt. kat B - 2 szt.;
- zabudowa urządzeń blokady liniowej na szlaku Kępno - Oleśnica;
- zabudowa stacji bazowej oraz nowego systemu łączności radiowej na szlaku Oleśnica - Kępno;
- odtworzenie urządzeń łączności przewodowej na odcinku Oleśnica - Kępno;
- zabudowa kabli OTK i TKM na odcinku Syców - Oleśnica;
- odtworzenie zasilania i oświetlenia na 7 przejazdach”.

Str. 11 PFU - Opis stanu istniejącego, pkt 1.2.8 Perony:

p.o Cieśle

Peron nr 1; km 142.150-142.346; długość 196,00 m; peron niski 0,21-0,25 m; szerokość 2,90 m; powierzchnia 539 m²; jedno krawędziowy - ścianka żelbetowa typu "L"; nawierzchnia z płyt betonowych oraz gruntowa.

Stacja Oleśnica

Peron nr 1 km 148,517 – 148,717, wysokość 0,4, szerokość 6,0 mb, nawierzchnia asfaltowo-ziemna, jednokrawędziowy.

Odpowiedzi na pytania nr 1 i modyfikacja PFU:

Pytanie nr 9

Czy po wykonaniu wszystkich robót torowych Zamawiający będzie wymagał podbicia toru i rozjazdów wraz z ich oprofilowaniem na całej długości zadania tj. od km 103,284 – 146,637?

Odpowiedź

Zamawiający wymaga podbicia torów i rozjazdów wraz z ich oprofilowaniem na całych odcinkach torów i rozjazdach objętych zamówieniem.

Na marginesie Odwołujący wskazał, że dokumentacja projektowa miała dokładnie ten sam zakres, co roboty do wykonania w ramach przedmiotowego zamówienia:

Str. 4 PFU - Opis przedmiotu zamówienia:

Zamówienie obejmuje:

- *wykonanie numerycznej mapy sytuacyjno - wysokościowej do celów projektowych w skali 1:500 wraz z granicami działek ewidencyjnych,*
- *wykonanie projektu budowlanego i uzyskanie dla niego wynikających z przepisów, opinii, warunków, uzgodnień i decyzji (w tym lokalizacyjnych i o środowiskowych uwarunkowaniach, jeżeli będą wymagane), dokonanie zgłoszenia robót lub uzyskanie decyzji o pozwoleniu na budowę (jeżeli będzie wymagana) a także uzyskanie pozwolenia na użytkowanie (jeżeli będzie wymagane),*
- *sporządzenie projektu wykonawczego,*
- *wykonanie robót budowlanych na podstawie powyższych projektów.*

Str. 14 PFU - Opis przedmiotu zamówienia:

1.3.Zakres i warunki opracowania dokumentacji projektowej

1.3.1. Zakres opracowania dokumentacji projektowej

1.3.1.1 .(Należy opracować dokumentację projektową dla zadania inwestycyjnego pn.:

„Przywrócenie do eksploatacji linii kolejowej nr 181 na odcinku Kępno – Oleśnica” obejmującej zakres koniecznych do wykonania robót budowlanych opisany w pkt 1.4.

Reasumując, Odwołujący stwierdził, że analiza doświadczenia p. J.O., którego wskazał w swojej ofercie TORPOL (str. 86 - 90 oferty) w celu uzyskania punktów w kryterium „Doświadczenie personelu” prowadzi do wniosku, że TORPOL w wyniku lekkomyślności lub niedbalstwa przedstawił informacje wprowadzające w błąd Zamawiającego, które miały istotny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego w przedmiotowym postępowaniu (art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp).

Zdaniem Odwołującego, informacje podane w ofercie TORPOL są nieprawdziwe i doprowadziły do tego, że Zamawiający bezpodstawnie przyznał temu wykonawcy aż 8 pkt w ramach kryterium „Doświadczenia personelu” - Głównego projektanta - koordynatora pomimo, że wbrew treści oferty, spośród 5 dokumentacji projektowych - aż 3 dokumentacje wykonane przez p. J.O. nie spełniają warunku opisanego w IDW, a zatem TORPOL powinien uzyskać jedynie 4 pkt w ramach tego kryterium za 2 dokumentacje. Co za tym idzie - łączna ilość punktów przyznana temu Wykonawcy, zgodnie ze zaktualizowaną informacją o wyborze oferty najkorzystniejszej z dnia 29 czerwca 2017 r., powinna wynosić, w ocenie Odwołującego, jedynie 87,99 pkt.

Odwołujący stoi na stanowisku, że przedstawionymi wyżej dowodami wykazał odmienną rzeczywistość (tj. rzeczywistego zakresu ww. dokumentacji projektowych) od zaprezentowanego w oświadczeniu złożonym w ofercie TORPOL. Odwołujący wykazał bowiem, w jego ocenie, że 3 dokumentacje obejmowały zakres inny niż wskazany

przez TORPOL, a w dodatku ten rzeczywisty zakres nie spełnia warunku z punktu 20.7.2 IDW. Już tylko ten element powoduje, zdaniem Odwołującego, że została wypełniona przesłanka wprowadzenia w błąd ujęta w art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp.

Jeżeli zatem TORPOL przedstawił w złożonych przez siebie oświadczeniach informacje pozostające w sprzeczności z faktami, zaś Odwołujący w sposób nie wymagający specjalnego nakładu pracy i środków dotarł do właściwych danych, to uznać należy, w ocenie Odwołującego, że TORPOL wykazał się lekkomyślnością lub niedbalstwem wpisującym się w hipotezę normy prawnej uregulowanej w treści art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp (por. wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 20 marca 2017 r., sygn. akt: KIO 382/17). Działanie TORPOL, jak wskazał Odwołujący, miało niebagatelny wpływ na decyzje podejmowane przez Zamawiającego, albowiem skutkowało przyznaniem punktów, które przyznane być nie powinny, co w bezpośredni sposób wpłynęło na ranking ofert i wybór oferty najkorzystniejszej. Jednocześnie, w opinii Odwołującego, uszczerbku doznała zasada zachowania uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców (art. 7 ust. 1 ustawy Pzp). W zaistniałej sytuacji, zdaniem Odwołującego, Zamawiający miał obowiązek wykluczenia ww. Wykonawcy, a zaniechanie dokonania takiej czynności stanowi naruszenie wskazanych przepisów ustawy Pzp.

