

Sygn. akt: KIO 2503/25

WYROK

Warszawa, dnia 21 lipca 2025 r.

Krajowa Izba Odwoławcza - w składzie:

Przewodnicząca: Małgorzata Jodłowska

Ernest Klauziński

Beata Konik

Protokolant: Mikołaj Kraska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniu 17 lipca 2025 roku odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 7 lipca 2025 roku przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia SIEMENS MOBILITY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, Siemens Mobility GmbH z siedzibą w Monachium w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego "PKP INTERCITY" SPÓŁKA AKCYJNA z siedzibą w Warszawie

przy udziale uczestników po stronie Zamawiającego:

A.ALSTOM POLSKA SPÓŁKA AKCYJNA z siedzibą w Warszawie

B.STADLER POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Siedlcach

orzeka:

1. Oddala odwołanie.

2. Kosztami postępowania odwoławczego obciąża wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia SIEMENS MOBILITY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, Siemens Mobility GmbH z siedzibą w Monachium i:

2.1. zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę: 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy), 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia tytułem wpisu od odwołania oraz wynagrodzenia pełnomocnika oraz 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) i 102 zł 00 gr (sto dwa złote zero groszy) poniesioną przez zamawiającego tytułem wynagrodzenia pełnomocnika oraz opłaty skarbowej od pełnomocnictw;

2.2. zasądza od wykonawców wspólnie ubiegających się o udzielenie zamówienia SIEMENS MOBILITY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, Siemens Mobility GmbH z siedzibą w Monachium na rzecz zamawiającego "PKP INTERCITY" SPÓŁKA AKCYJNA z siedzibą w Warszawie kwotę 702 zł 00 gr (trzy tysiące siedemset dwa złote zero groszy) tytułem wynagrodzenia pełnomocnika oraz opłaty skarbowej od pełnomocnictw.

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 2503/25

UZASADNIENIE:

Zamawiający "PKP INTERCITY" SPÓŁKA AKCYJNA z siedzibą w Warszawie prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia sektorowego pn.: „Dostawa 42 piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych wraz ze świadczeniem usług utrzymania”, nr referencyjny: 24/WNP-026511/TUT.

Postępowanie prowadzone jest w trybie dialogu konkurencyjnego na podstawie ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych zwanej dalej „ustawa Pzp”.

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 15 października 2024 r. pod numerem: 621029-2024.

W postępowaniu tym wykonawcy wspólnie ubiegający się o udzielenie zamówienia SIEMENS MOBILITY SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Warszawie, Siemens Mobility GmbH z siedzibą w Monachium (dalej jako „Odwołujący”) w dniu 7 lipca 2025 r. wnieśli odwołanie do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej wobec czynności i zaniechań Zamawiającego, polegających na nieprzedłużeniu terminu składania ofert w związku ze zmianą treści specyfikacji warunków zamówienia dokonaną w formie odpowiedzi na pytanie nr 1 (dokumenty pn. „Przekazanie treści pytań wraz z odpowiedziami (45)” z 27 czerwca 2025 r. oraz „Przekazanie treści pytań wraz z odpowiedziami (51)” z 4 lipca 2025 r.).

Odwołujący zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

art. 137 ust. 6 ustawy Pzp w zw. z art. 185 ust. 3 ustawy Pzp polegające na zaniechaniu przedłużenia terminu składania ofert o czas niezbędny do zapoznania się ze zmianą treści SWZ dokonaną w formie Wyjaśnień oraz przygotowania oferty, mimo że wskazana zmiana (wyjaśnienia) treści SWZ ma istotne znaczenie dla sporządzenia oferty i wymaga od wykonawców dodatkowego czasu na zapoznanie się z nią oraz na odpowiednie przygotowanie ofert.

Odwolujący wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

przedłużenie terminu składania ofert o czas niezbędny na zapoznanie się ze zmianą treści SWZ i wprowadzenie zmian w ofertach, tj. do dnia 29 sierpnia 2025 r. do godz. 10:30.

W uzasadnieniu Odwołujący wskazał, że z wyjaśnień Zamawiającego wynika, iż dokona on weryfikacji osiągnięcia czasu przyspieszenia pojazdu przy założeniu 0 os na m² w miejscach do stania oraz przy zajętości 100% miejsc siedzących. Jest to założenie inne niż pierwotnie przyjęte przez wykonawcę w zadanym pytaniu. Wykonawca w wyjaśnieniach z 27 czerwca 2025 r. przyjął bowiem, że masa eksploatacyjna w warunkach normalnego obciążenia MNO przyjmowana dla weryfikacji osiągnięcia czasu przyspieszenia będzie uwzględniała 2 pasażerów na m² w obszarach stref stojących. Oznacza to, że każdy z wykonawców mógł oprzeć się na odmiennych założeniach dotyczących masy pociągu przy weryfikacji czasu przyspieszenia pojazdu.

Odwolujący zwrócił uwagę, że ustalony przez Zamawiającego czas przyspieszenia pojazdu do 200 km/h w czasie nie dłuższym niż 160 sekund (zgodnie z pkt 2.28 ppkt 1 Załącznika nr 1 do SWZ – OPZ, dalej „OPZ”) stanowi jedno z kluczowych wymagań technicznych w postępowaniu. Punkt ten ulegał zmianom, a jego ostateczne brzmienie przyjęto w ramach zmiany treści SWZ nr 6 z 13 czerwca 2025 r.

Wymóg ten determinuje możliwość złożenia oferty oraz będzie podlegał szczegółowej weryfikacji przez Zamawiającego zgodnie z wytycznymi zawartymi w Instrukcji w sprawie wykonania jazdy testowej teoretycznej pociągu i jej weryfikacji oraz wyliczenia wskaźnika efektywności kosztowej (wersja po zmianach z 13 czerwca 2025 r.), stanowiącej Załącznik nr 3 do SWZ („Instrukcja”).

Nie ulega wątpliwości, że masa pojazdu jest jednym z kluczowych czynników wpływających na czas jego przyspieszenia. Im większą masę przyjmuje się do weryfikacji osiągnięcia prędkości eksploatacyjnej, tym niższe staje się przyspieszenie, a tym samym rośnie ryzyko przekroczenia 160 sekund, których Zamawiający wymaga dla osiągnięcia prędkości 200 km/h. W efekcie decyzja Zamawiającego o definiowaniu masy eksploatacyjnej jako 0 osób na m² w miejscach stojących przy 100% zajętości miejsc siedzących znacząco wpływa na sposób zaprojektowania pociągu.

Odwolujący podniósł, że Zamawiający w punkcie II.1.a) Instrukcji wyraźnie wskazał, że w odniesieniu do masy pojazdu należy stosować normę PN-EN 15663+A1:2019-02. Jednocześnie w żadnym innym miejscu Instrukcji nie odwołał się do jakichkolwiek alternatywnych założeń dotyczących masy eksploatacyjnej. Zgodnie z tabelą 7 zawartą w normie PN-EN 15663+A2, przy obliczaniu „normalnego obciążenia eksploatacyjnego” należy zastosować założenie: 80% normalnej masy pasażera (wyłącznie miejsca siedzące) oraz 0 kg/m² w strefach stojących w obszarach pasażerskich.

W dokumentach zamówienia, w tym w pkt 2.21 OPZ, pojawia się jeszcze jedno odniesienie do zagadnienia masy pojazdu. W punkcie tym wskazano również normę PN-EN 15663 oraz zasygnalizowano, że obciążenie użytkowe w obszarach z miejscami do stania wynosi 2 os/m². Taki zapis może sugerować, że stan obciążenia pojazdu wynika ze wzoru łączącego 80% zajętości miejsc siedzących (zgodnie z tabelą 7 normy PN-EN 15663) z założeniem 2 os/m² w miejscach stojących.

Niezależnie od wskazanych powyżej informacji, zarówno założenia określone w normie PN-EN 15663 (przywołanej w Instrukcji), jak i w pkt 2.21 OPZ, nie potwierdzają stanowiska Zamawiającego przedstawionego w wyjaśnieniach (tj. 100% zajętości miejsc siedzących i 0 os/m² w miejscach stojących).

Z przedstawionych informacji wynika, że w toku postępowania Zamawiający dokonał modyfikacji sposobu weryfikacji czasu osiągnięcia przez pojazd wymaganej prędkości eksploatacyjnej (200 km/h). W związku z określeniem sposobu liczenia masy eksploatacyjnej pojazdu powstała konieczność przeprojektowania, obliczenia i weryfikacji kluczowych elementów układu trakcyjnego pojazdów będących przedmiotem dostawy w postępowaniu, w tym: głównego transformatora; przekształtnika mocy; silnika; wózków jezdnych oraz przekładni trakcyjnych.

Z uwagi na to, że każdy z ww. elementów uzależniony jest od zakładanej masy i obciążenia pojazdu, zmiana w wymaganiach obciążeniowych wpływa na cały łańcuch projektowy. Szczególnie determinacja osiągnięć trakcyjnych (np. czas osiągnięcia prędkości 200 km/h) musi zostać ponownie przeliczona i zweryfikowana, aby spełnić nowe wytyczne i zapobiec przekroczeniu dopuszczalnego czasu przyspieszenia. Już samo przygotowanie symulacji i obliczeń w tym zakresie wymaga zaawansowanych narzędzi inżynierskich i specjalistycznych analiz.

Dodatkowo, z perspektywy Odwołującego, nowy wymóg generuje tzw. efekt wtórny – konieczność ponownienia 75 testów symulacyjnych, których wyniki należy przedłożyć w ramach oferty (tzw. test runs). Ponieważ pierwotne symulacje były już na ukończeniu, pojawienie się nowego obciążenia (lub innego kluczowego założenia technicznego) obliuguje do

ponownego przeprowadzenia złożonej i czasochłonnej procedury weryfikacji. W efekcie nie da się po prostu „dodać” nowych wartości do dotychczasowych obliczeń – wszelkie założenia muszą zostać skorygowane i ponownie wprowadzone do narzędzi obliczeniowych, co spowalnia proces przygotowywania dokumentacji ofertowej.

W efekcie należy określić, w jaki sposób dodatkowe obciążenie wpłynie na pracę i żywotność poszczególnych elementów układu trakcyjnego – na przykład transformatora, silników czy przekładni. Aby to zrobić, konieczne jest przeprowadzenie wielu szczegółowych symulacji w oparciu o modele inżynierskie. Wyniki tych analiz pokażą, które komponenty wymagają wzmocnienia lub zmian konstrukcyjnych i dostarczą danych niezbędnych do przygotowania nowej specyfikacji, uwzględniającej warunki pracy przy wyższym obciążeniu.

Powyższe zmiany mają również duże znaczenie dla wielu poddostawców Odwołującego dostarczających części na potrzeby wyprodukowania pojazdów. Na podstawie zaktualizowanych specyfikacji poddostawcy będą mogli precyzyjnie określić koszty i terminy dostaw lub ewentualnych modyfikacji swoich produktów, co z kolei przełoży się na finalną ofertę handlową. W efekcie takie rzetelne podejście minimalizuje ryzyko awarii i nieprzewidzianych kosztów w przyszłości oraz zapewnia, że zaprojektowane rozwiązania sprostają nowym wymaganiom w sposób bezpieczny i ekonomicznie uzasadniony.

Zdaniem Odwołującego, już sam fakt redefinicji obciążenia (tzn. wymóg innej liczby pasażerów/m²), czy konieczność dostosowania kilkudziesięciu dodatkowych symulacji przesądza o istotności modyfikacji SWZ oraz wiąże się z koniecznością przedłużenia terminu składania ofert.

Pismem z dnia 15 lipca 2025 r., stanowiącym odpowiedź na odwołanie, Zamawiający ustosunkował się do zarzutów podniesionych przez Odwołującego i wniósł o oddalenie odwołania w całości.

Wykonawca ALSTOM POLSKA SPÓŁKA AKCYJNA z siedzibą w Warszawie oraz STADLER POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ z siedzibą w Siedlcach zgłosili przystąpienie do postępowania odwoławczego po stronie Zamawiającego.

Izba postanowiła dopuścić do udziału w postępowaniu odwoławczym ww. wykonawców. Wszystkie warunki formalne związane ze zgłoszonymi przystąpieniami zostały spełnione. Co za tym idzie ww. wykonawcy skutecznie zgłosili swoje przystąpienia do postępowania odwoławczego, stając się uczestnikami postępowania odwoławczego.

Krajowa Izba Odwoławcza po przeprowadzeniu rozprawy z udziałem Stron oraz Uczestników postępowania uwzględniając dokumentację postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, jak również biorąc pod uwagę oświadczenia i stanowiska Stron oraz Uczestników postępowania wyrażone odpowiednio w odwołaniu, odpowiedzi na odwołanie, piśmie procesowym, a także wyrażone ustnie na rozprawie i odnotowane w protokole, ustaliła i zważyła, co następuje:

Izba stwierdziła, że nie została wypełniona żadna z przesłanek ustawowych skutkujących odrzuceniem odwołania, wynikających z art. 528 ustawy Pzp.

Przystępując do rozpoznania odwołania, Izba ustaliła wystąpienie przesłanek z art. 505 ust. 1 ustawy Pzp, tj. istnienie po stronie Odwołującego interesu w uzyskaniu zamówienia oraz możliwości poniesienia przez nich szkody w wyniku kwestionowanych czynności Zamawiającego.

Izba pominęła dowód przedłożony przez Zamawiającego wraz z odpowiedzią na odwołanie, tj.: broszurę pojazdu produkcji Siemens - Desiro HC wraz z obliczeniami Zamawiającego- uznając dowód za nieistotny dla rozstrzygnięcia sprawy, albowiem Zamawiający, jak sam przyznał, nie znał założeń Odwołującego.

Izba nie zaliczyła w poczet materiału dowodowego dowodów złożonych przez Odwołującego na posiedzeniu, tj.: wykazu z dokumentacji postępowania zawierającego wykaz zmian dotyczących pkt 2.28; wydruku wiadomości mailowej z 17 czerwca 2025r.; wydruku wiadomości mailowej z 4 lipca 2025 r.; wydruku wiadomości mailowej z 16 lipca 2025r.; wydruku wiadomości mailowej z 3 i 4 lipca 2025 r.; wyniku symulacji; struktury akcjonariatu Siemens Energy; dwóch artykułów dotyczących wpływu masy na opory ruchu pojazdu oraz obliczeń energetycznych dla osiągnięcia energooszczędnych pojazdów; pisma spółki Alstom z 30 listopada 2018 r.; pisma Siemens z 16 lipca 2025 r.

Zgodnie z art. 535 ustawy Pzp *Dowody na poparcie swoich twierdzeń lub odparcie twierdzeń strony przeciwnej, strony i uczestnicy postępowania odwoławczego mogą przedstawiać aż do zamknięcia rozprawy.* W postępowaniu odwoławczym przed Krajową Izbą Odwoławczą nie obowiązuje zasada tzw. prekluzji procesowej. Powyższe jednak nie może być wykorzystywane do składania na posiedzeniu kilkudziesięciu dowodów, którymi dysponował Odwołujący przed wniesieniem odwołania i wykraczające poza zakres odwołania. Odwołujący zgłosił ww. dowody na fakty nie mające znaczenia dla rozstrzygnięcia sprawy. Ani Zamawiający, ani też Uczestnicy postępowania nie negowali konieczności jednoznacznego określenia sposobu dokonania obliczeń. Konieczność opisu przedmiotu zamówienia w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń wynika wprost z art. 99 ust. 1 ustawy Pzp. Odwołujący jednak nie zarzucił Zamawiającemu niejednoznaczności w zakresie wymogów dotyczących osiągnięć trakcyjnych. Co za tym idzie, Izba nie miała podstaw do weryfikowania czy postanowienia w tym zakresie były wątpliwe i każdy z wykonawców mógł zinterpretować je w inny sposób, co przemawiałoby na korzyść Odwołującego.

Odnosząc się do dowodów w postaci wydruków wiadomości mejlowych – odwołanie zawiera bardzo ogólne twierdzenia dotyczące konieczności ponownego przeprowadzenia obliczeń oraz dostosowania ofert, bez wskazywania czasu potrzebnego na dokonanie zmian. Przy takiej konstrukcji odwołania, powoływanie na posiedzeniu dowodów na potwierdzenie terminów wykonania obliczeń oraz 75 testów uznać należało za spóźnione. Przypomnieć należy, że wykonawca w odwołaniu musi podać wszystkie okoliczności faktyczne potwierdzające zasadność zarzutów, a nie przedstawiać je dopiero na posiedzeniu z udziałem stron.

Z uwagi na powyższe, zgłoszone przez Odwołującego dowody Izba uznała za powołane dla zwłoki i na podstawie art. 541 ustawy Pzp odmówiła ich przeprowadzenia.

Izba ustaliła następujący stan faktyczny:

Zamawiający prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia sektorowego, którego przedmiotem jest dostawa 42 piętrowych elektrycznych zespołów trakcyjnych wraz ze świadczeniem usług utrzymania.

Zamawiający w pkt 2.21 opisu przedmiotu zamówienia (OPZ), stanowiącym załącznik nr 1 do specyfikacji warunków zamówienia (SWZ), wskazał stany obciążenia i rozkład mas:

Zgodne z wymaganiami TSI LOC&PAS. Należy ustalić stany obciążenia określone normą PN-EN 15663, dla kategorii pojazdów dużej prędkości i dalekobieżnych. Przyjęta hipoteza dotycząca osiągania powyższych stanów obciążenia powinna być zgodna z normą PN-EN 15663 (obciążenie użytkowe na jednostkę powierzchni w obszarach z miejscami do stania i w obszarach obsługi: 2 os/m² standardowe – normal payload oraz 4 os/m² wyjątkowe – exceptional payload), są one uzasadnione i udokumentowane w dokumentacji ogólnej wg pkt. 4.2.12.2 TSI LOC&PAS.

Z kolei w pkt 2.28 OPZ Zamawiający wprowadził następujący zapis (po zmianach z dnia 13 czerwca 2025 r., zmiana treści specyfikacji warunków zamówienia nr 6):

„2.28 Minimalne osiągi trakcyjne

1. Pojazd dla zasilania sieci 3 kV DC i 25 kV 50 Hz AC w trakcji pojedynczej musi osiągnąć prędkość eksploatacyjną $V = 200$ km/h w czasie nie dłuższym niż 160 sekund (2 min. 40 sek.) z założeniem następujących warunków eksploatacyjnych:

1) rzeczywiste napięcie sieci trakcyjnej o wartości:

a) 2900 V DC,

b) 0,9 Un AC zgodnie z normą PN EN 50388-1.

2) zachowanie warunków przyczepności koła z szyną dla nawierzchni suchej;

2. Wymaganie wskazane w pkt 1) ppkt. 1) lit. a) zostanie zweryfikowane podczas 6 przejazdów testowych po torze linii kolejowej nr 4 (tor parzysty) od km 6,586 do km 12,550 (5,964 m) na którym tor jest prosty i na którym występuje średnie pochylenie profilu podłużnego toru o wartości 1,4‰. W ramach przejazdów testowych zostaną wykonane 3 przejazdy w kierunku parzystym i 3 przejazdy w kierunku nieparzystym. Średnia arytmetyczna czasów z tych przejazdów nie może przekroczyć wartości 160 sekund (2 min. 40 sek.).

3. Przekroczenie wskazanego w pkt 1) czasu osiągnięcia przez Pojazd prędkości eksploatacyjnej o nie więcej niż 10 sekund (<10 sek.) nie będzie stanowić podstawy do odmowy odbioru Pojazdu przez Zamawiającego. Powyższe nie uchybia prawu Zamawiającego do naliczenia Wykonawcy kary umownej określonej w § 36 ust. 1 pkt 19 Umowy za takie przekroczenie.

4. Przekroczenie czasu osiągnięcia prędkości eksploatacyjnej Pojazdu większe niż dopuszczone w pkt.3, tzn. w przypadku, gdy różnica między rzeczywistym czasem osiągnięcia przez Pojazd prędkości eksploatacyjnej a wymaganym czasem osiągnięcia przez Pojazd prędkości eksploatacyjnej, wskazanym w pkt 1) jest równa lub wynosi więcej niż 10 sekund (≥ 10 sek.) - będzie traktowane jako Wada Pojazdu stanowiąca podstawę odmowy odbioru Pojazdu przez Zamawiającego”.

Nawiązując do ww. zmiany, jeden z wykonawców zwrócił się do Zamawiającego o potwierdzenie, że wskazany w punkcie 1) czas nie dłuższy niż 160 sekund dotyczy osiągnięcia prędkości eksploatacyjnej $V = 200$ km/h z masą eksploatacyjną w warunkach normalnego obciążenia MNO uwzględniającą 2 pasażerów na m² w obszarach stref stojących.

Prosimy o potwierdzenie, że wskazane w punkcie 2) powyżej 6 przejazdów testowych po torze linii kolejowej nr 4 odbywać się będzie z masą eksploatacyjną w warunkach normalnego obciążenia MNO uwzględniającą 2 pasażerów na m² w obszarach stref stojących.

W odpowiedzi na ww. pytanie, Zamawiający w dniu 27 czerwca 2025 r. wyjaśnił:

„Zamawiający nie potwierdza rozumienia Wykonawcy. Jazda, o której mowa w ust. 2.28 nie będzie przeprowadzana w warunkach normalnego obciążenia MNO z 2 os na m² w obszarach stojących. Zamawiający, w celu ujednoczenia oraz

niezwiększania wymogów co do dostępnej mocy silników zakłada weryfikację osiągnięcia czasu przyspieszania przy założeniu 0 os na m² w miejscach do stania oraz przy zajętości 100% miejsc siedzących.”

Zamawiający nie zmienił w tym zakresie treści specyfikacji warunków zamówienia.

W trakcie postępowania wpłynęło pytanie dotyczące parametrów obciążeń, o treści jak niżej:

Pytanie 1

Załącznik nr 3 do SWZ; Instrukcji w sprawie wykonania jazdy testowej teoretycznej pociągu i jej weryfikacji oraz wyliczenia wskaźnika efektywności kosztowej oraz załącznika nr 6 do SWZ Opis Oferowanego Pojazdu.

Przywołana przez Zamawiającego w informacjach ogólnych w punkcie II.1.a norma PN-EN 15663+A1:2019-02 Kolejnictwo – Masy pojazdu przewiduje, zgodnie z tabelą nr 5 MNO oraz z tabelą 7, dla warunków normalnego obciążenia użytkowego, PNO obciążenie normalne obliczane dla 80 % miejsc siedzących.

Jednocześnie w punkcie XI.1 Zamawiający wskazuje, aby dla obliczenia jednostkowego zużycia energii Pojazdu przypadającego na 1000 pasażerokm wliczać do masy liczbę pasażerów na stałych miejscach siedzących powołując się na tę normę.

Prosimy o jednoznaczne potwierdzenie, że do wszystkich obliczeń wykonywanych w ramach załącznika nr 3 należy przyjąć dla MNO 80% stałych miejsc siedzących.

Prosimy także o potwierdzenie, że w załączniku nr 6 do SWZ w wierszu nr 2 dla masy MNO należy przyjąć 80% stałych miejsc siedzących a w wierszu numer 4 liczba pasażerów dla masy MNO należy również podać 80% stałych miejsc siedzących.

Odpowiedź Zamawiającego:

Zamawiający potwierdza interpretację Wykonawcy.

Nadto w związku z licznymi pytaniami, Zamawiający poniżej przedstawia poszczególne przyjęte parametry obciążeń Pojazdu ujęte w SWZ i wynikające z dotychczas udzielonych odpowiedzi:

Zdaniem Odwołującego z ww. wyjaśnień wynika przyjęcie przez Zamawiającego założeń, że dokona weryfikacji osiągnięcia czasu przyspieszania pojazdu przy założeniu 0 os na m² w miejscach do stania oraz przy zajętości 100% miejsc siedzących. Jest to założenie inne niż pierwotnie przyjęte przez wykonawcę w zadanym pytaniu. Wykonawca w Wyjaśnieniach z 27 czerwca 2025 r. przyjął bowiem, że masa eksploatacyjna w warunkach normalnego obciążenia MNO przyjmowana dla weryfikacji osiągnięcia czasu przyspieszenia będzie uwzględniała 2 pasażerów na m² w obszarach stref stojących.

Zdaniem Zamawiającego, wykonawcy powinni zaprojektować pojazd w oparciu o założenia i wymagania określone w opisie przedmiotu zamówienia i przyjąć wymagania odnośnie masy wynikające z pkt. 2.21 OPZ, które to postanowienie nie uległo zmianie od dnia 28 kwietnia 2025 r. Zamawiający zwrócił uwagę, że w OPZ nie było innych wytycznych w zakresie wartości w zakresie masy dla ustalenia czasu osiągnięcia maksymalnej prędkości eksploatacyjnej, wykonawcy musieli zaprojektować pojazd uwzględniając wynikające z pkt 2.21 OPZ wytyczne. W ocenie Zamawiającego, wymagania odnośnie warunków obliczania i weryfikacji czasu przyspieszenia zostały obniżone w dniu 27.06.2025 r. na skutek udzielonej przez Zamawiającego odpowiedzi na pytanie do SWZ. W konsekwencji, wykonawcy nie muszą uwzględnić w masie pojazdu dodatkowo 2 osób na m² (co wynikało wcześniej z zasadniczych wymagań odnośnie pojazdu zawartych w pkt 2.21 OPZ) to finalnie masa pojazdu będzie niższa, a zatem parametr przyspieszenia będzie wyższy. Zamawiający podkreślił, że wykonawcy nie mieli podstaw, aby przyjmować inne założenia w zakresie masy pojazdu do weryfikacji czasu przyspieszenia pojazdu. Do dnia udzielenia wyjaśnień wykonawcy musieli przyjąć masę pojazdu zgodnie z ogólnymi wymaganiami w zakresie pojazdu określonymi w OPZ (pkt 2.21), czyli 100% miejsc siedzących oraz 2 os./m² miejsc stojących.

Izba zważyła, co następuje:

Biorąc pod uwagę zgromadzony w sprawie materiał dowodowy, poczynione ustalenia faktyczne oraz orzekając w granicach zarzutów zawartych w odwołaniu Izba stwierdziła, że odwołanie nie zasługiwało na uwzględnienie.

Zgodnie z art. 137 ust. 6 ustawy Pzp *W przypadku, gdy zmiany treści SWZ są istotne dla sporządzenia oferty lub wymagają od wykonawców dodatkowego czasu na zapoznanie się ze zmianą SWZ i przygotowanie ofert, zamawiający przedłuża termin składania ofert o czas niezbędny na zapoznanie się ze zmianą SWZ i przygotowanie oferty. (...)*

Tytułem wstępu wskazać należy, że dokonanie przez Zamawiającego zmiany treści specyfikacji warunków zamówienia, przy czym bez znaczenia, czy je zaostrzył, czy złagodził, samo w sobie nie może stanowić podstawy do nakazania zamawiającego przedłużenie terminu składania ofert.

Cała narracja Odwołującego nie wskazywała na naruszenie przez Zamawiającego art. 137 ust. 6 ustawy Pzp, ale miała dowodzić opisanie przez Zamawiającego przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny. Odwołujący nie postawił jednak zarzutu w tym zakresie, zatem Izba nie miała podstaw do weryfikowania, czy faktycznie każdy z wykonawców mógł oprzeć się na odmiennych założeniach dotyczących masy pociągu przy weryfikacji czasu

przyspieszenia pojazdu. W przedmiotowej sprawie Izba musiała rozstrzygnąć, czy doprecyzowanie przez Zamawiającego założeń dotyczących masy pociągu miało istotny wpływ na sporządzenie oferty, a tym samym konieczna była zmiana terminu składania ofert.

W rozpatrywanej sprawie, clou problemu stanowiła kwestia pierwotnie przyjętych przez Odwołującego założeń dotyczących weryfikacji osiągnięcia czasu przyspieszenia pojazdu. Odwołujący przyjął założenie, że masa eksploatacyjna w warunkach normalnego obciążenia MNO przyjmowana dla weryfikacji osiągnięcia czasu przyspieszenia będzie uwzględniała 2 pasażerów na m² w obszarach stref stojących. Na podstawie przyjętych założeń Odwołujący wykonał projekt, przy czym nie wskazał dokładnie jakich czynności projektowych dokonał czy przeprowadził testy, na jakim obecnie jest etapie, ile czasu mu to zajęło.

Odwołujący chcąc wykazać naruszenie przepisów ustawy przez Zamawiającego nie może ograniczać się do przedstawienia terminu składania ofert według własnego uznania, doświadczenia czy posiadanych zasobów, ponieważ jest to zwykłą polemiką z Zamawiającym nie mogącą odnieść skutku w postaci uwzględnienia odwołania. Odwołujący obowiązany jest wykazać przesłanki, o których mowa w art. 137 ust. 6 ustawy Pzp. Niewystarczające jest w tym zakresie ogólne powoływanie się przez Odwołującego na konieczność przeprojektowania, obliczenia i weryfikacji kluczowych elementów układu trakcyjnego pojazdów będących przedmiotem dostawy.

W zasadzie to Odwołujący wskazał datę końcową w ogóle nie uzasadniając, dlaczego akurat tyle czasu należy poświęcić na ewentualne zmiany w ofercie. Izba wzięła pod uwagę również to, że Odwołujący po raz kolejny dąży do zmiany terminu składania ofert, ponownie wskazując na dzień 29 sierpnia 2025 r. i modyfikując żądanie na posiedzeniu.

Rację miał uczestnik Alstom twierdząc, że odwołanie nie zmierza w rzeczywistości do usunięcia faktycznych nieprawidłowości postępowania, a jest wykorzystywane instrumentalnie przez Odwołującego, dla którego aktualny termin składania ofert jest z określonych przyczyn niedogodny.

W ocenie Izby, Odwołujący nie przedłożył dostatecznych dowodów, z których można byłoby wyciągnąć wnioski, że wskazany w odwołaniu termin składania ofert należy uznać za prawidłowy.

Co istotne tylko jeden z trzech wykonawców uważa, że Zamawiający winien przedłużyć termin składania ofert. Uczestnicy po stronie Zamawiającego wprost potwierdzili, że termin składania ofert wyznaczony przez Zamawiającego jest wystarczający, a to Odwołujący wadliwie zinterpretował wymagania Zamawiającego.

O kosztach postępowania orzeczono stosownie do wyniku, na podstawie art. 557, 574 i 575 ustawy Pzp oraz w oparciu o przepisy § 8 ust. 2 pkt 1 w zw. z § 2 ust. 2 pkt 2 w zw. z § 5 pkt 1 lit. a oraz pkt 2 lit. b i lit. d Rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania.

Mając powyższe na uwadze, Izba orzekła, jak w sentencji.

Przewodnicząca:.....

.....

.....