

Sygn. akt: KIO 1213/18

**WYROK**  
z dnia 02 lipca 2018 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

**Przewodniczący: Aneta Mlącka**

**Protokolant: Adam Skowroński**

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 28 czerwca 2018 r. odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 18 czerwca 2018 r. przez Wykonawcę ubiegającego się o udzielenie zamówienia **Siemens sp. z o.o. (ul. Żupnicza 11, 03-821 Warszawa)** w postępowaniu prowadzonym przez Zamawiającego **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa)**

przy udziale Wykonawców zgłaszających przystąpienie do postępowania po stronie Odwołującego:

- **AZD PRAHA s.r.o. (ul. Zirovnicka 2/3146, 106 17 Praha),**
- **Bombardier Transportation (ZWUS) Polska sp. z o.o. (ul. Modelarska 12, 40-142 Katowice),**
- **Thales Polska sp. z o.o. (ul. gen. Józefa Zajączka 9, 01-518 Warszawa)**

**orzeka:**

1. **oddala odwołanie**
2. kosztami postępowania obciąża Odwołującego **Siemens sp. z o.o. (ul. Żupnicza 11, 03-821 Warszawa)** i
  - 2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę **20000 zł 00 gr (słownie: dwadzieścia tysięcy złotych zero groszy)** uiszczoną przez Odwołującego - **Siemens sp. z o.o. (ul. Żupnicza 11, 03-821 Warszawa)** tytułem wpisu od odwołania,
  - 2.2. zasądza od Odwołującego **Siemens sp. z o.o., (ul. Żupnicza 11, 03-821 Warszawa)** na rzecz Zamawiającego **PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. (ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa)** kwotę **3600,00 gr** (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) – stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione z tytułu kosztów strony w postaci wynagrodzenia pełnomocnika.

Stosownie do art. 198a i 198b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2017 r. poz. 1579 z późn. zm.) na niniejszy wyrok - w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w **Warszawie**.

**Przewodniczący:** .....

UZASADNIENIE

Zamawiający PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego pn.: „Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem i sygnalizacji oraz urządzeń kolejowej sieci telekomunikacyjnej na odcinku Słonice - Szczecin Dąbie (LCS Stargard) w ramach projektu „CEF -prace na Unii kolejowej E 59 na odcinku Poznań Główny - Szczecin Dąbie”. Ogłoszenie o zamówieniu ukazało się w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 6 czerwca 2018 pod numerem 2018/S 106-242565.

Odwołujący Siemens sp. z o.o. wniósł odwołanie od czynności Zamawiającego polegającej na sporządzeniu SIWZ w sposób niezgodny z PZP.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie przepisów ustawy PZP w zakresie: art. 29 ust. 1 i 2, art. 7 ust. 1 PZP poprzez nieopisanie przedmiotu zamówienia w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, uwzględniający wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty i zarazem poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób, który utrudnia uczciwą konkurencję i nie zapewnia równego traktowania wykonawców, art. 29 ust. 1, art. 139 ust. 1, art. 14 ust. 1, art. 387 Kodeksu cywilnego, art. 353 (1) Kodeksu Cywilnego poprzez zobowiązanie Wykonawcy do świadczenia niemożliwego, przekroczenie granic swobody umów i przeniesienie na Wykonawcę odpowiedzialności za certyfikację, złożenie deklaracji weryfikacji WE i uzyskanie zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w zakresie podsystemu Infrastruktura.

Naruszenie art. 29 ust. 1 i 2 PZP, art. 7 ust. 1 PZP.

W zakres przedmiotu zamówienia wchodzi w szczególności: System Dynamicznej Informacji Pasażerskiej („SDIP”) - zespół urządzeń służących do przetwarzania danych o planie i wykonaniu ruchu pociągów oraz prezentacji podróżnym na dworcach, stacjach, przystankach kolejowych informacji wizualnych i dźwiękowych o realizacji rozkładu jazdy pociągów pasażerskich oraz System Monitoringu Wizyjnego („SMW”).

