

WYROK

z dnia 8 września 2021 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodniczący: Anna Chudzik

Protokolant: Adam Skowroński

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 8 września 2021 r. w Warszawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej 17 sierpnia 2021 r. przez wykonawcę Air Innovations Sp. z o. o. z siedzibą w Bydgoszczy,

w postępowaniu prowadzonym przez 31 Wojskowy Oddział Gospodarczy w Zgierzu,

przy udziale wykonawcy ScanLaser Pracownia Badań i Technik Pomiarowych Sp. z o.o. z siedzibą w Tarnowie, zgłaszającego przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego,

orzeka:

1. Oddala odwołanie;

2. Kosztami postępowania obciąża wykonawcę Air Innovations Sp. z o. o. z siedzibą w Bydgoszczy i zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 7 500 zł 00 gr (słownie: siedem tysięcy pięćset złotych zero groszy) uiszczoną przez Odwołującego tytułem wpisu od odwołania,

Stosownie do art. 579 ust. 1 i 580 ust. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2021 r. poz. 1129) na niniejszy wyrok - w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby

Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Warszawie.

Przewodniczący:

Zamawiający - 31 Wojskowy Oddział Gospodarczy w Zgierzu - prowadzi w trybie podstawowym postępowanie o udzielenie zamówienia pn. Wykonanie jednorocznej

okresowej kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania obiektów infrastruktury lotniskowej. Wartość zamówienia jest mniejsza niż progi unijne. Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Biuletynie Zamówień Publicznych 7 lipca

2021 r. pod numerem 2021/BZP 00106824/01.

W dniu 17 sierpnia 2021 r. wykonawca Air Innovations Sp. z o. o. wniósł odwołanie wobec czynności wyboru oferty wykonawcy SCANLASER Pracownia Badań i Technik Pomiarowych Sp. z o.o. w obydwu zadaniach, mimo że wykonawca ten nie dysponuje urządzeniami umożliwiającymi wykonanie zamówienia zgodnie z oczekiwaniami Zamawiającego. Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie przepisów: art. 226 ust. 1 pkt 5 oraz 239 ust. 1 ustawy Pzp.

Odwołujący wniósł o nakazanie Zamawiającemu: unieważnienia czynności oceny ofert i wyboru oferty najkorzystniejszej, powtórzenia czynności oceny ofert, odrzucenia oferty wybranego wykonawcy oraz powtórzenia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej.

Odwołujący wskazał, że jednym z wymagań określonych przez Zamawiającego dla obydwu zadań było, aby badanie tarcia wykonywać urządzeniami umożliwiającymi ciągły pomiar współczynnika tarcia między kołem poruszającego się statku powietrznego a nawierzchnią lotniskową. Ponadto, urządzenie powinno spełniać wymogi dotyczące opony pomiarowej oraz układu zraszającego nawierzchnie. Zamawiający wymagał także, aby zastosować aparaturę wymienioną w AC 150/5320-12C FAA, doc. 9137 ICAO, załączniku 14 ICAO. W przypadku, gdy pomiary geometryczne ocenianej nawierzchni elementu funkcjonalnego lotniska uniemożliwiają pomiar standardową aparaturą należy zastosować ręczny, przenośny tester szorstkości T2Go.

Odwołujący podniósł, że wykonawca SCANLASER, z powodu braku odpowiedniego sprzętu i urządzeń, nie jest w stanie spełnić oczekiwań Zamawiającego w powyższym zakresie.

Odwołujący zaznaczył, że Zamawiający w szczegółowym opisie przedmiotu zamówienia określił w rozdziale II punkcie 2 ust. 7, że jednym z elementów zamówienia jest badanie szorstkości nawierzchni sztucznych. Sam Zamawiający w punkcie 2 ust. 1 wskazuje, że do nawierzchni sztucznych zalicza: drogi startowe i wybiegi utwardzone, drogi kołowania (główne, łączące, szybkiego zjazdu), płaszczyzny samolotowe: postojowe, przed hangarowe. W oparciu o dane opublikowane w zintegrowanym pakiecie informacji lotniczych AIP MIL prowadzonym przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej można określić, że

w ramach nawierzchni sztucznych na lotnisku Nowy Glinnik - lotnisko Tomaszów Mazowiecki /EPTM/ oraz na lotnisku Leźnica Wielka - lotnisko Łęczycza /EPLY/ zidentyfikować możemy wszystkie wymienione powyżej obiekty infrastruktury lotniskowej tj. drogi startowe, drogi kołowania, płaszczyzny samolotowe: postojowe i przed hangarowe. Jest to bardzo istotne dla oceny ofert i możliwości technicznych poszczególnych wykonawców gdyż, jako to sam Zamawiający ujął w rozdziale III punkt 5 litera f:

Badanie szorstkości (tarcia) wykonać zgodnie z następującymi dokumentami:

- załącznik 14 ICAO

- Advisory Circular no: 150/5320-12C, U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration (FAA), 18.03.1997 z późn. zm.

