Sygn. akt: KIO 293/25

WYROK

Warszawa, dnia 18 lutego 2025 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodnicząca:Katarzyna Paprocka
Protokolant: Adam Skowroński

po rozpoznaniu na rozprawie odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 27 stycznia 2025 r. przez wykonawcę Lifor sp. z o.o. w Bytomiu
w postępowaniu prowadzonym przez Skarb Państwa – Główny Inspektorat Transportu Drogowego
przy udziale uczestnika zgłaszającego przystąpienie po stronie Zamawiającego, wykonawcy VITRONIC Eastern Europe sp. z o.o. w Warszawie

orzeka:

1.oddala odwołanie;
2.kosztami postępowania obciąża Odwołującego i:
2.1.zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (słownie: piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez Odwołującego tytułem wpisu od odwołania, kwotę 3 600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez Odwołującego tytułem wynagrodzenia pełnomocnika oraz kwotę 3 600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez Zamawiającego tytułem wynagrodzenia pełnomocnika;
2.2.zasądza od Odwołującego, wykonawcy Lifor sp. z o.o. w Bytomiu na rzecz Zamawiającego, Skarbu Państwa – Głównego Inspektoratu Transportu Drogowego, kwotę 3 600 zł 00 gr (słownie: trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione przez Zamawiającego z tytułu wynagrodzenia pełnomocnika.

Na orzeczenie - w terminie 14 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w Warszawie - Sądu Zamówień Publicznych.

Przewodnicząca:……..

Sygn. akt: KIO 293/25

Uzasadnienie

Zamawiający, Główny Inspektorat Transportu Drogowego prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pn. „Dostawa i instalacja 5 szt. stacjonarnych urządzeń rejestrujących do monitorowania wjazdu na czerwonym świetle na przejazdach kolejowych wraz z zapewnieniem integracji z Systemem CANARD”, Numer referencyjny: BDG.ZPB.230.14.2024. Ogłoszenie o zamówieniu zostało zamieszczone w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 2 lipca 2024 r., pod nr: 2024/S 127-393539. Wartość szacunkowa zamówienia przekracza progi unijne.
W dniu 27 stycznia 2024 r. do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej wpłynęło odwołanie wykonawcy Lifor sp. z o.o. w Bytomiu od czynności i zaniechań Zamawiającego polegających na wyborze najkorzystniejszej oferty Vitronic Eastern Europe sp. z o.o. (dalej jako: „VITRONIC”), badaniu i ocenie ofert VITRONIC w sposób sprzeczny z kryteriami oceny ofe – w ramach kryterium „Jakość urządzenia” – ustalonymi w SWZ oraz sprzeczny ze stanem faktycznym podczas przeprowadzenia testów jakościowych, jak i podczas prac komisji przetargowej, zaniechania odrzucenia oferty VITRONIC na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (tekst jedn. Dz.U. z 2024 r., poz. 1320 ze zm., dalej jako „PZP”) oraz bezpodstawnym dopuszczeniu powtórzenia próby K2 w ramach przeprowadzonych testów jakościowych, które stanowiły podstawę przyznania punktacji w kryterium „Jakość urządzenia”.
Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:
1)art. 226 ust. 1 pkt 5) PZP w zw. z art. 17 ust. 2 PZP poprzez bezpodstawne zaniechanie odrzucenia oferty VITRONIC podczas, gdy oferowane przez niego urządzenie rejestrujące nie spełniło wymagań określonych w SWZ, tj. pkt 1 lit. b w Tabeli wskazanej w Części III OPZ pkt 4.7.8 SWZ oraz pkt 3 lit. b w Tabeli wskazanej w Części III OPZ pkt 4.7.8 SWZ w zw. z pkt 1.4 oraz 1.9 Scenariusza testów,

2)art. 239 ust. 1 PZP w zw. z art. 16 pkt 1 oraz pkt 2 PZP poprzez badanie i ocenę ofert niezgodnie z warunkami określonymi w SWZ, w szczególności w ustanowionym przez Zamawiającego „Scenariuszu testów", w sposób naruszający zasadę równego traktowania wykonawców oraz naruszający zasadę przejrzystości, co w konsekwencji doprowadziło do bezpodstawnego wyboru oferty VITRONIC.

Podnosząc wskazane zarzuty, Odwołujący wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

1)unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej,

2)ponowienia czynności badania i oceny ofert,

3)odrzucenia oferty VITRONIC na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5) PZP,

4)wyboru oferty Odwołującego,

ewentualnie, na wypadek uwzględnienia wyłącznie zarzutu wskazanego w pkt 2, wniósł o nakazanie Zamawiającemu:

5)unieważnienia czynności wyboru oferty najkorzystniejszej,

6)ponownego przeprowadzenia, w obecności wszystkich wykonawców, testów urządzenia oferowanego przez VITRONIC w kryterium „Jakość urządzenia", tj. testu nr K2 seria IV (50 przejazdów) w tożsamych warunkach konfiguracyjnych, jakie były ustalone w czasie wykonywania zdjęć nr 151-169 podczas testów pierwotnych w dniu 3 października 2024 r., przy tym samym położeniu (umiejscowieniu) urządzenia VITRONIC, tej samej wysokości instalacji wszystkich elementów systemu, przy zastosowaniu pojazdu van marki Peugeot Rifter stojącego na prawym pasie, a także przy jednoczesnym zastosowaniu tych samym typów pojazdów przejeżdżających po lewym pasie zgodnie z przebiegiem pierwotnego testu,

7)przeprowadzenia ponownego badania i oceny ofert.

Ponadto, Odwołujący wniósł o obciążenie Zamawiającego kosztami postępowania odwoławczego, w tym kosztami zastępstwa procesowego przed Krajową Izbą Odwoławczą.

Jak wyjaśnił Odwołujący na wstępie uzasadnienia odwołania, oba zarzuty odnoszą się do kryterium oceny ofert „Jakość urządzenia", o którym mowa w Części II – Warunki szczególne lit. B pkt 8.2. SWZ, którego oceny Zamawiający dokonywał w szczególności w oparciu o scenariusz testu jakościowego, zawarty w załączniku nr 3 do SWZ (dalej jako: „Scenariusz").

W zakresie odnoszącym się do zarzutu 1 dotyczącego zaniechania odrzucenia oferty VITRONIC w sytuacji, gdy jest ona niezgodna z warunkami zamówienia, Odwołujący wskazał, że: „Zgodnie z dokumentacją (zdjęcia wykonane przez urządzenie firmy Vitronic będące częścią protokołu z postępowania) potwierdzającą przeprowadzone próby testowe, urządzenie oferowane przez firmę Vitronic wykrywa naruszenia (wykroczenie drogowe polegające na niezastosowaniu się do sygnalizacji świetlnej) dopiero w momencie przekroczenia linii zatrzymania (linia warunkowa P14) przez tył pojazdu, a nie przez przód pojazdu czego wymagał Zamawiający zgodnie z warunkami uzyskania pozytywnej oceny w Scenariuszu testu jakościowego. Okoliczność taka winna skutkować odrzuceniem oferty firmy Vitronic." Powołał się w tym zakresie na pkt 1.9 Scenariuszu oraz Opis przypadku testowego i wskazany tam cel testu, a także opis kroków testowych (tabela Kod testu 1.4, zawarta w pkt 3 Scenariusza). Ponadto, jego zdaniem w sytuacji, gdy dostarczony materiał zdjęciowy VITRONIC nie pokazuje pojazdu w momencie popełnienia wykroczenia (tylko później), nie jest możliwe jednoznacznie ustalenie, czy w ogóle do wykroczenia doszło. Powołał się na cel przeprowadzanych przez Zamawiającego testów, określony w Scenariuszu testu jakościowego w zakresie przypadku testowego – Rejestracja przez urządzenie informacji identyfikujących dane zdarzenie polegające na niezastosowaniu się do sygnału świetlnego (kod testu 1.3), jaki jest weryfikacja czy urządzenie zarejestrowało dane z naruszenia drogowego m.in. w zakresie czasu zdarzenia. Podkreślił, że przekazana przez VITRONIC dokumentacja zdjęciowa uniemożliwia stwierdzenie czasu, w którym doszło do naruszenia – na fotografiach widnieje chwila po przekroczeniu linii detekcji, co ma kluczowy wpływ na kwalifikacje odpowiedzialności za popełnienie wykroczenia drogowego w rozumieniu przepisów prawa, skoro wykroczenie jest popełnione w korelacji do faktu świecenia się lub nie sygnalizatora czerwonego światła. W efekcie, zdaniem Odwołującego urządzenia zaoferowane przez VITRONIC nie spełniają minimalnych wymagań Zamawiającego opisanych w OPZ, tj. nie zapewniają wykrycia faktu wjechania przez pojazd na skrzyżowanie w trakcie trwania fazy czerwonego światła (pkt 1 lit. b w Tabeli wskazanej w Części III OPZ pkt 4.7.8 SWZ) oraz nie rejestrują informacji identyfikujących dane zdarzenie polegające na niezastosowaniu się do sygnału świetlnego takich jak np. czas zdarzenia (pkt 3 lit. b w Tabeli wskazanej w Części III OPZ pkt 4.7.8 SWZ)Zdaniem Lifor sp. z o.o. Zamawiający wprost wskazał, że oferta dotycząca urządzenia co do którego wyniki testu będą negatywne (tj. chociaż jedna z wymaganych i testowanych funkcji nie zostanie spełnione), będzie podlegała odrzuceniu jako niezgodna z SWZ (tak pkt. 4.7.7.2 Części III SWZ). Tym samym, w ocenie Odwołującego, ignorując zdjęcia wykonane w ramach wszystkich prób testowych przez