Niezależnie od powyższego, nawet w przypadku uznania, że w stosunku do TORPOL nie zachodzi wyżej opisana przesłanka wykluczenia z postępowania w trybie art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp, to zdaniem Odwołującego, skoro p J.O. wykonał tylko 2 dokumentacje projektowe, spełniające warunek opisany w IDW, na skutek czego TORPOL powinien uzyskać jedynie 4 pkt w ramach tego kryterium i jedynie 87,99 punktów łącznie w ramach wszystkich kryteriów oceny ofert, to po uwzględnieniu argumentacji Odwołującego, dotyczącej bezpodstawnego nieprzyznania 12 pkt ofercie Odwołującego, oferta Odwołującego powinna uzyskać 90,67 punktów i jest ofertą najkorzystniejszą, a oferta TORPOL plasuje się na drugim miejscu. Tym samym, w ocenie Odwołującego, Zamawiający dokonał wyboru oferty najkorzystniejszej z naruszeniem przepisów ustawy Pzp, w szczególności art. 91 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp.

Przedstawiona powyższej argumentacja, w ocenie Odwołującego, potwierdza słuszność zarzutów dotyczących niezgodnego z prawem dokonania wyboru jako oferty najkorzystniejszej – oferty złożonej przez TORPOL. W opinii Odwołującego, Zamawiający dopuścił się naruszenia: art. 7 ust. 1 ustawy Pzp, art. 91 ust. 1 ustawy Pzp, art. 87 ust. 1 ustawy Pzp oraz art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp. W przypadku, gdyby Zamawiający postąpił w zgodzie z ww. przepisami, to w ocenie Odwołującego, jego oferta powinna być wybrana jako najkorzystniejsza.

Odwołujący podniósł, iż w przedmiotowym postępowaniu doznała również uszczerbku zasada równego traktowania wykonawców ubiegających się o zamówienie i zasada uczciwej

konkurencji. Wobec nierównego traktowania wykonawców przez Zamawiającego (według innych reguł dokonywanie oceny informacji zawartych w załączniku nr 5 do oferty), zdaniem Odwołującego, uzasadniony jest zarzut dotyczący niezapewnienia przez Zamawiającego oceny ofert złożonych przez wykonawców według bezstronnych i obiektywnych wymagań.

Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła, co następuje:

W rozdziale 20 pkt 20.7.2. IDW Zamawiający wskazał, że „w celu oceny ofert Zamawiający przyjął następujące kryteria:

- a) Całkowita cena brutto - waga: 60%
- b) Doświadczenie personelu - waga 20%
- c) Termin realizacji - 20%”.

„Kryterium doświadczenie będzie rozpatrywane na podstawie doświadczenia poszczególnych członków personelu Wykonawcy, wg zasad opisanych poniżej.

Na wagę kryterium składają się wagi przypisane do poszczególnych członków personelu, wskazane w pkt a) - b) poniżej:

a) Kierownik budowy - waga 12 %

W ciągu ostatnich 10 (dziesięciu) lat przed upływem terminu składania ofert nabył 12 miesięczne doświadczenie na stanowisku Kierownika Budowy lub Kierownika robót (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane) w realizacji jednego zadania inwestycyjnego w zakresie Budowy lub Przebudowy lub Remontu Infrastruktury kolejowej obejmującej co najmniej jeden szlak i jedną stację kolejową.

Jeżeli oferent wykaże się doświadczeniem Kierownika budowy w co najmniej:

- realizacji dwóch [2] zadań inwestycyjnych wskazanych w powyższym warunku - 6 pkt
- realizacji trzech [3] zadań inwestycyjnych wskazanych w powyższym warunku - 12 pkt

b) Główny projektant - koordynator - waga 8%

W ciągu ostatnich dziesięciu [10] lat przed upływem terminu składania ofert opracował w charakterze Projektanta (w rozumieniu ustawy Prawo budowlane) w zakresie branży torowej co najmniej 1 dokumentację projektową (obejmującą min. projekt budowlany i projekt wykonawczy) Budowy lub Przebudowy lub Remontu Infrastruktury kolejowej w zakres której wchodziła Budowa lub Przebudowa lub Remont łącznie co najmniej [2] dwóch szlaków i jednej [1] stacji kolejowej z przynajmniej dwoma [2] torami głównymi i dwiema [2] krawędziami peronowymi, w oparciu o którą to dokumentację projektową uzyskano zgłoszenie/ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę.

Jeżeli oferent wykaże się doświadczeniem Głównego projektanta w co najmniej:

- zaprojektowaniu dwóch [2] dokumentacji projektowych wskazanych w powyższym warunku - 4 pkt

- zaprojektowaniu trzech [3] dokumentacji projektowych wskazanych w powyższym warunku - 6 pkt
- zaprojektowaniu czterech [4] dokumentacji projektowych wskazanych w powyższym warunku - 8 pkt

Obliczenie punktów w kryterium Doświadczenie personelu Wykonawcy zostanie dokonane na podstawie wymienionego Załącznika nr 5, w kryterium doświadczenie personelu Wykonawcy otrzyma 0 pkt.”

