

Warszawa, dnia 2016 r.

UZP/DKUE/KD/112/2016

Informacja o wyniku kontroli doraźnej następczej

1. Określenie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, które było przedmiotem kontroli:

Zamawiający: Komenda Wojewódzka
Państwowej Straży Pożarnej
w Łodzi
ul. Wólczańska 111/113
90-251 Łódź

Rodzaj zamówienia: dostawa

Przedmiot zamówienia: Dostawa samochodów zaopatrzeniowych z żurawiem – 35 szt.

Tryb postępowania: przetarg nieograniczony

Data wszczęcia postępowania: 29.09.2014 r.

Numer ogłoszenia o zamówieniu: 2014/S 190-334945

Wartość zamówienia: 19 444 444,44 zł (4 602 344,30 euro)

Środki UE: Program Operacyjny Infrastruktura i Środowisko 2007-2013,
Priorytet III, Działanie 3.2

2. Informacja o stwierdzeniu naruszeń lub ich braku:

1) Komenda Wojewódzka Państwowej Straży Pożarnej w Łodzi przeprowadziła postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem była dostawa 35 sztuk samochodów zaopatrzeniowych z żurawiem. Zamawiający dokonywał zakupu w imieniu jedenastu innych Komend Wojewódzkich PSP oraz dla Komendy Głównej PSP.

Zamawiający w siwz określił dwa kryteria oceny ofert: cena oferty – waga: 80% oraz parametry techniczne (ładowność pojazdu) – waga 20%.

W toku postępowania o udzielenie zamówienia wykonawcy zwracali się do zamawiającego o wyjaśnienie treści siwz w trybie art. 38 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 ze zm.) (dalej jako ustawa Pzp), m.in. o zdefiniowanie metody obliczania „ładowności pojazdu”, stanowiącej kryterium oceny ofert.

Na pytanie, w jaki sposób zamawiający zamierzał weryfikować podany w ofercie ww. parametr, czy na podstawie świadectwa dopuszczenia czy dokumentów do rejestracji, zamawiający pismem z dnia 23.10.2014 r. w odpowiedzi na pytanie 19 zamawiający wyjaśnił, że „Zamawiający będzie oceniał oferty na podstawie parametrów technicznych podanych w homologacji podwozia”.

Z kolei pismem z dnia 30.10.2014 r. w odpowiedzi na pytanie wykonawcy, który wskazał, że w homologacji podwozia podane są dwa parametry techniczne: maksymalna masa całkowita i dopuszczalna masa całkowita, zamawiający poinformował, że „będzie dokonywał oceny ładowności na podstawie dopuszczalnej masy całkowitej”.

W odpowiedzi na pytanie wykonawcy, który wskazał, iż „Ocena parametru ładowności na podstawie danych ze świadectwa homologacji byłaby całkowicie nieobiektywna i niemiarodajna. Faktyczną ładowność pojazdu można określić jedynie na podstawie stosunku dopuszczalnej masy całkowitej do masy rzeczywistej oferowanego pojazdu, czyli gotowego (posiadającego skrzynię ładunkową i żuraw) samochodu. W związku z powyższym zwracamy się do zamawiającego o rozważenie możliwości oceny parametru ładowności na podstawie jedynie miarodajnego kryterium, a więc zadeklarowanej przez wykonawcę ładowności, która nie wynika bezpośrednio z homologacji podwozia, a jest określona po zabudowie skrzyni ładunkowej i żurawia” zamawiający w piśmie z dnia 6.11.2014 r. wyjaśnił: „W załączniku nr 5 „Oferta” w pozycji „Oferujemy samochód o ładowności...” należy podać ładowność obliczoną jako różnicę pomiędzy dopuszczalną masą całkowitą podwozia określoną w wyciągu ze świadectwa homologacji podwozia a masą własną podwozia określoną w wyciągu ze świadectwa homologacji podwozia. Zgodnie z punktem 9.2 zamawiający dokona oceny

oferowanego przedmiotu zamówienia w zakresie wymagań określonych przez zamawiającego na podstawie złożonych dokumentów oraz dostępnych publicznie opisów”.