VITRONIC, obrazujące brak spełniania jednego z kluczowych wymagań SWZ, Zamawiający naruszył zasady równego traktowania wykonawców, a także doprowadził do sytuacji, w której wybrana została oferta w istocie podlegająca odrzuceniu na podstawie art. 225 ust. 1 pkt 5 PZP. Zwłaszcza, że – jak podkreślił, zgodnie z SWZ przeprowadzenie testu jakościowego może odbyć się tylko jeden raz. W zakresie dotyczącym zarzutu 2, Odwołujący zakwestionowały przeprowadzone przez Zamawiającego testy urządzenia VITRONIC w części co do przejazdów próby K2, serii drugiej, tj. gdy wykroczenie popełniał pojazd jadący lewym pasem, omijając prawidłowo stojący inny pojazd (2 serie po 50 przejazdów). Testy te, jak wskazał Lifor sp. z o.o., zostały bezpodstawnie przerwane, ze wskazaniem, że postawione na prawym pasie auto zasłania tablice przejeżdżających samochodów, a Zamawiający podjął decyzję o pominięciu już wykonanej części przejazdów, w tym też takich, które były nieprawidłowe (nie uzyskały pozytywnej oceny) i powtórzeniu przejazdów nr 151-169 z innym (osobowym) pojazdem. Dodatkowo, Zamawiający zmienił zasady, wprowadzając rotację pojazdów stojących na prawym pasie powodując, że w ramach serii powstały miniserie z różnymi pojazdami. Co więcej, wg wiedzy Lifor sp. z o.o., wykonawca VITRONIC, niezgodnie z zasadami, w międzyczasie zmienił konfigurację urządzenia. W ocenie Lifor sp. z o.o., powyższe jednoznacznie świadczy o tym, że VITRONIC chciał uniknąć niemal 50 przejazdów z zasłoniętą tablicą. Jak wskazał ponadto Odwołujący: „w toku realizacji ww. zdjęć Zamawiający przesuwał pojazd van podstawiony na prawym pasie co najmniej dwukrotnie (odsuwał od linii detekcji) w taki sposób, aby umożliwić urządzeniu Vitronic prawidłowe „widzenie" pojazdu popełniającego wykroczenie." Dodał, że w ramach powtórzonych przejazdów 13 na 31 było błędnych, co wskazuje na poziom detekcji naruszeń 58,06%. „Ku zaskoczeniu Odwołującego dokumentacja postępowania przetargowego sporządzona przez Zamawiającego milczy o tym zdarzeniu. Zamawiający nie zdecydował się na umieszczenie w protokole z testów lub protokole postępowania jakiejkolwiek informacji w tym zakresie lub wyjaśnienia przyczyn takiego działania. Nie została również sporządzona na tą okoliczność notatka członków komisji." Wg Lifor sp. z o.o., który powołał się w tym zakresie na dokument Scenariusz testów pkt 1.2, jedyną wyjątkową sytuacją, która uzasadnia uniemożliwienie przeprowadzenia testów, a co za tym idzie ich przerwanie i przeprowadzenie w innym terminie, są sytuacje, gdy warunki atmosferyczne w sposób wyraźny zakłócają prawidłową pracę urządzeń lub/i utrudniają prawidłowy odczyt numerów tablic rejestracyjnych, lecz jego zdaniem taka sytuacja nie zaistniała. W konsekwencji, zdaniem Odwołującego, „Zamawiający nie miał podstaw by przerywać testy, a z pewnością brak było jakichkolwiek podstaw do nie zaliczania wybranych przez siebie przejazdów, w ramach których znaczna część nie spełniała jego wymagań. Działanie takie stanowi rażące naruszenie zasady równego traktowania wykonawców oraz przejrzystości postępowania, zwłaszcza w sytuacji gdy to Zamawiający określił bardzo precyzyjnie zasady prowadzenia testów. Dość wskazać, że żaden z pozostałych wykonawców nie zgłaszał i nie stwierdził u siebie „problemu" przesłonięcia pojazdu popełniającego wykroczenie. Zamawiającemu tak bardzo zależało na dobrym wyniku Vitronic, że przy realizacji testów w warunkach nocnych w ogóle zrezygnował z białego pojazdu van jak również nie zaordynował żadnego innego wysokiego osobowego pojazdu na prawym pasie." W ocenie Odwołującego, postawienie na prawym pasie w ramach serii IV testu K2 vana, który przesłaniał tablice rejestracyjne pojazdów popełniających wykroczenie – było wprost symulacją warunków drogowych, na które może natknąć się urządzenie rejestrujące – jednocześnie, test ten wykazał istotną wadę urządzenia VITRONIC, które nie radzi sobie w takiej sytuacji, zaś Zamawiający zmodyfikował procedurę testową na korzyść tego wykonawcy. Dodał również, że „Postanowienia SWZ (pkt 4.7.8, cz. II, pkt 3c) oraz Scenariusza testów (pkt 4.1.) wskazują, że urządzenia mają działać w sytuacji gdy wykroczenia popełniają pojazdy osobowe lub pojazdy ciężarowe. Nie oznacza to jednak, że w teście mają zostać wykorzystane wyłącznie pojazdy osobowe niskie (a pojazd van był nieco wyższy od przeciętnego pojazdu osobowego, niemniej nadal był pojazdem osobowym)." W efekcie powyższego, jak podniósł Lifor sp. z o.o., Zamawiający dokonał nieprawidłowej oceny ofert oraz przyznał zawyżoną punktację wykonawcy VITRONIC w ramach kryterium Poziom detekcji wykroczenia, który – biorąc pod uwagę wszystkie przejazdy 151-169 oraz 197-208) – w rzeczywistości wynosił 93,4673%, a nie 96,98%, jak to ustalił Zamawiający. Z kolei, finalna ocena we wszystkich kryteriach ocen VITRONIC zmniejszyłaby się z wartości 82,86 punktów na 75,84 punktów. Dodatkowo, w piśmie z dnia 13 lutego 2025 r., Odwołujący odniósł się do stanowisk Zamawiającego i Przystępującego, podkreślając, że dokumentacja, w postaci zdjęć, przekazana przez Przystępującego ukazuje przekroczenie linii detekcji, nie przez przód pojazdu lecz ich tył oraz, że nie dokumentuje momentu (chwili) przekroczenia linii detekcji – tak jak tego wymaga pkt 1.9 Scenariusza. Ponadto, jak wskazał – według Opisu przypadku testowego o kodzie 1.4 Scenariusza, przedmiotem oceny nie miało być nagranie, lecz zdjęcia. Podkreślił, że ustalenie

dokładnego momentu (czasu) popełnienia wykroczenia, w sytuacji w której następuje zapalenie się sygnalizacji świetlnej jest krytyczne dla przypisania komuś odpowiedzialności za popełnione wykroczenie, zaś z żadnego zdjęcia/zdjęć przedstawionych przez VITRONIC nie wynika, aby okoliczność ujęcia momentu popełnienia wykroczenia była uwidoczniona (tj. pierwsza milisekunda po zapaleniu się sygnalizatora) gdyż wszystkie zdjęcia są wykonane od tyłu po przejechaniu linii detekcji. „Natomiast nagrania filmowe wykonywane również z tyłu mają dokładność 33 milisekund/klatka i nie mogą stanowić jednoznacznego potwierdzenia faktu popełnienia wykroczenia przy braku zdjęcia wykonanego od przodu pojazdu przekraczającego linię detekcji." Tym samym, jak wywodzi, Zamawiający „(…) z posiadanego materiału zdjęciowego nie jest (…) w stanie wydedukować, czy pojazdy uwidocznione na fotografiach wykonanych przez urządzenia Przystępującego dokonały naruszenia w chwili kiedy sygnał ten był wyświetlany czy też sygnał rozpoczął wyświetlanie w momencie, kiedy pojazdy już przekroczyły przodem linię detekcji." Podkreślił, że Istotna jest chwila, w której przód pojazdu przekroczy linię detekcji, bo dopiero od tego momentu można mówić o powstaniu odpowiedzialności za wykroczenie w rozumieniu Kodeksu wykroczeń i w tym celu Zamawiający wskazuje wielokrotnie w postanowieniach SWZ na sformułowanie „przód pojazdu" oraz wprowadza w tym zakresie stosowne definicje. W efekcie, zdaniem Odwołującego, Przystępujący i Zamawiający dokonali wybiórczej i wyrywkowej interpretacji SWZ. Wyjaśnił, że w jego ocenie „Zamawiający opisując szczegółowo jaki jest cel testów, oczekiwane rezultaty, scenariusz testów oraz co należy rozumieć przez wykroczenie (pkt 1.9 Scenariusza testów) dokonał tego z uwagi na obowiązujące przepisy prawa." W zakresie możliwości zweryfikowania czasu, w którym doszło do naruszenia, Odwołujący wskazał, że okoliczność ta miała stanowić rezultat przeprowadzonych testów i być odwzorowana na fotografii a nie w raporcie detekcji wykroczeń. Co więcej, jego zdaniem godzina wskazywana samodzielnie przez Przystępującego w raporcie detekcji nie określa czasu popełnienia wykroczenia, lecz czas, w którym wykonano zdjęcia, tj. gdzie pojazdy najczęściej całkowicie przekraczały linię detekcji. Wg Odwołującego, treść SWZ jest precyzyjna i jasno odzwierciedla intencje Zamawiającego. Ponadto, w zakresie dotyczącym zarzutu nr 2 wskazał, że odwołanie w tym zakresie nie jest spóźnione, gdyż w momencie przeprowadzania testów nie wiedział, jaką decyzję podejmie Zamawiający, zaś dopiero w dniu 15 stycznia dowiedział się o wyniku przeprowadzonych testów. Z kolei, w odniesieniu do zasadności tego zarzutu podniósł, że wykorzystanie w przejazdach jednego wykonawcy samochodu van – Peugeot Rifter, nie stanowiło nierównych warunków przeprowadzenia testów, skoro Zamawiający wprost wskazał, że scenariusze przejazdów odzwierciedlają rzeczywistą sytuację na drodze, zaś samochód ten kwalifikuje się jako samochód osobowy. Podkreślił, że niesprawność urządzenia, zła konfiguracja itp. nie może stanowić przesłanki do anulowania zakresu prób, podczas których urządzenie dowolnego wykonawcy nie rejestruje w sposób właściwy naruszeń. Wskazał, że żaden inny wykonawca, poza Przystępującym, nie zgłaszał sprzeciwu, uwag czy zastrzeżeń i wniosków o ponawianie prób. W efekcie, zdaniem Odwołującego, zezwalając, aby powtórzone przejazdy odbywały się w warunkach innych niż pierwotne, zmieniając procedurę testową, Zamawiający działał wyraźnie i świadomie na korzyść jednego z wykonawców, tj. VITRONIC, którego urządzenie po prostu posiadało wadę uniemożliwiającą poradzenie sobie z rozpoznawaniem tablic przy obecności innych pojazdów o wyższych konturach. Podkreślił, że wbrew twierdzeniom Przystępującego, skuteczność rejestracji wykroczeń przez urządzenie oferowanego przez Odwołującego, we wskazanych warunkach, osiągnęło 100 % detekcji wykroczeń.

W odpowiedzi z dnia 10 lutego 2025 r. na odwołanie, Zamawiający wniósł o oddalenie odwołania w całości. Powołał się na brzemienni pkt 1.9 i 1.5 Scenariusza testów, skąd wynika, że urządzenie powinno zarejestrować pojazd, którego przód już przekroczył linię detekcji i który dokonał tego w czasie, gdy na sygnalizatorze wyświetlany był sygnał zakazujący wjazdu na przejazd kolejowy. Dodatkowo, wskazując na opis kodu testu nr 1.4 Scenariusza „Rejestracja przez urządzenie sekwencji fotografii" wyjaśnił, że zarejestrowanie zdjęcia ma nastąpić podczas przejazdu po linii detekcji, ale nie precyzuje w którym momencie owego przejazdu. Tym samym w treści dokumentów zamówienia, zdaniem Zamawiającego, brak wymogu mówiącego o tym, że jedno ze zdjęć ma być wykonane dokładnie w momencie najechania przodem pojazdu na linię warunkowego zatrzymania. Wyjaśnił również, iż w warunkach testowych to Zamawiający wyznaczał, kiedy na sygnalizatorze wyświetlany będzie sygnał zakazujący wjazdu na przejazd kolejowy, dlatego też uwidocznienie na przekazanym materiale zdjęciowym dokładnego momentu przekroczenia linii detekcji nie było dla Zamawiającego istotne, bowiem Zamawiający i tak miał wiedzę, kiedy ten sygnał jest wyświetlany. „Jednocześnie prawidłowo działające urządzenie rejestrujące powinno wykonywać zdjęcia jedynie pojazdów dokonujących naruszeń, a nie wszystkich przejeżdżających pojazdów. Wobec tego znaczenie dla Zamawiającego miało to czy urządzenie