W Załączniku nr 5 do oferty Odwołującego, w kolumnie „Opis doświadczenia w poszczególnych okresach potwierdzający spełnianie warunków (poszczególnych wykonanych usług lub/i robót budowlanych” Odwołujący zawarł następujące informacje odnośnie doświadczenia Kierownika budowy:

- poz. 2 – „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych ramach projektu POLiŚ „Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 353 na odcinku Inowrocław – Jabłonowo Pomorskie (z wyłączeniem odcinka Toruń Główny – Toruń Wschodni)” (V120).

Zakres: całkowita wymiana nawierzchni kolejowej na długości 110 km, podbicie toru na długości 56 km, wzmocnienie podtorza na długości 10 km, remont lub przebudowa przejazdów 55 kpl, remont lub przebudowa 16-tu obiektów inżynierskich, zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na przejazdach kolejowych (półrogatki, ssp, tvu, skp, uzk), 23 kp., budowa lub przebudowa urządzeń elektroenergetyki do 1 kV”.

- poz. 2 – „Zaprojektowanie i wykonanie robót budowlanych dla zadania pn. „Rewitalizacja linii kolejowej nr 207 Toruń Wschodni – Malbork na odcinku Toruń Wschodni – Grudziądz – etap I obejmujący odcinek Chełmża – Grudziądz” w ramach Regionalnego Programu Operacyjnego Województwa Kujawsko – Pomorskiego na lata 2007 – 2013” (V100).

Zakres: całkowita wymiana nawierzchni kolejowej na długości ok. 37,34 km wymiana szyn na długości ok. 3 km, wzmocnienie podtorza torowiska i ław torowiska, remont lub przebudowa przejazdów 42 kpl; wymian lub likwidacja obiektów inżynierskich 58 kpl; przebudowa obiektów obsługi podróżnych (perony) 10 szt.; zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) na przejazdach kolejowych (półrogatki, ssp, tuv, skp, uzk), budowa lub przebudowa urządzeń elektroenergetyki do 1 kV”.

- poz. 6 – „Kontrakt nr ISPA/FS 005/PL/16/C/PT/001-01.

Nazwa zadania: „Modernizacja Stacji Gdynia Główna Osobowa Etap I” (V120).

Zakres; modernizacja nawierzchni torowej, podtorza i odwodnienia ok. 7,4 km, demontaż i budowa rozjazdów szt. 44, przebudowa peronu, przebudowa sieci trakcyjnej 10,8 km,

przebudowa i remont obiektów inżynierskich 5 szt., budowa przejazdów oraz budowa dróg objazdowych, remont budynków związanych z ruchem kolejowym”.

W załączniku do pisma z dnia 23 czerwca 2017 r. pn.: Ocena ofert pod względem kryterium 20.7.2. „Doświadczenie personelu” Zamawiający w odniesieniu do ww. pozycji wskazał: *„Opis doświadczenia nie potwierdza, że zadanie obejmowało co najmniej jeden szlak i jedną stację kolejową”.*

Izba oddaliła wniosek dowodowy zgłoszony przez Odwołującego o przeprowadzenie dowodu z dokumentów przedłożonych na rozprawie, a dotyczących inwestycji wskazanych przez Odwołującego w załączniku nr 5 do oferty, na okoliczność zakresu przedmiotowych zadań uznając, że w świetle postanowień IDW nie ma możliwości dowodzenia powyższego innymi środkami niż załącznik nr 5 i należy to uczynić na etapie ofert. Z tych przyczyn dopuszczenie powyższego dowodu byłoby niedopuszczalne.

Izba odmówiła przeprowadzenia dowodu ze stron tytułowych projektu budowlanego sporządzonego dla inwestycji pn.: „Przebudowa infrastruktury kolejowej na linii nr 61 odcinek Koniecpol – Turów” uznając, iż na podstawie jedynie stron tytułowych nie jest możliwe stwierdzenie, że dla wskazanej inwestycji został wykonany projekt budowlany, tym bardziej w warunkach, w których Odwołujący wykazał, że dokumentacja przedmiotowego postępowania, której Przystępujący nie kwestionował, dotyczy wyłącznie projektów wykonawczych. Natomiast oświadczenie J.O., złożone w dniu 11 lipca 2017 r., w tym zakresie należy traktować jako niewiarygodne, w świetle wskazanej dokumentacji i mając na uwadze fakt, że ww. ma interes, aby uwiarygadniać stanowisko Przystępującego, bowiem został przewidziany do realizacji przedmiotowego zadania.

Izba odmówiła przeprowadzenia dowodu ze stron tytułowych projektu budowlanego sporządzonego dla inwestycji pn.: „Projekt POliŚ 7.1-70 Polepszenie jakości usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej nr 143 na odcinku Kalety – Kluczbork” z przyczyn, o których była mowa wyżej, odnośnie linii nr 61.

Izba przeprowadziła dowód ze Świadectwa przejęcia całości robót z dnia 26 lutego 2016 r., dotyczącego wspomnianej linii kolejowej nr 143, stwierdzając, że dokument ten nie potwierdza tezy formułowanej przez Przystępującego, a mianowicie, iż w ramach przedmiotowej inwestycji J.O. wykonał projekt budowlany. W odniesieniu do projektu budowlanego można stwierdzić jedynie, że stanowi zawartość operatu kołaudacyjnego, natomiast protokoły odbiorów

końcowych, będące również częścią rzeczzonego operatu, wskazują na projekt wykonawczy, podobnie jak PFU. W związku z powyższym Izba przyjęła, że zaofertowane dowody pozwalają jedynie na stwierdzenie, iż ww. sporządził wyłącznie projekt wykonawczy.

Izba dopuściła i przeprowadziła dowód z dokumentu Informacja z dnia 21 września 2015 r. i PFU odnośnie linii kolejowej nr 143 ustalając, że wskazana przez Przystępującego dokumentacja projektowa, dotycząca wskazanej inwestycji, w zakresie stacji Lubliniec nie obejmowała przynajmniej 2 krawędzi peronowych. Wynika to wprost z ww. dokumentów, odpowiednio z zakresu robót na stacji Lubliniec i ze str. 43 PFU.