- NO-17-A501:2015 Nawierzchnie lotniskowe. Badanie szorstkości.

- Doc. 9137 AN/898 Airport Service Manual Part 2 - Pavement Surface Conditions, ICAO, Fourth Edition, 2002.

Badanie tarcia wykonywać urządzeniami umożliwiającymi ciągły pomiar współczynnika tarcia między kołem poruszającego się statku powietrznego a nawierzchnią lotniskową. Ponadto, urządzenie powinno spełniać wymogi dotyczące opony pomiarowej oraz układu zraszającego nawierzchnie. Należy zastosować aparaturę wymienioną w AC 150/5320-12C FAA, doc. 9137 ICAO, załączniku 14 ICAO. W przypadku, gdy pomiary geometryczne ocenianej nawierzchni elementu funkcjonalnego lotniska uniemożliwiają pomiar standardową aparaturą należy zastosować ręczny, przenośny tester szorstkości T2Go.

Zdaniem Odwołującego Zamawiający z jednej strony wskazał dokumenty, według których należy wykonać pomiary, natomiast z drugiej strony sam przyjął, że niektóre elementy lotniska trzeba będzie sprawdzić za pomocą urządzenia T2Go. Dokumenty NO-17-

A501:2015 Nawierzchnie lotniskowe. Badanie szorstkości, oraz Doc. 9137 AN/898 Airport

Service Manual Part 2 - Pavement Surface Conditions, ICAO, Fourth Edition, 2002 wskazują, że jedynymi dopuszczalnymi urządzeniami do pomiaru szorstkości są:

- Przyczepa Surface Friction Tester (ASFT)
- Przyczepa Mu-meter
- Przyczepa Skiddometer

- Przyczepa RUNAR
- Pojazd Airport Surface Friction Tester (ASFT)
- Pojazd Surface Friction Tester
- Pojazd Runway Friction Tester
- Pojazd TATRA Friction Tester

Natomiast w uzupełnieniu do powyższego dokument NO-17-A501:2015 Nawierzchnie lotniskowe. Badanie szorstkości wskazuje w punkcie 2.2.1, że w przypadku, gdy wymiary geometryczne ocenianych nawierzchni lotniskowych uniemożliwiają zastosowanie do badania szorstkości aparatury pomiarowej wymienionej powyżej, należy stosować przenośny tester szorstkości T2GO. W celu określenia, które to mogą być elementy należy odnieść się do punktu 5.5 10) dokumentu Doc. 9137 AN/898 Airport Service Manual Part 2 - Pavement Surface Conditions, ICAO, Fourth Edition, 2002. Opisano tam, że każde urządzenie powinno dać wynik z pierwszych 100 metrów badanej nawierzchni, każdych kolejnych 150 metrów i dla każdej 1/3 długości badanej nawierzchni. Biorąc pod uwagę, że zgodnie z przywołanymi wcześniej dokumentami urządzenia w nich wskazane pomiaru dokonują przy prędkości co 65 km/h i 95 km/h na godzinę należy przyjąć, że w celu osiągnięcia pożądanej prędkości potrzeba przynajmniej 100 metrów rozbiegu a także przynajmniej 100 metrów dobiegu. Tym samym obiektami, na których można dokonywać pomiaru według wyżej wymienionych zasad tj.: uzyskanie wyników dla danych odcinków przy danej prędkości (a w szczególności dla każdej 1/3 długości badanego elementu) są tak naprawdę drogi startowe (2000 m długości w przypadku Tomaszowa Mazowieckiego i 2500 m długości w przypadku Łęczycy). Niemożność zastosowania urządzenia takiego jak ASFT na obiektach o mniejszej długości można wykazać na podstawie drogi kołowania D lotniska Tomaszów Mazowiecki. Ta droga kołowania ma długość 285 metrów. Odejmując od tej wartości 100 metrów potrzebnych na nabranie prędkości przynajmniej 65 km/h oraz 100 metrów niezbędnych na dobieg okazuje

się, że otrzymamy wartość szorstkości jedynie z 85 metrów drogi kołowania a więc nie jest zachowany żaden z warunków określonych w punkcie 5.5 10 dokumentu Doc. 9137 AN/898 Airport Service Manual Part 2 - Pavement Surface Conditions, ICAO, Fourth Edition, 2002.

