



**KÖZBESZERZÉSI HATÓSÁG**  
**KÖZBESZERZÉSI DÖNTŐBIZOTTSÁG**  
1026 Budapest, Riadó u. 5.  
Tel.: 06-1/882-8594  
*Elektronikus kapcsolattartás: kozbeszerzes.hu*

**Az ügy iktatószáma:** D.399/30/2020.

**A tanács tagjai:** Dr. Virágh Norbert közbeszerzési biztos, az eljáró tanács elnöke, Bonifert Zsolt közbeszerzési biztos, Dr. Fáry Zoltán közbeszerzési biztos

**A kérelmező:** ALSTOM Transport Deutschland GmbH  
(Linke-Hofmann-Busch-Straße 1, 38239 Salzgitter,  
Németország)

**A kérelmező képviselője:** Dr. Békési Sándor Miklós ügyvéd  
Partos és Noblet Ügyvédi Iroda  
(Budapest, Vörösmarty tér 7/8.)

**Az ajánlatkérő:** MÁV-START Zrt.  
(Budapest, Könyves Kálmán krt. 54-60.)

**Az ajánlatkérő képviselője:** Dr. Duga László felelős akkreditált közbeszerzési  
szaktanácsadó  
Dr. Baksa Csilla jogtanácsos

**Az egyéb érdekelt:** Stadler Polska Sp. z o.o  
(08-110 Siedlce, Targowa 50.)

**Az egyéb érdekelt képviselője:** Forgács&Kiss Ügyvédi Iroda  
Dr. László András ügyvéd  
(Budapest, Podmaniczky u. 16.)

**A közbeszerzés tárgya, értéke:** KM 50 db kettős üzemű motorvonat beszerzésére,  
180.939.000.000.-Ft.

A Közbeszerzési Döntőbizottság (a továbbiakban: Döntőbizottság) a Közbeszerzési Hatóság nevében meghozta az alábbi

**H A T Á R O Z A T** – ot.

A Döntőbizottság a jogorvoslati kérelmet elutasítja.

A jogorvoslati eljárás során felmerült költségeiket az ügyfelek maguk viselik.

A határozat ellen fellebbezésnek nincs helye. A határozat ellen a Fővárosi Törvényszék előtt közigazgatási per indítható, a határozat kézbesítésétől számított tizenöt napon belül. A keresetlevelet a Fővárosi Törvényszékhez címezve, de kizárólag a Döntőbizottsághoz kell elektronikus úton benyújtani. A keresetlevél benyújtásának a határozat végrehajtására/közigazgatási cselekmény hatályosulására nincs halasztó hatálya.

## INDOKOLÁS

### A jogorvoslat alapjául szolgáló tényállás

1. Az ajánlatkérő a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény (a továbbiakban: Kbt.) Második Része szerinti tárgyalásos közbeszerzési eljárást indított a bevezető részben megjelölt árubeszerzés tárgyában, melynek 2020. augusztus 4-én feladott eljárás megindító felhívása (továbbiakban: részvételi felhívás) 2020. augusztus 7-én jelent meg az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2020/S 152-373152 számon. Az eljárás lefolytatására az Elektronikus Közbeszerzési Rendszerben (továbbiakban: EKR) került sor, a közbeszerzési eljárás azonosítószáma: EKR000781042020.

2. A részvételi felhívásban az ajánlatkérő egyebek mellett az alábbiakat határozta meg.

A részvételi felhívás II.2.4) pontja szerint a közbeszerzés ismertetése:

„Keretmegállapodás megkötése 50 darab - 30 db 150 ülőhelyes és 20 db 200 ülőhelyes alacsonypadlós - kettős üzemű villamos (25 kV 50 Hz vagy 15 kV 16 23 Hz feszültségű) motorvonat beszerzésére, továbbá a motorvonatok üzemeltetéséhez szükséges készletek és kapcsolódó szolgáltatások beszerzése tárgyában a Közbeszerzési Dokumentumokban és az annak részét képező szerződéstervezetben (keretmegállapodásban), valamint a műszaki feltétlfüzetben részletezettek szerint a MÁV-START Zrt. részére.

[AK a motorvonatok üzemeltetéséhez szükséges készleteken azokat az alkatrészeket, egységeket, komplett berendezéseket stb. érti, amelyek a karbantartási tevékenységhez közvetlenül nem kötődő, elsősorban harmadik fél által okozott károk (pl. vandalizmus, baleset, vis major) elhárításához szükségesek. Kapcsolódó szolgáltatások a motorvonatok szállításával együtt járó szolgáltatások, melyek a keretmegállapodás 2.4.2, 2.4.3 és 11. pontjában kerülnek részletezésre. Ide tartozik különösen az engedélyeztetési eljárások elvégzése, dokumentáció készítése és átadása, az oktatás.]

AK a Kbt. 104. § (3) bekezdése szerint megjelöli, hogy a közbeszerzési eljárás egy ajánlattevővel (továbbiakban: AT) megkötendő keretmegállapodás megkötésére irányul és a Kbt. 105. § (1) bekezdés c) szerint az adott közbeszerzés megvalósítására írásbeli konzultációt követő szerződéskötéssel kerül sor.

AK-nek a Kbt. 104. § (7) bekezdése szerint a keretmegállapodás alapján előre vállalt beszerzési kötelezettsége nincs, azonban AK vállalja, hogy amennyiben írásbeli konzultációt folytat le, a megkötendő első eseti szerződésben legalább 20 db 200 ülőhelyes kettős üzemű villamos motorvonatot, az 1. üzemeltetési készletet, illetőleg a keretmegállapodásban meghatározott, az első eseti szerződés részeként teljesítendő kapcsolódó szolgáltatásokat rendeli meg.

További beszerzési igény esetén AK legalább 5 db, 150 ülőhelyes kettős üzemű villamos motorvonatra vonatkozó eseti szerződéseket fog megkötni a nyertes AT-vel legfeljebb a keretmennyiség erejéig, illetőleg a keretmegállapodásban meghatározott, az első eseti szerződésen kívüli eseti szerződések részeként teljesítendő kapcsolódó szolgáltatásokat, valamint azon Eseti Szerződés alapján leszállítására kerülő első 150 (százötven) ülőhelyes kettős üzemű villamos Motorvonat leszállításával egyidejűleg, amely Eseti Szerződés keretében a Vevő első alkalommal rendel meg 150 (százötven) ülőhelyes Motorvonatot a 2. üzemeltetési készletet rendeli meg.

AK alacsonypadlósnak tekint minden olyan motorvonatot, ami a sinkoronától mérve legalább 40 %-ban  $\leq 750$  mm magasságú, alacsonypadlós utastér aránnyal rendelkezik.

A részleteket a Közbeszerzési Dokumentumok (továbbiakban: KD) II. Fejezetében található Műszaki feltétlfüzet és III. fejezetben található szerződéstervezet (keretmegállapodás) tartalmazza.

A részleteket a Közbeszerzési Dokumentumok II. Fejezetében található Műszaki leírás tartalmazza.”

A részvételi felhívás II.2.5) pontjában ajánlatkérő az alábbi értékelési szempontokat írta elő:

„Minőségi kritérium - Név: 2. Vontatási akkumulátor jótállási ideje [min. 120 - max. 144 hónap] / Súlyszám: 50

Minőségi kritérium - Név: 3. Nagyobb akkumulátoros hatótáv [min. 80 - max. 120 km, 100 km/h sebességgel] / Súlyszám: 150

Minőségi kritérium - Név: 4. Alacsonypadlós ( $\leq 750$  mm) utastér aránya [min. 40 % - max. 75 %] / Súlyszám: 50

Minőségi kritérium - Név: 5. Szinkronüzem biztosítás a MÁV-START Zrt. által üzemeltett 415 sorozatú motorvonatokkal [Igen/Nem] / Súlyszám: 150 (a továbbiakban: 5. értékelési részszerpont)

Ár - Súlyszám: 1100”

A részvételi felhívás II.2.7) pontja szerint a szerződés időtartama 96 hónap.

A részvételi felhívás IV.2.2) pontjában az ajánlatkérő a részvételi jelentkezések benyújtásának határidejét 2020. szeptember 7. napjában határozta meg.

Az ajánlatkérő a részvételi felhívás VI.3) További információk pontjának 12. alpontjában a következőket írta elő:

„Az ajánlatok értékelésének szempontja: a legjobb ár-érték arány. Értékelési ponthatár: 0-10.

A minőségi részszerpontok esetében a pontkiosztás, az egyenes arányosítás, az ár részszerpont esetében pedig a fordított arányosítás módszere kerül alkalmazásra a KD-ban részletesen meghatározottak szerint.”

3. Az ajánlatkérő a Közbeszerzési Dokumentumok (a továbbiakban: dokumentáció) I. Útmutató B) Útmutató az ajánlattevők részére fejezet, 8. Az ajánlatok bírálata és értékelése pontjában a szinkronüzem vonatkozásában az alábbiakat rögzítette:

„Az „5. Szinkronüzem biztosítás a MÁV-START Zrt. által üzemeltett 415 sorozatú motorvonatokkal [Igen/Nem]” értékelési szempont vonatkozásában a pontkiosztás módszere kerül alkalmazásra az alábbiak szerint:

A legkedvezőbb „Igen” tartalmi elem választása esetén, azaz amennyiben Ajánlattevő biztosítja a MÁV-START Zrt. által üzemeltetett 415 sorozatú FLIRT motorvonatokkal való szinkronüzemet, úgy a maximális pont (felső ponthatár, azaz 10 pont) kerül kiosztásra.

A „Nem” tartalmi elem választása esetén, azaz amennyiben Ajánlattevő nem biztosítja a MÁVSTART Zrt. által üzemeltetett 415 sorozatú FLIRT motorvonatokkal való szinkronüzemet, úgy a minimális pont (alsó ponthatár, azaz 0 pont) kerül kiosztásra.

Ajánlatkérő a Közbeszerzési Hatóság útmutatója alapján (amely a Közbeszerzési Értesítő 2020. évi 60. számában; 2020. március 25. napján jelent meg) ezen értékelési részszerpontok esetében a 2. melléklet B. pontja szerinti pontkiosztás módszerét alkalmazza.”

Az ajánlatkérő az Útmutató fenti fejezetének 12. További információk pontja 7. alpontjában előírta, hogy az „Ajánlatkérő elvárása szerint a keretmegállapodás alapján lefolytatott konzultációt követően megkötendő első eseti szerződés szerinti legalább 20 darab kettősasztal

férőhelyes motorvonat leszállítási véghatárideje az első eseti szerződés hatályba lépésétől számított 36. hónap utolsó napja.”

A dokumentáció részeként kiadott Műszaki feltétlfüzet 1. Alapvető követelmények, elvárások pontjában az ajánlatkérő a következőket is előírta:

„A motorvonat egységes 2. osztályú, nem dohányzó kivitelben készüljön, minimálisan 35 éves élettartam figyelembevételével és legalább három darab azonos típusú motorvonat szinkron üzemét biztosítva. A követelmények csak egyszintes kivitelű járművel teljesíthetők.”

A dokumentáció részeként kiadott keretmegállapodás-tervezet „Meghatározások” XXVII. pontjában az alábbiak kerültek rögzítésre:

A közbeszerzési dokumentáció részeként kiadott keretmegállapodás tervezet Meghatározások részének XXIV., XXVII. és XXVIII. pontjában az alábbiak kerültek rögzítésre:

„XXIV. Az Eseti Szerződés jelenti a Konzultáció alapján megkötésre kerülő egyedi szerződéseket a jelen Szerződés 10. számú mellékletében foglaltak szerinti tartalommal. Vevő vállalja, hogy az Első Eseti Szerződésben legalább 20 darab (húsz darab) 200 ülőhelyes Motorvonat I. Leszállítását, míg az Első Eseti Szerződésen kívüli további Eseti Szerződésekben legalább 5 darab (öt darab) 150 ülőhelyes Motorvonat I. és/vagy Motorvonat II. Leszállítását rendeli meg Eladótól (és ennek megfelelően folytatja le az egyes Konzultációkat).

XXVII. Szinkronüzem jelenti azt a közlekedési módot, amelynek keretében bármely (függetlenül attól, hogy Motorvonat I.-ről, vagy Motorvonat II.-ről van szó) Motorvonatok – legalább 2 (kettő) darab – egymással képesek korlátozás nélkül szinkronüzemben közlekedni, ennek ellenőrzése történik a szinkronpróba során a jelen Szerződés 8. melléklete 3. függelékének 1.1. alpontjában foglaltakkal összhangban.

XXVIII. A Vegyes szinkronüzem jelenti azt a közlekedési módot, amelynek keretében bármely Motorvonat képes korlátozás nélkül szinkronüzemben közlekedni a Vevő által üzemeltetett 415 sorozatú Stadler FLIRT típusú villamos motorvonatokkal (a továbbiakban: Meglévő Motorvonatok); ennek ellenőrzése is megtörténik a szinkronpróba során, a jelen Szerződés 8. melléklete 3. függelékének 1.2. alpontjában foglaltakkal összhangban.

Amennyiben az Eladó az Eljárásban megajánlotta a szinkronüzemre való alkalmasságot a Meglévő Motorvonatokkal, úgy a Vegyes Szinkronüzemre való alkalmasságot a jelen Szerződésben foglaltaknak megfelelően teljes körűen kell vizsgálni. A Meglévő Motorvonatok és a jelen Szerződés keretében szállítandó Motorvonatok akkor tekinthetőek szinkronüzemre alkalmasnak, ha erre vonatkozóan az illetékes közlekedési hatóság érvényes és korlátozásmentes Üzembe helyezési engedélyt ad ki.

Felek a félreértések elkerülése érdekében rögzítik, hogy a Vegyes szinkronüzemre való alkalmasság kialakítása – hacsak a jelen Szerződés kifejezetten eltérően nem rendelkezik – teljes egészében az Eladó felelőssége és költsége. A Vevő e körben rögzíti, hogy a Meglévő Motorvonatok tekintetében nem rendelkezik szerzői jogokkal azok járművezérlő berendezéseivel kapcsolatban, így a Vegyes szinkronüzemhez szükséges mindennemű információ beszerzése az Eladó feladata és költsége. A Vegyes szinkronüzemet Eladónak oly módon kell kialakítania és biztosítania, hogy a Meglévő Motorvonatokon semmilyen átalakítást, módosítást nem végezhet.

Felek rögzítik, hogy a Vegyes szinkronüzemmel kapcsolatos, a jelen Szerződésben rögzített rendelkezések abban az esetben alkalmazandók, ha a Motorvonatok Vegyes szinkronüzemre való alkalmasságát az Eladó a jelen Szerződés megkötését megelőző Eljárásban megajánlotta. Amennyiben Eladó az Eljárásban a Vegyes szinkronüzemre való alkalmasság vonatkozásában nemleges megajánlással élt, azonban az általa Leszállításra kerülő Motorvonatok a Vegyes szinkronüzemre mégis alkalmasak, ebből eredően Eladót semmiféle igény nem illeti meg

Vevővel szemben. Amennyiben a Vevő a Szerződés megkötését megelőző közbeszerzési eljárás során nem vállalta a Vegyes szinkronüzem biztosítását, úgy a Szerződés Vegyes szinkronüzemre vonatkozó rendelkezései nem irányadók a Felek jogviszonyában.”

A keretmegállapodás tervezet 3. pontja a következőket is tartalmazta:

„3. Szállítási határidő, teljesítésigazolás, számlázási feltételek

3.1. A Motorvonatok tekintetében az adott Eseti Szerződés szerinti darabszámhoz igazodóan irányadó Leszállítási és egyéb teljesítési határidőket a jelen Szerződés 9. sz. melléklete tartalmazza.

3.2. Az Üzemeltetési készlet I.-et, Hardvereket, valamint az Üzemeltetési és karbantartási dokumentációt a 4.1.1. pont szerinti teljesítési helyre a Szerződés 11.3. pontja szerint, valamint a Szoftvereket legkésőbb az Első Eseti Szerződés szerinti első Motorvonat szállításával egyidejűleg kell az Eladónak leszállítania/teljesítenie. Az Üzemeltetési készlet II.-t, továbbá amennyiben a Motorvonat II. Szoftvere eltér a Motorvonat I. Szoftverétől, akkor előbbi, azon Eseti Szerződés alapján leszállítására kerülő első százötven férőhelyes Motorvonat leszállításával egyidejűleg, amely Eseti Szerződés keretében a Vevő első alkalommal rendel meg százötven férőhelyes Motorvonatot, a 4.1.1. pont szerinti teljesítési helyre kell az Eladónak leszállítania.”

A keretmegállapodás tervezet 9. számú melléklete a keretmegállapodás alapján lefolytatott konzultációt követően megkötendő első eseti szerződés alapján leszállítandó 1. motorvonat tekintetében az alábbi teljesítési határidőket tartalmazta:

- nyers szekrényváz átvétele: 14 hónap
- átvételi futópróba: 21 hónap
- használatbavételi bizonyítvány: 24 hónap

4. A kérelmező 2020. augusztus 26-án nyújtotta be a részvételi felhívás II.2.5) pontjában meghatározott 5. értékelési részszerzőpontra vonatkozó – a jogorvoslati kérelmével lényegét tekintve egyező tartalmú – előzetes vitarendezési kérelmét, melyet az ajánlatkérő a jogorvoslati észrevételeivel nagyrészt egyező tartalmú, 2020. augusztus 28-án megküldött válaszával elutasított.

5. Az ajánlatkérő 2020. szeptember 3-án küldte meg a kiegészítő tájékoztatáskérésekre adott válaszát, mely az alábbiakat is tartalmazta:

19. kérdés: A részvételi jelentkezés dokumentációjában szereplő információ (részvételi felhívás II.2.5., 5. pont: szinkron üzemmód biztosítás, valamint ajánlati dokumentáció 28. oldal, 5. pont) alapján az ajánlatkérő szándéka arra irányul, hogy a beszerzés tárgyát képező új járműflotta szinkron üzemmódban működjön a meglévő STADLER flotta járműveivel.

Ennek valamennyi benyújtandó ajánlat értékelésére hatása lesz (műszaki és árazási). Logikusan kizárólag a meglévő járműflotta szállítója rendelkezik a szükséges know-howval és a szükséges műszaki input feltételekkel, így a korábbi járművek szállítója azonnal versenyelőnybe kerül a versenytársakhoz képest, nem csak a szinkron üzemmód kialakításának műszaki megvalósítása, hanem az árazás, költségek és a teljesítéshez szükséges időszükséglet terén is, sőt fennáll az előírt követelmény teljesítése lehetetlenségének eshetősége is, az ajánlatkérő, illetve a Stadler szellemi alkotásokhoz fűződő (IP) jogainak függvényében.

Ezért javasoljuk, hogy az ajánlatkérő, a Stadler szellemi alkotásokhoz fűződő jogai felhasználására vonatkozó joga alapján, a részvételi szakaszt követően, az ajánlati szakaszban, az ajánlattételi határidőt megelőzően kellő időben alakítson ki egy minden versenyző számára hozzáférhető interfészt, és bocsássa rendelkezésre a szükséges műszaki interfész meglévő

járművek oldali műszaki specifikációját (mechanikai megoldások, szoftver protokoll, villamos rendszer megoldásai), térítésmentesen ossza meg az ezzel kapcsolatos szükséges információkat, és adja meg az összes szükséges interfészt, ami a szinkron üzemmód kialakításához szükséges lehet, valamint biztosítsa a nyertes ajánlattevő részére a szükséges szellemi jogokat a műszaki specifikációk teljesítés során történő jogszerű felhasználhatóságának érdekében.

Miként kívánja az ajánlatkérő a műszaki és jogi felvázolt helyzetben biztosítani a verseny átláthatóságát, tisztaságát és az esélyegyenlőséget az említett műszaki és jogi aspektusokra tekintettel, és hogyan kívánja kiegyensúlyozni a tisztelt Ajánlatkérő az említett, nyilvánvalóan torzult versenyhelyzetet, különös tekintettel az érintett értékelési szempontra?

Hogyan kívánja biztosítani a tisztelt Ajánlatkérő a meglévő flottához fűződő szükséges jogokhoz és know-how-hoz való hozzáférést a többi ajánlattevő részére?

Mikor fogja az ajánlatkérő közölni a műszaki és üzemeltetési információkat, amelyek a régi flotta járművei és a nyertes által szállítandó járművek közötti szinkronizálás fejlesztéséhez és homologizálásához szükségesek?

Válasz: A közbeszerzési dokumentumok részeként kiadott keretmegállapodás tervezet xxviii) meghatározások pontja a félreértések elkerülése érdekében rögzíti, hogy az ún. Vegyes szinkronüzemre való alkalmasság kialakítása teljes egészében az Eladó felelősége és költsége. Ezen pontban rögzítésre került továbbá, hogy Ajánlatkérő a meglévő motorvonatok tekintetében nem rendelkezik szerzői jogokkal azok járművezérlő berendezéseivel kapcsolatban, így egyrészt a vegyes szinkronüzemhez szükséges mindennemű információ beszerzése Ajánlattevő feladata és költsége, másrészt pedig a szinkronüzemet oly módon kell kialakítani és biztosítani, hogy a meglévő motorvonatokon semmilyen átalakítás, módosítás nem végezhető.

A szinkronüzem nem egy létező kész rendszer, hanem voltaképpen egy vezérlési szoftverrendszer és hardver fejlesztési feladat, amit annak vállalása esetén a nyertes ajánlattevőknek kell kifejlesztenie. Önmagában azon körülmény, hogy a szinkronüzem kifejlesztéséhez bizonyos szoftveradatok jogosultjával való együttműködés szükséges, és a nyertes ajánlattevőnek a szinkronüzemmód fejlesztéséhez szükséges bizonyos adatokat más gazdasági szereplőtől kell beszerezni nem eredményez torzult versenyhelyzetet, azaz a verseny átláthatósága, tisztasága és az esélyegyenlőség megfelelően biztosítva van.

A szinkronüzem nem műszaki követelményként, hanem az értékelési szempont rendszer részeként többlet funkcióként értékelésre kerülő szakmai alszempontként - a Kbt. 76.§ (6) bekezdés c) pontjában meghatározottak szerint biztosítva a Kbt. 2.§ (1)-(5) bekezdésében foglalt alapelvek betartását - került definiálásra, ugyanis az aktuális közlekedéspolitikai irányelvek megvalósítása, ezen belül pedig a magas színvonalú személyszállítási elvárásoknak történő megfelelés érdekében Ajánlatkérő, mint közpénzekkel felelősen gazdálkodó gazdasági társaság számára kiemelten fontos az összességében, legelőnyösebb, legjobb ár-értékű ajánlat kiválasztása és így a legkedvezőbb feltételek mentén történő szerződéskötés. A szinkronüzem hosszú távú közlekedéspolitikai és gazdasági előnye vitathatatlan, utóbbi jelentőségét az értékelési szemponthoz arányosan rendelt súlysúly tükrözni, következésképpen megállapítható, hogy az a gazdasági ésszerűséggel összeegyeztethető.

Gazdasági szereplők természetesen ezen értékelési szempont vállalása nélkül is érvényes ajánlatot nyújthatnak be a közbeszerzési eljárásban, a szinkronüzem esetleges kifejlesztésének elmaradásával járó költségmegtakarítás mind az ajánlati árra, mind pedig a többi minőségi értékelési szempontra tett vállalással kompenzálható, azaz nem eredményezi feltétlenül azt, hogy adott ajánlattevő ne kerülhetne nyertes ajánlattevőként kiválasztásra. Megállapítható tehát, hogy az értékelési szempontrendszer nem sérti a Kbt.-ben megfogalmazott alapelvi

elvárásokat, következésképpen a verseny nyilvánossága, tisztasága és az esélyegyenlőség sérelme nem valósul meg.”

6. A részvételi határidőig 5 gazdasági szereplő – köztük a kérelmező, illetve az egyéb érdekelt és a Stadler Bussnang AG (a továbbiakban együtt: Stadler) által alkotott konzorcium – nyújtotta be részvételi jelentkezését.

### **A jogorvoslati kérelem és a kérelmező ellenérdekű ügyfelek észrevételeire tett észrevételei**

7. A kérelmező 2020. szeptember 14-én nyújtotta be jogorvoslati kérelmét, melyben a jogsértés megállapítását és az ajánlatkérő Kbt.-nek megfelelő eljárásra felhívását kérte. E körben elsődlegesen az ajánlatkérő 5. értékelési részszerzőpont és az ahhoz rendelt súlyszerzőpont törlésére, másodlagosan ezen súlyszerzőpont gazdasági szereplők közötti versenyt biztosító meghatározására, harmadlagosan a közbeszerzési eljárás visszavonására kötelezését indítványozta.

Álláspontra szerint az ajánlatkérő az 5. – Szinkronizem biztosítás a MÁV-START Zrt. által üzemeltetett 415 sorozatú motorvonatokkal [Igen/Nem] – értékelési részszerzőpont és az ahhoz rendelt 150-es súlyszerzőpont előírásával megsértette a Kbt. 2. § (1)-(4) bekezdéseit, a Kbt. 50. § (4) bekezdését, a Kbt. 58. § (3) bekezdését, a Kbt. 76. § (6) bekezdés c) pontját és a Kbt. 76. § (9) bekezdés a) pontját.

8. A keretmegállapodás tervezet XXVIII. pontja szerinti vegyes szinkronizem (a továbbiakban: szinkronizem) műszaki megvalósíthatósága tekintetében előadta, hogy az a vasúti informatika fejlesztésének kérdéskörébe tartozik.

E körben kifejtette, hogy a szinkronizem biztosításával kapcsolatban egyaránt szükség van hardveres eszközrendszer fejlesztési és szerelési feladat, valamint a TCMS (Train Controlling and Monitoring System), vagyis vonatvezérlő és felügyelő rendszer szoftveres fejlesztési feladat elvégzésére. Mindezek együttes sikere esetén teremhető meg a beszerzésre kerülő kettős üzemű villamos motorvonat-architektúra kompatibilitása a 415 sorozatú Stadler FLIRT motorvonatok hardveres és szoftveres rendszerével.

A fizikai megvalósíthatóság tekintetében előadta, hogy a fejlesztés megvalósítása leküzdhetetlen műszaki akadályba ütközik, ezen műszaki akadály azonban nem jelentkezik minden ajánlattevőnél egyaránt, a Stadler esetében ugyanis ez a leküzdhetetlen műszaki akadály nem áll fenn. Emiatt, az egyedül a Stadlert nem érintő, leküzdhetetlen műszaki akadály miatt a Stadler tisztességtelen előnyhöz jut, így aránytalan mértékű, előnyös megkülönböztetésben részesül.

E körben rámutatott, hogy mivel az egyes gyártók elsősorban a saját fejlesztésű TCMS rendszerüket építik be a szerelvényeikbe, azok – így például a kérelmezőé és a Stadleré is – eltérőek. Tekintettel arra, hogy az ajánlatkérő a műszaki leírásban nem tette közzé a 415 sorozatú motorvonatok TCMS architektúrájának részletes műszaki és szoftveres adatait, így ezen adatok elérhetetlensége miatt nem vizsgálható, hogy a kérelmező által használatos TCMS architektúrát fizikailag lehetséges-e fejlesztés árán kompatibilissé tenni a 415 sorozatú motorvonatok architektúrájával. Ezzel a problémával a Stadlernek nyilvánvalóan nem kell számolnia, hiszen az általa feltehetően megajánlani szándékozott villamos motorvonat konstrukció TCMS architektúrája nyilvánvalóan kompatibilis (vagy kompatibilissé fejleszthető) a szintén általa gyártott a 415 sorozatú Stadler FLIRT motorvonatok TCMS architektúrájával.

Abban az esetben, ha a kérelmező, illetve a közbeszerzési eljárásban résztvevő egyéb gazdasági szereplők TCMS architektúrája fizikailag alkalmas arra, hogy az fejlesztések

eredményeképpen képes legyen a szinkronüzemre a Stadler által gyártott, 415 sorozatú motorvonatokkal, az a fejlesztés csak és kizárólag szerzői joggal védett szoftveradatok alapján lehetséges. Ezek az úgynevezett változók listájára vonatkozó adatok (mapping data) a Stadler, mint gyártó tulajdonában vannak. Ebből következően az a körülmény, hogy a Stadleren kívül bárki más, így a kérelmező ki tudja-e fejleszteni a szinkronüzem hardveres és szoftveres kompatibilitását, már amennyiben ez fizikailag lehetséges, magától a Stadlertől függ, vagyis attól, hogy a Stadler kész-e ezen szoftver adatokat (mapping data) átadni a közbeszerzési eljárásban résztvevő versenytársai részére. Ha a Stadler ezen adatok kiadására egyébként hajlandóságot mutat, az is releváns körülmény, hogy ezen adatokat milyen feltételekkel bocsátja rendelkezésre. Ezen adatok kiadására vonatkozó feltételek ugyanis alapjaiban befolyásolják egyéb potenciális gazdasági szereplők részvételét a közbeszerzési eljárásban. Hangsúlyozta, hogy míg a Stadlernek ezen akadályokkal nem kell számolnia, addig ez valamennyi további ajánlattevő részére leküzdhetetlen fizikai és/vagy gazdasági akadályt jelenthet, tehát a szinkronüzem már a hozzá rendelhető legalacsonyabb súlyszám alkalmazása esetén is súlyosan diszkriminatív hatást fejt ki a Stadler előnyére és minden más piaci szereplő, így a kérelmező hátrányára.

A kérelmező az egyéb érdekelt ide vonatkozó észrevételére előadta, hogy rendszerfejlesztési feladatok egyike, de nem kizárólagos eleme a vonatvezérlő rendszer, azaz a TCMS fejlesztése.

E körben kifejtette, hogy a szinkronüzem egy rendkívül komplex, az egész motorvonat kialakítását meghatározó hardveres és szoftveres rendszerfejlesztést igénylő feladat, amely összefügg a motorvonatok hardveres és szoftveres komponenseinek szinte valamennyi elemével. Mindennek oka, hogy a különböző architektúrájú rendszerekkel és alrendszerekkel felszerelt motorvonatok csak akkor képesek a szinkronüzemre, ha azok valamennyi rendszere és alrendszere képes az egymással való kommunikációra és az összehangolt működésre. E körben példaként említette a vontató- és fékvezérlő rendszerek teljes összehangolásának, illetve az utasinformációs rendszerek összhanga fejlesztésének szükségességét.

Hangsúlyozta, hogy ahhoz, hogy a szállító TCMS fejlesztésén túlmenő fejlesztési feladatokat is elvégezze, elengedhetetlen információnak minősül a 415 sorozatú motorvonatokkal kapcsolatban a szinkronüzemre vonatkozó interfész, illetve validációs specifikáció.

Álláspontja szerint függetlenül attól, hogy a kérelmező saját fejlesztésű TCMS rendszert használ a megajánlásra kerülő motorvonatokban, vagy azt harmadik személytől kívánja beszerezni, a fenti információk elengedhetetlenek ahhoz, hogy a (TCMS-en túli) rendszerfejlesztési feladatokat a kérelmező elvégezhesse ahhoz, hogy a megajánlott motorvonat alkalmas legyen a vegyes szinkronüzemre a 415 sorozatú motorvonatokkal. Mivel a Stadler a 415 sorozatú motorvonatok gyártója, így kijelenthető, hogy a 415 sorozatú motorvonatokkal kapcsolatos, fent megjelölt kategóriákba tartozó műszaki információk a Stadler kizárólagos birtokában vannak, így anélkül, hogy ezen adatokat a közbeszerzési eljárásban résztvevő versenytársaival megosztaná, a szinkronüzem megajánlására és az ahhoz kapcsolódó pontszám begyűjtésére kizárólagosan a Stadler lehet képes.

A kérelmező az egyéb érdekelt azon nyilatkozatára, hogy a 415 sorozatú motorvonatok TCMS architektúráját a Stadler nagyrészt egy külső céggel fejlesztette ki, ezért erről nem tud tájékoztatást adni, illetve hogy a jelen közbeszerzés tárgyát képező motorvonatok szinkronüzemre való alkalmassá tételét a piacon kell kifejlesztetnie és megvásárolnia, így a szinkronüzem biztosítás számára semmiféle költségelőnnel nem jár, előadta, hogy a szinkronüzemmel kapcsolatos TCMS fejlesztés nem egy piacról beszerezhető szolgáltatás. E körben rögzítette, hogy nem vitatja, hogy a Stadler számára a szinkronüzemmel kapcsolatos TCMS fejlesztés költséget eredményez, ahogyan azt sem, hogy a fejlesztés során alvállalkozót vesz igénybe. Hangsúlyozta, hogy a lényeg nem abban áll, hogy milyen költséget eredményez



a TCMS fejlesztés, hanem hogy ez a fejlesztés egyáltalán elérhető-e a Stadleren kívül bárki számára.

Álláspontja szerint a fentiek alapján megállapítható, hogy a Stadler közreműködése a TCMS rendszerfejlesztés során nélkülözhetetlen, illetve hogy a 415 sorozatú motorvonatok TCMS rendszeréhez kapcsolódó szerzői jogok tulajdonosa legalább részben a Stadler. Ebből következően a szinkronüzemmel kapcsolatos TCMS fejlesztések harmadik fél általi elvégzése nem csak műszaki, de jogi akadályba is ütközik, ugyanis a Stadler, mint jogtulajdonos hozzájárulása hiányában ilyen fejlesztés – már amennyiben a Stadler közreműködése nélkül műszakilag kivitelezhető is lenne – mindenképpen jogellenes volna.

A D.496/36/2016. számú döntőbizottsági határozatra hivatkozva előadta, hogy az e döntést megelőző jogvita tárgya szintén az volt, hogy az érintett közbeszerzési eljárás ajánlatkérője jogszerűen írta-e elő értékelési szempontként a beszerzendő motorvonatnak a Stadler 415 sorozatú motorvonattal való szinkronüzeme biztosítását. A határozat bírósági felülvizsgálata eredményeképpen a Székesfehérvári Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság által hozott 13.K.27.273./2016/48. számú ítélet indokolásából a kérelmező többek között idézte, hogy „A perben egyébként a II.-III. rendű beavatkozó [azaz a Stadler] állította, hogy a szükséges adatokat felperes megkeresésére megadták volna, ezt a beavatkozási állítást azonban a felperes megcáfolni nem tudta.” Álláspontja szerint e nyilatkozatból megállapítható, hogy a Stadler rendelkezésére állt olyan nélkülözhetetlen fejlesztési információ, amely elengedhetetlen a 415 sorozatú motorvonatokkal való vegyes szinkronüzemmel kapcsolatos TCMS fejlesztéséhez.

A kérelmező hivatkozott továbbá arra, hogy az ítélet a 415 sorozatú motorvonat TCMS rendszerét a Stadlerrel közösen kifejlesztő Selectron Systems AG azon nyilatkozatát is tartalmazta, mely szerint a 415 sorozatú motorvonatok szinkronüzemi vezérlésének részletei számára nem ismertek, a szinkronüzemi működtetés fejlesztésére a Selectron Systems AG önállóan nem képes. A nyilatkozat kitért arra is, hogy a 415 sorozatú motorvonatokhoz kapcsolódó, a fejlesztéshez nélkülözhetetlen műszaki paraméterek a Stadler birtokában vannak.

A kérelmező az ajánlatkérő e körben tett észrevételére a fentiekén túl előadta, hogy nem helytálló az ajánlatkérő azon állítása, hogy a mapping data valójában nem szükséges a szinkronüzemmel kapcsolatos TCMS fejlesztés elvégzéséhez, ezen adatok ugyanis egyrészt megfelelő idő és energia ráfordításával a kellő szakértelemmel létrehozhatók, másrészt pedig a kérelmezőnek egyébként is lehetősége lenne a mapping data jogosultjával való együttműködésre. Hangsúlyozta, hogy a mapping data nem egy fejlesztést könnyítő, hanem egy fejlesztéshez elengedhetetlen adathalmaz, amelynek hiányában tehát a 415 sorozatú motorvonattal való szinkronüzemhez szükséges fejlesztés nem végezhető el.

Az ajánlatkérő által hivatkozott ETCS L2 projekt kapcsán hangsúlyozta, hogy az jelen jogvita megítélése szempontjából irreleváns. E körben rögzítette, hogy az ETCS L2 vállalkezési szerződés teljesítésére valóban a kérelmező cégcsoportjába tartozó konzorcium kapott megbízást, azonban a szerződés teljesítését nem kizárólag a konzorcium tagjai végzik, hanem annak teljesítésébe alvállalkozó is bevonásra került. Ezen alvállalkozó a Stadler Magyarország Kft. (az egyéb érdekelttel közösen részvételre jelentkező Stadler Bussnang AG leányvállalata), akit a TCMS rendszerfejlesztés elvégzése érdekében vett igénybe a vállalkozó.

Álláspontja szerint a fentiek alapján megállapítható, hogy az ETCS L2 vállalkezési szerződés teljesítése során az abban részes vállalkezési konzorcium tagjai semmilyen információhoz nem jutnak, amely őket (vagy a cégcsoportjukba tartozó társaságokat) képessé teheti a Stadler FLIRT motorvonatok TCMS rendszerének fejlesztésére, hiszen a vonatkozó feladatokat a Stadler Magyarország Kft. végzi alvállalkozói szerződés alapján. A hivatkozott szerződés

teljesítésével összefüggésben épp az a következtetés vonható le, hogy a TCMS rendszerfejlesztéssel kapcsolatos tevékenységeket kizárólag a Stadler képes elvégezni, közreműködése nélkül ez a feladat nem teljesíthető.

Az ajánlatkérő azon megjegyzésére, hogy a kérelmező egyik beadványában sem tett említést arról, hogy a szinkronüzem megvalósítása érdekében megpróbálta volna felvenni a kapcsolatot a Stadlerrel, a kérelmező becsatolta a Stadler Bussnang AG részére megküldött, 2020. október 1. napján kelt megkeresését, melyben egyebek mellett a 415 sorozatú Stadler FLIRT motorvonatok interfészeire vonatkozó adatokat és a szinkronüzem fejlesztéséhez szükséges változók listáját kérte a címzettől. Rögzítette, hogy a választ 2020. október 13-áig kérte megküldeni a Selectron Systems AG-től, mely válasz az utolsó észrevétele benyújtásáig, 2020. október 28. napjáig nem érkezett meg részére.

9. A kérelmező a szinkronüzem értékelési részszerzőpontként történő alkalmazása, illetve az ahhoz rendelt súlyszám mértéke vonatkozásában egyebek mellett hivatkozott a Kbt. 2. § (1)-(3) bekezdésére, a Kbt. 50. § (4) bekezdésére, a Kbt. 58. § (3) bekezdésére, a Kbt. 76. § (6) bekezdés c) pontjára és a Kbt. 76. § (9) bekezdés a) pontjára, valamint a Döntőbizottság D.498/18/2017., D.19/17/2018. és D.251/22/2017. számú határozataira.

Hivatkozott továbbá az ajánlatkérő által jelen közbeszerzési eljárás tárgyával egyező tárgyban 2020. május 11-én indított, 2020/S 091-218185 számú közbeszerzési eljárásra (a továbbiakban: előzményeljárás), melynek részvételi felhívását az ajánlatkérő a részvételi határidő lejárta előtt visszavonta. Az előzményeljárás részvételi felhívásában az ajánlatkérő az árral együtt 8 értékelési részszerzőpontot határozott meg, ezekhez összesen 1475 értékű súlyszámot rendelt, melyek közül az ajánlati árét 1200-as, a 415 sorozatú motorvonatokkal való szinkronüzem biztosítását pedig 25-ös értékben határozta meg.

Álláspontja szerint az ajánlatkérő által a szinkronüzem értékelési szerzőpontként való alkalmazása és az ahhoz rendelt súlyszám mellett felhozott érvek az általánosság szintjén maradnak, konkrét elképzeléseket, terveket (amelyeken költségvetések alapulhatnak) nélkülöznek. Az ajánlatkérő általános jelleggel hivatkozik közlekedéspolitikai irányvonalakra, törekvésekre, általános távlati célokra, így ezen érvek teljességgel alkalmatlanok arra, hogy azok értékbecslésre, vagy a szinkronüzem értékének összegszerű kifejezésére, így a súlyozás és annak mértékének alátámasztására alkalmasak legyenek.

A kérelmező az ajánlatkérő ide vonatkozó észrevételére előadta, hogy az ajánlatkérő nem ismerteti az értékelési részszerzőpontokat és súlyszámukat meghatározó számításokat, azonban megjelöli, hogy azok alapjául a benyújtott indikatív árajánlatok szolgálták.

Rögzítette, hogy az ajánlatkérő által hivatkozott egyetlen konkrétum az általa bekért indikatív ajánlatok, melyekkel kapcsolatban előadta, hogy azok egy piacfelismerés során kerültek megküldésre az ajánlatkérő számára, amelyen a kérelmező is részt vett. Álláspontja szerint az erre vonatkozó dokumentációból kiderül, hogy az ajánlatkérő a piacfelismerés során tájékozódni kívánt „a piacon elérhető motorvonatok jelenlegi kínálatáról, azok beszerzési feltételeiről”. A piacfelismeréshez kapcsolódó felhívás, valamint az annak mellékletéül szolgáló műszaki specifikáció, amely az indikatív ajánlat megtételének alapjául szolgált, nem tartalmazott olyan előírást, hogy a beszerzésre kerülő vonatoknak alkalmasnak kell lenniük a 415 sorozatú motorvonatokkal való szinkronüzemre.

Véleménye szerint mindezekből megállapítható, hogy nem készült piacfelismerés a szinkronüzemmel kapcsolatban, az indikatív ajánlatok ugyanis csak olyan motorvonatokra vonatkozóan kerültek beszerzésre, amelyek a 415 sorozatú motorvonatokkal szinkronüzemre nem képesek.

E körben a Kbt. 76. § (9) bekezdés a) pontjára hivatkozva hangsúlyozta, hogy az ajánlatkérők kötelessége, hogy a közbeszerzési eljárások előkészítése során mérjék fel és állapítsák meg az

értékelési szempont tényleges jelentőségét és annak arányát, hogy aztán az adott értékelési szemponthoz annak tényleges jelentőségével arányos súlysúlyszámot rendelhessenek. Álláspontja szerint a jogszabály által hivatkozott „tényleges jelentőség” és annak „aránya” lényegében egy konkrét, egzakt érték, egy számokkal megközelítőleg leírható vagy egyéb módon kifejezhető adat, amely alkalmas az összehasonlításra, így arra is, hogy a súlya más értékelési szempontokhoz képest egy súlysúlyszámmal kifejezhető legyen.

Véleménye szerint irreleváns az ajánlatkérő azon érvelése, hogy a szinkronüzem vállalása nélkül is adható be érvényes ajánlat, mivel a jogorvoslati eljárás tárgya egy alternatív értékelési szempont jogszerűsége, így ez a kijelentés a jogorvoslati kérelemben előadott jogsértéseket semmiben nem cáfolja.

10. A kérelmező álláspontja szerint indokolatlanul versenykorlátozó a szinkronüzemhez, mint értékelési szemponthoz rendelt 150-es súlysúlyszám, melynek alátámasztásául hivatkozott a Kbt. 58. § (3) bekezdésére és az Európai Parlament és a Tanács közbeszerzésekről és a 2004/18/EK irányelv hatályaon kívül helyezésétől szóló 2014/24/EU irányelve (a továbbiakban: 2014/24/EU irányelv) 42. cikkére is.

E körben előadta, hogy tudomással bír arról, hogy a verseny indokolt akadályozása önmagában nem eredményez jogellenességet, hiszen a teljesítőképes piaci szereplők körét szükségszerűen korlátozza a közbeszerzés tárgyát képező áru műszaki paramétereinek meghatározása, specifikálása. Hangsúlyozta, hogy az ilyen ajánlatkérői specifikációnak azonban a Kbt. 58. § (3) bekezdése relatív korlátot szab, amelynek értelmében az ajánlatkérő indokolatlan paramétereket nem állapíthat meg, illetve ezen paramétereket nem határozhatja meg úgy, hogy az akár hátrányos, akár előnyös megkülönböztetést eredményezzen. Az ajánlatkérői specifikációt hasonlóképpen korlátozza a 2014/24/EU irányelv 42. cikk (1) bekezdése, amelynek értelmében a technikai paramétereknek a szerződés értékéhez és céljaihoz képest arányosnak kell lenniük.

Álláspontja szerint tényként állapítható meg, hogy a szinkronüzemhez kapcsolódó értékelési szempont kifejezetten alkalmas arra, hogy az egy konkrét ajánlattevőt, azaz a Stadlert előnyösen megkülönböztesse, minden más ajánlattevőt pedig súlyosan diszkriminálja az eljárás során. Amennyiben tehát ez a minőségi kritérium értékelésre kerül, illetve a szükségesnél nagyobb súllyal kerül az eljárás során értékelésre, az bizonyosan versenykorlátozó és az esélyegyenlőség, valamint a jóhiszeműség és tisztesség alapelvét súlyosan sértő.

Mindezen okoknál fogva nagy jelentőséggel bír az, hogy az ajánlatkérő pontosan olyan súllyal jelenítse meg a szinkronüzemhez kapcsolódó minőségi kritériumot az értékelési szempontok között, amelyet a vonatkozó hatástanulmányok és középtávú közlekedéspolitikai terveken alapuló költség-haszonelemzések indokolnak, amelyek alapján levezethetők a szinkronüzem közreműködésével elérhető gazdasági, szakmai, földrajzi előnyök. Könnyen belátható, hogy a verseny indokolatlan akadályozása, illetve a technikai paraméterek aránytalansága, amelyeket a fentiekben hivatkozott jogszabályok kifejezetten tiltanak, csak úgy kerülhető el, ha az ajánlatkérő szinkronüzemhez kapcsolódó súlysúlyszámot a hatástanulmányok és elemzések segítségével számított gazdasági, szakmai, földrajzi előnyök alapján határozza meg. Ezen előnyök meghatározásához elengedhetetlen, hogy az ajánlatkérő pontosan ismerje, hogy milyen összegű értéket jelent a számára a szinkronüzem, hogy így a közbeszerzés értéke alapján megfelelő súlysúlyszámot rendeljen az adott funkcióhoz.

A fentiekkel kapcsolatban hangsúlyozta, hogy az ajánlatkérő nem csak annak nem adta semmilyen értékelhető indokát, hogy az a súlysúlyszámok összegéhez képest 1,69% értékű súlysúlyszám az előzményi eljárásban indokolt lett volna, illetve hogy a 10% értékű súlysúlyszám a jelen közbeszerzési eljárásban indokolt, hanem annak sem, hogy mi indokolta 3 hónap

elteltével a hatszoros eltérést egyazon értékelési részszempont tekintetében. E körben utalt arra, hogy az előzményi eljárás során az ajánlatkérő azzal próbálta elhárítani a kérdés jelentőségét a súlyszám indokoltságával kapcsolatban, hogy annak mértéke „elenyésző”. Ezzel kapcsolatban a kérelmező már az előzetes vitarendezési kérelmében jelezte, hogy semmi esetre sem tekinthető egy hozzávetőlegesen 180 milliárd forint értékű közbeszerzési eljárás esetében elenyészőnek egy olyan mértékű súlyszám, amely csak több, mint 3 milliárd forint árelőnnyel kompenzálható.

Véleménye szerint a tárgyi közbeszerzési eljárásban a 10%-ra, azaz hatszoros mértékűre emelt súlyszám már csak 18 milliárd forint árelőnnyel kompenzálható, amely nyilvánvalóan gazdasági észszerűtlenséget eredményezne az adott ajánlattevő részére.

A kérelmező az ajánlatkérő e körben tett észrevételei kapcsán előadta, hogy az előkészítő tanulmányok és elemzések ajánlatkérő által is elismert hiánya már csak amiatt is megmagyarázhatatlan, hogy az ajánlatkérő 3 hónap leforgása alatt a szinkronüzemhez rendelt súlyszám mértékét hatszorosára emelte, míg az eljárás egyéb feltételeit lényegében változtatlanul hagyta. Álláspontja szerint az ilyen mértékű súlyszám emelkedés azt feltételezi, hogy az eljárás során új, lényegesen eltérő eredményre jutó hatástanulmányok és költség-haszonelemzések keletkeztek, amelyek alapján az ajánlatkérő akkor jár el felelős módon, ha az új számszaki eredményekből levonható következtetéseknek megfelelően módosítja a vonatkozó súlyszámokat. A valóság azonban ettől eltérő, hiszen az ajánlatkérő úgy nyilatkozott, hogy ilyen elemzések sem jelenleg, sem a korábbi eljárás során nem készültek, azok elkészítése egyébként is irreális lenne, mindeközben a súlyszám hatszoros mértékűre emelését semmilyen magyarázattal nem támasztotta alá. Véleménye szerint az ajánlatkérő fenti nyilatkozata mindenben igazolja a részvételi felhívás jogsértő jellegét, ugyanis mostanra igazolást nyert, hogy a szinkronüzemhez kapcsolódó minőségi kritérium diszkriminatív, ugyanis leküzdhetetlen műszaki akadályt jelent a Stadleren kívül az eljárás valamennyi résztvevője részére, illetve a szinkronüzemhez rendelt 10%-os, több, mint 18 milliárd forint értéket képviselő súlyszám eltúlzott, és aránytalanul nagy előnyt biztosít a Stadler részére.

11. A kérelmező kifejtette továbbá, hogy álláspontja szerint szinkronüzemhez rendelt súlyszám mértéke sérti a „best value for money” elvet. E körben – a Kbt. 2. § (4) bekezdésre is hivatkozva – előadta, hogy az ide vonatkozó OECD iránymutatás alapján az ajánlatkérőknek körültekintően kell meghatározniuk az ajánlatok értékelésével és a nyertes ajánlat kiválasztásával kapcsolatos szempontokat, és az értékelési szempontok meghatározásakor figyelemmel kell lenniük a verseny jövőbeli szintjére. Kifejtette, hogy ahogyan a nevében is benne van, a „best value for money” elv a megszerzett előny és az érte adott ellenszolgáltatás ideális viszonyát írja le. Ahhoz pedig, hogy ez az ideális viszony elérhető legyen, azaz, hogy az ajánlatkérő az adott összegért cserébe az elérhető maximális előnyben részesüljön, tudnia kell, hogy mennyit is ér konkrétan az az előny, amit kap.

Hangsúlyozta, hogy jelen esetben az, hogy mekkora az az összeg, amit fizet az ajánlatkérő, kikövetkeztethető abból, hogy a funkcióhoz 18 milliárd forinttal megfeleltethető súlyszám párosul, az viszont, hogy pontosan milyen összegű megtakarítás érhető el a szinkronüzemmel (azaz mennyi számára a szinkronüzem értéke), a fentiek alapján minden bizonnyal ismeretlen az ajánlatkérő számára.

12. A kérelmező 25.000.000.-Ft igazgatási szolgáltatási díj megfizetését igazolta.

## Az ajánlatkérő észrevételei

13. Az ajánlatkérő a jogorvoslati kérelemre tett észrevételében a kérelmet, mint alaptalant kérte elutasítani.

14. A szinkronüzem műszaki megvalósíthatósága körében a keretmegállapodás tervezet XXVIII. pontjára hivatkozva hangsúlyozta, hogy a szinkronüzem kialakítása teljes egészében a nyertes ajánlattevő felelőssége és költsége, illetve hogy az ajánlatkérő a meglévő motorvonatok tekintetében nem rendelkezik szerzői jogokkal azok járművezérlő berendezéseivel kapcsolatban, így egyrészt a szinkronüzemhez szükséges mindennemű információ beszerzése az eladó feladata és költsége, másrészt a szinkronüzemet oly módon kell kialakítani és biztosítani, hogy a meglévő motorvonatokon semmilyen átalakítás, módosítás nem végezhető.

Utalt arra is, hogy a szinkronüzem nem egy létező kész rendszer, hanem voltaképpen egy vezérlési szoftver- és hardverfejlesztési vasútinformatikai feladat, amit annak vállalása esetén a nyertes ajánlattevőnek kell elvégeznie, és az technikailag a Stadleren kívül bármely gazdasági szereplő által megvalósítható egy vasúti informatikai fejlesztéssel, így álláspontja szerint a kérelmező leküzdhetetlen műszaki akadályra történő hivatkozása megalapozatlan.

E körben kifejtette, hogy a motorvonatok gyártásával foglalkozó, nagy múltra visszatekintő gazdasági szereplők a piacon jelenlévő versenytársaikat jól ismerik, illetőleg pontosan tudják, hogy a gyártáshoz szükséges termékek milyen úton és milyen módon szerezhetők be. Nyilvános adatokból az is közismert, hogy a jelen jogvita elbírálása szempontjából számításba jöhető, szinkronüzemet biztosító hardverek és szoftverek nem a Stadler jogvédett szellemi termékei, következésképpen az annak biztosításához szükséges műszaki képesség a piacon beszerezhető, azaz megvásárolható. Nyilvános hozzáférhető információk alapján tényként az is megállapítható továbbá, hogy a 415 sorozatú motorvonatokba a Selectron Systems AG ([www.selectron.ch](http://www.selectron.ch)) által gyártott járművezérlő rendszer (TCMS) került beépítésre. Az interneten fellelhető, nyilvános információk ([https://hu.wikipedia.org/wiki/Stadler\\_FLIRT](https://hu.wikipedia.org/wiki/Stadler_FLIRT)) alapján az ajánlatkérő üzemeltetésében lévő 415 sorozatú FLIRT típusú villamos motorvonatok tekintetében „A vezérlés elemeit, az elektronikai modulokat (számítógépek, bemeneti/kimeneti interfész) a svájci Selectron cég szállította és a MAS-T családba tartoznak. A programozásuk az EN50128 szabvány szerint történik. A szerelvényen két, a CANopen szabvány szerint működő redundáns adatbusz áll rendelkezésre. Ehhez a buszhoz csatlakoznak a főszámítógépek jármű- és az áramátalakító vezérlésre, valamint az egyéb számítógépek. Az adatbuszon az időjel GPS-szel szinkronizált. A vezérlés maximum három FLIRT szerelvény szinkronvezérlését teszi lehetővé, de a FLIRT-ökkel együtt vezérelhetők a harmadik és negyedik generációs GTW-k mind dízel-, mind villamos hajtású kivitele.”

Előadta továbbá, hogy a Selectron Systems AG egy független – legjobb tudomása szerint – a Knorr-Bremse cégcsoportba tartozó gyártó, és az általa gyártott termékek (így pl. 415 sorozatú motorvonatokon is alkalmazott járművezérlő rendszer) szabadon megvásárolhatók.

A Selectron Systems AG References oldal (<https://www.selectron.ch/en/references/emu--dmu.php>) EMU/DMU fülén több járműgyártó – így a kérelmező – is feltüntetésre került olyan gyártóként, mint akik a Selectron Systems AG által fejlesztett és gyártott TCMS járművezérlő rendszert alkalmazzák, vagy alkalmazták a közelmúltban.

Álláspontja szerint a fentiek alapján megállapítható, hogy nem állhat fenn olyan leküzdhetetlen műszaki akadályozó körülmény a kérelmező tekintetében, hogy a Selectron Systems AG által gyártott, vagy azzal kompatibilis járművezérlő rendszer (TCMS) ne kerülhetne beépítésre a MÁV-START Zrt. részére gyártandó kettős üzemű villamos motorvonatokba, hiszen az nem a 415 sorozatú motorvonat gyártójának saját terméke/fejlesztése, hanem beszállítói produktum, így arra vonatkozóan a Stadler szerzői

joggal nem rendelkezik. Véleménye szerint a kérelmező azon feltevése, hogy az általa használt TCMS rendszerek architektúrájának különbözősége önmagában kizárná a szinkronüzem kifejlesztését a 415 sorozatú motorvonat TCMS architektúrájával, szintén téves, ugyanis még ebben az esetben is egy megfelelő interfész kifejlesztésével a kívánt kompatibilitás megvalósítható.

Az ajánlatkérő hangsúlyozta, hogy a fentiek alapján továbbra sem látja kellően bizonyítottnak és megalapozottnak a kérelmező azon állítását, miszerint a változók listájára vonatkozó adatok (az ún. mapping data) nélkül a szinkronüzem kifejlesztése lehetetlen feladat lenne. E körben kifejtette, hogy egyrészt a változók listájára vonatkozó adatok csak a szinkronüzem fejlesztés részét képező adatelemzésnél jelenthetnek előnyt, az ún. „reverse engineering” fejlesztési feladat elkerülése érdekében, a szinkronüzem ugyanakkor ezen adatok hiányában is megfelelő idő és energia ráfordításával megvalósítható vizsgálatok, mérések és távvezérlési rendszer jeleinek elemzése által. Ehhez mindösszesen egy 415 sorozatú motorvonat és megfelelő szakértelem szükséges a kérelmező részéről. Előbbi követelménnyel kapcsolatban az ajánlatkérő már a vitarendezési kérelemre adott válaszában jelezte, hogy „Ajánlatkérő minden, a számára műszakilag rendelkezésre álló és jogszerű segítséget megad nyertes ajánlattevő számára”. Az eljárás tárgyalásos jellegére figyelemmel, az ezzel kapcsolatos részleteket az ajánlatkérő továbbra is az eljárás ajánlattételi szakaszában kívánja pontosítani. Itt kiemelte, hogy keretmegállapodás tervezet 5.9. pontja már az eljárás meghirdetésének időpontjában is tartalmazta a 415 sorozatú motorvonatok – szinkronüzemre való alkalmasság eladó általi megtervezéséhez, kivitelezéséhez, ellenőrzéséhez szükséges – eladó rendelkezésére bocsátására vonatkozó eljárás részletes szabályait.

Másrészt a szinkronüzem kifejlesztésének megkönnyítése érdekében a kérelmezőnek nyertessége esetén lehetősége van a változók listájára vonatkozó adatok jogosultjával való együttműködésre is, amely az ajánlatkérő megítélése szerint megszokott a motorvonatok gyártásával foglalkozó gazdasági szereplők között.

Hangsúlyozta, hogy a szinkronüzem olyan funkció, amelyet adott gyártónak, jelen esetben a Stadlernek is ki kell fejlesztenie, vagy fejlesztetnie, ezért önmagában azon tény, hogy ki a 415 sorozatú motorvonat gyártója, még nem jelenti a szinkronüzem automatikus meglétét/megajánlását, vagy annak akadálymentes fejlesztését.

Az ajánlatkérő a kérelmező 415 sorozatú motorvonatra vonatkozó műszaki ismeretei körében hivatkozott arra, hogy a kérelmező cégcsoportjába tartozó (az Alstom Transport Hungary Zrt. és az Alstom Belgium SA által alkotott) konzorcium végzi jelenleg az 59 db 415 sorozatú (001-059 pályaszámú) Stadler FLIRT típusú motorvonatokba az ALSTOM által gyártott ETCS L2 rendszerű vonatbefolyásoló berendezés beépítését, amely járműátalakítás során nem csak együttműködik a 415 sorozatú motorvonat gyártójával, de annak járművezérlő berendezésével kapcsolatban is lényeges módosításokat/fejlesztéseket hajt végre azzal, hogy az általa gyártott vonatbefolyásoló berendezést a motorvonat meglévő járművezérlő rendszerébe (TCMS) integrálja, annak részeként.

A fentiekre utalva kiemelte, hogy a szinkronüzem műszaki megvalósíthatóságának kérdéskörével kapcsolatban továbbra sem vitatja az architektúrák ki nem zárható különbözőségét és a fejlesztés idő- és erőforrás igényét, ugyanakkor nem lát olyan leküzdhetetlen műszaki akadályt, amely bármely, motorvonatok gyártásával foglalkozó gazdasági szereplő által a megvalósítás érdemi akadályát jelentené. Önmagában az, hogy a kérelmező nem az ajánlatkérő üzemeltetésében lévő 415 sorozatú motorvonatok gyártója, még nem jelenti azt, hogy az ajánlatkérő a kérelmezőt vagy a termékeit kizárta volna a versenyből, illetve hátrányosan megkülönböztette volna.

Az ajánlatkérő a kérelmező e körben tett nyilatkozataira előadta, hogy álláspontja szerint jelen jogorvoslati eljárás alapvető kérdése nem a szinkronüzem műszaki-technikai megvalósíthatósága, vagy az azzal kapcsolatban feltételezett szerzői jogok fennállásának megítélése, hanem annak eldöntése, hogy az ajánlatkérő jogosult volt-e az értékelési szempontrendszer részeként meghatározni a kérelmező által vitatott értékelési szempontot és ha igen, azt az értékelési szempont tényleges jelentőségével arányban állóan tett-e meg.

A Kbt. 76. §-ának egyes rendelkezései mellett hivatkozott az Európai Unió Bírósága C-31/87. számú ítéletére (Beentjes-ügy), mely szerint az ajánlatkérők szabadon választhatják meg az értékelési szempontokat, azonban ez a lehetőségük annyiban korlátozott, hogy a szabad választás joga csak olyan szempontokra vonatkozhat, amelyek ténylegesen a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kiválasztását szolgálják.

A fentiek alapján hangsúlyozta, hogy az ajánlatkérő kizárólagos joga, egyben kötelezettsége meghatározni nem csak a beszerzés tárgyát és azzal szemben támasztott műszaki követelményeket, de egyúttal az ehhez kapcsolódó értékelési szempontokat is, amennyiben azok számára ténylegesen a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kiválasztását szolgálják, ennél fogva a műszaki-technikai megvalósíthatóság kérdésköre az ajánlatkérő szempontjából csupán másodlagos.

Álláspontja szerint téves a kérelmező azon megállapítása, miszerint az ajánlatkérő korábban megküldött észrevételében tett érvelései alkalmatlanok arra, hogy azok értékbecslésre, vagy a szinkronüzem értékének kifejezésére, így a súlyozás mértékének alátámasztására alkalmasak legyenek, mivel ezen korábban ismertetett érvelések nemhogy együttesen, hanem akár önállóan is alkalmasak lennének nemcsak a szinkronüzem értékelési szempontként történő alkalmazásának, de a hozzárendelt súlysúly megfelelő mértékének összegszerű alátámasztására is.

Hangsúlyozta, hogy mivel az alkalmazni kívánt értékelési szempontok megfelelőségével, illetve azok súlyozásával kapcsolatban a Kbt. fent hivatkozott rendelkezései nem írnak elő sem értékbecslési, sem pedig összegszerű kifejezésre vonatkozó kötelezettséget az ajánlatkérő számára, a műszaki és gazdasági paraméterek elemzésén és kategóriákba sorolásának elvégzésén felül nem várható el az ajánlatkérőtől reálisan olyan hatástanulmányok, költség-haszon elemzések elkészítése és közzététele, amelyek csak irreális személy- és költségjellegű ráfordítások esetén lennének megvalósíthatók, továbbá egyes értékelendő tényezők mint például az utasok elégedettsége, vagy a rendelkezésre álló járművek allokációjának „rugalmassága” számszerűen nem is kimutathatók.

Véleménye szerint az értékelési szempontrendszerrel kapcsolatban fent kifejtett okfejtését és annak gazdasági ésszerűséggel való összeegyeztethetőségét mi sem támasztja jobban alá, mint az eljárás iránti érdeklődésüket jelző gazdasági szereplők száma, valamint hogy a részvételi határidő lejártáig a kérelmezői jelentkezéssel együtt 5 részvételi jelentkezés került benyújtásra a motorvonatok gyártásával foglalkozó gazdasági szereplők részéről.

E körben azt is kiemelte, hogy az ajánlati ár közel 70%-os súlyszámmal került meghatározásra a minőségi értékelési szempontok mellett, amely alapján álláspontja szerint a hatékony és felelős gazdálkodás elve nem kérdőjelezhető meg.

Megjegyezte továbbá, hogy a kérelmező egyik beadványában sem tett említést arról, hogy megpróbálta volna felvenni a kapcsolatot az egyéb érdekelttel annak érdekében, hogy milyen gazdasági és üzletpolitikai feltételek teljesülése esetén tudná maga is teljesíteni az egyedül általa vitatott értékelési szempontot.

15. Az ajánlatkérő a szinkronüzem értékelési részszerzőpontként történő alkalmazása tekintetében a dokumentáció műszaki feltétfüzetére hivatkozva előadta, hogy minimálisan 35 éves élettartam figyelembevételével készült motorvonat beszerzésére tart igényt, azaz olyan

tartós – több évtized alatt megtérülő – árut kíván beszerezni, ami esetén kiemelten fontos számára, hogy az ezzel szemben általa támasztott műszaki és gazdasági paraméterek, ha nem a műszaki leírás, akkor az értékelési szempontrendszer részeként alkalmazásra kerüljenek.

Hangsúlyozta, hogy a közbeszerzési eljárás előkészítése során a Kbt. alapelveinek szem előtt tartásával járt el, megfelelő alapossággal elvégezte a beszerezni kívánt új járművekkel kapcsolatos műszaki és gazdasági paraméterek elemzését és kategóriákba sorolását, törekedve arra, hogy valamennyi, a közbeszerzési eljárás kapcsán felmerülő, releváns szempont elemzése és értékelése megtörténjen, és egy olyan értékelési szempontrendszer kerüljön kialakításra, ami nemcsak a szerződés értékéhez és céljaihoz képest arányos, de egyúttal a gazdasági ésszerűséggel is összeegyeztethető.

Álláspontja szerint a Kbt. 2. § (1)-(4) bekezdésében foglalt alapelvek, a Kbt. 50. § (4) bekezdésében, a Kbt. 58. § (3) bekezdésében, illetve a Kbt. 76. § (9) bekezdés a) pontjában foglalt követelmények nem jelentik azt, hogy az ajánlatkérő ne lenne jogosult – a hivatkozott jogszabályi követelmények mentén – meghatározni saját beszerzési igényét, ezen belül annak elvárt műszaki jellemzőit és a számára leginkább megfelelő értékelési szempontokat. A beszerzési igény fentiek szerinti meghatározása azt sem jelenti, hogy akár a dokumentációban, akár a kérelmező ezirányú kérésére az ajánlatkérőnek meg kellene indokolnia és konkrét adatokkal, számításokkal kellene alátámasztania az értékelési szempontok és a hozzájuk rendelt súlysúlyszámok alkalmazásának szükségességét. Véleménye szerint ez csak akkor kérhető számon, ha az ajánlatkérő ezzel indokolatlanul kizár az eljárásból egyes gazdasági szereplőket vagy árukat, illetve ha az általa megfogalmazott követelmények indokolatlanul egyéb módon egyes gazdasági szereplők vagy áruk megkülönböztetését eredményezik.

Kiemelte, hogy részéről az eljárás előkészítése során a számításba vehető értékelési szempontokkal kapcsolatban végzett elemzés és a benyújtott indikatív árajánlatok tükrében elvégzett modellezés értékelése alapján méltányolható elvárásként került meghatározásra, hogy a jelenleg az üzemeltetésében lévő 415 sorozatú motorvonatok és a jelen közbeszerzési eljárás nyertes ajánlattevője által leszállítandó, új motorvonatok között a szinkronüzem – a nyertes ajánlattevő ezirányú vállalása esetén – megvalósítható legyen, a beszerezni kívánt kettősüzemű villamos motorvonatok egymás közötti, kötelezően teljesítendő ún. egyszerű szinkronüzem követelménye mellett.

E körben kifejtette, hogy az aktuális közlekedéspolitikai irányelveknek megfelelően a vasúti gerinchálózati szerep erősítésére, az autóbuzsós párhuzamosságok megszüntetését megalapozó, minőségi kötöttpályás közlekedés kialakítására törekszik, amelynek része a kettős üzemű villamos motorvonatok beszerzése is. Ezen járművek legnagyobb előnye, hogy azok révén adott vonal nem villamosított szakaszán is környezetbarát, zéróemissziós közlekedés valósítható meg, továbbá a mozdonycsere elhagyásával a menetidő is csökkenthető.

A szinkronüzem kedvező gazdasági hatása vitathatatlan, legnagyobb előnye az ajánlatkérő számára pedig kétségtelenül az annak alkalmazásával elérhető költségcsökkentés, ami abban nyilvánul meg, hogy az egyesített (szinkronüzemben közlekedő) vonatoknak köszönhetően csökken a személyszállító vonatok kiszolgálásához szükséges motorvonati darabszám, továbbá a szinkronüzem alkalmazásával csökkenthető a menetvonal és a vonatszemélyzet biztosításának költsége, és egyben a vonatszám csökkentésnek köszönhetően a felszabadult pályacapacitás más vonatok leközlekedtetését is lehetővé teszi. Itt példaként hozta fel, hogy a nem villamosított vonalszakaszról a villamosított vonalszakaszra bejáró kettősüzemű villamos motorvonat rácsatlakoztatható egy másik, kizárólag villamos felsővezeték alatti üzemre képes 415 sorozatú motorvonatra, és a továbbiakban az egyesített vonatszerelvény már egy vonatként, egy menetvonalon és egy mozdonyvezető által leközlekedtethető a végállomásra, mely szükségtelemmé teszi az utasok átszállását (pl. a Tapolca felől Székesfehérvárra beérkező kettős üzemű villamos motorvonat Székesfehérváron rácsatlakozik a Budapest-



Székesfehérvár elővárosi személyvonatra és Budapestre már ezen vonat részeként közlekedik le).

Rámutatott, hogy a közbeszerzési eljárás megindításakor nem volt és nem is lehetett pontos információja az egyes ajánlattevői „képességekről”, kalkulációról, továbbá arról, hogy mely potenciális ajánlattevők vállalják a szinkronüzemhez szükséges fejlesztéseket, és milyen költségek mentén tudnának ezen elvárásnak megfelelni (beleértve a 415 sorozatú motorvonat gyártóját is), így bízva a verseny szélesítésének lehetőségében az ún. egyszerű szinkronüzemet továbbra is műszaki kritériumként, míg a szinkronüzemet minőségi értékelési szempontként határozta meg a közbeszerzési dokumentumokban.

Hangsúlyozta, hogy a gazdasági szereplők a vállalható szinkronüzem biztosítása nélkül is érvényes ajánlatot nyújthatnak be a közbeszerzési eljárásban, ezért álláspontja szerint az értékelési szempontrendszer úgy került összeállításra, hogy a gazdasági szereplők megfelelő ajánlatot nyújthassanak be, biztosítva ezzel a Kbt. alapelveinek érvényesülését.

16. Az ajánlatkérő az 5. értékelési részsúlyszámmal kapcsolatban előadta, hogy az azt hivatott tükrözni, hogy a szinkronüzem esetleges vállalása egyértelműen kedvezőbb az ajánlatkérő számára a hosszú távú tervei és a magasabb színvonalú szolgáltatás megvalósításában, mivel közszolgáltatóként nemcsak rugalmasabban, de hatékonyabban tudja ellátni a szinkronüzemmel, mint műszaki többletfunkcióval a személyszállítással kapcsolatban ráháruló alapvető feladatokat. Ezen, valamint a fenti érvekből kifolyólag a szinkronüzem alkalmazásával elérhető előnyök nem, vagy csak irreális személy- és költségjellegű ráfordítások áron számszerűsíthetők.

Álláspontja szerint a kérelmező ezen súlyszámmal kapcsolatos számszaki levezetése és abból tett megállapítása megalapozatlan és elnagyolt, mivel az csak és kizárólag az előzmény- és jelen eljárás során használt súlyszámokat és a jelen eljárás becsült értékét veszi alapul, más, az ajánlatadás szempontjából lényeges adatok közlését (így pl. a szinkronüzem kifejlesztésének általa becsült költségét, vagy az előzmény- és a jelenlegi eljárás becsült értéke közötti különbséget) mellőzi.

A kérelmező százalékszámításával kapcsolatban rámutatott, hogy az értékelési szempontrendszert alkotó négy minőségi értékelési szempont közül nemcsak a vitatott, de egy másik értékelési szempont – 3. Nagyobb akkumulátoros hatótáv [min. 80 - max. 120 km, 100 km/h sebességgel] / Súlyszám: 150 – is azonos súlyszámmal került meghatározásra. Hangsúlyozta, hogy a 150-es súlyszám mind az összesített súlyszámhoz (1500), mind a minőségi értékelési szempontokhoz (400), mind pedig az ajánlati árhoz (1100) viszonyítottan továbbra sem tekinthető jelentősnek, különösen az ajánlatkérő számára a szinkronüzem meglétével elérhető előnyök tükrében. A gazdasági szereplők ezen értékelési szempont vállalása nélkül is érvényes ajánlatot nyújthatnak be a közbeszerzési eljárásban, a szinkronüzem kifejlesztésének esetleges elmaradásával járó költségmegtakarítás mind az ajánlati árba, mind pedig a többi minőségi értékelési szempontra tett vállalással kompenzálható, amit az ajánlatkérő által a bekért indikatív árajánlatok figyelembevételével elvégzett számítások is igazolnak. E körben utalt arra, hogy a közbeszerzési eljárás előkészítése során több, az értékelési szempontokra tett lehetséges vállalást is modellezett a korábban benyújtott indikatív árajánlatok alapján. Ennek eredményeként megállapítást nyert, hogy a szinkronüzem vállalásának hiánya miatti pontkiesés, mind az ajánlati árral, mind pedig a többi értékelési szempontra tett vállalással akár oly módon kompenzálható, hogy a kérelmező nyertesként történő kihirdetését eredményezheti, ami álláspontja szerint megdönti a kérelmező gazdasági esélytelenségével kapcsolatos okfejtését.

A fentiekből egyértelműen levonható az a nyilvánvaló következtetés, hogy mind a szinkronüzem értékelési szempontához rendelt súlyszám, mind pedig a teljes értékelési szempontrendszer súlyozása arányos, mivel az egyes értékelési szempontok a tényleges – az

ajánlatkérő szempontjából kiemelt fontossággal bíró – jelentőségükkel arányosan kerültek meghatározásra, amely nem csak a Kbt.-nek és a vonatkozó jogszabályokban foglaltaknak felel meg, de egyúttal az ajánlatkérő uniós forrásból megvalósuló beszerzéseinek során szerzett ellenőrzési tapasztalatra is tekintettel van.

Megjegyezte, hogy a Döntőbizottságnak a kérelmező által példaként ismertetett határozatai jól ismertek számára, ugyanakkor az azok tárgyát képező eljárások, az eljárások során alkalmazott értékelési szempontok és az azokhoz tartozó súlyszámok jelentős eltéréseket mutatnak a jelen közbeszerzési eljáráshoz képest.

A D.496/36/2016. számú döntőbizottsági határozatra és annak bírósági felülvizsgálata eredményeképpen a Székesfehérvári Közigazgatási és Munkaügyi Bíróság által hozott 13.K.27.273./2016/48. számú ítéletre utalva előadta, hogy a hivatkozott jogorvoslati eljárás esetén a jármű szinkronüzemre való alkalmassága, mint értékelési szempont 170-es súlyszáma 17%-ban került meghatározásra az összesített súlyszámhoz (1000) képest, valamint árra (600/170 súlyszám) gyakorolt hatása is számottevőbb, mint jelen eljárásban (1100/150 súlyszám). Rámutatott arra is, hogy míg a hivatkozott jogorvoslati eljárás esetén összesen 10 db motorvonat került beszerzésre, és a 415 sorozatú motorvonatokkal kapcsolatos szinkronüzem kifejlesztése 10 db – azon eljárás ajánlatkérője által üzemeltetett – motorvonatot érintett, addig a jelen közbeszerzési eljárásban összesen 50 db motorvonat kerül beszerzésre, és a 415 sorozatú motorvonatokkal kapcsolatos szinkronüzem kifejlesztése összesen 123 db motorvonatot érint.

### **Az egyéb érdekelt észrevétele**

17. Az egyéb érdekelt észrevételében a jogorvoslati kérelmet, mint alaptalant kérte elutasítani.

18. Előadta, hogy a 415 sorozatú motorvonatok TCMS architektúráját a Stadler nagyrészt egy külső céggel fejlesztette ki, ebből következik, hogy a Stadler, mint pályázó nem tud olyan tájékoztatást adni, amelyet egy külső fejlesztő cég végzett, illetőleg végez a számára.

Rögzítette, hogy a Stadler Bussnang AG-nak a hivatkozott motorvonatok vezérlési rendszerét, következésképpen az újonnan vásárolandó motorvonatok szinkronüzemre való alkalmassá tételét a piacon kell kifejlesztetnie és megvásárolnia, mert ilyen kapacitása házon belül az Alstommal ellentétben nincs. Ebből következik, hogy a megajánlandó motorvonatok szinkronüzemhez való alkalmassá tétele a 415 sorozatú motorvonatokkal számára semmiféle költségelőnnel nem jár. Ezzel összefüggésben hangsúlyozta, hogy nem helytálló a kérelmező azon állítása, hogy a Stadler döntésén múlik, hogy rendelkezésre bocsátja-e a szükséges információkat, vagy sem.

Előadta továbbá, hogy a verseny indokolt akadályoztatása önmagában nem eredményez jogellenességet, hiszen a teljesítőképes piaci szereplők körét szükségszerűen korlátozza a közbeszerzés tárgyát képező áru műszaki paramétereinek meghatározása. Álláspontja szerint a jogorvoslati kérelmében a kérelmező az általa elismert korlátozások tekintetében nem igazolta, hogy miért lenne aránytalan a technikai paraméterek meghatározása. Hangsúlyozta, hogy ha nem a Stadler tulajdonában van az általa nem ismert és hátrányosnak minősített tudás, akkor ezt vagy saját hatáskörében megoldja, vagy a piacon megvásárolja, ezért szó sincs versenykorlátozásról.

Utalt arra is, hogy a közbeszerzési eljárás két szakaszból áll, és a jelenlegi, jelentkezési szakaszban semmiféle olyan hátrány nem éri, vagy érte a kérelmezőt, amelyre hivatkozik. Véleménye szerint a kérelmezőnek ideje, módja és lehetősége van annak a szoftveres

tudásnak a megszerzésére, amely az ajánlattételi szakaszban szükséges lehet, ezért még kis mértékben sem versenykorlátozó a pályázati kiírás.

### **A Döntőbizottság döntése és annak indokai**

19. A Döntőbizottság rögzíti, hogy az ajánlatkérő a tárgyi közbeszerzési eljárását 2020. augusztus 4. napján – a részvételi felhívás e napon történt feladásával – indította, így jelen jogorvoslati eljárásra a Kbt. e napon hatályos rendelkezéseit kell alkalmazni.

20. A Döntőbizottságnak a jogorvoslati kérelem keretei között abban a kérdésben kellett állást foglalnia, hogy az ajánlatkérő jogszerűen írta-e elő az 5. – Szinkronüzem biztosítás a MÁV-START Zrt. által üzemeltett 415 sorozatú motorvonatokkal [Igen/Nem] – értékelési részszerződést és annak súlyszámát.

21. A Döntőbizottság a jogorvoslati kérelmet az alábbi jogszabályi rendelkezések, illetve azokból levont következtetések alapján bírálta el.

A Kbt. preambuluma a következőképpen szól: „Magyarország Országgyűlése a közpénzek hatékony felhasználásának átláthatósága és nyilvános ellenőrizhetőségének biztosítása, továbbá a közbeszerzések során a tisztességes verseny feltételeinek megteremtése érdekében, a helyi kis- és közepes vállalkozások közbeszerzési eljárásokba való bekapcsolódásának, valamint a környezetvédelem és az állam szociális célkitűzéseinek elősegítése céljával - összhangban a közbeszerzések terén Magyarország által kötött nemzetközi szerződésekkel és az Európai Unió irányelveivel - a következő törvényt alkotja”.

A Kbt. 2. § (1)-(5) bekezdése szerint:

(1) A közbeszerzési eljárásban az ajánlatkérő köteles biztosítani, a gazdasági szereplő pedig tiszteletben tartani a verseny tisztaságát, átláthatóságát és nyilvánosságát.

(2) Az ajánlatkérőnek esélyegyenlőséget és egyenlő bánásmódot kell biztosítania a gazdasági szereplők számára.

(3) Az ajánlatkérő és a gazdasági szereplők a közbeszerzési eljárásban a jóhiszeműség és a tisztesség követelményeinek megfelelően kötelesek eljárni. A joggal való visszaélés tilos.

(4) Az ajánlatkérőnek a közpénzek felhasználásakor a hatékony és felelős gazdálkodás elvét szem előtt tartva kell eljárnia.

(5) Az Európai Unióban letelepedett gazdasági szereplők és a közösségi származású áruk számára a közbeszerzési eljárásban nemzeti elbánást kell nyújtani. Az Európai Unión kívül letelepedett gazdasági szereplők és a nem közösségi származású áruk számára a közbeszerzési eljárásban nemzeti elbánást Magyarországnak és az Európai Uniónak a közbeszerzések terén fennálló nemzetközi kötelezettségeivel összhangban kell nyújtani.

A Kbt. 50. § (2) bekezdés 1) pontja és (4) bekezdése szerint:

„(2) A közbeszerzési eljárást megindító felhívás tartalmazza különösen:

1) az ajánlatok értékelési szempontjait. Ha a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot nem kizárólag az ár vagy kizárólag a 78. § szerint meghatározott költség alapján választják ki, a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatra vonatkozó értékelési szempontok súlyozását (kivételesen sorrendjét) is fel kell tüntetni;”

(4) Az eljárást megindító felhívásnak és a többi közbeszerzési dokumentumnak minden esetben biztosítania kell, hogy annak alapján a gazdasági szereplők egyenlő eséllyel megfelelő ajánlatot tehessenek, illetve részvételi jelentkezést nyújthassanak be.”

A Kbt. 58. § (1)-(3) bekezdése szerint:

(1) Az ajánlatkérő köteles megadni a közbeszerzés tárgyát és mennyiségét – adott esetben opcionális rész megadásával – az eljárást megindító felhívásban, valamint előzetes tájékoztatóval meghirdetett eljárás esetén az előzetes tájékoztatóban is.

(2) Az ajánlatkérő köteles megadni az eljárást megindító felhívásban vagy a további közbeszerzési dokumentumokban a közbeszerzés tárgyára vonatkozó műszaki leírást. A műszaki leírás azoknak az előírásoknak az összessége, amelyek meghatározzák azokat a közbeszerzés tárgya tekintetében megkövetelt jellemzőket, amelyek alapján a közbeszerzés tárgya olyan módon írható le, hogy az megfeleljen az ajánlatkérő által igényelt rendeltetésnek. E jellemzők utalhatnak a kért építési beruházás, áru vagy szolgáltatás előállításának és nyújtásának folyamatára vagy módszerére, vagy életciklusa bármely más szakaszának valamely konkrét folyamatára, akkor is, ha ezek a tényezők végeredményben nem befolyásolják az adott építési beruházás, áru vagy szolgáltatás tulajdonságait, feltéve, hogy kapcsolódnak a szerződés tárgyához [76. § (7) bekezdés], valamint annak értékéhez és céljaihoz képest arányosak.

(3) A műszaki leírásnak valamennyi gazdasági szereplő számára egyenlő hozzáférést kell lehetővé tennie, és nem lehet olyan hatása, amely indokolatlanul akadályozná a verseny biztosítását a közbeszerzés során.

A Kbt. 76. § (1)-(9) bekezdései az alábbiak szerint rendelkeznek:

„(1) Az ajánlatkérő köteles az eljárást megindító felhívásban meghatározni azt a szempontot vagy szempontokat, amelyek alapján a számára – az adott esetben szociális, társadalmi és környezetvédelmi szempontból is – gazdaságilag legelőnyösebb ajánlatot kiválasztja (a továbbiakban: értékelési szempontok).

(2) Értékelési szempontként alkalmazhatóak

a) a legalacsonyabb ár,

b) a legalacsonyabb költség, amelyet az ajánlatkérő által meghatározott költséghatékonysági módszer alkalmazásával kell kiszámítani, vagy

c) a legjobb ár-érték arányt megjelenítő olyan – különösen minőségi, környezetvédelmi, szociális – szempontok, amelyek között az ár vagy költség is szerepel.

(3) A legjobb ár-érték arányt megjelenítő értékelési szempontok vonatkozhatnak különösen az alábbiakra:

a) minőség, műszaki érték, esztétikai és funkcionális tulajdonságok, valamennyi felhasználó számára való hozzáférhetőség, hátrányos helyzetű munkavállalók alkalmazása és egyéb szociális, környezetvédelmi és innovatív tulajdonságok, forgalmazási feltételek, vevőszolgálat és műszaki segítségnyújtás, pótalkatrészek biztosítása, készletbiztonság, a teljesítés időpontja, időszaka;

b) a szerződés teljesítésében részt vevő személyi állomány szervezettsége, képzettsége és tapasztalata, ha a személyzet minősége jelentős hatással lehet a szerződés teljesítésének színvonalára.

(4) A legjobb ár-érték arányt megjelenítő szempontrendszer alkalmazható úgy is, hogy az abban szereplő ár vagy költség elemet az ajánlatkérő egy rögzített értéken megadja, és az ajánlattevők az egyéb értékelési szempontok tekintetében versenyeznek egymással.

(5) Az ajánlatkérő köteles a legalacsonyabb költség vagy a legjobb ár-érték arányt megjelenítő értékelési szempontok alkalmazására. Az ajánlatkérő csak akkor választhatja a legalacsonyabb ár egyedüli értékelési szempontját, ha az ajánlatkérő igényeinek valamely konkrétan meghatározott minőségi és műszaki követelményeknek megfelelő áru vagy szolgáltatás felel meg, és a gazdaságilag legelőnyösebb ajánlat kiválasztását az adott esetben további minőségi jellemzők nem, csak a legalacsonyabb ár értékelése szolgálja. Az ajánlatkérő nem alkalmazhatja a legalacsonyabb ár szempontját egyedüli értékelési

szempontként tervezési, mérnöki és építészeti szolgáltatások, valamint építési beruházások esetében. E törvény felhatalmazása alapján kiadott jogszabály vagy támogatásból megvalósuló közbeszerzés esetében a támogatás feltételrendszere egyes szerzési tárgyak tekintetében az alkalmazandó értékelési szempontrendszerre és módszerre vonatkozó részletes szabályokat határozhat meg.

(6) Az értékelési szempontoknak az alábbi követelményeknek kell megfelelniük:

- a) a szerződés tárgyához kell kapcsolódniuk;
- b) nem biztosíthatnak önkényes döntési lehetőséget az ajánlatkérőnek, hanem mennyiségi vagy szakmai szempontok alapján értékelhető tényezőkön kell alapulniuk;
- c) biztosítaniuk kell a 2. § (1)-(5) bekezdésében foglalt alapelvek betartását;
- d) az értékelési szempontok körében nem értékelhető az ajánlattevő szerződés teljesítéséhez szükséges alkalmassága. A (3) bekezdés b) pontjában foglaltak értékelése esetén, ha az eljárásban e körülményekhez alkalmassági feltétel is kapcsolódik, egyértelműen el kell különíteni, hogy mely feltételek képezik a teljesítéshez minimálisan szükséges elvárást (alkalmassági követelmény), és melyek jelentik ezen felül az értékeléskor figyelembe vett tényezőket;
- e) nem eredményezhetik ugyanazon ajánlati tartalmi elem többszöri értékelését.

(7) A (6) bekezdés a) pontjának megfelelően az értékelési szempontok akkor tekintendők a szerződés tárgyához kapcsolódónak, ha azok az adott szerződés alapján megvalósítandó építési beruházáshoz, szállítandó áruhoz vagy nyújtandó szolgáltatáshoz bármely módon és azok életciklusának bármely szakaszában kapcsolódnak, ideértve azokat a tényezőket is, amelyek

- a) az adott építési beruházás, áru vagy szolgáltatás előállítása, nyújtása vagy a vele való kereskedés konkrét folyamatához kapcsolódnak; vagy
  - b) az adott építési beruházás, áru vagy szolgáltatás életciklusának valamely másik szakaszában megvalósuló valamely folyamathoz kapcsolódnak;
- még akkor is, ha ezek érdemben nem határozzák meg az építési beruházás, áru vagy szolgáltatás végeredményének tulajdonságait.

(8) Az adott építési beruházás, áru vagy szolgáltatás előállításának vagy nyújtásának folyamatához kapcsolódóan értékelhető különösen a munkanélküli vagy tartósan munkanélküliek – ideértve a megelőzően a közfoglalkoztatásról és a közfoglalkoztatáshoz kapcsolódó, valamint egyéb törvények módosításáról szóló törvényben meghatározott közfoglalkoztatási jogviszony, valamint az Európai Unió más tagállamában ahhoz hasonló jogviszony keretében foglalkoztatott természetes személyek nem közfoglalkoztatottként történő – foglalkoztatásának megajánlott mértéke, valamint az adott szerződés teljesítésének keretében munkanélküliek képzését célzó intézkedések végrehajtása.

(9) Ha az ajánlatkérő nem egyedüli értékelési szempontként alkalmazza a legalacsonyabb ár szempontját vagy a 78. § szerinti módszerrel meghatározva a legalacsonyabb költség szempontját, köteles meghatározni

- a) a legalacsonyabb költséget vagy a legjobb ár-érték arányt megjelenítő értékelési szempontokat és az azok súlyát meghatározó – az értékelési szempont tényleges jelentőségével arányban álló – szorzószámokat (a továbbiakban: súlysúly),
- b) ha az értékelési szempont körében alszempontok is meghatározásra kerülnek, alszempontként azok – tényleges jelentőségével arányban álló – súlysúlyát,
- c) az ajánlatok értékelési szempontok szerinti tartalmi elemeinek értékelése során adható pontszám alsó és felső határát, amely minden értékelési szempont esetében azonos,
- d) azt a módszert (módszereket), amellyel megadja a pontszámok [c) pont] közötti pontszámot.

Az Európai Parlament és a Tanács közbeszerzésekről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló 2014/24/EU irányelv 42. cikk (1)-(2) bekezdése szerint:

„(1) A VII. melléklet 1. pontjában meghatározott műszaki leírást fel kell tüntetni a közbeszerzési dokumentációban. A műszaki leírás meghatározza az építési beruházás, a szolgáltatás vagy az áru kívánt tulajdonságait. E tulajdonságok utalhatnak a kért építési beruházás, áru vagy szolgáltatás előállításának, illetve nyújtásának folyamatára vagy módszerére, vagy az életciklusa bármely más szakaszának valamely konkrét folyamatára, még akkor is, ha ezek a tényezők nem képezik a szerződés lényegét, feltéve, hogy kapcsolódnak a szerződés tárgyához, valamint a szerződés értékéhez és céljaihoz képest arányosak. A műszaki leírás meghatározhatja továbbá, hogy szükség lesz-e a szellemi tulajdon-jogok átruházására. Minden olyan beszerzés esetében, amelyet természetes személyek – akár a nagyközönség, akár az ajánlatkérő szerv alkalmazottai – általi felhasználásra szánunk, a megfelelően indokolt esetektől eltekintve a műszaki leírást úgy kell megállapítani, hogy az figyelembe vegye a fogyatékossgal élő személyek számára való hozzáférhetőség és a valamennyi felhasználó számára alkalmas kialakítás szempontjait. Amennyiben uniós jogalkotási aktusban kötelező hozzáférhetőségi követelményeket fogadnak el, a műszaki leírást – amennyiben a fogyatékossgal élő személyek számára való hozzáférhetőség vagy a valamennyi felhasználó számára alkalmas kialakítás szempontjait érinti – e jogalkotási aktusra való hivatkozással kell megállapítani.

(2) A műszaki leírásnak valamennyi gazdasági szereplő számára egyenlő hozzáférést kell lehetővé tennie a beszerzési eljáráshoz, és nem lehet olyan hatása, amely indokolatlanul akadályozná a verseny biztosítását a közbeszerzés során.”

22. A Döntőbizottság rögzíti, hogy az ajánlatkérő a jelen esetben a részvételi felhívásban a legjobb ár-érték arányt határozta meg értékelési szempontként, összesen 5 értékelési részszerempontot alkalmazva úgy, hogy az ajánlati ár mellett előírt 4 minőségi kritériumot, köztük az összességében 5. – Szinkronüzem biztosítás a MÁV-START Zrt. által üzemeltetett 415 sorozatú motorvonatokkal [Igen/Nem] – részszerempontot. Az 5 értékelési részszerempontoz összesen 1500 értékű súlyszámot rendelt, melyek közül az ajánlati árét 1100-as, a 415 sorozatú motorvonatokkal való szinkronüzem biztosítását pedig 150-es értékben határozta meg. Jelen esetben az egyszerűsített kifejezéssel szinkronüzem – a dokumentáció szerinti vegyes szinkronüzem – a közbeszerzés tárgyát képező motorvonatoknak a meglévő, a Stadler által korábban szállított 415 sorozatú Stadler FLIRT motorvonatokkal való szinkronüzemi képességét jelenti a dokumentáció előírásai alapján. Az ajánlatkérő a keretmegállapodás tervezetében azt is rögzítette, hogy a „Vegyes szinkronüzemre való alkalmasság kialakítása – hacsak a jelen Szerződés kifejezetten eltérően nem rendelkezik – teljes egészében az Eladó felelőssége és költsége. A Vevő e körben rögzíti, hogy a meglévő motorvonatok tekintetében nem rendelkezik szerzői jogokkal azok járművezérlő berendezéseivel kapcsolatban, így a vegyes szinkronüzemhez szükséges mindennemű információ beszerzése az Eladó feladata és költsége.”

A dokumentáció előírásai alapján az is megállapítható volt, hogy az 5. értékelési részszerempont szerinti előírás a műszaki leírásnak nem része, hanem a beszerzés tárgyához közvetlenül kapcsolódó követelmény, melynek ajánlattevő részéről történő nem vállalása nem vonja maga után az ajánlat érvénytelenségét, hanem „Nem” válasz esetén 0 pont kerül kiosztásra ezen értékelési részszerempontra.

23. A Döntőbizottság rögzíti, hogy a kérelmező jogorvoslati kérelmének lényege abban foglalható össze, hogy a közbeszerzés tárgyát képező motorvonatok szinkronüzemének kifejlesztése a Stadleren kívüli egyéb gazdasági szereplők – így a kérelmező – számára a 415 sorozatú motorvonatok TCMS rendszerének, illetve egyéb hardver- és szoftver-információk

ismerete hiányában műszaki és (szerzői) jogi akadályba ütközik, amely a Stadler részére aránytalanul nagy előnyt, míg versenytársai számára aránytalanul nagy hátrányt jelent. Ebből kifolyólag a szinkronüzem értékelési részszerzőpontként való előírása, és az ahhoz rendelt 150-es, az összesített 1500 értékű súlysúly 10%-át kitevő súlysúly indokolatlanul versenykorlátozó.

24. A Döntőbizottság rámutat, hogy a fent idézett – a kérelmező által megsértett jogszabályi rendelkezésként többségében megjelölt – joghelyek egységes rendszerként hivatottak biztosítani elsősorban a verseny tisztaságát és az ajánlattevők közötti esélyegyenlőséget, ugyanakkor kiemelt jelentőséggel bír e szabályozási rendszerben a közpénzek hatékony és felelős felhasználása, illetve a közbeszerzések gazdasági észszerűséggel való összeegyeztethetősége is. A Kbt. 2. § szerinti alapelvek, mint a közbeszerzési eljárás, illetve a közbeszerzés egészét átfogó zsinórmértékek megjelennek a kérelmező által megjelölt tételes jogszabályi rendelkezésekben is, és együttesen garantálják az előzőekben részletezett együttes követelményrendszert.

A fentiek alapján a Kbt. 2. § (1) bekezdésének hangsúlyozása jelenik meg a Kbt. 58. § (3) bekezdésében a verseny biztosításával, a versenykorlátozás tilalmával, a Kbt. 50. § (4) bekezdése a gazdasági szereplők közötti esélyegyenlőség hangsúlyozásával visszautal a Kbt. 2. § (2) bekezdésére. A Kbt. 76. § (6) bekezdés c) pontja az értékelési szempontok meghatározásával kapcsolatos általános követelményként rögzíti a Kbt. 2. § (1)-(5) bekezdés szerinti alapelvek betartásának biztosítását, míg a Kbt. 79. § (9) bekezdés a) pontjában meghatározott arányosság követelménye szintén visszautal az alapelvi rendelkezésekre, elsősorban a Kbt. 2. § (4) bekezdése szerinti hatékony és felelős gazdálkodás elvére.

A Döntőbizottság az előzőek alapján hangsúlyozza, hogy az ajánlatkérőnek a törvény keretei között szabadsága van arra nézve, hogy maga határozza meg a beszerzése tárgyát és annak műszaki követelményeit, saját igényeinek megfelelően alakíthatja ki. Az erre vonatkozó döntési jogát egyrészt korlátozzák a beszerzés tárgyára vonatkozó jogszabályi előírások, szabványok stb., másrészt pedig a Kbt. előírásai. A Kbt. nem általában a verseny korlátozását tiltja, hiszen valamely műszaki paraméter meghatározásával az ajánlatkérő szükségszerűen kizár bizonyos termékeket, ajánlattevőket a versenyből, az olyan előírás tilos, amely az ajánlattevő indokolatlan, akár hátrányos, akár előnyös megkülönböztetését eredményezi.

25. A Döntőbizottság a szinkronüzem műszaki megvalósíthatósága körében megállapította – és ezt az egyéb érdekelt, illetve az ajánlatkérő sem vitatta –, hogy a szállítandó motorvonatok szinkronüzemének biztosításához elengedhetetlenül szükséges, a 415 sorozatú motorvonatok TCMS rendszeréhez, illetve az egyéb műszaki információkhoz fűződő szerzői jogok tulajdonosa legalább részben a Stadler. A Döntőbizottság ugyanakkor – az ügyfelek ide vonatkozó egybehangzó nyilatkozatait is figyelembe véve – megállapította, hogy ez a fejlesztés nem egy piacról beszerezhető szolgáltatás, hanem „Igen” vállalás esetén az ajánlattevők által kifejlesztendő műszaki megoldás, akkor is, amennyiben az adott gazdasági szereplő legalább részben rendelkezik a fejlesztés alapjául szolgáló ismeretek szerzői jogával, és akkor is, ha egyáltalán nem rendelkezik vele. A költségtényező vélhetően az első esetben kisebb, utóbbi esetben nagyobb, de ez még nem valósítja meg az indokolatlan versenykorlátozást, illetve előnyben részesítést.

A Döntőbizottság megállapította továbbá, hogy a kérelmező villamos motorvonat gyártói minőségében nem bizonyította, hogy az 5. értékelési szempont megajánlására maga ne lenne képes, hogy a kívánt szinkronüzemet a gyártáson felüli többletköltséggel ne tudná teljesíteni, illetőleg a szinkronüzem hardver/szoftver háttérének biztosítását más gazdasági szereplő bevonásával ne tudná megvalósítani. A Döntőbizottság e körben nem tartotta elfogadhatónak,

illetve ezen megállapítást cáfoló ténynek a kérelmező azon érveit, hogy az egyéb érdekelt észrevétele alapján egyértelmű, hogy a Stadler nem fog információt adni, illetve hogy a Stadler részére a 2020. október 1. napján megküldött, 13 napos határidővel megküldött megkeresésére a Stadler 2020. október 28-áig nem válaszolt.

A Döntőbizottság álláspontja szerint a szinkronüzem, mint értékelési részszerzőpont kérelmező általi megajánlásának lehetőségét viszont erősíti az a tény, hogy a közbeszerzési dokumentumok ide vonatkozó előírásai alapján a nyertes ajánlattevőnek a keretmegállapodás alapján lefolytatott konzultációt követően megkötendő első eseti szerződés alapján az elsőként leszállítandó motorvonatra vonatkozó első részhatárideje a szerződéskötéstől számított 14 hónap, azaz a kérelmezőnek is legkevesebb ennyi idő áll rendelkezésére a szinkronüzem saját maga, vagy külső cég által történő kifejlesztésére, illetve az ehhez szükséges jogok, ismeretek megszerzésére.

A Döntőbizottság megítélése szerint önmagában az, hogy a kérelmező nem az ajánlatkérő üzemeltetésében lévő 415 sorozatú motorvonatok gyártója, még nem jelenti azt, hogy az ajánlatkérő a kérelmezőt vagy a termékeit kizárta volna a versenyből, illetve hátrányosan megkülönböztette volna, ezáltal nem sérült sem a Kbt. 50. § (4) bekezdésében, sem pedig a Kbt. 58. § (3) bekezdésében előírt követelmény.

26. Ezt követően a Döntőbizottság azt vizsgálta meg, hogy az ajánlatkérő jogszerűen határozta-e meg minőségi értékelési részszerzőpontként a szinkronüzem biztosítását, és ahhoz megfelelő mértékű súlyszámot rendelt-e.

A Döntőbizottság megállapította, hogy az ajánlatkérő az üzemeltetésében lévő és a szállítandó új motorvonatok közötti szinkronüzem szakmai, gazdasági és földrajzi előnyeit megfelelő alapossággal megindokolta. Amennyiben a jelenleg beszerezni kívánt motorvonatok az ajánlatkérő üzemeltetésében lévő motorvonatokkal nem képesek a szinkronüzemre, az ajánlatkérő által részletezett előnyök – a vasúti gerinchálózati szerep erősítése, minőségi kötőpályás közlekedés kialakítása, személyszállító vonatok kiszolgálásához szükséges motorvonati darabszám, illetve a menetvonal és a vonatszemélyzet biztosítása költségének csökkentése, a felszabadult pályacapacitással más vonatok leközlekedtetése – elvesznek, nem realizálódnak.

A Döntőbizottság a súlyszám mértéke (150) tekintetében megállapította, hogy annak összesített súlyszámhoz (1500) viszonyított 10%-os aránya nem tekinthető túlzónak, illetve indokolatlanul versenykorlátozónak, mivel – a kérelmező által sem vitatottan – a szállítandó 50 db kettős üzemű motorvonatnak az ajánlatkérő üzemeltetésében lévő 123 db motorvonattal kell kompatibilisnek lennie, ezáltal az érintett 123 közlekedési eszköz hatékonyságát is növelve. Ezen felül a súlyszám megalapozottságát alátámasztja az a tény is, hogy az ajánlatkérő a közbeszerzés tárgyát képező motorvonatok élettartamát 35 évre tervezi, azaz tartós – hosszú idő alatt megtérülő – árut kíván beszerezni, illetve hogy az ajánlati ár a minőségi értékelési részszerzőpontokhoz képest 73 %-ban került figyelembe vételre, mely egyúttal alátámasztja a hatékony és felelős gazdálkodás elvének ajánlatkérő általi betartását is. Az e pontban leírtak alapján megállapítható, hogy az ajánlatkérő betartotta a Kbt. 76. § (9) bekezdés a) pontja szerinti azon követelményt, hogy a súlyszámnak arányban kell állnia az értékelési szerzőpont tényleges jelentőségével.

A Döntőbizottság a fenti 24-26. pontokban kifejtettek alapján megállapította, hogy az 5. értékelési részszerzőpont előírása és a hozzá rendelt súlyszám tekintetében az ajánlatkérő az alábbiak szerint biztosította a Kbt. 76. § (6) bekezdés c) pontjában előírt – a Kbt. 2. § (1)-(5) bekezdésében előírt – alapelvek betartását, ugyanis a részvételi felhívás közzétételét követően minden potenciális gazdasági szereplő számára közismert volt a kritérium és annak



súlyszáma, biztosítva ezzel a verseny tisztaságát, átláthatóságát és nyilvánosságát. Az esélyegyenlőség és egyenlő bánásmód követelménye is betartásra került azzal, hogy bármely érdeklődő gazdasági szereplő azonos körülmények és követelmények mentén nyújthatta be részvételi jelentkezését a közbeszerzési eljárásban, illetve az ajánlatkérő a jóhiszeműség és tisztesség követelményeinek eleget téve járt el mind az értékelési szempontrendszer összeállítása, mind pedig a vitatott értékelési szempont meghatározása során, hiszen a hatékony és felelős gazdálkodás elvét szem előtt tartva felelt meg az előírásoknak, különösen a súlyszám mértékének és arányának meghatározása során.

Az előzőekben elemzett, illetve a 2. § (5) bekezdésben meghatározott alapelv ajánlatkérő általi betartását az a tény is alátámasztja, hogy a részvételi határidőre a kérelmezővel és az egyéb érdekelti konzorciummal együtt 5 gazdasági szereplő nyújtott be részvételi jelentkezést, melyek mindegyike az Európai Unióban letelepedettnek, egyúttal külföldinek minősül.

27. A Döntőbizottság nem tartotta helytállónak a kérelmező azon érvelését, hogy az ajánlatkérőt hatásvizsgálati és költség-haszonelemzési kötelezettség terhelte az értékelési szempontrendszer, valamint a vitatott értékelési részszerzőpont alkalmazása és súlyszámának meghatározása tekintetében, ugyanis a Kbt. ilyen irányú dokumentálási és indokolási kötelezettséget nem ír elő az ajánlatkérők részére.

Szintén nem tartotta elfogadhatónak a Döntőbizottság a kérelmező azon előadását, hogy az 5. részszerzőpont 150-es (10 %-os arányú) súlyszámával a Stadlernek 18 milliárd forint árelőnye származik a többi piaci szereplőhöz képest, ugyanis a fent kifejtettek szerint valamennyi ajánlattevőnek költsége keletkezik a szinkronizem megajánlása esetén, nem vállalás esetén pedig a fejlesztés költségének megtakarítása figyelembe vehető az ajánlati ár képzésénél.

A Döntőbizottság rögzíti, hogy döntése során nem vette figyelembe a kérelmező, illetve az ajánlatkérő által hivatkozott döntőbizottsági határozatokat, mivel az azok alapjául szolgáló eljárás tényállása nem azonos a tárgyi jogorvoslati eljárásban rögzítettekkel, így a felhívott döntésekben található megállapítások nem hozhatók szinkronba a vizsgált ügy specifikumaival.

28. A fentiek alapján a Döntőbizottság megállapította, hogy az ajánlatkérő jogszerűen határozta meg az 5. értékelési részszerzőpontot és annak súlyszámát, ezért nem sértette meg a Kbt. 2. § (1)-(4) bekezdéseit, a Kbt. 50. § (4) bekezdését, a Kbt. 58. § (3) bekezdését, a Kbt. 76. § (6) bekezdés c) pontját és a Kbt. 76. § (9) bekezdés a) pontját.

29. Mindezekre figyelemmel a Döntőbizottság a Kbt. 165. § (2) bekezdés a) pontja alapján a kérelmező jogorvoslati kérelmét, mint alaptalant elutasította.

30. A Döntőbizottság az eljárási költségek viseléséről a Kbt. 151. § (9) bekezdése, illetve a Kbt. 145. § (1) bekezdése alapján alkalmazandó, az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 126. § (2) bekezdése alapján rendelkezett.

A Kbt. 151. § (9) bekezdése szerint:

„(9) Ha a jogorvoslati ügyet lezáró érdemi határozatban a Közbeszerzési Döntőbizottság a Kbt. 165. § (2) bekezdés c)-f) pontja szerinti döntést hoz, a befizetett igazgatási szolgáltatási díj háromezer forintot meghaladó része a kérelmezőnek a Közbeszerzési Döntőbizottság érdemi határozatának megküldését követő 8 napon belül visszajár. Az igazgatási szolgáltatási díj összegéből háromezer forint ilyenkor is a Közbeszerzési Hatóság saját bevétele, amelynek viseléséről a Közbeszerzési Döntőbizottság az Ákr. szerint az eljárási költségekre

vonatkozó általános szabályok szerint rendelkezik. Az alaptalan kérelem esetében a díj nem kerül visszatérítésre, a kérelmező viseli az igazgatási szolgáltatási díj teljes összegét.”

Az Ákr. 126. § (2) bekezdése szerint:

„(2) A jogvita eljárásban a hatóság az eljárási költségek viselésére kötelezi

- a) a kérelem elutasítása esetén a kérelmező ügyfelet,
- b) a kérelemnek helyt adó döntés esetén az ellenérdekű ügyfelet.”

A fentiek alapján – az alaptalan jogorvoslati kérelemre tekintettel – a kérelmező által megfizetett 25.000.000.-Ft igazgatási szolgáltatási díj nem kerül visszatérítésre, a kérelmező viseli az igazgatási szolgáltatási díj teljes összegét.

31. A Döntőbizottság hatásköre és illetékessége a Kbt. 145. § (2)-(6) bekezdésein alapul.

32. A határozat közigazgatási perben történő felülvizsgálatát a Kbt. 170. §-a biztosítja.

A Döntőbizottság tájékoztatja a feleket, hogy jelen határozat közigazgatási perben történő felülvizsgálatára a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: Kp.) 12. § (1) bekezdése és a 13. § (3) bekezdés a) pont aa) alpontja szerint a Fővárosi Törvényszék kizárólagosan illetékes.

A jogi képviselő a Kp. 27. § (1) bekezdés b) pontja alapján kötelező. A kereseti kérelem elektronikus úton történő benyújtása az elektronikus ügyintézés és a bizalmi szolgáltatások általános szabályairól szóló 2015. évi CCXXII. törvény 9. § (1) bekezdése és a polgári perrendtartásról szóló 2016. évi CXXX. törvény 608. § (1) bekezdése alapján kötelező.

Budapest, 2020. október 30.

***Dr. Virágh Norbert sk.***  
***közbeszerzési biztos,***  
***az eljáró tanács elnöke***

***Bonifert Zsolt sk.***  
***közbeszerzési biztos***

***Dr. Fáy Zoltán sk.***  
***közbeszerzési biztos***

A kiadmány hitelül:

Tóth Zoltánné  
titkárságvezető

**Kapják:**

1. Dr. Békési Sándor Miklós ügyvéd (KRID: 18189443)
2. MÁV-START Vasúti Személyszállító Zrt., Dr. Duga László (KRID:13834492)
3. Forgács és Kiss Ügyvédi Iroda, Dr. László András ügyvéd (KRID: 18164983)
4. Miniszterelnökség (elektronikus úton)