Izba odmówiła przeprowadzenia dowodu ze stron tytułowych projektu budowlanego sporządzonego dla inwestycji pn.: „Przywrócenie do eksploatacji linii kolejowej nr 181 na odcinku Kępno – Oleśnica”, gdyż okoliczność, że w ramach przedmiotowej inwestycji wykonano projekt budowlany nie jest sporna (nie jest objęta zarzutem odwołania).

Izba odmówiła przeprowadzenia dowodu ze zmiany nr 8 SIWZ z dnia 3 stycznia 2017 r. i wyciągu oferty Odwołującego, dotyczących postępowania na „zaprojektowanie i wykonanie robót dla zadania pn.: Rewitalizacja regionalnej linii kolejowej na odcinku Szczecinek – Runowo Pomorskie” stwierdzając, że ocena doświadczenia J.O., dokonana w tamtym postępowaniu, nie może przesądzać o ocenie w niniejszym postępowaniu i nie jest w żaden sposób dla Izby wiążąca. Podobnie, jak nie jest wiążący dla Izby sposób interpretacji wymogów co do doświadczenia Generalnego Projektanta – Koordynatora, nawet jeśli te wymogi byłyby w obu postępowaniach tożsame.

Izba nie uwzględniła wniosków Odwołującego, zawartych w piśmie z dnia 12 lipca 2017 r., uznając, że udzielenie przez Zamawiającego żądanych odpowiedzi nie jest niezbędne dla rozstrzygnięcia sprawy.

Krajowa Izba Odwoławcza zważyła, co następuje:

Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

W pierwszej kolejności dostrzec należy, że ocena w kryterium „Doświadczenie personelu”, zgodnie z postanowieniem pkt 20.7.2. IDW, miała być dokonana w oparciu o załącznik nr 5 do oferty. Treść tego załącznika przesądzała o tym, czy i ile wykonawca zdobędzie punktów w spornym kryterium. Nietożsamość załącznika skutkowało bowiem otrzymaniem 0 pkt, zaś analiza załącznika nr 5 i tym samym punktacja była przyznawana w oparciu o treść rzeczzonego załącznika, a w szczególności kolumny pn.: „Opis doświadczenia w

poszczególnych okresach potwierdzający spełnianie warunków (poszczególnych wykonanych usług lub/i robót budowlanych)”.

Z opisu wspomnianej kolumny jasno wynika, że opis ma potwierdzać spełnianie kryterium doświadczenia. W tej sytuacji, to wykonawca, mając wiedzę, jakie doświadczenie skutkuje uzyskaniem dodatkowych punktów, winien w taki sposób opisać posiadane doświadczenie, aby jego zakres, w świetle postawionych przez Zamawiającego wymagań, nie budził wątpliwości i stanowił podstawę do jednoznacznej oceny. Oświadczenie w tym zakresie kreował Wykonawca i to on ostatecznie decydował, jaka będzie jego treść, wiedząc jednocześnie, iż rzeczona treść będzie przedmiotem oceny ze strony Zamawiającego. Stąd też za całkowicie nieuprawione należy uznać oczekiwanie Odwołującego, aby Zamawiający treść tę domniemywał czy też uzupełniał w oparciu o swoją wiedzę lub doświadczenie zawodowe. Podwyższony miernik staranności, stosowany wobec profesjonalnego wykonawcy (art. 14 w zw. z art. 455 § 2 k.c.), powoduje, że należy przyjąć, iż to na wykonawcy ciąży obowiązek (umiejętność) wykazania określonych okoliczności, tym bardziej w sytuacji, w której oczywistym jest, jakie okoliczności winien wykazać.

Niezależnie od tego, że Izba stoi na stanowisku, iż wobec powołanych postanowień IDW, nie ma mowy o domniemywaniu jakiegokolwiek treści przez Zamawiającego na korzyść Odwołującego, a ocena winna być dokonana na podstawie załącznika nr 5 do oferty, stwierdzić należy, że nie ma racji Odwołujący stojąc na stanowisku, że już z samej nazwy inwestycji wskazanej w poz. 2 przedmiotowego załącznika można wyprowadzić wniosek, iż doświadczenie tam opisane spełnia wymagania z pkt 20.7.2. IDW odnośnie Kierownika budowy.

Podanie informacji o dokonaniu przebudowy linii kolejowej, zdaniem Izby, nie przesądza o zakresie inwestycji, a już tym bardziej, że doszło do przebudowy infrastruktury kolejowej obejmującej co najmniej jedną stację i co najmniej jeden szlak. Powyższej oceny nie zmienia fakt, iż „odcinek” i „szlak” zostały zdefiniowane w powoływanym rozporządzeniu Ministra Infrastruktury. Z żadnej z zawartych tam definicji nie wynika, że stacja wchodzi w skład odcinka czy też szlaku, a nadto na podstawie definicji określonych pojęć nie sposób domniemywać zakresu inwestycji. Ze stwierdzenia, iż przedmiotem zamówienia było polepszenie usług przewozowych poprzez poprawę stanu technicznego linii kolejowej wcale nie wynika, iż przedmiotem robót budowlanych była stacja kolejowa czy też obejmowały one szlak. Można sobie bowiem wyobrazić, że poprawę stanu technicznego linii kolejowej uzyskuje się bez budowy, przebudowy czy też remontu chociażby stacji kolejowej czy szlaku. Zamawiający wykazał, że inwestycje, które w swej nazwie odnosiły się do modernizacji linii kolejowej obejmowały tylko szlak albo stację. Stąd też pojawienie się w nazwie zadania zwrotu „linia kolejowa” nie oznacza, że prace budowlane muszą dotyczyć stacji kolejowej i szlaku.