Podobnie nie ma możliwości wykonania tego typu pomiaru na płaszczyznach postojowych, których na samym lotnisku Łęczycy jest 39, a ich największy wymiar długości to 33 metry. W związku z tym na obiektach innych niż drogi startowe należy używać urządzenia T2GO.

Odwołujący wskazał, że ani SCANLASER Pracownia Badań i Technik Pomiarowych Sp. z o.o. ani POI Przedsiębiorstwo Obsługi Inwestycji Sp. z o.o. nie potwierdził, że posiada urządzenie T2GO. W odpowiedzi na zapytanie Zamawiającego z 27 lipca 2021 r. o treści: Odwołując się do powyższego, Zamawiający zwraca się z prośbą o podanie informacji, jakim urządzeniem dysponuje SCANLASER Pracownia Badań i Technik Pomiarowych sp. z o.o., którym dokonywać będzie badanie szorstkości (tarcia) nawierzchni lotniskowych

w przypadku wyboru jej oferty jako najkorzystniejszej w przedmiotowym postępowaniu, wykonawca odpowiedział, że badanie przeprowadzi urządzeniem ASFT, nie wspominając, że dysponuje urządzeniem T2GO, którego wymaga Zamawiający, jaki i wskazane przez niego dokumenty. Dodatkowo, że zgodnie z ofertą SCANLASER, wykonawca ten nie korzysta z podwykonawców ani nie będzie korzystała z zasobów innych firm. Oznacza to, że wykonawca dysponuje własnym urządzeniem ASFT. Stoi to w sprzeczności z informacjami zawartymi na stronie internetowej SCANLASER, gdzie można przeczytać: Do oceny właściwości przeciwpoślizgowych nawierzchni drogowych, nie stosujemy systemów norweskich, które z założenia powstały do oceny śliskości pasów startowych na lotniskach, a które na siłę próbuje się wykorzystywać do badań dróg publicznych (GDDKiA, inne firmy). Prowadzi to do wniosku, że firma ta posiada świadomość, że używane przez nią urządzenie nie jest dedykowane do badania szorstkości sztucznych nawierzchni lotniskowych.

Odwołujący podniósł, że w przypadku POI Przedsiębiorstwo Obsługi Inwestycji Sp. z o.o., wykonawca ten wskazał w ofercie jako podwykonawcę Zachodniopomorskie Laboratorium Drogowe w Koszalinie, które na swojej stronie wskazuje, że do pomiarów szorstkości wykorzystuje zestaw pomiarowy SRT-3, a więc zestaw, który nie jest dopuszczony do badania nawierzchni lotniskowych. Dodatkowo w wyjaśnieniach z 29 lipca 2021 informuje, że w przypadku, gdy przedstawiony podwykonawca nie spełnia wymagań Zamawiającego, to dokona zmiany podwykonawcy. Zdaniem Odwołującego czynność ta po złożeniu wiążącej oferty w sposób oczywisty unieważniłaby wybór firmy POI Przedsiębiorstwo Obsługi Inwestycji Sp. z o.o. Wykonawca ten nie potwierdził, że dysponuje urządzeniem T2GO.

Na podstawie dokumentacji przedmiotowego postępowania oraz biorąc pod uwagę stanowiska stron, Izba ustaliła i zważyła, co następuje:

W związku z tym, że postępowanie o udzielenie niniejszego zamówienia zostało wszczęte po 1 stycznia 2021 r., jest ono prowadzone na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2021 r. poz. 1129), stosownie do art. 1 ustawy z 11 września 2019 r. Przepisy wprowadzające ustawę - Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2019 r. poz. 2020 z późn. zm.).

