

**WYROK**  
**z dnia 12 lutego 2019 r.**

**Krajowa Izba Odwoławcza** – w składzie:

**Przewodniczący: Marzena Teresa Ordysińska**  
**Anna Osiecka**  
**Anna Packo**

Protokolant: Klaudia Ceyrowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 8 lutego 2019 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 28 stycznia 2019 r. przez wykonawcę Siemens Mobility spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego – Gminę Miasto Tychy – Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach

przy udziale wykonawcy Alumbrados Viarios Sociedad Anónima, w Barcelonie, Hiszpania zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie zamawiającego

**orzeka:**

1. Uwzględnia odwołanie w zakresie zarzutu naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo zamówień publicznych i nakazuje zamawiającemu – Gminie Miasto Tychy – Miejskiemu Zarządowi Ulic i Mostów w Tychach powtórzenie czynności badania i oceny ofert oraz odrzucenie oferty wykonawcy Alumbrados Viarios Sociedad Anónima, w Barcelonie, Hiszpania z powodu niezgodności treści oferty z treścią specyfikacji istotnych warunków zamówienia. Pozostałe zarzuty oddala.

2. Kosztami postępowania obciąża zamawiającego – Gminę Miasto Tychy – Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach i:

2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych, zero groszy), uiszczoną przez wykonawcę Siemens Mobility spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie tytułem wpisu od odwołania,

2.2. zasądza od zamawiającego – Gminy Miasto Tychy – Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Tychach na rzecz wykonawcy Siemens Mobility spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie kwotę 18 600 zł 00 gr (słownie: osiemnaście tysięcy sześćset złotych, zero groszy), stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione z tytułu wpisu od odwołania i wynagrodzenia pełnomocnika.

Stosownie do art. 198a i 198b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2018 r., poz. 1986 ze zm.) na niniejszy wyrok - w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Katowicach.

**Przewodniczący:**

.....

**Członkowie:**

.....

.....

**Uzasadnienie**

I. Gmina Miasto Tychy – Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach (zwany dalej Zamawiającym), prowadzi postępowanie na wykonanie zamówienia publicznego pn. inteligentny System Zarządzania i sterowania Ruchem w Tychach.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 18 sierpnia 2018 r., poz. 2018/S158-361629. Zamawiający zamieścił specyfikację istotnych warunków zamówienia (dalej: SIWZ) na swojej stronie internetowej. Postępowanie prowadzone jest w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2017, poz. 1579 z późn. zm.; dalej: Prawo zamówień publicznych).

W dniu 28 stycznia 2019 r. wykonawca Siemens Mobility spółka z ograniczoną odpowiedzialnością w Warszawie (dalej: Odwołujący) wniósł odwołanie, w którym zarzucił Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

1) art. 24 ust. 1 pkt 12 Prawa zamówień publicznych w zw. z art. 22 ust. 1 pkt 2) Prawa zamówień publicznych oraz art. 89 ust. 1 pkt. 5 Prawa zamówień publicznych - poprzez zaniechanie wykluczenia Alumbrados Viarios Sociedad Anonima S.A., a w konsekwencji zaniechanie odrzucenia oferty tego wykonawcy i uznanie, że wykonawca ten spełnia warunki udziału w postępowaniu, mimo że nie potwierdził spełnienia warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności

technicznej lub zawodowej, określonego w SIWZ pkt. 5.2.2.1. lit. a i b)

2)art. 24 ust. 1 pkt. 16 i 17 oraz art. 89 ust. 1 pkt 5 Prawa zamówień publicznych - poprzez zaniechanie wykluczenia Alumbrados Viarios Sociedad Anonima S.A. (a w konsekwencji zaniechanie odrzucenia oferty tego wykonawcy) u, mimo że Alumbrados Viarios Sociedad Anonima S.A. przedstawił nieprawdziwe informacje i wprowadził Zamawiającego w błąd, jakoby spełniał warunek udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, określony w SIWZ pkt. 5.2.2.1. lit a i b),

3)art. 89 ust. 1 pkt 2 Prawa zamówień publicznych - poprzez zaniechanie odrzucenia oferty Alumbrados Viarios Sociedad Anonima S.A. i uznanie, że oferta Alumbrados Viarios Sociedad Anonima S.A. jest zgodna z treścią SIWZ, pomimo że wykonawca ten zaproponował w ofercie rozwiązania niezgodne z SIWZ,

4)art. 26 ust 4 Prawa zamówień publicznych - poprzez zaniechania wezwania do wyjaśnień Alumbrados Viarios Sociedad Anonima S.A. w zakresie rzeczywistej wartości wdrożenia systemu sterowania ruchem w Managua, co ma istotny wpływ na ocenę spełnienia warunku udziału w postępowaniu z pkt. 5.2.2.1. lit. b) SIWZ,

5)art. 89 ust. 1 pkt. 6 Prawa zamówień publicznych - poprzez uznanie, że oferta Alumbrados Viarios Sociedad Anonima S.A. nie jest obciążona błędem w obliczeniu ceny, mimo iż z treści oferty wynika, że wykonawca nie uwzględnił w cenie oferty wszystkich elementów cenotwórczych koniecznych do prawidłowego wykonania zamówienia,

6)art. 90 ust. 1 Prawa zamówień publicznych - poprzez zaniechanie wezwania do wyjaśnień w zakresie rażąco niskiej ceny istotnej części składowej oferty, która budzi wątpliwość, co do możliwości wykonania przedmiotu zamówienia, zgodnie z wymaganiami określonymi przez Zamawiającego.

Odwolujący uzasadnił swoje zarzuty następująco:

#### I.UZASADNIENIE ZARZUTU NR 1

1. Zamawiający w Sekcji 5 SIWZ w zakresie warunków dotyczących zdolności technicznej lub zawodowej wymagał od Wykonawców:

„5.2.2.1. wykazania wykonania; nie wcześniej niż w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, co najmniej:

a)jednej lub kilku (nie więcej niż trzech) usług polegających na zaprojektowaniu systemu ITS; Zamówienie/Zamówienia polegające na opracowaniu dokumentacji projektowej systemu centralnego sterowania i monitorowania ruchu drogowego (Inteligentny System Transportu) dla miasta, obejmującego co najmniej następujące podsystemy i funkcjonalności:

(i)centrum operacyjne (centrum sterowania/zarządzania), które m.in. umożliwiałoby wprowadzanie ręcznie i automatycznie zmian parametrów pracy sygnalizacji świetlnych, monitorowanie pracy sterowników sygnalizacji świetlnej oraz podgląd i analizę warunków ruchowych na podłączonych do niego minimum 25 skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,

(ii)podsystem obszarowego sterowania ruchem obejmujący co najmniej 25 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, sterowanych przy pomocy centralnych algorytmów sterowania ruchem, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla transportu zbiorowego,

(iii)podsystem oznakowania zmiennej treści składających się z części graficznej i tekstowej,

(iv)system nadzoru wizyjnego obejmujący co najmniej 100 kamer zlokalizowanych w ramach pasa ruchu drogowego lub skrzyżowań z sygnalizacją świetlną.

Zakresy określone w pkt od (i) do (iv) mogą być wykonane przez Wykonawcę w ramach jednego lub kilku zamówień, nie więcej niż trzech.

b)jednej lub kilku (nie więcej niż trzech) dostaw polegających na wdrożeniu systemu ITS:

Zamówienie/Zamówienia polegające na wdrożeniu systemu centralnego sterowania i monitorowania ruchu drogowego (Inteligentny System Transportu) dla miasta, obejmującego co najmniej następujące podsystemy i funkcjonalności:

(i)centrum operacyjne (centrum sterowania/zarządzania), które m.in. umożliwiałoby wprowadzanie ręcznie i automatycznie zmian parametrów pracy sygnalizacji świetlnych, monitorowanie pracy sterowników sygnalizacji świetlnej oraz podgląd i analizę warunków ruchowych na podłączonych do niego minimum 25 skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,

(ii)podsystem obszarowego sterowania ruchem obejmujący co najmniej 25 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, sterowanych przy pomocy centralnych algorytmów sterowania ruchem, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, Splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla transportu zbiorowego,

(iii)podsystem oznakowania zmiennej treści składających się z części graficznej i tekstowej,

(iv)system nadzoru wizyjnego obejmujący co najmniej 100 kamer zlokalizowanych w ramach pasa ruchu drogowego lub skrzyżowań z sygnalizacją świetlną,

Zakresy określone w pkt od (i) do (iv) mogą być wykonane przez Wykonawcę w ramach jednego lub kilku zamówień, nie

więcej niż trzech. Wartość zamówienia lub łączna wartość zamówień musi wynosić co najmniej 40 min. PLN brutto".

Odwołujący podnosił, że wykonawca Alumbrados dla potwierdzenie powyższych warunków wskazał, że realizował zadanie pn. „Modernizacja sieci sygnalizacji świetlnej - etap I i II" dotyczący, miasta Managua (Załącznik nr 5 do SIWZ Wykaz dostaw i usług, poz. li 2) oraz zadanie pn. „Zarządzanie i trzymanie krajowego centrum ruchu (CENATRA), tuneli innych systemów ITS dróg publicznych Andory" (Załącznik nr 5 do SIWZ Wykaz dostaw i usług, poz. 3).

Zgodnie z wiedzą Odwołującego wskazane powyższe zadania i referencje nie spełniają wymagań Zamawiającego określonych w pkt. 5.2.2.1. lit. a i b.

2. Doświadczenie dotyczące realizacji projektu pn. „Modernizacja sieci sygnalizacji świetlnej - etap I i II" w mieście Managua.

W pkt. 5.2.2.1.SIWZ, Zamawiający wskazał, że wdrożony system ma obejmować:

- lit. a) tiret II) podsystem obszarowego sterowania ruchem obejmujący co najmniej 25 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, sterowanych przy pomocy centralnych algorytmów sterowania ruchem, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla transportu zbiorowego,
- lit. b)-(ii) podsystem obszarowego sterowania ruchem obejmujący co najmniej 25 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, sterowanych przy pomocy centralnych algorytmów sterowania ruchem, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, Splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla transportu zbiorowego

Według wiedzy Odwołującego system zainstalowany w mieście Managua nie jest systemem obszarowego sterowania ruchem, w którym sterowanie odbywa się przy pomocy centralnych algorytmów sterowania ruchem, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, w szczególności z realizacją priorytetu dla transportu zbiorowego.

Powyższą wiedzę Odwołujący powziął po zapoznaniu się z ogłoszeniem i ze specyfikacją zamówienia pn. „Modernizacja sieci sygnalizacji świetlnej - etap I" dla miast Managua, która jest publicznie dostępna (<https://studvlib.es/doc/7947317/terminos-de-referencia>). a także stanowi przedmiot opracowań i raportów dotyczących systemu sterowania ruchem w mieście Managua.

A.System wdrożony w Managua nie jest obszarowym systemem sterowania ruchem

Z opisu przedmiotu zamówienia w mieście Managua wynika, że w Managua zostało wdrożone co najwyżej sterowanie akomodacyjne na wybranych skrzyżowaniach oraz sterowanie stałoczasowe z możliwością pracy wg harmonogramu lub wybierania ręcznego przez operatora, co nie spełnia wymagań Zamawiającego, gdyż takie cechy posiadają adaptacyjne systemy sterowania ruchem, wymagane w pkt. 5.2.2.1. lit. a i b SIWZ., nie zaś systemy centralnego sterowania i monitorowania ruchu drogowego.

Według specyfikacji przetargowej system w mieście Managua nie oblicza i nie reaguje na długości kolejek. Tymczasem, w niniejszym postępowaniu Zamawiający wymaga, by wdrożony system był sterowany zależnie od aktualnych warunków ruchu, w tym zależnie od natężenia ruchu pojazdów i długości kolejek, jak wynika z powyżej cytowanych warunków udziału w postępowaniu.

Na poparcie swojej tezy Odwołujący dodatkowo wskazuje, że w mieście Managua zostały zainstalowane liczniki czasu, które ewidentnie wskazują na pracujące programy stałoczasowe sygnalizacji świetlnej.

Takie urządzenia nie mogą pracować w obszarowych systemach sterowania ruchem sterowanych przy pomocy centralnych algorytmów, w których to obszarowych systemach długość sygnału zielonego jest wyznaczana dynamicznie i nie można określić, jak długo jeszcze taki sygnał będzie wyświetlany.

Ponadto Odwołujący wskazywał, że etap 1, zgodnie z załączoną dokumentacją, dotyczył wdrożenia systemu. Etap 11 nie mógł być zatem wdrożeniem, a jedynie rozszerzeniem obecnego systemu, a więc referencje dotyczące etapu II nie powinny być brane pod uwagę. Nie dotyczą bowiem wdrożenia systemu sterowania i monitorowania ruchu drogowego. System wdrożony był w Etapie 1. Podobnie projekt systemu sterowania i zarządzania ruchem był przedmiotem Etapu I w zakresie prac do wdrożenia w etapie I. Dlatego Etap II nie mógł dotyczyć zaprojektowania systemu sterowania i zarządzania ruchem.

B.System wdrożony w Managua nie ma priorytetu dla transportu publicznego

W specyfikacji zamówienia pn. „Modernizacja sieci sygnalizacji świetlnej - etap I" dla miast Managua nie ma żadnego wymagania obejmującego priorytet dla transportu publicznego. Zakres ten został całkowicie pominięty i w ogóle nie figuruje w opisie prac do wykonania ujętych w specyfikacji przetargowej.

Jak Odwołujący zauważał powyżej, zgodnie z naszą wiedzą Etapu II nie można nazwać wdrożeniem systemu, a jedynie rozszerzeniem, a więc referencje dotyczące etapu II nie powinny być brane pod uwagę.

Z uwagi na powyższe należy przyjąć, że doświadczenie w realizacji zamówienia pn. „Modernizacja sieci sygnalizacji świetlnej - etap I i II" nie potwierdza spełnienia warunków określonych w pkt. 5.2.2.1. lit. a i b SIWZ. Oferta wykonawcy powinna zostać zatem odrzucona.

3.Doświadczenie w realizacji zadanie pn. „Zarządzanie i trzymanie krajowego centrum ruchu (CENATRA), tuneli innych systemów ITS dróg publicznych Andory".

Na potwierdzenie spełnienia warunku określonego w pkt. 5.2.2.1. lit b SIWZ, Alumbrados wskazał na realizację zadania pn. „Zarządzanie i utrzymanie krajowego centrum ruchu (CENATRA), tuneli innych systemów ITS dróg publicznych Andory” i realizowanie w ramach tego projektu usprawnienie miejskich systemów sterowania ruchem (w ofercie, w załączniku nr 5 do SIWZ w tabeli poz. 3 usprawnienie miejskich systemów sterowania ruchem). Zarówno z samej nazwy zadania jak z treści referencji wynika, że zadanie realizowane w Andorze nie spełnia wymagań SIWZ.

Zamawiający wymagał potwierdzenia, że wykonawca wykonał zamówienie polegające na wdrożeniu systemu centralnego sterowania i monitorowania ruchu drogowego (Inteligentny System Transportu) dla miasta, obejmującego (...) centrum operacyjne (centrum sterowania/zarządzania), które m.in. umożliwiało wprowadzanie ręcznie i automatycznie zmian parametrów pracy sygnalizacji świetlnej

Przedsięwzięcie polegające na usprawnieniu systemu niewątpliwie różni się od przedsięwzięcia polegającego na wdrożeniu systemu. Czasownik „wdrażać” jest używany w powiązaniu z czymś, co nie istnieje (dopiero ma zostać wytworzone lub zaimplementowane), w odróżnieniu do słowa „usprawnić”, którego używamy do w odniesieniu do rzeczy, która istnieje. Firma AERCO potwierdziła, że ALUVISA zrealizowała projekt na usprawnienie, a prace obejmowały integrację wszystkich systemów i urządzeń w krajowym centrum ruchu CENATRA. Innymi słowy można powiedzieć, że ALUVISA dokonała usprawnienia polegającego na scentralizowaniu lub podłączeniu systemów i urządzeń do krajowego centrum ruchu CENATRA. Nie oznacza to jednak tego, że ALUVISA wdrożyła centralny system sterowania i monitorowania ruchu drogowego obejmujący centrum operacyjne. Zarówno centrum pn. CENATRA (Centre Nacional de Transit, a w tłumaczeniu na język polski Krajowe Centrum Ruchu Drogowego) jak i jego część składowa pn. CIGT (CENTRE D'INFORMACIÓ I GESTIO DEL TRANSIT, a w tłumaczeniu na język polski Centrum Informacji i Zarządzania Ruchem Drogowym) funkcjonowało przed "usprawnieniem" dokonanym przez firmę ALUVISA w roku 2014.

Referencja nie potwierdza zatem, że firma ALUVISA wdrożyła system obejmujący centrum operacyjne (centrum sterowania/zarządzania), a jedynie, że tylko zintegrowała (czyli połączyła) systemy i urządzenia w centrum CENTARA, które przed rozpoczęciem integracji już miało centrum operacyjne pn. CIGT (Centrum Informacji i Zarządzania Ruchem Drogowym).

Odwolujący podnosił, że Zamawiający wymagał potwierdzenia, że wykonawca wykonał Zamówienie polegające na wdrożeniu systemu centralnego sterowania i monitorowania ruchu drogowego (Inteligentny System Transportu) dla miasta.

Z referencji dostarczonej przez Wykonawcę wynika natomiast, że ALUVISA zrealizowała projekt na usprawnienie miejskich systemów sterowania ruchem.

Jest zasadnicza różnica pomiędzy systemem centralnego sterowania i monitorowania dla miasta a systemem dla sieci dróg w obszarze kraju, województwa bądź parafii (na takowe jednostki administracyjne dzieli się księstwo Andory). Producenci przywołanych rodzajów systemów posiadają w swoim portfolio różne produkty w zależności od miejsca ich zastosowania. Na przykład firma Siemens dla zarządzania ruchem drogowym w mieście stosuje produkt pn. Sitraffic SCALA, natomiast dla zarządzania ruchem w obszarach pozamiejskich (na autostradach, drogach krajowych) stosuje produkty pn. Conduct+ lub Route+.

Miejski system zarządzania ruchem drogowym różni się budową, funkcjonalnością oraz zastosowanymi narzędziami inżynierskimi od systemu sterowania na drogach pozamiejskich. Przede wszystkim system miejski jest bardziej złożony ze względu na skomplikowaną sieć drogową miasta, a także specyfikę ruchu drogowego w mieście (w szczególności jego dynamikę), wykorzystuje i przetwarza znacznie większą ilość danych, a także wyróżnia się funkcjonalnością polegającą na obsłudze priorytetu dla transportu publicznego.

W księstwie Andory istnieje jedno centrum sterowania ruchem drogowym CENATRA (Centre Nacional de Transit, a w tłumaczeniu na język polski Krajowe Centrum Ruchu Drogowego), które jest centrum ogólnokrajowym, a nie miejskim (czyli dotyczącym konkretnego miasta).

Zgodnie z informacją umieszczoną na oficjalnej witrynie internetowej rządu księstwa Andory (<https://www.mobilitat.ad/ca/cenatra-presentacio>) centrum pn. CENATRA jest złożone z Centrum Informacji i Zarządzania Ruchem Drogowym (CIGT) oraz Centrum Sterowania Tunelami (CENTRE DE CONTROL DE TUNELS (CCOT)). Głównym celem Centrum Informacji i Zarządzania Ruchem Drogowym (CIGT) jest informowanie o stanie ruchu i właściwe zarządzanie określonymi sekcjami sieci drogowej Księstwa. CCOT jest odpowiedzialny za monitorowanie bezpieczeństwa w tunelach (w tym Pont Pla, Sant Antoni, Radio Andorra, La Tapia i Valires).

W filmie umieszczonym na wyżej przywołanej witrynie internetowej jest informacja, że centrum CENATRA obejmuje swoim zasięgiem miejscowości Canillo, Encamp, Ordino, La Massana, Andorra la Vella, Sant Julia de Lòria i Escaldes-Engordany. Zatem CENATRA (lub jego część pn. CIGT) zarządza ruchem drogowym na sieci drogowej kraju (księstwa Andory), a nie sieci drogowej konkretnego miasta.

Z referencji dostarczonej przez Wykonawcę nie wynika zatem, że ALUVISA wdrożyła system centralny dla miasta, tylko zrealizowała projekt polegający na usprawnieniu systemów sterowania w kilku miastach.

Ponadto z referencji nie wynika również, że 27 skrzyżowań, których dotyczył projekt, znajduje się w jednym

mieście, a wręcz przeciwnie, że na wszystkich drogach całego kraju. („Zarządzanie i trzymanie krajowego centrum ruchu (CENATRA), tuneli i innych systemów ITS dróg publicznych Andory). Z uwagi na powyższe, należy przyjąć, że doświadczenie w realizacji zamówienia pn. „Zarządzanie i utrzymanie krajowego centrum ruchu (CENATRA), tuneli i innych systemów ITS dróg publicznych Andory” nie potwierdza spełnienia warunków określonych w pkt. 5.2.2.1. lit. b SIWZ.

Oferta wykonawcy powinna zostać zatem odrzucona.

## II. UZASADNIENIE ZARZUTU NR 2

Odwołujący wskazywał, że w mieście Managua nie został wdrożony obszarowy system zarządzania ruchem oraz, że system ten nie zawiera priorytetu dla transportu publicznego.

Alumbrados, jako profesjonalista i wykonawca zadania na wdrożenie systemu sterowania ruchem w Managua z pewnością ma wiedzę na ten temat różnic pomiędzy różnymi systemami sterowania ruchem. W związku z tym należy przyjąć, że Alumbrados celowo wprowadził zamawiającego w błąd i przedstawił informację, jakoby spełniał warunki udziału w postępowaniu określone w pkt. 5.2.2.1. a i b SIWZ.

Niewątpliwie takie działanie stanowi podstawę do wykluczenia Alumbrados z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt. 16 i 17 Prawa zamówień publicznych.

## III. UZASADNIENIE ZARZUTU NR 3

1. W pkt 3.5.4.2. PFU (str. 141) Zamawiający wskazał:

„W zakresie podsystemu osłony meteorologicznej wymaga się zastosowania czujników dokonujących pomiaru następujących wielkości atmosferycznych z określonymi minimalnymi wymaganiami w zakresie rozdzielczości oraz dokładności pomiarów:

- pomiar temperatury zamarzania: -30... 0Xz dokładnością  $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$  (dla zakresu od -15 X do 0 X)  $\pm 1,5\text{ X}$  (dla zakresu od -30 X do -15 X)

Pomiar z rozdzielczością 0,1 X.”

Alumbrados zadeklarowała użycie czujnika IRS31-UMB, którego dokładność wynosi:

$\pm 0,5^{\circ}\text{C}$  (dla zakresu od  $-2,5^{\circ}\text{C}$  do  $0^{\circ}\text{C}$ )

Zgodnie z załączoną przez Alumbrados kartą katalogową przedmiotowego czujnika, dokładność wynosi  $\pm 0,5^{\circ}\text{C}$  (dla zakresu od  $-2,5^{\circ}\text{C}$  do  $0^{\circ}\text{C}$ ), w pozostałym zakresie  $\pm 20\%$  średniej wartości.

Oznacza to, że przy temperaturze np.  $-10^{\circ}\text{C}$  dokładność wynosi  $\pm 2^{\circ}\text{C}$  ( $\pm 20^{\circ}\text{C}$ )

Dokładność jest istotnym elementem w przypadku sterowania prędkością jako pochodną warunków drogowych, zmierzonych przez urządzenie pomiarowe. Tak duży rozrzut obciąża poważnym błędem informacje przekazywane kierowcom, co wpływa na bezpieczeństwo ruchu. Z tego też powodu Zamawiający bardzo precyzyjnie określił dokładność oczekiwanych czujników.

Biorąc pod uwagę powyższe, czujnik ten nie spełnia żądanych warunków dokładności wskazanych w SIWZ, ponieważ ma parametry zdecydowanie gorsze niż wymagane przez Zamawiającego.

Z uwagi na powyższe oferta Alumbrados powinna zostać odrzucona, jako niezgodna z treścią SIWZ.

2. W PFU w Tabeli 3.13.27. „Wymagania macierzy systemowej”(str. 347-349 PFU) Zamawiający wskazał m.in. następujące wymagania:

a) macierz powinna posiadać możliwość zdefiniowania i udostępnienia serwerom co najmniej 2048 wolumenów logicznych bez konieczności dokupienia i instalacji dodatkowych licencji.

b) Macierz powinna posiadać oprogramowanie do zarządzania macierzą, pozwalające na co najmniej:

Ustawianie priorytetu dla poszczególnych serwerów korzystających z przestrzeni dyskowej macierzy (zarówno pod względem ich przepustowości jak i obciążenia I/O)

c) Oferowana macierz musi umożliwiać włączenie wykonywania kopii migawkowych dysków logicznych.

- nie mniej niż 24 kopie dla pojedynczego wolumenu źródłowego.

Alumbrados w Załączniku nr 8.10 do SIWZ zadeklarowało Macierz Dyskową Systemową producenta DELL, Model SC7020, SC420, SC400

Wbrew wymaganiom Zamawiającego, cytowanym powyżej, Macierz Dell SC7020 umożliwia zdefiniowanie i udostępnienie serwerom tylko 2000 wolumenów logicznych (wymagane 2048), co jednoznacznie wynika z karty katalogowej, dostępnej na stronach producenta: <https://www.dell.com/pl/firmiinstytucji/p/storage-sc7020/pd>.

Macierz nie spełnia zatem warunków minimalnych, określonych w SIWZ przez Zamawiającego.

Wbrew wymaganiom SIWZ, Macierz Dell SC7020 umożliwia ponadto ustawianie priorytetów na poziomie wolumenów, nie zaś serwerów, co jednoznacznie wynika z kart katalogowych

[https://i.dell.com/sites/doccontent/shared-content/data-sheets/en/Documents/FB\\_SC\\_Series\\_QoS\\_VVoI\\_081016.pdf](https://i.dell.com/sites/doccontent/shared-content/data-sheets/en/Documents/FB_SC_Series_QoS_VVoI_081016.pdf)

Zamawiający nie dopuścił możliwości ustawiania priorytetów na poziomie wolumenów, co dodatkowo jednoznacznie potwierdził w odpowiedziach na pytania Wykonawców.

SIWZ wymaga, aby "oferowana macierz musi umożliwiać włączenie wykonywania kopii migawkowych dysków logicznych, nie mniej niż 24 kopie dla pojedynczego wolumenu źródłowego.

Macierz Dell SC7020 ma możliwość zdefiniowania i udostępnienia 2000 wolumenów logicznych (źródłowych). Jeżeli dla

każdego utworzymy 24 kopie migawkowe, to macierz powinna obsługiwać 48000 migawek, a obsługuje jedynie 16384. Z powyższego wynika, że nie jest możliwe by macierz umożliwiała włączenie wykonywania 24 kopii dla pojedynczego wolumenu źródłowego.

Jest to zdaniem Odwołującego niezgodne z zapisami PFU. Zamawiający jednoznacznie określił parametry minimalne, których nie spełnił Alumbrados w złożonej ofercie.

<https://www.dell.com/pl/firmiinstytucji/p/storage-sc7020/pd>

Z uwagi na powyższe niezgodności oferty z treścią SIWZ, oferta Alumbrados powinna zostać odrzucona.

3. W Tabeli 3.13. 28 „Elementy Infrastruktury IT - Macierz Dyskowa Archiwum” (str. 351-354 PFU) Zamawiający określił m.in. następujące wymagania:

a) macierz powinna posiadać możliwość zdefiniowania i udostępnienia serwerom co najmniej 2048 wolumenów logicznych bez konieczności dokupienia i instalacji dodatkowych licencji.

b) Macierz powinna posiadać oprogramowanie do zarządzania macierzą, pozwalające na co najmniej:

Ustawianie priorytetu dla poszczególnych serwerów korzystających z przestrzeni dyskowej macierzy (zarówno pod względem ich przepustowości jak i obciążenia 1/0)

c) Oferowana macierz musi umożliwiać włączenie wykonywanie kopii migawkowych dysków logicznych - nie mniej niż 24 kopie dla pojedynczego wolumenu źródłowego.

Alumbrados w Załączniku nr 8.11 do SIWZ zadeklarowało Macierz Dyskową Systemową producenta DELL, Model SC7020, SC420, SC400.

Wbrew wymaganiom Zamawiającego, cytowanym powyżej, Macierz Dell SC7020 umożliwia zdefiniowanie i udostępnienie serwerom tylko 2000 wolumenów logicznych (wymagane 2048), co jednoznacznie wynika z karty katalogowej, dostępnych na stronach producenta: <https://www.dell.com/pl/firmiinstytucji/p/storage-sc7020/pd>.

Macierz nie spełnia zatem warunków minimalnych, określonych w SIWZ przez Zamawiającego

Wbrew wymaganiom SIWZ, Macierz Dell SC7020 umożliwia ustawianie priorytetów na poziomie wolumenów, nie zaś nie serwerów., co jednoznacznie wynika z kart katalogowych

[https://dell.com/sites/doccontent/shared-content/data-sheets/en/Documents/FB\\_SC\\_Series\\_QoS\\_WoL081016.pdf](https://dell.com/sites/doccontent/shared-content/data-sheets/en/Documents/FB_SC_Series_QoS_WoL081016.pdf)

Zamawiający nie dopuścił możliwości ustawiania priorytetów na poziomie wolumenów, co dodatkowo jednoznacznie potwierdził w odpowiedziach na pytania Wykonawców.

Odnosnie do wymogu, że oferowana macierz musi umożliwiać włączenie wykonywanie kopii migawkowych dysków logicznych, nie mniej niż 24 kopie dla pojedynczego wolumenu źródłowego.

Jak wykazano powyżej, macierz Dell SC7020 ma możliwość zdefiniowania i udostępnienia 2000 wolumenów logicznych (źródłowych). Jeżeli dla każdego utworzymy 24 kopie migawkowe, to macierz powinna obsługiwać 48000 migawek, a obsługuje jedynie 16384. Z powyższego wynika, że nie jest możliwe by macierz umożliwiała włączenie wykonywania 24 kopii dla pojedynczego wolumenu źródłowego.

Powyższe jest zatem niezgodne z zapisami PFU. <https://www.dell.com/pl/firmiinstytucji/p/storage-sc7020/pd>

Zamawiający jednoznacznie określił parametry minimalne, a których nie spełnił Alumbrados w ofercie. Z uwagi na powyższe niezgodności oferty z treścią SIWZ, oferta Alumbrados powinna zostać odrzucona 4.

Wykonawcy w ofercie, w Załączniku nr 8.13 do SIWZ, mieli wskazać producenta oraz nazwę oprogramowania zaoferowanego systemu ważenia pojazdów w ruchu (WIM).

Alumbrados zadeklarował w ofercie w załączniku nr 8.13 do SIWZ system o nazwie ARTIC

„System ważenia pojazdów w ruchu (WIM) dla miasta Tychy w ramach ITS Tychy” produkcji Alumbrados Varios S.A.

Wraz z Załącznikiem 8.13. Wykonawca złożył opis dotyczący „ARTIC platforma inteligentnego miasta”.

Materiały przekazane przez Alumbrados dotyczą jedynie platformy integrującej ARTIC, a nie oprogramowania przeznaczonego do ważenia pojazdów w ruchu. Co więcej to samo „oprogramowanie ARTIC” Wykonawca Alumbrados zaproponował dla systemu monitoringu wizyjnego.

Z załączonego opisu wynika, że „ARTIC jest programową platformą stworzoną przez Dział systemów ALUVISA, która pozwala i umożliwia zintegrowane zarządzanie wszystkimi urządzeniami ITS”. ARTIC nie jest zatem oprogramowaniem do ważenia pojazdów w ruchu.

Zamawiający w dniu 28 grudnia 2018 wezwał wykonawcę do złożenia przykładowych widoków interfejsu użytkownika dla stacji ważenia pojazdów w ruchu (WIM) w zakresie wskazanego producenta i oprogramowania, tj. ARTIC.

W ocenie Odwołującego, w odpowiedzi na to wezwanie, Alumbrados nie przekazał materiałów wymaganych przez Zamawiającego w wezwaniu oraz w SIWZ.

Przekazane Zamawiającemu widoki interfejsu są bowiem widokami oprogramowania GesDyn, producenta Giropes Solutions Software. Odwołujący wskazywał na stronę tego producenta, na których są dostępne widoki interfejsu oraz załączał obrazy z przedmiotowej strony (<http://girwim.com/software-solutions/>).

Odwołujący podnosił, że załączone w odpowiedzi na wezwanie zamawiającego widoki interfejsu zawierają identyczne obrazy interfejsu użytkownika jak w oprogramowaniu firmy GesDyn firmy Giropes Solutions Software (<http://girwim.com/software-solutions/>), z których usunięto jednak nazwę oprogramowania Ges Dyn i logo producenta.

Odwołujący podkreśla, że wszystkie dane m.in. daty wykonania pomiaru oraz nr rejestracji samochodów, przekazane w wyjaśnieniach, są identyczne jak dane zawarte na widokach interfejsu użytkownika zamieszczonych na stronach firmy Giropes Solutions Software.

Nie jest możliwe, by na tym samym odcinku pomiarowym, dwie różne firmy miały identyczne dane wyjściowe i wyniki z pomiaru.

W ocenie Odwołującego, należy zatem przyjąć, że na wezwanie Zamawiającego, Alumbrados nie złożył przykładowych widoków interfejsu użytkownika dla oprogramowania ART1C, jakie zaproponował w ofercie. W związku z powyższym, Alumbrados nie zastosował się do wezwania zamawiającego z dnia 28 grudnia 2018 r. i nie złożył przykładowych widoków interfejsu użytkownika dla stacji ważenia pojazdów w ruchu (WIM) w zakresie ARTIC, co powinno skutkować odrzuceniem oferty, która jest niezgodna z treścią SIWZ.

#### IV.UZASADNIENIE ZARZUTU NR 4

Odwołujący podnosił, że w pkt. 5.2.2.1. lit. b) SIWZ wskazano, że zakresy określone w pkt od (i) do (iv) mogą być wykonane przez Wykonawcę w ramach jednego lub kilku zamówień, nie więcej niż trzech. Wartość zamówienia lub łączna wartość zamówień musi wynosić co najmniej 40 mln PLN brutto.

Alumbrados na potwierdzenia spełnienia warunku wskazanego w pkt. 5.2.2.1. b) tj. wdrożenie systemu 1TS o cechach wskazanych przez zamawiającego, wskazało realizację zamówienia pn. „Modernizacja światła ruchu sieciowego w Managui, Etap 1 i Etap 2” oraz zamówienia pn. „Zarządzanie i trzymanie krajowego centrum ruchu (CENATRA), tuneli innych systemów ITS dróg publicznych Andory”.

W ocenie Odwołującego żadne ze zrealizowanych zadań nie potwierdza spełnienia wymagań określonych przez Zamawiającego i nie powinno być brane pod uwagę.

W postępowaniu pn. „Integracja elementów Systemu Zarządzania Ruchem na drodze ekspresowej S12, S17 i S19 - Krajowy System Zarządzania Ruchem Drogowym”, wszczętym w dniu 10.10.2016 i prowadzonym przez GDDKiA w 2017 r., wykonawca Alumbrados przedstawił referencję dotyczącą realizacji zamówienia pn. „Modernizacja światła ruchu sieciowego w Managui, Etap 1”.

Dowód:

Referencja dotycząca zadania „Modernizacja sieci sygnalizacji świetlnej - Etap I”.

Odwołujący wskazywał, że zapoznał się ze specyfikacją zamówienia pn. Modernizacja światła ruchu sieciowego w Managui, Etap 1, który obejmował wdrożenie systemu sterowania ruchem, co poświadcza również referencja, złożona w postępowaniu prowadzonym przez GDDKiA.

W związku z powyższym nie jest możliwe, by etap II obejmował również wdrożenie systemu. Mógł jedynie obejmować rozszerzenie istniejącego systemu, jednak te czynności nie mogą być uznane za wdrożenie systemu w rozumieniu SIWZ.

W konsekwencji, w ocenie Odwołującego, tylko etap I mógł dotyczyć wdrożenia systemu, natomiast etap II mógł stanowić jedynie rozszerzenie systemu, który nie zawiera istniejących już elementów, które powstały w etapie 1 takie jak centrum operacyjne.

Wdrożenie nowego systemu, a jego rozszerzenie, to są dwa zupełnie odrębne zadania, odmienne pod względem nakładu pracy, przyjętych założeń i w konsekwencji projektu rozwiązań jak i wykonawstwa.

Dlatego też, w ocenie Odwołującego, cena za realizację systemu ITS w Managua tj. 31 028 869,19 zł (Załącznik nr 5 do SIWZ Wykaz dostaw i usług, poz. 2 w tabeli) nie jest ceną dotyczącą wdrożenia systemu w Etapie I. Dodatkowo Odwołujący wskazywał, że z referencji złożonych w postępowaniu prowadzonym przez GDDKiA wynika, że wartość usług realizowanych w tym zadaniu wynosi 21550 664,20 zł. Brutto.

Dodatkowo w ocenie Odwołującego również referencje dotyczące zadań dotyczących Andory nie spełniają wymagań. Nawet przyjmując hipotetycznie, że zadanie to w jakiejś części spełnia wymogi z pkt. 5.2.2.1. lit. B, to i tak ten zakres powinien być właściwie, zgodnie z rzeczywistością, wyceniony.

W konsekwencji, w ocenie Odwołującego niezbędne jest wezwanie Alumbrados do złożenia wyjaśnień w zakresie rzeczywistej wartości wdrożenia systemu sterowania ruchem w Managua oraz Andorze, by można było ocenić czy Wykonawca ten spełnia warunki udziału w postępowaniu w zakresie pkt. 5.2.2.1. lit b) zdanie ostatnie SIWZ.

#### V.UZASADNIENIE ZARZUTU NR 5 I ZARZUTU NR 6

Odwołujący podnosił, że Zamawiający wymagał wskazania w ofercie ceny za „budowę podsystemu ważenia pojazdów w ruchu o klasie dokładności B+(7) (suma pozycji od 2.4.1 do 2.4.5 w Załączniku nr 4 do SIWZ)”

W kosztorysie ofertowym należało podać cenę oferowanego czujnika nacisku osi/kół, który jest kluczowym elementem podsystemu ważenia pojazdów w ruchu, ponieważ jest to czujnik pomiarowy - od właściwego jego zastosowania i instalacji zależą możliwości pracy całego punktu pomiarowego do ważenia pojazdów w ruchu o klasie dokładności B+(7).

Z kolei w pkt 2.4 PFU oraz pkt 3.5.S.2 PFU, Tabela 3.13.64 PFU „Wykaz stacji ważenia pojazdów w ruchu”, Zamawiający określił ilość pasów ruchu, jaka występuje na drodze we wskazanym przez Zamawiającego punktach pomiaru (łącznie 5 lokalizacji, dla których wymagane są punkty pomiaru).

Alumbrados zaoferowała czujnik nacisku osi/kół, producenta KISTLER, model 9195G.

W załącznikach 4b/1, 4b/2, 4b/3, 4b/4, 4b/5 do oferty Alumbrados wskazała ceny za dostawę czujników do pomiaru nacisku osi/kół dla pięciu wskazanych przez Zamawiającego punktów ważenia pojazdów w ruchu.

Uwzględniając wytyczne z PFU, poniżej przedstawiamy wyliczenie cenę czujników do pomiaru nacisku osi/kół pojazdów na jednym pasie ruchu, zaproponowaną przez Alumbrados.

Zgodnie z wytycznymi producenta przedmiotowych czujników, firmy KISTLER w celu właściwego pomiaru wagi przejeżdżającego pojazdu konieczne jest zastosowanie 4 czujników dla każdego pasa ruchu, na którym wykonywany jest pomiar.

Dowód :

Karta katalogowa czujników firmy KISTLER, załączona do oferty Alumbrados.

Z oferty Alumbrados wynika, że wykonawca ten zaproponował za 1 czujnik nacisku osi/kół producenta KISTLER cenę ok. 4 600 zł, co stanowi ok. 20 % ceny katalogowej producenta. Ceny czujników zaofierowane przez pozostałych wykonawców znacząco się różnią.

Z powyższego wynika, że cena za czujniki nacisku osi/kół pojazdu w ofercie Alumbrados jest o ok. 80 % niższa od ceny zaproponowanej przez innych wykonawców.

Tak niska cena za czujnik nacisku osi/kół pojazdu, według Odwołującego świadczy o błędzie w obliczeniu ceny. W ocenie Odwołującego, Alumbrados przyjęła nieprawidłowe założenia do kalkulacji oferty i nie uwzględniła wszystkich elementów cenotwórczych koniecznych do prawidłowego wykonania zamówienia. W ocenie Odwołującego niemożliwym jest by Alumbrados, uwzględniła wytyczne producenta czujników, że w pasie ruchu należy zamontować 4 czujniki nacisku osi/kół pojazdu by system WIM działał prawidłowo. Zatem oferta jest opracowana na błędnych założeniach, co przekłada się na błędną kalkulację oferty. W konsekwencji oferta ta, jako zawierająca błąd w obliczeniu ceny powinna zostać odrzucona.

Jeżeli KIO nie zgodzi się z powyższą oceną, Odwołujący wskazywał, że cena czujnika nacisku osi/kół producenta KISTLER powinna być przedmiotem wezwania do wyjaśnień dotyczących wyliczenia kosztu na podstawie art. 90 ust. 1 PZP. Jak już podnoszono, cena zaproponowana przez Alumbrados jest o 80 % niższa od ceny rynkowej przedmiotowego czujnika i od ceny czujników, zaproponowanych przez pozostałych wykonawców.

Jak wskazaliśmy, czujnik nacisku osi/kół pojazdu, jest kluczowym elementem podsystemu ważenia pojazdów w ruchu i jego nieprawidłowe zastosowanie uniemożliwi należyte działanie podsystemu ważenia pojazdów w ruchu, który jest istotną częścią składową przedmiotu zamówienia.

W związku z powyższym Odwołujący wnosił o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

- unieważnienie czynności wyboru oferty najkorzystniejszej,
- dokonanie ponownej oceny ofert,
- wykluczenie i odrzucenie oferty Alumbrados Viarios Sociedad Anonima S.A. Oddział w Polsce,
- ewentualnie wezwanie do wyjaśnień w ww. zakresie,
- dokonanie wyboru oferty Odwołującego, jako najkorzystniejszej.

Zamawiający nie uwzględnił zarzutów podniesionych w odwołaniu.

Do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego przystąpił wykonawca Alumbrados Viarios Sociedad Anónima, w Barcelonie, Hiszpania (dalej: Alumbrados albo Przystępujący).

**II. Nie stwierdzono zaistnienia przesłanek, o których mowa w art. 189 ust. 2 Prawa zamówień publicznych, wobec czego rozpoznano odwołanie na rozprawie.**

Odwołującemu przysługuje prawo do wniesienia odwołania zgodnie z art. 179 ust. 1 Prawa zamówień publicznych, bowiem ma interes w uzyskaniu danego zamówienia i może ponieść szkodę w wyniku ewentualnego naruszenia przez Zamawiającego Prawa zamówień publicznych – jeżeli podniesione przez niego zarzuty by się potwierdziły – wówczas Odwołujący miałby szansę na uzyskanie zamówienia.

Po zapoznaniu się z dokumentacją postępowania i stanowiskami Stron, Krajowa Izba Odwoławcza zważyła, co następuje: odwołanie zasługuje na uwzględnienie, ponieważ potwierdził się jeden z zarzutów podniesionych w odwołaniu.

Zarzut naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 2 Prawa zamówień publicznych poprzez zaniechanie odrzucenia oferty Alumbrados i uznanie, że oferta Alumbrados jest zgodna z treścią SIWZ, pomimo że wykonawca ten zaproponował w ofercie rozwiązania niezgodne z SIWZ.

Izba ustaliła, co następuje:

1. Zamawiający w SIWZ, pkt 3.5.4.2. PFU (str. 141) wymagał zastosowania czujników dokonujących pomiaru temperatury zamarzania z dokładnością  $\pm 0,5$  °C (dla zakresu od -15 X do 0 X) oraz z dokładnością  $\pm 1,5$  X (dla zakresu od -30 X do -15 X), przy czym pomiar ma być dokonywany z rozdzielczością 0,1 X"
2. Alumbrados zadeklarowała użycie czujnika IRS31-UMB, którego dokładność wynosi, zgodnie z załączoną przez Alumbrados kartą katalogową przedmiotowego czujnika,  $\pm 0,5$  °C (dla zakresu od -2,5 °C do 0°C), w pozostałym zakresie  $\pm 20\%$  średniej wartości.



3. Odwołujący zauważał, że z informacji z karty katalogowej wynika, że przy temperaturze np. - 10°C dokładność wynosi  $\pm 2^{\circ}\text{C}$  ( $\pm 20^{\circ}\text{C}$ ).

4. Na rozprawie Przystępujący przyznał, że parametry czujnika nie odpowiadają wymaganiom zawartym w SIWZ: „Odnosnie czujnika temperatury, to rzeczywiście w karcie katalogowej nie podano informacji odpowiadających wymaganiom Zamawiającego, natomiast możliwe jest korygowanie charakterystyk pomiarowych na poziomie urządzenia.” Według Przystępującego, skoro zamówienie będzie realizowane w systemie zaprojektuj i wybuduj, to może zmodyfikować zadeklarowany czujnik, albo zastosować dodatkowy, co pozwoli zrealizować system odpowiadający wymaganiom Zamawiającego.

Oceniając tak ustalony stan faktyczny, Izba stwierdziła, że oferta Przystępującego podlega odrzuceniu. Nie było sporne, że czujnik zaoferowany przez Przystępującego nie spełnia wymogów Zamawiającego. Przystępujący jedynie twierdził, że zamierza przeprowadzić modyfikacje – czy to na poziomie samego czujnika, czy przez zastosowanie dodatkowego czujnika. Jednak taka deklaracja nie wynikała z treści oferty. Jeżeli SIWZ pozwala na zaoferowanie produktów niestandardowych, i wykonawca zamierza zaoferować takie produkty - których parametry, po modyfikacjach, będą odbiegały od parametrów wskazanych w kartach katalogowych – to zamiar ten musi wynikać wprost z oferty. Z oferty Przystępującego nie wynikało, że czujnik IRS31-UMB będzie zmodyfikowany, albo że będą zastosowane dodatkowe czujniki. Z karty katalogowej, przedłożonej przez Przystępującego Zamawiającemu – składanej na potwierdzenie, że oferowany produkt odpowiada wymaganiom Zamawiającego – wynikało wprost, że zaoferowany czujnik nie spełnia wymogu odnośnie dokładności pomiaru. Oświadczenie o zamiarze modyfikacji czujnika zostało złożone przez Przystępującego dopiero na rozprawie.

Wobec powyższego, oferta Przystępującego podlega odrzuceniu na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 Prawa zamówień publicznych, ponieważ jej treść nie odpowiada treści SIWZ.

Odwołujący podnosił również, że macierz dyskowa systemowa producenta DELL, model SC7020, SC420, SC400 jest niezgodna z wymaganiami Zamawiającego, ponieważ macierz Dell SC7020 umożliwia zdefiniowanie i udostępnienie serwerom tylko 2000 wolumenów logicznych (wymagane było 2048). Przystępujący na rozprawie wykazał, że zaoferowana przez niego macierz ma możliwość zdefiniowania i udostępnienia serwerom odpowiedniej ilości wolumenów (przedkładając oświadczenie producenta macierzy). Ponadto Odwołujący podnosił, że Zamawiający nie dopuścił możliwości ustawiania priorytetów na poziomie wolumenów, co dodatkowo jednoznacznie potwierdził w odpowiedziach na pytania Wykonawców. Wbrew wymaganiom SIWZ, według Odwołującego Macierz Dell SC7020 umożliwia ustawianie priorytetów na poziomie wolumenów, nie zaś serwerów. Powyższe kwestie powinny zostać wyjaśnione przez Zamawiającego, natomiast Izba nie nakazała przeprowadzenia wyjaśnień, ponieważ oferta podlega odrzuceniu z innego powodu.

Ponadto Odwołujący podnosił, że Alubrados zadeklarował w ofercie w załączniku nr 8.13 do SIWZ system o nazwie ARTIC „System ważenia pojazdów w ruchu (WIM) dla miasta Tychy w ramach ITS Tychy” produkcji Alubrados Varios S.A. Natomiast materiały przekazane przez Alubrados dotyczą jedynie platformy integrującej ARTIC, a nie oprogramowania przeznaczonego do ważenia pojazdów w ruchu. Z załączonego opisu wynika, że „ARTIC jest programową platformą stworzoną przez Dział systemów ALUVISA, która pozwala i umożliwia zintegrowane zarządzanie wszystkimi urządzeniami ITS”. ARTIC według Odwołującego nie jest zatem oprogramowaniem do ważenia pojazdów w ruchu.

Dalej Odwołujący podnosił, że Zamawiający w dniu 28 grudnia 2018 r. wezwał wykonawcę do złożenia przykładowych widoków interfejsu użytkownika dla stacji ważenia pojazdów w ruchu (WIM) w zakresie wskazanego producenta i oprogramowania, tj. ARTIC, a w ocenie Odwołującego, w odpowiedzi na to wezwanie, Alubrados nie przekazał materiałów wymaganych przez Zamawiającego w wezwaniu oraz w SIWZ. Przekazane Zamawiającemu widoki interfejsu są bowiem widokami oprogramowania GesDyn, producenta Giropes Solutions Software, z których usunięto jednak nazwę oprogramowania GesDyn i logo producenta.

Odwołujący podkreślał, że wszystkie dane m.in. daty wykonania pomiaru oraz nr rejestracji samochodów, przekazane w wyjaśnieniach, są identyczne jak dane zawarte na widokach interfejsu użytkownika zamieszczonych na stronach firmy Giropes Solutions Software.

Odwołujący konkludował, że w odpowiedzi na wezwanie Zamawiającego, Alubrados nie złożył przykładowych widoków interfejsu użytkownika dla oprogramowania ARTIC, jakie zaproponował w ofercie. W związku z powyższym, Alubrados nie zastosował się do wezwania Zamawiającego z dnia 28 grudnia 2018 r. i nie złożył przykładowych widoków interfejsu użytkownika dla stacji ważenia pojazdów w ruchu (WIM) w zakresie ARTIC, co powinno, w ocenie Odwołującego, skutkować odrzuceniem oferty, która jest niezgodna z treścią SIWZ.

Oceniając tak sformułowany zarzut, Izba stwierdziła brak podstaw do odrzucenia oferty Przystępującego na podstawie art. 89 ust 1 pkt 2 Prawa zamówień publicznych, w związku z usunięciem przez Przystępującego z widoków interfejsu, przekazanych Zamawiającemu, danych oprogramowania GesDyn, producenta Giropes Solutions Software. Odwołujący nie kwestionował, że przedłożone przez Przystępującego widoki interfejsu obrazują oprogramowanie przeznaczone do ważenia pojazdów w ruchu. Jedynie kwestionował, że jest to oprogramowanie innego producenta, niż

zadeklarowany. Przystępujący na rozprawie twierdził, że platforma ARTIC ma możliwość implementacji innych programów, w tym GesDyn.

W odpowiedzi na wezwanie Zamawiającego Przystępujący przedłożył przykładowe widoki interfejsu użytkownika dla stacji ważenia pojazdów w ruchu (WIM), a zatem nie można na tej podstawie stwierdzić niezgodności treści oferty Przystępującego z treścią SIWZ.

Zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt 12 Prawa zamówień publicznych w zw. z art. 22 ust. 1 pkt 2) Prawa zamówień publicznych oraz art. 89 ust. 1 pkt. 5 Prawa zamówień publicznych - poprzez zaniechanie wykluczenia Alumbrados, a w konsekwencji zaniechanie odrzucenia oferty tego wykonawcy i uznanie, że wykonawca ten spełnia warunki udziału w postępowaniu, mimo że nie potwierdził spełnienia warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, określonego w SIWZ pkt. 5.2.2.1. lit. a i b); zarzut naruszenia art. 24 ust. 1 pkt. 16 i 17 oraz art. 89 ust. 1 pkt 5 Prawa zamówień publicznych - poprzez zaniechanie wykluczenia Alumbrados (a w konsekwencji zaniechanie odrzucenia oferty tego wykonawcy), mimo że Alumbrados przedstawił nieprawdziwe informacje i wprowadził Zamawiającego w błąd, jakoby spełniał warunek udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, określony w SIWZ pkt. 5.2.2.1. lit a i b) oraz zarzut naruszenia art. 26 ust 4 Prawa zamówień publicznych- poprzez zaniechania wezwania do wyjaśnień Alumbrados w zakresie rzeczywistej wartości wdrożenia systemu sterowania ruchem w Managua, co ma istotny wpływ na ocenę spełnienia warunku udziału w postępowaniu z pkt. 5.2.2.1. lit. b) SIWZ

Izba ustaliła, co następuje:

1. Zamawiający w Sekcji 5 SIWZ wymagał od wykonawców, w zakresie warunków dotyczących zdolności technicznej lub zawodowej

„5.2.2.1. wykazania wykonania; nie wcześniej niż w okresie ostatnich 5 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, co najmniej:

a) jednej lub kilku (nie więcej niż trzech) usług polegających na zaprojektowaniu systemu ITS; Zamówienie/Zamówienia polegające na opracowaniu dokumentacji projektowej systemu centralnego sterowania i monitorowania ruchu drogowego (Inteligentny System Transportu) dla miasta, obejmującego co najmniej następujące podsystemy i funkcjonalności:

(i) centrum operacyjne (centrum sterowania/zarządzania), które m.in. umożliwiałoby wprowadzanie ręcznie i automatycznie zmian parametrów pracy sygnalizacji świetlnych, monitorowanie pracy sterowników sygnalizacji świetlnej oraz podgląd i analizę warunków ruchowych na podłączonych do niego minimum 25 skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,

(ii) podsystem obszarowego sterowania ruchem obejmujący co najmniej 25 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, sterowanych przy pomocy centralnych algorytmów sterowania ruchem, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla transportu zbiorowego,

(iii) podsystem oznakowania zmiennej treści składających się z części graficznej i tekstowej,

(iv) system nadzoru wizyjnego obejmujący co najmniej 100 kamer zlokalizowanych w ramach pasa ruchu drogowego lub skrzyżowań z sygnalizacją świetlną.

Zakresy określone w pkt od (i) do (iv) mogą być wykonane przez Wykonawcę w ramach jednego lub kilku zamówień, nie więcej niż trzech.

b) jednej lub kilku (nie więcej niż trzech) dostaw polegających na wdrożeniu systemu ITS:

Zamówienie/Zamówienia polegające na wdrożeniu systemu centralnego sterowania i monitorowania ruchu drogowego (Inteligentny System Transportu) dla miasta, obejmującego co najmniej następujące podsystemy i funkcjonalności:

(i) centrum operacyjne (centrum sterowania/zarządzania), które m.in. umożliwiałoby wprowadzanie ręcznie i automatycznie zmian parametrów pracy sygnalizacji świetlnych, monitorowanie pracy sterowników sygnalizacji świetlnej oraz podgląd i analizę warunków ruchowych na podłączonych do niego minimum 25 skrzyżowaniach z sygnalizacją świetlną,

(ii) podsystem obszarowego sterowania ruchem obejmujący co najmniej 25 skrzyżowań z sygnalizacją świetlną, sterowanych przy pomocy centralnych algorytmów sterowania ruchem, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, z realizacją priorytetu dla transportu zbiorowego,

(iii) podsystem oznakowania zmiennej treści składających się z części graficznej i tekstowej,

(iv) system nadzoru wizyjnego obejmujący co najmniej 100 kamer zlokalizowanych w ramach pasa ruchu drogowego lub skrzyżowań z sygnalizacją świetlną.

Zakresy określone w pkt od (i) do (iv) mogą być wykonane przez Wykonawcę w ramach jednego lub kilku zamówień, nie więcej niż trzech. Wartość zamówienia lub łączna wartość zamówień musi wynosić co najmniej 40 min. PLN brutto".

2. Przystępujący wskazał, że realizował zadanie pn. „Modernizacja sieci sygnalizacji świetlnej - etap I i II" dotyczący, miasta Managua (Załącznik nr 5 do SIWZ Wykaz dostaw i usług, poz.2) oraz zadanie pn. „Zarządzanie i utrzymanie krajowego centrum ruchu (CENATRA), tuneli innych systemów ITS dróg publicznych Andory" (Załącznik nr 5 do SIWZ Wykaz dostaw i usług, poz. 3).

3. Według Odwołującego, powyższe zadania wraz z referencjami nie spełniają wymagań Zamawiającego określonych w

pkt. 5.2.2.1. lit. a i b, ponieważ system zainstalowany w mieście Mangua nie jest systemem obszarowego sterowania ruchem, w którym sterowanie odbywa się przy pomocy centralnych algorytmów sterowania ruchem, zależnie od aktualnych warunków ruchu (w tym natężeń ruchu pojazdów i długości kolejek), optymalizacją długości cyklu, splitów i offsetów, w szczególności z realizacją priorytetu dla transportu zbiorowego. Z kolei zadanie pn. „Zarządzanie i utrzymanie krajowego centrum ruchu (CENATRA), tuneli innych systemów ITS dróg publicznych Andory” i realizowanie w ramach tego projektu usprawnienie miejskich systemów sterowania ruchem (w ofercie, w załączniku nr 5 do SIWZ w tabeli poz. 3 usprawnienie miejskich systemów sterowania ruchem), jest przedsięwzięciem polegającym na usprawnieniu systemu, a nie jego wdrożeniem, a ponadto nie jest wdrożeniem systemu centralnego sterowania i monitorowania ruchu drogowego (Inteligentny System Transportu) dla miasta. Ponadto Alumbrados celowo wprowadził zamawiającego w błąd i przedstawił informację, jakoby spełniał warunki udziału w postępowaniu określone w pkt. 5.2.2.1. a i b SIWZ, co powinno skutkować wykluczeniem Alumbrados z postępowania na podstawie art. 24 ust. 1 pkt. 16 i 17 Prawa zamówień publicznych.

4. Niezależnie od powyższego, Odwołujący podnosił, że zadania wskazane przez Przystępującego, nie spełniają wymogu co do wartości (Zamawiający wymagał, aby wartość zamówienia lub łączna wartość zamówień musi wynosić co najmniej 40 mln PLN brutto).

Oceniając tak postawione zarzuty, Izba stwierdziła, że Odwołujący nie udowodnił swoich racji odnośnie do zastrzeżeń dotyczących zadań wskazanych przez Przystępującego na potwierdzenie posiadania wymaganego w SIWZ doświadczenia zawodowego.

Odnosnie zarzutów dotyczących zadania wykonanego dla miasta Managua, Odwołujący opierał się na specyfikacji warunków zamówienia, raporcie sporządzonym przez Japan International Cooperation oraz publikacjach prasowych. Izba stwierdziła, że raport, na który powoływał się Odwołujący (będący w rzeczywistości częścią projektu opracowania planu zagospodarowania miasta Managua w republice Nikaragui, i mający szerszy zakres, niż raport opisujący system zarządzania ruchem) wskazuje na (dodatkowe) elementy systemu zarządzania ruchem, których nie było w SIWZ. Jest to potwierdzeniem oświadczenia Przystępującego, złożonego na rozprawie, że zakres zamówienia wykraczał poza pierwotną specyfikację. Skoro raport, na który powoływał się Odwołujący, nie koresponduje zakresem z opisem przedmiotu zamówienia w SIWZ, oznacza to, że Przystępujący wykonał system w szerszym zakresie, niż opisany w pierwotnej SIWZ. Zatem ani raport (sporządzony zresztą wcześniej, niż zakończono realizację systemu), ani specyfikacja zamówienia nie mogą być przekonującym dowodem na potwierdzenie racji Odwołującego. Takim dokumentem w ocenie Izby nie będą również artykuły prasowe, na które powoływał się Odwołujący, kwestionując m.in. wartość wykonanych zamówień. Informacje prasowe mogły nie odzwierciedlać rzeczywistości z wielu powodów (mogły być oparte na niepełnych informacjach, podawać wartość zamówień sprzed rozszerzenia przedmiotu zamówienia itp.). Odwołujący powoływał się również na referencję dotyczącą zadania „Modernizacja sieci sygnalizacji świetlnej – Etap I”, złożoną w innym postępowaniu, prowadzonym przez innego zamawiającego – jednak również ten dokument nie może przesądzać o zakresie ani wartości prac wykonanych w ramach całego zadania. O zakresie zamówienia także nie mogą przesądzać zrzuty ekranu z filmów na platformie Youtube.

Odnosnie zarzutów dotyczących systemu wykonanego dla Andory, Odwołujący opierał zarzuty na treści referencji – wskazywał, że tłumacz nadinterpretował oryginalną treść referencji, dodając słowo „miasto” Andora. W ocenie składu orzekającego, nie ma to znaczenia, ponieważ dodanie słowa „miasto” nastąpiło przy miejscu wystawienia dokumentu, co jest irrelevantne dla oceny jego treści. Z treści dokumentu wynika wprost, że dotyczy miejskiego systemu zarządzania ruchem. Nie ma znaczenia, że Przystępujący wykonał system zarządzania ruchem w całym księstwie Andora, skoro referencja została wystawiona dla fragmentu tego systemu, którym jest miejski system zarządzania ruchem.

Ponadto według Odwołującego, Przystępujący nie „wdrożył” systemu zarządzania ruchem; twierdzenie to Odwołujący opierał przede wszystkim na tym, że jeszcze przed wykonaniem zadania przez Przystępującego, istniały już elementy sterowania ruchem w księstwie Andora. W ocenie składu orzekającego okoliczność, że fragmenty systemu istniały już wcześniej, nie może przesądzać, że Przystępujący nie wykonał wdrożenia systemu. Istniejące elementy mogły zostać zmodernizowane, wykonane nowe elementy – dzięki czemu powstał nowy system, podlegający wdrożeniu. Koresponduje to z treścią referencji.

Ponadto Odwołujący podnosił, że zadanie w Andorze, o ile „w jakiejś części spełnia wymogi z pkt. 5.2.2.1. lit. B, to i tak ten zakres powinien być właściwie, zgodnie z rzeczywistością, wyceniony. W konsekwencji, w ocenie Odwołującego, niezbędne jest wezwanie Alumbrados do złożenia wyjaśnień w zakresie rzeczywistej wartości wdrożenia systemu sterowania ruchem w Managua oraz Andorze, by można było ocenić, czy Przystępujący spełnia warunki udziału w postępowaniu w zakresie pkt. 5.2.2.1. lit b zdanie ostatnie SIWZ”. W ocenie składu orzekającego tak sformułowanego zarzutu Odwołujący w żaden sposób nie udowodnił.

Zarzut naruszenia art. 89 ust. 1 pkt. 6 Prawa zamówień publicznych - poprzez uznanie, że oferta Alumbrados nie jest obarczona błędem w obliczeniu ceny, mimo iż z treści oferty wynika, że wykonawca nie uwzględnił w cenie oferty wszystkich elementów cenotwórczych koniecznych do prawidłowego wykonania zamówienia oraz zarzut naruszenia art. 90 ust. 1 Prawa zamówień publicznych - poprzez zaniechanie wezwania do wyjaśnień w zakresie rażąco niskiej ceny istotnej części składowej oferty, która budzi wątpliwość, co do możliwości wykonania przedmiotu zamówienia.

zgodnie z wymaganiami określonymi przez Zamawiającego.

Izba ustaliła, co następuje:

1. Zamawiający wymagał wskazania w ofercie ceny za budowę podsystemu ważenia pojazdów, a w kosztorysie ofertowym należało podać cenę oferowanego czujnika nacisku osi/kół.
2. Alumbrados zaoferował za jeden czujnik nacisku osi/kół producenta KISTLER cenę ok. 4 600 zł, co – jak twierdzi Odwołujący stanowi ok. 20 % ceny katalogowej producenta.
3. Odwołujący podnosił, że cena za czujniki nacisku osi/kół pojazdu w ofercie Alumbrados jest o ok. 80 % niższa od ceny zaproponowanej przez innych wykonawców. Tak niska cena za czujnik nacisku osi/kół pojazdu, według Odwołującego świadczy o błędzie w obliczeniu ceny. Niezależnie od powyższego, cena czujnika nacisku osi/kół producenta KISTLER powinna być zdaniem Odwołującego przedmiotem wezwania do wyjaśnień dotyczących wyliczenia kosztu na podstawie art. 90 ust. 1 Prawa zamówień publicznych.

Oceniając tak ustalony stan faktyczny, Izba stwierdziła brak podstaw do uwzględnienia zarzutu naruszenia art. 89 ust. 1 pkt 2 i art. 90 ust. 1 Prawa zamówień publicznych.

Nie było sporne, że ceny podsystemów ważenia pojazdów zaoferowanych przez wykonawców w postępowaniu kształtują się na tym samym poziomie, mimo zróżnicowanych cen czujników. Izba nie stwierdziła podstaw do ustalenia błędu w obliczeniu ceny w związku z zaoferowaniem ceny poniżej ceny „katalogowej”. Ewentualnym błędem w obliczeniu ceny (bądź omyłką rachunkową) mogłoby być uwzględnienie w ofercie mniejszej ilości czujników, niż wymagana dla prawidłowego działania podsystemu ważenia pojazdów, jednak ustalenie tej okoliczności wymagałoby wyjaśnień prowadzonych przez Zamawiającego, czego Izba nie nakazała, ponieważ oferta podlega odrzuceniu z innych powodów.

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do jego wyniku na podstawie art. 192 ust. 9 oraz art. 192 ust. 10 Prawa zamówień publicznych oraz w oparciu o przepisy § 3 i § 5

**Przewodniczący:**

.....

**Członkowie:**

.....

.....