Raz jeszcze należy podkreślić, że nie jest i nie było w tym postępowaniu obowiązkiem Zamawiającego odkodowywanie zakresu inwestycji i domniemywanie treści, które nie były wyartykułowane w załączniku nr 5 po to, aby dany Wykonawca uzyskał punkty w kryterium „Doświadczenie personelu”. Powyższe leżało wyłącznie w gestii Odwołującego.

Warto również zauważyć, że skoro Odwołujący domaga się, aby Zamawiający odwoływał się do swojej wiedzy i interpretował treść oświadczeń Odwołującego przez pryzmat przepisów prawa, to potwierdza to, że wymaganych treści w poz. 2 załącznika nr 5 zabrakło, a w związku z powyższym, negatywna ocena Zamawiającego w tym zakresie jest jak najbardziej uprawniona.

Nie ma również żadnych podstaw do twierdzenia, że Zamawiający winien odwołać się w tym względzie do własnego doświadczenia. Z całą mocą należy podkreślić, że sposób oceny w kryterium „Doświadczenie personelu” został ustalony w IDW i na obecnym etapie postępowania polemizowanie z powyższym nie może odnieść pozytywnych skutków. Zamawiający wyraźnie bowiem zastrzegł, że ocena spełniania przedmiotowego kryterium nastąpi w oparciu o treść załącznika nr 5. W tej sytuacji oczekiwanie Odwołującego, że Zamawiający odwoła się do swojego doświadczenia w tym zakresie jest nieuzasadnione.

Wbrew twierdzeniom Odwołującego, z zakresu inwestycji wskazanej w opisie spornego zadania nie wynika spełnianie wymogów Zamawiającego. Odwołujący w treści odwołania ograniczył się jedynie do przywołania tego opisu z załącznika nr 5 do oferty, ale już nie wskazał, która część opisu rzekomo świadczy o wypełnieniu wymogu z pkt 20.7.2. IDW. Z pewnością nie ma tam mowy o stacji kolejowej, co przesądza o nietrafności twierdzeń Odwołującego.

Myli się Odwołujący, iż dla oceny w ramach kryterium „Doświadczenie personelu” Zamawiający winien odwoływać się do dokumentu JEDZ. JEDZ nie służy bowiem ocenie pozacenowych kryteriów oceny ofert, a przy tym nie można zapominać, że Zamawiający wyraźnie wskazał, iż załącznik nr 5 będzie jedynym dokumentem, w ramach którego będzie dokonywana ocena. Niezależnie od powyższego Izba nie uważa, aby treść JEDZ mógł zmienić ocenę dokonaną w kryterium „Doświadczenie personelu”, bowiem nie ma tam mowy chociażby o stacji kolejowej.

Wskazywanie przez Odwołującego, że z informacji, iż w ramach spornego zadania wymieniono nawierzchnię kolejową na odcinku 110 km, Zamawiający, posiłkując się doświadczeniem życiowym i posiadaną wiedzą, powinien wiedzieć, że tego rodzaju prace budowlane obejmują jeden szlak i jedną stację, potwierdza, że wymaganej treści w załączniku nr 5 nie było. Zaś, oczekiwania Odwołującego co do określonego wniosku przez Zamawiającego się nieuzasadnione z przyczyn, o których była mowa wyżej.

Odwołujący w treści odwołania wskazał, że w ramach spornej inwestycji przebudował 7 stacji i 12 szlaków. I właśnie ta informacja winna się pojawić w załączniku nr 5 do oferty, a nie informacje, które pozostawały w świetle wymagań Zamawiającego irrelewantne. Nie powinno

bowiem budzić wątpliwości, iż wykazanie, że spełniono wymagania w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert, skutkujące przyznaniem dodatkowych punktów, musi być niewątpliwe i jednoznaczne.

Podkreślenia wymaga, że nie jest obowiązkiem Zamawiającego wyřęczenie Odwołującego w czynnościach, które powinien wykonać samodzielnie. Oczywistym jest, że za treść oferty odpowiada Odwołujący i to jego obciąża ciężar wykazania, iż wymagania Zamawiającego w kryterium „Doświadczenie personelu” spełnił.

W zakresie zadania opisanego w załączniku nr 5 pod poz. 3 zachowują aktualność poglądy Izby wyartykułowane powyżej.

Reasumując, z pewnością na podstawie nazwy inwestycji nie można domniemywać jej zakresu. Definicja „odcinka” również nie służy odkodowywaniu przedmiotu zamówienia. Wystarczy bowiem, że jakiś zakres zostanie w treści SIWZ wyłączony z realizacji i cała koncepcja o wykorzystaniu definicji legalnych, niezależnie, że nieuprawiona, upada.

Co do zakresu prac wyspecyfikowanych w załączniku nr 5 to sam Odwołujący nawet nie pokusił się o wskazanie, które to prace stanowią o wypełnieniu wymogów Zamawiającego. Jednocześnie brak podstaw, żeby posiłkować się JEDZ, bowiem Zamawiający ograniczył ocenę w tym przedmiocie do załącznika nr 5 i reguł tych na obecnym etapie postępowania nie sposób zmieniać, bo są one wiążące, a ich zmiana wiązałaby się z naruszeniem zasady równego traktowania wykonawców (art. 7 ust. 1 ustawy Pzp). W tym kontekście podnieść również należy, że z powołanych przyczyn ewentualne odwoływanie się przez Zamawiającego do wiedzy i doświadczenia życiowego nie znalazłoby podstaw.

