



KÖZBESZERZÉSI HATÓSÁG
KÖZBESZERZÉSI DÖNTŐBIZOTTSÁG

1026 Budapest, Riadó u. 5.

Tel.: 06-1/882-8594, fax: 06-1/882-8593

Elektronikus kapcsolattartás: kozbeszerzes.hu

Az ügy iktatószáma: D.10/33/2019.

A tanács tagjai: Dr. Kriston Kinga közbeszerzési biztos, az eljáró tanács elnöke, Söpkéz Gusztávné közbeszerzési biztos, Dr. Hunya István közbeszerzési biztos

A hivatalbóli kezdeményező: Közbeszerzési Hatóság Elnöke
(Budapest, Riadó u. 5.)

A hivatalbóli kezdeményező képviselője: Dr. Fabó László
felelős akkreditált közbeszerzési szaktanácsadó

Az ajánlatkérő: PARTISCUM BUSZ Kft.
(Szeged, Bakay Nándor utca 48.)

Az ajánlatkérő képviselője: Nagy és Kiss Ügyvédi Iroda
Dr. Nagy Szilárd ügyvéd
(Budapest, Szabadság tér 7.)

A kérelmezett: M6 L.O.G. Kft.
(Százhalombatta, Benta major 2982/8)

A kérelmezett képviselője: Geri Ügyvédi Iroda,
Dr. Geri Zoltán ügyvéd
(Budapest, Kuny Domonkos utca 19.)

A közbeszerzés tárgya, értéke: Országos, regionális és elővárosi menetrendszerű, közforgalmú autóbusz közlekedési szolgáltatás biztosítása – a becsült érték 2.768.000.000.-Ft, a szerződés értéke 2.462.576.095.-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 az 1., 2., 4., 5., 7. és 9. kérelmi elemek tekintetében megállapítja, hogy az ajánlatkérő és a kérelmezett megsértette a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény (a továbbiakban: Kbt.) 141. § (6) bekezdés b) pontját.

A Döntőbizottság a 3., 6., 8., 10. és 11. kérelmi elemek tekintetében a jogsértés hiányát állapítja meg.

A Döntőbizottság az ajánlatkérővel szemben 60.000.000.-Ft, azaz hatvanmillió forint; a kérelmezettel szemben 60.000.000.-Ft, azaz hatvanmillió forint bírságot szab ki.

A Döntőbizottság felhívja az ajánlatkérőt és a kérelmezettet, hogy a bírság összegét a határozat kézbesítésétől számított 15 napon belül a Közbeszerzési Hatóság Magyar

Államkincstárnál vezetett 10032000-01040360-00000000 számú központosított beszédési számlájára átutalással teljesíték.

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.

I N D O K O L Á S

A jogorvoslat alapjául szolgáló tényállás

1. Az ajánlatkérő a 2017. február 16-án feladott, az Európai Unió Hivatalos Lapjában 2017/S 035-063897 szám alatt 2017. február 18-án közzétett ajánlati felhívásával (a továbbiakban: felhívás) a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény (a továbbiakban: Kbt.) Második Része szerinti nyílt közbeszerzési eljárást indított.

2. A felhívás II.1.4) pontja szerint a szerződés meghatározása:
 „Országos, regionális és elővárosi menetrendszerű, közforgalmú autóbusz-közlekedési szolgáltatás biztosítása a nyertes ajánlattevő 23 db saját rendelkezésű autóbuszával és saját személyzetével, jegy- és bérletértékesítési, valamint ellenőrzési tevékenység ellátásával.”

3. A felhívás II.2.3) pontja szerint a teljesítés fő helyszíne Magyarország területe.

4. A felhívás II.2.4) A közbeszerzés ismertetése pontja az alábbiakat tartalmazta:

„A beszerzés tárgya:

– Az ajánlattevő által üzemeltetett valamennyi járaton, továbbá igény esetén a megjelölt mennyiségen (km igény) belül valamennyi, a szerződés időbeli hatálya alatt felmerülő új járaton menetrendszerű, közforgalmú autóbusz-közlekedési közszolgáltatás ellátása.

– A menetrend szerinti autóbusz járatokat a nyertes ajánlattevő kizárólag a saját maga által biztosított autóbuszokkal és személyzettel üzemelteti.

– A beszerzés tárgya továbbá a menetrendszerű, közforgalmú autóbusz-közlekedési közszolgáltatás ellátásához kapcsolódó jegy- és bérletértékesítési tevékenység ellátása, valamint az utazási jogosultságok ellenőrzése.

– Az autóbuszok üzemeltetési és karbantartási költségei a nyertes ajánlattevőt terhelik.

Nyertes ajánlattevő köteles az autóbuszok karbantartását és javítását olyan helyen végez(tet)ni, mely megfelel az 1/1990. (IX. 29.) KHVM rendeletben (a gépjárműfenntartó tevékenység személyi és dologi feltételeiről) vagy ennek helyébe lépő mindenkor hatályos jogszabályban előírtaknak. Vállalkozó az autóbuszok vonatkozó jogszabályi előírásoknak megfelelő műszaki állapotban történő közlekedtetéséért és üzemeltetéséért teljes anyagi, erkölcsi és büntetőjogi felelősséggel tartozik.

Nyertes ajánlattevőnek rendelkeznie kell a NAV által engedélyezett jegykiadó géppel, valamint biztosítania kell az ergonómiailag megfelelő módon történő pénzkezelési- és jegykiadási tevékenységet (pénzasztal, kassza).

Mennyiség:

Éves menetrend szerinti futásteljesítmény 2 000 000 km/év, amely 50 %-kal csökkenthető jogkövetkezmény nélkül (Kbt. 58. § (1) bekezdés szerinti opcionális rész).

Az autóbuszokra vonatkozó ajánlatkérői elvárások:

Országos (távolsági) szóló kivitelű, 2 tengelyes autóbusz (16 db):

- életkor 2013 évi vagy annál újabb életkor,
- a teljes mennyiségből legalább 8 db „Tempo 100” vizsgára alkalmas műszaki kivitelű,
- hosszúság 11 500-13 500 mm,
- ajtóképlet 1-1-0 vagy 1-2-0,
- normál padlómagasságú, legalább 4,5 m³ csomagtér biztosításával,
- a motor dízel üzemű, legalább EURO 5 minősítéssel,
- szállítható személyek száma minimum 48 fő.

Elővárosi, szóló kivitelű autóbusz (7 db):

- életkor 2003 vagy annál későbbi,
- hosszúság 11 500-13 500 mm,
- ajtóképlet 2-2-0 vagy 2-2-1,
- alacsony padlómagasságú, vagy alacsony belépésű kialakítás,
- motor dízel üzemű, legalább EURO 3 minősítéssel,
- szállítható személyek száma minimum 67 fő.

A teljes mennyiségre vonatkozó elvárás, hogy az autóbuszok átlagéletkora az ajánlat benyújtásakor nem haladhatja meg az 5 évet. A szerződés időtartama alatt az átlagéletkor évente 1 évvel növekedhet.

A Kbt. 58. § (1) bekezdésében foglalt előírások alapján az összesített futásteljesítmény vonatkozásában ajánlatkérő kiköti a legalacsonyabb mennyiségtől 50 %-kal negatív irányban történő eltérés lehetőségét, tekintettel arra, hogy ajánlatkérő autóbusz közlekedési szolgáltatások ellátásának biztosítására vonatkozóan olyan szerződést kötött, mely szerint a megbízónak 50 %-os futásteljesítmény csökkentésre van lehetősége. Ajánlatkérő tájékoztatja az ajánlattevőket, hogy e beszerzés annak a szolgáltatási szerződésnek a teljesítését szolgálja, ezért amennyiben megbízó él a futásteljesítmény megrendelés csökkentésének jogával, úgy ajánlatkérő is ugyanebben az arányban fogja csökkenteni az általa igényelt futásteljesítményt.”

5. A felhívás II.2.7) pontja szerint a szerződés időtartama 32 hónap, a szerződés nem hosszabbítható meg.

6. A felhívás II.2.13) pontja szerint a beszerzés európai uniós alapokból finanszírozott projekttel és /vagy programmal nem kapcsolatos.

7. A felhívás III.1.3) Műszaki, illetve szakmai alkalmasság M/3. alpontjában az ajánlatkérő az alábbi alkalmassági minimumkövetelményt rögzítette:

„Ajánlattevő alkalmatlan a szerződés teljesítésére, ha nem rendelkezik a szerződés teljesítéséhez minimum 15 db távolsági, menetrend szerinti személyszállítási feladatok ellátására alkalmas két tengelyes, normál padlómagasságú M3/III. vagy M3/II. kategóriának megfelelő, érvényes forgalmi engedéllyel, vagy azzal egyenértékű okmánnyal rendelkező olyan autóbusszal, melyek a műszaki dokumentáció 2. mellékletében foglalt további követelményeknek is megfelelnek. (A műszaki dokumentáció 2. mellékletére a karakterkorlátozás miatt szükséges utalnunk.) Megfelelési nyilatkozatot csak arra a műszaki vagy egyéb tulajdonságra vonatkozóan szükséges tenni, amelyet a típusbizonyítvány, a forgalmi engedély vagy más egyenértékű, csatolt okmány nem igazol.”

8. A fenti műszaki, szakmai alkalmassági minimumkövetelmény igazolására az ajánlatkérő az alábbiakat írta elő:

„A 321/2015. (X.30.) Korm. rendelet 21. § (3) bekezdés i) pontja alapján a teljesítéshez rendelkezésre álló autóbuszok műszaki felszereltségének oly módon történő leírása, amelyből az alkalmassági minimumkövetelményeknek történő megfelelés egyértelműen megállapítható (a műszaki dokumentáció 2. mellékletének való megfelelési nyilatkozatok csatolása alcsoportonként és elvárásonként). Bérelt eszközök esetében be kell nyújtani az érvényes bérleti szerződést is.

Ajánlattevőnek az ajánlat részeként be kell nyújtania továbbá a forgalomban való részvétel jogosultságát igazoló forgalmi engedély vagy azzal egyenértékű okmány másolatát. Egyenértékű okmány pl. a külföldi forgalmi engedély, forgalomba helyezési okmány, típusbizonyítvány.”

9. A felhívás IV.2.2) pontja szerint az ajánlattételi határidő 2017. március 27-én 10.00 óra volt.

10. Az ajánlatkérő műszaki dokumentációt is készített, melynek 2. számú melléklete tartalmazta az autóbuszokkal szemben támasztott műszaki követelményeket. Az ajánlatkérő jelezte, hogy a „Részletes műszaki előírások” fejezetben összefoglalja mindazokat a műszaki specifikáció terén támasztott elvárásokat, melyek a szolgáltatás lebonyolításához igénybe vett valamennyi autóbuszra érvényesek.

11. A „Részletes műszaki előírások” fejezetben az „Általános műszaki követelmények” részben, a karosszéria kialakítási elvárásai között az ajánlatkérő – egyebek mellett – az alábbiakat rögzítette:

„A tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos legyen, ide nem értve a jármű üzemeltetésével kapcsolatosan esetlegesen felszerelt külső szerelvényeket.”

12. A „Részletes műszaki előírások” fejezetben az „Általános műszaki követelmények” részben, a fűtés-szellőzés elvárásai között az ajánlatkérő – egyebek mellett – az alábbiakat rögzítette:

„A klímaberendezés hűtő hatása az utastérben és a vezetőtérben egyaránt érvényesüljön, és feleljen meg a hazai jellemző időjárás körülményeinek, biztosítva a komfortos utazást.”

13. A „Részletes műszaki előírások” fejezetben az „Általános műszaki követelmények” részben, az utastér, utastájékoztató elvárásai között az ajánlatkérő – egyebek mellett – az alábbiakat rögzítette:

„Utastájékoztató kijelző: Hagyományos utastájékoztató eszközök (táblák) elhelyezésére alkalmas tartók elől a homlokfalon, oldalt az első és második utasajtó közötti elhelyezéssel szükségesek. (Kivétel a „Tempo 100” kivétel, melynél elfogadott a csak elől elhelyezett tájékoztató eszköz.) Elővárosi forgalomban használt autóbuszokon további utastájékoztató táblák elhelyezése szükséges lehet. Abban az esetben, ha az autóbusz működőképes elektronikus utastájékoztató rendszerrel felszerelt és az üzemképes, a hagyományos megoldás elmaradhat.”

14. A „Részletes műszaki előírások” fejezetben az „Általános műszaki követelmények” részben, a nyomatékvaltóval szemben támasztott elvárások között az ajánlatkérő – egyebek mellett – az alábbiakat rögzítette:

„Mechanikus/automata/félaautomata vagy „robotizált” kivitelű nyomatékvaltó.”

15. A „Részletes műszaki előírások” fejezetben az „Általános műszaki követelmények” részben, a gépkocsivezető munkahelyének elvárásai között az ajánlatkérő – egyebek mellett – az alábbiakat rögzítette:

„A gépkocsivezető előtt legyen napellenző roló. Se a napellenző roló, se annak tartószerkezete ne gátolja a vezető szabad kilátását és visszapillantó tükörrre való rálátását.”

16. A „Részletes műszaki előírások” fejezetben a „Speciális műszaki követelmények” részben az ajánlatkérő – egyebek mellett – az alábbiakat rögzítette:

„1. számú műszaki alcsoport:

Országos (távolsági) szóló, 2 tengelyes autóbusz (16 db)

Normál padlómagasságú, egyszintes kivitel. A feladat jellemzői: főként lakott területen kívül, jellemzően gyorsforgalmi úton, üzemelése során döntően maximális utas terheléssel közlekedik. A teljes mennyiségből 8 db autóbusz kialakítása „Tempo 100” vizsgára alkalmas legyen.

Életkor elvárások:

Az autóbuszok gyártási éve 2013 vagy annál későbbi.

Nyomatékváltó:

A nyomatékváltó mechanikus működtetésű. (Elektromos, pneumatikus, hidraulikus vezérléssel kiegészített kapcsolási mód megengedett.) Elvárás a megfelelően dinamikus gyorsítást biztosító, gépkocsivezető által könnyen kezelhető nyomatékváltó.

Felépítmény:

A járművek ajtóképlet elvárása: 1-1-0 vagy 1-2-0.

Az autóbuszok utas-folyosója emelt padlómagasságú, több lépcsővel elérhető lehet, a talajtól mért magassága 650 mm vagy annál magasabb lehet.

Működőképes utastéri klíma berendezés szükséges.

Elvárás a függöny vagy roló az oldal-, és hátfali üvegeknél.

Legalább 4,5 m³ csomagter biztosítása szükséges. Az utastérben belső kézipoggyásztartó kialakítása szükséges.

Amennyiben a jármű „gyárilag” kialakított elektronikus kijelző rendszerrel rendelkezik, annak üzemszerű működésre alkalmasnak kell lennie.

2. számú műszaki alcsoport:

Elővárosi, szóló kivitelű autóbusz (7 db)

Alacsony padlómagasságú, vagy alacsony belépésű egyszintes kivitel.

A feladat jellemzői: főként lakott területen kívül, de jelentős számú és hosszúságú szakaszon lakott területen belül is közlekedik. Közepes átlagsebességgel, gyakori megállással, üzemelése során döntően maximális utasterheléssel közlekedik.

Életkor elvárások:

Az autóbuszok gyártási éve 2003 vagy annál későbbi.

Nyomatékváltó:

A nyomatékváltó automata vagy automatizált működtetésű.

Felépítmény:

A járművek ajtóképlet elvárása 2-2-0, vagy 2-2-2.

Az autóbuszok utas-folyosója alacsony padlómagasságú, az utastérben a második ajtó mögötti területen egy lépcső az utas-folyosón megengedett. Az alacsony belépésű rész belépő magassága az első lépcsőfoknál, az ajtóknál 380 mm vagy annál alacsonyabb.

Működőképes utastéri klíma berendezés szükséges.

Amennyiben a jármű „gyárilag” kialakított elektronikus kijelző rendszerrel rendelkezik, annak üzemszerű működésre alkalmasnak kell lennie.”

17. Az ajánlatkérő 2017. március 13-án kiegészítő tájékoztatást nyújtott az alábbi tartalommal:

„Kérdés:

Amennyiben ajánlattevő tervezett autóbusz beszerzése folyamatban van, a szerződés teljesítését megkezdheti-e az újonnan beszerzett autóbuszokkal, amelyek eltérnek az áttekintő táblázatban megajánlott autóbuszoktól, de amelyek – már meglévők és újonnan beszerzettek is – egyébként a kiírásnak megfelelnek?

Válasz:

Az ajánlattevőnek azokat az autóbuszokat kell bemutatni ajánlatában, melyeket a szolgáltatás során alkalmazni fog. Az ajánlatban szereplő valamennyi autóbusz részletes műszaki leírásának meg kell egyeznie a ténylegesen forgalomba állított autóbuszok műszaki specifikációjával.

Az ajánlati felhívás szerint ajánlattevőnek legalább 15 db olyan autóbuszsal rendelkezni kell az ajánlat benyújtásakor, melyek konkrét rendszámmal vagy alvázszámmal, vagy bármi más egyedi azonosítóval rendelkeznek. További 8 db autóbusz esetében lehetősége van ajánlattevőnek az autóbuszok konkrét azonosítására a tényleges átadás-átvétel (feladat megkezdése) alkalmával.

Tehát az „Áttekintő táblázat a megajánlott autóbuszokról és motorjaikról (23 db)” elnevezésű táblázatot elegendő oly módon kitölteni, hogy 15 db autóbusz esetén valamennyi oszlopban konkrét adat szerepel, továbbá 8 db autóbusz esetén az „Alvázszám vagy forgalmi rendszám” oszlopba pl. „beszerzés alatt” vagy „nincs adat” szöveg szerepel.”

18. Az ajánlattételi határidőig csak a kérelmezett nyújtott be ajánlatot.

19. Az ajánlat 45-51. oldalai a műszaki dokumentáció 2. számú mellékletét alapul véve tartalmazták a kérelmezett nyilatkozatát a műszaki követelmények tekintetében.

20. Az „Általános műszaki követelmények” részben a kérelmezett – egyebek mellett – az alábbiakról nyilatkozott:

„A tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos, ide nem értve a jármű üzemeltetésével kapcsolatosan esetlegesen felszerelt külső szerelvényeket.

A klímaberendezés hűtő hatása az utastérben és a vezetőtérben egyaránt érvényesül, és megfelel a hazai jellemző időjárás körülményeinek, biztosítva a komfortos utazást.

Utastájékoztató kijelző: Hagyományos utastájékoztató eszközök (táblák) elhelyezésére alkalmas tartók, elől a homlokfalon, oldalt az első és második utasajtó közötti elhelyezése kialakított. (Kivétel a „Tempo 100” kivitel, melynél elfogadott a csak elől elhelyezett tájékoztató eszköz.) Elővárosi forgalomban használt autóbuszokon további utastájékoztató táblák elhelyezése szükséges lehet. Abban az esetben, ha az autóbusz működőképes elektronikus utastájékoztató rendszerrel felszerelt és az üzemképes, a hagyományos megoldás elmaradhat.

Mechanikus/automata/félautomata vagy „robotizált” kivitelű nyomatékvtó.

A gépkocsivezető előtt napellenző roló. A napellenző roló, se annak tartószerkezete nem gátolja a vezető szabad kilátását és visszapillantó tükörrre való rálátását.”

21. A „Speciális műszaki követelmények” részben a kérelmezett – egyebek mellett – az alábbiakról nyilatkozott:

„1. számú műszaki alcsoport:

Országos (távolsági) szóló, 2 tengelyes autóbusz (16 db)

Normál padlómagasságú, egyszintes kivitel. A feladat jellemzői: főként lakott területen kívül, jellemzően gyorsforgalmi úton, üzemelése során döntően maximális utas terheléssel közlekedik. A teljes mennyiségből 8 db autóbusz kialakítása „Tempo 100” vizsgára alkalmas. Az autóbuszok gyártási éve 2013 vagy annál későbbi.

A nyomatékvtó mechanikus működtetésű. (Elektromos, pneumatikus, hidraulikus vezérléssel kiegészített kapcsolási mód megengedett.) Dinamikus gyorsítást biztosító, gépkocsivezető által könnyen kezelhető nyomatékvtó.

A járművek ajtóképlete: 1-1-0 vagy 1-2-0.

Az autóbuszok utas-folyosója emelt padlómagasságú, több lépcsővel elérhető, a talajtól mért magassága 650 mm-nél magasabb.

Működőképes az utastéri klíma berendezés.

Az oldal-, és hátfali üvegeknél függöny vagy roló rendelkezésre áll.

Az elvárt 4,5 m³ csomagter igényt a megajánlott járművek teljesítik. Az utastérben belső kézipoggyász tartó kialakított.

Amennyiben a jármű „gyárilag” kialakított elektronikus kijelző rendszerrel rendelkezik, üzemszerű működésre alkalmas.

2. számú műszaki alcsoport:

Elővárosi, szülő kivitelű autóbusz (7 db)

Alacsony padlómagasságú, vagy alacsony belépésű egyszintes kivitel.

A feladat jellemzői: főként lakott területen kívül, de jelentős számú és hosszúságú szakaszon lakott területen belül is közlekedik. Közepes átlagsebességgel, gyakori megállással, üzemelése során döntően maximális utasterheléssel közlekedik.

Az autóbuszok gyártási éve 2003 vagy annál későbbi.

A nyomatékvtó automata vagy automatizált működtetésű.

A járművek ajtóképlete: 2-2-0 vagy 2-2-2.

Az autóbuszok utas-folyosója alacsony padlómagasságú, az utastérben a második ajtó mögötti területen egy lépcső az utas-folyosón megengedett. Az alacsony belépésű rész belépő magassága az első lépcsőfoknál, az ajtóknál 380 mm vagy annál alacsonyabb.

Működőképes az utastéri klíma berendezés.

Amennyiben a jármű „gyárilag” kialakított elektronikus kijelző rendszerrel rendelkezik, az üzemszerű működésre alkalmas.”

22. Az ajánlat 53. oldala tartalmazott egy áttekintő táblázatot a megajánlott autóbuszokról és motorjaikról, a táblázat – egyebek mellett – az alábbiakat tartalmazta:

Sorszám	Megajánlott autóbusz gyártmány/típus	Alvázsorszám vagy forgalmi rendszám	Gyártási év
1	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272639	2016
2	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272650	2016
3	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272641	2016
4	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272637	2016
5	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272642	2016
6	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272643	2016
7	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272649	2016
8	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272586	2016
9	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272561	2016
10	Mercedes Benz Tourismo 15 RHD Tempo 100?	WEB63241013272587	2016
11	MAN Lion's Intercity	WMAR60ZZ2HT025244	2016
12	MAN Lion's Intercity	WMAR60ZZ5HT025240	2016
13	MAN Lion's Intercity	WMAR60ZZ6HT025246	2016
14	MAN Lion's Intercity	WMAR60ZZ8HT025250	2016
15	MAN Lion's Intercity	WMAR60ZZ3HT025253	2016
16	MAN Lion's Intercity	WMAR60ZZ9HT025256	2016

17	Mercedes Benz Citaro	NBR-637	2003
18	Mercedes Benz Citaro	NBR-638	2003
19	Mercedes Benz Citaro	NBR-639	2003
20	Mercedes Benz Citaro	NBR-640	2003
21	Mercedes Benz Citaro	NCN-361	2003
22	Mercedes Benz Citaro	NJP-114	2003
23	Mercedes Benz Citaro	NBR-571	2003

23. Az ajánlat 54. oldala tartalmazta a megajánlott járművek műszaki adatait, egyebek mellett az alábbiakat:

Jármű:	MB Tourismo 15 RHD	
Ajtóképlet	1-1-0	
Utastér padlómagasság	900	mm
Belépési magasság	295	mm
Csomagtér mérete	7	m ³
Klíma	van	
Tempo 100	igen	8 db

Jármű:	MB Tourismo 15 RHD	
Ajtóképlet	1-1-0	
Utastér padlómagasság	900	mm
Belépési magasság	295	mm
Csomagtér mérete	7	m ³
Klíma	van	
Tempo 100	nincs	2 db

Jármű:	MAN Lion's Intercity	
Ajtóképlet	2-2-0	
Utastér padlómagasság	360	mm
Belépési magasság	360	mm
Csomagtér mérete	0	m ³
Klíma	van	

Jármű:	MB Citaro	
Ajtóképlet	2-2-2	
Utastér padlómagasság	320	mm
Belépési magasság	320	mm
Csomagtér mérete	0	m ³
Klíma	van	

24. Az ajánlat 55-108. oldalai tartalmazták a megajánlott járművek forgalmi okmányainak másolatát, illetve azok fordítását.

25. Az ajánlat 109. oldalán a kérelmezett nyilatkozott arról, hogy a megajánlott 7 db Mercedes Benz Citaro autóbusz (nyertes pályázat esetén) a szolgáltatás megkezdésére a műszaki dokumentációban előírt színben és érvényes műszaki vizsgálattal rendelkezésre fog állni.

26. Az ajánlatkérő 2017. április 13-án vállalkozási típusú szolgáltatási keretszerződést (a továbbiakban: szerződés) kötött a kérelmezettel.

27. A szerződés „Előzmény” pontjában a felek rögzítették, hogy a közbeszerzési eljárás során készült ajánlati felhívás, az ajánlati dokumentáció (annak részei és melléklete(i), ezek módosítása(i), a kiegészítő tájékoztatás(ok), továbbá a kérelmezett benyújtott ajánlata a jelen szerződés elválaszthatatlan részét képezik, függetlenül attól, hogy azok a jelen szerződéshez ténylegesen (fizikai értelemben) csatolásra kerültek-e (a továbbiakban, mint alapidokumentumok). A jelen bekezdésben meghatározott dokumentumok egymást kiegészítik és kölcsönösen magyarázzák, de kétértelműség, eltérések és vita esetén elsősorban az alapidokumentumok, ezt követően a mellékletek az irányadók.

28. A szerződés 2.1. pontja tartalmazta a szerződésben foglalt vállalkozói teljesítés megkezdésének feltételeit.

29. A szerződés 2.1.1. pontja szerint a teljesítés megkezdésének egyik feltétele, hogy az ajánlatkérő részére a fővállalkozó VOLÁNBUSZ Zrt. a szerződés keretében tartozó menetrend szerinti vonalak, illetve járatok üzemeltetését szerződésileg engedélyezze.

30. A szerződés 2.1.2. pontja további feltételként tartalmazta, hogy a területileg illetékes közlekedési hatóság a 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet alapján a menetrend szerinti autóbusz közlekedés végzésére szóló tevékenységi – „alvállalkozói” – engedélyt a kérelmezett részére jogerősen kiadja, továbbá a kérelmezett a közlekedési hatóságtól származó, a 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet 8. §-ában foglaltak szerint kiadott engedélyt („az autóbusszal díj ellenében végzett személyszállítási tevékenységre közúti személyszállítási engedélyt”) a tevékenysége megkezdése előtt legalább 10 nappal átadja az ajánlatkérő részére.

31. A szerződés 2.1.3. pontja szerint a szerződés szerinti szolgáltatások kizárólag olyan autóbuszokkal teljesíthetőek, amelyek megfelelnek a 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendeletben megfogalmazott elvárásoknak, ezen autóbuszok alkalmasságát a területi közlekedési hatóság műszaki vizsgálat során megállapította (5/1990. (IV. 12.) KöHÉM rendelet és 6/1990. (IV.12.) KöHÉM rendelet) és az okmányiroda az autóbuszok forgalmi engedélyébe olyan bejegyzést tett, amely alapján az autóbusszal menetrendszerinti vagy közforgalmi személyszállítás végezhető.

32. A szerződés 2.1.4. pontja szerint a kérelmezett szavatol azért, hogy a szolgáltatás teljesítésében részt vevő autóbuszok mindenkor alkalmasak a rendeltetésszerű használatra, rendelkeznek érvényes hatósági műszaki vizsgával, érvényes magyar forgalmi engedéllyel és az autóbuszok forgalmi engedélye tartalmazza az autóbuszok közforgalmú személyszállításra való alkalmasságát igazoló bejegyzést. A szolgáltatásban részt vevő autóbuszok fenti elvárásoknak való megfeleléseit az ajánlatkérő bármikor ellenőrizheti.

33. A szerződés 2.1.5. pontja szerint az autóbuszok átlagéletkora az ajánlat benyújtásakor nem haladhatja meg az 5 évet, az egyedi életkor tekintetében az országos (távolsági) autóbuszok 2013 évi vagy annál későbbi, az elővárosi autóbuszok 2003 évi vagy annál későbbi gyártásúak lehetnek. A szolgáltatás teljesítésében csak az az autóbusz vehet részt, amelynek minden biztonsági- és forgalomtechnikai berendezése megfelelő, üzemképes állapotban van, és rendelkezik a KRESZ által előírt tartozékokkal és felszerelési tárgyakkal.

34. A szerződés 2.2. pontja – egyebek mellett – tartalmazta, hogy a szerződés az aláírás napjától hatályos, a kérelmezett az 1.3. pontban meghatározott feladatok ellátását a 2.1.1., 2.1.2., 2.1.3., 2.1.4. és a 2.1.5. pont szerinti feltételek teljesítését követően, de legkésőbb 2017.04.19. napján kezdi meg és 2019.12.31. napjáig nyújtja.

35. A szerződés 3.1. pontja szerint a kérelmezettnek a szerződés tárgyát képező feladatokat a 2.1.3., 2.1.4. és a 2.1.5. pontokban, illetve a 2. számú mellékletben megfogalmazott elvárásoknak megfelelő autóbuszokkal kell végeznie, melyek karbantartása, üzemeltetése a kérelmezett feladata és költsége.

36. A szerződés 3.2. pontja szerint a szerződés megkezdésétől számítva az autóbuszok átlagéletkora évente legfeljebb 1 évvel növekedhet.

37. A szerződés 3.4. pontja tartalmazta, hogy a kérelmezett vállalja, hogy a szerződés megkezdésétől az 1.3.1. pontban meghatározott feladatok ellátásához szükséges mennyiségű és a nyertes ajánlatban meghatározott gyártmányú, típusú és teljesítményű 23 db autóbuszt folyamatosan biztosítja. Amennyiben jelen szerződésben érintett autóbusz megsemmisül, eltulajdonították vagy nem javíthatóvá válik, a kérelmezett köteles – legalább azzal megegyező kialakítású, férőhely kapacitású és teljesítményű autóbusz – pótlásról gondoskodni.

38. A szerződés 5.1.1. pontja – egyebek mellett – tartalmazta, hogy a kérelmezett köteles a szerződés teljes időtartama vonatkozásában a tevékenység ellátásához bevonni kívánt összes autóbuszt az üzembeállítás előtt az ajánlatkérőnek bemutatni, valamint ezzel egyidejűleg az adott autóbusz forgalmi engedélyének másolatát az ajánlatkérő részére átadni. A kérelmezett köteles a teljesítésbe bevont autóbuszokat a székhelye szerint illetékes közlekedési hatóságnál bejelenteni és a személyszállítási engedélykivonatok másolatait az ajánlatkérőnek megküldeni.

Az ajánlatkérő a teljesítésbe bevont autóbuszok megfelelőségéről a bemutatás, illetve az átadott forgalmi engedély alapján nyilatkozik. Amennyiben a bemutatott autóbusz nem felel meg a jelen szerződésben meghatározott követelményeknek, úgy az ajánlatkérő a bemutatást követő 2 munkanapon belül írásban felszólítja a kérelmezettet a követelményeknek megfelelő autóbusz bemutatására és forgalmi engedélye vagy más hiányzó, esetleg nem megfelelő dokumentum másolatának átadására. A kérelmezett az ajánlatkérő felszólításától számított 3 napon belül köteles a követelményeknek megfelelő autóbusz bemutatására és forgalmi engedélyének, továbbá az első bemutatás során hiányolt dokumentum másolatának átadására. Amennyiben a kérelmezett ezen kötelezettségét nem, vagy nem határidőre teljesíti, úgy az ajánlatkérő a szerződés 11. pontjában meghatározott kötbér érvényesítésére jogosult.

39. A szerződés 10.1. pontja tartalmazta, hogy a vállalkozási díj elszámolása havonta utólag történik a kérelmezett által elkészített, a tárgyidőszakban végzett teljesítményekről szóló részletes kimutatás (teljesítésigazolás) alapján. Az elszámolást és az ennek alapján kiállított számlát a tárgyhót követő 3. munkanapig kell kiállítani és igazolható módon megküldeni az ajánlatkérő részére. Az ajánlatkérő köteles a számlát annak kiállításától számított 30 napon belül átutalással kiegyenlíteni, amennyiben az elszámolás a teljesített szolgáltatással megegyezik. A vállalkozási díj elszámolása során a feleknek a Kbt. 135. § (1), (5) és (6) bekezdései, valamint a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény 6:130. § (1)-(2) bekezdései és az Art. 36/A. § szerint kell eljárniuk.

40. A szerződés 2. számú melléklete tartalmazta az autóbuszokkal szemben támasztott követelményeket.

41. Az általános követelmények között – egyebek mellett – szerepelt, hogy utastéri klíma berendezés megléte és működőképessége szükséges.

42. A karosszéria kialakítási elvárások között – egyebek mellett – szerepelt az alábbi előírás: „A tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos legyen, ide nem értve a jármű üzemeltetésével kapcsolatosan esetlegesen felszerelt külső szerelvényeket.”

43. A fűtés-szellőzés elvárásai között – egyebek mellett – szerepelt az alábbi előírás: „A klímaberendezés (amennyiben a speciális elvárások között szerepel) hűtő hatása az utastérben és a vezetőtérben egyaránt érvényesüljön, és feleljen meg a hazai jellemző időjárás körülményeinek, biztosítva a komfortos utazást.”

44. Az utastér, utastájékoztató elvárásai között – egyebek mellett – az alábbiak szerepeltek:
 „Utastájékoztató kijelző: Hagyományos utastájékoztató eszközök (táblák) elhelyezésére alkalmas tartók elől a homlokfalon, az elektronikus kijelzők elhelyezése elől a homlokfalon és oldalt az első és második utasajtó között szükségesek. Abban az esetben, ha az autóbusz elektronikus utastájékoztató rendszerrel felszerelt, azt a járművezetőnek működtetnie kell.”

45. A nyomatékkváltoval szemben támasztott elvárások között – egyebek mellett – az alábbiak szerepeltek:
 „Mechanikus/automata/félautomata vagy „robotizált” kivitelű nyomatékkváltó.”

46. A gépkocsivezető munkahelyével kapcsolatos elvárások között – egyebek mellett – az alábbiak szerepeltek:
 „A gépkocsivezető előtt legyen napellenző roló (egységes megjelenés az összes autóbusz tekintetében). Se a napellenző roló, se annak tartószerkezete ne gátolja a vezető szabad kilátását és visszapillantó tükörrre való rálátását.”

47. A speciális műszaki követelmények között az ajánlatkérő – egyebek mellett – az alábbiakat rögzítette:

„1. műszaki alcsoport: használt, közösségi közlekedésre alkalmas szóló autóbusz

Országos (távolsági) szóló, 2 vagy 3 tengelyes autóbusz

Normál padlómagasságú, egyszintes kivitel. A feladat jellemzői: főként lakott területen kívül, jellemzően gyorsforgalmi úton, üzemelése során döntően maximális utas terheléssel közlekedik. A teljes mennyiség 15 %-ig az autóbuszok kialakítása „Tempo 100” vizsgára alkalmas kivitelű lehet. A teljes mennyiség 15 %-ig növelt befogadóképességű, 3 tengelyes kivitelű autóbuszok is megfelelőek.

Életkor elvárások:

Az autóbuszok megengedett gyártási éve 2001 vagy annál későbbi.

Nyomatékkváltó:

A nyomatékkváltó mechanikus működtetésű legyen. (Elektromos, pneumatikus, hidraulikus vezérléssel kiegészített kapcsolási mód megengedett.) Elvárás a megfelelően dinamikus gyorsítást biztosító, gépkocsivezető által könnyen kezelhető nyomatékkváltó.

Felépítmény:

A járművek ajtóképlet elvárása: 1-1-0, 1-2-0 vagy 1-0-1.

Elvárás az egységes arculatú függöny vagy roló az oldal-, és hátfali üvegeknél.

Legalább 3,8 m³ csomagtér biztosítása szükséges. Belső kézipoggyász tartóval rendelkezzenek.

Amennyiben a jármű – gyári kialakítása miatt – elektronikus kijelző rendszerrel rendelkezik, annak üzemszerű működésre alkalmasnak kell lennie.

2. műszaki alcsoport: használt, elővárosi közösségi közlekedésre alkalmas autóbusz

Elővárosi, szóló és csuklós, 2 vagy 3 tengelyes autóbusz

Legalább 80 %-ban alacsony padlómagasságú vagy alacsony belépésű egyszintes kivitel.

A feladat jellemzői: lakott területen kívül és lakott területen belül egyaránt közlekedik. Közepes átlagsebességgel, gyakori megállással, üzemelése során döntően maximális utasterheléssel közlekedik.

Életkor elvárások:

Az autóbuszok megengedett gyártási éve 2001 vagy annál későbbi.

Nyomatékkváltó:

A nyomatékkváltó mechanikus működtetésű legyen. (Elektromos, pneumatikus, hidraulikus vezérléssel kiegészített kapcsolási mód megengedett.)

Felépítmény:

A járművek ajtóképlet elvárása:

2 tengelyes autóbuszok esetén 1-2-0 vagy 2-2-0, míg

3 tengelyes kivitelűnél 1-2-0, 2-2-0, 1-2-1, 2-2-1 vagy 2-2-2.

Csomagtér biztosítása nem szükséges.”

48. A kérelmezett 2017. szeptember 11-én nyilatkozott arról, hogy a 2017. április 13-án megkötött szerződésben foglalt tevékenység ellátásához bevonni kívánt autóbuszok a szerződésben meghatározott követelményeknek megfelelnek. A nyilatkozat tartalmazta az autóbuszok listáját az alábbiak szerint: MXM127, MWU880, NBR571, NBR572, NBR574, NBR637, NBR638, NBR639, NBR640, NCN361, NJP114, PEL860, PEL874, PEL878, PEL882, PEL884, PEP661, PEP692, PEP694, PEP697, PEP701, PIE581, PIE582.

49. A 2017. szeptember 12-én készült jegyzőkönyvben az ajánlatkérő és a kérelmezett rögzítette, hogy a kérelmezett 2017. szeptember 11-én kelt nyilatkozata és annak mellékletei, valamint a 2017. szeptember 12-én átadott személyszállítási engedélyek és forgalmi engedélyek szerint a szolgáltatás végzéséhez igénybe vett autóbuszok egyedileg nem azonosak a kérelmezett ajánlatában rögzített autóbuszokkal. A dokumentumok szerint az így igénybe vett autóbuszok műszaki paraméterei a korábbi közbeszerzési eljárásban rögzített feltételeknek megfelelnek, az ajánlati felhívásban megjelölt autóbuszokkal egyenértékűek. Rögzítették továbbá, hogy mindezek alapján az ajánlatkérő a szerződéses jogviszony tárgyi feltételeit igazoltnak látja, az autóbuszok a szerződésben meghatározott követelményeknek megfelelnek. A jegyzőkönyv végén szerepelt, hogy a szerződés szerinti feltételek nem változtak, így a felek a jegyzőkönyvben foglaltakat nem tekintik szerződésmódosításnak.

50. Az ajánlatkérő 2017. szeptember 12-én nyilatkozott arról, hogy a kérelmezettel 2017. április 13-án megkötött vállalkozási keretszerződésben foglalt tevékenység ellátásához bevonni kívánt autóbuszokat a kérelmezett bemutatta, forgalmi engedélyük egy másolati példányát átadta. Az ajánlatkérő megállapította, hogy az autóbuszok a szerződésben meghatározott követelményeknek megfelelnek és hivatkozott arra, hogy a nyilatkozatot a szerződés 5.1.1. pontjában foglaltakra tekintettel tette. Az autóbuszok listája és forgalmi engedélyeinek másolati példánya a nyilatkozat elválaszthatatlan mellékletét képezték. A listán az alábbi autóbuszok szerepeltek: MXM127, MWU880, NBR571, NBR572, NBR574, NBR637, NBR638, NBR639, NBR640, NCN361, NJP114, PEL860, PEL874, PEL878, PEL882, PEL884, PEP661, PEP692, PEP694, PEP697, PEP701, PIE581, PIE582.

51. A kérelmezett 2018. május 11-én e-mail útján tájékoztatta az ajánlatkérőt, hogy az ajánlatkérő és a kérelmezett között létrejött szerződés által végzett szolgáltatás keretein belül foglalkoztatott NBR-639 forgalmi rendszámú autóbusz 2018. május 5-én tüzesetben megsemmisült. A jármű kivonásra került a forgalomból, így helyére a PIE-583 forgalmi rendszámú autóbust kívánják bevonni. A kérelmezett tájékoztatásához mellékelte a jármű forgalmi engedélyét.

52. A kérelmezett 2018. május 11-én nyilatkozott arról, hogy a 2017. április 13-án megkötött szerződésben foglalt tevékenység ellátásához bevonni kívánt autóbuszok a szerződésben meghatározott követelményeknek megfelelnek. A nyilatkozat tartalmazta az autóbuszok listáját az alábbiak szerint: MXM127, MWU880, NBR571, NBR572, NBR574, NBR637, NBR638, NBR640, NCN361, NJP114, PEL860, PEL874, PEL878, PEL882, PEL884, PEP661, PEP692, PEP694, PEP697, PEP701, PIE581, PIE582, PIE583.

53. Az ajánlatkérő az alábbi táblázatban foglaltak szerinti kifizetéseket teljesítette a kérelmezett elszámolása alapján a kérelmezett részére.

Teljesítés hónapja	Számlaszám	Számla kelte	Számla szerinti nettó összeg (Ft-ban)	Számla szerinti bruttó összeg (Ft-ban)	Kötbér összege	Átutalás dátuma	Átutalt összeg
2017. április	MLO1-SZ-1444190	2017.05.12.	29.817.287	37.867.955	-	2017.05.19.	37.867.955
2017. május	MLO1-SZ-1444281	2017.06.08.	77.472.720	98.390.354	-	2017.07.17.	98.390.354
2017. június	MLO1-SZ-1444328	2017.07.06.	72.471.024	92.038.200	377.813	2017.07.31.	91.660.387
2017. július	MLO1-SZ-1444374	2017.08.09.	71.456.829	90.750.173	35.359	2017.08.31.	90.714.814
2017. aug.	MLO1-SZ-1444423	2017.09.06.	72.332.238	91.861.942	24.764	2017.09.29.	91.837.178
2017. szept.	MLO1-SZ-1444479	2017.10.09.	81.645.961	103.690.370	358.432	2017.10.31.	103.331.938
2017. okt.	MLO1-SZ-1444544	2017.11.15.	96.162.650	122.126.566	503.209	2017.11.30.	121.623.357
2017. nov.	MLO1-SZ-1444606	2017.12.12.	92.347.408	117.281.208	598.040	2017.12.28.	116.683.168
2017. dec.	MLO1-SZ-1444660	2018.01.09.	90.550.468	114.999.095	263.141	2018.01.31.	114.735.954
2018. január	MLO1-SZ-1444736	2018.02.09.	96.840.387	122.987.292	97.526	2018.02.28.	122.889.766
2018. febr.	MLO1-SZ-1444827	2018.03.13.	87.789.898	111.493.171	322.495	2018.03.29.	111.170.676
2018. márc.	MLO1-SZ-1444895	2018.04.11.	95.356.317	121.102.522	244.099	2018.04.27.	120.858.423
2018. április	MLO1-SZ-1445081	2018.05.11.	93.340.008	118.541.810	154.517	2018.05.31.	118.387.293
2018. május	MLO1-SZ-1445158	2018.06.18.	97.685.456	124.060.529	726.865	2018.06.28.	123.333.664
2018. június	MLO1-SZ-1445224	2018.07.13.	89.256.330	113.355.539	58.504	2018.07.31.	113.297.035
2018. július	MLO1-SZ-1445311	2018.08.14.	97.382.992	123.676.400	420.426	2018.08.31.	123.255.974
2018. aug.	MLO1-SZ-1445385	2018.09.12.	94.741.425	120.321.609	60.282	2018.10.17.	120.261.327
2018. szept.	MLO1-SZ-1445464	2018.10.16.	106.916.335	135.783.746	-	2018.11.21.	135.783.746
					699.465	2018.09.28.	-699.465
2018. okt.	MLO1-SZ-1445522	2018.11.16.	115.043.424	146.105.149	268.949	2018.12.11.	145.836.200
2018. nov.	MLO1-SZ-1445581	2018.12.18.	95.474.238	121.252.282	406.327	2019.01.02.	181.170.955
					406.327	2019.01.10.	-406.327
2018. dec.	MLO1-SZ-1445622	2019.01.11.	94.403.723	119.892.728	-406.327	2019.02.01.	180.591.723
	MLO1-SZ-1445631		-25.458	-32.332			
					584.263		
					446.179		
Összesen			1.848.461.660	2.347.546.308	6.650.655		2.462.576.095

54. Az ajánlatkérő kötbért – a járművekkel kapcsolatos hiányosságok miatt – az alábbi okokból érvényesített: az autóbuszon elektronikus kijelző helyett viszonylatjelző tábla található, az autóbuszon a belső utastájékoztató matricák hiányoznak, az utastér hőmérséklete 27,2 °C.

A hivatalbóli kezdeményezés

55. A hivatalbóli kezdeményező 2019. január 21-én nyújtotta be kezdeményezését a Kbt. 153. § (1) bekezdés c) pontja alapján.

56. A hivatalbóli kezdeményező kérte a Döntőbizottságot, hogy – amennyiben annak feltételei fennállnak – a Kbt. 149. § (1) bekezdés e) pontjára figyelemmel a Kbt. 165. § (2) bekezdés e) pontja, valamint a 165. § (6) bekezdés e) pontja alapján állapítsa meg a jogsértés megtörténtét és szabjon ki bírságot az ajánlatkérővel és a kérelmezettel szemben.

57. A hivatalbóli kezdeményező előadta, hogy – figyelemmel a közbeszerzési eljárás eredményeként megkötött szerződések teljesítésének és módosításának Közbeszerzési Hatóság által végzett ellenőrzéséről szóló 308/2015. (X. 27.) Korm. rendelet (a továbbiakban: 308/2015. (X. 27.) Korm. rendelet) 5. § (1) bekezdésére, valamint az általános közigazgatási rendtartásról szóló 2016. évi CL. törvény (a továbbiakban: Ákr.) 103. § (1) bekezdésére – az éves ellenőrzési terv alapján közigazgatási hatósági ellenőrzési eljárást indított. A teljesítés minőségi vizsgálatának elvégzése érdekében a hivatalbóli kezdeményező igazságügyi szakértő szervet rendelt ki. A szakértői vélemény az ajánlatkérői előírásokhoz képest a teljesítés során eltéréseket tapasztalt, a hivatalbóli kezdeményező a kezdeményezését ezen szakértői ténymegállapításokra alapozta.

58. A hivatalbóli kezdeményező álláspontja szerint a teljesítésbe bevont autóbuszok 11 okból nem feleltek meg az ajánlatkérő által előírt követelményeknek, ezen eltéréseket a hivatalbóli kezdeményező az alábbi 11 kérelmi elembe foglalta:

1. kérelmi elem (A teljesítéshez igénybe vett autóbuszok felosztása)

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás II.2.4) pont):

A felhívásban 16 db országos, távolsági busz és 7 db elővárosi busz teljesítésbe történő bevonását írta elő az ajánlatkérő a kérelmezett számára.

b) A szakvélemény megállapítása:

A kérelmezett a teljesítést 10 db országos, távolsági és 13 db elővárosi busszal végzi az alábbiak szerint:

országos, távolsági kivitel:	5 db MAN Lion's Intercity
	5 db Mercedes-Benz Tourismo RHD
elővárosi kivitel:	3 db VDL Berkhof Ambassador 200
	10 db Mercedes-Benz Citaro

2. kérelmi elem (Tempo 100 vizsga)

A Tempo 100 vizsga emelt sebességhatárt és ezzel egyidejűleg nagyobb teljesítményű fékrendszert, jobb menettulajdonságokat, nagyobb szilárdságú karosszériát, komfortosabb utasteret, stb. jelent.

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás II.2.4) pont):

A felhívás szerint az országos, távolsági buszok tekintetében a teljes mennyiségből legalább 8 db autóbusznak rendelkeznie kell Tempo 100 vizsgával.

b) A szakvélemény megállapítása:

Tempo 100 vizsgával kizárólag az 5 db Mercedes Benz Turismo RHD rendelkezik.

3. kérelmi elem (padlómagasság):

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás II.2.4) pont):

A padlómagasság tekintetében a követelmény az országos, távolsági buszok tekintetében normál padlószint, az elővárosi buszok tekintetében alacsony padló magasságú, vagy alacsony belépésű volt.

b) A szakvélemény megállapítása:

A teljesítésben részt vevő Mercedes Benz Turismo RHD ezzel szemben emelt padlómagasságú.

4. kérelmi elem (ajtóképlet):

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás 2. számú melléklete):

A felhívás 2. számú mellékletében meghatározott speciális követelmények valamennyi busz tekintetében 1-1-0, 1-2-0 vagy 1-0-1 ajtóképletet jelölnek meg elvárásként.

A jelmagyarázat pl. a 2-2-1 képletnél: elöl 2 szárnyú – középen 2 szárnyú – hátul 1 szárnyú ajtó van.

Az elővárosi autóbuszok esetén az ajtóképlet tekintetében a felhívás II.2.4) pontja 2-2-0 vagy 2-2-1 képletet tartalmaz.

b) A szakvélemény megállapítása:

Az ellenőrzés során megállapításra került, hogy 3 autóbustípus 3 különböző követelménynek felel meg.

A 3 db VDL Berkhof Ambassador 200 1-2-0 képletű ajtókkal rendelkeznek. A Mercedes-Benz Citaro autóbuszok közül az MWU-880 és az MXM-127 forgalmi rendszámú autóbuszok 2-2-1 ajtóképletűek, a további 8 db Mercedes-Benz Citaro autóbusz 2-2-2 ajtóképletű.

5. kérelmi elem (tetősík)

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás 2. számú melléklete):

Tetősík tekintetében a felhívás 2. számú melléklete valamennyi buszra vonatkozóan egysíkút határoz meg.

Egysíkú tető: „A tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos legyen, ide nem értve a jármű üzemeltetésével kapcsolatosan esetlegesen felszerelt külső szerelvényeket.”

b) A szakvélemény megállapítása:

Az országos, távolsági buszok tekintetében eltérés nem tapasztalható, a 3 db VDL Berkhof Ambassador 200, valamint 8 db Mercedes-Benz Citaro autóbusz egysíkú.

A MWU-880 és az MXM-127 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro autóbuszok kétsíkú tetőkialakításúak.

6. kérelmi elem (sebességváltó):

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás 2. számú melléklete):

A felhívás 2. számú melléklete mind az országos, távolsági, mind pedig az elővárosi buszoknál mechanikus kapcsolású sebességváltót ír elő.

b) A szakvélemény megállapítása:

Valamennyi autóbusz automata sebességváltóval rendelkezik.

7. kérelmi elem (klímaberendezés):

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás 2. számú melléklete):

Az autóbuszok klímaberendezéssel való felszereltsége a közbeszerzési dokumentumok alapján kötelező.

b) A szakvélemény megállapítása:

Az alábbi forgalmi rendszámú autóbuszok nem rendelkeznek klímaberendezéssel: NJP-114 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro, NBR-640 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro.

Az alábbi forgalmi rendszámú autóbuszok rendelkeznek légkondicionálással, de a kompresszor nem az autóbuszokban megszokott méretű, attól kisebb méretben és teljesítményben egyaránt:

NBR-571 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro
 NBR-572 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro
 NBR-574 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro
 NBR-637 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro
 NBR-638 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro,
 PIE-581 forgalmi rendszámú VDL Berkhof Ambassador 200
 PIE-582 forgalmi rendszámú VDL Berkhof Ambassador 200
 PIE-583 forgalmi rendszámú VDL Berkhof Ambassador 200

8. kérelmi elem (utastájékoztatás):

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás 2. számú melléklete):

Alapkövetelmény a hagyományos tájékoztató tábla, amennyiben azonban rendelkezik elektronikus tájékoztatóval, annak használata is kötelező.

b) A szakvélemény megállapítása:

A teljesítésbe bevont autóbuszok közül csupán az elővárosi buszok közül a PIE-581 forgalmi rendszámú VDL Berkhof Ambassador 200 autóbusz homlokfalán található analóg viszonylatjelző táblatartó konzol.

9. kérelmi elem (az autóbuszok átlagéletkora):

a) Az ajánlatkérői előírás:

A felhívás valamennyi busz tekintetében előírja, hogy az autóbuszok átlagéletkora az ajánlat benyújtásakor nem haladhatja meg az 5 évet. Ez az átlagéletkor a szerződés időtartama alatt évente 1 évvel növekedhet.

b) A szakvélemény megállapítása:

A teljesítésben részt vevő autóbuszok életkora és ezzel együtt az átlagéletkora az alábbiak szerint rögzíthető:

5 db MAN Lion's Intercity	gyártási év: 2017, életkor: 0 év
5 db Mercedes-Benz Tourismo RHD	gyártási év: 2016, életkor: 1 év
3 db VDL Berkhof Ambassador 200	gyártási év: 2006, életkor: 11 év
2 db Mercedes-Benz Citaro	gyártási év: 2006, életkor: 11 év
8 db Mercedes-Benz Citaro	gyártási év: 2003, életkor: 14 év

Az átlagéletkor: 2017 évben 7,48 év.

10. kérelmi elem (napellenző roló megléte, fajtája, kialakítása):

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás 2. számú melléklete):

A felhívás 2. számú melléklete nem fogalmaz meg konkrét méretet, fajtát kialakítást; előírás a napellenző kötelező megléte, továbbá, hogy valamennyi busz tekintetében egységes legyen.

b) A szakvélemény megállapítása:

Valamennyi autóbusz rendelkezik napellenző rolóval, azonban nem egységesek, az országos, távolsági buszok tekintetében két típus, az elővárosi autóbuszok tekintetében három típus található.

11. kérelmi elem (csomagtér mérete):

a) Az ajánlatkérői előírás (felhívás és annak 2. számú melléklete):

A csomagtér elsősorban az utastér alatti zárt tereket jelenti. A felhívás 4,5 m³-es, az ajánlati felhívás 2. számú melléklete 3,8 m³-es minimális méretet ír elő.

b) A szakvélemény megállapítása:

A MAN típusú autóbusz ezen terei 4,169 m³ kapacitásúak.

59. A hivatalbóli kezdeményező valamennyi kérelmi elem esetén az alábbi vélelmezett jogsértéseket nevesítette.

60. Egyrészt álláspontja szerint az ajánlatkérő és a kérelmezett megsértette a Kbt. 141. § (6) bekezdésére tekintettel a Kbt. 141. § (8) bekezdését.

A hivatalbóli kezdeményező előadta, hogy álláspontja szerint az ajánlatkérő és a kérelmezett jogsértőnek vélt magatartása tartalmilag szerződésmódosításnak tekinthető a Kbt. 2. § (8) bekezdésére, a Polgári Törvénykönyvről szóló 2013. évi V. törvény (a továbbiakban: Ptk.) 6:6. §-ára és a Ptk. 6:94. §-ára tekintettel.

Hivatkozott arra, hogy a felek között létrejött vállalkozási szerződés módosítása csak a kötelező alakiság megtartásával, írásban történhetett volna. A közbeszerzési eljárás alapján megkötött szerződésekre háttérjogszabályként alkalmazandó Ptk. a szerződésmódosításra vonatkozó kötelező alakiság hiánya esetén az egyező akaratot tekinti egyetlen olyan elemnek, amely alapján a felek magatartása tartalmilag szerződésmódosításnak minősülhet. A hivatalbóli kezdeményező álláspontja szerint a kérelmezett azzal a magatartással, hogy az ajánlatban megajánlott, a felhívásban előírt paramétereknek megfelelő autóbuszok helyett a teljesítéshez nem a követelményeknek megfelelő autóbuszokat vett igénybe, az ajánlatkérő pedig azzal, hogy a 2017. szeptember 12-én kelt nyilatkozatában a teljesítéshez igénybe venni kívánt autóbuszokat elfogadta, teljes akarategységben döntöttek úgy, hogy a vállalkozási szerződés szerinti szabályokhoz képest más módon történik a szerződés tárgyának megvalósítása. Továbbá, figyelemmel arra, hogy az ajánlatkérő az esedékes vállalkozói díj megfizetésével elfogadta az ajánlattól, szerződéstől eltérő teljesítést, az ellen kifogást nem emelt, a szerződés módosítására irányuló közös szándék nem vitatható.

A hivatalbóli kezdeményező előadta, annak ellenére, hogy a Kbt. a szerződés megkötésére, valamint annak módosításra írásbeli formakényszert ír elő, a hivatalbóli kezdeményező álláspontja szerint – tekintettel arra, hogy a szerződő felek közös egyetértéssel módosították az általuk kötött vállalkozási szerződést – a Kbt. nem zárja ki a szerződésmódosításra vonatkozó szabályok megsértésének megállapítását. Ezzel kapcsolatban kiemelte, hogy a Döntőbizottság több eseti döntésében (pl. D.401/25/2017., D.371/19/2018.) a szerződés külön, írásbeli módosítása hiányában is megállapította a szerződésmódosítás Kbt.-beli szabályainak a megsértését, azon az alapon, hogy a szerződő felek akarategységben eltértek a szerződésben foglaltaktól, amelyet a Döntőbizottság tartalmilag szerződésmódosításként értékelt.

A hivatalbóli kezdeményező a továbbiakban hivatkozott arra, hogy a közbeszerzési eljárás alapján megkötött szerződés módosítása a Kbt. 141. § (6) bekezdése alapján akkor jogszerű, ha a módosítás nem lényeges. A Kbt. 141. § (6) bekezdés a), b) és c) pontjában meghatározott esetekben a módosítást mindig lényegesnek kell tekinteni, következésképp jogsértő a szerződésmódosítás, ha az ezen pontokban foglalt esetek valamelyike megvalósul.

A fentiekben hivatkozott igazságügyi szakértői véleményben foglalt megállapítások alapján a hivatalbóli kezdeményező álláspontja az, hogy a kérelmezett által a szerződés teljesítésébe bevont autóbuszok több műszaki jellemzőjét illetően nem felelnek meg a közbeszerzési dokumentumokban, valamint a szerződésben foglaltaknak. A rendelkezésre álló iratok valószínűsítik, hogy az ellenőrzéssel érintett szerződés teljesítése során a teljesítésben részt

vevő autóbuszok műszaki jellemzői tekintetében a szerződő felek lényegesen eltértek a szerződéses rendelkezésektől, az ajánlatkérői előírásoktól, ezáltal a szerződő felek a szerződést lényegesen módosították. Az ajánlatkérői előírásoktól eltérő műszaki paraméterek olyan lényeges eltérésnek minősülnek, amelyek egyrészt, ha szerepeltek volna a szerződéskötést megelőző közbeszerzési eljárásban, az eredetileg részt vett ajánlattevőkön kívül más ajánlattevők részvételét vagy a nyertes ajánlat helyett másik ajánlat nyertességét lehetővé tették volna. Másrészt ezek az ajánlatkérői előírásoktól eltérő műszaki jellemzők valószínűleg a vállalkozói díjra is befolyással vannak, így a módosítással a szerződés gazdasági egyensúlya a kérelmezett javára változhatott meg. Továbbá a gazdasági egyensúly a kérelmezett javára változott meg azáltal is, hogy a teljesítés során nem a felhívásban, illetve a szerződésben foglalt követelményeknek maradéktalanul megfelelő autóbuszokat használta.

61. Másrészt a hivatalbóli kezdeményező kérte az alapelvi jogsértés megállapítását az ajánlatkérővel és a kérelmezettel szemben, amennyiben a Döntőbizottság álláspontja szerint a szerződés írásban történt módosításának hiányában, illetve a Kbt. 142. § (2) bekezdésének alapelvi jogsértést rögzítő szabályozása miatt a tételes jogsértés megállapítása nem lehetséges. A hivatalbóli kezdeményező előadta, hogy a következetes döntőbizottsági és bírósági joggyakorlat szerint, amennyiben a hivatalbóli kezdeményezés tételes jogszabályi rendelkezések megsértésére hivatkozik és többlettényállási elemet nem ad elő, akkor az alapelvek megsértésének külön vizsgálata nem lehetséges. A Döntőbizottság a D.356/11/2018. számú határozatában is kimondta, hogy a közbeszerzési eljárás alapelveinek érvényesülését elsősorban az egyes tételes jogi rendelkezések biztosítják. Az alapelvi jogsértés vizsgálatokor nem lehet megkerülni a konkrét magatartást szabályozó speciális rendelkezéseket. Az alapelvek önmagukban csak akkor válhatnak a jogszerű eljárás fokmérőivé, ha valamely magatartás a tételes rendelkezések szerint nem ítéltető meg. (Legfelsőbb Bíróság Kfv.IV.37.197/2008/6.) Ugyanakkor a Döntőbizottság rögzítette azt is, hogy az alapelvek funkciójukat tekintve jogértelmező szerepet is ellátnak, így a tételes jogszabályi előírásokat az alapelveken keresztül kell értelmezni. Ebből következően a tételes jogi előírás megsértése szükségképpen magában foglalja az alapelvi jogsértést is. Erre tekintettel a hivatalbóli kezdeményező többlettényállási elemként a kérelmi elem tekintetében az írásbeliség hiányát jelölte meg, ezzel kapcsolatban hivatkozott a Kbt. 41. § (1) bekezdésére.

A hivatalbóli kezdeményező hivatkozott továbbá a 2. § (3)-(4) bekezdéseire és ezekkel kapcsolatban előadta, hogy a Kbt. alapelvi rendelkezései törvényi követelményeket határoznak meg a közbeszerzési eljárás valamennyi résztvevője számára. A közbeszerzési eljárás teljes folyamatában jelen vannak, érvényesülésüket az egyes tételes jogi rendelkezések biztosítják. Az egyes tételes speciális rendelkezéseknek kell az általános alapelvi rendelkezésekhez igazodnia. Az alapelvek generálklauzulakénti meghatározása arra szolgál, hogy a részletszabályokban nem szabályozott, de a jog, jogos érdek közvetlen sérelmét vagy annak veszélyét előidéző magatartások, eljárások ne maradjanak – a Kbt.-ben meghatározott – jogkövetkezmény nélkül. Kiemelte, hogy a korábbi szabályozástól eltérően a jogalkotó a Kbt.-ben rögzíti, hogy az alapelvek betartása nem csupán a közbeszerzési eljárások, hanem a szerződések teljesítése során is irányadó. A hivatalbóli kezdeményező ennek alátámasztására idézte a Kbt. 142. § (2) bekezdését. Álláspontja szerint egyértelmű, hogy a jogalkotói szándék legalább az ajánlatkérő vonatkozásában az, hogy az alapelveket a szerződés teljesítése során is betartsák. Ezt támasztja alá az Európai Bíróság által kimondott elv is, amely szerint az egyenlő bánásmód és a transzparencia követelményére a teljesítés időszakában is figyelemmel kell lenni (a C496/99. sz., *Succhi di Frutta* ügyben hozott ítélet).

A hivatalbóli kezdeményező álláspontja szerint az ajánlatkérő megsértette a Kbt. 2. § (3) bekezdése szerinti jóhiszeműség és a tisztesség alapelvét akkor, amikor a szerződésszegésből

eredő igények érvényesítése nélkül, szerződészerű teljesítésként elfogadta a kérelmezett által előterjesztett, a teljesítéshez igénybe venni kívánt autóbuszokat, a kérelmezett pedig a jóhiszeműség alapelvét, amikor az ajánlatában megjelölt autóbuszok helyett a teljesítéshez más, a követelményeknek nem teljes mértékben megfelelő autóbuszokat vett igénybe. Az ajánlatkérő ugyanezen okból egyúttal megsértette a Kbt. 2. § (4) bekezdése szerinti hatékony és felelős gazdálkodás elvét is, tekintettel arra, hogy a kérelmezett által az ajánlatban megjelölt autóbuszok helyett a teljesítéshez más, a követelményeknek nem teljes mértékben megfelelő autóbuszok igénybevételéhez hozzájárult.

62. A hivatalbóli kezdeményező kezdeményezéséhez csatolta a 2018. szeptember 28-án kelt 29200-801/27303/2018. számú igazságügyi műszaki szakértői véleményt, amely a hivatalbóli kezdeményezőhöz 2018. október 3-án érkezett meg.

63. A szakértői vélemény „III. A vizsgálat tárgya” pontja – egyebek mellett – az alábbiakat tartalmazta:

„23 db különböző típusú autóbusz szakértői vizsgálata. A vizsgált autóbuszok felosztása:

országos, távolsági kivitel:	5 db MAN Lion's Intercity
	5 db Mercedes-Benz Tourismo RHD
elővárosi kivitel:	3 db VDL Berkhof Ambassador 200
	10 db Mercedes-Benz Citaro”

64. A szakértői vélemény „IV. Szakértői módszer” pontja az alábbiakat tartalmazta:

„A tárgyi autóbuszok szemrevételes, állóhelyi vizsgálata, a pályázati kiírásban szereplő műszaki paramétereknek való megfelelés ellenőrzése.

A járművek alvázszámának szabadszemmel, valamint speciális technológiával történő ellenőrzése.

Az ügy dokumentumainak áttanulmányozása, szükséges információk beszerzése.

Az összegyűjtött adatok kiértékelése, szakvélemény készítése.”

65. A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” részének bevezetője az alábbiakat tartalmazta:

„Helyszíni szemléket több alkalommal, több telephelyen tartottam. Az M6 L.O.G. Kft. Budapest, XI. Hunyadi János út 162. szám alatti telephelyén 2018. szeptember 4-én, 5-én és 13-án, a Százhalombatta, belterület 2982/8 hrsz-ú telephelyén 2018. szeptember 13-án, a Dunakeszi, Repülőtéri úti telephelyén 2018. szeptember 13-án, valamint Pomázon, a buszvégállomáson 2018. szeptember 7-én tartottam szemléket. A szemléken a Kirendelő Hatóság 2 képviselője valamint az M6 L.O.G. Kft. 1 képviselője vett részt.”

66. A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” része – egyebek mellett – tartalmazta a vizsgált gépkocsik általános azonosítását, egyedi azonosítását és felszereltségét. Ezen ténymegállapítások jogorvoslati eljárás szempontjából releváns részei – az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok esetében – a következők:

„A vizsgált gépkocsik általános azonosítása:

Országos, távolsági kivitel:	5 db MAN Lion's Intercity
------------------------------	---------------------------

Gyártási idő:	2017
---------------	------

A vizsgált gépkocsik egyedi azonosítása:

1 Rendszám:	PEL-860
-------------	---------

Alvázszám:	WMAR60ZZ3HT025253
------------	-------------------

2 Rendszám:	PEL-874
-------------	---------

Alvázszám:	WMAR60ZZ5HT025240
------------	-------------------

3 Rendszám:	PEL-878
Alvászám:	WMAR60ZZ6HT025246
4 Rendszám:	PEL-882
Alvászám:	WMAR60ZZ8HT025250
5 Rendszám:	PEL-884
Alvászám:	WMAR60ZZ9HT025256

A vizsgált gépkocsik felszereltsége:

A vizsgált 5 db MAN autóbusz teljesen egyforma felszereltségű.

- 1-2-0 ajtóképlet (elöl üvegezett egyszárnyú, középen üvegezett kétszárnyú lengőajtó, hátul nincs ajtó)
- normál padlómagasság (a hátsó sorülés emelt pódiumon van elhelyezve)
- zárt ládaterek (cca. 4,169 m³)
- 6 fokozatú mechanikus sebességváltó
- automata vezérlésű légkondicionálás
- nyitott kalaptartó mindkét oldalon, jobb oldalin kapaszkodó cső végig (cca. 0,5 m³)
- elhúzható oldalfüggönyök
- elektronikus viszonylatjelzők elöl, hátul és oldalt

A vizsgált gépkocsik általános azonosítása:

Országos, távolsági kivitel:	5 db Mercedes-Benz Tourismo RHD
Gyártási idő:	2016

A vizsgált gépkocsik egyedi azonosítása:

6 Rendszám:	PEP-961
Alvászám:	WEB63241013272587
7 Rendszám:	PEP-692
Alvászám:	WEB63241013272579
8 Rendszám:	PEP-694
Alvászám:	WEB63241013272580
9 Rendszám:	PEP-697
Alvászám:	WEB63241013272561
10 Rendszám:	PEP-701
Alvászám:	WEB63241013272586

A vizsgált gépkocsik felszereltsége:

A vizsgált 5 db Mercedes-Benz Tourismo autóbusz teljesen egyforma felszereltségű.

- 1-1-0 ajtóképlet (elöl üvegezett egyszárnyú, középen lemezelt egyszárnyú lengőajtó, hátul nincs ajtó)
- emelt padlómagasság (utastérben kb. 1.330 mm)
- zárt ládaterek (ajtók központi zárral ellátva, cca. 7-8 m³)
- 6 fokozatú mechanikus sebességváltó
- automata vezérlésű légkondicionálás
- 2 db nagy méretű zárható tároló a kalaptartók elején
- nyitott kalaptartó mindkét oldalon, bal oldalin kapaszkodó cső végig (cca. 0,3 m³)
- elhúzható oldalfüggönyök
- gyári Tempo 100 igazolás

A helyszíni szemléken állóhelyben, szabadszemmel vizsgáltam a járműveket. Vizsgáltam kialakításuk, felszereltségük megfelelőségét a pályázati kiírás mellékletét képező műszaki követelményekhez képest. A pályázati kiírás (2.0-ként jelölve), annak 2. számú melléklete (ajánlatkérő által becsatolt – 2.1-ként jelölve), valamint a helyszíni szemlén a nyertes ajánlattevő által átadott „Általános műszaki követelmények” (2.2-ként jelölve) több pontban

egymásnak ellentmondó feltételeket, műszaki tartalmat írnak elő. A következő táblázatban a főbb szempontokat és az autóbuszok azoknak való megfelelését/eltérést foglaltam össze. A teljesülést +, míg az eltérést - jelöli, a „0” jelentése - nincs meghatározva.”

67. A táblázatban az országos (távolsági) kivitelű autóbuszokra vonatkozóan az alábbi – jogorvoslati eljárás szempontjából releváns – eltérések szerepeltek:

Szempont:	2.0	2.1	2.2	Valóság
autóbuszok mennyisége	16 db	0	16 db	-/10 db
Tempo 100 vizsga	min. 8 db	15 % (ez 4 db)	8 db	-/5 db
padlómagasság	normál	normál	normál	-/MB (emelt)
csomagtér	min. 4,5 m ³	min. 3,8 m ³	min. 4,5 m ³	-/MAN
utastájékoztató	0	hagyományos, esetleg elektronikus is	hagyományos, esetleg elektronikus is	-/csak elektronikus
napellenző roló	0	összes autóbusznál egységes	szükséges	-

A csomagtérral kapcsolatban a szakértő az alábbiakat jegyezte meg:

„A csomagtér fogalma elsősorban az utastér alatti zárt tereket jelenti. A MAN típusú autóbuszok ezen terei 4,169 m³ kapacitásúak, mely kevesebb a 2.0 és a 2.2 előírások szerint. Amennyiben az utastérben levő kalaptartókat is beszámítjuk a csomagtérbe (kézipoggyász), akkor ez további 0,5 m³ rakodóteret jelent, mellyel már eleget tesznek minden előírásnak.

A napellenző rolóval kapcsolatban a szakértő az alábbiakat jegyezte meg:

„Mindegyik autóbuszban van roló, de 2 típusú jármű van, 2 típusú rolóval (megjegyzés: abszurd elvárás az egységesség használt járműveknél és jelentősége is kevés).

68. A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” pontjának jogorvoslati eljárás szempontjából releváns részei – az elővárosi kivitelű autóbuszok esetében – a következők:

„A vizsgált gépkocsik általános azonosítása:

Elővárosi kivitel: 3 db VDL Berkhof

Gyártási idő: 2006

A vizsgált gépkocsik egyedi azonosítása:

11 Rendszám: PIE-581

Alvázsám: XMGDE02FSOH014263

12 Rendszám: PIE-582

Alvázsám: XMGDE02FSOH014932

13 Rendszám: PIE-583

Alvázsám: XMGDE02FSOH014227

A vizsgált gépkocsik felszereltsége:

A vizsgált 3 db VDL-Berkhof autóbusz teljesen egyforma felszereltségű.

- egysíkú tetőkialakítás
- 1-2-0 ajtóképlet (elől üvegezett egyszárnyú, középen üvegezett kétszárnyú lengőajtó, hátul nincs ajtó)
- alacsony padlómagasság
- automata sebességváltó (elmondás alapján beépített automata lassítófékkel)
- Thermo King automata vezérlésű légkondicionálás
- elektronikus viszonylatjelzők elől, hátul és oldalt

A vizsgált gépkocsik általános azonosítása:

Elővárosi kivitel: 10 db Mercedes-Benz Citaro

A 10 db autóbusz típusszámra (O530) ugyan egyező, de évjáratban, motor típusváltoztatban és egyéb jellemzőkben 2 fajtára oszthatók:

2 db Mercedes-Benz Citaro (MBC-2)

Gyártási idő: 2006

A vizsgált gépkocsik egyedi azonosítása:

14 Rendszám: MWU-880

Alvázsám: WEB62858413110499

15 Rendszám: MXM-127

Alvázsám: WEB62858413110497

A tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos kell legyen, ide nem értve a jármű üzemeltetéséhez szükséges külső szerelvényeket (klíma, levegőbeszívó dómok). Két busz: MWU-880 és MXM-127 „púpos”, a hátsó fele cca. 30 cm-rel magasítva.

A vizsgált gépkocsik felszereltsége:

A vizsgált 2 db Mercedes-Benz Citaro típusú autóbusz teljesen egyforma felszereltségű.

- kétsíkú tetőkialakítás, középső utasajtótól hátrafelé emelt tetőkialakítás
- 2-2-1 ajtóképlet (elöl üvegezett kétszárnyú, középen üvegezett kétszárnyú lengőajtó, hátul üvegezett egyszárnyú lengőajtó)
- automata sebességváltó (elmondás alapján beépített automata lassítófékkel)
- légkondicionálás
- alacsony padlómagasság
- elektronikus viszonylatjelzők elöl, hátul és oldalt

8 db Mercedes-Benz Citaro (MBC-8)

Gyártási idő: 2003

A vizsgált gépkocsik egyedi azonosítása:

16 Rendszám: NBR-571

Alvázsám: WEB62804513103012

17 Rendszám: NBR-572

Alvázsám: WEB62804513103009

18 Rendszám: NBR-574

Alvázsám: WEB62804513103004

19 Rendszám: NBR-637

Alvázsám: WEB62804513103008

20 Rendszám: NBR-638

Alvázsám: WEB62804513103006

21 Rendszám: NBR-640

Alvázsám: WEB62804513103018

22 Rendszám: NCN-361

Alvázsám: WEB62804513103005

23 Rendszám: NJP-114

Alvázsám: WEB62804513103010

A vizsgált gépkocsik felszereltsége:

A vizsgált 8 db Mercedes-Benz Citaro típusú autóbusz szinte teljesen egyforma felszereltségű, de 2 autóbusz nem klimatizált.

- egysíkú tetőkialakítás
- 2-2-2 ajtóképlet (mindhárom üvegezett kétszárnyú lengőajtó)

- automata sebességváltó (elmondás alapján beépített automata lassítófékkel)
- Autoclima automata vezérlésű légkondicionálás (NBR-640 és NJP-114 NEM!)
- alacsony padlómagasság
- elektronikus viszonylatjelzők elöl, hátul és oldalt

A helyszíni szemléken állóhelyben, szabadszemmel vizsgáltam a járműveket. Vizsgáltam kialakításuk, felszereltségük megfelelőségét a pályázati kiírás mellékletét képező műszaki követelményekhez képest. A pályázati kiírás (2.0-ként jelölve), annak 2. számú melléklete (ajánlatkérő által becsatolt – 2.1-ként jelölve), valamint a helyszíni szemlén a nyertes ajánlattevő által átadott „Általános műszaki követelmények” (2.2-ként jelölve) több pontban egymásnak ellentmondó feltételeket, műszaki tartalmat írnak elő. A következő táblázatban a főbb szempontokat és az autóbuszok azoknak való megfelelését/eltérést foglaltam össze. A teljesülést +, míg az eltérést - jelöli, a „0” jelentése - nincs meghatározva.”

69. A táblázatban az elővárosi kivitelű autóbuszokra vonatkozóan az alábbi – jogorvoslati eljárás szempontjából releváns – eltérések szerepeltek:

Szempont:	2.0	2.1	2.2	Valóság
autóbuszok mennyisége	7 db	0	7 db	-/13 db
ajtóképlet	2-2-0 vagy 2-2-1	1-2-0 vagy 2-2-0	2-2-0 vagy 2-2-2	-/ Berkhof 1-2-0 MBC-2 2-2-1 MBC-8 2-2-2
tetőkialakítás	0	egysíkú tetőváz	egysíkú tetőváz	-/MBC-2, ami kétsíkú
sebességváltó	0	mechanikus	automata	-/automata
klimatizálás	igen	igen	igen	-
utastájékoztató	0	hagyományos, esetleg elektronikus is	hagyományos, esetleg elektronikus is	-/csak elektronikus
napellenző roló	0	összes autóbusznál egységes	szükséges	-

A klimatizálással kapcsolatban a szakértő az alábbiakat jegyezte meg:

„Az NJP-114 és NBR-640 frsz-ú MB Citaro típusú autóbuszokban nincs klímaberendezés. Az NBR-571, NBR-572, NBR-574, NBR-637 és NBR-638 frsz-ú MB Citaro, valamint a PIE-581, PIE-582 és PIE-583 frsz-ú VDL Berkhof típusú autóbuszokban ugyan van légkondicionáló, de a kompresszor nem az autóbuszokban megszokott méretű, attól lényegesen kisebb méretű és teljesítményű. Ezáltal kérdésessé válik az utastér megfelelő mértékű hűtése.”

Az utastájékoztatóval kapcsolatban a szakértő az alábbiakat jegyezte meg:

„Csak a PIE-581 frsz-ú VDL Berkhof típusú autóbusz homlokl falán, a műszerfalán található egy analóg (hagyományos) viszonylatjelző tábla tartó konzol.”

A napellenző rolóval kapcsolatban a szakértő az alábbiakat jegyezte meg:

„Mindegyik autóbuszban van roló, de 3 típusú jármű van, 3 típusú rolóval (megjegyzés: abszurd elvárás az egységesség használt járműveknél és jelentősége is kevés).”

70. A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” pontja tartalmazott megállapításokat a járművek átlagéletkorára vonatkozóan is az alábbiak szerint:

„Az ajánlati felhívás a járműpark egészére tartalmaz egy összesített korhatárt, mely 5 évben

lett meghatározva az ajánlat benyújtásának idején. Ez az átlagéletkor a szerződés időtartama alatt évente 1 évvel növekedhet.

A valóságban ez az átlagéletkor a következőképpen alakul:

5 db MAN Lion's Intercity	gyártási idő: 2017,	életkor: 0 év
5 db Mercedes-Benz Tourismo RHD	gyártási idő: 2016,	életkor: 1 év
3 db VDL Berkhof Ambassador 200	gyártási idő: 2006,	életkor: 11 év
2 db Mercedes-Benz Citaro	gyártási idő: 2006,	életkor: 11 év
8 db Mercedes-Benz Citaro	gyártási idő: 2003,	életkor: 14 év

Az átlagéletkor: $(5 \times 0 + 5 \times 1 + 3 \times 11 + 2 \times 11 + 8 \times 14) / 23 = 7,48$ év. A vizsgált járműpark átlagéletkora meghaladja a kívánt értéket.”

71. A szakértői vélemény „VI. A szakértő véleménye” pontjának 1. alpontjában a szakértő összefoglalta a dokumentumok és a valóság eltéréseit táblázatos formában (megjegyzésekkel kiegészítve), mind az országos (távolsági) kivitelű autóbuszokra, mind az elővárosi kivitelű autóbuszokra vonatkozóan, az „V. Szakmai ténymegállapítások” pontban rögzítettekkel azonos tartalommal.

72. A szakértői vélemény „VI. A szakértő véleménye” pontjának 5. alpontjában a szakértő – egyebek mellett – az alábbiakat rögzítette:

„A közbeszerzési eljárásban közölt feltételek sok helyen eltérőek, sőt több helyen egymásnak ellentmondanak.

Az M6 L.O.G. Kft. által átadott Általános műszaki követelmények (2.2 jelű) nyelvezete nem tükrözi egy pályázati kiíró szókincsét, mondatszerkesztését (pl. legyen ilyen, tartalmazzon ezt vagy azt, stb.). Inkább az érezhető, hogy ez a leírás már egy előírásnak való megfelelés igazoló nyilatkozata, tényeket közöl, megfelelést igazol.

Például: 2.1 jelű ajánlatkérő által becsatolt autóbuszokkal szemben támasztott követelmények 2. számú szerződés mellékletének 2. bekezdésének 1. mondata: „A tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos legyen, ide nem értve ...” A 2.2 jelű Általános műszaki követelményekben ugyanez a mondat: „A tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos, ide nem értve ...” Az ilyen megfogalmazás, az ilyen mondatszerkesztés minden oldalon nyomkövethető, így ez az irat nem tükröz(het)i az ajánlatkérő 100 %-os szándékát.

Az ajánlati felhívás a járműpark egészére tartalmaz egy összesített korhatárt, mely 5 évben lett meghatározva az ajánlat benyújtásának idején. Ez az átlagéletkor a szerződés időtartama alatt évente 1 évvel növekedhet. A vizsgált járműpark átlagéletkora 7,48 év, mely meghaladja a kívánt értéket. A vizsgálat során megállapítottam, hogy a szerződésben szereplő autóbuszok képesek elvégezni a vállalt feladatokat, de a kiírás több pontján eltérnek a kívánalmaktól.

Észrevételek:

2: A kirendelő hatóság által részemre megküldött járműlista a jelen állapothoz képest eltérő. Az M6 L.O.G. Kft képviselőjének elmondása alapján a szerződésben ténylegesen az NBR-639 frsz-ú MB Citaro típusú autóbusz szerepelt, azonban ez a jármű a használata közben kigyulladt és kiégett. Ezt a PIE-583 frsz-ú VDL Berkhof típusú autóbusszal pótolták.

3: Az ajánlatkérő Partiscum Busz Kft. 2017. szeptember 12-én írásbeli nyilatkozatot adott ki, mely szerint az M6 L.O.G. Kft. által felajánlott, bemutatott illetve a jelen vállalkozásba bevont autóbuszok a szerződésben meghatározott követelményeknek megfelelnek. A dokumentáció alapján azonban számtalan (a korábbiakban részletezett) helyen és módon eltérés tapasztalható.”

73. A hivatalbóli kezdeményező a Döntőbizottság kérésére csatolta a 2018. október 17-én kelt T-00277/27/2018. számú végzést, melyben felhívta az igazságügyi szakértő szervet, hogy a 2018. szeptember 28-án kelt igazságügyi szakértői véleményt a végzés kézhezvételétől számított 30 napon belül egészítse ki az alábbiak szerint:

- részletesen, szöveges formában mutassa be az igazságügyi szakértői vélemény „VI. A szakértő véleménye 1. pont”-ban szereplő 2 db táblázatban foglalt, „több pontban egymásnak ellentmondó feltételeket, műszaki tartalmakat”, valamint
- részletesen indokolja az igazságügyi szakértői vélemény „VI. A szakértő véleménye 5. pont”-ban megfogalmazott „a kiírás több pontján eltérnek a kívánalmaktól” megállapítást.

74. A hivatalbóli kezdeményező kezdeményezéséhez csatolta a T-00277/27/2018. számú végzés alapján elkészített, 2018. november 16-án kelt 29200-801/27303/2018-5. számú kiegészítő igazságügyi műszaki szakértői véleményt, amely a hivatalbóli kezdeményezőhöz 2018. november 21-én érkezett meg. A kiegészítő igazságügyi műszaki szakértői véleményben a szakértő soronként értelmezte, szöveges magyarázattal látta el az alapszakvéleményben szereplő, eltéréseket tartalmazó táblázatokat.

75. A hivatalbóli kezdeményező a jogorvoslati eljárás során csatolta a 308/2015. (X. 27.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése szerinti, 2019. február 20-án kelt T-00277/42/2018. számú jegyzőkönyvet az ellenőrzés eredményéről. A jegyzőkönyv az 1-9. kérelmi elemekben foglaltakkal egyezően tartalmazta az ellenőrzés során feltárt, a szerződés teljesítésével kapcsolatos eltéréseket. A jegyzőkönyvet az ajánlatkérő 2019. február 21-én, a kérelmezett 2019. február 22-én vette át.

76. A hivatalbóli kezdeményező a jogorvoslati eljárás során csatolta továbbá a 308/2015. (X. 27.) Korm. rendelet 10. § (1) bekezdése szerinti jegyzőkönyv T-00277/53/2018. számú kiegészítését, amely 2019. március 7-én kelt. A jegyzőkönyv kiegészítése a 10-11. kérelmi elemekben foglaltakkal egyezően tartalmazta az ellenőrzés során feltárt, a szerződés teljesítésével kapcsolatos eltéréseket. A jegyzőkönyv kiegészítését az ajánlatkérő 2019. március 7-én, a kérelmezett 2019. március 8-án vette át.

77. A hivatalbóli kezdeményező a jogsértés megtörténtének időpontjaként 2017. szeptember 12-ét jelölte meg, amely napon az ajánlatkérő nyilatkozatában a teljesítéshez igénybe venni kívánt autóbuszokat elfogadta.

78. A hivatalbóli kezdeményező a jogsértésről való tudomásszerzés időpontjaként a kezdeményezésében 2018. november 21-ét jelölte meg, amely napon az igazságügyi szakértő megállapításait tartalmazó szakvélemény kiegészítés a hivatalbóli kezdeményezőhöz megérkezett.

A jogorvoslati eljárás során a hivatalbóli kezdeményező a jogsértésről való tudomásszerzés időpontja tekintetében kiegészítette a kezdeményezését. Előadta, hogy a Kbt. 152. § (9) bekezdésének 2019. január 1-jén hatályba lépett szövege kimondja, hogy a Kbt. 187. § (2) bekezdés j) pontja szerinti ellenőrzés esetén a (2) bekezdése szerinti határidő számításakor a jogsértés tudomásra jutása időpontjának az ellenőrzési jegyzőkönyv kézbesítését kell tekinteni. Ezt támasztja alá továbbá álláspontja szerint a Kbt. 153. § (4) bekezdése is, mely kimondja, hogy a Kbt. 153. § (1) bekezdés c) pontja szerint kezdeményezett jogorvoslati eljárás esetén a tudomásra jutás időpontja megegyezik a Kbt. 187. § (2) bekezdés j) pontja szerint lefolytatott hatósági ellenőrzés befejezésének napjával. A hivatalbóli kezdeményező hivatkozott arra is, hogy a Kbt. 197. § (10) bekezdése kimondja, hogy e törvénynek a közbeszerzésekről szóló 2015. évi CXLI. törvény módosításáról szóló 2018. évi LXXXIII.

törvény (a továbbiakban: Mód3. tv.) által megállapított rendelkezéseit – a (11)-(13) bekezdésben foglaltak kivételével – a Mód3. tv. hatálybalépése után megkezdett beszerzésekre, közbeszerzési eljárások alapján megkötött szerződésekre, tervpályázati eljárásokra és előzetes vitarendezési eljárásokra, valamint a Mód3. tv. hatálybalépése után kérelmezett, kezdeményezett vagy hivatalból indított jogorvoslati eljárásokra kell alkalmazni. Előbbiekre tekintettel a hivatalbóli kezdeményező álláspontja szerint a Mód3. tv. alapján is megtartott a 60 napos szubjektív határidő, így a kezdeményezését nem terjesztette elő késedelmesen.

79. A hivatalbóli kezdeményező hivatkozott a Kbt. 142. § (2) bekezdés b) pontjára, valamint a Kbt. 159. § (1) bekezdésére. Ezen rendelkezések alapján indítványozta, hogy amennyiben a Döntőbizottság álláspontja szerint a szerződés tartalmától eltérő teljesítésre alapított kérelmi elemek elbírálása a szerződésszegés megtörténtének előzetes elbírálásától függ, a Döntőbizottság az érintett kérelmi elemek vonatkozásában a jogorvoslati eljárás felfüggesztésével egyidejűleg indítson pert a szerződésszegés tényének megállapítása iránt.

80. A hivatalbóli kezdeményező a Döntőbizottság felhívására közölte, hogy az NBR-639 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro autóbusz a teljesítés során kigyulladt és kiégett, helyette a PIE-583 forgalmi rendszámú VDL Berkhof Ambassador 200 autóbuszt állította be a teljesítésbe a kérelmezett. Tekintettel arra, hogy a közigazgatási hatósági ellenőrzési eljárás során az autóbuszok cseréjéről sem az ajánlatkérő, sem pedig a kérelmezett nem nyilatkozott, arra vonatkozóan dokumentumokat nem csatoltak, a hivatalbóli kezdeményező a cseréről csupán az igazságügyi szakértő ellenőrzésekor szerzett tudomást a kérelmezett jelen lévő képviselőjétől. Az igazságügyi műszaki szakértői véleményben szerepelő PEP-961 forgalmi rendszámú autóbusz esetében szám elírás történt, helyesen a PEP-661 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro autóbuszra vonatkozóan tartalmaz az igazságügyi szakértői vélemény megállapításokat.

Az ajánlatkérő észrevétele

81. Az ajánlatkérő kérte a Döntőbizottságot, hogy döntése során az alábbi körülményeket vegye figyelembe.

Az ajánlatkérő a személyszállítási közszolgáltatásokat ellátó DAKK Dél-alföldi Közlekedési Központ Zrt. (DAKK Zrt.) és a VOLÁNBUSZ Közlekedési Zrt. tulajdonában álló gazdasági társaság, amely alapvető fontosságú tevékenységével, mindenekelőtt autóbuszos személyszállítás biztosításával működik közre a közszolgáltatói feladatok ellátásában. Az ajánlatkérő a Dél-alföldi régióban alvállalkozóként menetrend szerinti autóbuszjáratokat közlekedtet, országos, regionális és elővárosi szegmensben. A nemzeti vagyoni kezeléséért felelős tárca nélküli miniszter 2018. augusztus 31. napjától kezdődő hatállyal új személyt nevezett ki a DAKK Zrt. és a Volánbusz Zrt. elnök-vezérigazgatójának. Az anyavállalatok vezetésében bekövetkezett változást követően sor került a teljes cégcsoport tevékenységének, működésének feltérképezésére, ennek keretében az ajánlatkérő működésének jogi, pénzügyi és közbeszerzési átvilágítására és addigi tevékenységének értékelésére is.

Az elkészült jelentések és a társaságnál feltárt körülmények, szabálytalanságok értékelése alapján 2018 októberében új ügyvezető került kinevezésre az ajánlatkérőnél. Az új ügyvezetés kifejezett feladatát képezi a korábbi közbeszerzési és egyéb szabálytalanságok feltárása, a jogszabályoknak megfelelő működés biztosítása, a megfelelő felelősségre vonási eljárások megindítása, azonban a már megkötött szerződések teljesítése során korábban elkövetett jogszabálysértések utólagos jogszerűvé tételére az új ügyvezetésnek nincs lehetséges eszköze. Az ajánlatkérő fokozott figyelmet fordít arra, hogy az irányítás átvételétől és a

menedzsmentváltással kezdődően a közbeszerzések tervezése, az egyes eljárások lefolytatása és a már megkötött szerződések teljesítésének ellenőrzése során mindenben a vonatkozó jogszabályoknak megfelelően járjon el, ugyanakkor az ajánlatkérőnek a személyszállítás, mint a személyszállítási szolgáltatásokról szóló 2012. évi XLI. törvény szerint alapellátást, állami és önkormányzati közszolgáltatási feladatot képező kötelezettség folyamatos ellátásának elsődlegessége mentén, az utasok érdekeit messzemenően szem előtt tartva kell eljárnia. Ez a szabályszerű működés visszaállításának időigényét is megnöveli, hiszen az ellátási kötelezettségből adódóan nem engedhető meg az egyes közszolgáltatási részfeladatok ellátatlanságát eredményező, a személyszállítás folyamatosságát veszélyeztető szerződésmegszüntetés még abban az esetben sem, ha az adott szerződés teljesítése során nem felel meg a Kbt. rendelkezéseinek. Az ebből eredő kockázatok viselésére annak ellenére az ajánlatkérő kötelezett, hogy a fennálló körülmények a korábbi ügyvezetés mulasztásaiból erednek. Az ajánlatkérő mindent megtesz a jogszabálysértések feltárása, a felelős személyek számon kérése és megfelelő felelősségre vonása érdekében, ugyanakkor az ajánlatkérő kéri a Döntőbizottságot, hogy bármely jogsértés értékelése, az esetleges bírsághiszabás mértékének mérlegelése során vegye hangsúlyosan figyelembe azt, hogy a felelősség méltánytalanul esne az ajánlatkérő terhére a jelen esetben, amikor is az új ügyvezetés a lehetséges jogi eszközökkel élve nem képes a korábbi ügyvezetés mulasztásaiban megnyilvánuló jogsértéseket maradéktalanul orvosolni.

82. Az ajánlatkérő a hivatalbóli kezdeményező által vélelmezett alapelvi jogsértéssel kapcsolatban az alábbiakat adta elő.

Elsőként az ajánlatkérő felhívta a Döntőbizottság figyelmét arra, hogy a rendelkezésre álló iratok alapján álláspontja szerint egyértelműen látható, hogy a felek között szerződésmódosításra irányuló szándék nem volt, szerződésmódosításra sem írásban, sem az írásbeliség mellőzésével nem került sor az alábbiakban bemutatott körülmények miatt.

Az ajánlatkérő és a kérelmezett között létrejött szerződéshez kapcsolódóan készült – a hivatalbóli kezdeményező által is idézett – 2017. szeptember 12-ei jegyzőkönyv rögzíti, hogy a szolgáltatás végzéséhez igénybe vett autóbuszok egyedileg nem azonosak az ajánlatban rögzített autóbuszokkal. A jegyzőkönyv rögzíti azt is, hogy „a dokumentumok szerint az így igénybe vett autóbuszok műszaki paraméterei a korábbi közbeszerzési eljárásban rögzített feltételeknek megfelelnek, az ajánlati felhívásban megjelölt autóbuszokkal egyenértékűek”. A jegyzőkönyv külön kiemeli, hogy a „felek a jegyzőkönyvben foglaltakat nem tekintik szerződésmódosításnak”.

A jegyzőkönyv alapján az ajánlatkérő álláspontja szerint egyértelmű, hogy a felek szándéka nem szerződésmódosításra irányult, hanem arra, hogy rögzítse a teljesítésbe ténylegesen bevont autóbuszok műszaki egyenértékűségét, a korábbi eljárás követelményeinek való megfelelését. A jegyzőkönyv aláírásakor az ajánlatkérőnek meg kellett vizsgálnia a bevont autóbuszok műszaki paramétereit és amennyiben azokat a megajánlott buszokkal egyenértékűnek, a közbeszerzési eljárás követelményeinek megfelelőnek értékelte, a teljesítés ilyen formáját szerződésmódosítás nélkül elfogadhatta. Az ajánlatkérőt e körben a műszaki egyenértékűség értékelése körében terhelte felelősség, azonban az a tény, hogy az ajánlatkérő műszaki vizsgálata, az egyenértékűség megítélése nem volt helyes, nem eredményezi azt, hogy a teljesítés ezen téves értékelésen alapuló elfogadása egyben szerződésmódosítási akaratot is jelentene. Szerződésmódosítási akaratról akkor lehetne beszélni, ha az ajánlatkérő kifejezetten az eredeti elvárásoktól eltérő műszaki tartalommal való teljesítést fogadott volna el valamilyen, az eltérést indokoló körülmény miatt, azonban ezzel ellenkezőleg, az került rögzítésre, hogy az ajánlatkérő álláspontja szerint a teljesítés az eredeti követelményektől nem tér el, hanem azoknak felel meg műszakilag egyenértékű módon.

Az ajánlatkérő álláspontja szerint a Kbt. 142. § (2) bekezdés b) pontjának („ha a felek

szerződésüket így módosították volna) hivatkozása, fennállása fogalmilag kizárja a szerződésmódosítás elvi lehetőségét is, hiszen a b) pont éppen a tényleges szerződésmódosítás hiányára utal, a szerződés módosítása nélküli eltérő teljesítésre vonatkozik.

Mindezek alapján az ajánlatkérő álláspontja szerint az ajánlatkérővel szemben az alapvető jogsértés – tételes jogsértés hiányában – nem állapítható meg, mert a hivatalbóli kezdeményező által tételes jogsértésként megjelölt írásbeliség hiánya nem állhat fenn egy létre nem jött szerződésmódosítás esetében.

83. Az ajánlatkérő a hivatalbóli kezdeményező által vélelmezett tételes jogsértéssel kapcsolatban (a Kbt. 141. § (8) bekezdésének megsértése a Kbt. 141. § (6) bekezdésére tekintettel) az alábbiakat adta elő.

Rögzítette, hogy a hivatalbóli kezdeményező álláspontja szerint: „tekintettel arra, hogy a szerződő felek közös egyetértéssel módosították az általuk kötött vállalkozási szerződést, a Kbt. nem zárja a szerződésmódosításra vonatkozó szabályok megsértésének megállapítását a szerződés írásbeli módosításának hiányában sem”. Az ajánlatkérő a hivatalbóli kezdeményező következtetését e körben vitatja, az előzőekben előadottak alapján álláspontja szerint szerződésmódosításra a felek között nem került sor, erre vonatkozó akarategység, közös megállapodás nem jött létre. A módosításra vonatkozó akarategység körében a hivatalbóli kezdeményező a 2017. szeptember 12-ei jegyzőkönyvre, valamint arra a körülményre utal, hogy az ajánlatkérő a vállalkozói díj megfizetésével is elfogadta az ajánlattól eltérő teljesítést, az ellen kifogást nem emelt. Az ajánlatkérő felhívta a Döntőbizottság figyelmét, hogy az említett jegyzőkönyv kifejezetten rögzíti, hogy a felek akarata nem szerződésmódosításra irányul, a jegyzőkönyvben nem az eredeti követelményhez képest eltérő teljesítés került elfogadásra, hanem a jegyzőkönyv a felek megítélése szerint műszakilag egyenértékű (azaz az eredeti követelményeknek továbbra is megfelelő) teljesítés elfogadását rögzíti. A D.371/2018. számú döntőbizottsági határozatban is szerepel, hogy „a kötelek és azok módosításának létrejöttéhez polgári jogi értelemben a felek közötti egyetértés szükséges a kötelek alapvető feltételeiben”. A felek között ilyen egyetértés a jegyzőkönyv tartalma szerint nem volt, a jegyzőkönyv tartalmából az következik, hogy az ajánlatkérő a követelményeknek megfelelő, egyenértékű teljesítést kívánt elfogadni, azaz az eredeti elvárásoktól eltérő, annak meg nem felelő teljesítést nem tarthatott volna elfogadhatónak, amennyiben észlelte volna az eltérést.

Tekintettel arra, hogy ajánlatkérő akkori képviselője – jelenleg már fel nem tárható mélységű műszaki értékelés alapján – úgy ítélte meg, hogy a teljesítésbe bevont autóbuszok az elvárt követelményeknek megfelelnek és az ajánlattal műszakilag egyenértékűek, a vállalkozási díj kifizetése körében sem emelhetett az ajánlatkérő utóbb kifogást. Ezáltal ugyanakkor a felek között nem szerződésmódosítás jött létre, hanem az ajánlatkérőnél felelős személyek mulasztása valósult meg, amely eredményeként a műszaki egyenértékűség vizsgálata, megítélése nem volt szakmailag teljes mértékig megfelelő. Ezen mulasztás és az abból eredő, műszaki egyenértékűségben való tévedés alapján tett teljesítéselismerő nyilatkozat azonban nem minősíthető szerződésmódosítási szándéknak. Nem minősíthető „közös egyetértéssel, akarategységben való módosításnak” ezen elismerés azért sem, mert a jegyzőkönyv tartalmából kiindulva az ajánlatkérőnek nem is volt tudomása az eredeti követelményektől való eltérésről, az egyenértékűség hiányáról, így nem ismert tartalmú módosításba fogalmilag sem egyezhetett bele. Az ajánlatkérő hangsúlyozta azt is, hogy az említett jegyzőkönyv aláírásával, a teljesítés műszaki egyenértékűségének, megfelelőségének ajánlatkérő általi elismerésével az is kizárttá vált, hogy az ajánlatkérő későbbi ügyvezetése – észlelve a teljesítés kérdéses műszaki hibáit – utóbb kifogást emeljen, kötbért vagy egyéb jogkövetkezményt érvényesítsen ezen körben.

Az ajánlatkérő hivatkozott a Kbt. 1. § (8) bekezdésére, valamint a Ptk. 6:191. § (1) bekezdésére. Előadta, hogy a feleket az érvényesen létrejött megállapodásuk köti, attól

egyoldalúan egyikük sem térhet el (kivétel: Ptk. 6:191. § (4) bekezdés szerinti eset), vagy az eltéréssel szerződészegést valósít meg. Az akarategyezéssel létrejött szerződés megváltoztatása csak ugyanilyen, közös akarategyezéssel lehetséges. A szerződés közös megegyezéssel való módosítása nem más, mint a szerződés valamely elemét érintő újabb szerződéskötés. Eltérés a szerződéskötés tartalmi követelményeiben van: a feleknek nem kell ismét megállapodniuk a szerződés összes lényegi tartalmi elemeiben, azokban a kérdésekben, amelyekben korábban már megállapodtak, hanem a módosítás bármely egyedi tartalmi elemre vonatkozhat. A szerződés létrejöttének mechanizmusát illetően azonban a szerződés módosítására is ugyanazokat a rendelkezéseket kell megfelelően alkalmazni, mint a szerződés megkötésére, a módosítás tartalmára vonatkozóan a felek közös, egyező akaratának és tudomásának fenn kell állnia. Az ajánlatkérő előadta, hogy a Ptk. ezen rendelkezései alapján nem ért egyet a hivatalbóli kezdeményező azon állításával, mely szerint „az akarat tényező jelen jogorvoslati eljárásban nem releváns”, mert az akarat tényező, a felek közös megállapodása a Ptk. szerint a szerződésmódosításnak alapvető feltétele.

Ebből következően az ajánlatkérő álláspontja szerint nem jelenthet szerződésmódosítási akaratot a szerződéstől eltérő teljesítés elfogadása abban az esetben, amikor az eltérő teljesítés körülményeit illetően a felek akarata, tudomása nem az eltérő teljesítés kifejezett elfogadására irányult, hanem arra, hogy az eltérés szerződészerűségét, eredeti követelményeknek való megfelelést rögzítsék. Az ajánlatkérő akarata nem módosításra irányult, hanem arra, hogy a módosítás szükségességét álláspontja szerint megalapozó körülményt, az eltérő teljesítés eredeti műszaki követelményeknek való megfelelést rögzítse. Az ajánlatkérő előtt ekkor még nem lehetett ismert a 2019-ben keletkezett hatósági állásfoglalás, mely ilyen esetekben külön szerződésmódosítás szükségességét rögzíti, akkori megítélése szerint erre nem volt szükség. A teljesítés elfogadása körében a teljesítés ellenőrzése, alaposága körében a Kbt. 142. § (1) bekezdése rendelkezéseinek az ajánlatkérő nem tett ugyan maradéktalanul eleget, de ezen mulasztása szerződésmódosítási szándékként nem értelmezhető, sem az iratok tartalmának vizsgálata, sem az ajánlatkérő azokban tükröződő szándéka szerint.

A Ptk. 6:157. § (1) bekezdése értelmében a kötelezett hibásan teljesít, ha a szolgáltatás a teljesítés időpontjában nem felel meg a szerződésben vagy jogszabályban megállapított minőségi követelményeknek. Nem teljesít hibásan a kötelezett, ha a jogosult a hibát a szerződéskötés időpontjában ismerte, vagy a hibát a szerződéskötés időpontjában ismernie kellett. Ezen rendelkezésből következően a kérelmezett szerződéstől eltérő, műszakilag egyenértékűnek nem tekinthető teljesítése hibás teljesítésnek tekintendő és nem szerződésmódosításnak, ebből következően a szerződészegés következményei fejezetben foglalt jogkövetkezményeket vonja (vonhatja) maga után. Egy hibás teljesítés elfogadása (és így a szerződészegés következményeinek elmaradása) sem minősül szerződésmódosításnak, amennyiben az elfogadó fél a teljesítés hibás voltát az elfogadáskor nem ismerte fel és akarata a szerződészerű, hibamentes teljesítés elfogadására irányult. A Döntőbizottság gyakorlata is arra irányul, hogy szerződésmódosításként azon eseteket értékeli, amikor a hibás, szerződésmódosítási korlátba is ütköző teljesítést az ajánlatkérő szervezetek a hiba ismeretében fogadják el.

Az ajánlatkérő tudomása a teljesítés elfogadásakor az volt, hogy az eltérő teljesítés az előírt követelményeknek megfelel, így szerződészerű teljesítésként elfogadható. Az a körülmény ajánlatkérő előtt akkor nem volt ismert, hogy a tényleges teljesítés nem felel meg maradéktalanul valamennyi követelménynek, az erről való tudomás hiánya pedig a nem ismert körülményre vonatkozó szerződésmódosítási szándékot önmagában kizárja. A hivatalbóli kezdeményező és a Döntőbizottság gyakorlata szerinti „hallgatóságos” szerződésmódosításnak a felek eljárása akkor minősülne, ha a felek az eltérő teljesítés tényét és annak álláspontjuk szerint változatlan műszaki megfelelést nem rögzítették volna kifejezetten (bár tévesen), hanem csak a teljesítés elfogadásáról nyilatkozott volna az

ajánlatkérő. A lényeges körülménynek minősülő műszaki megfelelés rögzítése alapján megállapítható, hogy az ajánlatkérő az eltérő teljesítés körében vizsgálni kívánta az eredeti követelményeknek való megfelelést és így az elfogadhatóságot, akarata nem arra irányult, hogy a követelményeknek meg nem felelő teljesítést fogadjon el.

Mindezek alapján az ajánlatkérő álláspontja szerint nem állapítható meg a Kbt. 141. § (6) és (8) bekezdésének ajánlatkérő általi megsértése, hiszen szerződésmódosításra nem került sor. Az ajánlatkérő által a teljesítésigazolás körében elkövetett, nem vitatott mulasztás nem tekinthető módosítási akaratnak és így nem vizsgálható a szerződésmódosítás szabályai szerint.

84. Az ajánlatkérő a Kbt. 159. § (1) bekezdésével kapcsolatban az alábbi észrevételt tette. Az ajánlatkérő a Kbt. 142. § (2) bekezdés b) pontja szerinti jogsértés megtörténtét nem vitatja. Az ajánlatkérő a szerződés teljesítésének ellenőrzésére vonatkozó kötelezettségének nem megfelelően tett eleget, a megfelelő ellenőrzés elmulasztása alapján a 2017. szeptember 12-ei jegyzőkönyvben olyan teljesítés szerződésszerűségét ismerte el, amely teljesítés az ajánlatkérő előtt utóbb ismertté vált módon lényegesen eltért az eredeti követelményektől. A szerződésszerű teljesítés elismerésével ugyanakkor kizárttá vált a szerződésszegésből eredő igényérvényesítés, így az ajánlatkérő új ügyvezetése sem tudja a korábbi mulasztást orvosolni. Fenti körülmények alapján álláspontja szerint a Kbt. 159. § (1) bekezdése szerinti perindítás nem indokolt.

85. Az ajánlatkérő tájékoztatta arról a Döntőbizottságot, hogy a kérelmezett a szerződés 4. pontja és 4. számú mellékletében foglalt rendelkezéseket megszegve járt el a teljesítés során, ezért az ajánlatkérő 2018. november 16-án kötbérigényét a kérelmezett felé jelezte. A szerződés részletesen rögzíti az autóbusszervezőkkel szemben támasztott követelményeket, így többek között az ún. GKI kártya (Gépjárművezetői Képesítési Igazolvány) érvényes meglétét. Érvényes GKI kártya hiányában a 261/2011. (XII. 7.) Korm. rendelet és a 24/2005. (IV. 21.) GKM rendelet alapján az autóbusszervezők szolgálatot nem teljesíthetnek, közúti forgalomban a vezetőnek a GKI kártyát magánál kell tartania.

A szerződés teljesítésének ellenőrzése során megállapításra került, hogy 3 fő esetében a kártyák érvényessége az ellenőrzést megelőzően 2-3 hónappal korábban lejárt, ezen autóbusszervezők szolgálatot szerződésszerűen nem teljesíthettek volna, ennek ellenére a teljesítésben részt vettek. Az ajánlatkérő ezen szerződésszegő és jogszabályba ütköző teljesítést a kérelmezett felé jelezte, egyben bejelentette kötbérigényét és ellenőrzés keretében kérte valamennyi autóbusszervező GKI kártyáját és orvosi alkalmasságát igazoló iratokat bemutatni. A kérelmezett a kötbérigényt vitatta, arra hivatkozással, hogy nem került felszólításra megfelelő határidő tűzésével a hiányosság megszüntetésére. Az ajánlatkérő álláspontja szerint a megfelelő határidővel való felszólítás nem értelmezhető olyan jogsértés esetében, amely a múltbéli folyamatos fennállás miatt fogalmilag nem orvosolható és fennállása pillanatától jogszabályba ütköző volt.

Az ajánlatkérő álláspontja szerint ezen, a kérelmezett által el nem ismert szerződésszegés súlyos szerződésszegés, hiszen a kérelmezett jogszabályon alapuló kötelezettséget sértő módon végezte a teljesítést. Az ajánlatkérő kérte a hivatalbóli kezdeményezőt, hogy ezen észrevételét egyben tekintse a Kbt. 142. § (5) bekezdése szerinti bejelentésnek.

Az ajánlatkérő megjegyezte, hogy perindításra a szerződésszegés és kötbérvérvényesítés körében még nem került sor, az ajánlatkérő a korábban csatolt írásos felszólítás alapján tette meg az igényérvényesítéshez szükséges lépéseket. Amennyiben a felszólítás és a felek egyeztetése nem vezet eredményre, ajánlatkérő az egyéb szükséges jogi lépéseket is megteszi.

86. A jogsértésről való tudomásszerzés időpontjával kapcsolatban az ajánlatkérő előadta, hogy a Döntőbizottság megítélése szükséges abban a körben, hogy a szakértői vélemény vagy annak kiegészítése alapján került a hivatalbóli kezdeményező abba a helyzetbe, hogy a jogsértést egyértelműen észlelje és a jogorvoslat kezdeményezésének szükségességéről döntést hozhasson. Az ajánlatkérő véleménye szerint vizsgálendő, hogy az első szakvélemény alapján a jogsértés ténye már megállapítható volt-e esetlegesen annak részletes indoklása, magyarázata nélkül is és a kiegészítések megkérésével párhuzamosan benyújtható lett volna-e a kezdeményezés, vagy csak a kiegészített szakvélemény ismeretében hozhatta meg a döntést a hivatalbóli kezdeményező a kezdeményezés benyújtásáról.

A hivatalbóli kezdeményező által hivatkozott, a Mód3. tv. alapján irányadó Kbt. 152. § (9) bekezdésére való új hivatkozás körében felhívta az ajánlatkérő a Döntőbizottság figyelmét, hogy a Kbt. 149. § (1) bekezdés c) pontja alapján a jogorvoslati kérelemben egyértelműen meg kell jelölni a jogsértő esemény megtörténtének és a kérelmező arról való tudomásszerzésének időpontját. A jogorvoslati kérelemben a hivatalbóli kezdeményező nem jelölte meg a Kbt. 152. § (9) bekezdését a tudomásszerzés időpontjára vonatkozóan, így az ajánlatkérő álláspontja szerint erre az eljárásban utóbb nem hivatkozhat, kérelmét nem terjesztheti ki eredetileg meg nem jelölt jogszabályi hivatkozásra. A 2019. február 20-án kelt ellenőrzési jegyzőkönyv kézbesítése fogalmilag sem tekinthető a tudomásra jutás és így a jogorvoslati határidő kezdeti dátumának egy azt megelőzően, már 2019. január 21-én kezdeményezett és megindult jogorvoslati eljárásban.

87. Az ajánlatkérő kérte a Döntőbizottságot, abban az esetben, ha a Döntőbizottság az észrevételében foglaltakat nem találná megalapozottnak és megállapítaná a szerződésmódosítási szándék fennállása alapján az ajánlatkérő jogsértését, a bírság kiszabása és mértékének mérlegelése során vegye figyelembe az észrevételében előadott, különös méltánylást indokló körülményeket is.

88. Az ajánlatkérő a jogorvoslati eljárás során az alábbiak szerint pontosította és módosította észrevételét.

89. Elsődlegesen kérte, hogy a Döntőbizottság a hivatalbóli kezdeményezést utasítsa el, figyelemmel arra, hogy azt a hivatalbóli kezdeményező a törvényi határidőn túl, elkésve nyújtotta be.

Az ajánlatkérő hivatkozott a Kbt. 152. § (2) bekezdésére és az Ákr. 2. § (2) bekezdés c) pontjára, valamint idézte az Ákr. magyarázatából az alábbiakat: „Ezzel összefüggésben indokolt rámutatni, hogy e pontból több kötelezettség is hárul a hatóságra: nem egyszerűen nem lépheti túl a törvényes határidőt, hanem úgy kell megszerveznie a tevékenységét, hogy a lehető leghamarabb meghozza a döntését. Ebből az is következik, hogy a hatóság indokolatlan késlekedése esetén akkor is törvénysértő lehet az eljárása, ha a döntését egyébként határidőben meghozta.”

Az ajánlatkérő előadta, hogy a jogorvoslati eljárás kezdeményezése objektív és szubjektív határidőhöz kötött, a határidő elmulasztása jogvesztéssel jár. A Kbt. 152. § (2) bekezdése alapján a hivatalbóli kezdeményező a jogsértés megtörténtétől számított három éven belül, a jogsértés tudomásra jutásától számított 60 napon belül jogosult jogorvoslati eljárást kezdeményezni. Álláspontja szerint a hivatalbóli kezdeményező a kezdeményezésében részletezett szakértői megállapításokat már 2018. október 10-én megismerte. A 2018. november 21-ei keltezésű szakértői vélemény kiegészítés érdemi új információkat nem tartalmazott, hanem a korábban tett szakértői megállapításokat bontotta ki, magyarázta szövegesen, amely alapján a jogsértés tudomásra jutásának időpontja az ajánlatkérő álláspontja alapján nem lehet későbbi, mint 2018. október 10., ezért a hivatalbóli

kezdeményező tévesen jelöli meg a jogsértés tudomásra jutásának napjaként 2018. november 21-ét.

A hivatalbóli kezdeményező 2019. január 21-én, azaz a tudomásra jutástól számított 103. napon kezdeményezte a jogorvoslati eljárás megindítását. Az ajánlatkérő álláspontja szerint a hivatalbóli kezdeményező elmulasztotta a jogorvoslati eljárás megindítására nyitva álló szubjektív 60 napos határidőt, figyelemmel arra, hogy a 2018. októberi keltezésű igazságügyi szakértői véleményben már egyértelműen feltüntetésre kerültek azon műszaki tartalmú eltérések, melyeket a 2018. novemberi keltezésű szakértői vélemény kiegészítés szövegesen kibont, illetőleg megismétel.

A hatósági ellenőrzési eljárás megindítása és a jogorvoslati eljárás kezdeményezése között közel egy év telt el, mely önmagában felveti, hogy teljesült-e az eljárás ésszerű időtartamon belüli befejezéséhez kapcsolódó követelmény, ezért kérte, hogy a Döntőbizottság ezen körülmény szem előtt tartásával vizsgálja meg, hogy a kiegészítés valóban tartalmazott-e olyan ténylegesen új, és tudomásra jutás szempontjából kritikus jelentőségű információt, amely alapján a 2018. november 21-ei dátum alappal tekinthető a tudomásra jutás időpontjának.

Az ajánlatkérő megjegyezte, amennyiben a Döntőbizottság a fenti érvelést nem fogadja el, úgy hivatkozik az Ákr. 52. § (4) bekezdésére is. Álláspontja szerint a hivatalbóli kezdeményező 2019. január 21-én, azaz a szakértői vélemény kiegészítésének kézhezvételétől számított 61. napon kezdeményezte a jogorvoslati eljárás megindítását. A jogorvoslati eljárás megindítására nyitva álló 60. nap – 2019. január 20. – vasárnapi napra esett, azonban álláspontja szerint ebben az esetben a hivatalbóli kezdeményezőnek egy szigorúbb ügyintézési határidő áll rendelkezésére, amelyet abban az esetben is tartania kell, ha a határidő utolsó napja munkaszüneti napra esik. Az Ákr. indokolása szerint a törvény értelmében az ügyintézési határidő abban az esetben is lejár, amennyiben annak utolsó napja olyan napra esik, amelyen a hatóságnál a munka szünetel.

90. Másodlagosan kérte, hogy a Döntőbizottság a kezdeményezésben szereplő, az alapvető jogsértéssel, a szerződésszegéssel, a szerződésmódosítás elmaradásával és az írásbeliség elmulasztásával kapcsolatos valamennyi kérelmi elemet utasítsa el. Hangsúlyozta, hogy az ajánlatkérő és a kérelmezett a 2017. szeptember 12-én kelt jegyzőkönyv együttes aláírásával a köztük létrejött vállalkozási keretszerződést írásban módosították. Előadta, hogy a hivatalbóli kezdeményező a kezdeményezésében a fenti dokumentumra következetesen, mint az ajánlatkérő nyilatkozatára hivatkozik, amely az ajánlatkérő álláspontja alapján okiratellenes és félrevezető, figyelemmel arra, hogy a „nyilatkozat” a szavak általánosan elfogadott jelentése alapján egy egyoldalú akarat- vagy véleménynyilvánítást jelent, míg a 2017. szeptember 12-én kelt dokumentum egy jegyzőkönyv, amely a felek közös szándékát és akaratát rögzíti. A jegyzőkönyv eredményeképpen a felek a szerződésben a vállalkozó teljesítésére vonatkozó meghatározott feltételeket módosították, amely módosítás rögzíti, hogy a szolgáltatás teljesítéséhez igénybe venni kívánt buszok egyedileg nem azonosak az ajánlatban rögzített buszokkal, rögzítésre került továbbá, hogy ezen járművek a felhívásban megjelölt autóbuszokkal egyenértékűek. További lényeges körülmény, hogy a jegyzőkönyvet az alapszerződést is ellenjegyző, cégképviselőre jogosultak írták alá.

Az ajánlatkérő idézett a Közbeszerzési Felügyeletért Felelős Helyettes Államtitkárság Közbeszerzési Felügyeleti Főosztály – Miniszterelnökség – Szerződésmódosítási Útmutatójából az alábbiak szerint: „Fontos megjegyezni, hogy a szerződésmódosítás megítélése tartalmi kérdés, vagyis függetlenül attól, hogy a felek hogy nevezik – pl. nyilatkozat, jegyzőkönyv –, amennyiben a dokumentum a szerződéses feltételeket vagy a szerződés részét képező egyéb dokumentumot módosítja, avagy olyan feltételeket határoz

meg, amelyek az eredeti szerződésben nem szerepeltek, azt szerződésmódosításnak kell tekinteni.”

A kérdéses jegyzőkönyv tehát szerződésmódosításnak minősül, figyelemmel arra, hogy tartalma alapján az ún. alapszerződésben rögzített feltételeket módosítják a felek akarategységben, továbbá a szerződés a Kbt. által meghatározott formai feltételt is teljesíti, tekintettel arra, hogy a felek a szerződés feltételeinek módosítására irányuló szándékukat írásban rögzítették. Az ajánlatkérő megjegyezte, hogy a hivatalbóli kezdeményező a fenti, jogorvoslati eljárás szempontjából fontos körülményeket jogorvoslati kezdeményezésében figyelmen kívül hagyta, azokat nem értékelte.

Az ajánlatkérő kérte a Döntőbizottságot, hogy a 2017. szeptember 12-én kelt jegyzőkönyvet, figyelemmel annak tartalmára és a formai feltételek teljesülésére fogadja el és értékelje szerződésmódosításként, amely módosítás alapján az ajánlatkérő elfogadta, hogy a kérelmezett ne az ajánlatában bemutatott, azokkal nem azonos, azonban egyenértékű és a szolgáltatás színvonalára hátrányosan nem ható autóbusszokkal teljesítsen.

91. Az ajánlatkérő hangsúlyozta, hogy az előbbieken részletezett szerződésmódosítás álláspontja szerint a Kbt. 141. § (6) bekezdésében foglalt feltételeknek megfelel.

A szerződés tárgya autóbussz járatok teljeskörű üzemeltetése, valamint jegy és bérletértékesítési tevékenység ellátása. A teljesítésbe bevont buszok műszaki paraméterei kétségkívül fontos feltételei a teljesítésnek, azonban vitatjuk, hogy a szakértői véleményben jelzett műszaki feltételek változása lényeges módosulás lenne.

Az autóbusszok műszaki mutatóit az ajánlatkérő nem értékelte. A szakértői véleményben rögzített eltérések bizonyos esetben nem csupán egyenértékű, de a felhívásban rögzítettnél magasabb színvonalon történő szolgáltatást biztosítottak (pl. automata váltók, elektronikus utastájékoztató táblák).

Az igazságügyi szakértői vélemény kizárólag a közbeszerzési dokumentációban rögzített feltételektől való eltérést vizsgálta és ezen eltérésekre vonatkozó megállapításokat tett, az eltérések egyenértékűségét azonban nem vizsgálta, ahogyan azt sem, hogy ezen eltérések a szolgáltatás magasabb színvonalon történő ellátását elősegítették-e, vagy, hogy a vállalkozói díjra befolyással voltak-e. A szakértői vélemény több esetben hangsúlyozza, hogy az eltérés nem jelentős (pl. motor fajlagos teljesítménye kapcsán: „nem számottevő a különbség”; napellenző roló kapcsán: „jelentősége kevés”).

Az ajánlatkérő álláspontja szerint, amennyiben a műszaki eltérések vizsgálatát a hivatalbóli kezdeményező szakkérdésként határozta meg, úgy az egyenértékűség, valamint az eltérések vállalkozói díjjal, illetve a szerződés gazdasági egyensúlyával való kapcsolatának megítélése is szakkérdés, amely kérdésre azonban az igazságügyi szakértői vélemény nem tér ki, ahogyan nem tér ki arra sem, hogy az eltérések a teljesítés színvonalára hogyan hatottak, ezért a jogorvoslati kezdeményezésben eltérésekre alapozott további gazdasági és műszaki tartalmú feltételezések nem igazoltak és bizonyítékokkal nem alátámasztottak. A kezdeményezésben a hivatalbóli kezdeményező állítja, azonban ezen esetben sem támasztja alá, hogy a felhívásban rögzített műszaki előírásoktól való eltérés miért tette volna lehetővé más ajánlattevők részvételét az eljárásban. Az ajánlatkérő szerint az eltérések csekélyek és a szerződés teljesítésének színvonalára hátrányosan nem hatottak, más ajánlattevők részvételét, más ajánlattevő nyertességét nem tették volna lehetővé. A hivatalbóli kezdeményező maga is (6. oldal első bekezdés) mint „teljesítés minőségét nem jelentős mértékben befolyásoló” változásokra hivatkozik.

A hivatalbóli kezdeményező állítja, azonban nem támasztja alá, hogy a felhívásban rögzített műszaki előírásoktól való eltérés miért változtatná meg a szerződés gazdasági egyensúlyát a kérelmezett javára. Annak megítélése, hogy az eltérések hogyan hatottak a vállalkozói díjra, a teljesítés színvonalára, illetőleg a kérelmezett teljesítését könnyítették-e, olyan műszaki

szakmai kérdések, amelyeket az igazságügyi szakértői vélemény nem tárgyal, ezen kérdéssel kapcsolatos megállapításokat nem tartalmaz, ezért az ezen alapuló, hivatalbóli kezdeményező általi következtetések teljesen alaptalanok. Az ajánlatkérő állította, hogy a változások nem hatottak hátrányosan a járatüzemeltetésre, ezért azon jogorvoslati kezdeményezésben rögzített megállapítás, amely szerint a műszaki feltételek változása a szerződés gazdasági egyensúlyát a kérelmezett javára változtatta volna meg, nem igazolt. Az egyenértékű teljesítés elfogadásával a kérelmezett nem került kedvezőbb helyzetbe.

Az ajánlatkérő előadta, hogy a módosítás új ajánlattevői kötelezettséget nem keletkeztetett, a módosítás a szerződésben rögzített feladatokon túl újat nem határozott meg. Azaz a felek a Kbt. 141. § (6) bekezdésével összhangban, írásban módosították a közöttük 2017. április 13-án létrejött vállalkozási keretszerződést. Az ajánlatkérő szerint nem állapítható meg a Kbt. 141.§-nak megsértése, figyelemmel arra, hogy a felek a vállalkozási keretszerződést a Kbt.-ben meghatározott formakényszernek megfelelően módosították. Nem állapítható meg a Kbt. 142. § (2) bekezdésének sérelme, ugyanis a szerződés módosítására tekintettel a kérelmezett a szerződést nem szegte meg, így a szerződésszegésből eredő igények érvényesítése sem értelmezhető.

92. Az ajánlatkérő álláspontja szerint a Kbt. 141. § (7) bekezdésének megsértése valósult meg, figyelemmel arra, hogy az ajánlatkérő a szerződésmódosításról a külön jogszabályban meghatározott minta szerinti tartalommal a hirdetmény közzétételét elmulasztotta.

93. Az ajánlatkérő utalt arra, a Döntőbizottság rámutatott, hogy a döntőbizottsági és bírósági joggyakorlat szerint az alapelvek sérelmére akkor lehet eredményesen hivatkozni, ha valamely magatartás tételes rendelkezésekbe nem ütközik, azonban olyan tényállási elemekre hivatkozik a kérelmező, amelyek alapján tételes szabály megsértése nélkül az alapelvek sérülnek. A Döntőbizottság a tételes jogszabály megsértésének hiányát a fentiek szerint megállapította, és álláspontja szerint a jogorvoslati kérelem nem tartalmaz olyan további körülményeket, ami a fentiekben kifejtetteken túlmenően az alapelvek megsértésének további vizsgálatát indokolná. (D.224/14/2018. számú határozat)

Az ajánlatkérő szerint megállapítható, hogy az ajánlatkérő magatartása tételes rendelkezésekbe ütközött. Amennyiben valamely magatartás konkrét jogszabályhelyben foglalt előírást sért, úgy alapvető jogsértésre hivatkozni nem lehet, figyelemmel azok speciális, szubszidiárius jellegére, ezért az ajánlatkérő kérte a Döntőbizottságot, hogy a kezdeményezésben részletezett alapvető jogsértésekre történő hivatkozásokat, mint alaptalant utasítsa el és a döntését kizárólag a Kbt. 141. § (7) bekezdésére alapozza.

Kérte továbbá, hogy az esetleges bírság kiszabása során a Döntőbizottság vegye figyelembe az ajánlatkérő együttműködő magatartását, valamint azon körülményt, hogy a közbeszerzési törvény megsértése miatt marasztalásra az ajánlatkérő vonatkozásában még nem került sor. Egyidejűleg az ajánlatkérő vállalja, hogy a későbbiekben különös figyelemmel fog eljárni a szerződések módosítása során, azokat kizárólag a Kbt. 141. § által biztosított jogalapok maradéktalan fennállása esetén módosítja és a módosításról szóló tájékoztatót határidőben feladja.

94. Az ajánlatkérő a Döntőbizottság felhívására nyilatkozott arról, hogy a kérelmezett általi, 2018. május 11-én kelt bejelentés szerint a szerződés keretein belül foglalkoztatott NBR-639 rendszámú autóbusz 2018. május 5-én tüzesetben megsemmisült. A járművet kivonták a forgalomból, helyére a kérelmezett bejelentése alapján a PIE-583 rendszámú autóbust állították be. A bejelentéssel egyidejűleg a kérelmezett mellékelte a PIE-583 rendszámú busz forgalmi engedélyét. Az ajánlatkérő a rendelkezésére álló iratok között nem lelt fel olyan, a bejelentéskor megbízatással bíró korábbi vezetőség által kiállított, a 2017. április 13-án

létrejött vállalkozási keretszerződés 5.1.1. pontja szerinti ajánlatkérői nyilatkozatot a teljesítésbe így bevont PIE-583 rendszámú autóbusz megfelelőségéről. Az ajánlatkérő ezzel kapcsolatban megjegyezte, hogy a szakértői vélemény megállapítása (17. oldal második sor) szerint is a 3 db VDL-Berkhof autóbusz (köztük a PIE-583 rendszámú autóbusz) teljesen egyforma felszereltségű, így a korábbi NBR-639 rendszámú autóbusz pótlásaként, a flotta két másik tagjával egyenértékű autóbusznak tekinthető.

95. Az ajánlatkérő szintén a Döntőbizottság felhívására előadta, hogy a PEP-961 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Tourismo autóbusz esetében az eljáró szakértő véleményében elírás történt. A szakértői vélemény 10. oldalán szerepel a PEP-961 rendszámú autóbusz, de a motorszám és alvázszám alapján egyértelműen beazonosítható, hogy a rendszám elírást tartalmaz. A helyes rendszám: PEP-661. A PEP-661 rendszámú autóbusz 2017. április óta része a flottának, a 2017. szeptemberben kelt nyilatkozatok tartalmazzák a teljesítésbe vonás adatait.

96. Az ajánlatkérő a Döntőbizottság felhívására nyilatkozott arról is, hogy a kérelmezett felszólítására, kötbérezésére nem került sor a teljesítésbe bevont autóbuszok miatt. Az ajánlatkérő korábbi vezetősége a teljesítést műszaki egyenértékű teljesítésként elfogadta.

A kérelmezett észrevétele

97. A kérelmezett egyrészt kérte a Döntőbizottságot, hogy a jogorvoslati eljárást szüntesse meg, tekintettel arra, hogy a hivatalbóli kezdeményező a kezdeményezését a Kbt. 152. § (2) bekezdésében rögzített határidő elteltét követően nyújtotta be.

98. A kérelmezett álláspontja szerint a jogsértésről való tudomásszerzés időpontja 2018. október 3., amely napon a hivatalbóli kezdeményezőhöz megérkezett a 29200-801/27303/2018. számú szakértői vélemény. A szakértői vélemény kivétel nélkül tartalmazta azon szakmai megállapításokat, műszaki és jogi adatokat, amelyekre a hivatalbóli kezdeményező a kezdeményező iratban hivatkozott. A kérelmezett álláspontja szerint a tudomásra jutás kérdésénél nem a szubjektív körülmény releváns (megértette-e a címzett abból, hogy „a járművek átlagéletkora 7,48 év” azt, hogy a járművek átlagéletkora 7,48 év) hanem a szakvélemény a címzettnek objektíve tudomására hozta, hogy a járművek átlag életkora 7,48 év. A kérelmezett felhívta a Döntőbizottság figyelmét, hogy a szakértői vélemény kiegészítésére irányuló végzés az inkriminált műszaki paraméterek vonatkozásában nem hívta fel a szakértői szervezet kiegészítésre. A végzés indokolása olyan általános hivatkozásokat tartalmaz, amelyekből nem derül ki, hogy a kiegészítésnek valójában milyen érdemi magyarázata van.

99. A 29200-801/27303/2018-5. számú szakértői nyilatkozat nem egészítette ki a szakvéleményt olyan jelentős ténnyel vagy körülménnyel, amelynek megállapításához különleges szakértelem szükséges. A nyilatkozat semmilyen kiegészítést sem tartalmaz, csak szöveges formában bővíti a szakvéleményben is részletesen kifejtett egyes megállapításokat. A kérelmezett hivatkozott arra, hogy az átlagéletkor problematikája csak a szakvéleményben szerepel, a kiegészítő nyilatkozatban nem. Ebben a körben a kérelmezett álláspontja szerint még a kiegészítő vélemény kézhezvételének időpontjára sem hivatkozhat a hivatalbóli kezdeményező.

100. A kérelmezett szerint a szakértői véleményben több helyen szöveges magyarázat található azon táblázatokhoz, amelyek tartalmazzák a szakértői vizsgálat összefoglalt eredményét. A szakértő világosan, néhol még sárga kiemeléssel is rögzítette azokat az eltéréseket „Valóság” címszó alatt, amelyeket szakmai munkája alapján meg tudott állapítani (más kérdés, hogy tévesen). Nem menti ki a hivatalbóli kezdeményező késedelmét, hogy a jól átlátható, helyenként „kisárgázott” táblázatokat szöveges kiegészítő szakvéleményben kérte elmagyarázni. A szakvélemény a „kiegészítés-magyarázat” nélkül is egyértelműen tartalmazza a szakértő megállapításait és azzal együtt a tévedéseit is.

101. A kérelmezett másrészt kérte a Döntőbizottságot, hogy állapítsa meg a jogsértés hiányát.

102. A kérelmezett álláspontja szerint van a szakvéleményben több tárgyi tévedés:

1. A Tempo 100 vizsga. A flottában jelenleg használt járművekből nyolc helyett csak ötnak van ilyen minősítése. Ez azért van, mert nincs többre szükség. Mivel az ajánlatkérő a kezdetektől csökkentette az igényt (kevesebb feladatot bízott a kérelmezettre), így kevesebb buszra volt szükség.

2. A kezdeményező irat kifogásolja a tetőmagasságot. A „púp nem engedélyezett” – írja a szakértő, amelynek semmi köze a közbeszerzési kiírásban szereplő azon elváráshoz, hogy a busz vázszerkezetének felső síkjából ne legyen vázszerkezeti kiemelkedése. Ahogy a tevé hátán a púp nem a gerincoszlop egyenetlensége miatt van, úgy a „nem engedélyezett púp” sem a vázszerkezet kiugrása. A „púp” alatt a vázszerkezet egysíkú. Ha a „talajtól mért magasság” nem azonos a jármű minden pontján, az a talaj hibájából (kátyú) fakad.

3. A padlómagasság. A kiírás szerint normál padlómagasság az elvárás a járműveknél. A Mercedes Benz Tourismo RHD normál padlómagasságú.

4. Klímaberendezés. Nem világos, hogy a hivatalbóli kezdeményező „nem az autóbuszokban megszokott méretű” megállapítása mit jelent. Van, aki nagyobb kénytelen megszokni, van aki kisebbet kénytelen tudomásul venni, de ez nem műszaki kategória. A buszok megfelelnek a kiírásnak.

5. Viszonylatjelző. Nem kell a buszra táblatartó, ha elektronikus viszonylatjelző van és az működik is, márpedig működik.

6. Sebességváltó. Az, hogy a teljesítésbe bevont autóbuszok mindegyike automata váltóval van szerelve, a forgalmi engedélyből egy laikus rátekintése alapján is megállapítható tévedés. A forgalmi engedély 0-1-2-3-4 számmal tartalmazza a sebességváltó kódját.

103. A kérelmezett hivatkozott arra is, hogy az ellenőrzés kizárólag az autóbuszokra terjedt ki, miközben a szolgáltatási szerződés komplex teljesítését kellene értékelni. A hivatalbóli kezdeményező nem vette figyelembe, hogy a szerződés teljesítése során az ajánlatkérő szűkebb tartalommal vette igénybe a kérelmezett szolgáltatását, mint amelynek teljesítése vonatkozásában ajánlattételre hívta fel a gazdasági szereplőket. Ennek megfelelően szűkített eszközállományra és azzal együtt változó összetételű eszközökre van szükség. A kérelmezett az ajánlatkérő változó igényével szemben nem tud önkényesen fellépni és olyan feladatot is teljesíteni, amire nem kap konkrét felkérést. Az ellátandó feladatok 2017 őszén és 2018 végén is változtak. A szolgáltatást a feladatra szabott eszközökkel, a fővállalkozó által előírt feltételeknek megfelelően végzi a kérelmezett, ezért van eltérés a járművek összetételében. Ugyanígy történt az igényekhez igazított változás az igénybevett járművek által szolgáltatott kilométer teljesítmény, illetve a kilométer teljesítményre vetített gépjármű vezető igény vonatkozásában is. Személyi állományban az eredetihez képest a kérelmezett magasabb létszámmal dolgozik, amelynek költsége szintén magasabb, mint amire az ajánlat benyújtásakor számíthatott.

104. A kérelmezett előadta, hogy a szerződéstől eltérés a kérelmezett számára nem gazdasági előnyt, hanem hátrányt és költségössletet eredményezett. Az ezzel ellentétes megállapítás a hivatalbóli kezdeményező részéről – konkrét vizsgálat hiányában – alá nem támasztott vélemény csupán. A magasabb színvonalú műszaki tartalommal szolgáltatás nem jelent versenyelőnyt vagy -hátrányt a szolgáltatás színvonalában.

105. A kérelmezett előadta, hogy az érintett szakmai szereplők által elismerten magas színvonalon végzi a szolgáltatást, amelynek figyelembe vételét az eljárás célszerűsége szempontjából is kérte a Döntőbizottságtól.

A Döntőbizottság döntése és annak indokai

106. A Döntőbizottság elsőként az ajánlatkérő és a kérelmezett észrevételeiben foglaltakra tekintettel azt vizsgálta, hogy a hivatalbóli kezdeményező a kezdeményezését a Kbt.-ben rögzített határidőben nyújtotta-e be.

107. A Kbt. 152. § (1) bekezdése – egyebek mellett – az alábbiakat tartalmazza:

„A Közbeszerzési Döntőbizottság hivatalból indított eljárását a következő szervezetek vagy személyek kezdeményezhetik, ha a feladatkörük ellátása során a közbeszerzésekről szóló törvénybe, illetve a közbeszerzésekről szóló törvény felhatalmazása alapján alkotott rendeletbe ütköző magatartás vagy mulasztás jut tudomásukra:

a) a Közbeszerzési Hatóság elnöke”

108. A Kbt. 152. § (2) bekezdés a) pontja szerint a Döntőbizottság hivatalból való eljárását a Kbt. 152. § (1) bekezdés szerinti személy vagy szervezet a jogsértés tudomásra jutásától számított hatvan napon belül, de legkésőbb a jogsértés megtörténtétől számított három éven belül kezdeményezheti.

109. A Döntőbizottság a fenti jogszabályi rendelkezések alapján megállapította, tekintettel arra, hogy a Kbt. 152. § (1) bekezdés a) pontja szerinti személy, a Közbeszerzési Hatóság elnöke kezdeményezte a Döntőbizottság hivatalból való eljárását, a kezdeményezés benyújtására nyitva álló szubjektív határidő hatvan nap, az objektív határidő három év.

110. A Döntőbizottság megállapította, hogy a hivatalbóli kezdeményező kezdeményezését a hároméves objektív határidőn belül nyújtotta be 2019. január 21-én, ugyanis az ajánlatkérő és a kérelmezett között 2017. április 13-án jött létre az a szerződés, amelynek teljesítésével kapcsolatos jogsértés miatt kezdeményezte a hivatalbóli kezdeményező a Döntőbizottság jogorvoslati eljárását. A kezdeményezést az objektív határidő szempontjából akkor lehetne elkésztettnek tekinteni, ha a jogsértés 2016. január 21. előtt történt volna, azonban a szerződés létrejöttének időpontjára tekintettel jelen esetben a jogsértés csak 2017. április 13. után történhetett.

111. A Döntőbizottság a következőkben áttért a szubjektív határidő megtartottságának vizsgálatára, e körben a Döntőbizottságnak tekintettel kellett lennie a 2019. január 1-jén hatályba lépett jogszabályi változásokra.

A Mód3. tv. 50. § (3) bekezdése úgy rendelkezett, hogy a Kbt. 152. §-a a következő (9) bekezdéssel egészül ki:

„(9) A 187. § (2) bekezdés j) pontja szerinti ellenőrzés esetén a (2) bekezdése szerinti határidő számításakor a jogsértés tudomásra jutása időpontjának az ellenőrzési jegyzőkönyv kézbesítését kell tekinteni.”

A Mód3. tv. 68. § (2) bekezdése szerint a 38. §, a 49-63. §, a 64. § (2) bekezdése, a 65. § (2)-(3) bekezdése, a 66. § 23-24., 27-29., 31-38. és 40-42. pontja, a 67. § (1) bekezdés 1. és 6-8. pontja, valamint a 67. § (2) bekezdés 16-20. pontja 2019. január 1-jén lép hatályba.

112. A Kbt. 187. § (2) bekezdés j) pontja szerint a Hatóság figyelemmel kíséri a közbeszerzési eljárás, valamint a koncessziós szerzési eljárás alapján megkötött szerződések módosításáról szóló hirdetményeket, ennek során az Ákr. alapján hatósági ellenőrzés keretében – jogszabályban meghatározott részletes szabályok szerint – ellenőrzi a szerződések teljesítését és módosítását, a tervpályázati eljárás eredményét, valamint megteszi különösen a Kbt. 153. § (1) bekezdés c) pontjában és a Kbt. 175. §-ban meghatározott intézkedéseket.

113. A Kbt. 153. § (1) bekezdés c) pontja szerint a Közbeszerzési Hatóság elnöke kezdeményezi a Közbeszerzési Döntőbizottság hivatalból való eljárását, ha a Közbeszerzési Hatóság a 187. § (2) bekezdés j) pontja szerinti hatósági ellenőrzésének eredménye alapján, vagy ha a hatósági ellenőrzés megkezdése nélkül is valószínűsíthető, hogy a szerződés módosítására vagy teljesítésére e törvénybe ütköző módon került sor, különösen ha a 142. § (2) bekezdése szerinti jogsértés történt.

114. A Kbt. 197. § (10) bekezdése szerint, e törvénynek a Kbt. módosításáról szóló Mód3. tv. által megállapított rendelkezéseit – a (11)-(13) bekezdésben foglaltak kivételével – a Mód3. tv. hatálybalépése után megkezdett szerzésekre, közbeszerzési eljárások alapján megkötött szerzésekre, tervpályázati eljárásokra és előzetes vitarendezési eljárásokra, valamint a Mód3. tv. hatálybalépése után kérelmezett, kezdeményezett vagy hivatalból indított jogorvoslati eljárásokra kell alkalmazni.

115. Fentiek alapján a Döntőbizottság megállapította, tekintettel arra, hogy a Kbt. 197. § (10) bekezdése szerint a Kbt.-nek a Mód3. tv. által megállapított rendelkezéseit (köztük a Kbt. 152. § (9) bekezdését) a Mód3. tv. hatálybalépése (2019. január 1.) után kezdeményezett jogorvoslati eljárásokra is kell alkalmazni, így jelen, 2019. január 21-én kezdeményezett eljárásban a Döntőbizottságnak a Kbt. 152. § (9) bekezdése alapján kellett megállapítania a jogsértésről való tudomásszerzés időpontját. A Döntőbizottságnak azt kellett vizsgálnia, hogy az ellenőrzési jegyzőkönyv kézbesítése mely napon történt meg.

116. A Döntőbizottság a rendelkezésére álló iratok alapján megállapította, hogy a T-00277/42/2018. számú ellenőrzési jegyzőkönyv – amely az 1-9. kérelmi elemekben foglaltakkal egyezően tartalmazta az ellenőrzés során feltárt, a szerződés teljesítésével kapcsolatos eltéréseket – kézbesítése 2019. február 21-én és 2019. február 22-én történt meg.

117. A Döntőbizottság továbbá megállapította, hogy a T-00277/53/2018. számú ellenőrzési jegyzőkönyv kiegészítés – amely a 10-11. kérelmi elemekben foglaltakkal egyezően tartalmazta az ellenőrzés során feltárt, a szerződés teljesítésével kapcsolatos eltéréseket – kézbesítése 2019. március 7-én és 2019. március 8-án történt meg.

118. Fentiek szerint a jogsértés tudomásra jutásának időpontja 2019. február 21-22. és 2019. március 7-8., amely időpontok alapján a 2019. január 21-én benyújtott kezdeményezést nem lehet elkésettnek tekinteni.

119. A Döntőbizottság nem fogadta el az ajánlatkérő azon álláspontját, hogy a hivatalbóli kezdeményező a kezdeményező iratban nem jelölte meg a Kbt. 152. § (9) bekezdését a tudomásszerzés időpontjára vonatkozóan, így erre az eljárásban utóbb nem hivatkozhat, kérelmét nem terjesztheti ki eredetileg meg nem jelölt jogszabályi hivatkozásra. A Döntőbizottság rögzíti, hogy a Kbt. 152. § (4) bekezdése alapján valóban a kezdeményező iratban kötelezően meg kell jelölni a jogsértő eseményről való tudomásszerzés időpontját, azonban a Döntőbizottságnak nem kizárólag a hivatalbóli kezdeményező által megjelölt időpont alapján kell megítélnie, hogy a kezdeményezést határidőben benyújtotta-e. A Döntőbizottságnak a rendelkezésére bocsátott iratok és a hatályos jogszabályi rendelkezések alapján körütekintően kell vizsgálnia, hogy a kezdeményezésben foglaltak érdemi elbírálásának van-e eljárásjogi akadálya, a Döntőbizottság nem hagyatkozhat csupán az ügyfelek nyilatkozataira.

120. Tekintettel arra, hogy a Döntőbizottság álláspontja szerint a kezdeményezésben foglaltak érdemi vizsgálatának nincs eljárásjogi akadálya, a Döntőbizottság a továbbiakban érdemben vizsgálta a kezdeményező iratban foglaltakat.

121. A Döntőbizottság elsőként a 11 kérelmi elemben foglaltakat vizsgálta, az egyes kérelmi elemek esetében abban kellett állást foglalnia, hogy a kérelmezett a szerződés teljesítése során a kezdeményező iratban részletezett 11 okból eltért-e az ajánlatkérő által előírt követelményektől.

122. A Döntőbizottság az ajánlatkérő által előírt követelmények vizsgálata során megállapította, hogy az ajánlatkérői előírások különböztek az egyes dokumentumokban: a felhívásban, a műszaki dokumentációban, a szerződés 2. számú mellékletében. Ezt a tényt a szakértői vélemény „VI. A szakértő véleménye” pontjának 5. alpontjában a szakértő is megállapította. A Döntőbizottság annak megítélésében, hogy mely előírásokat vegye alapul a döntése során, a szerződés „Előzmény” pontjában rögzítetteket tartotta szem előtt. Ezen pont szerint az ún. alapszakvélemények (a felhívás, a dokumentáció, ezek mellékletei és módosításai, a kiegészítő tájékoztatások, a kérelmezett ajánlata) a szerződés elválaszthatatlan részét képezik, egymást kiegészítik és kölcsönösen magyarázzák, de kétértelműség, eltérések és vita esetén elsősorban az alapszakvélemények, ezt követően a szerződés mellékletei az irányadók. Előbbi előírásból következően a Döntőbizottság a felhívásban és a műszaki dokumentációban szereplő ajánlatkérői előírásokhoz viszonyította a kérelmezett teljesítését.

123. A Döntőbizottság a szerződés teljesítésének vizsgálatánál a 2018. szeptember 28-án kelt 29200-801/27303/2018. számú igazságügyi műszaki szakértői véleményben foglaltakat vette alapul. A Döntőbizottság megállapította, hogy a 2018. november 16-án kelt 29200-801/27303/2018-5. számú kiegészítő igazságügyi műszaki szakértői vélemény új, illetve az alapszakvéleménytől eltérő megállapításokat nem tartalmazott, ebben a kiegészítésben a szakértő soronként értelmezte, szöveges magyarázattal látta el az alapszakvéleményben szereplő, eltéréseket tartalmazó táblázatokat.

124. A Döntőbizottság a következőkben az egyes kérelmi elemekben megjelölt eltéréseket egyenként vizsgálta és az alábbiakat állapította meg.

1. kérelmi elem (A teljesítéshez igénybe vett autóbuszok felosztása)

A Döntőbizottság megállapította, hogy a felhívás II.2.4) A közbeszerzés ismertetése pontjában az ajánlatkérő az autóbuszokra vonatkozó ajánlatkérői elvárások körében előírta 16 db országos (távolsági) kivitelű és 7 db elővárosi kivitelű autóbusz igénybevételét a teljesítés

során.

Ugyanezen követelményt rögzítette a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében is.

A kérelmezett ezen ajánlatkérői követelménynek megfelelően tett ajánlatot, az ajánlatának 53. oldalán a megajánlott autóbuszok esetében 10 db Mercedes Benz Tourismo 15 RHD és 6 db MAN Lion's Intercity országos (távolsági) kivitelű autóbuszt, valamint 7 db Mercedes Benz Citaro elővárosi kivitelű autóbuszt jelölt meg.

A szakértői vélemény „III. A vizsgálat tárgya” és „V. Szakmai ténymegállapítások” pontjában a szakértő azt állapította meg, hogy a kérelmezett 5 db Mercedes Benz Tourismo RHD és 5 db MAN Lion's Intercity országos (távolsági) kivitelű autóbuszt, valamint 10 db Mercedes Benz Citaro és 3 db VDL Berkhof Ambassador 200 elővárosi kivitelű autóbuszt vett igénybe a teljesítés során. Ezen eltérést a szakértő táblázatos formában is rögzítette.

Fentiek alapján a Döntőbizottság megállapította, hogy a kérelmezett a szerződés teljesítése során eltért az ajánlatkérő által előírt követelményektől, valamint az ajánlatától is: a 16 db országos (távolsági) kivitelű autóbusz helyett 10 db-ot, a 7 db elővárosi kivitelű autóbusz helyett 13 db-ot vont be a teljesítésbe.

2. kérelmi elem (Tempo 100 vizsga)

A Döntőbizottság megállapította, hogy a felhívás II.2.4) A közbeszerzés ismertetése pontjában az ajánlatkérő az autóbuszokra vonatkozó ajánlatkérői elvárások körében előírta, hogy a 16 db országos (távolsági) kivitelű autóbusz esetében a teljes mennyiségből legalább 8 db-nak „Tempo 100” vizsgára alkalmas műszaki kivitelűnek kell lennie.

Ugyanezen követelményt rögzítette a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében is.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban, valamint az ajánlat 54. oldalán lévő táblázatban szerepeltette, hogy a 16 db országos (távolsági) kivitelű autóbusz közül 8 db Mercedes Benz Tourismo 15 RHD kialakítása „Tempo 100” vizsgára alkalmas.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” része az 5 db Mercedes Benz Tourismo RHD autóbusz esetében, a járművek felszereltségénél rögzítette, hogy ezen 5 db autóbusz rendelkezik gyári Tempo 100 igazolással. Ezen eltérést a szakértő táblázatos formában is rögzítette.

Fentiek alapján a Döntőbizottság megállapította, hogy a kérelmezett a szerződés teljesítése során eltért az ajánlatkérő által előírt követelményektől, valamint az ajánlatától is: a 8 db Mercedes Benz Tourismo 15 RHD autóbusz helyett csak 5 db Mercedes Benz Tourismo RHD autóbusz volt „Tempo 100” vizsgára alkalmas műszaki kivitelű.

3. kérelmi elem (padlómagasság)

A Döntőbizottság megállapította, hogy a felhívás II.2.4) A közbeszerzés ismertetése pontjában az ajánlatkérő az autóbuszokra vonatkozó ajánlatkérői elvárások körében előírta, hogy az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok normál padlómagasságúak legyenek.

A műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében az ajánlatkérő az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok esetében előírta a normál padlómagasságú, egyszintes kivitel. Ugyanakkor azt is rögzítette, hogy az autóbuszok utas-folyosója emelt padlómagasságú, több lépcsővel elérhető lehet, a talajtól mért magassága 650 mm vagy annál magasabb lehet.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban szerepeltette, hogy a megajánlott országos (távolsági) kivitelű autóbuszok jellemzője a normál padlómagasságú, egyszintes kivitel; az autóbuszok utas-folyosója emelt padlómagasságú, több lépcsővel elérhető, a talajtól mért magassága 650 mm-nél magasabb.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” része az 5 db országos (távolsági) kivitelű Mercedes Benz Turismo RHD autóbusz esetében, a járművek felszereltségénél rögzítette az emelt padlómagasságot (utastérben kb. 1.330 mm), ezt eltérésként a szakértő táblázatban is rögzítette.

A Döntőbizottság megállapította, hogy az 5 db országos (távolsági) kivitelű Mercedes Benz Turismo RHD autóbusz megfelelt az ajánlatkérő által a padlómagasság tekintetében előírt követelményeknek. Az ajánlatkérő a normál padlómagasság rögzítése mellett megengedte, hogy az autóbuszok utas-folyosója emelt padlómagasságú, több lépcsővel elérhető legyen, a talajtól mért magassága 650 mm vagy annál magasabb legyen, ennek az előírásnak az 5 db Mercedes Benz Turismo RHD autóbusz is megfelelt az utastér kb. 1.330 mm-es emelt padlómagasságával. Így e tekintetben a kérelmezett a szerződés teljesítése során nem tért el az ajánlatkérői előírásoktól.

4. kérelmi elem (ajtóképlet)

A Döntőbizottság megállapította, hogy a felhívás II.2.4) A közbeszerzés ismertetése pontjában az ajánlatkérő az autóbuszokra vonatkozó ajánlatkérői elvárások körében előírta, hogy az elővárosi kivitelű autóbuszok ajtóképlete 2-2-0 vagy 2-2-1 legyen.

A műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében az ajánlatkérő az elővárosi kivitelű autóbuszok ajtóképlet elvárásaként 2-2-0 vagy 2-2-2 előírást szerepeltetett.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban szerepeltette, hogy a megajánlott elővárosi kivitelű autóbuszok ajtóképlete 2-2-0 vagy 2-2-2. Az ajánlat 54. oldalán a megajánlott 7 db Mercedes Benz Citaro elővárosi kivitelű autóbusz műszaki adatainál az ajtóképletnél 2-2-2 szerepelt.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” részében a szakértő a 3 db VDL Berkhof elővárosi kivitelű autóbusz esetében a felszereltségnél az 1-2-0 ajtóképletet, a 2 db Mercedes-Benz Citaro elővárosi kivitelű autóbusz (MWU-880 és MXM-127) esetében a 2-2-1 ajtóképletet, a további 8 db Mercedes-Benz Citaro elővárosi kivitelű autóbusz esetében a 2-2-2 ajtóképletet szerepeltette. Ezen adatokat eltérésként a szakértő táblázatos formában is rögzítette.

A Döntőbizottság megállapította, hogy a Mercedes-Benz Citaro elővárosi kivitelű autóbuszok mindegyike a 2-2-1 és a 2-2-2 ajtóképlettel megfelelt az ajánlatkérői követelményeknek, ugyanis a felhívás és a műszaki dokumentáció alapján az elővárosi kivitelű autóbuszok esetében a 2-2-0, 2-2-1, 2-2-2 ajtóképlet volt az elvárás. A Döntőbizottság ezen megállapításánál figyelembe vette a fentiekben említett, a szerződés „Előzmény” pontjában rögzített előírást, miszerint az ún. alapidokumentumok egymást kiegészítik és megelőzik a szerződés 2. számú mellékletében foglalt előírásokat. A Döntőbizottság megállapította azt is, hogy a 3 db VDL Berkhof elővárosi kivitelű autóbusz az 1-2-0 ajtóképletével nem felelt meg az ajánlatkérői előírásoknak, emiatt a kérelmezett a szerződés teljesítése során eltért az ajánlatkérő által meghatározott követelményektől.

5. kérelmi elem (tetősík)

A Döntőbizottság megállapította, hogy az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetben az „Általános műszaki követelmények” részben, a karosszéria kialakítási elvárásai között rögzítette, hogy a tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos legyen, ide nem értve a jármű üzemeltetésével kapcsolatosan esetlegesen felszerelt külső szerelvényeket. Tekintettel arra, hogy az ajánlatkérő ezt általános műszaki követelményként rögzítette, az valamennyi teljesítésbe bevont autóbuszra vonatkozott.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban szerepeltette, hogy a megajánlott autóbuszok esetében a tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján

azonos, ide nem értve a jármű üzemeltetésével kapcsolatosan esetlegesen felszerelt külső szerelvényeket.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” részében a szakértő 2 db, az MWU-880 és az MXM-127 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro elővárosi kivitelű autóbusz esetében azt rögzítette, hogy a tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos kell legyen, ide nem értve a jármű üzemeltetéséhez szükséges külső szerelvényeket (klíma, levegőbeszívó dómok); e két busz „púpos”, a hátsó fele cca. 30 cm-rel magasítva.

Fentiek alapján a Döntőbizottság megállapította, hogy a kérelmezett a szerződés teljesítése során eltért az ajánlatkérő által előírt követelményektől, valamint az ajánlatától is: a 23 db autóbusból 2 db autóbusz nem felelt meg annak a követelménynek, hogy a tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos legyen.

6. kérelmi elem (sebességváltó)

A Döntőbizottság megállapította, hogy az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Általános műszaki követelmények” részében, a nyomatékvtáltoval szemben támasztott elvárások között a mechanikus/automata/félautomata vagy „robotizált” kivitelű nyomatékvtálto előírást szerepeltette.

Az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok esetében a nyomatékvtáltoval kapcsolatos előírásként rögzítette, hogy mechanikus működtetésű legyen. Továbbá az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében az elővárosi kivitelű autóbuszok esetében a nyomatékvtáltoval kapcsolatos előírásként rögzítette, hogy automata vagy automatizált működtetésű legyen.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban szerepeltette, hogy a megajánlott országos (távolsági) kivitelű autóbuszok esetében a nyomatékvtálto mechanikus működtetésű. Az elővárosi kivitelű autóbuszok esetében rögzítette, hogy a nyomatékvtálto automata vagy automatizált működtetésű.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” részében a szakértő az országos (távolsági) kivitelű 5 db MAN Lion's Intercity és 5 db Mercedes-Benz Tourismo RHD autóbusz felszereltségénél rögzítette, hogy 6 fokozatú mechanikus sebességváltóval rendelkeznek. Továbbá az elővárosi kivitelű 3 db VDL Berkhof és 10 db Mercedes-Benz Citaro autóbusz felszereltségénél rögzítette, hogy automata sebességváltóval rendelkeznek.

Fentiek alapján a Döntőbizottság megállapította, hogy a kérelmezett ez esetben nem tért el a szerződés teljesítése során az ajánlatkérő által előírt követelményektől: a teljesítésbe bevont országos (távolsági) kivitelű autóbuszok az ajánlatkérői előírás szerint mechanikus sebességváltóval, az elővárosi kivitelű autóbuszok pedig automata sebességváltóval rendelkeztek. A Döntőbizottság ezen megállapításánál is figyelembe vette a fentiekben említett, a szerződés „Előzmény” pontjában rögzített előírást, miszerint az ún. alapidokumentumok megelőzik a szerződés 2. számú mellékletében foglalt előírásokat, ugyanis a szerződés 2. számú mellékletében az elővárosi kivitelű autóbuszok esetében is mechanikus működtetésű nyomatékvtálto szerepelt elvárásként.

7. kérelmi elem (klímaberendezés)

A Döntőbizottság megállapította, hogy az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Általános műszaki követelmények” részében, a fűtés- szellőzés elvárásai között rögzítette, hogy a klímaberendezés hűtő hatása az utastérben és a vezetőtérben egyaránt érvényesüljön, és feleljen meg a hazai jellemző időjárás körülményeinek, biztosítva a komfortos utazást.

Az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok és az elővárosi kivitelű autóbuszok esetében is rögzítette, hogy működőképes utastéri klímaberendezés szükséges.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban szerepeltette, hogy a klímaberendezés hűtő hatása az utastérben és a vezetőterben egyaránt érvényesül, és megfelel a hazai jellemző időjárás körülményeinek, biztosítva a komfortos utazást. Továbbá rögzítette azt is, hogy a megajánlott országos (távolsági) és elővárosi kivitelű autóbuszok esetében is működőképes az utastéri klímaberendezés.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” részében a szakértő az elővárosi kivitelű, NBR-640 és NJP-114 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro autóbuszok esetében rögzítette, hogy azok nem klimatizáltak, nincs bennük klímaberendezés. Továbbá az elővárosi kivitelű NBR-571, NBR-572, NBR-574, NBR-637 és NBR-638 forgalmi rendszámú Mercedes-Benz Citaro, valamint a PIE-581, PIE-582 és PIE-583 forgalmi rendszámú VDL-Berkhof autóbuszokban ugyan van légkondicionáló, de a kompresszor nem az autóbuszokban megszokott méretű, attól lényegesen kisebb méretű és teljesítményű, amely miatt kérdéses az utastér megfelelő mértékű hűtése.

Fentiek alapján a Döntőbizottság megállapította, hogy a kérelmezett ez esetben eltért a szerződés teljesítése során az ajánlatkérő által előírt követelményektől: a teljesítésbe bevont elővárosi autóbuszok közül az ajánlatkérői előírás ellenére két autóbusz egyáltalán nem rendelkezett klímaberendezéssel, további nyolc autóbuszban pedig az autóbuszokban megszokott méretűnél lényegesen kisebb méretű és teljesítményű kompresszor miatt nem biztosított az utastér megfelelő mértékű hűtése.

8. kérelmi elem (utastájékoztató)

A Döntőbizottság megállapította, hogy az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Általános műszaki követelmények” részében, az utastér, utastájékoztató elvárásai között rögzítette, hogy hagyományos utastájékoztató eszközök (táblák) elhelyezésére alkalmas tartók elöl a homlokfalon, oldalt az első és második utasajtó közötti elhelyezéssel szükségesek; elővárosi forgalomban használt autóbuszokon további utastájékoztató táblák elhelyezése szükséges lehet. Rögzítette továbbá, abban az esetben, ha az autóbusz működőképes elektronikus utastájékoztató rendszerrel felszerelt és az üzemképes, a hagyományos megoldás elmaradhat.

Az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok és az elővárosi kivitelű autóbuszok esetében is rögzítette, hogy amennyiben a jármű „gyárilag” kialakított elektronikus kijelző rendszerrel rendelkezik, annak üzemszerű működésre alkalmasnak kell lennie.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban szerepeltette a megajánlott országos (távolsági) és elővárosi kivitelű autóbuszok esetében is, hogy amennyiben a jármű „gyárilag” kialakított elektronikus kijelző rendszerrel rendelkezik, üzemszerű működésre alkalmas.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” részében a szakértő az országos (távolsági) kivitelű és az elővárosi kivitelű autóbuszok esetében is a táblázatokban eltérésként rögzítette, hogy mindegyik autóbusz elektronikus utastájékoztató rendszerrel felszerelt. Rögzítette továbbá, hogy csak a PIE-581 forgalmi rendszámú VDL Berkhof típusú autóbusz homlokfalán, a műszerfalán található egy analóg (hagyományos) viszonylatjelző táblatartó konzol.

Fentiek alapján a Döntőbizottság megállapította, hogy a kérelmezett ez esetben nem tért el a szerződés teljesítése során az ajánlatkérő által előírt követelményektől: a teljesítésbe bevont

országos (távolsági) és elővárosi kivitelű autóbuszok mindegyike elektronikus utastájékoztató rendszerrel felszerelt és ez esetben az ajánlatkérői előírás szerint a hagyományos utastájékoztató (táblatartók) elmaradhat.

9. kérelmi elem (az autóbuszok átlagéletkora)

A Döntőbizottság megállapította, hogy a felhívás II.2.4) A közbeszerzés ismertetése pontjában az ajánlatkérő az autóbuszokra vonatkozó ajánlatkérői elvárások körében előírta az autóbuszok teljes mennyiségre vonatkozó elvárásként, hogy az autóbuszok átlagéletkora az ajánlat benyújtásakor nem haladhatja meg az 5 évet; a szerződés időtartama alatt az átlagéletkor évente 1 évvel növekedhet.

A műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében az ajánlatkérő az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok életkor elvárásaként rögzítette, hogy az autóbuszok gyártási éve 2013 vagy annál későbbi, az elővárosi kivitelű autóbuszok életkor elvárásaként pedig rögzítette, hogy az autóbuszok gyártási éve 2003 vagy annál későbbi.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban szerepeltette, hogy a megajánlott országos (távolsági) kivitelű autóbuszok gyártási éve 2013 vagy annál későbbi, a megajánlott elővárosi kivitelű autóbuszok gyártási éve pedig 2003 vagy annál későbbi. Az ajánlat 53. oldalán szereplő táblázat szerint a 10 db Mercedes Benz Tourismo 15 RHD és a 6 db MAN Lion's Intercity autóbuszok gyártási éve 2016, a 7 db Mercedes Benz Citaro autóbusz gyártási éve pedig 2003.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” részében a szakértő rögzítette, hogy a teljesítésbe bevont országos (távolsági) kivitelű autóbuszok közül az 5 db MAN Lion's Intercity autóbusz gyártási ideje 2017. év (életkora 2017. évben 0 év), az 5 db Mercedes-Benz Tourismo RHD gyártási ideje 2016. év (életkora 2017. évben 1 év). Rögzítette továbbá, hogy az elővárosi kivitelű autóbuszok közül a 3 db VDL-Berkhof autóbusz gyártási ideje 2006. év (életkora 2017. évben 11 év), 2 db Mercedes-Benz Citaro autóbusz gyártási ideje 2006. év (életkora 2017. évben 11 év) és további 8 db Mercedes-Benz Citaro autóbusz gyártási ideje 2003. év (életkora 2017. évben 14 év). A szakértő szerint az átlagéletkor 2017. évben $7,48$ év $(5*0+5*1+3*11+2*11+8*14)/23$, amely meghaladja a kívánt értéket.

A Döntőbizottság megállapította, hogy a kérelmezett ajánlatában szereplő autóbuszok átlagéletkora az ajánlat benyújtásakor $4,96$ év $(16*1+7*14)/23$ volt, vagyis nem haladta meg az ajánlatkérő által előírt 5 évet. A Döntőbizottság megállapította továbbá, hogy a kérelmezett a szerződés teljesítése során eltért az ajánlatkérő által az autóbuszok átlagéletkorára előírt követelménytől, ugyanis a teljesítésbe olyan autóbuszokat vont be, amelyek átlagéletkora 2017. évben $7,48$ év volt, vagyis meghaladta az ajánlatkérő által előírt 5 évet.

10. kérelmi elem (napellenző roló megléte, fajtája, kialakítása)

A Döntőbizottság megállapította, hogy az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Általános műszaki követelmények” részében, a gépkocsivezető munkahelyének elvárásai között rögzítette, hogy a gépkocsivezető előtt legyen napellenző roló; se a napellenző roló, se annak tartószerkezete ne gátolja a vezető szabad kilátását és visszapillantó tükörré való rálátását.

Az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok esetében rögzítette, hogy elvárás a függöny vagy roló az oldal-, és hátfali üvegeknél.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban szerepeltette, hogy a gépkocsivezető előtt van napellenző roló; a napellenző roló és annak tartószerkezete nem gátolja a vezető szabad kilátását és visszapillantó tükörré való rálátását. Az országos

(távolsági) kivitelű autóbuszok esetében rögzítette, hogy az oldal-, és hátfali üvegeknél függöny, vagy roló rendelkezésre áll.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” részében a szakértő az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok esetében rögzítette, hogy mindegyik autóbuszban van napellenző roló, de két típusú jármű van, két típusú rolóval. Az elővárosi kivitelű autóbuszok esetében a szakértő megállapította, hogy mindegyik autóbuszban van napellenző roló, de három típusú jármű van, három típusú rolóval. Megjegyzésként a szakértő feltűntette, hogy abszurd elvárás az egységesség használt járműveknél és jelentősége is kevés.

A Döntőbizottság megállapította, hogy a szakértő által hivatkozott egységességet csak a szerződés 2. számú melléklete tartalmazta oly módon, hogy a gépkocsivezető előtt legyen napellenző roló, valamint zárójelben szerepelt, hogy: „egységes megjelenés az összes autóbusz tekintetében”. Amint azt a Döntőbizottság a fentiekben rögzítette, a szerződés „Előzmények” pontjában kifejezetten szerepelt, hogy kétértelműség, eltérések és vita esetén elsősorban az alapidokumentumok, ezt követően a szerződés mellékletei az irányadók. Tekintettel arra, hogy a napellenző rolóval kapcsolatban eltérő előírások szerepeltek a műszaki dokumentációban és a szerződés 2. számú mellékletében, a Döntőbizottság az előbbi szerződéses rendelkezés alapján a műszaki dokumentációban szereplő előírást vette alapul, mely szerint az országos (távolsági) és az elővárosi autóbuszok esetében is követelmény, hogy a gépkocsivezető előtt legyen napellenző roló. A szakértői vélemény szerint ezt a követelményt mindegyik, teljesítésbe bevont autóbusz teljesítette, azaz valamennyi autóbuszban van napellenző roló, így ebben az esetben a Döntőbizottság álláspontja szerint a kérelmezett a szerződés teljesítése során nem tért el az ajánlatkérő által előírt követelménytől.

11. kérelmi elem (csomagtér mérete)

A Döntőbizottság megállapította, hogy az ajánlatkérő a műszaki dokumentáció „Részletes műszaki előírások” fejezetének „Speciális műszaki követelmények” részében az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok esetében rögzítette, hogy legalább 4,5 m³ csomagtér biztosítása szükséges; az utastérben belső kézipoggyász tartó kialakítása szükséges.

A kérelmezett az ajánlatának 45-51. oldalain található nyilatkozatban szerepeltette, hogy az elvárt 4,5 m³ csomagtér igényt a megajánlott országos (távolsági) kivitelű autóbuszok teljesítik; az utastérben belső kézipoggyász tartó kialakított.

A szakértői vélemény „V. Szakmai ténymegállapítások” részében a szakértő az országos (távolsági) kivitelű autóbuszok közül az 5 db MAN Lion's Intercity felszereltségénél rögzítette, hogy „zárt ládaterek (cca. 4,169 m³)” és „nyitott kalaptartó mindkét oldalon, jobb oldalin kapaszkodó cső végig (cca. 0,5 m³)”. A szakértői vélemény azt is tartalmazta, hogy a csomagtér fogalma elsősorban az utastér alatti zárt tereket jelenti. A MAN Lion's Intercity autóbuszok ezen terei 4,169 m³ kapacitásúak, amely kevesebb az ajánlatkérői előíráshoz képest. Amennyiben az utastérben levő kalaptartók is beszámítanak a csomagtérbe (kézipoggyász), akkor ez további 0,5 m³ rakodóteret jelent, amellyel az autóbuszok már eleget tesznek minden előírásnak.

A Döntőbizottság megvizsgálta az ajánlatkérői előírást és azt állapította meg, hogy az ajánlatkérő a közbeszerzési dokumentumokban nem határozta meg a csomagtér fogalmát, nem rendelkezett úgy, hogy az kizárólag az utastér alatti zárt tereket jelenti. A Döntőbizottság álláspontja szerint az ajánlatkérői előírás úgy értelmezhető, hogy a csomagtérbe beletartozik az utastérben kialakított belső kézipoggyász tartó is, ugyanis a csomagtér, annak általános értelmezése szerint, a csomagok tárolására alkalmas hely. Minthogy a kézipoggyász tartó is alkalmas a csomagok (kézipoggyászok) tárolására, az is csomagtérnek minősül.

Következésképp a Döntőbizottság megállapította, hogy az 5 db MAN Lion's Intercity autóbuszok megfeleltek az ajánlatkérői előírásnak a cca. 4,169 m³ kapacitású zárt ládatérrel és

a cca. 0,5 m³ kézipoggyász tartóval, azaz összesen 4,666 m³ csomagtérral. Így e tekintetben a kérelmezett a szerződés teljesítése során nem tért el az ajánlatkérői előírásoktól.

125. A Döntőbizottság a 3., 6., 8., 10. és 11. kérelmi elemek esetében arra a megállapításra jutott, hogy a kérelmezett az ajánlatkérői előírásoknak megfelelő autóbuszokkal teljesítette a szerződésben foglalt szolgáltatást. Így ezen öt kérelmi elem esetében a Döntőbizottság a Kbt. 165. § (2) bekezdés b) pontja alapján a jogsértés hiányát állapította meg.

126. A Döntőbizottság az 1., 2., 4., 5., 7. és 9. kérelmi elemek esetében arra a megállapításra jutott, hogy a kérelmezett a szerződés teljesítése során eltért az ajánlatkérői előírásoktól. A továbbiakban a Döntőbizottság azt vizsgálta, hogy ezáltal az ajánlatkérő, illetve a kérelmezett megsértett-e valamely közbeszerzésre, közbeszerzési eljárásra vonatkozó jogszabályi rendelkezést.

127. A hivatalbóli kezdeményező megsértett jogszabályi rendelkezésként megjelölte a Kbt. 2. § (3) és (4) bekezdését, továbbá a Kbt. 141. § (6) bekezdésére tekintettel a Kbt. 141. § (8) bekezdését.

128. A Kbt. 2. § (3) bekezdése szerint az ajánlatkérő és a gazdasági szereplők a közbeszerzési eljárásban a jóhiszeműség és a tisztesség követelményeinek megfelelően kötelesek eljárni, a joggal való visszaélés tilos. A Kbt. 2. § (4) bekezdése szerint az ajánlatkérőnek a közpénzek felhasználásakor a hatékony és felelős gazdálkodás elvét szem előtt tartva kell eljárnia.

129. A Döntőbizottság megállapította, hogy a hivatalbóli kezdeményező a Kbt. 2. § (2) és (4) bekezdéseiben foglalt alapelvek megsértésének megállapítását ugyanazon jogsértőnek vélt magatartásokra tekintettel kérte, mint a tételes jogszabályi rendelkezés (a Kbt. 141. § (6) bekezdése és a Kbt. 141. § (8) bekezdése) megsértésének megállapítását.

130. A következetes döntőbizottsági és bírósági joggyakorlat szerint, amennyiben a hivatalbóli kezdeményező tételes jogszabályi rendelkezések megsértésére hivatkozik és többlettényállási elemet nem ad elő, akkor az alapelvek megsértésének külön vizsgálata nem lehetséges. A közbeszerzési eljárás alapelveinek érvényesülését elsősorban az egyes tételes jogi rendelkezések biztosítják. Az alapelvi jogsértés vizsgálatakor tehát nem lehet megkerülni a konkrét magatartást szabályozó speciális rendelkezéseket. Az alapelvek önmagukban csak akkor válhatnak a jogszerű eljárás fokmérőivé, ha valamely magatartás a tételes rendelkezések szerint nem ítéltető meg. (Legfelsőbb Bíróság Kfv.IV.37.197/2008/6.) Ugyanakkor a Döntőbizottság rögzíti azt is, hogy az alapelvek funkciójukat tekintve jogértelmező szerepet is ellátnak, így a tételes jogszabályi előírásokat az alapelveken keresztül kell értelmezni. Ebből következően a tételes jogi előírás megsértése szükségképpen magában foglalja az alapelvi jogsértést is.

131. A Döntőbizottság megállapította, hogy a hivatalbóli kezdeményező a tételes jogi előírás körében előadott jogsértéseken felül olyan tényállási elemre nem hivatkozott, amely többlettényállási elemként értékelhető, csak az írásbeliség hiányát jelölte meg. A többlettényállási elem az alapelvi jogsértés önálló megállapíthatóságának feltétele, így az alapelvek megsértésének önálló, tételes jogszabályi vizsgálaton felüli, külön elemenkénti vizsgálatára nem volt lehetőség. Következésképp a Döntőbizottság vizsgálata arra irányult, hogy az ajánlatkérő, valamint a kérelmezett magatartása valamely tételes jogszabályi rendelkezésbe ütközött-e.

132. A Döntőbizottság a kezdeményezésben foglaltak alapján vizsgálta, hogy az ajánlatkérő és a kérelmezett megsértették-e a Kbt. 141. § (6) bekezdését, illetve a Kbt. 141. § (8) bekezdését.

133. A Kbt. 141. § (6) bekezdése szerint a Kbt. 141. § (2) és (4) bekezdésben szabályozott eseteken kívül, a szerződés új közbeszerzési eljárás lefolytatása nélkül akkor módosítható, ha a módosítás nem lényeges. A szerződés módosítása lényeges, ha az eredeti szerződéses feltételektől lényegesen eltérő érdemi feltételeket határoz meg. A módosítást mindig lényegesnek kell tekinteni, ha

a) olyan feltételeket határoz meg, amelyek ha szerepeltek volna a szerződéskötést megelőző közbeszerzési eljárásban, az eredetileg részt vett ajánlattevőkön (részvételre jelentkezőkön) kívül más ajánlattevők (részvételre jelentkezők) részvételét vagy a nyertes ajánlat helyett másik ajánlat nyertességét lehetővé tették volna;

b) a módosítás a szerződés gazdasági egyensúlyát a nyertes ajánlattevő javára változtatja meg; vagy

c) a módosítás a szerződés tárgyát az eredeti szerződésben foglalt ajánlattevői kötelezettséghez képest jelentős új elemre terjeszti ki.

134. A Kbt. 141. § (8) bekezdése szerint a szerződés a Kbt. 141. §-ban foglalt eseteken kívül csak új közbeszerzési eljárás eredményeként módosítható. Amennyiben a szerződés módosítására közbeszerzési eljárás jogtalan mellőzésével kerül sor, a módosítás a 137. § (1) bekezdés a) pontja alapján semmis.

135. A Döntőbizottság álláspontja szerint az ajánlatkérő és a kérelmezett jogsértőnek vélt magatartása tartalmilag szerződésmódosításnak tekinthető az alábbi jogszabályi rendelkezésekre figyelemmel.

136. A Kbt. 2. § (8) bekezdése szerint a közbeszerzési eljárás alapján megkötött szerződésekre a Kbt.-ben foglalt eltérésekkel a Ptk. rendelkezéseit kell alkalmazni.

137. A Ptk. 6:6. § [Alakiséghez kötött jognyilatkozat] szerint:

(1) Ha jogszabály vagy a felek megállapodása a jognyilatkozatra meghatározott alakot rendel, a jognyilatkozat ebben az alakban érvényes.

(2) Ha a jognyilatkozat meghatározott alakban tehető meg érvényesen, a jognyilatkozat módosítása, megerősítése, visszavonása, megtámadása, valamint a jognyilatkozat alapján létrejött jogviszony módosítása és megszüntetése is a meghatározott alakban érvényes.

138. A Ptk 6:94. § [A szerződés alaki hibájának orvoslása] szerint:

(1) Az alakiség megsértése miatt semmis szerződés a teljesítés elfogadásával a teljesített rész erejéig érvényessé válik. Ha jogszabály közokiratba vagy teljes bizonyító erejű magánokiratba foglalást ír elő, vagy a szerződés ingatlan tulajdonjogának átruházására irányul, a teljesítés a kötelező alakiség mellőzése miatti érvénytelenséget nem orvosolja.

(2) A szerződésnek a kötelező alakiség mellőzésével történt módosítása, megszüntetése vagy felbontása is érvényes, ha az annak megfelelő tényleges állapot a felek egyező akaratából létrejött. Ha jogszabály közokiratba vagy teljes bizonyító erejű magánokiratba foglalást ír elő, vagy a szerződés ingatlan tulajdonjogának átruházására irányul, a szerződésnek a kötelező alakiség mellőzésével történt módosítása, megszüntetése vagy felbontása abban az esetben is semmis, ha az annak megfelelő tényleges állapot a felek egyező akaratából létrejött.

139. A Kbt. 3. § 24. pont szerint a közbeszerzési szerződés a Kbt. szerinti ajánlatkérő által, írásban megkötött, árubeszerzésre, szolgáltatás megrendelésre vagy építési beruházásra irányuló visszterhes szerződés.

140. A Döntőbizottság a fenti jogszabályi rendelkezések alapján megállapította, hogy a szerződés módosítása csak a kötelező alakiság megtartásával, írásban történhetett volna.

141. A Döntőbizottság utal arra is, hogy a közbeszerzési eljárás alapján megkötött szerződésekre háttérjogszabályként alkalmazandó Ptk. a szerződésmódosításra vonatkozó kötelező alakiság hiánya esetén az egyező akaratot tekinti egyetlen olyan elemnek, amely alapján a felek magatartása tartalmilag szerződésmódosításnak minősülhet.

142. A Döntőbizottság álláspontja szerint az ajánlatkérő és a kérelmezett teljes akarat egyezésben döntöttek úgy, hogy a kérelmezett az ajánlatkérői előírásoktól és az ajánlatától eltérő autóbuszokkal teljesíti a szolgáltatást. Ezt támasztja alá a 2017. szeptember 12-én készült jegyzőkönyv, melyben az ajánlatkérő és a kérelmezett rögzítette, hogy a szolgáltatás végzéséhez igénybe vett autóbuszok egyedileg nem azonosak a kérelmezett ajánlatában rögzített autóbuszokkal. A szerződés 5.1.1. pontja tartalmazta a kérelmezett azon kötelezettségét, hogy a teljesítésbe bevont összes autóbuszt az üzembeállítás előtt mutassa be az ajánlatkérőnek, valamint az ajánlatkérő azon kötelezettségét, hogy az autóbuszok megfelelőségéről nyilatkozzon. Az ajánlatkérő és a kérelmezett ezen kötelezettségüknek eleget tettek, az ajánlatkérő 2017. szeptember 12-én nyilatkozott arról, hogy a bevonni kívánt autóbuszokat a kérelmezett bemutatta, forgalmi engedélyük egy másolati példányát átadta és az ajánlatkérő megállapította, hogy az autóbuszok a szerződésben meghatározott követelményeknek megfelelnek. A kérelmezett 2018. május 11-én tájékoztatta az ajánlatkérőt egy változásról, miszerint a NBR-639 forgalmi rendszámú autóbusz tüzesetben megsemmisült, helyette a PIE-583 forgalmi rendszámú autóbuszt vonja be a teljesítésbe; az ajánlatkérő ezen változást tudomásul vette. Fenti magatartások, valamint az a tény, hogy a kérelmezett havi elszámolásai alapján az ajánlatkérő a kérelmezett által nyújtott szolgáltatás ellenértékét rendszeresen megfizette a kérelmezett részére, mind azt támasztják alá, hogy akarat egyezés volt a felek között.

143. Fentiek miatt a Döntőbizottság nem látta akadályát annak, hogy az ajánlatkérő és a kérelmezett jogsértőnek vélt magatartása vonatkozásában vizsgálja a Kbt. 141. § (6) és (8) bekezdésében foglalt rendelkezések megtartását.

144. A Döntőbizottság rögzíti, hogy a közbeszerzési eljárás alapján megkötött szerződés módosítása a Kbt. 141. § (6) bekezdése alapján akkor jogszerű, ha a módosítás nem lényeges. A Kbt. 141. § (6) bekezdés a), b) és c) pontjában meghatározott esetekben a módosítást mindig lényegesnek kell tekinteni, következésképp jogsértő a szerződésmódosítás, ha az ezen pontokban foglalt esetek valamelyike megvalósul.

145. A Döntőbizottság részletesen megvizsgálta a Kbt. 141. § (6) bekezdés a), b) és c) pontjában meghatározott eseteket, és azt állapította meg, hogy az ajánlatkérő és a kérelmezett magatartása a Kbt. 141. § (6) bekezdés b) pontjában foglalt esetet valószínűsítette meg, ugyanis a tartalmilag szerződésmódosításnak tekinthető magatartásukkal a szerződés gazdasági egyensúlyát a kérelmezett javára változtatták meg.

146. A Döntőbizottság álláspontja szerint az ajánlatkérő és a kérelmezett között létrejött szerződés gazdasági egyensúlya abban az esetben lett volna megtartott, ha a kérelmezett által nyújtott szolgáltatás minden tekintetben megfelelt volna az ajánlatkérő által előírt követelményeknek és a szolgáltatás teljesítésének ellenértékéeként az ajánlatkérő a szerződésben rögzített mértékű ellenszolgáltatást nyújtja a kérelmezett részére.

147. A Döntőbizottság a fentiekben megállapította, hogy a kérelmezett által nyújtott szolgáltatás több szempontból nem felelt meg az ajánlatkérő által előírt követelményeknek. A kérelmezett a teljesítés során az előírt 16 db országos (távolsági) kivitelű autóbusz helyett 10 db-ot, az előírt 7 db elővárosi kivitelű autóbusz helyett 13 db-ot vont be a teljesítésbe. Az előírt 8 db Mercedes Benz Turismo 15 RHD autóbusz helyett csak 5 db Mercedes Benz Turismo RHD autóbusz volt „Tempo 100” vizsgára alkalmas műszaki kivitelű. A 3 db VDL Berkhof elővárosi kivitelű autóbusz az 1-2-0 ajtóképlettel nem felelt meg az előírt 2-2-0, 2-2-1, 2-2-2 ajtóképlet követelménynek. A 23 db autóbusból 2 db autóbusz nem felelt meg annak az ajánlatkérői követelménynek, hogy a tetőváz talajtól mért magassága a jármű minden pontján azonos legyen. A teljesítésbe bevont elővárosi autóbuszok közül az ajánlatkérői előírás ellenére 2 db autóbusz egyáltalán nem rendelkezett klímaberendezéssel, további 8 db autóbuszban pedig az autóbuszokban megszokott méretűnél lényegesen kisebb méretű és teljesítményű kompresszor volt. A kérelmezett a teljesítésbe olyan autóbuszokat vont be, amelyek átlagéletkora 2017. évben 7,48 év volt, vagyis meghaladta az ajánlatkérő által előírt 5 évet.

148. A Döntőbizottság álláspontja szerint a kérelmezett által nyújtott szolgáltatás minősége változott azzal, hogy a kérelmezett olyan autóbuszokkal teljesített, amelyek nem feleltek meg teljes mértékben az ajánlatkérői elvárásoknak. A kérelmezett több esetben az előírt követelményeknél kedvezőtlenebb tulajdonságú (pl. „Tempo 100” vizsga és klíma hiánya, magasabb átlagéletkor) autóbuszokat vont be a teljesítésbe. Ezzel a szerződés gazdasági egyensúlya (a szolgáltatás-ellenszolgáltatás egyenértékűsége) változott a szolgáltatási oldalon, azonban a felek nem rendelkeztek ehhez igazodóan az ellenszolgáltatás rendezéséről, így a kérelmezett nyilvánvalóan gazdasági szempontból előnyösebb helyzetbe került. Az ajánlatkérő úgy utalta át rendszerint a kérelmezett részére a kérelmezett havi elszámolásai alapján az ellenszolgáltatást (összesen több, mint kétmilliárd forintot), hogy nem vette figyelembe azt, hogy a kérelmezett által a teljesítésbe bevont autóbuszok nem felelnek meg minden tekintetben az általa előírtaknak. Előbbiekből következően egyértelműen megállapítható, hogy a szerződés gazdasági egyensúlya a kérelmezett javára tolódott el.

149. Fentiek alapján a Döntőbizottság megállapította, hogy az ajánlatkérő és a kérelmezett megsértették a Kbt. 141. § (6) bekezdés b) pontját.

150. A Döntőbizottság az ajánlatkérő azon kérelmét, hogy a Döntőbizottság az ajánlatkérővel szemben csak a Kbt. 141. § (7) bekezdésének megsértését állapítsa meg, nem vizsgálta, ugyanis a hivatalbóli kezdeményező kezdeményezése ezen vélelmezett jogsértésre nem terjedt ki.

151. A Döntőbizottság a Kbt. 165. § (2) bekezdés c) pontja alapján megállapította a jogsértés megtörténtét, továbbá a Kbt. 165. § (2) bekezdés e) pontja alapján alkalmazta a Kbt. 165. § (6) bekezdés e) pontja szerinti jogkövetkezményt.

152. A Kbt. 165. § (6) bekezdés e) pontja szerint a Döntőbizottság a jogsértés megállapítása mellett bírságot szab ki, ha a Közbeszerzési Hatóság elnöke kezdeményezte a Döntőbizottság hivatalból való eljárását [153. §] és a Döntőbizottság megállapítja a jogsértés megtörténtét.

153. A Kbt. 165. § (7) bekezdése szerint a Kbt. 165. § (6) bekezdésben meghatározott bírság összege – a Kbt. 165. § (11) bekezdésben foglaltak figyelembevételével – a közbeszerzési eljárás becsült értékének, illetve részajánlattétel esetén a jogorvoslattal érintett rész értékének, a közbeszerzési eljárás jogtalan mellőzése esetén a szerződés értékének legfeljebb 15%-a.

154. A Kbt. 165. § (11) bekezdése szerint a Döntőbizottság a bírság összegének megállapításában az eset összes körülményét, így különösen

- a) a jogsértés súlyát,
- b) a közbeszerzés tárgyát és értékét,
- c) a jogsértésnek a közbeszerzési eljárást lezáró döntésre gyakorolt befolyását,
- d) az e törvénybe ütköző magatartásnak az adott közbeszerzés vonatkozásában történt ismételt tanúsítását,
- e) a jogsértés megtörténte és a jogorvoslati eljárás megindítása között eltelt hosszú időtartamot,
- f) támogatásból megvalósult beszerzés esetén azt a körülményt, ha a jogsértéshez más szerv eljárásában a támogatás visszafizetésére vonatkozó szankció kapcsolódhat figyelembe veszi. A bírság összegének megállapításakor figyelembe kell venni azt is, ha a jogsértés nyilvánvalóan szándékos volt.

155. A Döntőbizottságnak – tekintettel arra, hogy a Közbeszerzési Hatóság elnöke a Kbt. 153. § (1) bekezdés c) pontja alapján kezdeményezte a Döntőbizottság hivatalból való eljárását és a Döntőbizottság megállapította a jogsértés megtörténtét – a Kbt. 165. § (6) bekezdés e) pontja alapján további jogkövetkezményként kötelezően bírságot kellett kiszabnia.

156. A Döntőbizottság a bírság összegének megállapításában az eset összes körülményét figyelembe vette.

A Döntőbizottság az ajánlatkérő és a kérelmezett terhére értékelte az általuk elkövetett jogsértés jelentős súlyát, ugyanis egyező akarattal, a kötelező alakiság mellőzésével tartalmilag úgy módosították a közöttük létrejött közbeszerzési szerződéses jogviszonyt, hogy az eredeti ajánlatkérői igényektől, előírásoktól összesen hat szempontból eltértek.

A Döntőbizottság álláspontja szerint magasabb összegű bírság kiszabását indokolja a közbeszerzés jelentős értéke.

A Döntőbizottság az ajánlatkérő és a kérelmezett javára értékelte, hogy a jogsértés megtörténte és a jogorvoslati eljárás megindítása között hosszú idő (több, mint egy év) telt el és az ajánlatkérővel, valamint a kérelmezettel szemben a Döntőbizottság jogsértést még nem állapított meg.

E szempontokat összességében mérlegelve a Döntőbizottság a rendelkező részben megállapított összegű bírságot tartotta indokoltnak.

157. A Döntőbizottság a Kbt. 145. § (1) bekezdése szerint alkalmazandó Ákr. 125. § (1) bekezdése alapján rendelkezett az eljárási költségekről.

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

159. A határozat ellen a Kbt. 170. § alapján indítható közigazgatási per. A Döntőbizottság tájékoztatja a feleket, hogy jelen határozat közigazgatási perben történő felülvizsgálatára a közigazgatási perrendtartásról szóló 2017. évi I. törvény (a továbbiakban: Kp.) 12. § (2) bekezdés a) pontja és a 13. § (11) bekezdése szerint a Fővárosi Törvényszék kizárólagosan illetékes. A jogi képviselő a Kp. 27. § (1) bekezdése 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, 2019. április 12.

Dr. Kriston Kinga sk.
a tanács elnöke

Söpkéz Gusztávné sk.
közbeszerzési biztos

Dr. Hunya István sk.
közbeszerzési biztos

A kiadmány hitelül:

Tóth Zoltánné
titkárságvezető

Kapják:

1. Közbeszerzési Hatóság Elnöke, Dr. Fabó László felelős akkreditált közbeszerzési szaktanácsadó (KRID: 341768375, iktatószám: T-00277/32/2018.)
2. Nagy és Kiss Ügyvédi Iroda, Dr. Nagy Szilárd ügyvéd (KRID: 18118607)
3. Geri Ügyvédi Iroda, Dr. Geri Zoltán ügyvéd (KRID: 18114366)
4. Közbeszerzési Hatóság Titkársága (elektronikus úton)