



DAZ-Z.272.22.2023

Gdańsk, dnia 5 kwietnia 2023 r.

dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego z zastosowaniem procedury właściwej dla zamówienia o wartości równej lub przekraczającej progi unijne, o jakich stanowi art. 3 ustawy z dnia 11 września 2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz.U. 2022 poz. 1710 ze zm.) [zwanej dalej także „ustawą Pzp”], tj. postępowania prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 132 ustawy Pzp, p.n. **Zakup czterech wielozłonowych pojazdów kolejowych z napędem hybrydowym (elektryczno-spalinowym) do obsługi przewozów pasażerskich w Województwie Pomorskim**

#### PYTANIA I ODPOWIEDZI

Na podstawie art. 135 ust. 1, 2 ustawy Pzp Zamawiający udziela odpowiedzi na pytania Wykonawców. Niniejsze odpowiedzi na pytania stanowią integralną część SWZ i stają się wiążące dla Wykonawców przy opracowaniu ofert.

##### Pytanie 1

Zgodnie z Załącznikiem nr 1 do SWZ (Opis przedmiotu zamówienia) Rozdział 1 ust. 4. pojazdy muszą spełniać wszystkie wymagania Technicznych Specyfikacji Operacyjności (TSI) w zakresie opisanym w: TSI PRM, TSI SRT, TSI NOI, TSI LOC&PAS, TSI CCS i innych przepisach przedstawionych w tym Rozdziale.

Zgodnie z SWZ rozdz. IV (pt. Opis przedmiotu zamówienia) ust. 8. Zamawiający dopuszcza zastosowanie rozwiązań równoważnych.

W Załączniku nr 1 do SWZ (Opis przedmiotu zamówienia) w punkcie 2. PODSTAWOWE PARAMETRY TECHNICZNE DWUNAPĘDOWYCH WIELOCZŁONOWYCH ZESPOŁÓW TRAKCYJNYCH (DWZT) Zamawiający wyspecyfikował nazwy parametrów co do których mogą być zastosowane rozwiązania równoważne w kontekście wymagań.

Należy nadmienić, że stosowanie aktualnych TSI do oceny nowych i modernizowanych podsystemów jest zasadą.

Mając powyższe na uwadze w niektórych przypadkach zastosowania rozwiązań równoważnych niezbędne jest pozyskanie odstępstwa od stosowania TSI (zgodnie z Artykułem 7 DYREKTYWY PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) 2016/797). W tym przypadku jest to proces, w którym decyzję wydaje Prezes Urzędu Transportu Kolejowego, uwzględniając stanowisko Komisji Europejskiej.

Zgodnie z SWZ rozdz. IV (pt. Opis przedmiotu zamówienia) ust. 10. *"Wykonawca, który powołuje się na rozwiązania równoważne, jest zobowiązany wykazać, że oferowane przez niego rozwiązanie spełnia wymagania określone przez zamawiającego. W takim przypadku, wykonawca załącza do oferty wykaz rozwiązań równoważnych wraz z jego opisem lub normami"*.

Prosimy o określenie w jaki sposób Wykonawca ma wykazać na etapie oferty, że oferowane przez niego rozwiązanie równoważne spełnia wymagania określone przez Zamawiającego (np. w odniesieniu do wymagania Skrajni - patrz: Załącznik nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia - w punkcie 2. (Tabela) Lp. 18 lub w odniesieniu do Układu hamulca - patrz: Załącznik nr 1 do SWZ - Opis przedmiotu zamówienia - w punkcie 2. (Tabela) Lp. 30)?



### Odpowiedź na pytanie 1

Zamawiający wyjaśnia, że rozwiązanie równoważne musi być wskazane w ofercie Wykonawcy. Ciężar wykazania, że proponowane rozwiązania równoważne spełniają wymagania Zamawiającego, spoczywa na Wykonawcy, który je oferuje, a Wykonawca w takiej sytuacji zobowiązany jest wykazać się szczególną starannością przy składaniu oferty, aby udowodnić Zamawiającemu spełnianie wymagań.

### Pytanie 2

Zmianę pkt 2 Lp. 11 ppkt 2 Załącznika nr 1 do SWZ (SOPZ) w następujący sposób:

*„2. Silniki spalinowe wraz z osprzętem pełniące rolę generatorów synchronicznych, usytuowanie wg oferty Wykonawcy, **spełniające wymagania emisji spalin Poziomu V (Stage V) zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. z późn. zm.**”*

Jak wskazuje przytoczone postanowienie OPZ do wykonania zamówienia ma zastosowanie rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1628 z dnia 14 września 2016 r. z późn. zm. (porządkowo - obecnie ze zm. M3 do ww. rozporządzenia, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/992 z dnia 8 czerwca 2022 r.). Według ww. rozporządzenia należy zastosować silniki spalinowe z odpowiednią emisją spalin, a nie paliwo (nawet konwencjonalne), które spełniać ma ww. rozporządzenie. W uproszczeniu istotą ww. rozporządzenia jest określenie jaki poziom emisji spalin mają spełniać silniki pojazdów, które będą wprowadzone do obrotu.

Analogicznie jak ma to miejsce w przypadku samochodów (i norm np. EURO IV, EURO V czy EURO VI) silniki w pojazdach kolejowych również muszą spełniać określone poziomy emisyjności, które są ustalane na poziomie prawodawstwa Unii Europejskiej.

Niezależnie od powyższego należy stwierdzić, że rozporządzenie 2016/1628, na które powołuje się Zamawiający dotyczy wprowadzenia obowiązku dostosowania silników pojazdów kolejowych do poziomu emisji spalin do Poziomu V tzw. Stage V. Datą, od której poziom V emisji spalin wszedł w życie był 1 stycznia 2021 r. Norma Stage V obowiązuje dla homologacji silników (lub rodzin silników) dwóch typów spalinowych pojazdów szynowych:

- a. Kategoria RLL – dla lokomotywy z silnikami o mocy [kW]:  $P > 0$ ;
  - b. Kategoria RLR – dla wagonów silnikowych i pojazdów kolejowych z silnikami o mocy [kW]:  $P > 0$
- Homologacja typu UE do silników kategorii RLL i RLR obowiązuje od 1 stycznia 2020 r. natomiast wprowadzenie silników na rynek dla kategorii RLL i RLR to 1 stycznia 2021 r. - por. Tabela III-7 i III-8 do ww. rozporządzenia 2016/1628.

Zgodnie z art. 3 pkt 31 rozporządzenia 2016/1628 przewidziany został okres przejściowy, który oznacza „pierwsze 24 miesiące od daty dotyczącej wprowadzania na rynek silników etapu V określonej w załączniku III”.

Ostatnim dniem produkcji silnika traktowanego jako „silnik przejściowy” był 31 grudnia 2020 r. Za okres przejściowy dla dostosowania pojazdów do normy Stage V uznaje się zatem okres od 1 stycznia 2021 r. do 31 grudnia 2022 r. Dzień 31 grudnia 2022 r. był ostatnim dniem możliwości wprowadzenia na rynek pojazdu kolejowego z silnikiem spełniającym poprzednią normę emisji (Stage IIIB).

W przypadku produkcji pojazdu szynowego z „silnikiem przejściowym”, można je produkować przez 18 miesięcy od daty produkcji ostatniego „silnika przejściowego” a ww. pojazd szynowy mógł być wprowadzany do obrotu przez kolejne 6 miesięcy.

**Z zestawienia powyższych dat wynika, że pojazdy kolejowe produkowane i wprowadzane do obrotu po 1 stycznia 2023 r., a tak będzie w przypadku dostawy pojazdów objętych niniejszym postępowaniem, muszą być wyposażone w silnik spełniający wymagania Poziomu V (Stage V).**



W tym zakresie nie ma dowolności i każdy z potencjalnych wykonawców (producentów) będzie musiał dostosować się do poziomu emisji Stage V. Pojazdy z silnikami niespełniającymi ww. normy nie będą dopuszczone do ruchu.

Każdy z wykonawców będzie zobowiązany zatem dostosować swój pojazd do wymagań w zakresie emisyjności spalin, natomiast wymagania te dotyczą silników, a nie zastosowania paliwa konwencjonalnego zgodnego z ww. rozporządzeniem. W związku z powyższym, zasadne i konieczne jest dokonanie modyfikacji omawianego postanowienia OPZ w ten sposób, że wykonawca będzie zobowiązany dostarczyć pojazdy wyposażone w silniki spalinowe spełniające wymagania emisji spalin Poziomu V (Stage V) zgodnie z rozporządzeniem 2016/1628.

### **Odpowiedź na pytanie 2**

Zamawiający informuje, że odpowiedź na powyższe pytanie i zarazem modyfikacja zapisów w tym zakresie została wskazana w punkcie 1 informacji o zmianie treści SWZ z dnia 29 marca 2023 r., oraz informacji o zmianie treści SWZ z dnia 3 kwietnia 2023 r.

### **Pytanie 3**

zmianę pkt 2 Lp. 100 Załącznika nr 1 do SWZ (SOPZ) w następujący sposób:

„1. Drzwi wewnętrzne szklane szerokości min. 550 mm, zabezpieczone przed otwieraniem przez osoby niepowołane, otwierane na zewnątrz wyposażone w uchwyt antypaniczny. Dopuszczalne drzwi w ramie aluminiowej z szybą. Dodatkowo drzwi przyciemnić folią ograniczającą dostęp dużej ilości światła do kabiny maszynisty.”

### **Odpowiedź na pytanie 3**

Zamawiający informuje, że nie wyraża zgody na zaproponowane powyżej zmiany zapisów i podtrzymuje dotychczasowe zapisy załącznika nr 1 do SWZ - OPZ rozdział 2, lp. 100.

### **Pytanie 4**

Zmianę pkt 2 Lp. 114 Załącznika nr 1 do SWZ (SOPZ) w następujący sposób:

„3. *Generatory synchroniczne zgodnie z propozycją Wykonawcy.*”

Rolą generatora jest przetworzenie energii mechanicznej wytworzonej w silniku spalinowym na energię elektryczną służącą do zasilania między innymi elektrycznych silników trakcyjnych. Na rynku dostępne są różne wykonania generatorów synchronicznych w tym generatory typu wymaganego przez Zamawiającego, ale również inne technologie np. synchroniczne z wbudowaną wzbudnicą i prostownikiem wirującym. Wszystkie dostępne na rynku rozwiązania służą temu samemu celowi – przetworzeniu energii mechanicznej z silnika spalinowego na energię elektryczną służącą do zasilania między innymi elektrycznych silników trakcyjnych.

Rodzaj generatora zabudowanego w pojeździe zależy od przyjętego przez producenta rozwiązania technicznego agregatu prądotwórczego. Stosowane jednak na rynku technologie są całkowicie technicznie równoważne. Zastosowanie generatorów w technologii PM jak wskazał Zamawiający lub w innej np. generatorów synchronicznych z wbudowaną wzbudnicą i prostownikiem wirującym nie ma wpływu na własności funkcjonalne pojazdu. Formułowanie tego typu postanowień OPZ jest zatem nieadekwatne i nieproporcjonalne do rzeczywistych potrzeb. Ten sam efekt można osiągnąć bez narzucania wykonawcom konkretnej technologii.



#### Odpowiedź na pytanie 4

Zamawiający informuje, że odpowiedź na powyższe pytanie i zarazem modyfikacja zapisów w tym zakresie została wskazana w punkcie 5 informacji o zmianie treści SWZ z dnia 29 marca 2023 r.

#### Pytanie 5

Zmianę pkt 2 Lp. 20 Załącznika nr 1 do SWZ (SOPZ) w następujący sposób:

Długość przedziału pasażerskiego „**≥ 40 m**”

Wskazanie na długość przedziału  $\geq 45\text{m}$  nie ma uzasadnienia w obiektywnych potrzebach Zamawiającego. W pierwszej kolejności należy podkreślić, że długość przedziału pasażerskiego wyznacza producent przy uwzględnieniu innych parametrów konstrukcyjnych pojazdu. Przedział pasażerski oraz cały pojazd dostarczany przez wykonawcę musi spełniać wymagania Technicznych Specyfikacji Operacyjności (TSI), w tym m.in. TSI LOC&PAS Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1302/2014 z dnia 18 listopada 2014 r. odnoszącej się do podsystemu „Tabor – lokomotywy i tabor pasażerski” systemu kolei Unii Europejskiej – por. Rozdział 1 ust. 4 pkt 4 OPZ. Zgodnie z Rozdziałem 1 ust. 5 OPZ konstrukcja i parametry pojazdów muszą spełniać wymagania odpowiednich Technicznych Specyfikacji Interoperacyjności, norm PN oraz kart UIC, jak również wymogi dotyczące interoperacyjności kolei, w zakresie niezbędnym do uzyskania zezwolenia na wprowadzenie pojazdu kolejowego do obrotu zgodnego z technicznymi specyfikacjami operacyjności (TSI). Powyższe standardy nie wyznaczają minimalnej długości przedziału pasażerskiego, do którego ma dostosować się producent. To oznacza, że to konstruktor pojazdu - producent określa tę długość i jest zobowiązany tak zaprojektować pojazd, aby był on w pełni bezpieczny, funkcjonalny i zgodny z ww. aktami prawnymi. Należy nadmienić również, że osiągnięcie parametrów funkcjonalnych Zamawiającego zawartych w Załączniku nr 1 do SWZ (SOPZ) nie wymaga zapewnienia długości przedziału pasażerskiego na poziomie  $\geq 45\text{m}$ . Te same parametry i zgodność z wymaganiami TSI, w szczególności TSI LOC&PAS można zagwarantować przy długości przedziału pasażerskiego  $\geq 40\text{m}$ .

#### Odpowiedź na pytanie 5

Zamawiający informuje, że odpowiedź na powyższe pytanie i zarazem modyfikacja zapisów w tym zakresie została wskazana w punkcie 2 informacji o zmianie treści SWZ z dnia 29 marca 2023 r.

#### Pytanie 6

Zmianę pkt 2 Lp. 27 Załącznika nr 1 do SWZ (SOPZ) zdanie 1, poprzez wykreślenie zapisu dotyczącego minimalnej mocy silnika trakcyjnego, w następujący sposób:

„Umożliwiająca jazdę pojazdu w pełni obciążonego z zadanymi parametrami eksploatacyjnymi.” oraz w konsekwencji pkt 2 Lp. 47 Załącznika nr 1 do SWZ (SOPZ) poprzez wykreślenie sformułowania „(...) o mocy ciągłej min. 400 kW każdy, (...)” ewentualnie wskazanie, że zastosowana przez Wykonawcę moc silników powinna umożliwiać jazdę pojazdu w pełni obciążonego z zadanymi parametrami eksploatacyjnymi.

Narzucanie wykonawcom konieczności spełnienia wymagania w zakresie mocy ciągłej silnika jest bezzasadne. Z punktu widzenia przewoźnika istotne jest przyspieszenie, jakie pojazd posiada oraz prędkość, jaką pojazd może rozwinąć. Osiągnięcie tych parametrów jest możliwe bez narzucania wykonawcom minimalnej mocy silnika 400 kW. To producent decyduje, jaką moc powinien mieć silnik, aby przy jego rozwiązaniu konstrukcyjnym osiągnąć wymagane parametry eksploatacyjne.



**Odpowiedź na pytanie 6**

Zamawiający informuje, że odpowiedź na powyższe pytanie i zarazem modyfikacja zapisów w tym zakresie została wskazana w punktach 3 i 4 informacji o zmianie treści SWZ z dnia 29 marca 2023 r.

**Jednocześnie Zamawiający informuje, iż termin i godzina składania i otwarcia ofert pozostają bez zmian.**

Przewodniczący Komisji Przetargowej  
Eugeniusz Manikowski