Zamawiający w toku oceny ofert zwrócił się do wszystkich wykonawców z prośbą o uzupełnienie ofert na podstawie art. 87 ust. 1 ustawy Pzp, poprzez podanie masy własnej oferowanych podwozi, określonej w wyciągu ze świadectwa homologacji.

Wykonawca W. poinformował, że zgodnie z wyciągiem ze świadectwa homologacji oferowanego podwozia jego masa własna wynosi 8100 kg. Wykonawca podał również, iż ładowność pojazdu, liczona jako różnica pomiędzy dopuszczalną masą całkowitą podwozia wskazaną w homologacji podwozia, a masą własną wynosi 13 900 kg. Wskazał przy tym, iż zamawiający w żadnym punkcie siwz nie wymagał podania przez oferentów parametrów masy własnej.

Wykonawca S. Sp. z o.o. pismem z dnia 5.12.2014 r. poinformował, iż masa własna oferowanego podwozia wynosi 7 650 kg. Wykonawca wskazał, iż wymagane przez zamawiającego w ww. piśmie podanie danych technicznych określonych w wyciągu ze świadectwa homologacji jest niemożliwe do zrealizowania, ponieważ dokument taki nie istnieje od dnia 23.06.2013 r. Wykonawca wskazał, że zgodnie z implementowaną Dyrektywą Ramową 2007/46/WE dokument „Wyciąg z homologacji” został zastąpiony dokumentem WE o nazwie „Świadectwo Zgodności” lub „Świadectwo Zgodności WE”. Zgodnie z Rozporządzeniem Komisji WE nr 385/2009, Świadectwo Zgodności bądź Świadectwo Zgodności WE jest oficjalnym oświadczeniem, że konkretny pojazd został wyprodukowany zgodnie z wymogami określonymi w prawie Unii Europejskiej w sprawie homologacji typu, co wskazuje, iż ww. świadectwa wystawione mogą być tylko dla pojazdów wyprodukowanych. Wykonawca poinformował, że dla produkcji przyszłej dane techniczne mogą być określone na podstawie dokumentacji technicznej producenta. Ponadto wykonawca wskazał, że masa własna pojazdu nie występuje w Świadectwie Zgodności, zaś parametrem jej odpowiadającym jest masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy, co zgodnie z Dyrektywą 70/156/WE oznacza ciężar pojazdu z karoserią w układzie gotowym do jazdy (z płynem chłodniczym, środkami smarnymi, paliwem, narzędziami i przyborami, kołem zapasowym i kierownicą). Wykonawca wskazał, iż z uwagi na to, że krajowe przepisy wymagają podania m.in. masy własnej producent bądź importer pojazdu ma obowiązek wystawić dla pojazdów kompletnych i skompletowanych „Oświadczenie o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdów”, jednakże oświadczenie to nie dotyczy pojazdów niekompletnych. Wykonawca wskazał, iż na potrzeby kalkulacji ładowności (rozumianej tak, jak określił to w siwz zamawiający - jako różnicę pomiędzy dopuszczalną masą całkowitą podwozia a masą własną podwozia), przyjął, że masę własną podwozia skalkulować można na podstawie masy w stanie gotowym do jazdy pojazdu standardowego,

powiększoną/pomniejszoną o masy elementów indywidualnego pojazdu i o masę kierowcy. Wykonawca wskazał, iż dopuszczalna masa całkowita pojazdu jest parametrem określonym przepisami krajowymi i jest równa technicznej dopuszczalnej maksymalnej masie całkowitej pojazdu określonej w punkcie 1.6 Świadectwa Zgodności, z uwzględnieniem krajowych przepisów ustawy z dnia 20.06.1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. 2012 poz. 1137 ze zm.) (dalej jako Prawo o ruchu drogowym), zgodnie z którym dla pojazdu dwuosiowego dmc ograniczona jest do 18 000 kg, nawet gdy ww. określona w punkcie 1.6 Świadectwa zgodności masa maksymalna jest wyższa od tej wartości. Wykonawca zaznaczył, że pojazdy pożarnicze nie są objęte ww. ograniczeniem i maksymalna masa rzeczywista takiego pojazdu może przekraczać ten parametr, ale wg. wykonawcy sposób wyliczenia ładowności wskazany przez zamawiającego nie pozostawia wątpliwości, że należało przyjąć dopuszczalną masę całkowitą (tj. 18 000 kg).