Jednocześnie treść odwołania wskazuje, że Odwołujący wiedział, w jaki sposób należy opisać doświadczenie, aby uzyskać dodatkowe punkty, wskazał bowiem, że przebudował 4 stacje i 3 szlaki w ramach spornego zadania. Niemniej jednak na tym etapie postępowania uzupełnienie tych informacji nie mogło okazać się skuteczne. Powyższe wskazuje, że zabrakło staranności w przygotowaniu załącznika nr 5 przez Odwołującego, ale ta niestaranność nie może być konwalidowana. To na Wykonawcy ciąży bowiem obowiązek wykazania, na określonym etapie postępowania, okoliczności, z których wywodzi dla siebie korzystne skutki prawne, a więc to on powinien wykazać, że doświadczenie wskazanej osoby odpowiada wymaganiom Zamawiającego.

Odnosząc się do inwestycji opisanej w poz. 6 załącznika nr 5 ponownie wskazać należy, że nie jest rolą Zamawiającego wykorzystywanie własnej wiedzy w celu stwierdzenia, że Odwołujący powinien otrzymać dodatkowe punkty w ramach spornego kryterium oceny ofert. Po

pierwsze, okoliczność ta nie obciąża Zamawiającego, bowiem to Odwołujący kreuje treść oferty. Po drugie, brak podstaw do takiego działania w świetle postanowień SIWZ, o czym była mowa wyżej.

Odwoływanie się do definicji „infrastruktury kolejowej”, zawartej w IDW, jest niezrozumiałe, biorąc pod uwagę fakt, że na gruncie opisu spornej inwestycji Odwołujący się tym pojęciem nie posługuje, a czyni to dopiero w odwołaniu. Jednocześnie nie wyjaśnia, w jaki sposób ta definicja mogłaby zmienić ocenę analizowanego doświadczenia.

Nadto, należy zauważyć, że Odwołujący nie wskazuje, które to fragmenty opisu spornego zadania potwierdzają spełnienie wymagań Zamawiającego, zawartych w pkt 20.7.2. IDW.

Reasumując, należy zauważyć, że Odwołujący w odwołaniu nie kwestionuje, że w opisie doświadczenia Kierownika budowy zabrakło informacji, iż dane zadanie inwestycyjne obejmowało co najmniej jeden szlak i jedną stację kolejową, ale że wiedza Zamawiającego, wynikająca z faktu realizacji spornych inwestycji na jego rzecz, a także doświadczenie Zamawiającego powinny doprowadzić go do konstatacji, iż opisane doświadczenie spełnia wymagania Zamawiającego. Tymczasem brak podstaw do wykorzystania rzeczonych informacji. Jednocześnie podanie tych informacji w odwołaniu potwierdza, że nie znalazły się w załączniku nr 5, który stanowił jedyną podstawę oceny w przedmiocie doświadczenia ocenianego w ramach kryterium „Doświadczenie personelu”.

Bez znaczenia pozostaje okoliczność, że oferta odwołującego została oceniona najwyżej w kryterium „cena” i „termin realizacji zamówienia”, bowiem powyższe nie może się przekładać na ocenę w ramach innych kryteriów oceny ofert. Wyboru należy dokonywać na podstawie weryfikacji wszystkich kryteriów oceny ofert.

Fakt, że Zamawiający nie kwestionuje, iż doświadczenie Kierownika budowy Odwołującego spełnia wymagania Zamawiającego, nie może być podstawą do przyjęcia, że mamy do czynienia z okolicznościami przyznanymi. Należy bowiem dostrzec, że nie ma rozstrzygającego znaczenia, czy faktycznie doświadczenie Kierownika budowy spełnia wymagania Zamawiającego, ale czy powyższe zostało wykazane w załączniku nr 5 do oferty.

Wbrew twierdzeniom Odwołującego, w przedmiotowym postępowaniu nie doszło do naruszenia zasady równego traktowania wykonawców. Okoliczność, że Zamawiający dokonując oceny doświadczenia personelu Strabag sp. z o.o. z siedzibą w Pruszkowie i ZUE S.A. z siedzibą w Krakowie czerpał ze swojej wiedzy o powyższym nie świadczy. Odwołujący pomija bowiem, że Zamawiający zobowiązany jest informacje zawarte w załączniku nr 5 do oferty nie tylko poddać ocenie, ale zweryfikować. Bezrefleksyjna ocena mogłaby bowiem prowadzić do

nieuzasadnionych ocen. I tak uczynił Zamawiający w stosunku do ww. wykonawców. Weryfikując ich oświadczenia korzystał z własnej wiedzy po to, aby punkty w kryterium „Doświadczenie personelu” uzyskali jedynie ci wykonawcy, których doświadczenie personelu faktycznie koresponduje z wymaganiami Zamawiającego.

Powyższej sytuacji nie należy utożsamiać z sytuacją Odwołującego. W przypadku Odwołującego nie chodziło bowiem o to, że Zamawiający zaniechał oceny jakichś informacji, podanych w załączniku nr 5 do oferty, ale że nie domniemał tych informacji na podstawie posiadanej wiedzy i doświadczenia. Ten zabieg, w ocenie Izby, jest niedopuszczalny. W istocie bowiem, gdyby powyższe zaakceptować, doszłoby do uzupełnienia oświadczenia Odwołującego, zawartego w załączniku nr 5, a nie do jego weryfikacji.

Z tych przyczyn Izba uznała zarzut naruszenia przepisów art. 91 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp za nieuzasadniony.

Izba nie podziela również twierdzeń Odwołującego odnośnie zaniechania zastosowania przez Zamawiającego przepisu art. 87 ust. 1 ustawy Pzp. Przepis ten znajduje bowiem zastosowanie jedynie w sytuacji, w której treść oferty nasuwałaby tego rodzaju wątpliwości, że niemożliwym byłoby rozstrzygnięcie co do treści oświadczenia złożonego przez wykonawcę. Przepis ten służy temu, żeby niejasności, które powstały na kanwie oferty, ale wynikające z jej treści, nie obciążałyby automatycznie wykonawcy.