Odwołujący wskazał, że zamówienie dotyczy odcinka linii kolejowej E 59 Słonice - Szczecin Dąbie (km 128,68 - 195,17) - wynika to wprost z nazwy zamówienia, która brzmi: „Zaprojektowanie i wykonanie robót dla: „Projekt i zabudowa urządzeń sterowania ruchem kolejowym (srk) oraz urządzeń kolejowych sieci telekomunikacyjnych na odcinku linii kolejowej E-59 Słonice - Szczecin Dąbie SDA (LCS Stargard)”. Odwołujący zwrócił uwagę, że zaprojektowanie i wykonanie SDIP/SMW wyjątkowo ma dotyczyć także zupełnie innego odcinka, tj. odcinka Poznań Główny - Wronki (km 0 - 53.50).

Na odcinku Poznań Główny - Wronki podsystem „Sterowanie - urządzenia przytorowe” będzie wykonany przez podmiot trzeci - AŻD Praha s.r.o., którego oferta została wybrana w innym postępowaniu. Zatem wykonanie SDIP/SMW na tym odcinku będzie wymagało zsynchronizowania i powiązania z pracami realizowanymi przez podmiot trzeci. Konieczne będzie wykorzystanie obiektów, które dopiero zostaną przez niego wykonane. Odwołujący wskazał, że Wykonawcy biorący udział w niniejszym postępowaniu nie mają żadnej wiedzy na temat planowanych prac podmiotu trzeciego, warunków i terminów realizacji tychże prac na odcinku Poznań Główny - Wronki. W szczególności, nie zostały wyraźnie określone granice zakresu odpowiedzialności, co generuje to dla wykonawcy SDIP/SMW istotne ryzyko techniczne, organizacyjne, czasowe i finansowe.

Odwołujący wskazał także, że konieczność synchronizacji i powiązania z tymi pracami może doprowadzić do istotnych przeszkód i niemożności wykonania SDIP/SMW w pełnym zakresie lub w terminie zakreślonym przez Zamawiającego. To z kolei skutkowałoby dodatkowymi kosztami realizacji zamówienia. W szczególności Wykonawca poniósłby wydatki na dłuższe utrzymanie personelu, sprzętu, zaplecza budowy i zarządzania projektem. Mógłby też zostać obciążony karami umownymi naliczonymi przez Zamawiającego. Obarczenie Wykonawcy tym ryzykiem, jest nieuzasadnione i trudne do oszacowania na etapie składania ofert.

Odwołujący podkreślił brak informacji na temat terminów i warunków realizacji prac wykonywanych przez podmiot trzeci na odcinku Poznań – Wronki, który ma istotny wpływ na możliwość, a raczej na brak możliwości rzetelnej wyceny oferty przez Wykonawców. Powyższe może doprowadzić do nieporównywalności ofert Wykonawców, co narusza również zasady uczciwej konkurencji.

Odwołujący wskazał także, że jedynym podmiotem, który może we własnym interesie ograniczyć to ryzyko, jest AŻD Praha s.r.o., jako wybrany już wykonawca zasadniczego zakresu prac na odcinku Poznań Główny - Wronki. Jest on w stanie już obecnie zaplanować prace tak, żeby, w razie wybrania jego oferty również w postępowaniu dotyczącym odcinka Słonice - Szczecin Dąbie, skoordynować i zsynchronizować prace tak, żeby nie narazić się na negatywne konsekwencje. W konsekwencji, podmiot ten jest postawiony w uprzywilejowanej pozycji w niniejszym postępowaniu, co stanowi naruszenie art. 29 ust. 2 PZP i art. 7 ust. 1 PZP. Dysponując wiedzą dotyczącą prac na odcinku Poznań Główny - Wronki, tj. AZD Praha s.r.o., będzie w stanie wycenić opisane wyżej ryzyko na tyle nisko, że będzie prawdopodobnie mógł obniżyć cenę w stosunku do innych uczestników postępowania.