Izba ustaliła, że Odwołujący spełnia określone w art. 505 ust. 1 nowej ustawy Pzp przesłanki korzystania ze środków ochrony prawnej, tj. ma interes w uzyskaniu zamówienia, a naruszenie przez Zamawiającego przepisów ustawy Pzp może spowodować poniesienie przez niego szkody polegającej na nieuzyskaniu zamówienia.

Do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego skutecznie przystąpił wykonawca ScanLaser Pracownia Badań i Technik Pomiarowych Sp. z o.o., który zgłosił przystąpienie do postępowania odwoławczego w ustawowym terminie, wykazując interes w rozstrzygnięciu odwołania na korzyść Zamawiającego.

Odwołanie nie zasługuje na uwzględnienie.

Izba ustaliła następujący stan faktyczny:

Zgodnie z punktem III.1-3 SWZ:

1. Przedmiotem zamówienia jest wykonanie okresowej rocznej kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania sztucznych i gruntowych nawierzchni lotniskowych, specjalistycznej infrastruktury oraz stałych urządzeń technicznych.
2. Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia określony został w Załączniku nr 5 do SWZ - Opis Przedmiotu Zamówienia.
3. Zamawiający dopuszcza składanie ofert częściowych w podziale na 2 zadania:

- Zadanie nr 1 - wykonanie okresowej rocznej kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania sztucznych i gruntowych nawierzchni lotniskowych, specjalistycznej infrastruktury oraz stałych urządzeń technicznych - Kompleks wojskowy Nowy Glinnik - lotnisko Tomaszów Mazowiecki /EPTM/,
- Zadanie nr 2 - wykonanie okresowej rocznej kontroli stanu technicznego i przydatności do użytkowania sztucznych i gruntowych nawierzchni lotniskowych, specjalistycznej infrastruktury oraz stałych urządzeń technicznych - Kompleks wojskowy Leżnica Wielka - lotnisko Łęczyca /EPLY/.

Zgodnie z punktem II.1 załącznika nr 5 do SWZ (Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia, dalej: SOPZ), celem kontroli jest dokonanie oceny stanu technicznego,

określenie rozmiarów zużycia oraz warunków użytkowych specjalistycznej infrastruktury lotniskowej i stałych urządzeń technicznych lotnisk wojskowych wraz z ich estetyką oraz

otoczeniem, przy wykorzystaniu aktualnej wiedzy technicznej oraz wybranych metod opartych na sprawdzonych opracowaniach teoretycznych i praktycznych. Ponadto

monitorowanie stanu technicznego nawierzchni lotniskowych jako składową systemu zapewnienia jakości w lotnictwie SZ, zgodnie z decyzją nr 400/MON, polegające m.in. na gromadzeniu parametrów technicznych charakteryzujących nawierzchnie sztuczne lotnisk.

Kontrola obejmuje niżej wymienione lotniska położone w rejonie działania 31 Wojskowego

Oddziału Gospodarczego w Zgierzu:

- 1) Leżnica Wielka - lotnisko Łęczyca /EPLY/
- 2) Nowy Glinnik - lotnisko Tomaszów Mazowiecki /EPTM/

W punkcie III.5 lit. f SOPZ Zamawiający podał:

Badanie szorstkości (tarcia) wykonać zgodnie z następującymi dokumentami:

- załącznik 14 ICAO

- Advisory Circular no: 150/5320-12C, U.S. Department of Transportation, Federal Aviation Administration (FAA), 18.03.1997 z późn. zm

- NO-17-A501:2015 Nawierzchnie lotniskowe. Badanie szorstkości.

- Doc. 9137 AN/898 Airport Service Manual Part 2 - Pavement Surface Conditions, ICAO, Fourth Edition, 2002

Badanie tarcia wykonywać urządzeniami umożliwiającymi ciągły pomiar współczynnika tarcia między kołem poruszającego się statku powietrznego a nawierzchnią lotniskową. Ponadto, urządzenie powinno spełniać wymogi dotyczące opony pomiarowej oraz układu zraszającego nawierzchnie. Należy zastosować aparaturę wymienioną w AC 150/5320-12C

FAA, doc. 9137 ICAO, załączniku 14 ICAO. W przypadku, gdy pomiary geometryczne ocenianej nawierzchni elementu funkcjonalnego lotniska uniemożliwiają pomiar standardową aparaturą należy zastosować ręczny, przenośny tester szorstkości T2Go.

W punkcie V.d SWZ Zamawiający określił następujący warunek udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej:

O zamówienie ubiegać się mogą Wykonawcy, którzy dysponują co najmniej jedną osobą uprawnioną do projektowania lub kierowania robotami budowlanymi w każdej z niżej wymienionych specjalności:

- a) instalacyjnej w zakresie sieci,
- b) konstrukcyjno-budowlanej,
- c) drogowej.

Zamawiający nie sformułował innych warunków udziału w postępowaniu, w tym w zakresie dysponowania sprzętem niezbędnym do realizacji zamówienia, nie wymagał też wskazania tego sprzętu w treści oferty.

Pismem z 27 lipca 2021 r. Zamawiający wezwał Przystępującego do wyjaśnienia: jakim urządzeniem dysponuje SCANLASER Pracownia Badań i Technik Pomiarowych Sp.

z o.o., którym dokonywać będzie badania szorstkości (tarcia) nawierzchni lotniskowych

w przypadku wyboru jej oferty jako najkorzystniejszej w przedmiotowym postępowaniu. Z informacji zamieszczonych na stronie internetowej Firmy SCANLASER Pracownia Badań i Technik Pomiarowych Sp. z o. o. nie wynika dysponowanie przez Państwa którymkolwiek z urządzeń przytoczonym w w/w normach, tj. - NO-17-A501:2015 Nawierzchnie lotniskowe. Badanie szorstkości; - Doc. 9137 AN/898 Airport Service Manual Part 2 — Pavement Surface Conditions, ICAO, Fourth Edition, 2002.

Następnie, pismem z 20 lipca 2021 r. Zamawiający wezwał Przystępującego do udzielenia informacji: w jaki sposób Wykonawca dokona badania szorstkości (tarcia) nawierzchni lotniskowych, urządzeniem którym dysponuje, w przypadku wyboru jego oferty jako najkorzystniejszej w przedmiotowym postępowaniu.

Pismem z 2 sierpnia 2021 r. Przystępujący wyjaśnił:

Pomiary współczynnika tarcia w przypadku wyboru oferty naszej firmy zostaną przeprowadzone w sposób ciągły, tj. urządzeniem do ciągłego pomiaru współczynnika tarcia ASFT. Urządzenie to jest zgodne z poniższymi normatywami:

- załącznik 14 ICAO
- Advisory Circular no: 150/5320-12C, U.S. Department of Transportation, Federal Aviation
- Administration (FAA), 18.03.1997 z późn. zm
- NO-17-A501:2015 Nawierzchnie lotniskowe. Badanie szorstkości.
- Doc. 9137 AN/898 Airport Service Manual Part 2 - Pavement Surface Conditions, ICAO, Fourth Edition, 2002

Testery tarcia ASFT są urządzeniami akceptowanymi przez ICAO i aktualnie wykorzystywane są na lotniskach na całym świecie - w tym również na lotniskach cywilnych Kraków-Balice i Warszawa Okęcie.

Analogiczne wezwanie zostało skierowane do wykonawcy POI Przedsiębiorstwo

Obsługi Inwestycji Sp. z o.o., który w odpowiedzi przedstawił pismo podwykonawcy informujące o dysponowaniu urządzeniem pomiarowym SRT-3.

W dniu 12 sierpnia 2021 r. Zamawiający poinformował o wyborze oferty Przystępującego jako najkorzystniejszej dla obu zadań.

Odwolujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie przepisów:

- art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp, zgodnie z którym zamawiający odrzuca ofertę, jeżeli jej

treść jest niezgodna z warunkami zamówienia

- art. 239 ust. 1 ustawy Pzp, który stanowi, że Zamawiający wybiera najkorzystniejszą ofertę na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia.

Izba stwierdziła, że brak jest podstaw do przypisania Zamawiającemu naruszenia powyższych przepisów.

Zarzuty odwołania oparte były na tezie o niezgodności oferty Przystępującego z treścią SWZ, którą to niezgodność Odwołujący wywodził z braku wykazania w postępowaniu przetargowym, że Przystępujący dysponuje urządzeniem T2Go. Potrzeba użycia takiego sprzętu przy wykonywaniu zamówienia nie była przez Zamawiającego i Przystępującego kwestionowana, istotą sporu było natomiast to, czy wykonawca powinien nim dysponować już na etapie ofertowania.

Odnosząc się do powyższego Izba zwraca uwagę na konieczność odróżnienia wymagań SOPZ, określającego oczekiwania zamawiającego odnoszące się do przedmiotu świadczenia, od warunków udziału w postępowaniu, których spełnianie musi być wykazane na etapie postępowania przetargowego. Opis przedmiotu zamówienia określa wymagania co do sposobu wykonania przedmiotu zamówienia, jeżeli więc wynika z niego konieczność zastosowania określonych urządzeń, to jest to obowiązek obciążający wykonawcę na etapie wykonywania zamówienia. Innymi słowy, jeśli z opisu przedmiotu zamówienia wynika, że do wykonania przedmiotu zamówienia konieczne jest użycie urządzenia T2Go, to wykonując zamówienia wykonawca ma obowiązek takim urządzeniem dysponować, w przeciwnym razie naraża się na sankcje związane z nienależytym wykonaniem umowy. Nie jest to jednak tożsame z koniecznością dysponowania urządzeniem już na etapie ofertowania. Jeśli Zamawiający nie określił takiego warunku udziału w postępowaniu, czyli nie zdecydował się badać potencjału technicznego wykonawcy w toku przetargu, to wykonawca dopiero

w sytuacji wybrania jego oferty jako najkorzystniejszej może takie urządzenie nabyć lub zapewnić sobie dysponowanie nim na podstawie innego tytułu prawnego.

Zamawiający ma prawo na etapie postępowania przetargowego badać, czy wykonawca dysponuje sprzętem niezbędnym do realizacji zamówienia, formułując w tym zakresie warunek udziału w postępowaniu. Możliwość taką daje art. 112 ust. 2 pkt 4 ustawy Pzp, który stanowi, że warunki udziału w postępowaniu mogą dotyczyć zdolności technicznej lub zawodowej. Zgodnie z natomiast z art. 57 pkt 2 ustawy Pzp, o udzielenie zamówienia mogą ubiegać się wykonawcy, którzy spełniają warunki udziału w postępowaniu, o ile zostały one określone przez zamawiającego. Jeśli więc Zamawiający nie określił warunku udziału, nie można wymagać od wykonawcy dysponowania określonym sprzętem już na etapie składania oferty.

Wobec powyższego chybiony jest zarzut, że oferta Przystępującego jest niezgodna z SWZ. Nie ma bowiem podstaw twierdzić, że wykonawca wykona zamówienie w sposób niezgodny z OPZ, nawet jeśli w dacie składania oferty nie dysponował urządzeniem T2Go. W tej sytuacji na marginesie jedynie zauważenia wymaga, że Przystępujący przedstawił na rozprawie dowód dysponowania tym urządzeniem na dzień składania ofert (umowa dzierżawy z 1 lipca 2021cr., wraz z kartą gwarancyjną potwierdzającą, że wydzierżawiający dysponuje urządzeniem, a także zdjęcie urządzenia).

Powyższej oceny nie zmieniają złożone przez Przystępującego wyjaśnienia, które są odpowiedzią na ogólne pytanie o to, jakim urządzeniem pomiarowym dysponuje wykonawca i jak wykona pomiary. Zamawiający nie prowadził procedury wyjaśniającej ukierunkowanej na ustalenie, jakiego sprzętu wykonawca użyje w konkretnej sytuacji, tj. w przypadku, gdy pomiary geometryczne ocenianej nawierzchni elementu funkcjonalnego lotniska uniemożliwiają pomiar standardową aparaturą. Zatem złożone wyjaśnienia należy uznać za ogólną odpowiedź na ogólne pytanie Zamawiającego, nie mogą więc być uznana za potwierdzenie, że oferta Przystępującego jest niezgodna z SWZ. Co więcej, skoro Zamawiający nie określił warunku udziału w postępowaniu w zakresie dysponowania sprzętem niezbędnym do realizacji zamówienia, to nie miał podstawy do weryfikowania, jakim sprzętem wykonawca dysponuje na etapie postępowania przetargowego.

Wobec niestwierdzenia naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy, odwołanie podlegało oddaleniu.

O kosztach postępowania odwoławczego orzeczono na podstawie art. 557, art. 574 i art. 575 ustawy z 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych oraz w oparciu o przepisy § 5 pkt 1 oraz § 8 ust. 2

2020 r.
poz. 2437), stosownie do wyniku postępowania obciążając kosztami postępowania Odwołującego.

Przewodniczący: