



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DTK-8.054.46.2025

Warszawa, 07 września 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 9913 Grupy Posłów: Pana Michała Moskala, Andrzeja Adamczyka i Rafała Webera, z dnia 20 maja br., w sprawie naruszeń zasad uczciwej konkurencji, potencjalnych nieprawidłowości oraz wykluczenia polskich producentów w przetargu PKP Intercity na piętrowe elektryczne zespoły trakcyjne (EZT-y), przedstawiam poniższe informacje.

Na wstępie pragnę zaznaczyć, że nikt nie wykluczył ze startu w przetargu polskich producentów, ani nie blokował im możliwości startowania. Polscy producenci mieli pełną możliwość udziału w przetargu, a brak ich ofert był wyłącznie efektem decyzji biznesowych.

PKP Intercity dwukrotnie unieważniła w ostatnich latach postępowania na zakup piętrowych składów typu push-pull z powodu znacznego przekroczenia budżetu. Pierwsze postępowanie ogłoszone 7 lipca 2021 zostało unieważnione 28 lipca 2023 r., natomiast drugie postępowanie z 31 lipca 2023 roku zostało unieważnione 6 marca 2024 r. Jedyne oferty zgłaszane w ramach postępowania były przedstawiane przez konsorcjum PESA i Newag i zostały unieważnione z powodu przekroczenia budżetu o 45% oraz 28%.

Poprzedni rząd miał możliwość wesprzeć polskich producentów, zgadzając się na zwiększone finansowanie zakupu takiego taboru, jednakże nie podjęto tych działań. Oferta w pierwszym przetargu wynosiła około 6,4 mld zł netto i przewyższała budżet o 2 mld zł. Natomiast w drugim przetargu oferta za 6,9 mld zł netto przewyższała budżet o 1,5 mld zł.

Do przeprowadzenia postępowania przyjęto tryb dialogu konkurencyjnego po to, aby przedyskutować z potencjalnymi wykonawcami dostępne na rynku rozwiązania oraz sposób realizacji zamówienia. Jest to tryb w pełni konkurencyjny przewidziany w ustawie Prawo zamówień publicznych, dający możliwość właściwego opracowania opisu przedmiotu zamówienia i warunków jego realizacji w trakcie trwania formalnej procedury zmierzającej do wyboru wykonawcy. Pozwala to na weryfikację przyjętych przez Spółkę założeń technicznych co do pojazdów i warunków realizacji zamówienia oraz poznanie rozwiązań, które oferują wykonawcy specjalizujący się w produkcji oczekiwanego typu taboru.

W obecnym postępowaniu oferty pokazują jednoznacznie, że piętrowe EZT-y są rozwiązaniem tańszym i lepiej dostosowanym do potrzeb przewozowych. Cena zakupu pojedynczego piętrowego EZT-a w aktualnych ofertach jest tańsza o około 83 mln zł w stosunku do ceny pojazdów push pull (w zamówieniu podstawowym ceny za jeden EZT od

95 mln zł w stosunku do zakładanej wartości 178 mln za pojazd push pull w drugim przetargu – z dzielenia kwoty oferty przez ilość pojazdów bez dodatkowych lokomotyw). Ponadto obie złożone obecnie oferty mieszczą się w zaplanowanym budżecie (do nawet około 19% taniej niż szacowany początkowo budżet). Warto również podkreślić, że szacowana cena za każde pojedyncze miejsce siedzące jest mniejsza o około 102 tys. zł (szacunkowo w stosunku do ceny oferty oraz założeniu 550 miejsc na pojazd). Obecne oferty na pojazdy EZT są o ponad 40% tańsze od proponowanych w przetargach na pojazdy typu push-pull. Ten fakt jest również kluczowy i świadczy także o profesjonalnym podejściu przez PKP Intercity do publicznego zamówienia na kwoty liczone w miliardach złotych.

Zakładając, że pojedynczy pojazd będzie miał pojemność 550 miejsc siedzących, przy 42 EZT-ach, zapewni to razem ponad 23 tys. miejsc w nowoczesnych, dostosowanych do potrzeb podróży pociągach. Przy kursowaniu pociągów tam i z powrotem oraz założeniu rotacji pasażerów na poziomie 1,5 na jedno miejsce, umożliwi korzystanie z tych pociągów przez ponad 60 tys. pasażerów dziennie. Ta podaż miejsc jest konieczna do realizowania planów Spółki i konkurencji od 2030 roku na otwartym rynku przewozów dalekobieżnych.

Poprzedni zarząd PKP Intercity zakładał, iż w 2030 r. pociągami Spółki będzie podróżować 88 mln pasażerów. Tymczasem już w bieżącym roku osiągniemy zbliżoną wartość przewozów (prognoza 86-87 mln pasażerów), a w 2030 r. prognozuje się 110 mln pasażerów. Dlatego tak istotne jest zapewnienie odpowiedniego parku taborowego, który pozwoli na obsługę tak dynamicznie rosnącej liczby podróży. Tylko przez ostatnie 2 lata, porównując pracę eksploatacyjną na rozkład jazdy pociągów 2023/24 i 2025/26 nastąpi 20% wzrost pracy eksploatacyjnej przewoźnika PKP Intercity i jest on wyższy niż wzrost zrealizowany w latach 2016-2023.

Działania Spółki zmierzają do zakupu pojazdów, które w pełni zaspokoją potrzeby taborowe Spółki w świetle rozwoju oferty i zapewnią jakość i komfort podróży. Pozwolą na wybór wykonawcy, który daje rękojmię należytego wykonania tak zaawansowanego projektu.

Spółka wymaga dostawy pojazdów sprawdzonych o wysokich parametrach. Postawione warunki udziału w postępowaniu w zakresie doświadczenia są adekwatne do przedmiotu zamówienia. Zgodnie z obowiązującym prawem zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiającą ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności produkcyjnych.

Dopuszczenie możliwości wykazania się doświadczeniem w produkcji innych pojazdów nieadekwatnych do przedmiotu zamówienia mogłoby zostać uznane za działanie na szkodę spółki. To zarząd odpowiada za zabezpieczenie interesów PKP Intercity.

Należyte wykonanie zamówienia na dostawę piętrowych EZT ma kluczowe znaczenie dla rozwoju publicznego transportu zbiorowego. Dlatego tak istotne jest udzielenie zamówienia doświadczonemu producentowi specjalizującemu się w tego typu pojazdach, który dotrzyma terminu dostawy taboru oraz dostarczy pojazdy gotowe do eksploatacji. Nienależyte wykonanie zamówienia może spowodować istotne zagrożenie dla wykonywania przewozów pasażerskich lub ich częściowe wstrzymanie. Istotne jest

więc zapewnienie zarówno odpowiedniej jakości dostarczanego taboru, jak również terminowości wykonania dostaw.

Ponadto Krajowa Izba Odwoławcza w sprawie o sygn. akt KIO 1678/25 wyrokiem z dnia 2 czerwca 2025r. oddaliła złożone odwołanie przez Siemens Mobility Sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie oraz Siemens Mobility GmbH z siedzibą w Monachium. Odwołanie było nieuzasadnione oraz pozbawione podstaw faktycznych i prawnych, co zamawiający, czyli spółka PKP Intercity, skutecznie udowodniła w toku toczącego się postępowania odwoławczego. Udowodniono zatem brak istnienia naruszenia zasad prawa zamówień publicznych w przedmiotowym postępowaniu. 21 lipca br. Krajowa Izba Odwoławcza ponownie oddaliła odwołanie złożone jeszcze na początku lipca przez Siemens Mobility Sp. z o.o. i Siemens Mobility GmbH, dzięki czemu było możliwe terminowe otwarcie ofert w przedmiotowym przetargu.

Zaznaczam, że PKP Intercity inwestuje miliardy złotych w zakupy i modernizację taboru, wspierając polski przemysł. W samym 2024 roku spółka PKP Intercity podpisała kontrakty z polskimi producentami o wartości 11,8 mld zł na:

- 35 pociągów hybrydowych;
- 63 lokomotywy wielosystemowe (z możliwością zamówienia dodatkowych 32);
- 300 nowych wagonów;
- modernizację 50 wagonów do podwyższonego standardu wagonów COMBO;
- modernizację 150 wagonów.

W 2025 r. roku spółka PKP Intercity:

- odbierze 119 zmodernizowanych wagonów, w tym 95 COMBO;
- odbierze 38 lokomotyw Griffin 160.

Jak dotąd przewoźnik podpisał umowy na zakup i modernizację lokomotyw, wagonów oraz elektrycznych zespołów trakcyjnych o wartości ponad 16,5 mld zł, a kwota ta trafi do polskich producentów pojazdów szynowych oraz zakładów naprawczych.

Podsumowując, polscy obywatele potrzebują natychmiastowego zapewnienia lepszej dostępności niezawodnego transportu, a naszym celem jest zapewnienie im możliwości transportu w komfortowych warunkach, przy równoczesnym zwiększaniu oferty przewozowej. Dlatego też wybór sprawdzonych na torach innych krajów rozwiązań konstrukcyjnych jest jak najbardziej zasadny. Nowe pociągi wraz z wyższymi parametrami infrastruktury, skróceniem czasów przejazdu i wzrostem punktualności mają stanowić realną alternatywę dla innych środków transportu, szczególnie indywidualnego transportu drogowego.

Łączę wyrazy szacunku,
z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Piotr Malepszak
Podsekretarz Stanu
Dokument podpisany elektronicznie.