prawidłowo odczytało fakt dokonania lub nie naruszenia przepisów przez kierującego pojazdem (wykonało zdjęcie) oraz jakość zdjęcia, tj. czy pozwala na rozpoznanie kto kierował pojazdem, jaka jest marka pojazdu i nr jego tablic rejestracyjnych." Ponadto, Zamawiający podkreślił, że krok testowy o kodzie 1.4 był badany przez Zamawiającego w I Etapie testów, który został przeprowadzany bezpośrednio na stanowiskach testowych poszczególnych wykonawców z osobna i polegał na przeprowadzeniu przez wykonawcę prezentacji urządzenia oraz jego możliwości w zakresie rejestracji zdjęć lub sekwencji zdjęć (w tym pojęciu zawiera się również nagranie) dokumentujących popełnienie naruszenia, wówczas to Zamawiający oceniał w sposób nie budzący wątpliwości, w oparciu o przedstawioną przez wykonawcę sekwencję obrazów, że urządzenie dokonało rejestracji między innymi momentu przekroczenia przez pojazd testowy linii detekcji podczas fazy trwania sygnału koloru czerwonego. Podkreślił, że dowodem naruszenia jest cały zestaw plików (3 zdjęcia + film) i na ich podstawie, a nie na podstawie pojedynczego zdjęcia, pracownik Zamawiającego dokonuje oceny czy doszło do naruszenia. W konsekwencji Zamawiający uznał, że analiza zdjęć VITRONIC jednoznacznie wykazuje prawidłowość zarejestrowania naruszeń oraz obrazuje wszystkie wymagane przez Zamawiającego dane, w tym czas, który urządzenie liczy od wyświetlenia się czerwonego światła na sygnalizatorze, co pozwala na określenie czasu dokonania naruszenia. W ocenie Zamawiającego, urządzenie VITRONIC spełniło wszystkie wymagania, w tym kryteria jakościowe w największym stopniu, co znalazło odbicie w ocenie wyników testów. Podkreślił ponadto, że: „W celu rozstrzygnięcia wszelkich wątpliwości Zamawiający, dokonując oceny materiału z przeprowadzonych testów zarejestrowanych przez wszystkich Wykonawców biorących w nich udział, analizował nie tylko dostarczone przez Wykonawcę zdjęcia w raporcie końcowym, ale przede wszystkim również nagrania z przejazdów testowych, które są silniejszym źródłem dowodowym niż same fotografie. Podczas weryfikacji brano pod uwagę fakt, czy do wykroczenia w ogóle doszło i czy urządzenie zarejestrowało je prawidłowo tj. spełniając łącznie warunki opisane w pkt 1.9 i 1.15 Scenariusza testów. Zdaniem Zamawiającego wszystkie przypadki przejazdów testowych na które powołuje się Odwołujący zostały zarejestrowane prawidłowo, a Wymaganie dotyczące zarejestrowania pojazdu na linii detekcji należy traktować wyłącznie jako minimalne." Postanowienia SWZ, według Zamawiającego, miały informować wykonawców, że urządzenia nie powinny rejestrować zdjęć jeszcze przed linią detekcji, a co najmniej na niej lub dalej, co daje podstawę do uznania zdarzenia drogowego za naruszenie. Zaprzeczając twierdzeniom Odwołującego wskazał, że każdy operator ma dostęp do nagrań i podlega ono weryfikacji podczas oceny, czy doszło do naruszenia, a ponadto bardzo często występuje sytuacja, że na podstawie tylko jednego zdjęcia operator nie jest w stanie dokonać oceny, czy doszło do naruszenia i właśnie dlatego urządzenia rejestrują nie jedno, a kilka zdjęć. Podkreślił, że jego zdaniem, Odwołujący żąda, aby Zamawiający dokonał oceny z pominięciem nagrań, a zatem na podstawie jedynie części materiału dowodowego, co byłoby sprzeczne z zasadą wszechstronnej oceny dowodów oraz uczciwej konkurencji. Odnosząc się do zarzutu 2, Zamawiający wyjaśnił, że Zamawiający nakazał powtórzenie części przejazdów w celu zapewnienia wszystkim wykonawcom identycznych warunków testowych, co stanowiło realizację zasady równego traktowania wykonawców oraz uczciwej konkurencji. Zaprzeczył, by w ramach przygotowania do ostatniej próby 50 przejazdów przydzielił poszczególne stanowiska testowe po przeprowadzeniu losowania. Wybrał do tej próby cztery pojazdy osobowe, tj. Opel Astra, Peugeot Rifter oraz dwa samochody Kia Ceed, z tym że na stanowisku testowym VITRONIC zaparkowany był Peugeot Rifter. „Po rozpoczęciu próby, po kilku pierwszych przejazdach firma Vitronic zgłosiła Zamawiającemu, że zaparkowany przed ich stanowiskiem pojazd jest wyższy od pozostałych pojazdów u innych Wykonawców, co powoduje zasłanianie tablic rejestracyjnych pojazdów popełniających naruszenie." Zamawiający stwierdził wówczas, że jest to fakt, gdyż samochód na stanowisku tego wykonawcy był o ok. 40 cm wyższy od pozostałych trzech aut, które z kolei miały bardzo zbliżone do siebie wymiary, toteż rozważając różne warianty wprowadzenia zmian do testów, Zamawiający – w oparciu o pkt 1.7 Scenariusza, postanowił wprowadzić taką modyfikację przejazdów testowych, która będzie zapewniać równe warunki dla wszystkich wykonawców, tj. zmianę ilości przejazdów testowych w próbie K2 zmniejszając ich liczbę z 200 do 198, odejmując dwa przejazdy z ostatniej (czwartej) części 50 przejazdów testowych, tj. zmniejszając ich liczbę do 48. „Następnie Zamawiający postanowił w sposób proporcjonalny podzielić wielkość próby pomiędzy czworo Wykonawców (48:4 = 12) i przydzielić każdemu z Wykonawców Peugeota Riftera na 12 przejazdów testowych. Zamawiający miał przekonanie, że rozłożenie pomiędzy Wykonawców identycznej liczby przejazdów przy udziale spornego pojazdu będzie poczytywane jako równe traktowanie Wykonawców, a wyniki przeprowadzonej próby będą porównywalne." Nadmienił, że na tym etapie nie miał żadnej wiedzy

dotyczącej wyników cząstkowych poszczególnych wykonawców (nie miał możliwości ich sprawdzenia), nie mógł przewidzieć, jakie będą ostateczne wyniki próby K2 i jak wprowadzona zmiana wpłynie na końcową ocenę testów, skąd wynika, że na etapie podejmowania decyzji o powtórzeniu części próby K2 Zamawiający kierował się wyłącznie chęcią zapewnienia wykonawcom równego traktowania, porównywalnych warunków testów i podjął racjonalną oraz sprawiedliwą decyzję. W konsekwencji, przy ocenie wyników testów, Zamawiający przyjął do obliczeń tylko te przejazdy, które zostały wykonane po zmianie i nie wliczył do nich tych przejazdów, które zostały zarejestrowane od rozpoczęcia ostatnich 50 przejazdów z próby K2, aż do momentu zgłoszenia przez Przystępującego problemu ze spornym pojazdem i zatrzymaniem testów. Podniósł również, iż wbrew twierdzeniom Odwołującego, Przystępujący nie dokonał w urządzeniu żadnych zmian konfiguracyjnych, skoro przed wprowadzeniem modyfikacji warunków testowych podczas 12 przejazdów z zaparkowanym vanem marki Peugeto Rifter, 7 przejazdów VITRONIC było błędnych, a po wprowadzonej zmianie i powtórzeniu tej części próby, na 12 przejazdów z tym samym autem błędnie zarejestrowanych było 6 przejazdów VITRONIC. Co więcej, zaznaczył, że gdyby wykonawca ten dokonał takiej zmiany Zamawiający dostrzegłby to po analizie dokumentacji zdjęciowej.

Do postępowania odwoławczego wpłynęło zgłoszenie przystąpienia – po stronie Zamawiającego – przez wykonawcę VITRONIC Eastern Europe sp. z o.o. w Warszawie z wnioskiem o oddalenie odwołania w zakresie zarzutu nr 1 i odrzucenie Odwołania w zakresie zarzutu nr 2. W piśmie procesowym z dnia 10 lutego 2025 r. Przystępujący wskazał, że zarzut nr 1 wynika z błędnej oraz wybiórczej interpretacji SWZ przez Odwołującego. Powołał się na brzmienie pkt 3.1 Opisu przypadków testowych, tabelę określającą test o kodzie 1.4 Scenariusza, pkt 1.5 oraz pkt 1.9 Scenariusza, a także pkt 4.7.8 OPZ – „Tabela wymagań technicznych i funkcjonalnych, które muszą spełniać Urządzenia". W opinii Przystępującego kluczowy w tym kontekście jest określony tam Cel testu, który polegał na zweryfikowaniu zarejestrowanych przez urządzenie danych z naruszenia drogowego, w tym m.in. „ujęcia na przód pojazdu dokonującego naruszenia w miejscu jego wjazdu na skrzyżowanie". Zdaniem Przystępującego, dla Zamawiającego istotne było to, aby testowane urządzenia wykonywały zdjęcia pojazdu popełniającego naruszenie polegające na wjeździe przez pojazd na przejazd kolejowy, a nie pojazdu, który na czerwonym świetle wyłącznie najeżdża na linię zatrzymania. Podkreślił, że samo przekroczenie linii detekcji przez przód pojazdu nie jest wystarczające dla stwierdzenia wykroczenia polegającego na wjeździe pojazdu na czerwonym świetle na przejazd kolejowy, może się bowiem zdarzyć, że po przekroczeniu linii detekcji przez przód pojazdu, pojazd się na niej zatrzyma i w ogóle nie wjedzie na przejazd kolejowy, tym samym za wystarczające nie może zostać uznane samo zdjęcie obrazujące przód pojazdu na linii detekcji, gdyż w oparciu o taki materiał dowodowy osoba odpowiedzialna za weryfikację danego zdarzenia nie byłaby bowiem w stanie ustalić czy do wykroczenia drogowego faktycznie doszło. Wskazał również, że jego zdaniem, w żadnym punkcie SWZ oraz Scenariusza Zamawiający nie określił, kiedy najpóźniej, po przekroczeniu linii detekcji przez przód pojazdu, winno zostać wykonane zdjęcie. Zaznaczył, że: „Wbrew twierdzeniom Odwołującego wcale nie musiał być to dokładnie ten moment kiedy przód pojazdu znajdował się na linii detekcji z uwagi na konieczność uchwycenia na zdjęciu zapalonego w tym samym momencie czerwonego światła. Na zdjęciu przodu pojazdu sygnalizator odwrócony jest bowiem tyłem, a zatem na podstawie tylko tego zdjęcia i tak nie ma możliwości stwierdzenia czy w momencie przekroczenia linii detekcji przez przód pojazdu paliło się czerwone światło." Powołał się również na fakt, że Zamawiający weryfikując fakt popełnienia wykroczenia posiłkuje się materiałem filmowym oraz sekwencją fotografii, bowiem zdjęcie ukazujące przód pojazdu na linii zatrzymania wcale nie musi świadczyć o tym, że pojazd wjechał następnie na przejazd kolejowy, bo równie dobrze mógł się tam zatrzymać. Wskazał również, że jego zdaniem treść SWZ jest w tym zakresie precyzyjna, zaś z ostrożności powołał się na zasadę rozstrzygania wątpliwości na korzyść wykonawcy. Odnosząc się do zarzutu nr 2, na wstępie wskazał, że zarzut ten jest spóźniony, a zatem odwołanie w tej części powinno zostać odrzucone. Zdaniem Przystępującego, przedmiotem tego zarzutu nie jest badanie i ocena ofert jak to wywodzi Odwołujący, lecz sposób przeprowadzenia testu jakościowego dnia 3 października 2024 r. Skoro, jego zdaniem, Odwołujący dowiedział o tych okolicznościach podczas samego testu oraz domaga się powtórzenia – wyłącznie wobec Przystępującego – próby nr K2 (a nie np. zmiany punktacji przyznanej przez Zamawiającego), to od tego dnia, tj. 3 października zaczął biec 10-dniowy termin na wniesienie odwołania w oparciu o art. 515 ust. 3 pkt 1 PZP. Niezależnie od powyższego, Przystępujący wniósł o oddalenie tego zarzutu, bowiem działanie Zamawiającego podczas testów należy uznać za prawidłowe. Podkreślił, że Przystępujący był jedynym wykonawcą, u którego pojazd Peugeot Rifter wykorzystany do testów – stojący

na prawym pasie – był pojazdem typu van, wyższym niż pojazdy użyte w przejazdach innych wykonawców, co mogło doprowadzić do nieporównywalności wyników poszczególnych urządzeń otrzymanych w próbie K2. Przeprowadzenie testów w ten sposób, zdaniem Przystępującego stawiało pozostałych wykonawców w uprzywilejowanej pozycji kosztem Przystępującego. „Stąd też decyzja Zamawiającego o przerwaniu serii i zmianie pojazdu była słuszna i wbrew temu, co twierdzi Odwołujący, nie prowadziła do uprzywilejowania Przystępującego, lecz do zrównania jego szans na uzyskanie obiektywnego wyniku testów z szansami, jakie mieli pozostali wykonawcy." Decyzja ta, w ocenie VITRONIC była uprawniona, m.in. z racji tego, że Zamawiający jest gospodarzem postępowania o udzielenie zamówienia i ma prawo do unieważniania, powtarzania czy poprawiania wykonanych przez siebie czynności. Ponadto, z pkt 1.2 Scenariusza wynika prawo do powtórzenia testów. Podkreślił, że wykonawcy doskonale zdawali sobie sprawę z powodów przerwania testów, wiedział o tym także sam Odwołujący, co wynika z protokołu.