Wykonawca S. Sp. z o.o. wskazał również, że dokonał obliczenia ładowności poprzez odjęcie od dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu (18 000 kg) kalkulowanej masy podwozia przeznaczonego do przyszłej produkcji (7 650 kg), w wyniku czego wyliczył ładowność 10 350 kg. Wykonawca zaznaczył przy tym, iż taki parametr nie wystąpi w żadnych dokumentach pojazdu, stanowi bowiem zdefiniowany przez zamawiającego wskaźnik istotny w ocenie ofert.

Wykonawca D. Sp. z o.o. w piśmie z dnia 4.12.2014 r. oświadczył, iż masa własna oferowanego podwozia wynosi od 5 400 do 10 300 kg. Z załączonych do ww. pisma dokumentów – specyfikacja techniczna pojazdu przekazana przez producenta - wynika, iż techniczna masa całkowita oferowanego pojazdu wynosiła 18 600 kg, dopuszczalna krajowa masa całkowita – 18 000 kg, zaś masa podwozia – 6 415 kg.

Wykonawca Z. udzielił odpowiedzi na ww. pismo zamawiającego pismem z dnia 5.12.2014 r., w którym wskazał, iż masa własna oferowanego podwozia wynosi 7 711 kg. Ponadto wykonawca załączył wyjaśnienia producenta podwozia – I. Sp. z o.o. dotyczące masy podwozia, których treść pokrywa się z ww. wyjaśnieniami złożonymi przez wykonawcę S Sp. z o.o., z tą różnicą, iż obliczony w ten sam sposób parametr „ładowność podwozia”, wobec innej wykalkulowanej masy własnej podwozia – 7 711 kg, po dokonaniu odjęcia od dopuszczalnej masy całkowitej 18 000 kg wyniósł 10 289 kg.

Wykonawca Sk. w odpowiedzi na ww. pismo zamawiającego, w piśmie z dnia 3.12.2014 r. wskazał, iż masa własna oferowanego podwozia nie przekroczy 6 740 kg. Ponadto dołączył pismo producenta pojazdu M. Sp. z o.o., w którym wskazano, iż definicja terminu dopuszczalnej masy całkowitej jest określeniem precyzyjnym, jasno i bezsprzecznie odróżniającym się od definicji maksymalnej masy całkowitej i dla pojazdów dwuosiowych nie może ona przekroczyć 18 000 kg. W piśmie tym wskazano również, iż wobec przepisów krajowych oferta producenta dla wykonawcy określała dmc na 18 000 kg oraz masę własną podwozia na 6740 kg.

Pismami z dnia 8.12.2014 r. zamawiający poinformował wykonawców D. Sp. z o.o. i W., iż w trybie art. 87 ust. 2 pkt 3 ustawy Pzp dokonał poprawy omyłek w ich ofertach, wskazując, że zgodnie z odpowiedziami zamawiającego i wyjaśnieniami wykonawców w zakresie treści złożonych ofert dotyczącymi masy własnej podwozia wyliczenie ładowności powinno mieć charakter równań:

- w ofercie wykonawcy G.: $18\ 000\ \text{kg} - (\text{minus})\ 6\ 415\ \text{kg} = 11\ 585\ \text{kg}$,
- w ofercie wykonawcy W.: $18\ 000\ \text{kg} - (\text{minus})\ 8\ 100\ \text{kg} = 9\ 900\ \text{kg}$,

wobec czego zamawiający zamienił w ofercie G. zapis z „Oferujemy samochód o ładowności 8,6 ton” na zapis – „Oferujemy samochód o ładowności 11,585 tony”, natomiast w ofercie W. zapis „Oferujemy samochód o ładowności 13,9 tony” na zapis – „Oferujemy samochód o ładowności 9,9 tony”.

Wykonawca W. pismem z dnia 10.12.2014 r. poinformował zamawiającego, iż nie wyraża zgody na poprawienie jego oferty w ww. sposób. Wykonawca oświadczył również, że złożona przez niego oferta jest zgodna z postanowieniami siwz, wyjaśnieniami do siwz i przepisami ustawy i nie podlega odrzuceniu.

Zamawiający pismem z dnia 12.12.2014 r. poinformował o odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 7 ustawy Pzp oferty wykonawcy W. wobec braku wyrażenia zgody na poprawienie omyłki polegającej na niezgodności oferty ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia.

Wykonawca W. złożył odwołanie do Krajowej Izby Odwoławczej. Krajowa Izba Odwoławcza w dniu 12.01.2015 r. wydała wyrok (sygn. akt KIO 2744/14) w którym uwzględniła odwołanie, nakazała zamawiającemu unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej, unieważnienie czynności odrzucenia oferty wykonawcy W. oraz nakazała dokonanie wyboru oferty spośród ofert niepodlegających odrzuceniu.

W uzasadnieniu wyroku Izba wskazała, iż z wyjaśnień Zamawiającego poczynionych na rozprawie i zawartych w odpowiedzi na ww. odwołanie wynika, że zamawiający określeniom zawartym w siwz przypisał znaczenia z ustawy z dnia 20 czerwca 1997 roku Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137, 1448) i wydanego na jej podstawie Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (w brzmieniu z t.j. Dz. U. 2013 r. poz. 951) (dalej jako rozporządzenie z 2002 roku). W rezultacie powołania się na rozporządzenie z 2002 r., zamawiający uznał, iż dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 18 ton, wobec czego dokonał poprawy oferty wykonawcy W. Izba podkreśliła, że informacja o odniesieniu do ww. aktów prawnych nie została zawarta w siwz ani wyjaśnieniach do siwz. Zamawiający nie określił również, iż stanowiąca podstawę obliczenia ładowności pojazdu dopuszczalna masa całkowita nie może przekraczać 18 ton. Krajowa Izba Odwoławcza wskazała, że zamawiający na etapie oceny ofert określał kryteria oceny ofert poprzez

odwoływanie się do aktów prawnych, argumentując, iż są to akty powszechnie znane. Izba zaznaczyła, iż nie można uznać za prawidłowe odnoszenie się w sposób dorozumiany do danych definicji zawartych w aktach prawnych, których nie powołuje się w dokumentacji postępowania na zamówienie. Krajowa Izba Odwoławcza podniosła, że zamawiający nie wyjaśnił znaczenia zdefiniowanych przez siebie pojęć, zaś odnosząc się w trakcie oceny ofert do definicji rozporządzenia z 2002 roku powołał się na akt prawny, który, zgodnie z Rozporządzeniem Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 17.10.2014 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów specjalnych i używanych do celów specjalnych Policji, Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Agencji Wywiadu, Służby Kontrwywiadu Wojskowego, Służby Wywiadu Wojskowego, Centralnego Biura Antykorupcyjnego, Straży Granicznej, Biura Ochrony Rządu, kontroli skarbowej, Służby Celnej, Służby Więziennej i straży pożarnej (Dz. U. 2014 r. poz.1421) (dalej rozporządzenie z 2014 r.), nie miał zastosowania do pojazdów specjalnych, będących przedmiotem zamówienia. Krajowa Izba Odwoławcza wskazała również, że dokument, na który powołał się zamawiający w wyjaśnieniach do siwz z dnia 6.11.2014 r., mający stanowić podstawę dla określenia kryterium ładowności pojazdu – wyciąg ze świadectwa homologacji jest obecnie dokumentem nieistniejącym, w miejsce którego wydaje się inny dokument – Świadectwo Zgodności (lub Świadectwo Zgodności WE). W dokumencie tym nie występuje termin „masa własna pojazdu”, zaś jej odpowiednikiem jest masa pojazdu w stanie gotowym do jazdy. W sytuacji, gdy krajowe przepisy w zakresie rejestracji i ewidencji pojazdów wymagają podania masy własnej, to producent bądź importer pojazdu ma obowiązek wystawić dla pojazdów kompletnych skompletowanych „Oświadczenie o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdów”. W oświadczeniu tym podawana jest masa własna oraz dopuszczalna masa całkowita pojazdu. Krajowa Izba Odwoławcza wskazała, że „Zamawiający określił kryteria oceny ofert, dokonał tego w bardzo ogólny i nieprecyzyjny sposób, a ich uszczegółowienia dokonał dopiero na etapie oceny ofert, co jest niedopuszczalne”.

Wadliwe określenie kryteriów oceny ofert doprowadziło do dokonania oceny ofert przy użyciu kryteriów, które nie zostały określone w siwz, a zostały ustalone przez zamawiającego już na etapie oceny ofert. W konsekwencji zamawiający na podstawie art. 87 ust. 2 pkt 3 ustawy Pzp dokonał poprawienia innej omyłki polegającej na niezgodności oferty ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia, niepowodującej istotnych zmian w treści oferty, na którą wykonawca W. nie wyraził zgody, w rezultacie czego jego oferta została odrzucona. Krajowa Izba Odwoławcza uznała dokonanie ww. poprawy omyłki za nieuprawnione, wobec posługiwania się przez zamawiającego kryteriami dorozumianymi. W związku z tym, za naruszające art. 89 ust. 1 pkt 7 ustawy Pzp Izba uznała również odrzucenie przedmiotowej oferty wobec braku zgody wykonawcy na poprawę omyłki, o której mowa w art. 87 ust. 2 pkt 3 ustawy Pzp. Krajowa Izba Odwoławcza stwierdziła również naruszenie art. 91 ust. 1 ustawy

Pzp wobec wyboru oferty najkorzystniejszej na podstawie innych kryteriów, niż wskazane w siwz, co polegało na dokonaniu zmiany sposobu ustalenia kryterium oceny ofert poprzez uwzględnienie wymagań co do dopuszczalnej masy całkowitej określonych w rozporządzeniu z 2002 r., które nie były wyartykułowane siwz. W konkluzji wyroku Izba uznała, że postępowanie zamawiającego naruszyło również zasadę równego traktowania wykonawców (art. 7 ust. 1 ustawy Pzp) oraz zasadę udzielenia zamówienia wykonawcy wybranemu zgodnie z przepisami ustawy (art. 7 ust. 3 ustawy Pzp).

W dniu 26.1.2015 r. zamawiający zawiadomił wykonawców o unieważnieniu wyboru oferty najkorzystniejszej, unieważnieniu poprawienia innej omyłki polegającej na niezgodności oferty ze specyfikacją istotnych warunków zamówienia oraz unieważnieniu odrzucenia oferty wykonawcy W. Jednocześnie zamawiający poinformował wykonawców o ponownym wyborze oferty najkorzystniejszej, za którą uznana została oferta wykonawcy W. z ceną 20 714 400,00 zł brutto.

Zamawiający w piśmie skierowanym do Prezesa Urzędu, wskazał, odnosząc się do przedmiotowego postępowania, że „(...) nie występuje tutaj uczciwa konkurencja i równe traktowanie wykonawców, ponieważ u jednego wykonawcy oceniamy samochód specjalny po zabudowie na podwoziu, a u pozostałych czterech wykonawców oceniamy podwozie – zgodnie z przyjętymi kryteriami oceny ofert”.

Ponadto zamawiający w kolejnym piśmie poinformował Prezesa Urzędu, że w zakresie kryterium „ładowności” „różnica w metodzie oceny kryterium ładowności pojazdu wynikała z wyroku z dnia 12 stycznia 2015 r. sygn. akt KIO 2744/14 (str. 17) zgodnie z załączonym do odwołania oświadczeniem S. Sp. z o.o. z dnia 10 grudnia 2014 r. zaoferowane przez Odwołującego podwozia P. posiadają dopuszczalną masę całkowitą wynoszącą 22 tony, potwierdzoną deklarowanym parametrem z wyciągu ze świadectwa homologacji, co również zostało potwierdzone we wzorze dokumentu oświadczenie o danych i informacjach o pojeździe niezbędnych do rejestracji i ewidencji pojazdów (dowód nr 3), który podpisała osoba upoważniona do podpisywania pod dokumentami homologacyjnymi. Również w protokole posiedzenia rozprawy z dnia 9 stycznia 2015 r. (str. 7) pełnomocnik odwołującego, będący jednocześnie kierownikiem działu sprzedaży S., wyjaśnił, że w deklaracji zgodności będzie zawarte 22 tony dla samochodów o typie S., w punkcie administracyjnym i technicznym (oraz w karcie pojazdu, który również jest dokumentem rejestracyjnym)”.

Prezes Urzędu zwrócił się do zamawiającego o wyjaśnienia, z czego wynikała wskazana różnica w metodzie oceny oraz o podanie przyczyn zastosowania różnych kryteriów oceny ofert, jak również o wskazanie, czy różnica ta miała rzeczywisty wpływ na ocenę ofert – tj. czy i jak wskazana w ww. piśmie różnica przyczyniała się do różnych wyników oceny ofert.

W odpowiedzi zamawiający wskazał, iż wykonawca W. do obliczenia ładowności pojazdów zastosował sposób obliczenia ładowności pojazdów wskazany w odpowiedzi z dnia 6.11.2014 r. na pytanie do siwz. Zamawiający wskazał, iż wobec ww. wyroku Krajowej Izby zmuszony był uznać za prawidłowe wskazanie przez wykonawcę W. ładowności jako różnicy pomiędzy dopuszczalną masą całkowitą pojazdu specjalnego (22 000 kg) i masy własnej podwozia, gdy pozostali wykonawcy obliczali ładowność jako różnicę między dopuszczalną masą całkowitą podwozia określoną w wyciągu ze świadectwa homologacji podwozia, a masą własną podwozia określoną w wyciągu ze świadectwa homologacji. Zamawiający przyznał, że wszyscy pozostali wykonawcy – zgodnie z przepisami ustawy Prawo o ruchu drogowym, przyjęli DMC w wysokości 18 ton, zaś wykonawca W. przyjął DMC w wysokości 22 ton, co było wynikiem błędnego przyjęcia, iż do samego podwozia znajdują zastosowanie przepisy ww. Rozporządzenia Ministrów: Spraw Wewnętrznych, Obrony Narodowej, Finansów oraz Sprawiedliwości z dnia 17.10.2014 r. dotyczącego pojazdów specjalnych, które, inaczej niż przepisy ustawy Prawo o ruchu drogowym, określają, że maksymalna masa całkowita pojazdu nie przekracza maksymalnych wartości określonych przez producenta pojazdu bazowego.

Zamawiający wskazał również, iż dzięki zaistniałej różnicy w sposobie obliczania ładowności wybrana została oferta wykonawcy W. Zamawiający wykazał, iż gdyby ww. wykonawca, tak jak pozostali wykonawcy przyjął, iż DMC wynosi 18 ton, jego oferta byłaby dopiero 4 w kolejności.

Jak wynika ze zgromadzonej dokumentacji, podobnie jak wykonawca W., co najmniej jeden z wykonawców – D. Sp. z o.o. - również oferował pojazd, którego masa maksymalna techniczna była wyższa niż 18 000 kg, jednakże przy obliczaniu ładowności pojazdu posłużył się dopuszczalną masą całkowitą pojazdu tj. 18 000 kg.

Mając na uwadze powyżej ustalony stan faktyczny, stwierdzić należy, że zamawiający określił kryteria oceny ofert w sposób nieprecyzyjny, posługując się pojęciami, które nie zostały dookreślone – sposób obliczenia kryterium „ładowność” został sprecyzowany dopiero w wyjaśnieniach do siwz, jednakże dookreślenie to okazało się również niepełne. Zamawiający dopiero na etapie oceny ofert wskazał, iż zastosowanie znajdują również przepisy określające dopuszczalną masę całkowitą, mimo iż – jak wskazała Izba – wykonawca W. zasadnie przyjął, iż przepisy te nie dotyczą pojazdów specjalnych. Nieprecyzyjne określenie kryteriów oceny ofert doprowadziło do wskazanego przez samego zamawiającego naruszenia zasad uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców, bowiem część wykonawców w ofertach wskazała ładowność pojazdu jako różnicę pomiędzy dopuszczalną masą całkowitą podwozia a masą własną podwozia, zaś wykonawca wybrany – jako różnicę pomiędzy maksymalną masą całkowitą podwozia a masą własną samochodu.

Zgodnie z art. 7 ust. 1 ustawy Pzp w brzmieniu obowiązującym w dniu wszczęcia postępowania o udzielenie przedmiotowego zamówienia, zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców. Art. 91 ust. 1 ustawy Pzp w brzmieniu obowiązującym w dniu wszczęcia postępowania stanowił, że zamawiający wybiera ofertę najkorzystniejszą na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Odczytując kompleksowo powyższe unormowania, należy stwierdzić, iż zamawiający obowiązany jest sformułować kryteria oceny ofert w sposób, który zapewni, iż wszystkie oferty oceniane będą na takich samych, nie budzących wątpliwości interpretacyjnych zasadach, zaś wykonawcy nie będą mieli trudności we właściwym formułowaniu ofert. Istotnym też jest, by wykonawcy nie mieli możliwości formułowania ofert w sposób niejednoznaczny, co z zasady wykluczałoby możliwość uzyskania obiektywnej porównywalności ofert. Jak wykazano powyżej, w niniejszej sprawie zamawiający sformułował kryterium ładowności pojazdu w sposób nie pozwalający na wybór najkorzystniejszej oferty, gdyż kryterium nie zostało jednoznacznie opisane, a tym samym w sposób nie zapewniający uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Mając na uwadze powyższe, uznać należy, iż nieprecyzyjne określenie kryteriów oceny ofert doprowadziło do naruszenia art. 7 ust. 1 w zw. z art. 91 ust. 1 ustawy Pzp.

Naruszenie to miało wpływ na wynik postępowania.

2) Zgodnie z art. 93 ust. 1 pkt 7 ustawy Pzp, zamawiający unieważnia postępowanie, jeżeli jest ono obarczone jest niemożliwą do usunięcia wadą uniemożliwiającą zawarcie niepodlegającej unieważnieniu umowy w sprawie zamówienia publicznego. Artykuł 146 ust. 6 ustawy Pzp stanowi zaś, że Prezes Urzędu może wystąpić do sądu o unieważnienie umowy w przypadku dokonania przez zamawiającego czynności lub zaniechania dokonania czynności z naruszeniem przepisu ustawy, które miało lub mogło mieć wpływ na wynik postępowania.

W niniejszej sprawie, jak wykazano powyżej, nieprawidłowe określenie kryteriów oceny ofert doprowadziło do naruszenia art. 7 ust. 1 w zw. z art. 91 ust. 1 ustawy Pzp, którego to naruszenia konsekwencją była niemożność dokonania wyboru najkorzystniejszej oferty, a w praktyce dokonany wybór najkorzystniejszej oferty naruszał zasadę uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców. Podkreślenia wymaga, iż wybrana mogłaby być inna oferta, gdyby ww. zasada została zachowana. Należy stwierdzić zatem, że zaszła przewidziana w art. 146 ust. 6 ustawy Pzp przesłanka unieważnienia umowy - zamawiający dokonał czynności z naruszeniem przepisu ustawy, które miało wpływ na wynik postępowania. Zgodnie zatem z dyspozycją art. 93 ust. 1 pkt 7 ustawy Pzp, zamawiający zobligowany był do unieważnienia przedmiotowego postępowania, jako obarczonego niemożliwą do usunięcia

wadą uniemożliwiającą zawarcie niepodlegającej unieważnieniu umowy w sprawie zamówienia publicznego. Jednakże, zamawiający zaniechał unieważnienia postępowania, dokonał wyboru wykonawcy w obarczonym wadą postępowaniu i zawarł z tym wykonawcą umowę, wobec czego stwierdzić należy, iż zamawiający dopuścił się naruszenia art. 93 ust. 1 pkt 7 w zw. z art. 146 ust. 6 w zw. z art. 7 ust. 1 w zw. z art. 91 ust. 1 ustawy Pzp.

Naruszenie to miało wpływ na wynik postępowania.

Ponadto informuję, że zgodnie z art. 167 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych zamawiającemu przysługuje prawo zgłoszenia do Prezesa Urzędu zastrzeżeń od wyniku kontroli doraźnej następczej w terminie 7 dni od dnia doręczenia informacji o wyniku kontroli.

Prezes Urzędu Zamówień Publicznych przeprowadza kontrolę w zakresie zgodności postępowania o udzielenie zamówienia publicznego z ustawą Prawo zamówień publicznych. Kontrola prowadzona jest niezależnie od kontroli innych instytucji i organów prowadzonych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa.