

Sygn. akt: KIO 1783/17

WYROK
z dnia 12 września 2017 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Izabela Niedziałek-Bujak
Protokolant: Mateusz Zientak

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 7 września 2017 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 28 sierpnia 2017 r. przez **Wykonawcę – A. V. S. A.** z siedzibą w B. działającego przez A. V. S. A. Spółka Akcyjna Oddział w Polsce z siedzibą w Z., ul. (...) w postępowaniu prowadzonym przez **Zamawiającego – Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w B.**, ul. (...) przy udziale

Wykonawcy – **C. T. Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością** z siedzibą w P. przy Botanicznej 10 (60-586 Poznań) zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego

orzeka:

1 Oddala odwołanie.

- 2.1 Kosztami postępowania obciąża Wykonawcę – A. V. S. A. siedzibą w B. i:
2.2 zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę **15.000 zł 00 gr.** (słownie: piętnaście tysięcy złotych, zero groszy) uiszczoną przez Wykonawcę – A. V. S. A. siedzibą w B. tytułem wpisu od odwołania;

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

Przewodniczący:

Sygn. Akt: KIO 1783/17

Uzasadnienie

W postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego przez Zamawiającego – Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w B. na *dostawę 108 zestawów wag przenośnych do ważenia pojazdów (dwie sztuki wag w zestawie) wraz z wyposażeniem*

2

oraz oprogramowaniem na potrzeby Inspekcji Transportu Drogowego (nr ref. (...)), ogłoszonym w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 09.04.2016 r. 2017/S 070-122065, wobec czynności odrzucenia oferty własnej oraz wyboru ofert najkorzystniejszej (CAT TRAFFIC Sp. z o.o.), Wykonawca A. V. S. A. siedzibą w B. wniósł w dniu 25 sierpnia 2017 r. odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej (sygn. akt KIO 1783/17). Zamawiający poinformował Odwołującego o czynnościach stanowiących podstawę odwołania w dniu 16.08.2017 r. za pomocą środków komunikacji elektronicznej.

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

- 1) art. 89 ust. 1 pkt 2 Pzp poprzez bezpodstawne i niezasadne odrzucenie oferty Odwołującego przy błędnym przyjęciu, że treść tej oferty nie odpowiada treści siwz;
- 2) art. 91 ust. 1 Pzp poprzez dokonanie w sposób wadliwy czynności oceny ofert i wyboru najkorzystniejszej oferty z uwagi na bezpodstawne pominięcie oferty Odwołującego, która była najkorzystniejsza.

Odwołujący wnosil o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej, unieważnienie czynności odrzucenia oferty Odwołującego oraz powtórzenie czynności badania i oceny ofert i dokonanie wyboru oferty najkorzystniejszej z uwzględnieniem oferty Odwołującego.

W uzasadnieniu Odwołujący odniósł się do uzasadnienia decyzji o odrzuceniu jego oferty i uznaniu, ją za niezgodną z treścią siwz, które sprowadzało się do twierdzenia Zamawiającego, jakoby przedłożone w postępowaniu dokumenty (certyfikat zatwierdzenia

typu WE) nie potwierdzały możliwości wyznaczenia za pomocą tylko jednej pary oferowanych wag rzeczywistej masy całkowitej pojazdów metodą pomiaru sekwencyjnego „oś po osi”. Stanowisko Zamawiający wywodził z analizy dokumentów i wyjaśnień jakie otrzymał w ramach powtórzenia czynności w postępowaniu nakazanych wyrokiem KIO z dnia 7 lutego 2017 r. sygn. akt KIO 144/17 i KIO 147/17, które wykraczały poza treść certyfikatu, prowadząc do jego nieprawidłowej wykładni.

Opisując przedmiot zamówienia, w pkt 8.3.1 siwz Zamawiający nie precyzował szczegółowych wymagań, które miały być objęte certyfikatem – zgodnie z siwz certyfikat powinien stwierdzać: zakres pomiarowy urządzeń wagowych, możliwość ustalenia rzeczywistej masy całkowitej, nacisku osi pojedynczych oraz nacisku osi wielokrotnych, jako sumy nacisków poszczególnych osi pojazdów. Certyfikat nie miał określać zakresu błędu dla procedury wyznaczania masy całkowitej pojazdów metodą pomiarów nacisków kolejnych osi i ich zsumowania.

Odwołujący przedstawił w ofercie certyfikat WE – Certyfikat Akceptacyjny (...) z dnia 20.06.2014 r., z którego wynika, że za pomocą oferowanych wag przenośnych do pomiarów

3

statycznych typu (...) można wyznaczać rzeczywistą masę całkowitą pojazdów metodą „oś po osi” za pomocą zestawu dwóch wag. Wskazują na to zapisy pkt 3.3 i 8 Certyfikatu, a także dane techniczne opisane w Testach Certyfikacyjnych (...), zawierających odesłanie do podręczników użytkownika dotyczących oferowanych urządzeń, a które stanowią integralną część certyfikatu. Na stronach 39-75 podręcznika opisana jest procedura ważenia oś po osi

umożliwiająca uzyskanie wyniku dotyczącego całkowitej masy rzeczywistej pojazdu metodą „oś po osi”, a zatem dokument ten stanowi potwierdzenie, że oferowane urządzenia oferują metodę ważenia „oś po osi”, za pomocą której można uzyskać całkowitą wagę pojazdu. Każda z 16 par podkładek ważących dysponuje własnym kanałem ważenia pozwalającym na stwierdzenie masy dla każdego z kanałów oraz podsumowania tych wag. Skoro jednocześnie możliwe jest uzyskanie wyników stanowiących podsumowanie wag dla obciążenia osi oraz całkowitej masy, jasne jest również, że każda z par dysponuje możliwością ważenia każdej osi z osobna, a następnie sumowania tych wyników w celu uzyskania masy całkowitej pojazdu. Każda z 16 par spełnia swoją funkcję i pozwala na ustalenie zarówno wagi kół, osi jak i masy całkowitej. W przypadku użycia konfiguracji w formie jednej pary wag można ważyć każdą oś z osobna, a suma tych pomiarów odzwierciedla masę całkowitą pojazdu ważonego.

Certyfikat opisuje dwie metody ważenia – za pośrednictwem ilości wag odpowiadającej ilości kół (wszystkie koła ważone są na raz) oraz za pośrednictwem jednej pary wag (ważone są kolejno osie, co było przedmiotem zamówienia). Taki sposób interpretacji certyfikatu potwierdził przedstawiciel jednostki certyfikującej MNO w korespondencji z Odwołującym. Pierwsza metoda jest dopuszczona we wszystkich krajach, natomiast możliwość używania drugiej zależy od przepisów kraju, w którym takie pomiary są dokonywane, co wynika również z treści certyfikatu. W przypadku polskiego prawa dopuszczalny jest pomiar wagi metodą „oś po osi”, natomiast w przypadku Wielkiej Brytanii, gdzie wystawiony został certyfikat, tego typu pomiar jest niedozwolony (jedynym możliwym jest pomiar całego pojazdu przy użyciu pierwszej metody). Zatem certyfikat w pierwszej kolejności opisuje metodę, która jest obowiązująca w kraju wydania, a następnie opisuje metodę ważenia sekwencyjnego „oś po osi”.

Odwołujący zwrócił się do NMO z prośbą o wyjaśnienie wątpliwości Zamawiającego dotyczącej klucza do druku i odpowiedź z dnia 09.08.2017 r. potwierdziła, iż wydruk zawiera podsumowanie wszystkich podkładek ważących podłączonych do instrumentu. Przycisk całkowitego drukowania pozwala na podsumowanie kolejnych operacji ważenia (dwie lub więcej podkładek za każdym razem). Więc taki instrument oferuje możliwość wydruku całkowitej masy pojazdu po ważeniu kolejno każdej osi używając dwóch podkładek

4

ważących, a nie jak twierdzi Zamawiający, tylko i wyłącznie możliwość jednoczesnego pomiaru nacisku wszystkich osi.

Zamawiający przyznając, iż taka możliwość istnieje, kwestionuje jednak by metoda ważenia „oś po osi” była objęta legalizacją wynikającą z certyfikatu twierdząc, że uzyskana suma wyników pomiarów

poszczególnych osi nie jest metodą zatwierdzoną pomiarem masy całkowitej ważonego pojazdu – nie została metrologicznie zatwierdzona pomiarem masy całkowitej ważonego pojazdu.

Zdaniem Odwołującego nie ulega wątpliwości, że polskie prawodawstwo dopuszcza metodę oś po osi, a zatem certyfikat zachowuje w Polsce swój walor legalizacyjny również i dla tej metody. Za kompletną wagę należy rozumieć platformy wagowe wraz ze wskaźnikiem. Sama platforma jest tylko częścią, która waży obciążenie i wynik aktualnego obciążenia przekazuje do wskaźnika. To właśnie wskaźnik odpowiedzialny jest za umożliwienie ważenia „oś po osi”, gdyż jest elementem wagi, który do tego został przeznaczony. To wskaźnik analizuje sygnał z wag i umożliwia obliczenie rzeczywistej masy całkowitej. Zamawiający nie mógł badać procedury „kontroli metrologicznej”, która legła u podstaw wydania certyfikatu. To treść certyfikatu i dokumentów stanowiących jego integralną część powinna rozstrzygać o zakresie legalizacji. Odwołujący odniósł się do odpowiedzi NMO z 23.03.2017 r., w której wskazało, iż „urządzenie nie zostało przetestowane przy użyciu pojazdu w celu ustalenia masy pojazdu poprzez sumowanie osi”, gdyż zostało przetestowane za pomocą symulatora obciążenia (zgodnie z odpowiedzią NMO z 09.06.2017 r., pkt 3).

Wbrew wywodom Zamawiającego certyfikat nie miał określać zakresu błędu dla procedury wyznaczania masy całkowitej pojazdów metodą pomiarów nacisków kolejnych osi i ich zsumowania, co podnosił Zamawiający w uzasadnieniu odrzucenia oferty. Odwołujący przedstawił metodę określenia masy całkowitej, opisaną w certyfikacie (...), wskazując na przyczyny możliwych błędów w pomiarze wynikających z czynników zewnętrznych (przemieszczenie ładunku, pochylenie terenu, silne podmuchy), które czynią niemożliwym do określenia w jakiegokolwiek dokumentacji, jako sztywnej czy procentowej wartości. Wynika to z tego, że wartość nacisków ustabilizowanego ciała we wszystkich punktach podporu (w tym przypadku kół) jest zawsze taka sama, więc ich suma jest zawsze jednakowa, o ile znajdują się na możliwie płaskiej powierzchni. Błąd powstały od nachylenia w przypadku przedmiotowych wag przenośnych, nie jest również możliwy do określenia, gdyż miejsce instalacji będzie każdego dnia inne. W tym kontekście należy rozumieć odpowiedź NMO, w której jednostka wskazała, iż nie może określić tego błędu dla takiej procedury (z dnia 29.04.2017 r.). Natomiast błąd wynikający z niedoskonałości urządzenia pomiarowego został

5

określony na początku certyfikatu przez wskazanie klasy doskonałości pomiędzy III a IIII. Oferowany model platformy zatwierdzony certyfikatem (...), posiadający maksymalne obciążenie 12500 kg, rozmiar 750x450 mm oraz działkę legalizacyjną $e=5\text{kg}$ jest instrumentem klasy III, co jest klasą wyższą niż IIII. W przypadku pomiarów statycznych istnieją dwie metody opisywane w certyfikatach. Pierwszą stanowi pomiar nacisków wszystkich kół na raz stosując maksymalne 32 platformy (do 16 par platform), przy drugiej stosowane są dwie platformy (1 para) do ważenia kolejno osi po osi. Każda z wag ma określony w certyfikacie maksymalny błąd pomiaru, co pozwala przy zastosowaniu wzoru matematycznego wyliczyć masę całkowitą, co Odwołujący zaprezentował wyliczeniami na stronie 12 i 13 odwołania. Niezależnie od metody ważenia statycznego błąd pomiaru będzie taki sam, gdyż ważne są stojące nieruchomo koło – jeden z wielu punktów podporu całego auta. Z punktu widzenia urządzenia pomiarowego jest to dokładnie to samo. Zgodnie z opisem w certyfikacie (...): *Każdy kanał ważenia jest połączony do każdej 16 par podkładek ważących, wyświetlany jest wskaźnik masy ciała dla każdego z kanałów oraz podsumowanie tych wag. Klucz do druku generuje wydruk ze wskazań wagi dla każdego ważenia/obciążenia osi i /lub sumowania tych wskazań wagi. Klucz generuje wydruk z listą kolejnych podsumowań dla obu ważących klocków i obciążeń osi, a także całkowitej masy. Wskaźnik masy odbiera dane z każdej podkładki ważącej lub pary klocków, pozwalając zarówno kołom i masie osiowej na całkowitą wartość ciężaru wyświetlaną na wskaźniku podstawowym.* Ewentualne różnice w pomiarach dwiema opisywanymi metodami oraz różnice w błędach (pochodzące z pozostałych czynników) wynikają z wcześniej opisywanych przyczyn, co ma ten skutek, że żaden z wykonawców oferujących taką samą metodę ważenia, nie jest w stanie ich obliczyć, a zatem ująć w certyfikacie. Błędy te są błędami metody, nie konkretnego urządzenia. Metoda ważenia statycznego została zaakceptowana przez Zamawiającego poprzez dopuszczenie metody statycznego ważenia jak i dynamicznego. Odwołujący odmówił znaczenia pismu Głównego Urzędu Miar na które powołał się

Zamawiający, a dotyczące wniosków o spełnieniu przez certyfikat wymagań z siwz. GUM nie jest kompetentny do dokonywania wiążących interpretacji treści siwz, ani do dokonywania modyfikacji wymagań Zamawiającego. Nie dokonuje również wiążących interpretacji certyfikatów wystawionych przez zagraniczne jednostki certyfikujące. Zamawiający nie wprowadził w siwz wymagania, aby certyfikat zatwierdzenia typu WE miał być dodatkowo zatwierdzony przez GUM, niezależnie od tego, czy postanowienie takie byłoby dopuszczalne zgodnie z zasadami prawa zamówień publicznych. Odwołujący odniósł się do oceny tego organu (i Zamawiającego) zawarte w stwierdzeniu, że *sumowanie kolejnych wyników pomiaru nie może być uznane za dokonanie pomiaru wartości sumowanej*”, czego przyczyną ma być błąd metody polegający na tym, że pojedyncze pomiary każdej osi

6

odbiegają od rzeczywistości w sposób niekontrolowany, a co za tym idzie nie sposób przewidzieć odpowiedniej tolerancji. Skoro Zamawiający dopuść tą metodę, nie może ona stanowić podstawy do dyskwalifikacji Odwołującego z postępowania, tym bardziej, że Zamawiający nie odrzucił oferty, która posiada dokładnie tą samą metodę pomiaru (oferta C. T.). Zaoferowane przez Odwołującego urządzenie było testowane za pomocą podejścia modułowego, symulatora obciążenia/czujnika nacisku. Metoda ta jest dużo dokładniejsza, niż ta przy użyciu pojazdu.

Do postępowania odwoławczego przystąpił po stronie Zamawiającego Wykonawca C. T.. Zamawiający złożył odpowiedź na odwołanie wnosząc o jego oddalenie.

Stanowisko Izby

Do rozpoznania odwołania zastosowanie znajdowały przepisy ustawy Prawo zamówień publicznych obowiązujące w dacie wszczęcia postępowania o udzielenie zamówienia, (tekst jednolity Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 ze zm.), w brzmieniu przed nowelizacją dokonaną ustawą z dnia 22 czerwca 2016 r. o zmianie ustawy – Prawo zamówień publicznych oraz niektórych innych ustaw (Dz.U.2016.1020), zwanej dalej „Ustawą”.

Przystępując do rozpoznania odwołania, Izba w pierwszej kolejności zobowiązana była do oceny wypełnienia przesłanek z art. 179 ust. 1 Ustawy, tj. istnienia po stronie Odwołującego interesu w uzyskaniu zamówienia oraz możliwości poniesienia przez Odwołującego szkody w wyniku kwestionowanych czynności/zaniechań Zamawiającego. Odwołujący, który złożył ofertę w postępowaniu, która w wyniku podejmowanych kroków prawnych (odwołania), poprzedzających czynność jej odrzucenia, stanowiącą obecnie przedmiot zarzutów, była jedną z dwóch przywróconych do badania i oceny, w momencie wniesienia odwołania miał interes w uzyskaniu zamówienia. Żądania i zarzuty jakie stawia Zamawiającemu mają na celu przywrócenie ponownie do oceny jego oferty, której wynikiem miałyby być uznanie jej za najkorzystniejszą. W świetle powyższego Izba uznała, że spełnione zostały przesłanki materialno-prawne do merytorycznego rozpoznania odwołania.

Na podstawie dokumentacji postępowania, w tym treści ogłoszenia o zamówieniu oraz specyfikacji istotnych warunków zamówienia (siwz), a także stanowisk stron prezentowanych na rozprawie i złożonych dowodów, Izba dokonała ustaleń faktycznych stanowiących podstawę do wydania rozstrzygnięcia w przedmiocie podniesionych zarzutów.

Izba miała na uwadze stan faktyczny ustalony na dzień wniesienia odwołania, wynikający z treści oferty Odwołującego, złożonych certyfikatów oraz wyjaśnień Wykonawcy i Jednostki Certyfikującej National Measurement Office (NMO), mających potwierdzać, iż zaoferowane

7

urządzenia ważące (platformy) zostały dopuszczone do pomiarów masy całkowitej pojazdów i zespołów pojazdów wieloosiowych za pomocą tylko jednej pary wag, tzw. metodą „oś po osi”, tj. metodą sumowania wyników pomiarów nacisków kolejnych osi.

Zamawiający w siwz (tom III) dopuścił urządzenia do pomiaru masy całkowitej pojazdów metodą statyczną „oś po osi” lub metodą dynamiczną

(pomiar realizowany w czasie ruchu

pojazdu). *W przypadku oferowanych wag dopuszczonych do pomiarów realizowanych w czasie ruchu pojazdu (ważenie dynamiczne) muszą być spełnione przepisy rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 25 września 2007 w sprawie wymagań, którym powinny odpowiadać wagi samochodowe do ważenia pojazdów w ruchu, oraz szczegółowego*

zakresu badań i sprawdzeń wykonywanych podczas prawnej kontroli metrologicznej tych przyrządów pomiarowych (Dz. U. z 2007 r., Nr 188 poz. 1345). Zamawiający wymagał, aby zaoferowane urządzenia wagowe wraz z oprogramowaniem umożliwiały ustalenie między innymi nacisk osi wielokrotnej (grupy osi) metodą „oś po osi”, bez ograniczenia liczby osi składowych oraz wzajemnej odległości osi składowych, do wartości co najmniej 20 ton na każdą oś składową; rzeczywistą masę całkowitą pojazdu, rozumianą dalej jako pojazd pojedynczy, zespół pojazdów i pojazd członowy, przy pomocy dwóch wag poprzez kontrolę nacisku poszczególnych osi pojazdów, tj. podczas ważenia „oś po osi”. Zakres pomiarowy urządzeń wagowych musi wynikać z certyfikatu (decyzji) zatwierdzenia typu WE wag lub dokumentów równoważnych (...) Ustalenie rzeczywistej masy całkowitej, nacisku osi pojedynczych oraz nacisku osi wielokrotnych jako sumy nacisków poszczególnych osi pojazdów musi wynikać z dokumentacji dopuszczającej wagi do użytkowania (certyfikatu zatwierdzenia typu lub dokumentów równoważnych) oraz dodatkowo z instrukcji urządzeń wagowych dostarczonych przez producenta – dokumenty potwierdzające spełnienie tych wymagań konieczne są na etapie składania ofert (...). Nie dopuszcza się łączenia metod ważenia (statyczne i dynamiczne) w celu uzyskania wymaganych wyników w/w pomiarów. W punkcie 8.1.3 siwz Zamawiający wymagał na potwierdzenie, że oferowane dostawy spełniają jego wymagania złożenia dokumentu potwierdzającego spełnienie wymagań w zakresie ustalenia rzeczywistej masy całkowitej pojazdu oraz nacisku osi wielokrotnych jako sumy nacisków poszczególnych osi pojazdów wynikających z dokumentacji dopuszczającej wagi do użytkowania (certyfikat zatwierdzenia typu WE) oraz instrukcji urządzeń wagowych dostarczonych przez producenta. Odwołujący zaoferował Nieautomatyczny System Ważący, oznaczony serią WWS o charakterystyce opisanej załączonym

do oferty Certyfikatem Akceptacyjnym (...). W pkt 1 wskazany został zakres pomiarowy od 400 do 60 000 kg, o minimalnej wielkości odstępów (e) k 0,5 kg w zależności od konfiguracji. Instrument ten jest urządzeniem klasy III lub IIII. Zgodnie z punktem 3.3 tego certyfikatu każdy kanał ważenia jest połączony do każdej z 16

8

par podkładek ważących, wyświetlany jest wskaźnik masy dla każdego z kanałów oraz podsumowanie tych wag. Klucz do druku generuje wydruk ze wskazań wagi dla każdego ważenia/obciążenia osi i/lub sumowania tych wskazań wagi. Klucz generuje wydruk z listą kolejnych podsumowań dla obu ważących klocków obciążenia osi, a także masy całkowitej. W pkt 4.1 Dane techniczne zostało wskazane, iż dane techniczne dla Serii 3590EKR, 3590Exx, DFWKR, DFWxx zawarte są w Testach Certyfikacyjnych (...). Zgodnie z pkt 5.1 urządzenia peryferyjne i interfejs dla wskaźników cyfrowych są zawarte w certyfikacie badania (...).

Pkt 8 certyfikatu dotyczy autoryzowanych alternatyw dla połączonego systemu ważenia między platformowego. Zgodnie z punktem 8.1.2 Układ ważenia może być skonfigurowany tak, aby używać do 16 par podkładek ważących, które są połączone ze wskaźnikiem. Wskaźnik masy odbiera dane z każdej podkładki ważącej lub pary klocków, pozwalając zarówno kołom i masie osiowej na całkowitą wartość ciężaru wyświetlaną na wskaźniku podstawowym (...) – Alternatywa 1. Zgodnie z pkt 8.1.3 System ważenia może być skonfigurowany do korzystania z maksymalnie 16 par cyfrowych ważących klocków które są połączone ze sobą za pośrednictwem transmisji radiowych lub przewodu. Wyświetlacz odbiera dane z każdego ważenia i wyświetla na wyświetlaczu głównym platformy. (...) Podczas konfiguracji/kalibracji/weryfikacji używania instrumentu w tej konfiguracji cyfrowej CEPS komórki mają być traktowane jako jedność z receptorem obciążenia zastosowanym jednocześnie do wszystkich obciążników wagowych – Alternatywa 2.

Pismem z 29 czerwca 2016 r. Zamawiający wezwał wykonawcę, na podstawie art. 26 ust. 4 ustawy Pzp, do udzielenia wyjaśnień dotyczących między innymi złożonego certyfikatu EC UK 2992, instrukcji obsługi WWS. Zamawiający stwierdził w wezwaniu, że z przedłożonych dokumentów nie wynika możliwość ustalenia rzeczywistej masy całkowitej pojazdu metodą „oś po osi”.

W odpowiedzi na wezwanie (pismo z 7 lipca 2016 r.) Wykonawca złożył następujące wyjaśnienia: *Potwierdzamy, że oferowany produkt spełnia wszystkie wymagania zawarte w zapytaniu. W instrukcji obsługi (Instrukcja obsługi wskaźnika wagi, rozdział 13) znajduje się opis potwierdzający procedurę ważenia, który potwierdza możliwość wykonania*

wymaganych pomiarów. Maksymalny nacisk na platformę wraz z tolerancją (dla oferowanych platform WWSE12.5TM) zawarty jest w załączonym do oferty certyfikacie (...) Rewizja 1. Jednakże z ostrożności przesyłamy specyfikację serii WWSE wraz z tłumaczeniem. Odwołujący przedłożył kompletne tłumaczenie certyfikatu urządzenia (...), dotyczącego modelu wskaźnika stanowiącego oddzielną część wagi, typ 3590E, CPWE, DAN, seria DGT. We wprowadzeniu znajduje się opis urządzenia wskazujące certyfikowane jako wskaźniki

9

wagowe przeznaczone do połączenia do receptora obciążenia w celu utworzenia Klasy III i IIII, wagi nieautomatycznej.

Pismem z 9 czerwca 2016 r. Zamawiający zwrócił się do National Measurement Office, wystawiającej certyfikat zgodności z następującymi pytaniami:

- Czy system ważenia pojazdów dla którego wystawiono certyfikat zgodności można dokonywać pomiarów statycznych? Odpowiedź: *Urządzenia mogą być używane do pomiarów statycznych.*
- Czy zaoferowanymi wagami można dokonywać pomiaru nacisku osi pojazdów w przypadkach, gdy w skład osi wielokrotnych wchodzi większa liczba osi niż 3 (np. osi wielokrotna składająca się z 4, 5 lub więcej osi)? Odpowiedź: *Tak, każda liczba osi jest dozwolona.*
- Czy w świetle punktu 3.3 oraz 8.1.2 i 8.1.3 wydanego certyfikatu wagi uzyskały zatwierdzenie do pomiaru masy całkowitej pojazdów poprzez sumowanie wyników nacisku poszczególnych osi uzyskanych poprzez ważenie każdej osi jedną parą wag (dwie platformy wagowe)? Odpowiedź: *To zależy od regulacji krajowych (w Wielkiej Brytanii sumowanie wyników nacisku poszczególnych osi w celu ustalenia masy całkowitej pojazdu nie jest dozwolone).*
- Czy wedle zapisów punktu 3.3 oraz 8.1.2 i 8.1.3 określona jest minimalna liczba par wag potrzebnych do przeprowadzenia procedury ważenia pojazdu i ustalenia jego masy całkowitej? Odpowiedź: *Ponownie, zależy to od regulacji krajowych jeśli nacisk osi mierzony jest kolejno; jeśli pojazd jest w pełni podtrzymywany przez platformy ważące (wszystkie osie ważone są równocześnie) wtedy sumowanie nacisku osi jest dozwolone.*
- Czy istnieje ograniczenie pomiaru nacisku osi oraz masy całkowitej pojazdu metodą dynamiczną z uwagi na rodzaj przewożonego ładunku (np. cieczy, płyny, żywe zwierzęta)? Odpowiedź: *Ważenie dynamiczne nie jest dozwolone tym certyfikatem.*
- Czy wagi te mogą być używane do pomiaru nacisku osi oraz masy całkowitej pojazdów w celu kontroli ruchu drogowego przez uprawnione organy? Odpowiedź: *Będzie to zależało od regulacji krajowych.*

Pismem z 20 października 2016 r. Zamawiający wezwał Wykonawcę, na podstawie art. 26 ust. 3 ustawy Pzp, do złożenia certyfikatu zatwierdzenia typu WE potwierdzającego spełnienie przez oferowane urządzenia wagowe wymagań w zakresie ustalenia rzeczywistej masy całkowitej oraz nacisku osi wielokrotnych pojazdów jako sumy nacisków poszczególnych osi, tj. za pomocą dwóch wag (metodą ważenia „os po osi”). W odpowiedzi pismem z 26 października 2016 r., Wykonawca poinformował, że *stosowne certyfikaty*

10

zostały złożone wraz z dokumentami przetargowymi oraz potwierdzenie metody ważenia „os po osi” było już przez nas wyjaśniane na wezwanie Zamawiającego (...). Do powyższych wyjaśnień Zamawiający nie zgłosił zastrzeżeń. (...) certyfikaty potwierdzają parametry urządzenia poprzez wskazanie dokumentów które są traktowane jako załączniki, a przez co stają się częścią certyfikatu (powyższe ma miejsce w punkcie 2.3.8 Poszczególne tryby pracy certyfikatu (Test) Urządzenia GB-1461 Rewizja 8). Ponadto certyfikat nie musi zawierać dokładnego zwrotu na jaki powołuje się Zamawiający, wystarczy że będzie z niego wynikało, że wymagana funkcjonalność jest spełniona (...). Wykonawca wskazał na następujące postanowienia załączonych dokumentów, które potwierdzają spełnianie spornego wymagania:

- Certyfikat Akceptacyjny EC UK (...) pkt 3.3 i pkt 4.1,
- Certyfikat kontroli typu EU UK (...) Rewizja 4 pkt 3.1, Certyfikat (test) Urządzenia (...) Rewizja 8 pkt 2.3.8,

- Instrukcja obsługi wagi str. 39-75,
- Instrukcja obsługi oprogramowania ważenia pojazdów (...).

Zamawiający po raz pierwszy odrzucając ofertę Odwołującego wskazał na niezgodność jej treści dotyczącą metody ważenia „oś po osi”, co było przedmiotem oceny Izby dokonanej w wyroku z dnia 7.02.2017 r. (sygn. akt KIO 144/17). Izba nakazała przywrócić do oceny ofertę Odwołującego między innymi na tej podstawie, że uzasadnienie jakie Zamawiający prezentował w informacji o odrzuceniu oferty nie odnosiło się do treści certyfikatu, ani złożonych przez Wykonawcę wyjaśnień (str. 26 wyroku). W toku badania oferty Odwołującego przywróconej do postępowania Zamawiający wystąpił do Głównego Urzędu Miar o odniesienie się do certyfikatu EC UK 2992 i udzielonych przez NMO wyjaśnień poprzez udzielenie odpowiedzi:

- czy przenośne wagi nieautomatyczne typu (...) zatwierdzone zostały do pomiaru rzeczywistej masy całkowitej pojazdów i zespołów pojazdów – w szczególności do pomiaru rzeczywistej masy całkowitej pojazdów i zespołu pojazdów o liczbie osi 5-16 metodą ważenia sekwencyjnego „oś po osi”, tj. przy użyciu tylko dwóch wag podkładanych pod koła kolejnych osi ważonego pojazdu i sumowania wyników nacisków tych osi;

- czy w świetle treści dokumentów, przenośne wagi nieautomatyczne w przypadku przedstawienia ich do kontroli metrologicznej, zostaną na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej zalegalizowane przez jednostkę GUM do pomiaru rzeczywistej masy całkowitej pojazdów i zespołu pojazdów – w szczególności opisaną metodą ważenia sekwencyjnego „oś po osi” i czy dla takiego pomiaru określona zostanie dokładność metrologiczna, np. klasa dokładności przy pomiarze sumarycznej masy całkowitej pojazdów, dopuszczalny błąd graniczny dla tego parametru, itp. (pismo z 10.04.2017 r.).

11

W odpowiedzi GUM w piśmie z dnia 11.05.2017 r. przesłał opinię, w której stwierdził, iż *przedmiotowe wagi nie zostały zatwierdzone do pomiaru rzeczywistej masy całkowitej pojazdów metodą sekwencyjną przy użyciu tylko dwóch wag podkładanych pod kolejne osie i następnie sumowaniu wyników. Sumowanie kolejnych wyników pomiaru nie może być uznane za dokonanie pomiaru wielkości sumowanej.*

W wyniku takiego sumowania nie ma określonej działki legalizacyjnej, a tym samym nie jest możliwe określenie błędu granicznego dopuszczalnego przy sprawdzaniu tych wag. Potwierdzeniem tego jest odpowiedź NMO z Wielkiej Brytanii, jednostki notyfikowanej, która wydała ten certyfikat (...) Wyznaczenie masy całkowitej przez sumowanie kolejnych wyników nie umożliwia określenia błędów granicznych dopuszczalnych, a tym samym legalizowanie, czy określenie klasy dokładności wag, w tym zastosowaniu jest niemożliwe.

W wyniku powtórzonej czynności badania oferty Odwołującego Zamawiający pismem z dnia 16.08.2017 r. odrzucił tą ofertę na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 2 ustawy Pzp, w uzasadnienie podając w szczególności, iż: *Wykonawca w złożonej ofercie nie przedstawił dokumentów w postaci certyfikatu zatwierdzenia typu WE lub dokumentów równoważnych, potwierdzających, że za pomocą oferowanych wag przenośnych do pomiarów statycznych typu WWS można wyznaczać rzeczywistą masę całkowitą pojazdów. Przedstawiony w ofercie Certyfikat Akceptacyjny (...) z dnia 20.06.2014 r. (Wielka Brytania) nie potwierdza, że za pomocą oferowanych wag przenośnych do pomiarów statycznych można wyznaczać rzeczywistą masę całkowitą pojazdów - tym bardziej za pomocą tylko jednej pary wag, tj. metodą pomiaru sekwencyjnego „oś po osi”. (...) Zgodnie z pkt. 8.1.2 i 8.1.3 certyfikatu system wag może zostać przy użyciu do 16 wag (podkładek ważących) podłączonych do komputera. Komputer ten odczytuje dane z każdej pojedynczej wagi lub pary wag, wskazując na wyświetlaczu zarówno wagę pojedynczego koła, osi pojazdu lub masę całkowitą, której wartość uzyskiwana może być jako matematyczna suma wskazań nacisków poszczególnych kół lub osi. Zdaniem Zamawiającego z przywołanych zapisów certyfikatu nie wynika, że za pomocą dwóch wag można dokonać legalnego pomiaru masy całkowitej pojazdu metodą sekwencyjnych pomiarów nacisków osi, tj. tzw. metodą „oś po osi”. Certyfikat wskazuje jednoznacznie, że masę całkowitą pojazdu można uzyskać wyłącznie poprzez sumowanie wskazań ze wszystkich pojedynczych wag umieszczonych pod każdym z kół ważonego pojazdu jednocześnie, z zastrzeżeniem, że ilość urządzeń nie może przekroczyć 16 sztuk. Zamawiający uwzględnił odpowiedzi jakie otrzymał od Jednostki Certyfikującej w dniu 23.03.2017 r. oraz 30.03.2017 r., które wskazywały na przebadanie*

wag z użyciem podejścia modułowego, tj. poprzez podłączenie urządzenia, a następnie podłączonych urządzeń do certyfikowanych czujników obciążenia, a całość utworzyła kompletne urządzenie przeznaczone do ważenia statycznego. Jednostka nie może określić wartości błędu dla procedury wyznaczania masy całkowitej pojazdów metodą pomiarów

12

nacisków kolejnych osi i ich zsumowania ponieważ nie było to przedmiotem sprawdzenia w ramach wydania Certyfikatu Akceptacyjnego (...). Zamawiający uwzględnił także odpowiedź GUM z 11.05.2017 r. oraz wyjaśnienia Wykonawcy z 08.06.2017 r., które utwierdziły Zamawiającego w przekonaniu, iż Certyfikat Akceptacyjny (...) wraz z instrukcją obsługi wag (...), Certyfikatem (Testu) Urządzenia (...) oraz instrukcją obsługi wskaźnika wag, nie potwierdza spełnienia OPZ, tj. nie wynika z nich, iż jedną parą oferowanych wag przenośnych można w sposób metrologicznie pewny, a więc legalny, ustalić rzeczywistą masę całkowitą pojazdów, bez względu na liczbę osi. Zamawiający opierał się na zapisach przedłożonych Certyfikatów, albowiem funkcjonalność techniczna wag i zakres jej możliwości określony w samej instrukcji obsługi wag stanowi element dodatkowy. Zapisy pkt 3.3 wskazujące na funkcjonalność urządzenia polegająca na możliwości wartości wskazań dla obciążeń poszczególnych osi, nie oznaczają, iż urządzenie zostało zalegalizowane, tj. uzyskało prawno-metrologiczne zatwierdzenie do pomiaru metodą „oś po osi”. Z uwagi na przeznaczenie oferowanych wag dla celów kontroli i postępowań prowadzonych przez organy administracji państwowej, które mogą działać wyłącznie na podstawie i w granicach prawa, determinuje fakt, że ich używanie musi znajdować oparcie bądź to wprost w prawnej kontroli metrologicznej urządzenia (certyfikacie zatwierdzenia) lub krajowych przepisach prawa powszechnie obowiązującego. Wobec braku tych ostatnich regulacji wskazujących na prawne dopuszczenie wag tego rodzaju do wyznaczania masy całkowitej pojazdów poprzez pomiar jedną parą wag każdej z osi pojazdu z osobna i sumowanie tak uzyskanych wyników, a także braku określenia maksymalnych dopuszczalnych błędów dla tej procedury, okoliczności te muszą zostać zweryfikowane w badaniu metrologicznym urządzenia i muszą znaleźć odzwierciedlenie w certyfikacie zatwierdzenia wag. Jednostka certyfikująca NMO potwierdziła, że tego rodzaju weryfikacji urządzenia nie dokonała. Wskazała jednoznacznie, iż jeżeli każde koło jest wsparte jednocześnie, wtedy ciężar pojazdu jest uzyskiwany przez sumowanie indywidualnych wag i może być używany do celów legalnych. NMO w certyfikacie wskazała klasę dokładności III lub IIII, którymi to cyframi określana jest klasa dokładności danego urządzenia wagowego wyłącznie dla pomiarów nacisków osi. Tymże klasom odpowiadają wartości błędów granicznych dopuszczalnych – w zależności od wartości obciążenia (nacisku) może to być np. $0,5e - 1,5e$, gdzie „e” oznacza wartość działki elementarnej. Tym samym, w przedmiotowym certyfikacie w ogóle nie została wskazana klasa dokładności dla pomiaru masy całkowitej pojazdu. Po uwzględnieniu dopuszczalnych błędów wynikających z klasy dokładności wagi dla obydwu parametrów (pomiaru nacisku osi oraz masy całkowitej) zmierzona masa całkowita pojazdu nie będzie wartością

sumie nacisków osi (nie jest prostym działaniem odpowiadającą pomierzonych matematycznym). Brak ten uniemożliwia w przyszłości przeprowadzenie legalizacji ponownej wag i określenie klasy dokładności dla pomiaru tego parametru. Urządzenia te nie uzyskają

13

zatem legalizacji ponownej na terytorium RP w zakresie wyznaczania masy całkowitej pojazdów metodą „oś po osi” (co stanowiło wymóg OPZ – str. 5).

Uwzględniając powyższe Izba zważyła.

Odwołanie podlega oddaleniu.

Istota rozstrzygnięcia sprowadza się do ustalenia, czy w siwz Zamawiający wymagał zaoferowania urządzeń certyfikowanych do dokonania pomiaru statycznego całkowitej masy pojazdu metodą oś po osi, co stanowić powinno wytyczną do dokonania oceny, czy zaoferowane przez Odwołującego wagi nieautomatyczne zostały objęte badaniem jednostki certyfikującej i zatwierdzone do pomiaru tą metodą. Zamawiający powołał się na postanowienia Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/31/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie harmonizacji ustawodawstw państw członkowskich odnoszących się do udostępnienia na rynku wag nieautomatycznych, z których wywiódł, iż *akredytacja czy ocena zgodności oznacza, że wagi używane lub przeznaczone do zastosowań wymienionych w tym akcie prawnym, spełniają zasadnicze wymagania wymienione w załączniku I, który traktuje*

właśnie o klasie dokładności i wartościach błędów dopuszczalnych granicznych wskazań dla danego pomiaru przy użyciu zatwierdzonego urządzenia. Zamawiający analizując treść Certyfikatu Akceptacyjnego (...) oceniał, w jakim zakresie Jednostka Akredytująca (NMO) dokonała sprawdzenia wyników pomiaru w celu określenia masy całkowitej pojazdu. Ponieważ NMO nie określiła wartości błędu dla procedury wyznaczania masy całkowitej pojazdów metodą pomiarów nacisków kolejnych osi i ich zsumowania (nie było to przedmiotem sprawdzenia), Zamawiający uznał, iż zaoferowane urządzenie uzyskało zatwierdzenie w zakresie dokonywania pomiaru masy całkowitej pojazdu przy użyciu do 16 podkładek/klocków wagowych, a nie przy wykorzystaniu jednej pary i sumowania pomiarów poszczególnych osi. Dotyczy to również wskazanej w certyfikacie klasy dokładności III lub IIII.

Odnosząc się do kwestii zasadniczej, tj. zakresu wymagania opisanego w siwz należało przyjąć, iż zaoferowane wagi (...) wraz z oprogramowaniem miały umożliwić ustalenie rzeczywistej masy całkowitej przy pomocy dwóch wag poprzez kontrolę nacisku poszczególnych osi pojazdu, tj. podczas ważenia „os po osi” i zsumowania uzyskanych przy kolejnym pomiarze wyników. Ponadto Zamawiający wymagał, aby ustalenie rzeczywistej masy całkowitej nacisku osi pojedynczych oraz nacisku osi wielokrotnych, jako sumy nacisków poszczególnych osi pojazdów, wynikało z dokumentacji dopuszczającej wagi do użytkowania (certyfikatu zatwierdzenia typu lub dokumentów równoważnych) oraz dodatkowo z instrukcji urządzeń wagowych dostarczonych przez producenta.

14

Wyjaśnienia stron prezentowane na rozprawie, znajdujące potwierdzenie w złożonych dokumentach zgromadzonych w toku postępowania wskazują, iż przepisy krajowe przesądzają o dopuszczalności stosowania metody ważenia „os po osi” w celu wyznaczenia masy całkowitej pojazdu, jak również, a także że nie wszystkie Państwa Członkowskie dopuszczają tą metodę z uwagi na błędy w pomiarze, które mogą powstać na skutek czynników zewnętrznych (podmuchu wiatru, przesunięcie się ładunku podczas ważenia). W Wielkiej Brytanii metoda ta nie została dopuszczona (oświadczenie NMO). W Polsce obowiązująca *Ustawa z dnia 11 maja 2001 r. prawo o miarach (Dz. U. z 2013 r. poz. 1069 z późn. zm.) nie nakazuje stosowania określonych rodzajów przyrządów pomiarowych do wykonywania zadań pomiarowych w dziedzinach określonych w art. 8 ust. 1 ustawy. Zadania te mogą być wykonywane w inny sposób, niż tylko przy wykorzystaniu przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej, w tym z wykorzystaniem pomiarów przyrządów pomiarowych podlegających prawnej kontroli metrologicznej lub przyrządów pomiarowych niepodlegających takiej kontroli. Reasumując, waga nieautomatyczna do wyznaczania obciążenia koła lub osi pojazdu może być stosowana do wyznaczania masy całkowitej pojazdu. Niemniej należy podkreślić, iż prawidłowość działania tejże wagi jest sprawdzana w sposób przewidziany prawem (tj. waga podlega prawnej kontroli metrologicznej) jedynie w zakresie, w jakim waga ta stosowana jest do wyznaczania obciążenia koła lub osi pojazdu* (pismo Głównego Urzędu Miar z 10.06.2016 r., numer BMP.402.59.2016.JS.1). Zamawiający na rozprawie prezentował spójne z powyższym stanowisko wskazując w tym zakresie, iż przepisy krajowe nie zakazują metody ważenia statycznego „os po osi, a także iż prawidłowość działania wagi (poddanej kontroli metrologicznej) dotyczy wyznaczenia obciążenia koła lub osi pojazdu. Nie budzi również wątpliwości, iż w przepisach krajowych nie zostały określone granice dopuszczalnych błędów w pomiarze masy całkowitej pojazdu przy wykorzystaniu metody statycznej „os po osi”. Z tej przyczyny Zamawiający już na etapie konstruowania wymagań w siwz uznawał za konieczne wykazanie certyfikatem zatwierdzenia typu lub dokumentem równoważnym dopuszczalności ustalenia rzeczywistej masy całkowitej, nacisku osi pojedynczych oraz nacisku osi wielokrotnych, jako sumy nacisków poszczególnych osi pojazdów. Powyższe uzasadniał na rozprawie koniecznością zapewnienia, aby pomiar dokonany metodą „os po osi” nie mógł być podważony jako nielegalizowany. Ponieważ w przepisach krajowych nie zostały ustalone zasady pomiaru dla tej metody (warunki do pomiaru oraz granice błędów), Zamawiający oczekiwał potwierdzenia dopuszczalności pomiaru masy całkowitej pojazdu poprzez zsumowanie nacisków poszczególnych osi przy użyciu jednej pary wag (dwóch podkładek) w dokumencie wystawionym przez jednostkę certyfikującą.

15

W świetle tych uwarunkowań Zamawiający ocenił treść Certyfikatu Akceptacyjnego (...) oraz pozostałych dokumentów wraz z wyjaśnieniami Odwołującego i Jednostki Certyfikującej NMO i stwierdził, iż dokument nie odnosi się do metody ważenia „oś po osi”, jako metody ustalenia masy pojazdu poprzez zsumowanie nacisków poszczególnych osi przy pomocy dwóch wag (jednej pary). Powyższe stanowiło podstawę do uznania oferty za niezgodną z treścią siwz.

W ocenie Izby ocena ta była prawidłowa, a czynności które Zamawiający podejmował w celu wyjaśnienia rzeczywistego zakresu kontroli wag były podyktowane potrzebą dochowania staranności przy ocenie dokumentu. Krajowa Izba Odwoławcza we wcześniejszym wyroku wytknęła Zamawiającemu brak odniesienia się w uzasadnieniu decyzji o odrzuceniu oferty Odwołującego do treści certyfikatu, jak i wyjaśnień złożonych przez Wykonawcę. Mając zatem wątpliwości Zamawiający wystąpił o dalsze wyjaśnienia, w tym między innymi do Jednostki Certyfikującej NMO aby ocenić, czy metoda „oś po osi” została objęta Certyfikatem Akceptacyjnym (...). W ocenie Izby, wyjaśnienia NMO, w których ta odsyłała do regulacji krajowych w celu ustalenia, czy wagi uzyskały zatwierdzenie do pomiaru masy całkowitej pojazdu poprzez sumowanie wyników nacisku poszczególnych osi uzyskanych poprzez ważenie każdej osi jedną parą wag (dwie platformy) potwierdzały, iż z certyfikatu nie wynika możliwość ustalenia rzeczywistej masy pojazdu metodą „oś po osi”. Zapisy przywoływanych przez Odwołującego pkt 3.3 i 8.1.2 i 8.1.3 certyfikatu wskazywały wyłącznie na metodę ustalenia masy całkowitej pojazdu poprzez jednoczesny pomiar nacisku wszystkich kół z podkładek ważących, co wynika przede wszystkim z prawidłowego odczytania zdania pierwszego w pkt 3.3. *Podsumowanie wag*, o jakim mowa dotyczy wyświetlanych wskaźników masy ciała dla każdego z kanałów ważenia (podłączonych do każdej pary podkładek), a nie sumowania wag każdej z osi z jednej pary wag. Dalszy opis kluczu, nie może być inaczej rozumiany, niż jako rozwinięcie zdania pierwszego opisu obsługi. Informacja dotycząca podsumowań dla obu ważących klocków i obciążeń osi, a także całkowitej masy dotyczy kolejnych podsumowań z par klocków (maksymalnie do 32 podkładek). Nie można na tej podstawie stwierdzić, iż opis obsługi zawierał w sobie jednocześnie opis dwóch metod ważenia statycznego, co nie zostało w żaden sposób wskazane w treści. Dwie metody statyczne różnią się między sobą tym, iż w jednym przypadku pomiar dokonywany jest jednocześnie z wszystkich par wag podłożonych pod koła pojazdu i sumowany (opisany w certyfikacie), przy drugiej metodzie wykorzystywane mogą być dwie wagi (jedna para) użyte do pomiaru nacisku kolejnych osi pojazdu, a uzyskane w ten sposób wyniki sumowane (metoda „oś po osi”). Skoro jednostka NMO w korespondencji z Zamawiającym przyznała, iż sumowanie nacisków poszczególnych osi w celu ustalenia masy całkowitej pojazdu nie jest dozwolone w Wielkiej Brytanii, trudno jest

przyjąć za wiarygodną wykładnię zapisów certyfikatu mającą wskazywać, iż obie metody ważenia statycznego zostały w tym dokumencie opisane. Odesłanie do zapisów instrukcji użytkownika w celu wykazania dopuszczalności dokonania pomiaru z wykorzystaniem jednej pary wag, w ocenie Izby nie mogło być przyjęte jako przekonujące, z tej przyczyny, iż instrukcja nie może zastąpić certyfikatu. Ponadto, w instrukcji opisane zostały szersze funkcjonalności, właściwe również do pomiaru metodą dynamiczną, która nie została ujęta w złożonym certyfikacie akceptacyjnym. Zasadniczo wyjaśnienia NMO cytowane w uzasadnieniu odrzucenia oferty Odwołującego prowadziły do wniosku, iż metoda pomiaru „oś po osi” nie została sprawdzona w trakcie badania urządzenia, które odbyło się przy metodzie jednoczesnego ważenia wszystkich kół z wykorzystaniem do 16 par wag (podkładek). Próba nadania wyjaśnieniom innego znaczenia, w kontekście uzyskanych odpowiedzi na pytania Odwołującego, nie mogła być skuteczna. Przede wszystkim udzielone odpowiedzi odnosiły się do technicznych możliwości i funkcjonalności urządzeń peryferyjnych, co nie dotyczyło istoty sporu, czyli stwierdzenia, że w ramach sprawdzenia urządzeń jednostka dokonywała obmiarów metodą ważenia „oś po osi” i dla tej metody ustaliła dopuszczalny poziom błędów i warunki dokonywania pomiaru. Zasadniczo nie mogło budzić również wątpliwości, że stan porządku prawnego w Polsce, gdzie brak jest wytycznych co do korzystania z metody statycznej „oś po osi”, uzasadniał wnioski Zamawiającego wywiedzione z wyjaśnień NMO, w których jednostka ta odsyłała do porządku krajowego. Odesłanie to, w ocenie Izby oznaczało, iż przepisy krajowej powinny dopuścić metodę ważenia w celu ustalenia

rzeczywistej masy całkowitej, jako sumy nacisków poszczególnych osi, co wiązałyby się między innymi ze wskazaniem granicy błędów w pomiarze, które są wywołane tą metodą. Tych wymagań w Polsce nie określono, a zatem jedynym źródłem legalizacji wyników pomiaru będzie musiał być certyfikat akceptacyjny (dopuszczenia WE) wraz z dodatkowymi dokumentami pochodzącymi od producenta. Takie też znaczenie miało żądanie w siwz, aby metoda ważenia „oś po osi” została potwierdzona w dokumentach dotyczących wag. Na etapie badania ofert wymagania Zamawiającego nie mogły ulec zmianie, w taki sposób, aby uznać za wystarczające potwierdzenie samego zakresu pomiarowego urządzeń wagowych opisanego w certyfikacie. Zamawiający jednoznacznie wymagał, aby *ustalenie rzeczywistej masy całkowitej, nacisku osi pojedynczych oraz nacisku osi wielokrotnych jako sumy nacisków poszczególnych osi pojazdów wynikało z dokumentacji dopuszczającej wagi do użytkowania (certyfikatu zatwierdzenia typu lub dokumentów równoważnych) oraz dodatkowo z instrukcji urządzeń wagowych dostarczonych przez producenta (...)*. Powyższe nie powinno budzić wątpliwości wśród podmiotów profesjonalnie zajmujących się obrotem urządzeniami pomiarowymi. Zamawiający dopuścił dwie metody pomiaru, tj. dynamiczną i statyczną, z tym że ta druga została ograniczona do pomiaru „oś po osi”, co również nie

17

budziło wątpliwości stron na etapie poprzedzającym składanie ofert. Należy również zauważyć, iż urządzenie WWS zostało przez innego wykonawcę zaoferowane, ale do pomiaru dynamicznego, a nie ważenia metodą „oś po osi”. Odwołujący na rozprawie stwierdził, iż zaoferowanie urządzeń do pomiaru dynamicznego było mniej korzystnej dla wykonawcy, gdyż podrażało ofertę i dlatego pozostali wykonawcy (z pominięciem jednego)

oferowali urządzenie do pomiaru statycznego. Izba nie jest uprawniona do oceny innych ofert, których nie dotyczyły zarzuty podniesione w odwołaniu, dlatego też pominięła treść certyfikatu i wyjaśnień złożonych przez C., dotyczących zaoferowanych przez tego wykonawcę urządzeń, które ostatecznie wybrał Zamawiający.

Odnosząc się na zakończenie do funkcjonalności urządzenia peryferyjnego, tj. wskaźnika cyfrowego i załączonego certyfikatu badania (...), Izba uznała, iż samo ustalenie, że urządzenie posiada funkcjonalność sumowania wyników pomiaru, nie przesądza o tym, iż pomiar dokonany z wykorzystaniem wag nieautomatycznych WWS stanie się pomiarem legalizowanym. Taki charakter pomiaru miał potwierdzać certyfikat zatwierdzenia dla wag dopuszczonych do użytkowania, gdyż przepisy krajowej nie zawierają szczególnych wytycznych pozwalających na wykorzystanie urządzeń, których kontrola metrologiczna nie obejmowała ustalenia masy całkowitej pojazdu metodą ważenia „oś po osi” i zsumowania wyników pomiaru z wykorzystaniem jednego zestawu wag.

W świetle powyższego ocena Zamawiającego mająca oparcie w treści certyfikatu, który nie odnosił się do metody pomiaru z wykorzystaniem jednej pary wag poprzez sumowanie wyników nacisku poszczególnych osi, co stało w opozycji do wymagania dostarczenia przedmiotu umożliwiającego dokonanie pomiarów metodą „oś po osi”.

Na podstawie art. 192 ust. 1 Ustawy Izba oddaliła odwołanie.

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku na podstawie art. 192 ust. 9 oraz art. 192 ust. 10 Prawa zamówień publicznych oraz w oparciu o przepisy § 3 i § 5 ust. 4 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2010 r. w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. Nr 41, poz. 238). Izba zaliczyła do kosztów postępowania wpis wniesiony przez Odwołującego w kwocie 15.000,00 zł.

18

Przewodniczący:

19