Na rozprawie przed Krajową Izbą Odwoławczą, Odwołujący oraz Zamawiający, w ślad za wnioskami o zasądzenie kosztów postępowania odwoławczego, złożyli faktury odpowiednio na kwotę 4.428 zł tytułem wynagrodzenia pełnomocnika Odwołującego oraz kwotę 3.600,00 zł tytułem wynagrodzenia pełnomocnika Zamawiającego.

Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła i zważyła, co następuje.

Izba ustaliła, że odwołanie nie zawiera braków formalnych i terminowo został uiszczony wpis od odwołania w wymaganej wysokości.

Izba nie stwierdziła podstaw do odrzucenia odwołania w części co do pkt 2, na wniosek Zamawiającego i uczestnika zgłaszającego przystąpienie po stronie Zamawiającego, którzy podnieśli, że zarzut ten jest spóźniony, bowiem jego przedmiotem nie jest badanie i ocena ofert, lecz sposób przeprowadzenia testu, o czym z kolei dowiedział się Odwołujący podczas samego testu już w dniu 3 października 2024 r. Termin na wniesienie odwołania powinien zatem, według zarzucających spóźnienie, biec od tego dnia – w oparciu o art. 515 ust. 3 pkt 1 PZP i upłynął przed dniem wniesienia odwołania. Z powyższym nie sposób się zgodzić. Zamawiający i uczestnik pomijają przy tym literalne brzmienie zarzutu i jego uzasadnienie, a tym samym fakt, że w istocie Odwołujący w sposobie przeprowadzenia testu – upatruje wadliwości czynności badania i oceny ofert. Kwestionuje zatem tę ostatnią czynność. Jak słusznie podnosił, samo przeprowadzenie testu nie mogło per se skutkować naruszeniem przepisów wskazanych w zarzucie, skoro nie były znane jego wyniki, a w konsekwencji dokonana przez Zamawiającego w oparciu o nie – ocena ofert. Odwołujący powziął informacje o wynikach testów wraz z informacją o wyborze najkorzystniejszej oferty w dniu 15 stycznia 2025 r., stąd w świetle art. 515 ust. 1 pkt 1 lit. a) PZP z tym dniem rozpoczął bieg termin na wniesienie odwołania. Odwołanie zostało zaś wniesione w dniu 27 stycznia, czyli w terminie określonym w ustawie (art. 528 pkt 3 PZP). Co więcej, w świetle art. 505 ust. 1 PZP, odwołanie przysługuje wykonawcy, jeżeli ma lub miał interes w uzyskaniu zamówienia oraz poniósł lub może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez zamawiającego przepisów ustawy. Nie znając wyników testów, bez dokonanej na ich podstawie oceny ofert, a następnie braku wyboru oferty najkorzystniejszej, nie sposób było stwierdzić, czy Odwołujący poniósł lub może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy.

Izba uznała także, że Odwołujący jest uprawniony do wniesienia odwołania do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej, bowiem posiada interes w uzyskaniu zamówienia i może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów PZP. Odwołujący jest wykonawcą ubiegającym się o udzielenie niniejszego zamówienia, zaś jego oferta została sklasyfikowana na miejscu drugim w rankingu ofert. Tym samym, jak wskazał w odwołaniu, gdyby Zamawiający dokonał badania i oceny ofert zgodnie z wymogami określonymi w PZP oraz SWZ, to oferta Odwołującego zostałaby wybrana jako najkorzystniejsza. Izba ustaliła, że w postępowaniu, wpłynęły cztery oferty, tj.: oferta Odwołującego z ceną brutto 3.743.440,98 zł, oferta Kapsch Telematic Services sp. z o.o. z ceną brutto 6.630.397,41 zł, oferta PolCam Systems sp. z o.o. z ceną brutto 3.542.277,00 zł oraz oferta wykonawcy VITRONIC z ceną brutto 3.422.454,09 zł. Kryterium oceny ofert, w świetle Części SWZ pkt B stanowiły: 1) cena – 40%, 2) jakość urządzenia – 45%, 3) okres gwarancji – 10%, 4) termin realizacji – 5%. Zgodnie z zawiadomieniem o wyborze oferty najkorzystniejszej z dnia 15 stycznia 2025 r., oferta złożona przez Odwołującego uzyskała wskutek oceny Zamawiającego 78,21 pkt, zaś za najkorzystniejszą została uznana oferta wykonawcy VITRONIC – z punktacją 82,86 pkt. Odrzucone zostały oferty pozostałych dwóch wykonawców, tj. Kapsch Telematic Services sp. z o.o. oraz PolCam Systems sp. z o.o. W efekcie, w wyniku działań i zaniechań Zamawiającego, Odwołujący – jak wskazał – utracił korzyści, jakie spodziewał się uzyskać w związku z realizacją zamówienia. Tym samym, spełnione są przesłanki materialnoprawne skorzystania ze środka ochrony prawnej, jakim jest odwołanie, wynikające z art. 505 PZP.

Do niniejszego postępowania odwoławczego – po stronie Zamawiającego – skutecznie przystąpił wykonawca VITRONIC Eastern Europe sp. z o.o. w Warszawie.

Zamówienie jest realizowane w ramach przedsięwzięcia pn. „Rozwój operacyjności Centrum Automatycznego Nadzoru nad Ruchem Drogowym w zarządzaniu bezpieczeństwem ruchu drogowego na polskich drogach" w ramach Inwestycji:

E2.2.1 Inwestycje w bezpieczeństwo transportu Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności.
Przedmiot zamówienia został opisany w Części III SWZ pt. Opis przedmiotu zamówienia (OPZ), stanowiącej elemen SWZ, której treść należy – jak wskazano na wstępie – intepretować łącznie z pozostałymi częściami SWZ. Przedmiotem zamówienia jest dostawa i instalacja 5 szt. stacjonarnych urządzeń rejestrujących do monitorowania wjazdu na czerwonym świetle na przejazdach kolejowych wraz z zapewnieniem integracji z Systemem CANARD. Zamawiający zdefiniował Urządzenie Rejestrujące w tabeli umieszczonej w pkt 4.7 OPZ jako urządzenie lub zespół urządzeń do monitorowania wjazdu na czerwonym świetle na przejazdach kolejowych wraz z obudową i konstrukcjami wsporczymi (dopuszcza się konstrukcję będącą jednocześnie obudową) ujawniające i zapisujące za pomocą techniki utrwalania obrazów naruszenia przepisów ruchu drogowego przez kierujących pojazdami w danej lokalizacji.
Kryteria oceny ofert zostały określone w Części II Warunki szczególne (WSZ) pkt B. W tym zakresie ustalono, że wybór oferty najkorzystniejszej zostanie dokonany w szczególności wg kryterium Jakość urządzenia – 45%. Każda z ofert może otrzymać maksymalnie 45 punktów. Ocena ofert zostanie dokonana w oparciu o sumę punktów przyznanych w ramach parametrów jakościowych: a) wpisanego w pozycji 1 i 2 tabeli parametru, będącego wynikiem procentowym (%) testu jakościowego; o którym mowa w pkt. 4.7.7.2 Części III SWZ, b) wpisanego w pozycji 3 tabeli parametru, będącego wielkością procentową (%) stanowiącą oświadczenie wykonawcy zawarte w ust. 6 pkt 4 formularza OF.0

l.p.	Parametry jakościowe	Wartość minimalna	Wartość optymalna	Liczba punktów
1	Poziom detekcji wykroczeń drogowych (prawidłowe wykrycie wykroczenia i prawidłowy odczyt ANPR)	90%	100%	0-20
2	Skuteczność rozpoznawania wizerunku kierującego	50%	100%	0-20
3	Gwarantowana sprawność pojedynczego urządzenia w okresie gwarancji	95%	100%	0-5

W ramach wartości procentowych: a. uzyskanych z testu jakościowego (poz. 1 i 2 tabeli) i b. zaoferowanych przez wykonawcę (poz. 3 tabeli) zostanie dokonana ocena punktowa. Za wartość minimalną w ramach danego parametru zostanie przyznane 0 pkt. Oferta, która w wyniku przeprowadzonych testów w ramach któregokolwiek z parametrów jakościowych opisanych w pkt 1 otrzyma ocenę procentową niższą niż 90%, w pkt 2 otrzyma ocenę procentową niższą niż 50% zostanie odrzucona jako niezgodna z SWZ. Oferta, w której w ramach parametru jakościowego opisanego w pkt 3 tabeli, wykonawca zaoferuje wielkość procentową niższą niż 95% zostanie odrzucona jako niezgodna z SWZ. W celu przyznania łącznej oceny punktowej w ramach kryterium „Jakość urządzenia" zostaną zsumowane wszystkie oceny punktowe przyznane w ramach parametrów jakościowych wpisanych w powyższej tabeli.
W pkt 4.7.7 OPZ pt. Weryfikacja wymagań technicznych i funkcjonalnych oferowanych urządzeń rejestrujących wskazano, co następuje. Po pierwsze, wg pkt 4.7.7.1, wykonawca w toku postępowania zapewni, iż oferowane przez niego urządzenie posiada i spełnia cechy określone w pkt 4.7.8 OPZ. Oferta dotycząca urządzenia rejestrującego, co do którego wyniki testu będą negatywne (tj. chociaż jedna z wymaganych i testowanych funkcji nie zostanie spełniona), będzie podlegała odrzuceniu jako nieodpowiadająca treści SWZ, Zgodnie z pkt 4.7.7.2 OPZ, w niniejszym postępowaniu, w ramach badania i oceny ofert, Zamawiający przeprowadzi test jakościowy, a po zawarciu Umowy test integracyjny oferowanych urządzeń rejestrujących. Scenariusz testu jakościowego stanowi załącznik nr 3 do SWZ. Przewiduje się, że testy będą przeprowadzane w obecności przedstawicieli wykonawcy. Podstawowym założeniem przeprowadzanych testów będzie fizyczne sprawdzenie zgodności deklarowanych przez wykonawców parametrów techniczno-funkcjonalnych urządzeń rejestrujących z parametrami zadeklarowanymi w złożonej ofercie, w tym badanie wskaźników jakościowych. W świetle zaś pkt 4.7.7.3 SWZ, przeprowadzenie testu jakościowego jest obowiązkowe i odbyć się może tylko jeden raz. Zamawiający nie przewiduje możliwości powtórzenia przeprowadzenia testu jakościowego. W związku z powyższym niestawienie się wykonawcy do przeprowadzenia testu lub uniemożliwienie zbadania wymaganych cech w wyznaczonym przez Zamawiającego terminie skutkuje odrzuceniem oferty. Analogicznie, niewykazanie w toku testu jakościowego, iż urządzenie posiada wymagane minimalne cechy skutkować będzie odrzuceniem oferty. Według pkt 4.7.7.4 SWZ, Zamawiający wezwie do testów wszystkich wykonawców. Wykonawca będzie zobowiązany na wezwanie Zamawiającego do dostarczenia (w wyznaczonym miejscu i terminie) egzemplarza testowego oferowanego urządzenia w celu przeprowadzenia jego testów, zaś urządzenie dostarczone w celu przeprowadzenia testów musi być takim samym urządzeniem (ten sam typ posiadający wymagane cechy techniczno-użytkowe), które zostało zaoferowane w

ofercie wykonawcy. Po przeprowadzeniu testów urządzenia rejestrującego, zostanie sporządzony protokół. Urządzenie dostarczone w celu przeprowadzenia testów (komputer), bezpośrednio po jego zakończeniu zostanie zdeponowane u Zamawiającego do czasu zakończenia postępowania przetargowego. W pkt 4.7.8 OPZ (z uwzględnieniem dokonanych zmian), Zamawiający zawarł Tabelę wymagań technicznych i funkcjonalnych, które muszą spełniać Urządzenia, w szczególności, w zakresie istotnym dla niniejszej sprawy są to:

I	MINIMALNE WYMAGANIA DLA URZĄDZEŃ REJESTRUJĄCYCH Urządzenie musi zapewniać:
1.	Spełnianie następujących zadań: a)wykrycie faktu zapalenia się na sygnalizatorze czerwonego światła, b)wykrycie faktu wjechania przez pojazd na skrzyżowanie w trakcie trwania fazy czerwonego światła, c)zapis usunięto d)weryfikacja, czy wykryta ścieżka oznacza naruszenie przepisów ruchu drogowego, e)zarejestrowanie oraz utrwalenie na nośniku danych wszystkich niezbędnych informacji identyfikujących dane zdarzenie niezastosowania się do sygnału świetlnego, w tym czytelnego wizerunku kierującego pojazdem, f)dokonanie rozpoznania oraz oznaczenia (na zdjęciu oraz filmie) pojazdu, którego kierujący się nie zastosował się do sygnału świetlnego, oraz zachowanie sekwencji fotografii i filmu ilustrujących przebieg zdarzenia, wraz z danymi towarzyszącymi takimi jak czas, jaki upłynął od zapalenia się czerwonego światła. Urządzenie musi spełniać ww. wymagania bez ingerencji w nawierzchnię jezdni.
3.	Rejestrację przez urządzenie informacji identyfikujących dane zdarzenie polegające na niezastosowaniu się do sygnału świetlnego takich jak: a)miejsce zdarzenia, b)czas zdarzenia, c)identyfikator urządzenia, d)czas trwania fazy czerwonego światła.

Wg Załącznika nr 3 do SWZ pt. Scenariusz testów jakościowo-funkcjonalnych opracowany dla urządzeń rejestrujących wykroczenia niestosowania się do sygnalizacji świetlnej na przejeździe kolejowym (dalej jako: „Scenariusz") – podstawowym celem przeprowadzenia testów jest faktyczne sprawdzenie zgodności parametrów jakościowo-funkcjonalnych urządzeń rejestrujących, w tym badanie wskaźników jakościowych.

Pkt 1.2 Scenariusza określa „Warunki przeprowadzania testów" wskazując, iż Zamawiający przeprowadzi testy dla wszystkich zaoferowanych Urządzeń rejestrujących w warunkach zbliżonych do rzeczywistych warunków drogowych oraz w tym samym zakresie czasowym. Testy zostaną przeprowadzone w porze dziennej oraz w porze niedostatecznej widoczności (pora nocna). Zakłada się, że system powinien identyfikować pojazdy na oczekiwanym poziomie jakości o dowolnej porze dnia i nocy (z wyjątkiem rozpoznawania marki, gdzie dopuszczalne jest działanie jedynie w dzień) w dowolnych warunkach atmosferycznych. Wyjątkiem są jednak sytuacje, gdy warunki atmosferyczne w sposób wyraźny zakłócają prawidłową pracę urządzeń lub/i utrudniają prawidłowy odczyt numerów tablic rejestracyjnych, np.: opady deszczu lub śniegu trwające dłużej niż 50% zakładanego czasu trwania testu, grad, zamglenie (widoczność poniżej 30 m), porywisty wiatr powodujący kołysanie konstrukcji wsporczych na których zainstalowane zostały kamery rejestrujące obraz. Jeżeli w trakcie testu wystąpi dowolny z czynników, który uniemożliwi jego przeprowadzenie, test może zostać

przerwany i przeprowadzony w innym terminie.
Testy zostaną przeprowadzone na płycie lotniska, na której rozrysowane zostanie skrzyżowanie kolejowo-drogowe. Wykonawcy muszą dostarczyć urządzenia rejestrujące na własnych konstrukcjach wsporczych i zainstalować je w miejscu wskazanym przez Zamawiającego, które ma odpowiadać poboczu drogi (miejsce zostanie wskazane przez Zamawiającego w dniu udostępnienia Wykonawcom stanowiska do testów). Instalacja urządzenia musi być zgodna z wymogami odnośnie miejsca instalacji urządzenia określonymi w przepisach prawa (pkt 1.3 Scenariusza pt. Miejsce wykonania testów).
W pkt 1.4 Scenariusza Zamawiający umieścił rysunek pt. Schemat skrzyżowania testowego (rysunek poglądowy).
Wg pkt 1.7 Scenariusza, do obowiązków w Zamawiającego należeć będzie, m.in. przygotowanie oraz udostępnienie stanowiska testowego, na którym Wykonawcy zainstalują swoje urządzenia rejestrujące w celu przeprowadzenia testów. Zamawiający przygotuje formularze potwierdzenia przeprowadzenia testów we wskazanym czasie i miejscu (zgodnie z treścią punktów 1.20, 1.21, 3 i 4 niniejszego scenariusza). Bezpośrednio po przeprowadzeniu testów formularz potwierdzenia przeprowadzenia testów zostanie podpisany przez przedstawicieli Zamawiającego oraz wykonawców. Podpis pod formularzem potwierdzenia przeprowadzenia testów jest równoznaczny z oświadczeniem potwierdzającym: a) wykonanie testu, tj. wszystkich przypadków testowych we wskazanym czasie i miejscu, oraz potwierdzającym treść wyników testu - w zakresie przypadków testowych Etapu I o kodzie 1.1, 1.2, 1.3, 1.4, 1.5, 1.6, 1.7, 1.8, 1.9, b) wykonanie testu i przekazanie Zamawiającemu dokumentacji wyprodukowanej podczas testu do oceny - w zakresie przypadków testowych Etapu II o kodzie 1.10, 1.11. Przekazanie w/w dokumentacji ma nastąpić nie później niż przed upływem dnia wykonania testów. W zakresie lit. b) powyżej, Zamawiający dokona oceny wskazanych w tej literze przypadków testowych w oparciu o dokumentację uzyskaną w trakcie testu, która to ocena nie zostanie dokonana bezpośrednio po przeprowadzeniu testów, a w terminie późniejszym i bez udziału wykonawcy.
Wykonawca bezpośrednio po wykonaniu testów przekaże Zespołowi testowemu Zamawiającego zarejestrowany w czasie testów materiał w formie cyfrowej (pkt 1.8 Scenariusza).
Zamawiający zdefiniował pojęcie wykroczenia drogowego (przejazdu pojazdu na czerwonym świetle) w pkt 1.9 Scenariusza, wskazując, że zdarzenie powinno być automatycznie wykryte i zarejestrowane (udokumentowane), jeśli spełnione są łącznie poniższe warunki: a) przód pojazdu przekroczy linię detekcji, b) w momencie przekroczenia przez przód pojazdu linii detekcji na pasie ruchu, po którym porusza się pojazd jest włączony migający sygnał świetlny (czerwony) bezwzględnie zakazujący wjazdu na skrzyżowanie, c) dalsza trajektoria ruchu pojazdu jednoznacznie wskazuje, że pojazd nie zastosował się do sygnału świetlnego. Przez przód pojazdu rozumieć należy najdalej wysunięty punkt z przodu pojazdu. Wykroczenie uznaje się za kwalifikowane w przypadku przejazdu pojazdu przy włączonym migającym sygnale świetlnym, poczynając od 1 ms (pierwszej milisekundy) po włączeniu się migających świateł (pkt 1.10 Scenariusza). Zamawiający zdefiniował również pojęcie linii detekcji w pkt 1.11 Scenariusza, wskazując, że jest to umowna, konfigurowalna w systemie urządzenia rejestrującego linia, prostopadła do osi pasa ruchu, położona nie dalej (patrząc w kierunku przeciwnym do ruchu pojazdów) niż prostopadła do osi pasa linia poprowadzona przez punkt położony 2 m od sygnalizatora, przy czym typowo, linię detekcji określa się w miejscu linii warunkowego zatrzymania.
Poziom detekcji wykroczeń, zgodnie z pkt 1.13 Scenariusza, to miara określająca stosunek liczby prawidłowo wykrytych przez testowane urządzenie rejestrujące pojazdów popełniających wykroczenie drogowe do liczby wszystkich pojazdów przejeżdżających przez Obszar detekcji, które popełniły wykroczenie drogowe, w zadanym czasie, w zadanym kierunku, na wskazanym pasie ruchu. Poprzez prawidłowe wykrycie należy rozumieć takie zarejestrowanie wykroczenia, które spełnia równocześnie wszystkie poniższe kryteria: a) ukazuje pojazd który popełnia wykroczenie (który przejeżdża przez skrzyżowanie przy wyświetlaniu sygnału czerwonego na sygnalizatorze), b) zawiera prawidłowo rozpoznany przez system ANPR numer rejestracyjny pojazdu popełniającego wykroczenie. Przy wyznaczaniu poziomu detekcji brane będą pod uwagę dwa źródła błędów: a) pominięcie przez urządzenie pojazdu popełniającego wykroczenie, który to pojazd urządzenie powinno było zarejestrować (liczba pojazdów pominiętych). b) wykonanie zdjęcia pojazdowi który nie popełnił wykroczenia (liczba fałszywie wykrytych pojazdów).
Zamawiający określił również metodę prezentacji wyników testów (pkt 1.15 Scenariusza), gdzie wskazał, że wykonawca ma przekazać dane w formie cyfrowej w ponumerowanych katalogach o nazwach odpowiadających nazwie danej próby testowej. Mają być w nich umieszczone wszystkie pliki, również te błędnie zarejestrowane. Forma dostarczonych danych musi odpowiadać uprzednim wymaganiom Zamawiającego ogłoszonymi w SWZ i musi zawierać co najmniej: a) miejsce zdarzenia, b) czas zdarzenia, c) identyfikator urządzenia rejestrującego, d) czas trwania fazy czerwonego światła, e) rozpoznany numer rejestracyjny pojazdu przez moduł ANPR f) rozpoznana kategoria pojazdu (pojazd osobowy, pojazd ciężarowy) g) zdjęcie poglądowe na skrzyżowanie w tym widok na sygnalizator świetlny h) zdjęcie przodu pojazdu wraz z wizerunkiem kierowcy i) film z nagranym zdarzeniem ukazujący przejazd pojazdu przez skrzyżowanie.
Kryteria weryfikacji wyników, zgodnie z pkt 1.16 Scenariusza to raporty wykonawców przygotowane zgodnie ze wzorem,

weryfikacja poprawnej detekcji wykroczeń przez zespół testowy Zamawiającego, który może oprzeć się również o utrwalone obrazy i dźwięki z przebiegu testów. Za prawidłowo zarejestrowane wykroczenie Zamawiający uzna tylko takie, które ponad wszelką wątpliwość prezentuje pojazd popełniający wykroczenie.

Przeprowadzenie testów, wg pkt 1.18 Scenariusza, zostało podzielone na dwa etapy. W ramach Etapu I miały być przeprowadzone testy dla pierwszej grupy parametrów funkcjonalnych - podczas tego etapu Zamawiający będzie sprawdzał oraz weryfikował podstawowe funkcje, które powinny posiadać urządzenia rejestrujące zaoferowane przez wykonawców. Etap II zakładał przeprowadzenie prób testowych, których celem będzie określenie poziomu prawidłowej detekcji wykroczeń przez urządzenie oraz czytelność rejestrowanego wizerunku kierującego. W trakcie tego etapu zostaną pobrane próby testowe od K1 do K4 opisanych w pkt. 4.1 Scenariusza.

Zgodnie z pkt 2 Scenariusza – wymaga się, aby poziom detekcji wykroczeń nie był niższy niż 90%, zaś skuteczność rozpoznawania wizerunku kierującego nie był niższy niż 50%.

W pkt 3 Scenariusza opisano Etap I testów przeprowadzany w warunkach drogowych, w tym:

1)rejestrację przez urządzenie informacji identyfikujących dane zdarzenie polegające na niezastosowaniu się do sygnału świetlnego (kod testu 1.3). Celem tego testu miała być weryfikacja zarejestrowanych przez urządzenie danych z naruszenia drogowego takich jak: a) miejsce zdarzenia, b) czas zdarzenia, c) identyfikator urządzenia, d) czas trwania fazy czerwonego światła, tj. czas, jaki upłynął od momentu zapalenia się migającego czerwonego światła do momentu zarejestrowania wykroczenia. Kroki testowe wymagały dokonania rejestracji pojazdu popełniającego naruszenie oraz wyświetlenia na ekranie monitora komputera lub pulpitu sterowniczego urządzenia zarejestrowanego zdjęcia lub sekwencji zdjęć wraz z zapisanymi danymi oraz sprawdzenia, czy wszystkie wymienione dane zostały zarejestrowane;

2)rejestrację przez urządzenie sekwencji fotografii (kod testu 1.4). Celem tego testu miała być weryfikacja zarejestrowanych przez urządzenie danych z naruszenia drogowego takich jak: a) przejazd pojazdu dokonującego naruszenia przez skrzyżowanie, b) ujęcie poglądowe na całe skrzyżowanie (w tym widok na sygnalizator oraz tył pojazdu dokonującego naruszenia równocześnie), c) ujęcie na przód pojazdu dokonującego naruszenia w miejscu jego wjazdu na skrzyżowanie. Według kroków testowych należy dokonać rejestracji pojazdu popełniającego naruszenia oraz wyświetlić na ekranie monitora komputera lub pulpitu sterowniczego urządzenia zarejestrowane zdjęcie lub sekwencję zdjęć w następujących konfiguracjach: ujęcie przejazdu pojazdu dokonującego naruszenia przez skrzyżowanie, ujęcie poglądowe na całe skrzyżowanie (w tym widok równocześnie na sygnalizator oraz tył pojazdu dokonującego naruszenia), a także ujęcie przodu pojazdu dokonującego naruszenia podczas przejazdu po linii detekcji;

3)zapewnienie synchronizacji z sygnalizatorem świetlnym (kod testu 1.5). Celem tego testu była weryfikacja zdolności urządzenia rejestrującego do przeprowadzenia synchronizacji pracy z istniejącym sterownikiem instalacji świetlnej poprzez wideo detekcję.

Z kolei Etap II testów polegający na badaniu wskaźników jakościowych został opisany w pkt 4 Scenariusza. W pkt 4.1. wskazano, że Zamawiający planuje wykonać łącznie 420 przejazdów testowych przez stanowiska pomiarowe przygotowane przez wykonawców. Przejazdy zostały podzielone na 4 próby oznaczone od K1 do K4. Scenariusze przejazdów odzwierciedlają rzeczywiste sytuacje na drodze. W związku z tym pojazdy będą poruszać się z różnymi prędkościami. W przejazdach będą uczestniczyć pojazdy kategorii osobowej i ciężarowej. Zadaniem wykonawcy jest dokonanie prawidłowej rejestracji naruszeń przy użyciu oferowanego urządzenia rejestrującego. Po zakończeniu testów wykonawca przekaże Zespołowi Testowemu Zamawiającego zarejestrowany w czasie testów materiał w formie cyfrowej. W celu obliczenia i zweryfikowania osiągniętych wartości wskaźników jakościowych, w pierwszej kolejności należy przy pomocy pojazdów przeprowadzić następujące próby testowe: Próba K1 – dokonanie symulacji 10 prawidłowych przejazdów pojazdami testowymi przez obszar detekcji – na sygnalizatorze nie jest wyświetlany migający sygnał świetlny (czerwony) w porze dziennej. Próba K2 – dokonanie symulacji 200 nieprawidłowych przejazdów pojazdami testowymi przez obszar detekcji – na sygnalizatorze wyświetlany jest migający sygnał świetlny (czerwony) – w porze dziennej. Próba K3 – dokonanie symulacji 10 prawidłowych przejazdów pojazdami testowymi przez obszar detekcji – na sygnalizatorze nie jest wyświetlany migający sygnał świetlny (czerwony) - w porze niedostatecznej widoczności (pora nocna): Próba K4 – dokonanie symulacji 200 nieprawidłowych przejazdów pojazdami testowymi przez obszar detekcji – na sygnalizatorze wyświetlany jest migający sygnał świetlny (czerwony) – w porze niedostatecznej widoczności (pora nocna).

W pkt 4.2. Scenariusza opisano przypadki testowe, tj. rejestrację obrazu przy pomocy techniki cyfrowej o rozdzielczości

poziomej nie mniejszej niż 720 linii umożliwiającej skuteczne rozpoznanie wizerunku kierującego (kod testu 1.10) oraz poziom detekcji wykroczeń (kod testu 1.11).
Informacja o wyniku przeprowadzonego testu zostanie wykonawcom przekazana wraz z informacją o wyborze oferty najkorzystniejszej (pkt 6 Scenariusza).
Pismem z dnia 23 września 2024 r. Zamawiający wezwał wykonawców do udziału w testach jakościowych, które odbędą się w dniach 3-4 października 2024 r. we wskazanym tam miejscu.
W oparciu o protokół z przydzielenia stanowisk testowych, Izba ustaliła, że Odwołującemuprzydzielono stanowisko testowe nr 1, zaś Przystępującemu – nr 3.
Testy odbyły się w dniu 3 października 2024 r.
Z Formularza przeprowadzenia testów jakościowo-funkcjonalnych urządzeń VITRONIC – wynika pozytywna ocena przez Zamawiającego wszystkich przypadków testowych Etapu I i Etapu II. W przypadku kodu testu 1.11 Poziom detekcji wykroczeń Zamawiający odręcznie wskazał na poziom 96,9849%. W treści uwag, wykonawca wskazał, iż wnosi uwagi do przeprowadzonych testów w próbie K1, K2, K3 i K4, nie wskazując na szczegóły. W załączonym piśmie „Uwagi do protokołu" Przystępujący wskazał, że w trakcie przeprowadzenia próby K4 doszło do sytuacji, która nie została opisana w załączniku 3-Scenariusz testów, co skutkowało zasłonięciem tablicy rejestracyjnej pojazdu popełniającego wykroczenie. W związku z tym wykonawca wnosi o odrzucenie takich zdarzeń do ogólnej oceny. „Zgodnie z otrzymaną informacją od Zamawiającego w trakcie testów (oraz w nawiązaniu do zatrzymania testów i wprowadzanych zmian) przejazdy nr 151-169 powinny zostać anulowane a nowa próba zaczyna się od przejazdów nr 170-218."
W treści ręcznych adnotacji dokonanych na Formularzu przeprowadzenia testów jakościowo-funkcjonalnych urządzeń Lifor sp. z o.o., w części „Uwagi", wskazano, że „2) w trakcie próby K2, o godzinie 11:44 przerwano próbę z komunikatem, że „wykonawca 3 – postawione auto zasłania tablic przejeżdżających samochodów, co trzeba uznać za usterkę z winy Zamawiającego. Wykonawca przyznał, że dotyczy to 16 pojazdów. Po 15 minutach wykonawca 3 zmienił konfigurację urządzenia (niezgodnie z zarządzeniem) i próbę powtórzono – przeparkowano samochód i ponownie wykonano 19 przejazdów. Ewidentnie wykonawca 3 chciał uniknąć niemal 50 przejazdów z zasłoniętą tablicą co było wyłącznie winą wykonawcy."
Po przeprowadzeniu testów – w oparciu o protokół przekazania podpisany przez Zamawiającego Przystępujący przekazał dokumentację zebraną w dwóch segregatorach. Dokumentacja obejmuje raport detekcji wykroczeń oraz dokumentację zdjęciową zarejestrowanych przejazdów. Na zdjęciach co do zasady uwidoczniono, m.in. Obszar detekcji, zarejestrowano tablicę rejestracyjną pojazdów, wizerunek kierującego, datę zdarzenia, lokalizację, ANPR.
Zgodnie z zawiadomieniem z dnia 15 stycznia 2025 r. o wyborze najkorzystniejszej oferty VITRONIC, w kryterium jakość urządzenia (45%), VITRONIC uzyskał łącznie 37,86 pkt, zaś Lifor sp. z o.o. 26,64 pkt. W kryterium tym, oferty uzyskały następującą punktację: 1) poziom detekcji wykroczeń drogowych (20 pkt) Poziom min. 90%: Lifor sp. z o.o. 94,47%, zaś VITRONIC 96,98%, 2) skuteczność rozpoznawania wizerunku kierującego (20 pkt) Poziom min. 50%: Lifor sp. z o.o. 84,24%, zaś Przystępujący 99,74%, 3) Gwarantowana sprawność pojedynczego urządzenia w okresie gwarancji (5pkt) Poziom min. 95%: Odwołujący 99,00%, zaś VITRONIC 99,00%.
Izba zaliczyła w poczet akt postępowania:

1)dokumentację przekazaną przez Zamawiającego w postaci elektronicznej, która wpłynęła do akt sprawy w dniu 6 lutego 2025 r., w szczególności:
   - –Ogłoszenie o zamówieniu,
   - –SWZ wraz z załącznikami i wyjaśnieniami,
   - –Oferty wykonawców,
   - –Protokół z przydzielenia stanowisk testowych,
   - –Formularz przeprowadzenia testów jakościowo-funkcjonalnych urządzeń VITRONIC,
   - –Formularz przeprowadzenia testów jakościowo-funkcjonalnych urządzeń Lifor sp. z o.o.,
   - –Raporty detekcji wykroczeń z przeprowadzonych testów,
   - –Uwagi do protokołu VITRONIC,
   - –Zdjęcia przekazane przez VITRONIC z przeprowadzonych testów,
   - –Informacja z otwarcia ofert z 28 sierpnia 2024 r.,
   - –Zawiadomienie o wyborze najkorzystniejszej oferty z dnia 15 stycznia 2025 r.
2)dowody złożone przez Odwołującego na rozprawie, na fakty powołane przez pełnomocnika:
   - –zrzut ekranu zgłoszenia do systemu wsparcia z 23 stycznia 2024 r. dot. lokalizacji Nowy Sącz w kierunku ul. Kilińskiego,
   - –3 zdjęcia załączone do ww. zgłoszenia,
3)dowody złożone przez Przystępującego na rozprawie, na fakty tam powołane:
   - –zdjęcia z prób testowych Odwołującego (dot. zarzutu 1),

–zdjęcia z prób testowych Przystępującego (dot. zarzutu 1),
–fragment raportu detekcji VITRONIC (dot. zarzutu 2).

Biorąc pod uwagę zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, poczynione ustalenia faktyczne oraz orzekając w granicach zarzutów zawartych w odwołaniu, Izba zważyła, co następuje.

Odwołanie nie zasługiwało na uwzględnienie. Izba stwierdziła, że oferta wykonawcy VITRONIC nie podlega odrzuceniu na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 PZP oraz, że została wybrana jako najkorzystniejsza na podstawie określonych w SWZ kryterium oceny ofert, w tym kryterium Jakość urządzenia, z zachowaniem zasady legalizmu, zasady równego traktowania wykonawców i zasady przejrzystości.

Izba przeanalizowała argumentację stron, zapoznała się z treścią dokumentów zamówienia oraz przebiegiem postępowania, w szczególności przeprowadzonych testów i dokonanej m.in. na podstawie wyników tych testów oceny ofert i nie stwierdziła naruszeń wskazanych w zarzutach odwołania.

–zarzut nr 1, tj. naruszenie art. 226 ust. 1 pkt 5) PZP w zw. z art. 17 ust. 2 PZP poprzez bezpodstawne zaniechanie odrzucenia oferty VITRONIC podczas, gdy oferowane przez niego urządzenie rejestrujące nie spełniło wymagań określonych w SWZ tj. pkt 1 lit. b w Tabeli wskazanej w Części III OPZ pkt 4.7.8 SWZ oraz pkt 3 lit. b w Tabel wskazanej w Części III OPZ pkt 4.7.8 SWZ w zw. z pkt 1.4 oraz 1.9 Scenariusza testów

Odwołujący zarzucił treści oferty VITRONIC niezgodność z warunkami zamówienia, określonymi w:

1)pkt 1 lit. b w Tabeli wskazanej w Części III OPZ pkt 4.7.8 SWZ, zgodnie z którym: „Minimalne wymagania dla urządzeń rejestrujących. Urządzenie musi zapewniać: Spełnienie następujących zadań: wykrycie faktu wjechania przez pojazd na skrzyżowanie w trakcie trwania fazy czerwonego światła,"

2)pkt 3 lit. b w Tabeli wskazanej w Części III OPZ pkt 4.7.8 SWZ, zgodnie z którym: „Minimalne wymagania dla urządzeń rejestrujących. Urządzenie musi zapewniać: Rejestrację przez urządzenie informacji identyfikujących dane zdarzenie polegające na niezastosowaniu się do sygnału świetlnego takich jak: czas zdarzenia,"

z jednoczesnym powołaniem się na rozrysowany w pkt 1.4 Scenariusza Schemat skrzyżowania testowego (rysunek poglądowy) oraz pkt 1.9 Scenariusza, w którym Zamawiający zdefiniował wykroczenie drogowe, którym jest przejazd pojazdu na czerwonym świetle. W ramach tej definicji, Zamawiający wskazał na konieczność automatycznego wykrycia i zarejestrowania (udokumentowania) zdarzenia przez urządzenie, o ile spełnione są łącznie trzy warunki, tj,: a) przód pojazdu przekroczy linię detekcji, b) w momencie przekroczenia przez przód pojazdu linii detekcji na pasie ruchu, po którym porusza się pojazd jest włączony migający sygnał świetlny (czerwony) bezwzględnie zakazujący wjazdu na skrzyżowanie, c) dalsza trajektoria ruchu pojazdu jednoznacznie wskazuje, że pojazd nie zastosował się do sygnału świetlnego. Przy czym przez przód pojazdu rozumieć należy najdalej wysunięty punkt z przodu pojazdu.

Odwołujący zarzucał, że wbrew wymaganiom Zamawiającego określonymi w Scenariuszu testu jakościowego – co mają potwierdzać zdjęcia wykonane przez urządzenie VITRONIC w ramach prób testowych – urządzenie oferowane przez VITRONIC wykrywa naruszenia (wykroczenie drogowe polegające na niezastosowaniu się do sygnalizacji świetlnej) dopiero w momencie przekroczenia linii zatrzymania (linia warunkowa P14) przez tył pojazdu, a nie przez przód pojazdu. Okoliczność taka powinna, zdaniem Odwołującego, skutkować odrzucenie oferty Przystępującego.

Jak wynika z argumentacji Odwołującego, w istocie upatruje on niezgodności treści oferty VITRONIC nie z minimalnymi warunkami zamówienia, określonymi wprost w pkt 4.7.8 OPZ, przywołanymi w treści zarzutu nr 1, lecz z instrukcją przeprowadzania testów zwaną Scenariuszem. Odwołujący powołując się na wybrane, korzystne dla swojej argumentacji postanowienia Scenariusza, pomija przy tym, że opis minimalnych wymagań dla urządzeń został zawarty w pkt 4.7.8 OPZ, a nie w treści Scenariusza. Zgodnie z art. 99 ust. 1 PZP, przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty. Zawarty tam opis wymagań jest w ocenie Izby jednoznaczny. Gdyby, Zamawiającemu zależało na spełnianiu przez urządzenia zadania wykrycia faktu wjazdu przez przód pojazdu na linię detekcji – tak jak to opisano w pkt 1.9 lit. a) Scenariusza – to wskazał by na takie wymaganie w treści OPZ. Niedopuszczalne jest zatem twierdzenie o niezgodności treści oferty wykonawcy na podstawie niezawartych w SWZ warunków zamówienia lub subiektywnej, rozszerzającej interpretacji jej postanowień (wyrok KIO z 19 sierpnia 2024 r., sygn. KIO 2664/24). Podobnie, w ocenie Izby, Odwołujący błędnie wywodzi, iż wymaganiem postawionym urządzeniom było spełnianie zadania w zakresie rejestracji czasu popełnienia naruszenia ergo wykroczenia – w rozumieniu przekroczenia linii zatrzymania przez przód pojazdu. Taki wniosek nie wynika z treści OPZ. Wymaganiem Zamawiającego było literalnie zapewnienie zarejestrowania przez urządzenie „czasu zdarzenia" polegającego na niezastosowaniu się do sygnału świetlnego – pkt 3 b) tabeli pt. Minimalne wymagania dla urządzeń rejestrujących (pkt 4.7.8 OPZ). Ponadto, jak wynika z pkt 4.7.8 OPZ pkt. 1 lit. f) tej Tabeli, jednym z zadań oferowanych urządzeń jest zachowanie sekwencji fotografii i filmu ilustrujących przebieg zdarzenia, wraz z danymi towarzyszącymi takimi jak czas, jaki upłynął od zapalenia się czerwonego światła (pkt 1 lit. f Tabeli wskazanej w Części III OPZ pkt 4.7.8 SWZ). Tym samym, nie wynika stąd, by Zamawiający wymagał od oferowanych urządzeń zapewnienia wykrycia i oznaczenia w

czasie momentu przekroczenia przez pojazd linii detekcji, jak tego chce Odwołujący. W tym kontekście rozszerzająca interpretacja postanowień opisu przedmiotu zamówienia jest niedopuszczalna. Jeżeli Odwołujący miał wątpliwości co do brzmienia pkt 4.7.8 OPZ lub innych postanowień SWZ, winien był zwrócić się do Zamawiającego z wnioskiem o wyjaśnienie treści SWZ lub wnieść odwołanie od treści SWZ w stosownym terminie od zamieszczenia tych dokumentów na stronie internetowej.

Wbrew argumentom Odwołującego, Izba stwierdziła, że OPZ wymagał od urządzeń spełniania m.in. zadania polegającego na wykryciu faktu wjechania przez pojazd na skrzyżowanie w trakcie trwania fazy czerwonego światła oraz rejestracji informacji o czasie zdarzenia, a nie zadania polegającego na wykryciu faktu wjazdu przez przód pojazdu na linię detekcji oraz informację o czasie, w którym to nastąpiło. Biorąc to pod uwagę, Izba stwierdziła, że Odwołujący nie udowodnił, by urządzenia zaoferowane przez VITRONIC nie spełniały ww. warunków zamówienia. Lifor sp. z o.o. nie dostarczył materiału dowodowego świadczącego o tym, że urządzenia Przystępującego nie wykrywają faktu wjechania przez pojazd na skrzyżowanie w trakcie fazy czerwonego światła, np. dlatego, że nie rejestrują takich zdarzeń lub rejestrują zdarzenia polegające na wjeździe na skrzyżowanie, gdy nie trwa faza czerwonego światła. To na Odwołującym ciążył ciężar dowodu w tym zakresie.

Odwołujący powołał się zasadniczo na zdjęcia dostarczone Zamawiającemu przez VITRONIC w ramach Etapu I przeprowadzania testów oraz oparł się na postanowieniach Scenariusza dotyczącego testów przeprowadzanych w ramach Etapu I. Powyższe wskazuje na to, że Odwołujący nie rozróżnia tych Etapów – co jest kluczowe, skoro w zależności od Etapu Zamawiający badał inne parametry i wymagania dla urządzenia oraz w inny sposób je weryfikował. W ocenie Izby, zdjęcia powołane jako dowody przez Odwołującego, a stanowiące materiał przekazany Zamawiającemu przez VITRONIC po II Etapie testów – nie potwierdzają, że urządzenia VITRONIC nie są w stanie wykryć faktu wjechan przez pojazd na skrzyżowanie w trakcie trwania fazy czerwonego światła – ze zdjęć wynika, że pojazd wjechał na skrzyżowanie a na sygnalizatorze zapalone jest światło czerwone oraz nie potwierdzają, że urządzenia VITRONIC nie zapewniają rejestracji informacji identyfikujących dane zdarzenie polegające na niezastosowaniu się do sygnału świetlnego takich jak: czas zdarzenia – na zdjęciach umieszczony jest czas ich wykonania.

Odwołujący powołał się w swojej argumentacji na zawarty w Scenariuszu opis przypadków testowych Etapu I, podczas którego Zamawiający sprawdzał oraz weryfikował podstawowe funkcje, które powinny posiadać urządzenia rejestrujące zaoferowane przez wykonawców, w tym wymagania wskazane przez Odwołującego, tj. wskazane w pkt 4.7.8 OPZ. Zamawiający – w oparciu o Formularz przeprowadzenia testów jakościowo-funkcjonalnych podpisany przez Zamawiającego i wykonawcę – oceniał na tym Etapie poszczególne przypadki testowe, wskazując na pozytywną lub negatywną ocenę. Z kolei, jak zaznaczono w pkt 1.7 Scenariusza, w zakresie przypadków testowych Etapu II o kodzie 1.10 i 1.11 Zamawiający dokona ich oceny w oparciu o dokumentację uzyskaną w trakcie testu, która to ocena zostanie dokonana w terminie późniejszym po przeprowadzeniu testów i bez udziału wykonawcy. Tym samym, już tylko z tego powodu, dokumentacja przekazana Zamawiającemu przez VITRONIC w ramach Etapu II nie mogła stanowić podstawy do oceny spełnienia przez urządzenia tego wykonawcy wymagań technicznych i funkcjonalnych, określonych w pkt 4.7.8 OPZ. Dokumentacja ta służyła wyłącznie ocenie przypadków testowych z Etapu II, tj. weryfikacji rejestracji obrazu przy pomocy techniki cyfrowej o rozdzielczości poziomej nie mniejszej niż 720 linii umożliwiającej skuteczne rozpoznanie wizerunku kierującego (kod 1.10) oraz poziomu detekcji wykroczeń drogowych (kod 1.11). Dokumentacja ta nie służyła zatem ocenie spełniania przez wykonawcę warunków udziału w postępowaniu, tylko badaniu wskaźników jakościowych służących ocenie ofert w ramach kryterium oceny „Jakość urządzenia". Nieprawidłowe jest zatem stwierdzenie Odwołującego, że zgodnie z tabelą kod testu 1.4, Zamawiający oczekiwał, aby dostarczone obrazy z udokumentowanym naruszeniem zostały przedstawione m.in. dla ujęcia przodu pojazdu dokonującego naruszenia podczas przejazdu po linii detekcji. Tabela kod testu 1.4 dotyczyła bowiem Etapu I, w ramach którego nie było obowiązkiem wykonawców dostarczenie zdjęć Zamawiającemu. Innymi słowy, fakt, że Scenariusz w Etapie I nie wymagał przedstawienia dokumentacji zdjęciowej, oznacza, że weryfikacja podanych tam kroków testowych nie mogła być dokonana w oparciu o materiał dostarczony w ramach Etapu II. Nie znaczy to również, zaoferowany przedmiot nie spełnia minimalnych wymagań technicznych i funkcjonalnych, jeśli taki wniosek zostały wyciągnięty przez Odwołującego właśnie z materiałów zdjęciowych dostarczonych przez VITRONIC w ramach Etapu II. Spełnianie przez urządzenia VITRONIC wymaga minimalnych dla urządzeń rejestrujących z pkt 4.7.8 OPZ - wskazanych przez Odwołującego w ramach Zarzutu nr 1 – Zamawiający zweryfikował bowiem na Etapie I przeprowadzanych testów, zaś Odwołujący tego faktu skutecznie nie zakwestionował. Nawet bowiem, gdyby poddać w wątpliwość prawidłowość weryfikacji ww. wymagań przez Zamawiającego na Etapie I – to Odwołujący nie udowodnił, by urządzenia zaoferowane przez VITRONIC nie spełniały warunków zamówienia. Tak jak już wskazano, brak jest w materiale dowodowym zdjęć, czy innego rodzaju dowodów świadczących o tym, że urządzenia VITRONIC nie mają zdolności wykrycia faktu wjechania przez pojazd na skrzyżowanie w trakcie trwania fazy czerwonego światła, tj. że albo nie rejestrują takich faktów albo rejestrują fakt wjazdu przez pojazd na skrzyżowanie, gdy faza czerwonego światła nie trwała. Dodatkowo, Co istotne, Przystępujący na

rozprawie przedstawił zdjęcia z prób testowych urządzeń VITRONIC, które rejestrują również moment wjazdu na skrzyżowanie poprzez przekroczenie linii detekcji.

W tym kontekście, nawet gdyby uznać, że w ramach Etapu II VITRONIC nie dostarczył Zamawiającemu żadnego zdjęcia, które pokazuje przód pojazdu na linii detekcji - nie świadczyłoby to tym, że urządzenia tego wykonawcy nie spełniają minimalnych wymagań, o których mowa w treści zarzutu odwołania. Metoda prezentacji wyników przez wykonawcę została wskazana w pkt 1.15 Scenariusza, zgodnie z którym wykonawca ma przekazać Zamawiającemu dane w formie cyfrowej, które muszą zawierać co najmniej: a) miejsce zdarzenia, b) czas zdarzenia, c) identyfikator urządzenia rejestrującego, d) czas trwania fazy czerwonego światła, e) rozpoznany numer rejestracyjny pojazdu przez moduł ANPR f) rozpoznana kategoria pojazdu (pojazd osobowy, pojazd ciężarowy) g) zdjęcie poglądowe na skrzyżowanie w tym widok na sygnalizator świetlny h) zdjęcie przodu pojazdu wraz z wizerunkiem kierowcy i) film z nagranym zdarzeniem ukazujący przejazd pojazdu przez skrzyżowanie. Nie wskazano tam, by wykonawca miał obowiązek dostarczenia Zamawiającemu zdjęć ukazujących moment przekroczenia linii detekcji przez przód pojazdu. Odwołujący nie zakwestionował również, że dane przekazane przez VITRONIC nie obejmowały tych informacji. Jeszcze raz podkreślić przy tym należy, że materiały te – o które Odwołujący opiera odwołanie – nie mogły być wykorzystane przez Zamawiającego na Etapie I testów.

W efekcie, nie sposób uznać by oferta wykonawcy VITRONIC podlegała odrzuceniu na podstawie art. 224 ust. 1 pkt 5 PZP, a co za tym idzie brak jest podstaw do stwierdzenia naruszenia przez Zamawiającego art. 17 ust. 2 PZP, wyrażającego generalną zasadę udzielania zamówień wykonawcy wybranemu w postępowaniu prowadzonym lege artis. Skoro, oferta VITRONIC nie podlegała odrzuceniu, zaś wykonawca ten otrzymał najwyższą liczbę punktów w ramach oceny ofert – to Zamawiający w sposób prawidłowy dąży do udzielenia przedmiotowego zamówienia wykonawcy wybranemu zgodnie z przepisami PZP.

- zarzut nr 2, tj. naruszenie art. 239 ust. 1 PZP w zw. z art. 16 pkt 1 oraz pkt 2 PZP poprzez badanie i ocenę ofert niezgodnie z warunkami określonymi w SWZ w tym w szczególności w ustanowionym przez Zamawiającego „Scenariuszu testów", w sposób naruszający zasadę równego traktowania wykonawców oraz naruszający zasadę przejrzystości, co w konsekwencji doprowadziło do bezpodstawnego wyboru oferty VITRONIC podczas gdy, przebieg przeprowadzonych testów nie odwzorowuje przyznanej punktacji wykonawcy VITRONIC.

W ocenie Krajowej Izby Odwoławczej, dokonana przez Zamawiającego ocena ofert była zgodna z kryteriami wskazanymi w SWZ, w tym przyznana VITRONIC punktacja w ramach kryterium „Jakość urządzenia" odwzorowuje wartośc parametrów jakościowych ustalone w wyniku prawidłowo przeprowadzonych testów, w oparciu o Scenariusz, z uwzględnieniem przepisów PZP. Zgodnie z art. 239 ust. 1 PZP, który był przedmiotem zarzutu, zamawiający wybiera najkorzystniejszą ofertę na podstawie kryteriów oceny ofert określonych w dokumentach zamówienia. Odwołujący nie wykazał, by oferta VITRONIC została wybrana jako najkorzystniejsza na podstawie innych kryteriów oceny ofert niż wskazane Części II SWZ pt. Warunki Szczególne (WSZ) w pkt B, w tym kryterium oceny „Jakość urządzenia" (45%), w szczególności nie wykazał, by Zamawiający kierował się inaczej ustalonymi parametrami jakości, niż nakazywały to postanowienia SWZ. Kryterium to wymagało dokonania oceny oferty wg zasad opisanych w pkt 8.2 pkt B WSZ, po przeprowadzeniu testu jakościowego, o którym mowa w pkt 4.7.7.2 Części III SWZ i obejmowało dwa parametry jakościowe – poziom detekcji wykroczeń i skuteczność rozpoznawania wizerunku kierującego. Zamawiający przeprowadził testy jakościowe i uwzględniając ich wyniki ustalił ww. parametry w toku czynności oceny ofert.

W działaniu Zamawiającego Izba nie dopatrzyła się celu w postaci uprzywilejowania wykonawcy VITRONIC. Izba stwierdziła, że Zamawiający miał prawo do przerwania i powtórzenia w pewnym zakresie testów oraz zmodyfikowania ich przebiegu, tak by uczynić warunki ich przeprowadzenia równymi dla wszystkich wykonawców. Upoważnienie takie, a wręcz nakaz wynika z obowiązku przeprowadzenia przez zamawiającego postępowania o udzielenie zamówienia w sposób zapewniający równe traktowanie wykonawców (art. 16 pkt 1 PZP) oraz z zasady legalizmu wywodzącej się z art. 17 ust. 2 PZP. Są to zasady nadrzędne, dla zachowania których postanowienia pkt 1.2. Scenariusza, pt. Warunki przeprowadzenia testów, wskazujące na warunki przerwania testów – pozostają irrelewantne. Ponadto, Odwołujący sam przyznał, że Zamawiający mógłby unieważnić czynność przeprowadzenia testów. Skoro tak, to zgodnie z zasadą a maiori ad minus, Zamawiający mógłby też zrobić „mniej", czyli unieważnić część testów, w tym część próby K2 w ramach serii IV.

Te same zasady wynikające z PZP uprawniały Zamawiającego do zmiany procedury testowej poprzez wprowadzenie rotacji pojazdów stojących na prawym pasie i niestosowanie pojazdu typu van w próbie testowej K4 (testy nocne). Nie stało temu na przeszkodzie żadne postanowienie SWZ, w tym Scenariusza. Scenariusz nie określał precyzyjnie trybu przeprowadzania prób, oprócz wskazania liczby symulacji przejazdów w danej próbie oraz pory, a także faktu, czy przejazd będzie „prawidłowy", czy też „nieprawidłowy" w kontekście rejestracji wykroczenia. Wskazywał, że w pojazdach będą uczestniczyć pojazdy kategorii osobowej i ciężarowej. A zatem, mając podstawy w ww. zasadach PZP, Zamawiający miał prawo, a nawet obowiązek zmodyfikować nieprawidłowo zorganizowane warunki testowe na korzyść

równego traktowania wszystkich wykonawców. Pomimo tego, że Peugeot Rifter jest samochodem osobowym, zaś Odwołujący podnosił, że dla zachowania równości wystarczyło zapewnienie uczestnictwa w próbach samochodów osobowych, bez względu na ich wymiary, w ocenie Izby, taki pogląd jest nie do zaakceptowania w świetle wskazanych zasad postępowania o udzielenie zamówienia publicznego i czyniłby je iluzorycznymi. Istotny jest w tym względzie nie fakt, że samochód ten jest samochodem osobowym, lecz to że ma inne wymiary, niż samochody wykorzystane w próbach innych wykonawców, a co za tym idzie stwarza różne warunki testowe.

Wprowadzone przez Zamawiającego modyfikacje, zgodnie z którymi przeprowadzono ponownie część przejazdów w ramach próby K2, przy unieważnieniu przejazdów wykonanych nieprawidłowo (Zamawiający nie wziął wyników tych przejazdów pod uwagę, w stosunku do wszystkich wykonawców) – świadczą w ocenie Izby o tym, że Zamawiający działał z należytą starannością, uważnie pilnując, by postępowanie zostało przeprowadzone transparentnie, zgodnie z zasadą równego traktowania wykonawców. Wprost przeciwnie, zaniechanie podjętych działań, tak jak tego chciałby Odwołujący – stanowiłoby działanie niezgodne z przepisami PZP, jako działanie na niekorzyść jednego z wykonawców, tj. VITRONIC, któremu Zamawiający stworzyłby w ten sposób inne warunki testowe. Inni wykonawcy pozostawaliby wówczas w uprzywilejowanej pozycji polegającej na tym, że warunki przeprowadzenia przejazdów były dla nich łatwiejsze – skoro niższe pojazdy stojące na prawym pasie ruchu nie mają szansy zasłonić tablic rejestracyjnych przejeżdżających po lewym pasie pojazdów.

Dowodem na przejrzystość działania Zamawiającego jest również fakt, że na tym etapie nie miał on wiedzy dotyczącej wyników cząstkowych, jakie osiągnięte zostały u poszczególnych wykonawców i nie mógł przewidzieć, jakie będą ostateczne wyniki próby K2 i jak wprowadzona zmiana wpłynie na końcową ocenę testów.

Ponadto, Izba uznała, że Odwołujący w żaden sposób nie udowodnił, by VITRONIC w trakcie prób testowych, czy też w przerwie zarządzonej przez Zamawiającego dokonał niedozwolonej konfiguracji urządzeń.

W efekcie, Zamawiający – uwzględniając wyniki uzyskane w próbie K2 w części prawidłowo przeprowadzonych przejazdów serii IV (po modyfikacji warunków testowych) – należycie ustalił poziom detekcji urządzeń wykonawców i na tej podstawie dokonał oceny ofert.

Biorąc powyższe pod uwagę, na podstawie art. 552 ust. 1, art. 553 i art. 554 ust. 1 pkt 1 PZP, orzeczono jak w sentencji.

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku postępowania - na podstawie 557 PZP oraz w oparciu o przepisy 1 i pkt 2 lit. b) w zw. z 8 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobieraniu wpisu od odwołania (Dz. U. poz. 2437 ze zm.).

Przewodnicząca: ……..