W konsekwencji Odwołujący wniósł o wyłączenie z zakresu przedmiotu zamówienia Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP) oraz Systemu Monitoringu Wizyjnego (SMW) na odcinku Poznań Główny-Wronki, ewentualnie o wyłączenie z zakresu przedmiotu niniejszego

zamówienia Systemu Dynamicznej Informacji Pasażerskiej (SDIP) oraz Systemu Monitoringu Wizyjnego (SMW) w całym zakresie.

Naruszenie art. 29 ust. 1 PZP, art. 139 ust. 1, art. 14 ust. 1, art. 387 Kodeksu cywilnego, art. 353 (1) Kodeksu Cywilnego.

Według SIWZ - Tom III Program Funkcjonalno-Użytkowy („PFU”), pkt 2. Ogólny Opis Przedmiotu Zamówienia, przedmiotu zamówienia ma obejmować: Przeprowadzenie oceny zgodności podsystemu strukturalnego „Sterowanie - urządzenia przytorowe” na każdym etapie (projektowania, budowy i końcowych prób podsystemu). W ocenie Odwołującego jest to uzasadniony wymóg, ponieważ Wykonawca będzie wykonywał ten właśnie podsystem (określony w art. 25 a ust. 1 pkt 1) c) ustawy o transporcie kolejowym). Odwołujący wskazał, że w PFU wprowadzono dodatkowo taki sam wymóg odnośnie podsystemu „Infrastruktura” (art. 25 a ust. 1 pkt 1) a) ustawy o transporcie kolejowym). Ingerencja Wykonawcy w ten podsystem, będzie bardzo ograniczona i nieporównywalnie mniejsza, niż ingerencja podmiotów, które na podstawie innych umów będą realizować prace budowlane dotyczące tego podsystemu.

Jak dalej wskazał Odwołujący: „Wykonawca będzie zobowiązany zlecić notyfikowanej jednostce certyfikującej w szczególności ocenę zgodności podsystemu „Infrastruktura” w części objętej zakresem zamówienia, na każdym etapie (projektu, budowy i końcowych prób podsystemu) zgodnie z zapisami ustawy z dnia 28 marca 2003r. o transporcie kolejowym. W wyniku przeprowadzonej przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą oceny zgodności i uzyskanych odpowiednich certyfikatów weryfikacji WE podsystemu, Wykonawca ma obowiązek wystawienia odpowiednich deklaracji weryfikacji WE podsystemu. Wykonawca ma dostarczyć Zamawiającemu odpowiednie deklaracje weryfikacji WE oraz całość dokumentacji przebiegu oceny zgodności wraz z odpowiednimi certyfikatami weryfikacji WE wydanymi przez jednostkę notyfikowaną. Dostarczone przez Wykonawcę dokumenty muszą umożliwić uzyskanie zgody na oddanie podsystemu do eksploatacji, wydanej przez właściwy organ administracji państwowej. W przypadku otrzymania przez Zamawiającego decyzji Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego o konieczności uzyskania zezwolenia/zezwoleń na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu, Wykonawca będzie zobowiązany uzyskać je w imieniu Zamawiającego. Wskazane wyżej wymogi, w odniesieniu do podsystemu Infrastruktura, są nieuzasadnione i w zasadzie niemożliwe do spełnienia. W przywołanym zapisie PFU jest wprowadzanie mowa o tym, że dotyczy on podsystemu Infrastruktura objętego zakresem zamówienia. Jednakże, zgodnie z obecnie obowiązującymi przepisami ustawy o transporcie kolejowym, certyfikat weryfikacji WE, deklaracja weryfikacji WE i zgoda na dopuszczenie do eksploatacji dotyczą całego podsystemu, a nie jego części. Tym samym,

Wykonawca zostanie w praktyce obciążony obowiązkiem spełnienia tych wymagań dla całego podsystemu Infrastruktura, w który będzie de facto ingerował w minimalnym stopniu. Będzie to prowadziło do przerzucenia na Wykonawcę obowiązków certyfikacji, deklaracji weryfikacji i uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w zakresie zasadniczych modyfikacji tego podsystemu, które będą wykonywane przez podmioty trzecie. Modyfikacje te będą wykonywane w zakresie, terminach i na zasadach, które nie są znane Wykonawcy.”

W ocenie Odwołującego, Zamawiający naruszył zasadę swobody umów - art. 353 (1) Kodeksu Cywilnego poprzez narzucenie na Wykonawcę obowiązków, które są niewykonalne z punktu widzenia obowiązujących przepisów ustawy o transporcie kolejowym. W świetle przepisów ustawy o transporcie kolejowym to producent podsystemu albo jego upoważniony przedstawiciel, zarządca, przewoźnik kolejowy, dysponent, importer, wykonawca modernizacji, inwestor albo podmiot zamawiający zwraca się do wybranej przez siebie jednostki notyfikowanej z wnioskiem o dokonanie weryfikacji WE podsystemu (art. 25 ust. 2). Odwołujący wyjaśnił, że Wykonawcy w niniejszym postępowaniu będą realizować podsystem „Sterowanie - urządzenia przytorowe”, natomiast w podsystemie „Infrastruktura” będą ingerować jedynie w minimalnym stopniu. Zatem zobowiązanie Wykonawcy do certyfikacji, złożenia deklaracji weryfikacji WE i uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w zakresie podsystemu Infrastruktura stanowi w istocie świadczenie niemożliwe, o którym mowa w art. 387 Kodeksu Cywilnego. Jednocześnie stanowi naruszenie zasady swobody umów, z uwagi na zobligowanie Wykonawców podsystemu Sterowanie - urządzenia przytorowe, do certyfikacji, złożenia deklaracji weryfikacji WE i uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w zakresie podsystemu Infrastruktura, co w świetle przepisów ustawy o transporcie kolejowym nie może być przez Wykonawcę niniejszego postępowania zrealizowane.

W konsekwencji Odwołujący wniósł o nakazanie Zamawiającemu usunięcia w całości wymagań dotyczących certyfikacji, złożenia deklaracji weryfikacji WE i uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji w zakresie podsystemu Infrastruktura. Wymagania te powinny odnosić się jedynie do podsystemu Sterowanie - urządzenia przytorowe.

Izba ustaliła, że brak jest podstaw do odrzucenia odwołania.

**Uwzględniając dokumentację z przedmiotowego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, jak również biorąc pod uwagę stan sprawy na chwilę zamknięcia rozprawy, oświadczenia, stanowiska i dowody Stron i uczestników postępowania złożone w trakcie rozprawy, Izba ustaliła i zważyła, co następuje.**

Izba stwierdziła, że Odwołujący legitymuje się uprawnieniem do wniesienia odwołania, zgodnie z art. 179 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych.

Izba uznała za bezzasadny zarzut naruszenia art. 29 ust. 1 i 2, art. 7 ust. 1 PZP poprzez nieopisanie przedmiotu zamówienia w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, uwzględniający wszystkie wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty i zarazem poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób, który utrudnia uczciwą konkurencję i nie zapewnia równego traktowania wykonawców.

Izba ustaliła, że Zamawiający dokonał modyfikacji treści SIWZ. Wraz z dokonaną modyfikacją, Zamawiający przekazał Wykonawcom dokumentację – harmonogram prac, jakie mają zostać wykonane na odcinku Poznań – Wronki, projekty budowlane dotyczące fazowania robót, a więc dokumentację dotyczącą prac, jakie mają zostać wykonane na trasie Poznań – Wronki. Zamawiający wyjaśnił w trakcie rozprawy (czemu nie zaprzeczył Odwołujący), że w załączniku nr 6 do PFU znajdują się informacje – takie jak zaznaczenie wszystkich stacji, długości peronów, liczba krawędzi itp. Informacje te dotyczą obu odcinków. Wykonawcy posiadają zatem dane podstawowe, które umożliwiają przygotowanie oferty. Odwołujący nie wyjaśnił precyzyjnie, z jakich powodów (mając powyższe dane) nie jest możliwe oszacowanie niezbędnego do wykonania zakresu prac na podstawie przedstawionych projektów i dokumentacji, jakie przekazał Zamawiający. Odwołujący nie wskazał także, jakich konkretnie danych niezbędnych do przygotowania oferty nie podał Wykonawcom Zamawiający. Odwołujący podnosił, że do przygotowania oferty niezbędne jest dysponowanie projektem wykonawczym. Jednakże z takiego ogólnego stwierdzenia nie wynika rzeczywisty zakres danych, jakie niezbędne są do określenia zakresu prac do wykonania w niniejszym postępowaniu. Zwrócić należy uwagę, że projekt wykonawczy bazuje na projekcie budowlanym i stanowi jego uszczegółowienie. Tym samym podstawowe parametry inwestycji występują zarówno w projekcie budowlanym, jak i w projekcie wykonawczym.

Zamawiający przekazał Wykonawcom także harmonogram prac, jakie mają być realizowane na tej trasie wraz z ich podziałem na poszczególne branże. Przekazanie tego harmonogramu pozwala na skoordynowanie prac, jakie powinny zostać wykonane w ramach niniejszego postępowania z pracami realizowanymi przez Wykonawcę AZD Praha. Tymczasem jednym zarzutów podniesionych w odwołaniu był zarzut braku możliwości zsynchronizowania i powiązania realizowanych prac z pracami wykonywanymi przez Wykonawcę AZD Praha, który to brak spowodowany miał być nieznanością zakresu prac, jakie wykonać ma Wykonawca AZD Praha oraz warunków i terminów realizacji tych prac. Jednakże przekazana przez Zamawiającego dokumentacja (obejmująca zarówno część opisową, jak i rysunki) zawiera informację na temat zakresu planowanych prac i terminów realizacji, co

oznacza, że zarzut braku wiedzy na temat prac realizowanych przez Wykonawcę okazał się bezzasadny.

Ponadto Zamawiający wprowadził postanowienie umowne, zmniejszające ryzyko, związane z wystąpieniem podnoszonych przez Odwołującego kolizji, czy też kłopotów związanych ze skoordynowaniem prac. Zamawiający zamieścił w treści Umowy paragraf § 5 ust. 3 lit. b, zgodnie z którym będą możliwe do wprowadzenia zmiany w związku z takimi sytuacjami tj.:

*„b) kolizja z planowanymi lub równoległe prowadzonymi inwestycjami przez Zamawiającego lub działającymi w jego imieniu i na jego rzecz Wykonawcami albo z inwestycjami prowadzonymi przez inne podmioty, w takim przypadku zmianie ulegnie:*

*sposób wykonania, lub materiały i technologie, lub lokalizacja budowanych obiektów budowlanych lub urządzeń, w zakresie koniecznym do usunięcia kolizji i pozwalającym na wykonanie Robót w sposób należyty, lub*

*zakres Etapu lub Etapów w tym także wyłączenie części Robót lub Czas na Ukończenie lub daty wykonania Etapu lub Etapów. odpowiednio do okresu trwania przeszkody, która uniemożliwia realizację przedmiotu niniejszej Umowy, zgodnie z jej treścią i w sposób należyty, lub*

*Zaakceptowana Kwota Kontraktowa, wyceniona zgodnie z Subklauzulą 13.3 Warunków Szczególnych, na pokrycie dodatkowych uzasadnionych i udokumentowanych kosztów pozostających w bezpośrednim związku z działaniami podjętymi w celu usunięcia kolizji,”*

Treść wprowadzonych przez Zamawiającego klauzul umownych wskazuje, że Zamawiający przewidział możliwość wystąpienia kolizji prac wykonywanych przez wykonawcę wybranego w niniejszym postępowaniu, z pracami realizowanymi przez innych wykonawców – zarówno wykonawców działających na zlecenie Zamawiającego, jak i wykonawców działających na zlecenie innych podmiotów. W przypadku wystąpienia takiej kolizji, Zamawiający dopuścił możliwość podjęcia szeregu działań, w szczególności dokonania zmiany terminu i zakresu realizowanych prac, zmiany wysokości wynagrodzenia wykonawcy – w celu pokrycia dodatkowych kosztów związanych z usunięciem kolizji, jak również zmianę sposobu wykonania lub lokalizacji poszczególnych obiektów, jakie wykonać ma wykonawca. Postanowienia Umowy wskazują, że wykonawcy uzyskali możliwość zabezpieczenia swoich interesów związanych z wykonywaniem prac na danym odcinku linii kolejowej przez wielu wykonawców i możliwością wystąpienia kolizji prac wykonywanych przez różnych wykonawców.

Ponadto, w treści odwołania nie został podniesiony zarzut dotyczący niemożności wykonania systemu, a w tym zakresie Odwołujący podnosił argumentację w trakcie rozprawy. W odwołaniu Odwołujący wskazywał jedynie na problemy w nawiązaniu współpracy z Wykonawcą AZD Praha i koordynacji realizowanych prac. Odwołujący w treści odwołania



wskazywał na ewentualne kolizje w realizacji prac z pracami tego wykonawcy, jednakże kolizje te będą mogły być wyeliminowane – dzięki dysponowaniu przez wykonawców dokumentacją projektową i harmonogramem prac realizowanych przez Wykonawcę AZD Praha. Jednocześnie nawet w przypadku, gdyby kolizje te faktycznie wystąpiły, potencjalne ryzyko wykonawcy związane z konsekwencjami ich wystąpienia, minimalizują klauzule umowne zawarte w treści Umowy. Uzupełniająco należy wskazać, że każdy z potencjalnych wykonawców dysponuje takimi samymi dokumentami, mając jednakową możliwość złożenia oferty w postępowaniu.

Izba ustaliła, że Zamawiający przed otwarciem posiedzenia i rozprawy dokonał modyfikacji SIWZ, w ten sposób, że Tom III SIWZ Program Funkcjonalno – Użytkowy pkt 5.2, str. 113, ostatni akapit otrzymał brzmienie: „W przypadku otrzymania przez Zamawiającego decyzji Prezesa UTK o konieczności uzyskania zezwolenia na dopuszczenie do eksploatacji podsystemu strukturalnego „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, Wykonawca jest zobowiązany uzyskać takie zezwolenie w imieniu Zamawiającego”.

Powyższa zmiana, jak wskazał Zamawiający precyzuje, że ewentualna konieczność uzyskania zezwolenia będzie dotyczyła tylko i wyłącznie dopuszczenia do eksploatacji podsystemu strukturalnego „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, czego oczekiwał Odwołujący.

Ponadto, jak wynika z art. 25 cb ust. 5-5b ustawy o transporcie kolejowym, istnieje możliwość dokonania podziału podsystemu na części i uzyskania dla tej części niezbędnych certyfikatów weryfikacji WE podsystemu. Oznacza to, że przepisy prawa dopuszczają możliwość sprawdzenia zgodności i uzyskania zezwolenia dla samego podsystemu strukturalnego „Sterowanie – urządzenia przytorowe”, jak również dla części (nie zaś całego) podsystemu „Infrastruktura”. Przyznał to Zamawiający w trakcie rozprawy, stwierdzając, że jeżeli Wykonawca będzie realizował określoną część systemu, to powinien uzyskać certyfikat dla tej właśnie części. Skoro tak, to postawienie takiego wymagania Wykonawcom nie oznacza dla Wykonawców wymogu spełnienia świadczenia niemożliwego. Tym samym nie potwierdził się zarzut naruszenia przez Zamawiającego zasady swobody umów, poprzez nałożenie na Wykonawców obowiązków, które miałyby być niewykonalne w świetle uregulowań ustawy o transporcie kolejowym.

Mając powyższe okoliczności na uwadze orzeczono jak w sentencji.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 192 ust. 9 i 10 ustawy Prawo zamówień publicznych, stosownie do wyniku postępowania. Na podstawie § 5 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2010 r. w sprawie wysokości oraz

sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. z 2010 r., Nr 41, poz. 238 ze zm.) do kosztów postępowania odwoławczego Izba zaliczyła w całości uiszczony wpis, zgodnie z § 3 pkt 1 rozporządzenia.

**Przewodniczący:**

.....