

Sygn. akt: KIO 316/13

**WYROK**  
z dnia 27 lutego 2013 r.

**Krajowa Izba Odwoławcza** - w składzie:

**Przewodniczący:** Agnieszka Trojanowska  
**Członkowie:** Ryszard Tetzlaff  
Justyna Tomkowska  
**Protokolant:** Łukasz Listkiewicz

po rozpoznaniu na rozprawie w Warszawie w dniu 26 lutego 2013 r. odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 11 lutego 2013 r. przez **wykonawcę Siemens spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Żupnicza 11** w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego **Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółkę Akcyjną z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74**

przy udziale **wykonawcy Alstom Konstal Spółka Akcyjna z siedzibą w Chorzowie, ul. Metalowców 9** zgłaszającego swoje przystąpienie w sprawie sygn. akt KIO 316/13 po stronie odwołującego

przy udziale **wykonawcy Bombardier Transportation (ZWUS) Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Katowicach, ul. Modelarska 12** zgłaszającego swoje przystąpienie w sprawie sygn. akt KIO 316/13 po stronie zamawiającego

**orzeka:**

- 1. uwzględnia odwołanie i nakazuje zamawiającemu PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, dokonanie modyfikacji treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na „zaprojektowanie i wykonanie LCS Skierniewice oraz ERTMS/ETCS poziom 2/GSM-R na odcinku Warszawa Zachodnia - Koluszki w km 3,900 - 104,918 linii nr 1 i Koluszki - Łódź Widzew w km 26,400 - 7,200 linii nr**

17 w ramach projektów: Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice) (POLiS 7.1-24.1) i Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty (POLiS 7.1-24.3)", przez:

zmianę w tomie III Programu funkcjonalno-użytkowego (załącznik do SIWZ):

**A. w zakresie urządzeń typu komputerowy system urządzeń stacyjnych srk na stacjach Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówek**

a) poprawne wypełnienie tabeli 2.2. w pozycjach dotyczących stacji Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówek tzn w sposób profesjonalny z zachowaniem pełnej nazwy typu systemu tj. w sposób zgodny z nazwą typu podaną w treści właściwego świadectwa dopuszczenia UTK, z podaniem właściwego numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz z podaniem nazwy i numeru dokumentacji techniczno - ruchowej tzw. DTR, której nazwa jest wymieniona w treści świadectwa oraz zgodnie, z którą system został zabudowany i obecnie eksploatowany.

b) przekazanie kopii właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla typu urządzeń eksploatowanych na stacji Płyćwia.

**B. w zakresie urządzeń blokady na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów – Koluszki**

a) poprawne wypełnienie tabeli z zachowaniem pełnej nazwy typu systemu podanej w treści właściwego świadectwa dopuszczenia UTK, z podaniem właściwego numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz z podaniem nazwy i numeru właściwej dokumentacji techniczno - ruchowej wymienionej w treści świadectwa zgodnie, z którą system został zabudowany i obecnie eksploatowany.

b) przekazanie kopii właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla typu urządzeń blokady eksploatowanych na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów – Koluszki

**3. w zakresie blokad eksploatowanych na szlaku Koluszki - Gałkówek, Gałkówek Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów – Łódź**

a) poprawne wypełnienie tabeli z zachowaniem pełnej nazwy typu systemu zgodnej podaną w treści właściwego świadectwa dopuszczenia UTK, z podaniem numeru właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz nazwy i numeru dokumentacji techniczno - ruchowej wymienionej w treści świadectwa zgodnie, z która system został zabudowany i obecnie eksploatowany.

**b) przekazanie kopii właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla typu urządzeń blokady eksploatowanych na szlaku Koluszki - Gałkówek, Gałkówek Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów – Łódź**

**2. kosztami postępowania obciąża Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółkę Akcyjną z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74 i :**

2.1 zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 20 000zł. 00 gr. (słownie: dwadzieścia tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez **wykonawcę Siemens spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Żupnicza 11** tytułem wpisu od odwołania,

2.2 zasądza od **Polskich Kolei Państwowych Polskich Linii Kolejowych Spółki Akcyjnej z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74** na rzecz **Siemens spółki z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Żupnicza 11** kwotę 20 000zł. 00 gr (słownie : dwadzieścia tysięcy złotych zero groszy) tytułem zwrotu kosztów postępowania odwoławczego tj. wpisu.

Stosownie do art. 198a i 198b ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. - Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2010 r. 113, poz. 759 ze zm.) na niniejszy wyrok - w terminie 7 dni od dnia jego doręczenia - przysługuje skarga za pośrednictwem Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej do Sądu Okręgowego w **Warszawie**.

**Przewodniczący:** .....

**Członkowie:** .....

.....

**Uzasadnienie**

Postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na Zaprojektowanie i wykonanie LCS Skierniewice oraz ERTM/ETCS poziom 2/GSM-R na odcinku Warszawa Zachodnia –Koluszki w km 3,900=104,918 linii nr 1 i Koluszki – Łódź Widzew w km 26,400 – 7,200 linii nr 17 w ramach projektów pn. Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot A – odcinek Warszawa Zachodnia –Miedniewice (Skierniewice) (PoliŚ 7.1-24.1) i Modernizacja linii kolejowej Warszawa – Łódź, etap II, Lot C – pozostałe roboty (PoliŚ 7.1-24.3) zostało wszczęte przez zamawiającego Polskie Koleje Państwowe Polskie Linie Kolejowe Spółkę Akcyjną z siedzibą w Warszawie, ul. Targowa 74 ogłoszeniem w siedzibie i na stronie internetowej opublikowanym także w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 16 października 2012r. za numerem 2012/S 199-327330.

W dniu 1 lutego 2013r. zamawiający zamieścił na swojej stronie internetowej modyfikację treści siwz.

W dniu 11 lutego 2013r. wobec treści tej modyfikacji odwołanie wniósł odwołujący Siemens spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie, ul. Żupnicza 11 tj. opisie przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny, nie wyczerpujący, uniemożliwiający w sposób należyty kalkulację oferty i złożenie ważnej i rzetelnej oferty, w zakresie szczegółowo wskazanym w uzasadnieniu niniejszego odwołania, niewykonaniu wyroku KIO z dnia 9 listopada 2012, sygn. KIO 2272/12, KIO 2333/12, KIO 2349/12, KIO 2350/12 (dalej wyrok KIO) w zakresie nakazu wyłączenia do odrębnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego robót polegających na zaprojektowaniu i wykonaniu wymaganych interfejsów, celem doprowadzenia do współdziałania urządzeń obecnie istniejących z zamontowanymi w ramach postępowania, nakazu dokładnego określenia posiadanych urządzeń przez wskazanie numeru adekwatnego świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK) oraz dokumentacji DTR, nie wykonaniu postanowienia w postępowaniu odwoławczym o sygn. KIO 2335/12, nie wykonaniu zobowiązania zamawiającego z dnia 5 listopada 2012, mimo uwzględnienia przez zamawiającego w całości odwołania Thales Polska Sp. z o.o. z dnia 26 października 2012 w zakresie wyłączenia do odrębnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego robót polegających na zaprojektowaniu i wykonaniu wymaganych interfejsów, celem doprowadzenia do współdziałania urządzeń obecnie istniejących z zamontowanymi w ramach postępowania.

Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie przepisów ustawy z dnia 29 stycznia 2004r. Prawo Zamówień Publicznych (Dz. U. t.j. z 2010r. nr 113 poz. 759 ze zm. – dalej ustawy) w zakresie art. 29 ust. 1 ustawy, art. 186 ust. 2 i 3 ustawy, art. 197 ust. 1 ustawy.

Odwołujący wniósł o:

- uwzględnienie odwołania
- nakazanie zamawiającemu zmianę postanowień siwz w sposób wynikający z uzasadnienia odwołania, umożliwiający tym samym złożenie odwołującemu ważnej i rzetelnie skalkulowanej oferty.

Odwołującym wskazano, że przysługuje mu prawo do skorzystania ze środków ochrony prawnej zgodnie z art. 179 ust. 1 ustawy, jako że posiada interes w uzyskaniu przedmiotowego zamówienia, gdyż jest jednym z wykonawców oferujących urządzenia i usługi, będące przedmiotem prowadzonego przez zamawiającego postępowania przetargowego. Opis przedmiotu zamówienia uniemożliwia mu złożenie ważnej i rzetelnie skalkulowanej oferty. Natomiast brak możliwości wzięcia udziału w postępowaniu naraża go na wymierną szkodę polegającą na utracie szans biznesowych.

Podano, że w dniu 1 lutego 2013 zamawiający zamieścił na stronie internetowej modyfikację Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia. Odwołujący po zapoznaniu się z nią stwierdził, że zamawiający w sposób nieprawidłowy, niejednoznaczny, niezgodny z wyrokiem z dnia 9 listopada 2012, postanowieniem KIO z o sygn. KIO 2335/12 dokonał modyfikacji treści siwz, naruszający przepisy art. 29 ust. 1, art. 186 ust. 2 i 3 ustawy, art. 197 ust. 1 ustawy.

W ocenie odwołującego, zamawiający opisał przedmiot zamówienia w sposób niejednoznaczny, niewyczerpujący, a w konsekwencji uniemożliwiający złożenie ważnej, należycie skalkulowanej oferty. Wskazano, że w dniu 9 listopada 2012 r. zapadł wyrok łączny w sprawach o sygn. KIO 2272/12, KIO 2333/12, KIO 2349/12, KIO 2350/12. W przedmiotowym wyroku Izba nakazała zamawiającemu m.in. zmianę treści siwz- TOM III Program funkcjonalno-użytkowy CZĘŚĆ 1- zadanie nr P3, pkt. 1.3, tiret pierwszy poprzez wykreślenie postanowienia „Wykonawca musi liczyć się z faktem, że niektóre prace objęte w/w kontraktem oraz prace objęte kontraktem zawartym na podstawie niniejszego PFU mogą być wykonywane równolegle, co może mieć wpływ na organizację i harmonogram robót”. (KIO 2333/12); nakazano zamawiającemu dokładne określenie posiadanych urządzeń przez wskazanie numeru adekwatnego świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK) (KIO 2350/12), nakazano usunięcie postanowień 5.4.6, PFU TOM III część 2, (KIO 2272/12). Ponadto zamawiający w dniu 5 listopada 2012 uznał w całości odwołanie Thales Polska Sp. z o.o. z dnia 26 października 2012 i zobowiązał się m.in. do wyłączenia do odrębnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego robót polegających na zaprojektowaniu i

wykonaniu wymaganych interfejsów, celem doprowadzenia do współdziałania urządzeń obecnie istniejących z zamontowanymi w ramach niniejszego postępowania.

Biorąc pod uwagę powyższe rozstrzygnięcia odwołujący opisał następujące zarzuty:

Zarzut nr 1

Zamawiający w dniu 1 lutego 2013 dokonał modyfikacji treści pkt. 1.3. Aktualne uwarunkowania wykonania przedmiotu zamówienia, TOM III Program funkcjonalno-użytkowy Część 1 - zadanie nr P3 Zaprojektowanie i wykonanie LCS Skierniewice" w ramach projektu: „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty" (POLiŚ 7.1-24.3) poprzez wykreślenie z tiretu nr 1 postanowienia „Wykonawca musi liczyć się z faktem, że niektóre prace objęte w/w kontraktem oraz prace objęte kontraktem zawartym na podstawie niniejszego PFU mogą być wykonywane równolegle, co może mieć wpływ na organizację i harmonogram robót" oraz dodanie tiretu trzeciego.

Wskazał na treść zmodyfikowanego pkt. 1.3., TOM III Program funkcjonalno-użytkowy. Część 1 - zadanie nr P3 i podniósł, że niniejsze zamówienie ma być zrealizowane w terminie 29 miesięcy od dnia podpisania umowy. W trakcie postępowania przed KIO w dniu 6 listopada 2012 Bombardier Transportation (ZWUS) Polska Sp z o.o. tj. dostawca systemów sterowania ruchem kolejowym dla Konsorcjum w składzie: Lider PNI Sp. z o.o., PKP Energetyka S.A. i PPM-T Sp. z o.o. (dalej: Konsorcjum PNI Sp. zo.o.) realizującego kontrakt „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Lot A na odcinku Warszawa Zachodnia - Skierniewice (Miedniewice)" stwierdził, że stopień zaawansowania robót na wyżej wskazanym odcinku osiągnął dopiero 11% (protokół rozprawy z dnia 6.11.2012, str. 11).

W czasie kolejnych tygodni opinia publiczna została poinformowana o kłopotach ww. konsorcjum. W dniu 01.02.2013 PKP PLK SA udzielając odpowiedzi na pytania (pismo nr IRZRi-216-7.1-24.1/3-17/02/2013, str. 1 ) potwierdziła ww. fakt, cyt. Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Lot A na odcinku Warszawa Zachodnia - Skierniewice (Miedniewice) jest realizowana przez Konsorcjum w składzie: Lider PNI Sp. z o.o., PKP Energetyka S.A. i PPM-T Sp. z o.o. Zgodnie z umową oraz aneksem do umowy zakończenie realizacji zadania przewidywane jest do dnia 31.11.2013 r. Z uwagi na wewnętrzne kłopoty Konsorcjum Wykonawców spowodowane ogłoszeniem upadłości zakładowej PNI Sp. z o.o. istnieje ryzyko że termin ten zostanie wydłużony W dniu 04.12.2012 zarząd PNI Sp. z o.o. w upadłości ogłosił iż, w dniu 30 listopada 2012 r. Sąd Rejonowy dla Warszawy Pragi-Północ orzekł o uchyleniu zarządu własnego Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury Sp. z o.o w upadłości, co rodzi konsekwencje natury biznesowej. Jak wskazała PNI Sp. z o.o. „wszelkie działania podejmowane dotąd przez Zarząd PNI Sp. z o.o. w upadłości układowej zmierzały do zabezpieczenia oraz zaspokojenia w przyszłości interesów wszystkich wierzycieli oraz realizacji kluczowych dla spółki inwestycji tak, aby utrzymać jej istnienie. Niestety w obecnej sytuacji w naszej ocenie osiągnięcie tych celów stało się zagrożone".

Dowód: oświadczenie Zarządu PNI Sp. z o.o. w upadłości z dnia 4 grudnia 2012 (<http://pni.net.pl/>)

Wobec powyższego w ocenie odwołującego możliwe jest, że kontrakt „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Lot A na odcinku Warszawa Zachodnia - Skierniewice (Miedniewice)” realizowany przez Konsorcjum PNI Sp. z o.o. w upadłości nie zostanie wykonany terminowo czy też wykonany w całości lub w istotnej części w zakresie niezbędnym do realizacji zamówienia objętego niniejszym postępowaniem tj. wyposażenia linii kolejowej Warszawa - Łódź w system ERTMS/ETCS oraz ERTMS/GSM-R.

Wskazał, że celu zaprojektowania systemu ERTMS/ETCS na linii pomiędzy Warszawą a Łodzią niezbędne jest otrzymanie przez wykonawcę realizującego zamówienie, objęte niniejszym postępowaniem projektów powykonawczych, aby możliwe było rozpoczęcie projektowania. Projekty wykonawcze mogą ulegać modyfikacjom na różnych etapach realizacji, co rodzi oczywiste konsekwencje dla wykonawcy, który w oparciu o ww. projekty musi projektować systemy ERTMS/ETCS, ERTMS/GSM-R, systemy transmisji, linie kablowe, przepusty itp. W takim przypadku oraz mając na uwadze formułę kontraktu „projektuj i buduj” wykonawca ponosiłby koszty powstałe w wyniku błędów innego kontrahenta, tj. Konsorcjum PNI Sp. z o.o. realizującego kontrakt „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Lot A na odcinku Warszawa Zachodnia - Skierniewice (Miedniewice)”. W przypadku istotnego opóźnienia lub braku możliwości zrealizowania przez konsorcjum PNI Sp. z o.o. kontraktu „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Lot A na odcinku Warszawa Zachodnia - Skierniewice (Miedniewice)” wykonawca, w ocenie odwołującego, nie będzie mógł zrealizować kontraktu objętego niniejszym postępowaniem, w terminie przewidzianym przez zamawiającego.

Zamawiający oczekuje od wykonawcy zaprojektowania zabudowy oraz certyfikowania systemu sterowania ruchem kolejowym zgodnie z Dyrektywą 2008/57/WE. Powyższe oznacza, że wykonawca musi uzyskać zezwolenie na dopuszczenie do eksploatacji podsystemów infrastruktura, energia oraz sterowanie ruchem kolejowym. Proces uzyskania zezwolenia musi się odbyć przed włączeniem do eksploatacji, a rozpoczyna się już na etapie projektowania. Odwołujący opisał ten proces i wywiódł, że zamawiający oczekuje, iż bez względu na postępy w realizacji przez Konsorcjum PNI Sp. z o.o. kontraktu, wykonawca zamówienia, objętego niniejszym postępowaniem w ramach wynagrodzenia (bez możliwości dochodzenia wynagrodzenia dodatkowego) oraz w terminie zrealizuje kontrakt obejmujący zabudowę systemu ERTMS/ETCS, ERTMS/GSM-R, co może okazać się niemożliwe.

W ocenie odwołującego, z uwagi na powyżej przytoczone okoliczności należy stwierdzić, że zmodyfikowane postanowienia pkt. 1. 3 tiret trzeci są niezgodne z art. 29 ust. 1 ustawy, ponieważ powodują że opis przedmiotu zamówienia jest niejednoznaczny i niewyczerpujący. Zamawiający w istocie nie wskazuje terminu końcowego realizacji prac na odrębnym

obcinku, realizowanym przez Konsorcjum PNI Sp. z o.o., co uniemożliwia wykonawcom stworzenie harmonogramu realizacji całości prac w niniejszym postępowaniu. Ryzyko ewentualnego przesunięcia terminu realizacji prac na dodatkowym odcinku obciąża wykonawcę, ponieważ zgodnie z PFU wykonawca powinien mieć na względzie/ przyjąć założenie, że prace na dodatkowym odcinku mogą zakończyć się później niż 31 listopada 2013 r. Ponadto w ocenie odwołującego istnieje ryzyko, że prace na odcinku dodatkowym mogą w ogóle nie zostać zrealizowane przez PNI Sp. z o.o.

Powyżej wskazane niejasności treści siwz powodują, że wykonawcy nie są w stanie określić harmonogramu prac, co z kolei uniemożliwia rzetelne skalkulowanie ceny oferty.

Dodatkowo odwołujący wskazał, że wprowadzając zgodnie z wyrokiem z dnia 9 listopada 2012 usunął z tiretu nr 1, pkt. 1.3., TOM INI Program funkcjonalno-użytkowy, Część 1 - zadanie nr P3 postanowienie „Wykonawca musi Uczyć się z faktem, że niektóre prace objęte w/w kontraktem oraz prace objęte kontraktem zawartym na podstawie niniejszego PFU mogą być wykonywane równolegle, co może mieć wpływ na organizację i harmonogram robót”, to poprzez wprowadzenie tiretu nr 3 spowodował, że przedmiot zamówienia nadal jest niejasny i uniemożliwia rzetelne skalkulowanie oferty. Powyższe narusza w ocenie odwołującego art. 197 ust. 1 ustawy.

Wniósł o nakazanie zamawiającemu zmiany siwz poprzez:

1. ograniczenie zakresu projektu „Zaprojektowanie i wykonanie LCS Skierniewice oraz ERTMS/ETCS poziom 2/GSM-R na odcinku Warszawa Zachodnia - Koluszki w km 3,900 - 104,918 linii nr 1 i Koluszki - Łódź Widzew w km 26,400 - 7,200 linii nr 17” w ramach projektów:

- „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia-Miedniewice (Skierniewice)” (POLiŚ 7.1-24.1)

„Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty” (POLiŚ 7.1 - wyłącznie do odcinka linii kolejowej Miedniewice - Łodzi tj. do .

- 24.3)

„Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty” (POLiŚ 7.1-24.3) i objęcie pozostałych prac odrębnym zamówieniem.

lub alternatywnie o :

2. wprowadzenie postanowienia, że w przypadku zakończenia realizacji dodatkowego odcinka przez Konsorcjum PNI Sp. z o.o. (lub inny podmiot) w terminie późniejszym niż 31.11.2012. zamawiający wydłuża termin realizacji zamówienia objętego niniejszym postępowaniem o okres opóźnienia lub zwłoki w realizacji kontraktu przez Konsorcjum PNI (lub inny podmiot) i pokryje wszelkie koszty wynikające z konieczności przeprojektowywania, przebudowy, powtarzania przez jednostkę notyfikowaną procedur certyfikacji na każdym z etapów realizacji kontraktu, w przypadku gdy taka konieczność wynikać będzie z przyczyn



leżących po stronie konsorcjum PNI lub innego podmiotu, który będzie wskazanym oraz upoważnionym w sposób właściwy przez PKP PLK SA wykonawcą zadania „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Lot A na odcinku Warszawa Zachodnia - Skierniewice (Miedniewice).

Zarzut nr 2

Odwołujący wskazał, że w dniu 1 lutego 2013, zamawiający dokonał modyfikacji pkt. 1. 6 Wyposażenie linii w urządzenia SRK, Tom III Program Funkcjonalno-Użytkowy, Część 3 - Zadanie nr PC, poprzez zastąpienie tabeli 2.2. Podstawowe dane w zakresie urządzeń SRK w obszarze Płyćwia - Łódź Widzew (Tom III PFU, Część 3 - Zadanie nr PC pkt 1.6 Wyposażenie linii kolejowej w urządzenia srk). nową Tabelą 2.2. Szczegółowe dane w zakresie urządzeń SRK w obszarze (Tom III PFU, Część 3 - Zadanie nr PC pkt 1.6 Wyposażenie linii kolejowej w urządzenia srk).

W Tabeli 2.2. PKP PLK SA podał dla urządzeń stacyjnych srk na stacji Płyćwia, Rogów , Koluszki, Gałkówek

- a) nazwę typu cyt „Ebilock 950"
- b) numer świadectwa UTK/GIK cyt „U/2000/0016"
- c) Nazwę dokumentacji DTR zgodną z treścią świadectwa dopuszczenia UTK (GIK) cyt „DTR- 2003/EBILOCK 950

Odwołujący zwrócił uwagę na to, że

1. świadectwo UTK nr U/2000/0016 wydane zostało przez Urząd Transportu Kolejowego na czas ograniczony, w celu przeprowadzenia badań eksploatacyjnych dla systemu o nazwie typu „Komputerowe urządzenia srk stacyjne typu EBILOCK 950". Świadectwo to utraciło ważność w dniu 31.12.2000r., co oznacza, że zgodnie z Ustawą o Transporcie Kolejowym system srk, który budowany był zgodnie z warunkami technicznymi określonymi w terminowym świadectwie h dopuszczenia nr U/2000/0016 wydanym przez Urząd Transportu Kolejowego dla potrzeb prowadzenia badań, nie może być w dniu dzisiejszym eksploatowany na sieci kolejowej w Polsce. Odwołujący zatem zakłada, że zamawiający nie może eksploatować na stacji Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówek wykazanego przez siebie systemu srk, gdyż byłoby to niezgodne z ustawą o Transporcie Kolejowym.

2. Nazwa dokumentacji techniczno-ruchowej DTR podana przez PKP PLK SA cyt" DTR-2003/ EBILOCK 950" odnosi się do dokumentacji wydanej w 2003 r., a tym samym nie może być dokumentacją systemu stacyjnego srk, dla którego w 2000r Urząd Transportu Kolejowego wydał w 2000r świadectwa nr U/2000/0016. Podana przez PKP PLK SA nazwa dokumentacji DTR-2003/ EBILOCK 950 nie jest przywołana naszym według odwołującego w treści żadnego świadectwa dopuszczenia wydanego przez UTK. Z pewnością nie może jednak dotyczyć świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu systemu, dla którego Urząd

Transportu Kolejowego wydał świadectwo cztery lata przed datą powstania dokumentacji systemu.

3. Nazwa typu systemu podana przez PKP PLK nie odpowiada faktycznej nazwie typu systemu podanej przez UTK w wykazie typów urządzeń oraz w treści świadectwa.

W świetle powyższego odwołujący uważa, że zmodyfikowana Tabela nr 2.2 Szczegółowe dane w zakresie urządzeń SRK w obszarze nie zawiera szczegółowych danych, pozwalających na jednoznaczne zidentyfikowanie systemu oraz jego konfigurację zgodnie ze stanem faktycznym na stacjach Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówki, co powoduje, że przedmiot zamówienia nadal nie jest określony jednoznacznie i wyczerpująco, co uniemożliwia wykonawcom sporządzenia rzetelnej oferty, w tym określenia warunków technicznych możliwości podłączenia urządzeń do systemu ERTMS/ETCS Poziom 2, a w konsekwencji ceny ofertowej. Opis przedmiotu zamówienia narusza zatem art. 29 ust. 1 ustawy.

Ponadto należy wskazać, że zamawiający dokonał modyfikacji siwz niezgodnie z wyrokiem KIO z dnia 9 listopada 2012 (KIO 2350/12), co narusza również art. 197 ust. 1 ustawy. Podniósł, że w trakcie rozprawy w KIO w dniu 8 listopada 2012, zamawiający sugerował, że zabudowany na stacji Płyćwia system srk posiada świadectwo UTK nr U/2009/0025, a zmodyfikowaną tabelą przyznał, że nie eksploatuje na stacji Płyćwia systemu stacyjnego srk o numerze świadectwa UTK nr U/2009/0025. Jednakże podany przez PKP PLK SA również nie może odpowiadać systemowi stacyjnemu eksploatowanemu przez PKP PLK SA.

Gdyby jednak na stacji Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówki był eksploatowany system o numerze świadectwa podanym przez PKP PLK SA tj. U/2000/0016 lub spełniający wymogi podanej DTR 20031 EBILOCK 950 to ze względu na fakt, że:

- a) ww. system nie posiada ważnego świadectwa UTK,
- b) ww. dokumentacja DTR nie jest wymieniona w treści żadnego świadectwa UTK
- c) prawdopodobnie (ze względu na fakt, że świadectwo nr U/2000/0016 dotyczy urządzeń poddawanych badaniom oraz próbom) nie jest przystosowany do podłączenia do systemu ETCS (co było wymogiem postępowania przetargowego oraz kontraktu w ramach, którego wykonawca zabudował ww. system dla PKP PLK SA) urządzenia stacyjne na stacji Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówki należy wymienić na spełniające wymogi Ustawy o Transporcie Kolejowym, które jednocześnie umożliwią ich podłączenie do systemu ERTMS/ETCS.

Z uwagi na powyższe niejasności siwz, odwołujący wniósł o nakazanie zamawiającemu :

1. wprowadzenia zapisu do siwz, że w przypadku, gdy stan urządzeń istniejących, wskazanych w Tabeli 2.2. Szczegółowe dane w zakresie urządzeń SRK w obszarze, w tym stan formalno-prawny, uniemożliwia ich bezpieczną eksploatację ze względu na brak właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego przez UTK dla

konfiguracji urządzeń eksploatowanej na stacji Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówek lub stan techniczny uniemożliwia podłączenie do ETCS ze względu na brak gotowości do podłączenia eksploatowanych urządzeń stacyjnych na stacji Płyćwia do systemu ETRMS/ETCS (zgodnie z wymogami przetargu i kontraktu, w ramach którego PKP PLK SA zakupiła ww. urządzenia) w takim przypadku wykonawca wymieni urządzenia stacyjne na stacji Płyćwia na nowoczesne, komputerowe gotowe do podłączenia do ETRMS/ETCS oraz przywróci stan bezpiecznej eksploatacji urządzeń na stacji Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówek za dodatkowym wynagrodzeniem, a koszt wymiany kompletu urządzeń stacyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą pokryje zamawiający

alternatywnie:

2. w przypadku gdy podane przez PKP PLK SA numer świadectwa dla urządzeń stacyjnych oraz nazwa dokumentacji DTR zostały podane w sposób omyłkowy o:

a) poprawne tabeli 2.2. w pozycjach dotyczących stacji Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówek tzn w sposób profesjonalny z zachowaniem pełnej nazwy typu systemu tj. w sposób zgodny z nazwą typu podaną w treści właściwego świadectwa dopuszczenia UTK, z podaniem właściwego numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz z podaniem nazwy i numeru dokumentacji techniczno - ruchowej tzw. DTR, której nazwa jest wymieniona w treści świadectwa oraz zgodnie, z którą system został zabudowany i obecnie eksploatowany.

b) przekazanie kopii właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla typu urządzeń eksploatowanych na stacji Płyćwia wraz z kopią właściwej dokumentacji techniczno ruchowej DTR w wersji zgodnej z treścią ww. przekazywanego świadectwa dopuszczenia UTK.

Wskazał, że wniosek o przekazanie kopii dokumentacji DTR jest tym bardziej zasadny, że po wyroku KIO z dnia 09.11.2012r (sygn. 2350/12) odwołujący zgodnie z wyrokiem KIO zwrócił się w dniu 07.12.2012r do Urzędu Transportu Kolejowego o wydanie świadectwa oraz dokumentacji DTR systemu wskazanego przez PKP PLK SA. zabudowanego na stacjach określonych w Tabeli 2.2. w tym ze względu na fakt, iż zdaniem PKP PLK SA (cyt „świadectwa i dokumentacja związana z ich wydaniem znajduje się w UTK i jest wykonawcom dostępna”) i do dnia dzisiejszego nie otrzymał żadnej odpowiedzi ani też nie zostały mu przekazane kopie dokumentacji DTR. Dokonał również wizji lokalnej na stacjach. Rogów, Płyćwia, Gałkówek, Koluszki, Łódź Andrzejów i ma problem z określeniem typu systemu stacyjnego oraz numeru świadectwa typu systemu stacyjnego eksploatowanego przez PKP PLK SA na ww. stacjach, w tym na stacji Płyćwia.

Zarzut nr 3

W dniu 1 lutego 2013, zamawiający dokonał modyfikacji pkt. 1. 6 Wyposażenie linii w urządzenia SRK, Tom III Program Funkcjonalno-Użytkowy, Część 3 - Zadanie nr PC,

poprzez zastąpienie Tabeli 2.2. Podstawowe dane w zakresie urządzeń srk w obszarze Płyćwia - Łódź Widzew (Tom 3 PFU Część 3 Zadanie nr PC pkt 1.6 Wyposażenie linii kolejowej w urządzenia srk), nową Tabelą 2.2. o nazwie cyt „Szczegółowe dane w zakresie urządzeń SRK w obszarze” (Tom 3 PFU Część 3 Zadanie nr PC pkt 1.6 Wyposażenie linii kolejowej w urządzenia srk).

Odwołujący wskazał, że zamawiający podał w pozycji szlak: Skierniewice Park - Płyćwia Płyćwia - Rogów, Rogów - Koluszki:

- a) nazwę typu blokady cyt „SHL-1”
- b) Nr świadectwa dopuszczenia UTK cyt „U/1999/006”
- c) Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa UTK(GIK) cyt „DTR-2007/SHL-1”

Odwołujący zwrócił uwagę na fakt, że

- a) Podane przez zamawiającego świadectwo o numerze U/1999/0006 zostało wydane przez Urząd Transportu kolejowego w 1999r.
- b) Podana przez zamawiającego Nazwa i numer dokumentacji DTR jest nie zgodna z treścią świadectwa U/1999/0006. UTK(GIK) DTR-2007/SHL-1 dotyczy dokumentu wydanego w 2007r a więc 8 lat po wydaniu ww. świadectwa.

Tym samym, zdaniem odwołującego, nie może to być dokumentacja techniczna systemu co do nazwy i numeru wymieniona w treści świadectwa dopuszczenia o numerze U/1999/0006 zgodnie, z którą urządzenia blokady musiały być wybudowane. W przeciwnym wypadku, gdy konfiguracja zabudowanych i eksploatowanych urządzeń nie odpowiada konfiguracji urządzeń, dla której producent uzyskał świadectwo dopuszczenia UTK, oznacza to , że eksploatowany system srk jest niezgodny z Ustawą o transporcie kolejowym.

- c) Podana przez zamawiającego nazwa typu systemu cyt „SHL-1” jest jedynie skrótową nazwą , używaną w żargonie inżynierskim i może odnosić się do różnych typów systemów posiadających w nazwie SHL. Odwołujący oczekuje, że zamawiający będzie posługiwał się nazwa typu zgodną z treścią właściwego świadectwa dopuszczenia UTK.

W ocenie odwołującego powyższe oznacza, że przedmiot zamówienia nadal nie jest określony jednoznacznie i wyczerpująco, narusza zatem art. 29 ust. 1 ustawy.

Ponadto wskazał, że zamawiający dokonał modyfikacji siwz niezgodnie z wyrokiem KIO z dnia 9 listopada 2012 (KIO 2350.12), co narusza art. 197 ust. 1 ustawy.

Dlatego też odwołujący wniósł o nakazanie zamawiającemu:

1. wprowadzenia zapisu do siwz, że w przypadku gdy stan urządzeń istniejących
  - a) stan formalno-prawny uniemożliwia ich eksploatację ze względu na brak właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego przez UTK dla konfiguracji urządzeń blokady na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów - Koluszki lub

b) stan techniczny uniemożliwia podłączenie do ETCS ze względu na brak gotowości do podłączenia eksploatowanych urządzeń blokady na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów - Koluszki do systemu ETRMS / ETCS (zgodnie z wymogami przetargu i kontraktu w ramach którego zamawiającego zakupiła ww. urządzenia)

to w takim przypadku wykonawca wymieni urządzenia blokady na szlaku Skierniewice Park-Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów - Koluszki na nowoczesne, komputerowe gotowe do podłączenia do ERTMS/ETCS oraz przywróci stan bezpiecznej eksploatacji urządzeń blokady na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, za dodatkowym wynagrodzeniem. Koszt wymiany kompletu urządzeń stacyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą pokryje zamawiający.

Alternatywnie

2. w przypadku gdy podane przez zamawiającego numer świadectwa dla urządzeń stacyjnych oraz nazwa dokumentacji DTR na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów - Koluszki zostały podane w sposób omyłkowy wniósł o :

a) poprawne wypełnienie tabeli z zachowaniem pełnej nazwy typu systemu podaną w treści świadectwa dopuszczenia UTK, z podaniem numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz z podaniem nazwy i numeru dokumentacji techniczno - ruchowej wymienionej w treści świadectwa zgodnie, z którą system został zabudowany i obecnie eksploatowany.

b) przekazanie kopii świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla typu urządzeń blokady eksploatowanych na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów - Koluszki wraz z kopią dokumentacji techniczno ruchowej DTR w wersji zgodnej z treścią tego świadectwa dopuszczenia UTK.

Podobnie jak w przypadku zarzutu 2 wskazał, że zwrócił się w dniu 07.12.2012r do Urzędu Transportu Kolejowego o wydanie świadectwa oraz dokumentacji DTR i do dnia dzisiejszego nie otrzymał żadnej odpowiedzi ani też nie zostały mu przekazane kopie dokumentacji DTR. Dokonał również wizji lokalnej na ww. odcinku ww. linii i podobnie jak zamawiający mamy problem z określeniem typu systemu blokady, konfiguracji urządzeń eksploatowanych na ww. szlaku, stacyjnego oraz numeru świadectwa typu systemu blokady eksploatowanej na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów - Koluszki.

4. Zarzut nr 4

Ponownie odwołał się do zmodyfikowanej w dniu 1 lutego 2013r tabeli 2.2. o nazwie cyt „Szczegółowe dane w zakresie urządzeń SRK w obszarze” (Tom 3 PFU Część 3 Zadanie nr PC pkt 1.6 Wyposażenie linii kolejowej w urządzenia srk). I wskazał, że w pkt. 3 tej tabeli w pozycji szlak: Koluszki - Gałkówek, Gałkówek- Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów – Łódź Widzew zamawiający podał :

a) nazwę typu blokady cyt „SHL-12”

- b) Nr świadectwa dopuszczenia UTK cyt „U/2001 /0135”
- c) Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa UTK(GIK) cyt „DTR-2007/SHL-12”

Odwołujący zwrócił uwagę na poniższe okoliczności:

1. świadectwo UTK nr U/2001/0135 wydane zostało przez Urząd Transportu Kolejowego na czas ograniczony, w celu przeprowadzenia badań eksploatacyjnych dla systemu o nazwie typu „Komputerowa samoczynna blokada liniowa typu SHL-12”.

Dowód: Wyciąg z wykazu świadectw UTK)

Świadectwo utraciło ważność w dniu 31.12.2002r. Odwołujący zakłada zatem, że zamawiający nie może eksploatować na szlaku Koluszki - Gałkówek wykazanego przez siebie systemu srk, gdyż byłoby to niezgodne z ustawą o Transporcie Kolejowym.

2. nazwa dokumentacji techniczno-ruchowej DTR podana przez PKP PLK SA cyt" DTR-2007/ SHL-12" odnosi się do dokumentacji wydanej w 2007r a tym samym nie może być dokumentacją systemu blokady przywołana w treści terminowego świadectwa dopuszczenia wydanego przez w 2001 r przez Urząd Transportu Kolejowego , które utraciło ważność w 2002r.

3. Nazwa typu systemu podana przez PKP PLK nie odpowiada faktycznej nazwie typu systemu podanej przez UTK w wykazie typów urządzeń oraz w treści świadectwa.

Ponownie podniósł, że powyższa tabela nie zawiera szczegółowych danych, które powinny być podane w sposób profesjonalny, umożliwiający jednoznaczne zidentyfikowanie systemu oraz zgodne ze stanem faktycznym, co powoduje, że przedmiot zamówienia nadal nie jest określony jednoznacznie i wyczerpująco i narusza art. 29 ust. 1 ustawy.

Ponadto wskazał, że zamawiający dokonał modyfikacji siwz niezgodnie z wyrokiem KIO z dnia 9 listopada 2012 (KIO 2350/12), co narusza art. 197 ust. 1 ustawy.

Dlatego też odwołujący wniósł o nakazanie zamawiającemu:

a) wprowadzenia zapisu do siwz, że w przypadku gdy stan formalno-prawny istniejących urządzeń uniemożliwia ich eksploatację ze względu na braku właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego przez UTK dla konfiguracji urządzeń blokady eksploatowanej na obszarze Koluszki - Gałkówek, Gałkówek Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów - Łódź Widzew oraz

b) stan techniczny uniemożliwia podłączenie do ETCS ze względu na braku gotowości do podłączenia eksploatowanych urządzeń blokady na szlaku Koluszki - Gałkówek, Gałkówek Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów - Łódź do systemu ETRMS / ETCS (zgodnie z wymogami przetargu i kontraktu w ramach którego zamawiający zakupił ww. urządzenia)

to w takim przypadku wykonawca wymieni urządzenia blokady na szlaku Koluszki - Gałkówek wraz z niezbędną infrastrukturą na nowoczesne, komputerowe gotowe do podłączenia do ERTMS/ETCS oraz przywróci stan bezpiecznej eksploatacji urządzeń na

szlaku Koluszki - Gałkówek, Gałkówek Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów - Łódź za dodatkowym wynagrodzeniem. Koszt wymiany kompletu urządzeń stacyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą pokryje zamawiający.

Alternatywnie

2. w przypadku gdy podane przez zamawiającego numer świadectwa dla urządzeń blokady i/lub nazwa dokumentacji techniczno - ruchowej DTR zostały podane w sposób omyłkowy wnioś o

a) poprawne wypełnienie tabeli z zachowaniem pełnej nazwy typu systemu zgodnej podaną w treści właściwego świadectwa dopuszczenia UTK, z podaniem numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz nazwy i numeru dokumentacji techniczno - ruchowej wymienionej w treści świadectwa zgodnie, z którą system został zabudowany i obecnie eksploatowany.

b) przekazanie kopii świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla typu urządzeń blokady eksploatowanych na szlaku Koluszki - Gałkówek, Gałkówek Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów - Łódź wraz z kopią dokumentacji techniczno ruchowej DTR w wersji zgodnej z treścią ww. przekazywanego świadectwa dopuszczenia UTK.

Również w tym przypadku odwołujący zwracał się o udostępnienie niezbędnych dokumentów do UDT oraz dokonywał wizji lokalnej.

Zarzut nr 5

Odwołujący podniósł, że Izba w dniu 09.11.2013 orzekła w sprawie o sygn. akt KIO 2272/12, że cyt:

„1. Uwzględnia odwołanie i nakazuje zamawiającemu, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, dokonanie modyfikacji treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (siwz) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na zaprojektowanie i wykonanie LCS Skierniewice oraz ERTMS/ETCS poziom 2/GSM- R na odcinku Warszawa Zachodnia - Koluszki w km 3,900 - 104,918 linii nr 1 i Koluszki - Łódź Widzew w km 26,400 -7,200 linii nr 17 w ramach projektów:

Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice) (POLiŚ 7.1-24.1) i Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty (POLiŚ 7.1-24.3)", przez usunięcie z zakresu ww. zamówienia prac opisanych w pkt 5.4.6 Interfejsy", w tomie III Programu funkcjonalno-użytkowego (załącznik do siwz), Część 2 — zadanie nr PA;"

Ponadto zamawiający w dniu 5 listopada 2012, uwzględnił w całości odwołania Thales Polska Sp. z o.o. z dnia 26 października 2012 i zobowiązał się do wyłączenia do odrębnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego robót polegających na zaprojektowaniu i wykonaniu wymaganych interfejsów, celem doprowadzenia do współdziałania urządzeń

obecnie istniejących z zamontowanymi w ramach postępowania. KIO z uwagi na powyższe wydała postanowienie o umorzeniu postępowania (sygn. KIO 2335/12)

Wbrew powyższym okolicznościom zamawiający w dniu 1 lutego 2013 dokonał modyfikacji siwz, niezgodnie z wyrokiem KIO z dnia 9 listopada 2012, postanowieniem KIO sygn. 2335/12 i nie usunął z siwz z Tomu III Program funkcjonalno-użytkowy. Część 2 - zadanie PA, postanowień pkt. 5.4.6 Interfejsy, ani z Tomu III Program funkcjonalno-użytkowy, Część 3 - zadanie nr PC, postanowień pkt. 6.4.6. Interfejsy, a dokonał ich modyfikacji. Odwołujący zacytował treść tej modyfikacji i wskazał, że przedmiotem sporu są interfejsy. Inaczej mówiąc urządzenia, których zadaniem będzie połączenie systemów ETRMS / ETCS oraz ETMS/GSM-R z systemami wybudowanymi przez zamawiającego w 2008r w ramach Modernizacji linii kolejowej Warszawa - Łódź Etap 1 oraz systemami planowanymi do zabudowy przez zamawiającego w ramach umowy obecnie realizowanej przez konsorcjum PNI Sp. z o.o. Interfejsy będą łączyć systemy różnych dostawców w sposób umożliwiających ich bezpieczne współdziałanie oraz eksploataowanie. Odwołujący zobrazował graficznie zależności pomiędzy poszczególnymi kontraktami/ umowami w tym przede wszystkim rolę jaką w ich połączeniu pełnić będą interfejsy oraz wykonawcy interfejsów.

Na podstawie tego graficznego schematu wskazał, że zamawiający nie zastosował się do wyroku KIO sygn. akt KIO 2272/12 i de facto nie usunął z zakresu prac niniejszego przetargu, prac opisanych w Tomie III Program funkcjonalno- użytkowy. Część 2 - zadanie PA, pkt. 5.4.6 i W Tomie III Program funkcjonalno-użytkowy. Część 3 zadanie nr PC pkt. 6.4.6., co narusza art. 197 ust. 1 ustawy. Ponadto zamawiający poprzez niewyłączenie do odrębnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego robót polegających na zaprojektowaniu i wykonaniu wymaganych interfejsów, naruszył art. 186 ust. 2 i 3, mimo iż uznał żądania Tahles Sp. z o.o. w zakresie wyłączenia do odrębnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego robót polegających na zaprojektowaniu i wykonaniu wymaganych interfejsów, celem doprowadzenia do współdziałania urządzeń obecnie istniejących z zamontowanymi w ramach. Zamawiający wprowadził bowiem dodatkowy wymóg cyt "zaoferowane przez Wykonawcę urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziom 2 nie mogą naruszać właściwości funkcjonalnych i konstrukcyjnych urządzeń SRK i dsat, z którymi będą współpracować. W przeciwnym razie Wykonawca we własnym zakresie i na własny koszt uzyska wymagane świadectwa i dopuszczenia do eksploatacji dla urządzeń SRK i dsat, w których dokonał zmian, wymaganych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa."

Zamawiający nie wskazał jednak precyzyjnie ani nazwy typu systemów, nie przekazał oferentom do oceny właściwej dokumentacji DTR oraz dokumentacji powykonawczej systemów. Jak wynika z dotychczasowego przebiegu postępowania sam zamawiający nie wie, jakiego typu systemy eksploatuje i podaje za każdym razem inne oznaczenia systemów



przy czym nie są to oznaczenia profesjonalne. Wskutek tego wykonawcy ponownie nie posiadają informacji niezbędnych do rzetelnego sporządzenia oferty.

Dodatkowo odwołujący wskazał, że wyłączenie interfejsów z zakresu niniejszego postępowania oznacza, że wykonawca i dostawca systemów ETRMS/ETCS oraz ERTMS/GSM- R nie będzie integratorem rozwiązań polegających na połączeniu istniejących systemów srk z systemami ERTMS. Tym samym z punktu widzenia wykonawcy nie jest możliwe aby oferowane systemy ERTMS mogły wpływać na właściwości funkcjonalne i konstrukcyjne istniejących urządzeń srk. Istnieje jednak, zdaniem odwołującego, teoretyczna możliwość, że w przypadku gdy istniejące, obecnie eksploatowane przez zamawiającego systemy srk nie spełniają wymogu podłączenia do ERTMS, lub posiadają inne wady formalne oraz prawne, zamawiający będzie chciał przenieść ciężar dostosowania ww. systemów , modernizacji lub upgrade'u na wykonawcę niniejszego postępowania przetargowego. W związku z możliwością wystąpienia takich okoliczności wykonawca powinien mieć prawo do wymiany niewłaściwych systemów na pozbawione ww. wad formalno- prawnych, (w tym m.in. własnej produkcji), nowoczesne, komputerowe, dostosowane do ERTMS. W takim przypadku koszt wymiany wadliwych, niespełniających wymagań systemów nie może obciążać wykonawcy niniejszego przetargu.

Zamawiający wprowadził również inny dodatkowy wymóg dla wykonawcy cyt „Wykonawca zobowiązany jest do współpracy z Wykonawcą interfejsu oraz adaptacji komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym do współpracy z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2 i zapewnienia zgodności z protokołem Euroradio+/Subset098 w celu ustalenia zakresu wymiany informacji pomiędzy systemami srk a systemem ERTMS/ETCS poziom 2 przy wykorzystaniu protokołu Euroradio+/Subset098”.

Z powyższego wynika, że zamawiający stawia wymóg wykonawcy niniejszego przetargu i zobowiązuje go do adaptacji komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym w wybudowanych przez zamawiającego w 2008r oraz planowanych do zabudowy w ramach odrębnych Umów. Powyższe urządzenia komputerowe wymienione zostały przez zamawiającego w Tabeli nr 2.2 Szczegółowe dane w zakresie urządzeń srk w obszarze (Tom III PFU Część 3 zadanie PC) oraz w Tabeli 1.1. (Tom III PFU Część 2 zadanie PA). Zamawiający, sam nie potrafi określić jednoznacznie i precyzyjnie typu systemów tzn. ich nazwy, typu, numeru świadectwa dopuszczenia oraz nazwy i wersji dokumentacji techniczno-ruchowej zgodnej z treścią świadectwa dopuszczenia UTK. Wykonawca na podstawie informacji uzyskanych w trakcie wizyty na placu budowy nie potrafi również stwierdzić zgodnie, z którym świadectwem dopuszczenia (a jak przyznał zamawiający w trakcie posiedzenia KIO w dniu 8 listopada 2012 . Cyt „nadal obowiązuje zasada jeden typ systemu jedno świadectwo”) wybudowane zostały stacyjne systemy srk oraz blokady liniowe.

Ponadto zamawiający w postępowaniach przetargowych a następnie w Kontraktach zakończonych w 2008r oraz w Kontrakcie obecnie realizowanym przez konsorcjum z liderem PNI Sp zo.o. w upadłości zobowiązał wykonawców tych umów do zabudowy systemów przystosowanych do podłączenia do ETCS. Obecnie zamawiający oczekuje od wykonawcy niniejszego przetargu, że będzie adoptował trudne do zidentyfikowania systemy srk i przystosowywał je na własny koszt. Modyfikacja i / lub przystosowywanie istniejących systemów srk przez wykonawcę oznacza, w ocenie odwołującego, również wzięcie odpowiedzialności za ponowną certyfikację oraz uzyskanie nowego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu przez UTK. Zwrócił uwagę, że powyższe wymaga przeprowadzenia tzw „Dowodu Bezpieczeństwa” dla typu certyfikowanego systemu. Ponieważ dane niezbędne do przeprowadzenia Dowodu Bezpieczeństwa stanowią tajemnicę przedsiębiorstwa a wykonawcę nie łączy żaden stosunek formalno-prawny z producentem i/lub dostawcą ww. systemów, wobec powyższego wymóg zamawiającego w tym zakresie jest z natury niemożliwy do zrealizowania. Pamiętać jednak należy, że systemy srk istniejące i eksploatowane przez PKP PLK SA od 2008r muszą być przystosowane do podłączenia do ERTMS/ETCS co wynika z wymogów postępowań przetargowych oraz umów na ich zabudowę. Zakres oraz sposób podłączenia istniejących i przystosowanych do podłączenia do ETCS systemów srk będzie przedmiotem odrębnego postępowania i zadaniem Wykonawcy Interfejsów. Wykonawca Interfejsów będzie zobowiązany aby nie zmienić typu (tzn. nie zmienić świadectwa systemu srk) istniejących i eksploatowanych systemów srk ze względu na fakt ich przystosowania do podłączenia do ERTMS/ oraz aby po podłączeniu do ETCS zapewnić połączenia ww. systemów, które umożliwić będzie ich bezpieczne współdziałanie oraz w pełni funkcjonalną eksploatację.

W związku z odwołujący uważa, że zmodyfikowana treść postanowień z Tomu III Program funkcjonalno-użytkowy, Część 2 – zadanie PA pkt. 5.4.6 Interfejsy, ani z Tomu III Program funkcjonalno-użytkowy. Część 3 – zadanie nr PC , pkt. 6.4.6. Interfejsy jest nadal niezgodna z m.in. 29 ust. 1 ustawy.

Wniósł o nakazanie zamawiającemu :

1. Wykreślenia ze specyfikacji w całości z Tomu III Program funkcjonalno-użytkowy. Część 2 – zadanie PA, postanowień pkt. 5.4.6 Interfejsy, z Tomu III Program funkcjonalno-użytkowy. Część 3 – zadanie nr PC, postanowień pkt. 6.4.6. Interfejsy,
2. w celu ostatecznego i precyzyjnego określenia zakresu prac wykonawcy po usunięciu z zakresu prac Interfejsów, zmodyfikowaniu siwz w sposób jednolity, z uwzględnieniem ww. faktu wraz z jego oczywistymi konsekwencjami. Według odwołującego oczywistym jest, że w konsekwencji wyroku KIO sygn akt KIO 2272/12 , zgodnie z postanowieniem KIO 2355/12 wykonawca dostarcza systemy ERTMS/ETCS oraz ERTMS/GSM-R oraz współdziała z wykonawcą Interfejsów. Jednocześnie wobec powyższej zmiany wykonawca nie może

ponosić odpowiedzialności za certyfikację całości podsystemu sterowanie ruchem kolejowym, w którego skład będą wchodziły m.in.:

- a) dostarczone przez wykonawcę systemy ERTMS
- b) systemy zabudowane i eksploatowane przez zamawiającego od 2008r, zabudowane w ramach Sektorowego Programu Operacyjnego, nie podlegające modyfikacji ani tzw. upgrade'om ze względu na ciągłość inwestycji, przystosowane do ERTMS/ETCS (ze względu na powyższe świadectwo dopuszczenia UTK dla systemów eksploatowanych przez PKP PLK SA od 2008r nie może ulec zmianie w przeciwnym wypadku wykonawca musi mieć prawo do wymiany na koszt zamawiającego ww. systemów na nowoczesne oraz przystosowane do współpracy z ERTMS/ETCS).
- c) Interfejsy łączące ww. systemy .

Wniósł też o usunięcie postanowień zawartych w Tomie III Program funkcjonalno-użytkowy Część 3 –zadanie PC,I Część opisowa, Tytuł 2 Wyjaśnienia i wymagania ogólne Podtytuł 2.2 ogólne właściwości funkcjonalne i użytkowe cyt:

Wykonawca jest zobowiązany zlecić notyfikowanej jednostce certyfikującej ocenę zgodności każdego podsystemu na każdym etapie (projektu, budowy i końcowych prób podsystemu) zgodnie z zapisami Ustawy z dnia 28 marca 2003 r. o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz. U. z 2007 r. Nr 16, poz. 94 z późn. Zm.), którą wdrażają regulacje powyższej Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady oraz powyższych Decyzji Komisji Europejskiej. W wyniku przeprowadzonej oceny zgodności przez notyfikowaną jednostkę certyfikującą Wykonawca ma obowiązek uzyskać wszystkie niezbędne pośrednie certyfikaty weryfikacji WE podsystemu oraz certyfikat weryfikacji WE podsystemu, na podstawie którego Wykonawca ma obowiązek wystawienia deklaracji weryfikacji WE podsystemu.

Wykonawca dostarczy zamawiającemu po rekomendacji Inżyniera, dla każdego z podsystemów deklarację weryfikacji WE oraz całość dokumentacji przebiegu oceny zgodności wraz z certyfikatami pośrednimi weryfikacji WE i certyfikatami weryfikacji WE wydanymi przez jednostkę notyfikowaną.

Wykonawca poniesie wszystkie koszty związane z procedurami oceny zgodności w tym koszty jednostki notyfikowanej.

Odwołanie zostało podpisane przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 11 lutego 2013r. udzielonego przez członka zarządu i prokurenta ujawnionych w KRS i upoważnionych do łącznej reprezentacji, zgodnie z odpisem z KRS załączonym do odwołania. Kopia odwołania została przekazana zamawiającemu w dniu 11 lutego 2013r. drogą elektroniczną.

W dniu 13 lutego 2013r. zamawiający zamieścił na swojej stronie internetowej kopię odwołania i wezwał do wzięcia udziału w postępowaniu odwoławczym, zaś w dniu 14 lutego

2013r. przekazał kopię odwołania drogą elektroniczną i pocztą poleconą wykonawcom, którzy pobrali siwz.

W dniu 15 lutego 2013r. do postępowania odwoławczego po stronie odwołującego zgłosił swój udział wykonawca Alstom Konstal Spółka Akcyjna z siedzibą w Chorzowie, ul. Metalowców 9 wnosząc o uwzględnienie odwołania. Wskazał, że ma interes w rozstrzygnięciu na korzyść odwołującego, gdyż w przypadku uwzględnienia żądań odwołującego będzie mógł złożyć własną ważną ofertę ubiegając się o uzyskanie zamówienia. Zgłoszenie zostało podpisane przez pełnomocnika działającego na podstawie pełnomocnictwa z dnia 7 lutego 2013r. udzielonego przez dwóch członków zarządu ujawnionych w KRS i upoważnionych do łącznej reprezentacji zgłaszającego Alstom Konstal S.A., zgodnie z odpisem z KRS załączonym do zgłoszenia. Kopia zgłoszenia została przekazana zamawiającemu i odwołującemu.

W uzasadnieniu podniósł, że zamawiający wykonując orzeczenia Izby poprzez wykreślenie lub zmianę postanowień pierwotnego siwz jednocześnie wprowadził nowe postanowienia siwz nie objęte już sentencją orzeczeń i postanowieniami tymi w ocenie przystępującego Alstom jedynie pozornie wykonał orzeczenia Izby. W zakresie zarzutu 1 stwierdził, że wprowadzając wykreślił z treści pkt. 1.3 PFU Tom III zdanie „Wykonawca musi się liczyć (...) harmonogram robót”, jednak wprowadził zdanie „(...) z uwagi na wewnętrzne problemy Konsorcjum Wykonawców spowodowane ogłoszeniem upadłości PNI sp. z o.o. może być przedłużony”, które powoduje, że na wykonawcę niniejszego zamówienia nakładany jest obowiązek liczenia się z równoległym wykonywaniem swoich prac z pracami realizowanymi przez innych wykonawców w ramach innego zadania. Intencją orzeczenia Izby było to, aby wykonawca nie ponosił negatywnych konsekwencji opóźnienia prac realizowanych przez innego wykonawcę, na które wykonawca wyłoniony w niniejszym postępowaniu nie ma wpływu, a wprowadzone dodatkowo postanowienie ten cel niweluje.

W zakresie zarzutów 2 – 4 w całości poparł podniesione zarzuty i przywołał analogiczne argumenty jak odwołujący. Co do zarzut nr 5 wskazał, że zamawiający wprowadzając usunął z treści siwz pkt 5.4.6 jednak wprowadził nowy pkt 5.4.6 oraz pkt 6.4.6. z których wynika, że wykonawca przedmiotowego zamówienia jest zobowiązany do współpracy w wykonawcą interfejsów. Podniósł, że tylko producent interfejsów jest w stanie stwierdzić czy przygotowanie interfejsów i połączenie ich z istniejącymi urządzeniami srk wymaga przeprowadzenia nowej certyfikacji, czy też możliwe jest opracowanie takiego interfejsu, który nie będzie ingerował w urządzenia srk, a co za tym idzie nie wymagana będzie nowa ich certyfikacja. Usunięcie pkt 5.4.6. siwz miało spowodować, że wykonawca przedmiotowego zamówienia będzie mógł bezproblemowo podłączyć urządzenia srk z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2, a na zamawiającym będzie ciążył obowiązek wyłonienia wykonawcy interfejsów zapewniającego takie interfejsy, które umożliwią to

bezproblemowe podłączenie. Wprowadzenie wskazywanych postanowień do siwz powoduje, że na wykonawcę przedmiotowego zamówienia nałożona zostaje odpowiedzialność za urządzenia srk i interfejsy.

W dniu 15 lutego 2013r. drogą elektroniczną zgłosił swój udział w sprawie po stronie zamawiającego wykonawca Bombardier Transportation (ZWUS) Polska spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Katowicach, ul. Modelarska 12 wnosząc o oddalenie odwołania. Wskazał, że ma interes w rozstrzygnięciu na korzyść zamawiającego, gdyż jest jednym z wykonawców, który oferuje urządzenia będące przedmiotem zamówienia, a nadto zakres zarzutów odwołującego jest zbyt szeroki i wykraczający poza wskazania wynikające z powołanych orzeczeń Izby. W rzeczywistości jest to spóźniona próba zmiany treści siwz. Zgłoszenie zostało podpisane podpisem cyfrowym weryfikowanym w okresie ważności certyfikatu przez dwóch członków zarządu ujawnionych w KRS i upoważnionych do łącznej reprezentacji zgłaszającego Bombardier, zgodnie z odpisem z KRS załączonym do zgłoszenia. Kopia zgłoszenia została przekazana odwołującemu i zamawiającemu faksem w dniu 15 lutego 2013r.

#### **Izba ustaliła następujący stan faktyczny:**

W dniu 1 lutego 2013r. w zakresie spornym zamawiający zamieścił modyfikację siwz postanawiając :

W TOMie III Program funkcjonalno-użytkowy, Część 1- zadanie nr P3: Rozdział 1

W punkcie 1.3

Wprowadza się zmianę w pierwszym tiret - wykreśla się poniższe zdanie:

„Wykonawca musi liczyć się z faktem, że niektóre prace objęte w/w kontraktem oraz prace objęte kontraktem zawartym na podstawie niniejszego PFU mogą być wykonywane równolegle, co może mieć wpływ na organizację i harmonogram robót”.

Wprowadza się trzeci tiret o następującej treści:

- Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Lot A na odcinku Warszawa Zachodnia - Skierniewice (Miedniewice) jest realizowana przez Konsorcjum w składzie: Lider PNI Sp. z o.o., PKP Energetyka S.A. i PPM-T Sp. z o.o. Zgodnie z umową oraz aneksem do umowy zakończenie realizacji zadania przewidywane jest do dnia 31.11.2013 r. Z uwagi na wewnętrzne kłopoty Konsorcjum Wykonawców spowodowane ogłoszeniem upadłości układowej PNI Sp. z o.o. istnieje ryzyko że termin ten zostanie wydłużony.

Jednocześnie zachowano w treści PFU TOM I INSTRUKCJE DLA WYKONAWCÓW zapisano w rozdziale 3. OKRES REALIZACJI ZAMÓWIENIA: "Okres realizacji zamówienia: 29 miesięcy od Daty Rozpoczęcia, zgodnie z Subklauzula 8.1 Warunków Umowy stanowiących Tom II niniejszej siwz."

W PFU Tom II Warunki umowy zapisano SubKLAUZULA 8.1 ROZPOCZECIE ROBÓT: „Za Datę Rozpoczęcia uważać się będzie dzień podpisania umowy."

Oraz zachowano w TOMIE III PFU Część 1 zadanie nr P3 pkt 1.3 Wszelkie zmiany wynikające ze sporządzonych projektów budowlanych będą ryzykiem Wykonawcy i nie mogą stanowić podstawy do robót dodatkowych.

Zamawiający wprowadził zmiany w Tabeli 2.2.

Tab. 2.2 Szczegółowe dane w zakresie urządzeń SRK w obszarze

Systemy stacyjne na posterunkach ruchu na odcinku Płyćwia - Łódź Widzew

Podając : Stację : Płyćwia Ilość centralnych napędów/sygnalizatorów: 19/21 Istniejący system SRK, Nazwa, Typ: EBILOCK 950 Istniejący system SRK Nr świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): U/2000/0016 Istniejący system SRK Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2003/ EBILOCK 950 Uwagi

Stację : Rzgów Ilość centralnych napędów/sygnalizatorów: 25/25 Istniejący system SRK, Nazwa, Typ: EBILOCK 950 Istniejący system SRK Nr świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): U/2000/0016 Istniejący system SRK Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2003/EBILOCK 950 Uwagi

Stację : Koluszki Ilość centralnych napędów/sygnalizatorów: 142/146 Istniejący system SRK, Nazwa, Typ: EBILOCK 950 Istniejący system SRK Nr świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): U/2000/0016 Istniejący system SRK Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2003/ EBILOCK 950 Uwagi

Stację : Gałkówek Ilość centralnych napędów/sygnalizatorów: 30/39 Istniejący system SRK, Nazwa, Typ: EBILOCK 950 Istniejący system SRK Nr świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): U/2000/0016 Istniejący system SRK Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2003/ EBILOCK 950Uwagi

Stację : Łódź Andrzejów Ilość centralnych napędów/sygnalizatorów: 8/6 Istniejący system SRK, Nazwa, Typ: urządzenia przekaźników ezMor-1 Istniejący system SRK Nr świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): U/2004/140 Istniejący system SRK Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2004/MOR-1Uwagi

Stację : Łódź Widzew Ilość centralnych napędów/sygnalizatorów: 131/93 Istniejący system SRK, Nazwa, Typ: urządzenia przekaźników e Istniejący system SRK Nr świadectwa

dopuszczenia (UTK/GIK): U/2011/0370/BK/077 0 Istniejący system SRK Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): Uwagi Brak DTR, trwa modernizacja stacji Łódź Widzew

Blokady liniowe na obszarze Skierniewice Park - Łódź Widzew

Szlak: Skierniewice Park — Płyćwia Istniejący system blokady Nazwa Typu: SHL-1 Istniejący system blokady Nr Świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): U/1999/0006 Istniejący system blokady Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2007/ SHL-1 Uwagi

Szlak: Płyćwia-Rogów Istniejący system blokady Nazwa Typu: SHL-1 Istniejący system blokady Nr Świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): U/1999/0006 Istniejący system blokady Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2007/ SHL-1 Uwagi

Szlak: Rogów – Koluszki Istniejący system blokady Nazwa Typu: SHL-1 Istniejący system blokady Nr Świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): U/1999/0006 Istniejący system blokady Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2007/ SHL-1 Uwagi

Szlak: Koluszki – Gałkówek Istniejący system blokady Nazwa Typu: SHL-12 Istniejący system blokady Nr Świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK):2001/0135 Istniejący system blokady Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2007/SHL-12 Uwagi

Szlak: Gałkówek – Łódź Andrzejów Istniejący system blokady Nazwa Typu: SHL-12 Istniejący system blokady Nr Świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK):2001/0135 Istniejący system blokady Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2007/SHL-12 Uwagi

Szlak: Łódź Andrzejów – Łódź Widzew Istniejący system blokady Nazwa Typu: SHL-12 Istniejący system blokady Nr Świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK):2001/0135 Istniejący system blokady Nazwa i numer dokumentacji DTR zgodna z treścią świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK): DTR-2007/SHL-12 Uwagi

W TOMie III Program funkcjonalno-użytkowy, Część 2 - zadanie nr PA, punkt 5.4.6 Interfejsy:

Jest:

„5.4.6 Interfejsy

- szczegółową specyfikację, parametry techniczne i sposób zabudowy niezbędnych Interfejsów opracuje Wykonawca. Właściwości funkcjonalno - użytkowe Interfejsów powinny spełniać wymagania bezpieczeństwa SIL 4, zgodnie z normami: PN-EN 50126:2002(11), PN-EN 50128:2002(11) i PN-EN

50129:2003(11).

- zabudowane interfejsy będą umożliwiać współpracę systemu ERTMS/ETCS poziom 2 z urządzeniami SRK zgodne z protokołem Euroradio+/Subset098.
- zaoferowane przez Wykonawcę interfejsy nie mogą naruszać właściwości funkcjonalnych i konstrukcyjnych urządzeń SRK i dsat, z którymi będą współpracować. W przeciwnym razie Wykonawca we własnym zakresie i na własny koszt uzyska wymagane świadectwa i dopuszczenia do eksploatacji dla urządzeń SRK i dsat, w których dokonał zmian, wymaganych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
- Zamawiający oczekuje, że zaoferowane interfejsy będą posiadały własności techniczno - eksploatacyjne nie gorsze od analogicznych własności systemu ERTMS/ETCS poziom 2, z którym mają współpracować.
- Wykonawca na zaprojektowane Interfejsy uzyska akceptację Zamawiającego po rekomendacji Inżyniera."

Powinno być:

#### „5.4.6 Interfejsy

- Wykonawca zobowiązany jest zgodnie z punktem 5.4.5 do stosowania protokołu Euroradio+/Subset098, zgodnego ze specyfikacją „UNISIG SUBSET-098 RBC-RBC Safe Communication Interface” wersja 1.0.0 - pozycja 63 listy specyfikacji obowiązkowych, załącznik A Decyzji Komisji Europejskiej z dnia 25 stycznia 2012r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (2012/88/UE).
- zaoferowane przez Wykonawcę urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziom 2 nie mogą naruszać właściwości funkcjonalnych i konstrukcyjnych urządzeń SRK i dsat, z którymi będą współpracować. W przeciwnym razie Wykonawca we własnym zakresie i na własny koszt uzyska wymagane świadectwa i dopuszczenia do eksploatacji dla urządzeń SRK i dsat, w których dokonał zmian, wymaganych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
- Wykonawca zobowiązany jest do współpracy z Wykonawcą interfejsu oraz adaptacji komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym do współpracy z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2 i zapewnienia zgodności z protokołem Euroradio+/Subset098 w celu ustalenia zakresu wymiany informacji pomiędzy systemami srk a systemem ERTMS/ETCS poziom 2 przy wykorzystaniu protokołu Euroradio+/Subset098.



W TOMie III Program funkcjonalno-użytkowy, Część 3 -zadanie nr PC: punkt 1.6  
Wyposażenie linii w urządzenia srk, akapit pierwszy, zdanie drugie:

Jest:

„Należy założyć, że linia zostanie wyposażona w komputerowe urządzenia stacyjne oraz czterostawną komputerową blokadę liniową, za wyjątkiem posterunku Łódź Andrzejów (urządzenia przekaźnikowe typu E z nakładką MOR-1) i stacji Łódź Widzew (urządzenia przekaźnikowe typu E).”

Powinno być:

„Należy założyć, że linia zostanie wyposażona w komputerowe urządzenia stacyjne oraz czterostawną komputerową blokadę liniową, dostosowane do podłączenia do systemu ERTMS/ETCS poziom 2, za wyjątkiem posterunku Łódź Andrzejów (urządzenia przekaźnikowe typu E z nakładką MOR-1) i stacji Łódź Widzew (urządzenia przekaźnikowe typu E).”

- punkt 6.4.6 Interfejsy:

Jest:

„6.4.6 Interfejsy

- szczegółową specyfikację, parametry techniczne i sposób zabudowy niezbędnych Interfejsów opracuje Wykonawca. Właściwości funkcjonalno - użytkowe Interfejsów powinny spełniać wymagania bezpieczeństwa SIL 4, zgodnie z normami: PN-EN 50126:2002(11), PN-EN 50128:2002(11) i PN-EN 50129:2003(11).
- zabudowane interfejsy będą umożliwiać współpracę systemu ERTMS/ETCS poziom 2 z urządzeniami SRK zgodne z protokołem Euroradio+/Subset098.
- zaoferowane przez Wykonawcę interfejsy nie mogą naruszać właściwości funkcjonalnych i konstrukcyjnych urządzeń SRK i dsat, z którymi będą współpracować. W przeciwnym razie Wykonawca we własnym zakresie i na własny koszt uzyska wymagane świadectwa i dopuszczenia do eksploatacji dla urządzeń SRK i dsat, w których dokonał zmian, wymaganych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
- Zamawiający oczekuje, że zaoferowane interfejsy będą posiadały własności techniczno - eksploatacyjne nie gorsze od analogicznych własności systemu ERTMS/ETCS poziom 2, z którym mają współpracować
- Wykonawca na zaprojektowane Interfejsy uzyska akceptację Zamawiającego po rekomendacji Inżyniera.

Powinno być:

#### „6.4.6 Interfejsy

- Wykonawca zobowiązany jest zgodnie z punktem 6.4.5 do stosowania protokołu Euroradio+/Subset098, zgodnego ze specyfikacją „UNISIG SUBSET-098 RBC-RBC Safe Communication Interface” wersja 1.0.0 - pozycja 63 listy specyfikacji obowiązkowych, załącznik A Decyzji Komisji Europejskiej z dnia 25 stycznia 2012r. w sprawie technicznych specyfikacji interoperacyjności w zakresie podsystemu „Sterowanie” transeuropejskiego systemu kolei (2012/88/UE)
- zaoferowane przez Wykonawcę urządzenia systemu ERTMS/ETCS poziom 2 nie mogą naruszać właściwości funkcjonalnych i konstrukcyjnych urządzeń SRK i dsat, z którymi będą współpracować. W przeciwnym razie Wykonawca we własnym zakresie i na własny koszt uzyska wymagane świadectwa i dopuszczenia do eksploatacji dla urządzeń SRK i dsat, w których dokonał zmian, wymaganych zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa.
- Wykonawca zobowiązany jest do współpracy z Wykonawcą interfejsu oraz adaptacji komputerowych urządzeń sterowania ruchem kolejowym do współpracy z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2 i zapewnienia zgodności z protokołem Euroradio+/Subset098 w celu ustalenia zakresu wymiany informacji pomiędzy systemami srk a systemem ERTMS/ETCS poziom 2 przy wykorzystaniu protokołu Euroradio+/Subset098.

W dniu 19 lutego 2013r. zamawiający udzielił wyjaśnień do treści siwz, które w spornym zakresie dotyczyły :

#### Pytanie 3

Dotyczy: SIWZ Tom III - PFU (część 2 - zadanie nr PA) pkt. 5.4.6 Interfejsy oraz SIWZ Tom III - PFU (część 3 - zadanie nr PC) pkt. 6.4.6.

Zamawiający poprzez sformułowanie ww. postanowień SIWZ powoduje, że w rzeczywistości udział potencjalnych wykonawców w Postępowaniu jest ograniczony, a w zasadzie jedynym uprzywilejowanym podmiotem staje się Producent Systemów Istniejących Na Linii (zwany dalej: Producentem SINL). Dokumentacja przetargowa w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego na budowę systemów istniejących na linii Warszawa - Łódź była tworzona w latach 2004 - 2007 i nie wymagała by urządzenia sterowania ruchem kolejowym instalowane na przedmiotowym odcinku musiały współpracować z urządzeniami ERTMS/ETCS poziom 2 zgodne z protokołem Euroradio+/SubsetQ98. Takie wymagania są standardowo zamieszczane w postępowaniach ogłaszanych przez Zamawiającego

począwszy od roku 2009 i jednoznacznie definiują zasady działania interfejsów pomiędzy urządzeniami istniejącymi na linii a systemem ETCS poziomu 2.

W związku z brakiem wskazanego wyżej wymagania, zamontowane na linii kolejowej Warszawa - Łódź, zarówno urządzenia stacyjne sterowania ruchem kolejowym (srk) jak i blokady liniowe nie są przystosowane do współpracy z ERTMS/ETCS poziomu 2 zgodnie z protokołem Euroradio+/Subset098. Taka sytuacja powoduje, że koszt koniecznych gruntownych modyfikacji ww. urządzeń stanowi kilkadziesiąt procent ceny systemu ETCS poziomu 2, będącego przedmiotem niniejszego Postępowania (doświadczenie z realizacji systemu ETCS poziomu 2 i dostosowania istniejących urządzeń na linii Legnica - Węgliniec). Taka sytuacja jasno wskazuje na zaburzenie uczciwej konkurencji, stawiając Producenta SPWL w pozycji uprzywilejowanej. Należy podkreślić, że tylko Producent SINL jest w stanie oszacować koszty niezbędnych modyfikacji, a jego konkurenci nie są w stanie w żaden sposób tychże kosztów zweryfikować, ponieważ nie są im dostępne jakikolwiek szczegółowe dane techniczne (np. kody źródłowe oprogramowania oraz specyfikacje zastosowanej platformy sprzętowej), na podstawie których mogliby dokonać takiego oszacowania. W tym stanie rzeczy konieczne jest wyłączenie części robót, to jest opracowania interfejsów do odrębnego postępowania tak, by w najszerszym zakresie umożliwić uczciwą konkurencję w pozostałym zakresie.

Wykonawca podnosi, że określone przez Zamawiającego w treści SIWZ wymogi w zakresie przedmiotu zamówienia nie mogą prowadzić do nieuzasadnionego faworyzowania jednych i tym samym do dyskryminowania innych wykonawców i producentów.

W związku z powyższym prosimy o:

A: wykreślenie postanowień o treści:

1. w SIWZ Tom III - Program Funkcjonalno-Użytkowy (część 2 - zadanie PA)pkt 5.4.6 Interfejsy oraz SIWZ Tom III - Program Funkcjonalno-Użytkowy (część 3 - zadanie PC)pkt 6.4.6 Interfejsy

a. szczegółową specyfikację, parametry techniczne i sposób zabudowy niezbędnych Interfejsów opracuje Wykonawca, to jest poprzez wyłączenie do odrębnego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego robót polegających na zaprojektowaniu i wykonaniu wymaganych interfejsów, celem doprowadzenia do współdziałania urządzeń obecnie istniejących z zamontowanymi w ramach Postępowania, lub ewentualnie

B: prosimy o zmianę wskazanych wyżej postanowień SIWZ Tom III (PFU), w taki sposób, by Zamawiający załączył do SIWZ wszystkie wymagane dokumenty i dane dotyczące istniejących urządzeń, niezbędne do opracowania interfejsów, włączając w to kody źródłowe

oprogramowania producenta, ewentualnie by Zamawiający własnym kosztem i staraniem doprowadził do współdziałania dostawcy sprzętu srk obecnie istniejącego z Wykonawcą, dostarczenia wszelkich niezbędnych dokumentów, danych, kodów źródłowych, itp. potrzebnych do stworzenia interfejsu oraz określenia, iż Zamawiający pokryje koszt powyższych usług, prac, itp. świadczonych przez dotychczasowego dostawcę (wykonawcę) sprzętu srk, z jednoczesnym zapewnieniem, iż za opóźnienia spowodowane brakiem lub nienależytym wykonywaniem obowiązku współdziałania przez dostawcę, Wykonawca nie będzie ponosił konsekwencji.

Odpowiedź

Zabudowa interfejsów wyłączona do oddzielnego postępowania. Patrz modyfikacja SIWZ, TOM III Program funkcjonalno-użytkowy, Część 2 - zadanie PA, punkt 5.4.6 Interfejsy oraz Część 3 - zadanie nr PC, punkt 6.4.6 Interfejsy.

Pytanie 129

(dotyczy Tom III Program funkcjonalno- użytkowy Cześć 3 zadanie nr PC)

W celu umożliwienia Wykonawcom wyceny prac określonych przez Zamawiającego w SIWZ (m.in.w Tom III Program funkcjonalno- użytkowy Cześć 3 zadanie nr PC pkt 1.4 str 6, pkt 4.5 str 21, pkt 5.1 str 26, pkt 6.4.1 str 28, pkt 6.4.5 str 33, pkt 6.4.7 str 35 ) tj. zakresu prac adaptacyjnych dotyczących istniejących systemów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, niezbędne jest aby Zamawiający przekazał Wykonawcom wszelkie informacje umożliwiające m.in. jednoznaczne ustalenie typu systemów i urządzeń zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w tym przede wszystkim z Ustawą z dnia 28.03.2003r o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz U. z 2007r Nr 16, poz 94 z późn zm.) oraz Ustawą z dnia 30.08.2002r o systemie oceny zgodności (tekst jednolity Dz.U. z 2010r Nr 138, poz 935 z późnzm) zgodnie, z którymi dla każdego z typów systemów oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym obowiązuje wyłącznie jedno świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu oraz jedna dokumentacja techniczno- ruchowa DTR wymieniona z nazwy oraz numeru w treści ww. świadectwa. Ponadto zgodnie z SIWZ (Tom III Programu funkcjonalno- użytkowy Cześć 3 zadanie nr PC pkt 1.5 str 7) projekt „Modernizacja linii kolejowej Warszawa — Łódź, Etap I” jest „kontynuacją zakończonego projektu pn . „Modernizacja linii kolejowej Warszawa -Łódź , Etap 1, odcinek Skierniewice - Łódź Widzew” tj zrealizowanego w ramach SPOT/1.1.1/82/04-02 , SPOT/1.1.1/82/04-03, SPOT/LI.I/82/04-04a. W związku z powyższym prosimy o bezzwłoczne przekazanie Wykonawcom:

- a) kopii kompletnej dokumentacji powykonawczej w zakresie systemów sterowania ruchem kolejowym wybudowanych i eksploatowanych m.in. na

- zmodernizowanych stacjach oraz szlakach kolejowych w tym zrealizowanych w ramach projektów SPOT/1.1.1/82/04-02 , SPOT/1.1.1/82/04-03, SPOT/1.1.1/82/04-04a
- b) kopii protokołów odbioru systemów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym wybudowanych i eksploatowanych m.in. na zmodernizowanych stacjach oraz szlakach kolejowych w tym zrealizowanych w ramach projektów SPOT/1.1.1/04-02, SPOT/1.1.1/82/04-02 , SPOT/1.1.1/82/04-03, SPOT/1.1.1/82/04-04a
- c) kopii świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu UTK systemów oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym wraz z kopią dokumentacji techniczno-ruchowej DTR wymienionej z nazwy oraz numeru w treści ww. świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu
- d) kopii protokołów potwierdzenia zgodności z typem systemów oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym wybudowanych i eksploatowanych m.in. na zmodernizowanych stacjach oraz szlakach kolejowych w tym zrealizowanych w ramach projektów SPOT/1.1.1/82/04-02 , SPOT/1.1.1/82/04-03, SPOT/1.U/82/04-04a. lub w przypadku ich braku Oświadczenia przez Zamawiającego jakie typy systemów oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym są obecnie eksploatowane przez podaniem jednego numeru świadectwa dla każdego z systemów oraz nazwy i numeru dokumentacji techniczno-ruchowej DTR, dla której obowiązuje ww. świadectwo.

#### Odpowiedź

Informacje o wybudowanych i eksploatowanych systemach i urządzeniach sterowania ruchem kolejowych można uzyskać w Zakładach Linii Kolejowych w Łodzi i Warszawie.

#### Pytanie 130

(dotyczy Tom III Program funkcjonalno- użytkowy Część 3 zadanie nr PC)

W celu umożliwienia Wykonawcom wyceny prac określonych przez Zamawiającego w SIWZ (m.in.w Tom III Programu funkcjonalno- użytkowy Część 3 zadanie nr PC pkt 1.4 str 6, pkt 4.5 str 21, pkt 5.1 str 26, pkt 6.4.1 str 28, pkt 6.4.5 str 33, pkt 6.4.7 str 35 ) tj. zakresu prac adaptacyjnych dotyczących istniejących systemów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym, niezbędne jest aby Zamawiający przekazał Wykonawcom kompletny oraz odpowiadający stanowi faktycznemu wykaz systemów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym zainstalowanych i eksploatowanych obecnie. Zamawiający podał w SIWZ (Tom III Program funkcjonalno- użytkowy Część 3 zadanie nr PC pkt 1.6 str 7,8,9) w Tabeli 2.2. pewne informacje dotyczące zainstalowanych systemów na stacjach oraz liniach kolejowych. Zawarte w ww. Tabeli nr 2.2. informacje nie mogą posłużyć w żadnym stopniu do ustalenia nazw typów systemów sterowania ruchem kolejowym a w

konsekwencji do przygotowania oferty przez Wykonawców. Podane przez Zamawiającego dane w Tab 2.2 nie są jednoznaczne i wyczerpujące i nie dają możliwości Wykonawcom do sporządzenia oferty czy też wręcz uniemożliwiają jej sporządzenie poprzez brak jednoznacznego wskazania jaki typ systemu oraz w jakiej konfiguracji urządzeń oraz zgodnie z jakimi warunkami dopuszczenia do eksploatacji typu określonym jednoznacznie poprzez świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego przez UTK z jednoznacznym podaniem nazwy oraz numeru dokumentacji techniczno-ruchowej DTR (podanej w treści świadectwa dopuszczenia typu systemu srk). Zamawiający jako zarządca infrastruktury jest z pewnością podmiotem prowadzącym działalność w sposób profesjonalny w zakresie sterowania ruchem kolejowym. Wobec tego prosimy o podanie dla każdego z istniejących oraz projektowanych urządzeń oraz systemów sterowania ruchem kolejowym właściwej nazwy typu systemu lub urządzenia, podanie numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu (które umożliwia jego eksploatację) oraz nazwę i numer właściwej dokumentacji DTR tj. przewołanej w treści świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu. Dopiero informacja dot. ww. danych stworzy Wykonawcom możliwość przygotowania oferty w tym określenia warunków technicznych możliwości podłączenia urządzeń do systemu ERTMS/ ETCS Poziom 2. Prosimy o zmodyfikowanie Tab 2.2. w podany poniżej sposób oraz o przekazanie oferentom kopii świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu oraz kopie dokumentacji DTR wymienionej w treści świadectwa dla systemów zamieszczonych w tabeli nr 2.2. Tabela 2.2 Szczegółowe dane w zakresie urządzeń srk w obszarze Płyćwia - Widzew Łódź

Odpowiedź

Patrz modyfikacja SIWZ, TOM III Program funkcjonalno-użytkowy, Część 3- zadanie nr PC: pkt 1.6 „Wyposażenie linii kolejowej w urządzenia SRK”, zmiana Tab. 2.2 Podstawowe dane w zakresie urządzeń SRK w obszarze Płyćwia - Łódź Widzew.

Pytanie 131

(dotyczy Tom III Program funkcjonalno- użytkowy Cześć 3 zadanie nr PC)

W celu umożliwienia Wykonawcom określenia zakresu adaptacji istniejących systemów sterowania ruchem kolejowym określonych przez Zamawiającego w SIWZ (pkt 1.4 str 6, pkt 4.5 str 21, pkt 5.1 str 26, pkt 6.4.1 str 28, pkt 6.4.5 str 33, pkt 6.4.7 str 35) konieczne jest jednoznaczne ustalenie typu systemu stacyjnego (stacyjne urządzenia zależnościowe-nastawnica), który może wymagać adaptacji w celu podłączenia do ERTMS/ ETCS Poziom 2

a w konsekwencji ustalenia jednego właściwego numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu UTK, które jako decyzja administracyjna może wymagać zmiany lub unieważnienia w przypadku konieczności wydania przez UTK nowego świadectwa dopuszczenia typu czyli nowej decyzji administracyjnej dla zmodyfikowanego lub zaadaptowanego systemu stacyjnego (stacyjne urządzenia zależnościowe-nastawnica). Prosimy o podanie zgodnie z Ustawą z dnia 28.03.2003r o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz U. z 2007r Nr 16, poz 94 z późn zm.) oraz Ustawą z dnia 30.08.2002r o systemie oceny zgodności (tekst jednolity Dz.U. z 2010r Nr 138, poz 935 z późnzm) jednego numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla systemu stacyjnego zabudowanego na stacji Koluszki.

Analogicznie jak dla stacji Koluszki prosimy o podanie zgodnie z Ustawą z dnia 28.03.2003r o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz U. z 2007r Nr 16, poz 94 z późn zm.) oraz Ustawą z dnia 30.08.2002r o systemie oceny zgodności (tekst jednolity Dz.U. z 201 Or Nr 138, poz 935 z późn. zm) jednego numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu dla systemu stacyjnego zabudowanego na innych stacjach, w tym na stacji Płyćwia, na stacji Rogów, na stacji Gałkówek.

Odpowiedź

Patrz odpowiedź na pytanie 130

Pytanie 132

(dotyczy Tom III Program funkcjonalno- użytkowy Część 3 zadanie nr PC)

W celu umożliwienia Wykonawcom zaprojektowanie, wybudowanie i uruchomienie systemu ERTMS/ETCS poziomu 2 oraz ERTMS/ GSM-R zgodnie z wymogiem Zamawiającego określonym w SIWZ (m.in. w Tom III Programu funkcjonalno- użytkowy Część 3 zadanie nr PC pkt 1.4 str 6, pkt 4.5 str 21, pkt 5.1 str 26, pkt 6.4.1 str 28, pkt 6.4.5 str 33, pkt 6.4.7 str 35) konieczne jest aby Zamawiający udostępnił wykonawcom tzw „Dowody Bezpieczeństwa” dla wszystkich systemów sterowania ruchem kolejowym oraz systemów łączności, które należy podłączyć do ERTMS/ ETCS Poziom 2 oraz do ERTMS/ GSM-R, dla których Urząd Transportu Kolejowego wydał świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu. Powyższe jest niezbędne do oceny stopnia adaptacji oraz jej wpływu na bezpieczeństwo modyfikowanych/ adaptowanych systemów oraz bezpieczeństwo ich współdziałania z systemami ERTMS/ ETCS Poziom 2 oraz ERTMS/ GSM-R. Brak ww. „Dowodów bezpieczeństwa” de facto uniemożliwia przygotowanie oferty innym oferentom niż Producentom eksploatowanych systemów sterowania mchem kolejowym. W przypadku braku możliwości przekazania przez Zamawiającego ww. Dowodów Bezpieczeństwa prosimy o wyłączenie z zakresu niniejszego

przetargu wszelkich modyfikacji oraz adaptacji istniejących systemów sterowania ruchem kolejowym oraz systemów łączności, w tym interfejsów mających na celu przystosowanie ww. istniejących i eksploatowanych systemów do ich podłączenia do systemów ERTMS/ ETCS Poziom 2 oraz ERTMS/ GSM-R.

Odpowiedź

Zabudowa interfejsów wyłączona do oddzielnego postępowania. Patrz modyfikacja SIWZ, TOM III Program funkcjonalno-użytkowy, Część 2 - zadanie PA, punkt 5.4.6 Interfejsy oraz Część 3 - zadanie nr PC, punkt 6.4.6 Interfejsy.

Pytanie 134

(dotyczy Tom III Program funkcjonalno- użytkowy Cześć 2 zadanie nr PA)

W celu umożliwienia Wykonawcom wyceny prac określonych przez Zamawiającego w SIWZ (m.in.w Tom III Program funkcjonalno- użytkowy Cześć 2 zadanie nr PA pkt 1.6 str 7, 8,9, pkt 4.5 str 21, pkt 4.6 str 22, pkt 5.4.6 str 32 ) tj. zakresu prac wymaganych do podłączenia systemów ERTMS/ ETCS Poziom 2 oraz ERTMS/ GSM-R do projektowanych i/lub budowanych systemów sterowania ruchem kolejowym, łączności oraz diagnostyki taboru niezbędne jest aby Zamawiający przekazał Wykonawcom wszelkie informacje umożliwiające m.in. jednoznaczne ustalenie typu systemów i urządzeń zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, w tym przede wszystkim z Ustawą z dnia 28.03.2003r o transporcie kolejowym (tekst jednolity Dz U, z 2007r Nr 16, poz 94 z późn zm.) oraz Ustawą z dnia 30.08.2002r o systemie oceny zgodności (tekst jednolity Dz.U. z 2010r Nr 138, poz 935 z późnzm) zgodnie, z którymi dla każdego z typów systemów oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym obowiązuje wyłącznie jedno świadectwo dopuszczenia do eksploatacji typu oraz jedna dokumentacja techniczno- ruchowa DTR wymieniona z nazwy oraz numeru w treści ww. świadectwa. W związku z powyższym prosimy o bezzwłoczne przekazanie Wykonawcom:

- a) kopii kompletnej dokumentacji wykonawczej w zakresie systemów sterowania ruchem kolejowym projektowanych i/lub budowanych na modernizowanych stacjach oraz szlakach kolejowych
- b) kopii protokołów odbioru systemów i urządzeń sterowania ruchem kolejowym projektowanych i/lub budowanych na modernizowanych stacjach oraz szlakach kolejowych
- c) kopii świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu UTK systemów oraz urządzeń sterowania ruchem kolejowym wraz z kopią dokumentacji techniczno- ruchowej DTR wymienionej z nazwy oraz numeru w treści ww. świadectwa



dopuszczenia do eksploatacji typu dla systemów projektowanych i/lub budowanych na modernizowanych stacjach oraz szlakach kolejowych

Odpowiedź

Zamawiający udostępni na wniosek oferenta do wglądu, posiadaną dokumentację projektową i kopie świadectw dopuszczenia do eksploatacji typu dotyczącą urządzeń sterowania ruchem kolejowym, projektowanych i będących w trakcie budowy na modernizowanych stacjach i szlakach kolejowych. Informacje o wybudowanych i eksploatowanych urządzeniach sterowania ruchem kolejowym można uzyskać we właściwych miejscowo Zakładach Linii Kolejowych.

Pytanie 181 SIWZ, TOM III

Zapisy zawarte w rozdz. 5 „*Warunki Wykonania i Odbioru Robót Budowlanych –Adaptacja Urządzeń Sterowania Ruchem Kolejowym do współpracy z systemem ERTMS/ETCS poziom 2 i zabudowa interfejsu zgodnego z protokołem Euroradio+/Subset-098*” odnoszą się do wymagań dotyczących projektowania oraz adaptacji urządzeń SRK do współpracy z systemem ERTMS/ETCS poziom 2 i zabudowy interfejsu zgodnego z protokołem Euroradio+/Subset-098 dla posterunku Łódź Andrzejów. Czy Zamawiający może określić na jakich zasadach ma odbywać się tak współpraca w odniesieniu do urządzeń srk st. Gałkówek, st. Koluszki, st. Rogów i st. Płyćwia?

Odpowiedź

Zabudowa interfejsów wyłączona do oddzielnego postępowania. Patrz modyfikacja SIWZ, TOM III Program funkcjonalno-użytkowy, Część 2 - zadanie PA, punkt 5.4.6 Interfejsy oraz Część 3 - zadanie nr PC, punkt 6.4.6 Interfejsy.

Izba dopuściła dowody przedłożone w toku postępowania tj. dokumentację zdjęciową wizji lokalnych prowadzonych przez odwołującego w zakresie urządzeń EBILOCK 950 oraz szaf sterowników STC, a także strony 1 dokumentacji Techniczno-ruchowej Komputerowego Systemu Urządzeń SRK EBILOCK 950 z STC i SOL-2 nr DTR – 2003/EBILOCK950kopii świadectwo nr U/2000/0136 i nr U/2012/0065, oraz pisma odwołującego do Prezesa UTK z dnia 7 grudnia 2012r.

Izba oceniła, że opinia Politechniki Warszawskiej Wydziału Transportu Zakładu Sterowania Ruchem Kolejowym z kwietnia 2008r pn. Opinia o zasadach i praktyce wprowadzania na rynek kolejowy nowych konfiguracji systemów sterowania ruchem kolejowym oraz wykładni pojęć typu urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu kolejowego oraz świadectw dopuszczenia do eksploatacji stanowi stanowisko własne odwołującego. Jest to opinia prywatna uzyskana na zlecenie odwołującego (okoliczność przyznana przez odwołującego).

Ponadto opinia ta nawet gdyby mogła stanowić dowód w postępowaniu nie służy udowodnieniu okoliczności istotnych dla postępowania. Z opinii tej wbrew stanowisku odwołującego wyrażonym w piśmie procesowym złożonym na rozprawie nie wynika, że system EBILOCK może współpracować wyłącznie ze sterownikami JZU840 i że tylko na tak skonfigurowany system istnieje wydane przez UTK świadectwo dopuszczenia do eksploatacji urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu pociągów. Z opinii tej da się wyprowadzić jedynie taki wniosek, że w przypadku uzyskania świadectwa dopuszczenia do eksploatacji urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu pociągów dla określonej konfiguracji systemu urządzeń, zmiana choćby jednego z urządzeń wchodzących w skład systemu wymaga uzyskania nowego świadectwa. Okoliczności tej nie przeczytał zamawiający. Oświadczenia przystępującego Bombardier, co do możliwości uzyskiwania kilku świadectw na komponenty systemu wobec przyznania przez odwołującego zasadności zarzutów odwołania odwołującego w części dotyczącej urządzeń EBILOCK 950, SHL-1 i SHL-12, jako pozostające w sprzeczności ze stanowiskiem zamawiającego nie mogły być brane przez Izbę pod uwagę.

Izba oceniła pracę zbiorową pod red. J. Jakimowicza „Komputerowe urządzenia i systemy sterowania ruchem SRK firmy ADTRANZ ZWUS dla stacji kolejowych” jako prezentację stanowiska odwołującego. Nadto dokument ten nie służy udowodnieniu twierdzeń odwołującego, gdyż został sporządzony na potrzeby Konferencji naukowej organizowanej w dniach 20-21 maja 1999r. i dotyczy systemu niecertyfikowanego w dacie powstania tego opracowania, co wynika ze str. 83 I akapit od góry opracowania, gdzie stwierdza się „(...) wersja 950 planowana do wprowadzenia w roku 1999)”, z tego względu nie można przyjąć za wyłącznie wiążące stwierdzenia opracowania, że system Ebilock 950 składa się wyłącznie z systemu sterowników obiektowych JZU 840, co chciał tym dokumentem wykazać odwołujący.

Izba dopuściła dowody przedłożone przez zamawiającego w postaci certyfikatów dopuszczenia do eksploatacji urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu pociągów i oceniła, że są to w sporne części inne certyfikaty niż podane w zmodyfikowanej w dniu 1 lutego 2013r. tabeli 2.2 i odwołują się do innej niż podana przez zamawiającego w tej tabeli dokumentacji DTR : w spornym zakresie są to :

- świadectwo U/2000/0136 dotyczące komputerowego systemu urządzeń stacyjnych srk typu Ebilock 950, którego konfiguracja jest przedstawiona w DTR-99/EBILOCK950,
- świadectwo nr U/99/0006 dotyczące samoczynnej blokady liniowej typu SHL-1, badania urządzenia zostały wykonane w Katowicach i Warszawie
- świadectwo nr U/2007/0067 dotyczące samoczynnej blokady liniowej typu SHL-12 w wersji jednodostępowej, której parametry techniczne i struktura urządzeń zawarte były w DTR-

2006/SHL-12 ze zmianą E240/2006 z dnia 04.10.2006r. badania wykonano w 2003 na szlakach Opole Główne –Opole Zachodnie i Opole Zachodnie Szydłów.

Izba oceniła tabelę zawierając wykaz świadectw i DTR złożoną przez przystępującego Bombardier jako jego własne stanowisko. Tabela ta nie może stanowić dowodu nie została opatrzona jakimkolwiek podpisem i może mieć znaczenie jedynie poglądowe.

**Izba zważyła, co następuje :**

Izba uznała, że zgłoszone przystąpienia spełniają wymogi formalne określone w art. 185 ust. 2 i 3 ustawy.

Izba stwierdziła, że nie zachodzą przesłanki odrzucenia odwołania opisane w art. 189 ust. 2 ustawy.

Izba oceniła, że odwołujący ma interes w uzyskaniu zamówienia, gdyż jest wykonawcą wyspecjalizowanym w realizowaniu zamówień będących przedmiotem zamówienia, pozyskał siwz i ma zamiar złożyć ofertę stwarzając sobie możliwość uzyskania zamówienia. Odwołujący podnosi zarzuty wskazujące na istnienie naruszenia przez zamawiającego przepisów ustawy, które utrudniają mu złożenie oferty, a tym samym może ponieść szkodę w postaci utraty ewentualnych zysków jakie mógłby uzyskać z przedmiotowego zamówienia, gdyby mógł złożyć ofertę i gdyby jego oferta została uznana za najkorzystniejszą. Przesłanka materialno prawna z art. 179 ust. 1 ustawy została wypełniona.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 29 ust. 1 ustawy, art. 186 ust. 2 i 3 ustawy, art. 197 ust. 1 ustawy poprzez niejednoznaczny i wyczerpujący opis przedmiotu zamówienia uniemożliwiający kalkulowanie oferty oraz nie wykonanie wszystkich żądań pomimo uwzględnienia w całości zarzutów odwołania, a także wykonanie czynności niezgodnie z wyrokami Izby.

Zarzut ten składa się z pięciu zarzutów szczegółowych.

Zarzut pierwszy dotyczy zmodyfikowania postanowienia pkt. 1. 3 poprzez wprowadzenie tiretu trzeciego niezgodnie z art. 29 ust. 1 ustawy, ponieważ powodują że opis przedmiotu zamówienia jest niejednoznaczny i niewyczerpujący oraz naruszenia art. 197 ust. 1 ustawy poprzez wprowadzenie tiretu nr 3, który spowodował, że przedmiot zamówienia nadal jest niejasny i uniemożliwia rzetelne skalkulowanie oferty.

Zarzut nie zasługuje na uwzględnienie. Zamawiający w tirecie 3 wprowadził postanowienie „Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, Lot A na odcinku Warszawa Zachodnia - Skierniewice (Miedniewice) jest realizowana przez Konsorcjum w składzie: Lider PNI Sp. z o.o., PKP Energetyka S.A. i PPM-T Sp. z o.o. Zgodnie z umową oraz aneksem do umowy zakończenie realizacji zadania przewidywane jest do dnia 31.11.2013 r. Z uwagi na wewnętrzne kłopoty Konsorcjum Wykonawców spowodowane ogłoszeniem upadłości układowej PNI Sp. z o.o. istnieje ryzyko że termin ten zostanie wydłużony.” Postanowienie to w ocenie Izby nie odnosi się do obowiązków wykonawcy, a stanowi jedynie informację o istniejącym stanie faktycznym i prawnym związanym z realizacją przedmiotowego zamówienia. W ocenie Izby wprowadzenie takiego postanowienia czyni zadość wymogowi art. 29 ust. 1 ustawy nakazującego zamawiającemu podanie wszelkich okoliczności, które mogą mieć wpływ na przygotowanie oferty. Niewątpliwie ryzyko wydłużenia się realizacji innego kontraktu powiązanego (okoliczność bezsporna) z przedmiotowym postępowaniem może mieć wpływ na kalkulację oferty w przedmiotowym postępowaniu. Jednak niezależnie od tego czy tiret 3 był wprowadzony do postanowień siwz, czy też nie okoliczność faktyczna jaką jest ogłoszenie upadłości jednego z członków konsorcjum PNI musiałaby być brana pod uwagę przy kalkulacji ryzyka kontraktu dotyczącego tego samego szlaku i systemu. Okoliczność ta jest powszechnie znana w Polsce, jednak przedmiotowe zamówienie kierowane jest do nieograniczonego kręgu wykonawców, w tym podmiotów nie mających siedziby lub miejsca zamieszkania w Polsce, stąd zawarcie informacji o okolicznościach mających wpływ na kalkulację oferty znanych lokalnie przyczynia się do realizacji zasady równego traktowania wykonawców. Wykreślony przez zamawiającego tiret pierwszy pkt 1.3 nakładał na wykonawców obowiązek uwzględnienia przy sporządzaniu oferty faktu, że różne prace powiązane z przedmiotowym zamówieniem mogą być prowadzone równoległe z realizacją przedmiotowego postępowania i ten fakt wykonawca powinien był uwzględnić przy organizacji i harmonogramie robót. Ponadto nie dotyczył wyłącznie prac realizowanych przez Konsorcjum z liderem PNI sp. z o.o. w upadłości, ale wszystkich prac, które mogły być realizowane w związku z modernizowanym szlakiem. Wprowadzony tiret 3 nie odnosi się do innych robót niż roboty realizowane przez Konsorcjum PNI, a nadto stanowi jedynie informację jednakową dla wszystkich uczestników postępowania, że termin realizacji kontraktu Konsorcjum PNI może ulec zmianie z uwagi na ogłoszoną upadłość. Fakt ogłoszenia upadłości przez to Konsorcjum jest faktem powszechnie znanym o czym świadczą przedłożone przez odwołującego artykuł prasowy oraz wydruk ze strony internetowej upadłego. Izba w działaniu zamawiającego nie dopatrzyła się zatem naruszenia art. 29 ust. 1 ustawy. Co do zarzutu naruszenia art. 197 ust. 1 ustawy, to Izba zauważa, że sam odwołujący przyznał, że zamawiający wykreślił tiret pierwszy pkt 1.3. zgodnie z wyrokiem Izby z dnia 9 listopada 2012r., to samym Izba uznała, że zarzut ten jest nietrafny.

Jedynie na marginesie Izba zauważyła, że podana na rozprawie informacja zamawiającego o planowanej modyfikacji siwz w zakresie § 5 ust. 4 wzoru umowy poprzez wprowadzenie przesłanki zmiany tej umowy w sytuacji zmian spowodowanych równoległą realizacją zadań powiązanych w sytuacji, gdy prowadzenie tych zadań spowoduje przesunięcie terminu realizacji niniejszego zadania, jest okolicznością mającą istotne znaczenie dla przygotowania oferty i zgodnie z art. 29 ust. 1 ustawy, a także zgodnie z art. 144 ustawy zamawiający powinien taką okoliczność wszystkim wykonawcom podać. Izba jednak wobec brak zarzutu w tym zakresie nie jest władna z mocy art. 192 ust. 7 ustawy nakazać zamawiającemu dokonania jakiegokolwiek zmian w tym zakresie.

Zarzut 2, 3, 4 dotyczą naruszenia przez zamawiającego art. 29 ust. 1 ustawy poprzez podanie niewłaściwych nazw urządzeń typu komputerowy system urządzeń stacyjnych srk na stacjach Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówki, niewłaściwych nazw blokad SHL-1 na szlaku Skierniewice Park – Płyćwia, niewłaściwych nazw blokad SHL-12 na szlaku: Koluszki - Gałkówki, Gałkówki - Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów – Łódź Widzew oraz niewłaściwych świadectw dopuszczenia do eksploatacji urządzenia przeznaczonego do prowadzenia ruchu pociągów oraz niewłaściwych dokumentacji techniczno-ruchowych i naruszenia art. 197 ust. 1 ustawy poprzez niewykonanie wyroku Izby z dnia 9 listopada 2012r. zgodnie z nakazem wydanym w sprawie sygn. akt KIO 2350/12 dokonania przez zamawiającego modyfikacji siwz przez zmianę w pkt 1.6 „Wyposażenie linii w urządzenia SRK”, w tomie III Programu funkcjonalno-użytkowego (załącznik do SIWZ), Część 3 – zadanie nr PC, zdania drugiego po słowach: „blokadę liniową” na frazę następującą: „dostosowane do podłączenia do systemu ERTMS/ETCS Poziom 2, za wyjątkiem posterunku Łódź Andrzejów (urządzenia przekaźnikowe typu E z nakładką MOR-1) i stacji Łódź Widzew (urządzenia przekaźnikowe typu E)”, zmianę tabeli 2.2 w pkt 1.6 „Wyposażenie linii w urządzenia SRK”, w tomie III Programu funkcjonalno-użytkowego (załącznik do SIWZ), Część 3 – zadanie nr PC, przez dodanie w wierszach tabel numerów Świadectw dopuszczenia (UTK/GIK) dla poszczególnych, podanych tam urządzeń, zmianę tabeli 1.1 w pkt 1.6 „Wyposażenie linii w urządzenia SRK”, w tomie III Programu funkcjonalno-użytkowego (załącznik do SIWZ), Część 2 – zadanie nr PA, przez dodanie w wierszach tabel numerów Świadectw dopuszczenia (UTK/GIK) dla poszczególnych, podanych tam urządzeń.

Zarzut ten zasługuje na uwzględnienie. Zasadność tego zarzutu przyznał także na rozprawie zamawiający oświadczając, że dokona w tym zakresie stosownych zmian. Zasadność zarzutu potwierdza także przeprowadzone przez Izbę postępowanie dowodowe tj. dowody przedłożone przez zamawiającego w postaci świadectw dopuszczenia do eksploatacji urządzeń przeznaczonych do prowadzenia ruchu pociągów. Jak ustaliła Izba w warstwie

ustaleń stanu faktycznego podane przez zamawiającego w modyfikacji z dnia 1 lutego 2013r. nazwy urządzeń typu są zgodne z nazwami zawartymi w świadectwach, jednak numery świadectw powołane w modyfikacji i złożone przez zamawiającego na rozprawie są to różne numery świadectw, a także wskazana w złożonych na rozprawie świadectwach dokumentacja techniczno – ruchowa – jej numery różnią się od numerów podanych przez odwołującego. Tym samym odwołujący w ocenie Izby wykazał, że zamawiający nie opisał przedmiotu zamówienia w sposób jednoznaczny i wyczerpujący w zakresie objętym zarzutami, co narusza art. 29 ust. 1 ustawy. Izba jednakże nie uwzględniła żądania podstawowego sformułowanego w każdym z zarzutów, tj. nakazania zamawiającemu :

1. wprowadzenia zapisu do siwz, że w przypadku, gdy stan urządzeń istniejących, wskazanych w siwz, w tym stan formalno-prawny, uniemożliwia ich bezpieczną eksploatację ze względu na brak właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu wydanego przez UTK dla konfiguracji urządzeń eksploatowanej lub
2. stan techniczny uniemożliwia podłączenie do ETCS ze względu na brak gotowości do podłączenia eksploatowanych urządzeń stacyjnych do systemu ETRMS/ETCS (zgodnie z wymogami przetargu i kontraktu, w ramach którego PKP PLK SA zakupiła ww. urządzenia)  
- w takim przypadku wykonawca wymieni urządzenia stacyjne na nowoczesne, komputerowe gotowe do podłączenia do ETRMS/ETCS oraz przywróci stan bezpiecznej eksploatacji urządzeń za dodatkowym wynagrodzeniem, a koszt wymiany kompletu urządzeń stacyjnych wraz z niezbędną infrastrukturą pokryje zamawiający.

W ocenie Izby takie żądanie i zarzut były już przedmiotem rozpoznania przez Izbę w sprawie sygn. akt KIO 2350/12 i zostały prawomocnie oddalone. Należy tu wskazać na uzasadnienie rozstrzygnięcia zarzutu 1 w sprawie sygn. akt KIO 2350/12, gdzie Izba stwierdziła, że „Zarzut nr 1 jest niezasadny.

Zarzuty dotyczące postanowień SIWZ definiowane są również przez żądania, które wykonawca względem nich formułuje. Dopuszczalność żądań i możliwość ich przeprowadzenia warunkuje możliwość uwzględnienia danego zarzutu. W pewnych przypadkach, Izba, uwzględniając zarzuty i jednocześnie nie będąc związana żądaniami odwołania, może orzec inaczej aniżeli wnosił odwołujący. Tego typu sytuacje występują najczęściej na etapie oceny i wyboru najkorzystniejszej oferty. Jednakże wtedy kształt zapadających rozstrzygnięć, przeważnie wprost wynika z przepisów obowiązującego prawa (które nakazują np. wezwanie do uzupełnienia, poprawienie oferty, odrzucenie oferty, wykluczenie wykonawcy... etc.). Natomiast możliwość modyfikacji wyrokiem żądań odwołującego sformułowanych względem treści SIWZ doznaje zasadniczych ograniczeń. Na

przykład w przypadku uznania, iż stawiane żądania są w świetle prawa niedopuszczalne, Izba nie może sama, niejako wyręczyć strony i zdecydować jaki kształt powinna przyjąć specyfikacja istotnych warunków zamówienia i jak powinna zostać poprawiona, w szczególności w odniesieniu do przedmiotu zamówienia. Ponadto wykonawcy i organy orzekające – co zostało wskazane w części uzasadnienia dotyczącego wszystkich odwołań – nie mogą decydować za zamawiającego, co powinien zakupić w zamian przedmiotu, którego opis narusza przepisy ustawy i jest niedopuszczalny (byłaby to nadmierna ingerencja w sferę *dominium* zamawiającego). W takim przypadku postępowanie o udzielenie zamówienia powinno zostać unieważnione, co dałoby zamawiającemu możliwość odpowiedniego, zgodnego z jego potrzebami, poprawienia opisu jego przedmiotu zamówienia, albo rezygnację z zakupu, którego zgodnie z przepisami prawa przeprowadzić nie może lub nie potrafi. Natomiast, w tym przypadku, odwołujący unieważnienia postępowania nie żądał, ale konsekwentnie (pomimo wezwań Izby) wnosił na rozprawie o nakazanie zamawiającemu zastąpienia zamawianej adaptacji posiadanych urządzeń, ich wymianą, co było niemożliwe do orzeczenia z powodów opisanych powyżej. Tak samo jak niemożliwe i niedopuszczalne byłoby np. nakazanie zamawiającemu aby zamiast przedmiotowej linii kolejowej zmodernizował linię inną.

Ponadto odnosząc się do podstaw faktycznych samego zarzutu, należy wskazać, iż odwołujący nie przedstawił żadnych dowodów na okoliczność, aby niemożliwa była adaptacja konkretnych analogowych urządzeń przekaźnikowych i ich bezpieczne powiązanie z systemem ERTMS/ ETCS Poziom 2 i uzyskanie certyfikacji całego systemu.”

Izba powyższe stanowisko popiera i w całości uznaje za własne. Nadto wskazuje, że niedopuszczalne i spóźnione jest podnoszenie zarzutów i roszczeń, które były już przedmiotem rozpoznania przez Izbę. Żądanie zmiany siwz poprzez dopuszczenie zupełnie innego zakresu przedmiotowego realizacji zamówienia, niż przewidział to zamawiający, prowadzi do ingerencji w prawo zamawiającego do określenia swoich potrzeb i opisanie zgodnie z nimi przedmiotu zamówienia. Odwołujący nie wykazał, w ocenie Izby, że nie jest możliwe wykonania przedmiotu zamówienia w oparciu o urządzenia eksploatowane, nie wykazał też, że brak żądanych postanowień siwz uniemożliwia mu wykonanie przyszłej umowy. Nadto żądanie wykracza w ogóle poza zakreślony zarzut, w części jakiej wskazuje na nieodpowiedniość stanu technicznego eksploatowanych urządzeń stacyjnych do odłączenia do ETCS. W zarzucie odwołujący w ogóle nie wskazywał na istniejący stan techniczny urządzeń i nie prowadził w tym zakresie jakiegokolwiek postępowania dowodowego skupiając się jedynie na potencjalnej możliwości braku świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla systemów lub urządzeń stacyjnych. W tym stanie rzeczy żądanie nie pokrywa się z zarzutem i nie zasługuje także z tego względu na uznanie.

Stwierdzone naruszenia art. 29 ust. 1 ustawy uzasadnia jednak uwzględnienie żądania alternatywnego odwołującego w części nakazanie zamawiającemu modyfikacji siwz przez :

1. w zakresie urządzeń typu komputerowy system urządzeń stacyjnych srk na stacjach Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówek

a) poprawne tabeli 2.2. w pozycjach dotyczących stacji Płyćwia, Rogów, Koluszki, Gałkówek tzn w sposób profesjonalny z zachowaniem pełnej nazwy typu systemu tj. w sposób zgodny z nazwą typu podaną w treści właściwego świadectwa dopuszczenia UTK, z podaniem właściwego numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz z podaniem nazwy i numeru dokumentacji techniczno - ruchowej tzw. DTR, której nazwa jest wymieniona w treści świadectwa oraz zgodnie, z którą system został zabudowany i obecnie eksploatowany.

b) przekazanie kopii właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla typu urządzeń eksploatowanych na stacji Płyćwia.

2. w zakresie urządzeń blokady na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów – Koluszki

a) poprawne wypełnienie tabeli z zachowaniem pełnej nazwy typu systemu podanej w treści właściwego świadectwa dopuszczenia UTK, z podaniem właściwego numeru świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz z podaniem nazwy i numeru właściwej dokumentacji techniczno - ruchowej wymienionej w treści świadectwa zgodnie, z którą system został zabudowany i obecnie eksploatowany.

b) przekazanie kopii właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla typu urządzeń blokady eksploatowanych na szlaku Skierniewice Park - Płyćwia, Płyćwia - Rogów, Rogów – Koluszki

3. w zakresie blokad eksploatowanych na szlaku Koluszki - Gałkówek, Gałkówek Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów – Łódź

a) poprawne wypełnienie tabeli z zachowaniem pełnej nazwy typu systemu zgodnej podaną w treści właściwego świadectwa dopuszczenia UTK, z podaniem numeru właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji typu oraz nazwy i numeru dokumentacji techniczno - ruchowej wymienionej w treści świadectwa zgodnie, z którą system został zabudowany i obecnie eksploatowany.

b) przekazanie kopii właściwego świadectwa dopuszczenia do eksploatacji dla typu urządzeń blokady eksploatowanych na szlaku Koluszki - Gałkówek, Gałkówek Łódź-Andrzejów, Łódź Andrzejów – Łódź

Izba nie uwzględniła wniosku odwołującego o przekazanie kopii dokumentacji techniczno-ruchowej z następujących względów:

- przede wszystkim wymóg wskazania dokumentacji techniczno – ruchowej w treści siwz nie został nałożony na zamawiającego wyrokiem Izby wydanym dnia 9 listopada 2012r. w sprawie sygn. akt KIO 2350/12. Jak wynika z uzasadnienia tego wyroku nakazano



zamawiającemu dokładne określenie posiadanych urządzeń przez wskazanie numeru adekwatnego świadectwa dopuszczenia (UTK/GIK), którym zamawiający dysponuje. Przy czym Izba uznała, iż powyższe jest wystarczające dla zapewnienia wykonawcom możliwości uzyskania wszelkich niezbędnych im do przygotowania oferty informacji na temat urządzeń, na których zamontowany ma być ich system. Natomiast dokładne dane na temat, w ten sposób zindywidualizowanych, dopuszczonych do użytkowania, urządzeń (świadectwa dopuszczenia, dokumentacja DTR) są publicznie dostępne. Z tego względu nie uwzględniono żądań odwołania w zakresie nakazania załączenia do dokumentacji kopii świadectw dopuszczenia i dokumentacji DTR. W związku z takim rozstrzygnięciem, które Izba w przedmiotowej sprawie podziela i uznaje za własne, brak było podstaw do uwzględnienia zarzutu naruszenia art. 197 ust. 1 ustawy w związku z podaniem nieprawidłowych nr dokumentacji techniczno-ruchowej, czy nieprzekazaniem kopii tej dokumentacji

- Izba wzięła pod uwagę, że zamawiający mimo braku takiego nakazu w sentencji orzeczenia sygn. akt KIO 2350/12, podał nr dokumentacji techniczno-ruchowej i nie odpowiadają one w części numerom wskazanym w złożonych na rozprawie świadectwach, skoro zatem zamawiający wykonał więcej niż do niego należało, to należało uznać taką czynność za działanie prawidłowe zwiększające wiedzę wykonawców i nakazać usunięcie rozbieżności pomiędzy opracowanymi przez zamawiającego tabelami, a posiadаныmi świadectwami dopuszczenia do eksploatacji, także w zakresie podawanej w tych świadectwach identyfikacji dokumentacji techniczno-ruchowej.

-nadto Izba, dając wiarę wyjaśnieniom zamawiającego, że nie posiada on praw autorskich majątkowych do jej zwielokrotniania i przekazywania na potrzeby prowadzonych postępowań przetargowych, uznała, że nie może nakazać czynności, która zmierzałaby do nakazania przeniesienia przez zamawiającego więcej praw niż on sam posiada i nakazywałaby działanie zamawiającego niezgodne z prawem, w tym z ochroną wynikającą z przepisów ustawy o prawach autorskich i pokrewnych. W tym stanie rzeczy niezależnie od tego, jak można ocenić brak zapewnienia sobie przez zamawiającego majątkowych praw autorskich, brak jest podstaw do nakazania zamawiającemu przekazania kopii dokumentacji techniczno-ruchowej. Trudności w jej uzyskaniu od organu państwowego nie stanowią w ocenie Izby wystarczającej podstawy do nakazania działań, do których nie ma legitymacji prawnej.

- dodatkowo w ocenie Izby odwołujący nie wykazał, że istniejący system złożony z systemu zależnego EBILOCK 950 i sterowników STC nie posiada świadectwa dopuszczenia, gdyż ani opinia prywatna Politechniki Warszawskiej ani praca zbiorowa pod red. J. Jakimowicza takiej możliwości nie wykluczają.

Izba uznała, że Zarzut naruszenia art. 29 ust. 1 ustawy potwierdził się.

Zarzut naruszenia przez zamawiającego art. 29 ust. 1 ustawy poprzez niejednoznaczne opisanie przedmiotu zamówienia w zakresie dotyczącym interfejsów ze względu na brak dostatecznych informacji uniemożliwiających rzetelne skalkulowanie oferty, oraz zarzut naruszenia art. 197 ust. 1 ustawy poprzez niewykonanie wyroku Izby z dnia 9 listopada 2012r. sygn. akt KIO 2272/12 w zakresie nakazującym zamawiającemu, PKP Polskie Linie Kolejowe S.A. w Warszawie, dokonanie modyfikacji treści specyfikacji istotnych warunków zamówienia (SIWZ) w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego na „zaprojektowanie i wykonanie LCS Skierniewice oraz ERTMS/ETCS poziom 2/GSM-R na odcinku Warszawa Zachodnia - Koluszki w km 3,900 - 104,918 linii nr 1 i Koluszki - Łódź Widzew w km 26,400 - 7,200 linii nr 17 w ramach projektów: Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot A - odcinek Warszawa Zachodnia - Miedniewice (Skierniewice) (POLiS 7.1-24.1) i Modernizacja linii kolejowej Warszawa - Łódź, etap II, Lot C - pozostałe roboty (POLiS 7.1-24.3)”, przez usunięcie z zakresu ww. zamówienia prac opisanych w pkt 5.4.6 „Interfejsy”, w tomie III Programu funkcjonalno-użytkowego (załącznik do SIWZ), Część 2 – zadanie nr PA; oraz art. 186 ust. 2 i 3 ustawy poprzez niewykonanie całości żądań zgłoszonych przez firmę Thales Polska sp. z o.o. w odwołaniu z dnia 26 października 2012r., które zamawiający uwzględnił w całości w dniu 5 listopada 2012r.

Zarzut nie zasługuje na uwzględnienie. Zgodnie z wyrokiem Izby wydanym w sprawie sygn. akt KIO 2272/12 zamawiający był zobligowany do usunięcia z pkt. 5.4.6 „Interfejsy” części prac, natomiast Izba nie nakazała zamawiającemu usunięcia w całości pkt. 5.4.6 czy pkt 6.4.6. W ocenie Izby zamawiający nie naruszył art. 197 ust. 1 ustawy ani art. 186 ust. 2 i 3 ustawy, gdyż jak wynika z modyfikacji z dnia 1 lutego 2013r. usunął z pkt. 5.4.6. i 6.4.6 w ich dotychczasowym brzmieniu orz nadał tym postanowieniom siwz nowe brzmienie wyłączając z zakresu prac obciążających wykonawcę prac związanych z interfejsami. Takie stanowisko zamawiający prezentował również konsekwentnie na rozprawie. Dodatkowo na fakt wyłączenia interfejsów z zakresu przedmiotowego zamówienia świadczą odpowiedzi zamawiającego z dnia 19 lutego 2013r. na pytania nr 3, 130, 181. Na rozprawie odwołujący wyjaśnił, że w jego ocenie niejednoznaczny jest zmodyfikowany tiret 3 pkt 5.4.6 i 6.4.6 w takim zakresie, w jakim odnosi się do adaptacji komputerowych urządzeń sterowania ruchem komputerowym, gdyż w jego ocenie taki obowiązek obciążać ma wykonawców w przedmiotowym postępowaniu. Wskazał, że może odpowiadać i certyfikować tylko te urządzenia, które sam zainstalował, natomiast nie może odpowiadać za certyfikację innych urządzeń ani też za certyfikację całości podsystemu sterowania ruchem. Jednocześnie odwołujący nie kwestionował postanowień siwz zawartych w pkt 5.4.1 i 6.4.1 wskazujących na zakres certyfikacji obciążającej wykonawcę przedmiotowego postępowania. Zamawiający zaś wyjaśnił, że do obowiązków wykonawcy przedmiotowego postępowania nie będzie

należała adaptacja urządzeń sterowania ruchem komputerowym, a obowiązek wykonawcy niniejszego postępowania będzie ograniczał się do współpracy z wykonawcą interfejsów w celu ustalenia zakresu wymiany informacji pomiędzy systemami srk, a systemem ERTMS/ECTS poziom 2 przy wykorzystaniu protokołu Euroradio+/Subset098. Konieczności współpracy w takim zakresie odwołujący nie negował. W ocenie Izby należy dać wiarę wyjaśnieniom zamawiającego, świadczy to tym także odpowiedź na pytanie 181 z dnia 19 lutego 2013r., z którego wynika, że zabudowa interfejsów jest wyłączona z przedmiotowego postępowania. Skoro zatem zamawiający nie oczekuje od wykonawcy przedmiotowego zamówienia adaptacji urządzeń, to brak jest podstaw do uwzględnienia zarzutu odwołującego. Nadto żądanie podstawowe, jak słusznie zauważył zamawiający na rozprawie, wykracza poza sformułowany zarzut, natomiast żądanie alternatywne odnosi się do części siwz, która nie była przedmiotem zaskarżenia tj. do tych postanowień, które dotyczą zakresu obowiązkowej certyfikacji obciążającej wykonawcę niniejszego zamówienia, czyli postanowień pkt 5.4.1 i 6.4.1, które nie były dotychczas kwestionowane i nie zostały objęte zarzutami odwołania.

Zarzut naruszenia art. 29 ust.1, art. 179 ust. 1 i art. 186 ust. 2 i 3 ustawy określony jako zarzut nr 5 odwołania nie potwierdził się.

Mając powyższe na uwadze Izba orzekła jak w sentencji na podstawie art. 192 ust.1, 2, 3 pkt 1 ustawy.

O kosztach postępowania orzeczono na podstawie art. 192 ust. 9 i 10 Pzp stosownie do wyniku spraw oraz zgodnie z § 3 pkt 1 i 2 lit b i § 5 ust. 2 pkt 1 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 15 marca 2010 r. w sprawie wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania oraz rodzajów kosztów w postępowaniu odwoławczym i sposobu ich rozliczania (Dz. U. Nr 41, poz. 238) zasądzając od zamawiającego na rzecz odwołującego zwrot kosztów uiszczzonego wpisu.

**Przewodniczący:**

.....

**Członkowie:**

.....

.....