Tymczasem w niniejszej sprawie z taką sytuacją nie mamy do czynienia. Treść oświadczenia złożonego w załączniku nr 5 do oferty przez Odwołującego nie pozostawia wątpliwości. Natomiast okoliczność, że rzeczony oświadczenie nie potwierdza, że Odwołujący, a właściwie jego personel posiada doświadczenie, które upoważnia do uzyskania dodatkowych punktów w kryterium „Doświadczenie personelu” nie stanowi podstawy do zastosowania przepisu art. 87 ust. 1 ustawy Pzp.

Nie można pomijać, że zastosowanie tego przepisu w istocie prowadziłyby do uzupełnienia treści oferty, co jest oczywiście niedopuszczalne. Jak wskazano bowiem wyżej, potrzeba wyjaśnienia musi wynikać z treści zawartych w samej ofercie.

Zarzuty naruszenia przepisów art. 26 ust. 3 i 4 ustawy Pzp Izba uznała za chybione. W pierwszej kolejności wskazać należy, że powołane przepisy nie mogą służyć uzupełnianiu czy też wyjaśnianiu oświadczeń lub dokumentów innych niż te składane celem potwierdzenia spełnienia warunków udziału w postępowaniu. Hipoteza norm zawartych w powołanych przepisach odwołuje się bowiem wyłącznie do tego rodzaju oświadczeń i dokumentów, a skoro tak, to nie znajduje uzasadnienia ich zastosowanie do dokumentu służącego do oceny w ramach pozacenowego kryterium oceny ofert.

Oceny tej nie zmienia fakt, że warunek udziału w postępowaniu w zakresie zdolności zawodowej brzmi identycznie jak wymogi w zakresie doświadczenia Kierownika budowy, ocenianego w ramach kryterium „Doświadczenie personelu”. Po pierwsze bowiem, nie ma podstaw, aby na obecnym etapie postępowania wzywać Odwołującego do złożenia dokumentu, potwierdzającego spełnianie wskazanego warunku udziału w postępowaniu, zważywszy na fakt, że postępowanie prowadzone jest w procedurze uproszczonej (art. 24aa ustawy Pzp), a oferta Odwołującego nie została najwyżej oceniona (art. 26 ust. 1 ustawy Pzp). Po drugie, rzeczony dokument nie mógłby być podstawą oceny w ramach spornego kryterium oceny ofert, gdyż Zamawiający wyraźnie zastrzegł, że tę będzie dokonywał w oparciu o załącznik nr 5. Po trzecie wreszcie, oświadczenia czy też dokumenty składane w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu nie mogą służyć uzupełnianiu treści oferty o oświadczenia, składane w celu wykazania spełniania pozacenowego kryterium oceny ofert, bowiem takiej procedury ustawodawca nie przewidział.

Wobec cofnięcia przez Odwołującego zarzutów naruszenia przepisów art. 24 ust. 1 pkt 17 ustawy Pzp w zw. z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp Izba nie dokonywała ich oceny.

Odnosząc się do oceny oferty Przystępującego Izba stoi na stanowisku, co ma rozstrzygające znaczenie w niniejszej sprawie, że przyznanie punktów w spornym kryterium, dotyczącym Głównego projektanta – koordynatora, w świetle pkt 20.7.2. IDW było obwarowane łącznym spełnieniem następujących przesłanek w odniesieniu do każdej z wykazywanych dokumentacji projektowych:

- 1) dokumentacja musiała zostać opracowana w ciągu ostatnich 10 (dziesięciu) lat przed upływem terminu składania ofert,
- 2) osoba wskazywana przez wykonawcę musiała przy opracowaniu dokumentacji występować w charakterze projektanta w rozumieniu ustawy Prawo budowlane,
- 3) dokumentacja musiała obejmować zakres branży torowej,
- 4) dokumentacja musiała obejmować minimum projekt budowlany i projekt wykonawczy,
- 5) zakres dokumentacji musiał obejmować budowę lub przebudowę lub remont infrastruktury kolejowej, w zakres której wchodziła budowa lub przebudowa lub remont łącznie co najmniej 2 (dwóch) szlaków i 1 (jednej) stacji kolejowej z przynajmniej 2 (dwoma) torami głównymi i 2 (dwoma) krawężnikami peronowymi,
- 6) na podstawie takiej dokumentacji uzyskano zgłoszenie lub ostateczną decyzję o pozwoleniu na budowę.

Tymczasem z oświadczeń złożonych na rozprawie w imieniu Przystępującego, jak i z oświadczenia J.O., złożonego w dniu 11 lipca 2017 r. wynika, że w ocenie ww., dokumentacja

projektowa nie musiała dotyczyć stacji kolejowej z przynajmniej dwoma torami głównymi i dwiema krawędziami peronowymi, czyli że projektowane roboty nie musiały obejmować swym zakresem wskazanej infrastruktury, ale wystarczające było, żeby remont, budowa lub przebudowa dotyczyły stacji, która te elementy posiada. Dobitnie to podkreślił J.O., który wskazał, że rzeczony „wymagania określają więc wielkość stacji, na której wykonywany był projekt, a nie zakres robót budowlanych”.

Powyższe w sposób jednoznaczny potwierdza, że Przystępujący inaczej interpretuje wymóg dotyczący doświadczenia Głównego projektanta - koordynatora niż Izba i Zamawiający, a to z kolei przesądza, że zakwestionowane przez Odwołującego inwestycje nie mogą być uznane za potwierdzające wymogi w zakresie doświadczenia ww. specjalisty, wyartykułowane w pkt 20.7.2. IDW.

Niezależnie od tego, Izba niejako na marginesie, odniesie się do twierdzeń wskazanych przez Odwołującego.

W pierwszej kolejności stwierdzić należy, iż potwierdziło się stanowisko Odwołującego, że Przystępujący w ramach zadania obejmującego rewitalizację linii kolejowej nr 61 nie wykonał projektu budowlanego. Izba uznała, że na podstawie stron tytułowych nie można stwierdzić, że rzeczony projekt został wykonany. Przeprowadzenie dowodu z dokumentu wymaga czegoś więcej niż tylko przedstawienia strony tytułowej. Projekt budowlany to pewna dokumentacja, a nie strona tytułowa. Na podstawie stron tytułowych nie można ustalić, że sporządzono pewien dokument, a tylko, że sporządzono stronę tytułową. Wiarygodność tych stron tytułowych jest tym bardziej wątpliwa, że z dokumentacji dotyczącej tego referencyjnego zamówienia wynikają dokładnie przeciwne wnioski. A mianowicie, że projekt budowlany nie był objęty przedmiotem zamówienia. W kontekście powyższego Izba oceniła wiarygodność oświadczenia J.O., uznając, że nie jest ono wiarygodne i zostało złożone na potrzeby niniejszego postępowania.

W tym miejscu dodać również należy, że z faktu, iż aby sporządzić projekt wykonawczy należy uprzednio sporządzić projekt budowlany (§ 5 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2004 r. – Dz. U. z 2013 r., poz. 1129) nie można wyprowadzić wniosku, iż skoro J.O. sporządził projekt wykonawczy, to musiał sporządzić projekt budowlany. Nic nie stoi bowiem na przeszkodzie, aby wykonanie rzeczonych projektów było zlecane w ramach innych postępowań.

Natomiast na podstawie zaofiarowanych przez Odwołującego dowodów, Izba nie znalazła podstaw do stwierdzenia, że:

- 1) dokumentacja projektowa, odnośnie stacji Julianka i Turów dotyczyła wyłącznie peronów, a nie obejmowała torów,
- 2) dokumentacja projektowa odnośnie stacji Koniecpol obejmowała tylko 1 tor i 1 peron.

Na podstawie opisu stanu istniejącego i przytoczonego fragmentu wymagań Zamawiającego, zawartych w PFU, zdaniem Izby, nie dało się tego ustalić. Sam Odwołujący również zaniechał wyjaśnienia w tym przedmiocie.

Odnosząc się do inwestycji dotyczącej linii kolejowej nr 143 Izba uznała za słuszne twierdzenia Odwołującego, że w ramach przedmiotowej inwestycji J.O. nie wykonał projektu budowlanego. Po pierwsze bowiem, powyższego nie można ustalić na podstawie stron tytułowych rzekomego projektu budowlanego. Rzeczone strony nie dają podstawy do stwierdzenia, że ww. sporządził dokument, jakim jest projekt budowlany. Po drugie, podstaw tych nie daje również Świadcstwo przejęcia całości robót z dnia 26 lutego 2016 r., bowiem okoliczność, że podstawą wykonania robót budowlanych była dokumentacja projektowa nie przesądza jeszcze, iż projekt budowlany był wykonany w ramach przedmiotowego zamówienia, tym bardziej, że wymienione protokoły odbioru końcowego, jako wchodzące w skład operatu kolaudacyjnego, odwołują się do projektu wykonawczego. W tych okolicznościach, oświadczenie J.O. należało uznać za niewiarygodne, bowiem ww. ma interes w złożeniu oświadczenia tej treści. Po trzecie, PFU dla rzeczonożego zadania nie pozostawia wątpliwości, że przedmiotem tego zamówienia jest wykonanie m.in. projektu wykonawczego.

Izba przychyła się również do twierdzeń Odwołującego, że dokumentacja projektowa, dotycząca stacji Lubliniec nie obejmowała przynajmniej 2 krawędzi peronowych. Powyższe potwierdza Informacja z dnia 29 września 2015 r. ,dotycząca przedmiotowej inwestycji, w której zawarto zakres robót wykonanych na stacji Lubliniec, a także treść PFU (str. 43).

Izba podziela stanowisko Odwołującego, że inwestycja dotycząca linii kolejowej nr 181 nie obejmowała dwóch torów i dwóch peronów. Świadczą o tym postanowienia PFU (str. 4, 5, 11,15), których Odwołujący nie kwestionował. Dodatkowo potwierdza to treść załącznika nr 5 do oferty Odwołującego, który wskazał, jaki odcinek obejmowała dokumentacja projektowa. Jeśli powyższe skonfrontować z danymi ze str. 4 PFU jasno wynika, że peron nr 1 nie mógł być częścią dokumentacji, bowiem znajduje się poza zakresem wskazanego przez Przystępującego odcinka.

Reasumując, rację ma Odwołujący, że wbrew twierdzeniom Przystępującego, jego oferta została wadliwie oceniona w kryterium „Doświadczenie personelu” odnośnie Głównego projektanta – koordynatora i zamiast 8 pkt Wykonawca ten powinien otrzymać 4 pkt. Jednakże powyższe pozostaje bez wpływu na wynik postępowania, bowiem sytuacja w rankingu ofert, nawet po skorygowaniu tej punktacji, pozostanie bez zmian. Oferta Przystępującego pozostaje cały czas ofertą najkorzystniejszą. W tych okolicznościach odwołanie należało oddalić (*arg. a contrario* z art. 192 ust. 2 ustawy Pzp).

Wobec powyższego orzeczono jak w sentencji.

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku sprawy, na podstawie art. 192 ust. 9 i 10 w zw. z § 3 pkt 1 lit. a oraz pkt 2 lit. b rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2010 r. w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. Nr 41, poz. 238 ze zm.), zaliczając do kosztów postępowania odwoławczego wpis od odwołania w wysokości 20.000,00 zł oraz koszty wynagrodzenia pełnomocnika Zamawiającego w kwocie 3.600,00 zł.

Przewodniczący:

