

**WYROK**

Warszawa, 15 października 2025 roku

**Krajowa Izba Odwoławcza** - w składzie:

Przewodnicząca: Agnieszka Trojanowska

Protokolantka: Klaudia Kwadrans

po rozpoznaniu na rozprawie, odwołania wniesionego do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej 1 września 2025 r. przez wykonawcę Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gostyninie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gostyninie, ul. 18-go Stycznia 36 w postępowaniu prowadzonym przez Gminę Miasto Zgierz - Miejskie Usługi Komunikacyjne z siedzibą w Zgierzu, Plac Kilińskiego 7

**orzeka:**

1. Umarza postępowanie w zakresie zarzutów oznaczonych w odwołaniu jako zarzut nr 3, zarzut nr 4 lit. A, B i E

2. Uzględnia odwołanie w zakresie naruszenia:

a) art. 99 ust. 4 i art. 16 pkt 1 ustawy i nakazuje zamawiającemu zmianę treści SWZ przez ustanowienie okresu przejściowego pomiędzy datą podpisania umowy a datą rozpoczęcia usług trwającego minimum 11 miesięcy a dla wymogów związanych z bazą eksploatacyjną w zakresie posiadania:

- źródła zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych oraz automatyczną mechaniczną myjnię pojazdów minimum 18 miesięcy (z uwagi na konieczność pozyskania zgód zewnętrznych).

lub alternatywnie (w zakresie ostatnich dwóch wymogów) możliwości zapewnienia realizacji tych funkcjonalności po upływie podstawowego okresu przejściowym poza bazą eksploatacyjną, również z udziałem podmiotów trzecich,

b) art. 99 ust. 4 ustawy i nakazuje zamawiającemu zmianę treści SWZ w pkt. 7 OPZ przez rozszerzenie odległości siedziby bazy transportowej do wartości 20 km od granic administracyjnych miasta

c) art. 112 ust. 1 i art. 16 ust. 1 i nakazuje zamawiającemu zmianę SWZ w zakresie warunku doświadczenia zawodowego z wymogu co najmniej jednej usługi regularnego przewozu osób w ramach transportu zbiorowego realizowaną w sposób ciągły przez okres co najmniej 5 lat z okresu 5 letniego na okres 3 letni

3. W pozostałym zakresie oddala odwołanie

4. Kosztami postępowania obciąża odwołującego w 2/5 i zamawiającego w 3/5 części:

a. Zalicza w poczet kosztów postępowania kwotę 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) tytułem uiszczonego wpisu, kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) tytułem wydatków pełnomocnika odwołującego i kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) tytułem wydatków pełnomocnika zamawiającego,

b. Zasądza od zamawiającego na rzecz odwołującego kwotę 9 720 zł 00 gr (dziewięć tysięcy siedemset dwadzieścia złotych zero groszy) tytułem zwrotu 3/5 wpisu i wydatków pełnomocnika odwołującego, w pozostałym zakresie znosi koszty pomiędzy stronami.

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

Przewodnicząca:.....

**Sygn. akt KIO 3695/25**

**Uzasadnienie**

Postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego na „Świadczenie usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacji miejskiej na terenie Miasta Zgierza i na liniach międzygminnych organizowanych na podstawie stosownych Porozumień” Nr postępowania: MUK.271.2.2025 ogłoszono w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej numer publikacji ogłoszenia: 546948-2025 numer wydania Dz.U. S: 159/2025 21 sierpnia 2025 r.

1 września 2025 r. wobec treści SWZ wniósł odwołanie wykonawca Przedsiębiorstwo Komunikacji Samochodowej w Gostyninie spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gostyninie, ul. 18-go Stycznia 36 działając przez pełnomocnika zgodnie z pełnomocnictwem z 1 września 2025 r. udzielonym przez prezesa zarządu. Do odwołania dołączono dowód jego opłacenia i dowód przekazania zamawiającemu.

Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie:

1) Zarzut nr 1 – art. 99 ust 4 ustawy w związku z art. 16 pkt 1 oraz w związku z art. 353(1) Kodeksu cywilnego przez opisanie przedmiotu zamówienia oraz w konsekwencji skonstruowanie Projektowanych Postanowień Umowy (PPU), bez

okresu przejściowego pomiędzy datą zawarcia umowy a datą rozpoczęcia usług umożliwiającego należyte wykonanie zamówienia, względnie na braku precyzyjnego określenia tego okresu co rażąco ogranicza konkurencję uprzywilejowuje lokalnych wykonawców oraz jednocześnie wykracza poza naturę stosunku i jest przeciwne zasadom współzycia społecznego. Powyższe zaniechanie, w konsekwencji narusza także:

a) Art. 112 ust 1 ustawy w zw. z art. 16 ustawy przez określenie warunków udziału w zakresie zdolności technicznej w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz naruszający uczciwą konkurencję przez zobowiązanie wykonawcy do złożenia oświadczenia iż będzie on dysponował na moment rozpoczęcia świadczenia (bez okresu przejściowego) bazą transportową oraz autobusami wymienionymi przez zamawiającego w warunku;

b) Art. 239 ust 2 ustawy w zw. z art. 16 ustawy przez określenie kryteriów oceny ofert w sposób nie zapewniający zachowaniem uczciwej konkurencji i w sposób niezapewniający równego traktowania wykonawców poprzez zobowiązanie aby już w treści formularza ofertowego, bez okresu przejściowego, zapewnić o posiadaniu dodatkowych pojazdów o zero lub niskoemisyjności;

Odwolujący nie kwestionuje zarówno postawionego warunku udziału jak i kryterium oceny ofert „samych w sobie”. Postawiony warunek jak i kryterium są wadliwe przy braku ustanowienia właściwego okresu przejściowego.

2) Art. 99 ust. 4 ustawy przez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób utrudniający uczciwą konkurencję tj. wskazanie konieczności posiadania bazy transportowej jedynie na terenie miasta Zgierza, co nie jest uzasadnione rzeczową potrzebą związaną z realizacją zamówienia a uprzywilejowuje lokalnych wykonawców (zarzut nr 2)

3) Zarzut nr 3 - Art. 433 pkt 4 ustawy przez brak wskazania minimalnej gwarantowanej wielkości lub wartości świadczenia stron oraz art. 99 ust 1 w związku z ust 4 w związku z art. 353(1) Kodeksu cywilnego poprzez brak wskazania wykonawcy weryfikowalnych danych, w zakresie opisanych okoliczności uprawniających do zmniejszenia zakresu świadczenia, umożliwiających należytą wycenę ofertową (wycenę ryzyka)

4) Zarzut nr 4 art. 353(1) kodeksu cywilnego w zw. z art. 16 pkt 3 a także 433 pkt 3 przez nieproporcjonalne ukształtowanie warunków umowy w zakresie postanowień dotyczących możliwości wypowiedzenia umowy bez uzasadnienia oraz art. 353 kodeksu cywilnego w zw. z art. 16 pkt 3) ustawy przez nieproporcjonalne ukształtowanie warunków umowy w zakresie postanowień dotyczących możliwości wypowiedzenia umowy bez uzasadnienia lub w przypadku ziszczenia się naruszeń o skali i wadze naruszenia nieadekwatnej do skutków lub opisanie tych przesłanek w sposób subiektywny lub nieprowadzący do nienależytego wykonania zamówienia.

5) art. 439 ust. 2 pkt 1 oraz 3 ustawy przez brak początkowego terminu ustalenia zmiany wynagrodzenia (okresu bazowego) oraz w konsekwencji określenia kolejnych okresów, w których może następować zmiana wynagrodzenia wykonawcy - Zarzut nr 5

6) Art. 112 ust 1 ustawy w zw. z art. 16 ustawy przez określenie warunku udziału w zakresie doświadczenia w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz naruszający uczciwą konkurencję polegający na przyjęciu zbyt długiego minimalnego okresu realizacji zamówienia.

Wniósł o uwzględnienie odwołania i zmianę wymogów OPZ oraz Projektowanych Postanowień Umowy zgodnie z treścią żądań przywołanych każdorazowo przy opisie każdego z zarzutów.

Ukształtowane zasady i przepisy dokumentów zamówienia, niezgodne z przepisami ustawy, uniemożliwiają lub znacząco utrudniają złożenie przez odwołującego konkurencyjnej oferty a w konsekwencji możliwość uzyskania zamówienia wywołując jednocześnie szkodę w wyniku naruszenia przez zamawiającego przepisów ustawy.

W ramach postępowań o udzielenie zamówień publicznych w przedmiocie świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, zostały wypracowane kluczowe zasady współpracy między zamawiającymi a wykonawcami, które obejmują, w szczególności:

1) Ustanowienie niezbędnego okresu pomiędzy datą zawarcia umowy a datą rozpoczęcia świadczenia usług, w celu umożliwienia zakupu i dostosowania autobusów do wymogów zamawiającego, przygotowania bazy transportowej wedle założeń dokumentów zamówienia oraz zatrudnienia osób w oparciu o umowę o pracę, w szczególności kierowców, do realizacji zamówienia;

2) Zasadę trwałości umowy polegającą na ograniczeniu możliwości zamawiającemu ustanowienia przesłanek:

- zmniejszenia zakresu wozokilometrów w stosunku do wskazanego w dokumentach zamówienia,

- pozwalających na przedwczesne zakończenie umowy,

w szczególności w oparciu o nieweryfikowalne, niejasne lub błahie (w stosunku do skutków) przesłanki

3) Ustanowienie jasnych i precyzyjnych przesłanek umożliwiających jednocześnie zwrot wykonawcy rzeczywiście utraconej wartości pieniądza (stawki jednostkowej podanej w ofercie) w zakresie waloryzacji;

Co istotne wszystkie powyższe zasady, mogące się różnić w zależności od szczegółów danego postępowania, obowiązują niezależnie od miejsca świadczenia usługi oraz jej wielkości. Tytułem przykładu można tutaj wymienić postępowania:

1. Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Grochowska 31/32 003-839 Warszawa, okres na rozpoczęcie świadczenia usług –

12 miesięcy od daty podpisania umowy

<https://ztmwaw.ezamawiajacy.pl/contractor/demand/188652/offer/stage/162834>

2.Gmina Wrocław - Urząd Miejski Wrocławia, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław, okres na rozpoczęcie świadczenia usług – 11 miesięcy od daty podpisania umowy, <https://portal.smartpzp.pl/umw/public/postepowanie?postepowanie=79108445>

3.Gmina Miasto Pruszków, Ul. Kraszewskiego 14/16, 05-800 Pruszków, okres na rozpoczęcie świadczenia usług – 12 miesięcy od daty podpisania umowy + 6 miesięcy na zorganizowanie bazy transportowej <https://platformazakupowa.pl/transakcja/1084734>

Niestety, żadna z powyższych zasad, nie została spełniona w przedmiotowym postępowaniu. Co więcej ukształtowane zapisy dokumentów zamówienia, rażąco naruszają zasady uczciwej konkurencji, ograniczając krąg podmiotów zdolnych do wykonania zamówienia tylko do wykonawców (wykonawcy ?) które spełniają poszczególne istotne elementy kształtujące realizację zamówienia (posiadanie pojazdów, bazy transportowej na terenie miasta Zgierza, zatrudnionych kierowców) na dzień 1 stycznia 2026 r.

Zarzut nr 1 – brak okresu przejściowego między datą podpisania umowy a datą rozpoczęcia realizacji usług.

Zgodnie z punktem 2. 6 OPZ: „Zamawiający wymaga realizacji zamówienia na liniach komunikacyjnych od wydania polecenia rozpoczęcia realizacji usługi (nie wcześniej niż od 01.01.2026 r.) przez okres 10 lat. Polecenie rozpoczęcia realizacji usługi zostanie wydane nie później niż w terminie 90 dni od daty zawarcia umowy, zgodnie z projektowanymi postanowieniami umowy (dalej PPU) stanowiącymi załącznik do SWZ.”

Jednocześnie zamawiający ustanawia szereg wymagań, które winny być spełnione na dzień rozpoczęcia realizacji zamówienia:

A. Posiadanie określonych autobusów:

Punkt 4.2 OPZ

„Do realizacji usług, w zakresie publicznego transportu zbiorowego, Wykonawca zobowiązany jest do posiadania:

1)autobusów klasy MIDI/MAXI o długości od 10-12,50 m, układ drzwi 2-2-2 (min. 80%) lub 2-2-0 (maks. 20%) – w ilości 20 szt. z liczbą miejsc siedzących min. 25.

2)autobusów klasy MEGA o długość 17,50- 18,75, układ drzwi 2-2-2-2 lub 2-2-2-0 w ilości 10 szt., z liczbą miejsc siedzących min. 45.

4.2.1. Wykonawca zobowiązany jest do dysponowania autobusami rezerwowymi wymaganego typu w ilości 1 autobus wskazany w pkt 4.2. pkt 1, 1 autobus wskazany w pkt 4.2. pkt 2 gwarantującymi ciągłą obsługę linii, spełniającymi wszystkie wymagania Zamawiającego.

4.3. Autobusy będą sprawne technicznie i będą posiadać aktualne badania techniczne. Usługa będzie świadczona autobusami, które posiadają normę emisji spalin min. Euro 5 dla nie mniej niż 75% minimalnej wymaganej liczby autobusów.”

Jednocześnie zamawiający ustanawia kryterium oceny ofert, która premiuje realizowaniu usług pojazdami nisko lub zeroemisyjnymi:

Rozdział XVII, punkt 3 SWZ:

„Zasady oceny ofert w kryterium środowiskowe - waga 40%:

W niniejszym kryterium Wykonawca obligatoryjnie musi spełnić wymóg 7 szt. pojazdów niskoemisyjnych bądź zeroemisyjnych, spełniający wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

W przypadku zadeklarowania dodatkowo:

-1 lub 2 szt. pojazdów nisko- i zeroemisyjnych zgodnych z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych otrzymuje 20 pkt;

-3 szt. i więcej pojazdów nisko- i zeroemisyjnych zgodnych z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych otrzymuje 40 pkt.” B. Posiadanie bazy transportowej:

Zgodnie z punktem 7 OPZ:

„Wykonawca zobowiązany jest do posiadania bazy eksploatacyjnej na terenie Gminy Miasto Zgierz przez cały okres obowiązywania umowy, posiadającej:

1)teren ogrodzony stałym ogrodzeniem budowlanym zapewniającym bezpieczeństwo i wydzielenie terenu;

2)plac postojowo-manewrowy z nawierzchnią utwardzoną (betonową monolityczną lub bitumiczną) pozwalającą na bezpieczną eksploatację pojazdów oraz posiadającą odporność na odkształcenia, wynikające z ruchu i postoju autobusów i pojazdu/ów holowniczych. Ze względu na negatywne oddziaływanie na środowisko niedopuszczalna jest nawierzchnia kostkowa, klinkierowa, z płyt typu jumbo lub każda inna, która powodować może ryzyko przepuszczalności płynów eksploatacyjnych pojazdu do gruntu;

3)powierzchnię placu postojowo-manewrowego zapewniającą bezpieczne manewrowanie oraz jednoczesny postój wszystkich przewidzianych do realizacji umowy autobusów w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd do hali/hal

warsztatowych lub wyjazd z zajezdni bez konieczności manewrowania innymi autobusami. Do postoju pojazdów nie mogą być wykorzystywane stanowiska kontrolnonaprawcze w halach oraz myjnia automatyczna. Postój wszystkich pojazdów wykorzystywanych do realizacji zamówienia tj. autobusów i pojazdów pomocy technicznej odbywać się będzie na terenie bazy eksploatacyjnej przez cały okres realizacji umowy.

4)powierzchniowe odwodnienie terenu placu postojowo-manewrowego eliminujące zastoiny wody

oraz pozwalające na bezpieczne poruszanie się pracowników i pojazdów;

5)parking dla pracowników bazy eksploatacyjnej, w szczególności: kierowców, pracowników hal obsługowych, pracowników administracyjnych;

6)stację tankowania pojazdów (dla pojazdów zasilanych olejem napędowym) wyposażoną w zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m<sup>3</sup>; oraz źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych w ramach bazy eksploatacyjnej;

7)infrastrukturę umożliwiającą bezprzewodową transmisję danych z i do pokładowych systemów zainstalowanych w autobusach m.in.: systemu kontroli punktualności, systemu informacji pasażerskiej, itp.;

8)halę obsługową lub hale obsługowe wyposażone w stanowiska obsługi codziennej, okresowej i naprawy pojazdów z liczbą stanowisk dostosowaną do możliwości wykonywania przeglądów technicznych, napraw bieżących oraz czynności obsługowych przed badaniem technicznym dostosowane do możliwości obsługi wszystkich autobusów wykorzystywanych do realizacji zamówienia w liczbie minimum 5 szt. obejmujące:

a)kanały obsługowe lub zestawy podnośników kolumnowych zapewniające możliwość obsługi całego podwozia pojazdu w liczbie min. 5 szt. (w tym co najmniej 2 szt. przystosowana do obsługi autobusów przegubowych);

b)stanowisko do wymiany ogumienia;

c)stanowisko uzupełniania smarów i wymiany olejów;

d)stanowisko do serwisowania klimatyzacji;

e)stanowisko do wykonywania drobnych napraw;

f)stanowisko do mycia podwozia, komór silnika i podzespołów autobusów;

g)stanowisko do demontażu i montażu elementów układu napędowego autobusów;

h)urządzenia do sprawdzenia szczelności i działania układów chłodzenia, pneumatycznego, hamulcowego, hydraulicznego, elektrycznego;

i)urządzenia do sprawdzania prawidłowości działania układu kierowniczego i układu zawieszenia;

j)urządzenia diagnostyczne do sprawdzenia prawidłowości działania systemów elektronicznych, automatyczna mechaniczna myjnia pojazdów zapewniająca:

i. umycie ściany czołowej, obu boków oraz ściany tylnej pojazdu; ii. utrzymanie czystości autobusów w temperaturach ujemnych; iii. obieg wody w systemie zamkniętym;

stanowisko do sprzątania wnętrza pojazdów z wykorzystaniem przenośnych urządzeń czyszczących; odrębne pomieszczenie dyspozytorskie zapewniające wykonywanie czynności związanych z nadzorem nad realizacją usług przewozowych, wyposażone w:

min. 1 stanowisko komputerowe, z dostępem do internetu, umożliwiające integrację z systemem informacji pasażerskiej, systemem generowania i obsługi rozkładów jazdy, nadzoru nad punktualnością kursowania;

środki łączności z autobusami, służbami Zamawiającego oraz system rejestracji połączeń umożliwiający przechowywanie nagrań przez okres nie krótszy niż 60 dni;

urządzenia podtrzymujące zasilanie ww. stanowisk i urządzeń w sytuacjach awaryjnych;

zaplecze socjalne dla pracowników;

pomieszczenia administracyjno-biurowe zapewniające możliwość: bieżącego prowadzenia niezbędnej dokumentacji i korespondencji; obsługi pracowników i klientów wykonawcy;

przechowywania dokumentacji związanej z realizacją umowy;

8.Wykonawca będzie dysponował pojazdem szybkiej reakcji serwisowej (SRS)

9.Wykonawca będzie dysponował specjalnym pojazdem holowniczym, umożliwiającym usunięcie autobusu z miejsca awarii.

B. Obowiązek zatrudnienia na podstawie umowy o pracę:

Punkt 6.3 OPZ: „Wykonawca zatrudni na podstawie umowy o pracę kierowców autobusów”

Powyższe wymogi nie uwzględniają specyfiki świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego przez poszczególnych wykonawców.

Wykonawcy: 1) Wymogi dotyczące autobusów;

Nie dysponują autobusami będącymi „na stanie”, w szczególności dostosowanymi do wymogów zamawiającego (nie chodzi tutaj tylko o kwestię „malowania” czy wyposażenia w poszczególne systemy ale także jeśli chodzi o maksymalny rok produkcji czy kwestię elektromobilności) Zawierane przez wykonawców kontrakty na świadczenie ww. usług mają

charakter każdorazowo wieloletni a zatem autobusy są niejako dedykowane do danego kontraktu.

Tym samym wykonawca, w celu realizacji usługi, musi kupić lub w inny sposób nabyć prawo do użytkowania pojazdów, którymi będzie świadczył usługi. Bardzo rzadko zdarza się że taki pojazd jest możliwy do kupienia „od ręki”. Najczęściej musi on zostać wyprodukowany na zlecenie, co trwa najczęściej powyżej 8 miesięcy od daty zawarcia umowy. Ponadto należy wskazać, że termin ten liczony jest od daty zawarcia umowy z zamawiającym ponieważ żaden z wykonawców nie będzie ryzykował zakupieniem autobusów dedykowanych do realizacji zamówienia, bez jego uzyskania.

Kolejną kwestią, wynikającą już z zapisów tego zamówienia, jest fakt że zamawiający ustanawia kryterium w którym preferuje posiadanie (w istocie realizację usługi) dodatkowymi pojazdami zero lub niskoemisyjnymi, które nie są możliwe do kupna i rozpoczęcia realizacji usług w zakładanym przez zamawiającego terminie.

2) Posiadanie bazy transportowej o cechach wskazanych przez zamawiającego;

Zamawiający wymaga posiadania bazy transportowej o istotnych wymaganiach technicznofunkcjonalnych i do tego położonej na terenie miasta Zgierza (zapis ten jest objęty innym zarzutem). Wykonawcy, często działający na terenie całego kraju, lub w wybranych regionach nie posiadają bazy transportowej w każdym możliwym mieście. Teren takiej bazy musi zostać zapewniony przez kupno lub dzierżawę co jest procesem, samym w sobie, dość długotrwałym. Ponadto teren taki musi zostać wyposażony, zgodnie z oczekiwaniami danego zamawiającego wyrażonymi w dokumentach zamówienia, co może powodować także konieczność uzyskania zgód administracyjnych (budowlanych). Biorąc pod uwagę ustanowione przez zamawiającego wymagania, taka baza w istocie już musi istnieć a więc wymóg ten preferuje a właściwie wykluczy innych wykonawców.

3) Zatrudnienie kierowców na umowę o pracę.

Wykonawcy nie dysponują kierowcami, którzy mogliby zostać „przerzuceni” z innego kontraktu (chyba że przypadkowo kończyłby się w tym samym terminie i w niedalekiej miejscowości) a konieczne jest przeprowadzenie procedury rekrutacyjnej. Nie jest żadną tajemnicą fakt, że zawodowych kierowców zdolnych do realizacji podobnych zamówień jest stosunkowo niewielu co wpływa na okres ich pozyskania.

Ponadto odwołujący zauważył, że obecnie ukształtowane przepisy dotyczące rozpoczęcia realizacji usługi w istocie mają charakter, z jednej strony nieokreślony, z drugiej przydający zbyt wiele praw zamawiającemu. Po pierwsze polecenie, od którego uzależnione jest rozpoczęcie realizacji usługi, może być wydane zarówno w pierwszym jak i w 90 dniu od daty podpisania umowy. Po drugie podpisanie umowy może być wstrzymywane przez zamawiającego przez nie określony okres czasu – tym samym wykonawca nie ma pewności jaki będzie rzeczywisty okres na przygotowanie się do realizacji usługi.

Dodatkowo odwołujący zauważył, że biorąc pod uwagę termin rozpatrzenia tego odwołania oraz czas na badania i ocenę ofert wraz z późniejszą weryfikacją dokumentów podmiotowych, czas na uprawnienie się decyzji oraz czynności techniczne związane z zawarciem umowy (w tym wpłatą zabezpieczenia oraz przedłożeniem i weryfikacją polisy) umowa nie będzie mogła być skutecznie zawarta przed 1 listopada 2025 r, przy czym planowany czas rozpoczęcia świadczenia to 1 stycznia 2026 roku.

Odwołujący wniósł o ustanowienie okresu przejściowego pomiędzy datą podpisania umowy a datą rozpoczęcia usług trwającego minimum 11 miesięcy a dla wymogów związanych z bazą eksploatacyjną w zakresie posiadania:

- źródła zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych oraz automatyczną mechaniczną myjnię pojazdów minimum 18 miesięcy (z uwagi na konieczność pozyskania zgód zewnętrznych). lub alternatywnie (w zakresie ostatnich dwóch wymogów) możliwości zapewnienia realizacji tych funkcjonalności po upływie podstawowego okresie przejściowym poza bazą eksploatacyjną, również z udziałem podmiotów trzecich.

Zaznaczył również wprowadzenie warunku udziału w postępowaniu:

„Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli Wykonawca wykaże, że:

Dysponuje lub będzie dysponował co najmniej niżej wymienionymi narzędziami, wyposażeniem zakładu oraz urządzeniami technicznymi:

1) minimum 32 szt. autobusów niskopodłogowych, z czego nie mniej niż 75% spełniających normę spalania min. Euro 5, w tym co najmniej 7 sztuk autobusów zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych zasilanych paliwami alternatywnymi oraz spełniających poniższe warunki: 21 szt. klasy MIDI/MAXI o długości od 10-12,50 m układ drzwi 2-2-2 (min. 80%) lub 2-2-0 (maks. 20%); 11 szt. klasy MEGA o długości od 17,50 m – 18,75 m układ drzwi 2-2-2-2 lub 2-2-2-0;

2) bazą eksploatacyjną na terenie Gminy Miasto Zgierz,

3) stacją tankowania pojazdów (dla pojazdów zasilanych olejem napędowym) wyposażoną w zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m<sup>3</sup>;

4) źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych w ramach bazy eksploatacyjnej;

5) minimum jedną automatyczną mechaniczną myjnią, umożliwiającą całoroczną obsługę pojazdów oraz spełniającą normy środowiskowe;

- 6) minimum jednym pojazdem szybkiej reakcji serwisowej (SRS);
- 7) minimum jednym specjalnym pojazdem holowniczym, umożliwiającym usunięcie autobusu z miejsca awarii;
- 8) minimum jednym pojazdem nadzoru i kontroli ruchu, który sygnalizuje wszelkiego rodzaju awarie występujące na liniach i trasach autobusowych, wyposażony w system głośników zewnętrznych i sygnałów świetlnych. „

Odwolujący wskazał, że formalnie treść odwołania nie dotyczy postawionego warunku „samego w sobie”. Regulacja jednak ta jest wadliwa przy założeniu właściwie braku okresu przejściowego między datą podpisania umowy a rozpoczęciem realizacji zamówienia bowiem zakłada zobowiązanie wykonawcy do złożenia oświadczenia że będzie on dysponował na moment rozpoczęcia świadczenia właściwą bazą czy autobusami co jak wskazano w treści tego odwołania jest niemożliwe.

Zarzut nr 2 – umiejscowienie bazy transportowej na terenie miasta Zgierz.

Zgodnie z punktem 7 OPZ: „Wykonawca zobowiązany jest do posiadania bazy eksploatacyjnej na terenie Gminy Miasto Zgierz (...)”

Zapis ten w oczywisty sposób ogranicza konkurencję nie będąc w żaden sposób uzasadniony rzeczowymi potrzebami zamawiającego. Po pierwsze wskazał, że już analiza tras wskazanych przez zamawiającego wskazuje że baza transportowa, która formalnie może leżeć w granicach administracyjnych miasta może być dalej umieszczona względem tych tras niż baza umieszczona poza granicami. Tym samym zamawiający winien posłużyć się obiektywnym kryterium przy określaniu odległości bazy transportowej. Po drugie wskazał, że autobusy i tak muszą być ładowane w miejscu wskazanym przez zamawiającego a koszty kilometrów technicznych (między bazą a świadczeniem usług) są ponoszone przez wykonawcę, a więc odwołujący nie widzi podstaw dlaczego teren bazy transportowej jest ograniczony tylko do granic administracyjnych miasta Zgierz.

Wymóg ten faworyzuje lokalnych usługodawców, bez merytorycznego uzasadnienia. Wskazał również, że rozszerzenie lokalizacji bazy może pozytywnie wpłynąć na zaoferowaną cenę ze względu na niższy koszt kupna lub dzierżawy/najmu terenu pod przygotowanie bazy transportowej.

Odwolujący wniósł o rozszerzenie odległości siedziby bazy transportowej do wartości 20 km od granic administracyjnych miasta.

Zarzut nr 3 – zmniejszanie zakresu realizacji usług planowanych do świadczenia.

Podstawą kalkulacji ofertowej każdego z wykonawców przystępującego do tego rodzaju postępowań jest analiza wskazanych przez zamawiającego do realizacji wozokilometrów z punktu widzenia kosztów (które mają charakter wielomilionowy – zakup i dostosowanie bazy eksploatacyjnej, zakup autobusów, koszt kierowców etc.) które są przewidziane do poniesienia przez wykonawcę przy realizacji zamówienia. Każda przesłanka zmieniająca w sposób nieprzewidywany i niezależny od wykonawcy zakres usługi, zwiększa istotnie ryzyka związane z realizacją zamówienia ponieważ „wartość amortyzacji kosztów” staje się nieprzewidywalna co może prowadzić do rezygnacji ze złożenia oferty. Tymczasem zamawiający wskazał:

1)§1 ust 2 Projektowanych Postanowień Umowy: „Organizator zastrzega sobie możliwość zmniejszenia lub zwiększenia liczby wozokilometrów – nie więcej niż o 15 % w danym roku obowiązywania Umowy w stosunku do ilości wzkm w roku poprzednim, w związku z potrzebą wynikającą z zapotrzebowania ze strony osób korzystających z komunikacji miejskiej.”

2)§1 ust 4 Projektowanych Postanowień Umowy: „Organizator zastrzega sobie możliwość zmniejszenia lub zwiększenia liczby wozokilometrów w danym roku obowiązywania Umowy, z przyczyn niezależnych od Organizatora wynikających z porozumień międzygminnych. Warunkiem zmiany umowy w zakresie zmniejszenia/zwiększenia wzkm jest zmiana porozumienia międzygminnego, z którego wynika zmiana ilości zleconych wzkm. Organizator zastrzega sobie możliwość zwiększenie/zmniejszenia ilości wzkm w danym roku maksymalnie o 30% w porównaniu do roku poprzedniego oraz proporcjonalnie do zmniejszenia/zwiększenia wynagrodzenia Operatora wynikającego z danej zmiany.”

Sposób ukształtowania ww. zmian, odnoszący się do wartości obowiązujących w poprzednim roku przy założeniu spadków w kolejnych poszczególnych latach może spowodować właściwie zawieszenie realizacji usług pod koniec obowiązywania kontraktu. Po drugie zmniejszenie zakresu realizacji usług jest uzależnione od czynników niezależnych od wykonawcy (i/lub zależnych od zamawiającego) i niemożliwych do przewidzenia (potrzeba wynikająca z zapotrzebowania ze strony osób korzystających z komunikacji miejskiej, zmiana porozumienia międzygminnego, z którego wynika zmiana ilości zleconych wzkm).

Tym samym tak ukształtowane dokumenty zamówienia powodują:

- 1) brak możliwości rzetelnego złożenia oferty przez wykonawcę;
- 2) Przerzucenie wszystkich ryzyk na wykonawcę;
- 3) Formalne naruszenie art. 433 pkt 4 ustawy przez brak wskazania minimalnego gwarantowanego zakresu świadczenia (Komentarz Prawo zamówień publicznych, wydanie II, Urząd Zamówień Publicznych: „Do obowiązków zamawiającego

należy zdefiniowanie minimalnego zakresu świadczenia na podstawie zawartej umowy, gwarantujące wykonawcy związane z tym zakresem umowy wynagrodzenie" (...) „A zatem za niedozwoloną praktykę należy uznać projektowane postanowienie umowy, które przewiduje możliwość samodzielnego, jednostronnego decydowania przez zamawiającego o ograniczeniu zakresu świadczenia w trakcie realizacji zamówienia, jeśli w umowie nie jest wskazana minimalna gwarantowana wielkość lub wartość świadczenia stron.”)

Odwołujący wniósł o:

- zagwarantowanie liczby wozokilometrów przez cały okres realizacji umowy na poziomie 95 % liczby wozokilometrów określonej w §1 oraz wykreślenie §1 ust 2 oraz §1 ust 4 w zakresie odnoszącym się do zmniejszenia liczby kilometrów lub ich modyfikację (również w zakresie odnoszącym się do zmniejszenia liczby kilometrów) uwzględniając każdorazowo– zmniejszenie wartości do 10 % liczby wozokilometrów przewidzianych do realizacji na dany rok (obliczonych jako iloraz 19 mln wozokilometrów przez 10 letni okres realizacji umów) przy zachowaniu obecnych przesłanek.

Zarzut nr 4 – zbyt restrykcyjne przesłanki prowadzące do zakończenia umowy.

Każde zdarzenie powodujące przedwczesne rozwiązania umowy stanowi bardzo istotne ekonomiczne ryzyko po stronie wykonawcy z punktu widzenia właściwej wyceny ofertowej i obliczenia kosztów amortyzacji. W skrócie konstruując ofertę wykonawca zakłada realizację zamówienia przez cały okres zamówienia przy uwzględnieniu planowanej liczby wozokilometrów i warunków waloryzacji biorąc pod uwagę w szczególności koszty związane z zakupem autobusów, zapewnieniem i użytkowaniem bazy transportowej i zatrudnieniem kierowców. Zakończenie umowy przed upływem zakładanego okresu powoduje bardzo dużą szkodę po stronie wykonawcy – baza transportowa nie może zostać przeniesiona, ograniczona jest możliwość wykorzystania autobusów świadczących usługi w ramach dotychczasowej umowy i to samo dotyczy kierowców zatrudnionych na umowę o pracę.

W konsekwencji ukształtowane przepisy umowy powinny uwzględniać specyfikę świadczenia usług. W tym zakresie odwołujący zakwestionował następujące przepisy Projektowanych Postanowień Umowy (w porządku chronologicznym):

A)

§16

„3. W przypadku wystąpienia zagrożenia utraty płynności finansowej Operator jest zobowiązany niezwłocznie poinformować o tym Organizatora.

4. W przypadku nieprzekazania informacji, o których mowa w ust. 3, lub utraty płynności finansowej, Organizator może rozwiązać Umowę bez wypowiedzenia” oraz

§16 ust 5

„4. zostanie wszczęte postępowanie egzekucyjne przeciwko Operatorowi, nastąpi otwarcie likwidacji jego przedsiębiorstwa lub wystąpią przesłanki do złożenia wniosku o wszczęcie postępowania restrukturyzacyjnego lub złożenia wniosku o upadłość wobec Operatora, jeżeli ww. okoliczności wskazują w ocenie Organizatora na ryzyko opóźnień w wykonaniu Umowy, względnie ryzyko niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przez Operatora. „ Odwołujący wniósł o wykreślenie ww. przesłanek. Po pierwsze w ust. 3 jest mowa o „zagrożeniu” utraty płynności co jest pojęciem niejasnym i niejednoznacznym. Po drugie „zagrożenie” utraty płynności finansowej może nie mieć żadnego wpływu na prawidłową realizację zamówienia, w szczególności może mieć charakter krótkotrwały. To samo dotyczy także przesłanki utraty płynności finansowej, którą wykonawca może przecież odzyskać ale także wszczęcia postępowania egzekucyjnego (w jakim zakresie?), otwarcia likwidacji (właściwa ustawa mówi jedynie o braku zaciągania nowych zobowiązań ale nie nakazuje odstąpienia od dotychczas zawartych umów + otwartą likwidację można zamknąć jeśli „odpadną przesłanki”), wystąpienie przesłanek do złożenia wniosku o wszczęcie postępowania restrukturyzacyjnego lub złożenia wniosku o upadłość. Są to przesłanki które same w sobie nie mają wpływu na prawidłową realizację zamówienia. Ponadto dalsza część tego przepisu stanowiąca iż: „jeżeli ww. okoliczności wskazują w ocenie Organizatora na ryzyko opóźnień w wykonaniu Umowy, względnie ryzyko niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przez Operatora. „ nie uwzględnia proporcjonalności (pewne przesłanki mogą spowodować chwilowe trudności w realizacji a stanowią podstawę do odstąpienia od umowy) i jest skrajnie subiektywne (nawet jeśli ocena należy do Organizatora)

Odwołujący wskazał jednocześnie że ww. przesłanki określone w ust. 4 jak i w §16 ust 5 pkt 4 wprost prowadzą do naliczenia kary umownej a zgodnie z art. 433 pkt 2 ustawy „projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązanie bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem”. Skoro ustawodawca wskazał, że nie mogą zostać naliczane kary umowne za wystąpienie ww. okoliczności to tym bardziej nie powinny być podstawą do rozwiązania umowy.

B)

§16

„5. Organizator może odstąpić od Umowy w całości lub w części (...)”

Przedmiotem świadczenia są usługi o charakterze ciągłym. W konsekwencji pozbawiona sensu jest możliwość odstąpienia od Umowy w całości. Dodatkowo brakuje w treści umowy informacji że odstąpienie wywołuje skutek jedynie na przyszłość.

C)

§16 ust 5 pkt

2)Operator nie zrealizuje w ciągu trzech kolejnych dni więcej niż 20% planowanych wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora,

3)Operator nie zrealizuje, w danym miesiącu kalendarzowym, co najmniej 20% zaplanowanych na ten miesiąc wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora,

Odwołujący wskazał na nieproporcjonalność skutku jakim jest odstąpienie od umowy z ww. przesłankami które mogą mieć charakter w szczególności jednorazowy. W sensie faktycznym przesłanką odstąpienia od umowy jest strajk kierowców lub ich nagła niedyspozycja bez zapewnienia natychmiastowego odpowiedniego zastępstwa przez wykonawcę lub też inna sytuacja losowa obciążająca formalnie wykonawcę (jednoczesna konieczność naprawy większej liczby autobusów, chwilowa zła sytuacja ekonomiczna np. wypowiedzenie umowy przez bank i konieczność natychmiastowej spłaty zobowiązania, bez względu na istnienie przesłanek i następnie spór sądowy etc.).

Odwołujący wniósł o zmianę ww. przepisów w sposób następujący:

2)Operator nie zrealizuje w ciągu trzech kolejnych miesięcy więcej niż 20% planowanych wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora”

3)Operator nie zrealizuje, w danym miesiącu kalendarzowym, co najmniej 50% zaplanowanych na ten miesiąc wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora

D)

§16 ust 6

„Organizator może odstąpić także od umowy w całości lub części, jeżeli: a ) Operator nie spełni kryterium środowiskowego zgodnie z SWZ.

b) Operator nie wykonuje swoich obowiązków zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.”

Przesłanki odstąpienia mają charakter subiektywny, nieproporcjonalny i nie umożliwiający odniesienia się Wykonawcy do treści zarzutów, względnie do poprawy.

Odwołujący zażądał zmiany przez:

a)Zlikwidowanie przesłanki odstąpienia od umowy w całości i wprowadzenia zasady wywoływania skutków jedynie na przyszłość;

b)Dopisania do ww. ustępu:

„Zamawiający przed odstąpieniem od umowy jest zobowiązany do wystąpienia do Wykonawcy z pismem zawierającym wyczerpujące opisanie stanu faktycznego wraz z uzasadnieniem wystąpienia ww. przesłanki oraz wyznaczeniem Wykonawcy odpowiedniego terminu obejmującego minimum 7 dni na ustosunkowanie się do postawionych zarzutów wraz z ewentualnym wezwaniem Zamawiającego do usunięcia skutków naruszeń i wykonywania umowy zgodnie z zobowiązaniem. Decyzja co do odstąpienia od umowy może być podjęta dopiero po upływie terminu określonego w zdaniu poprzednim oraz w oparciu o analizę pisma Wykonawcy wraz z ewentualnie podjętymi działaniami.” Lub inaczej opisanego przepisu zawierającego ww. założenia oraz prawa i obowiązki stron.

E) §16 ust 7

„2) liczba kursów wadliwych w jednym dniu przekroczy 70% rozkładowej dziennej liczby kursów, 3) liczba wadliwych kursów w trzech kolejnych dniach przekroczy 50% rozkładowej dziennej liczby kursów „

Odwołujący ponowił argumentację określoną w punkcie C).

Odwołujący wniósł o dokonanie następującej zmiany:

„2) liczba kursów wadliwych w ciągu kolejnych 7 dni przekroczy 70% rozkładowej dziennej liczby kursów,

3) liczba wadliwych kursów w ciągu kolejnych 14 dni przekroczy 50% rozkładowej dziennej liczby kursów

Zarzut nr 5 – Brak wskazania bazowego okresu świadczenia.

W treści proponowanych warunków waloryzacyjnych brakuje wskazania pierwszego okresu bazowego od którego liczone są dalej kolejne wartości.

Odwołujący wniósł o wprowadzenie następujących zapisów (lub innych podobnych zapisów respektujących poniższe założenia).

1.Stawka waloryzowana będzie nie częściej niż raz na kwartał na pisemny wniosek Stron złożony nie później niż 10 dni po publikacji wszystkich danych, stanowiących podstawę waloryzacji stawki.

2.Waloryzacja następuje od pierwszego dnia miesiąca po zakończeniu każdego kwartału obowiązywania umowy.

3.Pierwsza waloryzacja stawki nastąpić może po rozpoczęciu realizacji umowy tj po pierwszym dniu świadczenia usług.

4. Waloryzacja odbywać się będzie według następującego wzoru:  $WS = 0,3 \times W + 0,4 \times (UO \times O + UA \times A) + 0,3 \times I$ , gdzie:

WS = wskaźnik waloryzacji Stawki, gdzie:

W = wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku wyliczony będzie przez Organizatora jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), na podstawie ww. wartości publikowanych w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja Stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród w ostatnim kwartale poprzedzającym kwartał, w którym nastąpiło rozpoczęcie świadczenia usług, do przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w III kwartale 2025 roku, na podstawie w/w wartości publikowanych w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. UO = stosunek (iloraz) liczby autobusów zasilanych olejem napędowym do łącznej liczby pojazdów wykorzystywanych w danym kwartale do realizacji zamówienia.

O = wskaźnik zmiany cen oleju napędowego w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika P /100.

Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako kumulacja kwartalnych wskaźników zmiany cen oleju napędowego (publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny) w następujących po sobie kwartałach (poprzedni kwartał = 100), licząc od III kwartału 2024 roku (wysokości wskaźnika za ten kwartał) do ostatniego kwartału poprzedzającego rozpoczęcie świadczenia usług (wysokości wskaźnika za ten kwartał). Do obliczenia skumulowanego wskaźnika zmiany cen oleju napędowego stosuje się iloczyn podzielonych przez 100 wskaźników z następujących po sobie kwartałów. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika O/100.

UA = stosunek (iloraz) liczby autobusów zasilanych paliwem alternatywnym do łącznej liczby pojazdów wykorzystywanych w danym kwartale do realizacji zamówienia.

A = wskaźnik zmiany cen gazu ciekłego i pozostałych paliw do prywatnych środków transportu w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika A/100.

Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako kumulacja kwartalnych wskaźników zmiany cen gazu ciekłego i pozostałych paliw do prywatnych środków transportu (publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny) w następujących po sobie kwartałach (poprzedni kwartał = 100), licząc od III kwartału 2024 roku (wysokości wskaźnika za ten kwartał) do ostatniego kwartału poprzedzającego rozpoczęcie świadczenia usług (wysokości wskaźnika za ten kwartał). Do obliczenia skumulowanego zmiany cen gazu ciekłego i pozostałych paliw do prywatnych środków transportu stosuje się iloczyn podzielonych przez 100 wskaźników z następujących po sobie kwartałów. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika A/100.

I = wskaźnik zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika I/100.

Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako kumulacja kwartalnych wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych (publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny) w następujących po sobie kwartałach (poprzedni kwartał = 100), licząc od III kwartału 2024 roku (wysokości wskaźnika za ten kwartał) do ostatniego kwartału poprzedzającego rozpoczęcie świadczenia usług (wysokości wskaźnika za ten kwartał). Do obliczenia skumulowanego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych stosuje się iloczyn podzielonych przez 100 wskaźników z następujących po sobie kwartałów. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika I/100.

5. Waloryzowana stawka obliczana będzie z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku."

Odwolujący wskazuje jednocześnie iż w przypadku w którym Wykonawca zaoferuje autobusy elektryczne a nie gazowe to wskaźnik A powinien odnosić się do wartości podawanych np. przez URE bowiem GUS podaje tylko roczne wskaźniki zmiany energii.

Zarzut nr 6 – warunek udziału w postępowaniu.

Zamawiający postawił warunek dla wykonawcy w następujący sposób:

„Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli Wykonawca wykaże, że:

W okresie ostatnich 10 lat wykonał co najmniej jedną usługę regularnego przewozu osób w ramach transportu zbiorowego realizowaną w sposób ciągły przez okres co najmniej 5 lat, gdzie każdoroczne wykonanie wzkm wyniosło co najmniej 1 000 000 wzkm, a usługa dotyczyła co najmniej 5 linii autobusowych.”

Tak postawiony warunek ma charakter nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia, ogranicza konkurencję i jest niespotykany w praktyce udzielania zamówień publicznych w tożsamych przedmiotach zamówienia np.:

1.Przedsiębiorstwo Komunikacji Miejskiej Katowice Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością ul. Mickiewicza 59, 40-085 Katowice, <https://platformazakupowa.pl/transakcja/1144944>

„Wykonawca musi wykazać, że wykonał (a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonuje) w okresie ostatnich 3 lat (trzech lat) przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie: minimum jedną usługę w zakresie świadczenia przewozu osób lub usług polegających na kierowaniu pojazdami w transporcie drogowym osób o łącznej wartości nie mniejszej niż 2.000.000,00 zł brutto (słownie: dwa miliony złotych i 00/100)”

2.Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Grochowska 31/320 03-839 Warszawa,

<https://ztmwaw.ezamawiajacy.pl/contractor/demand/188652/offer/stage/162834>,

„Wykonawca spełni te warunki, jeżeli wykaże, że: w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonawca wykonał należycie lub wykonuje należycie przynajmniej 1 (jedną) usługę przewozu o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. świadczoną autobusami - w liczbie minimum 2.000.000 (dwa miliony) wozokilometrów, przy czym powyższa liczba wozokilometrów musi być osiągnięta w ciągu maksymalnie 1 (jednego) roku świadczenia usługi na podstawie maksymalnie 3 (trzech) umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartych z organizatorami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym.”

3.Gmina Wrocław - Urząd Miejski Wrocławia, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław,

<https://portal.smartpzp.pl/umw/public/postepowanie?postepowanie=79108445>

„w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał lub wykonuje co najmniej jedno (1) zamówienie polegające na świadczeniu przez co najmniej 12 kolejnych miesięcy (w ramach jednego kontraktu) usługi transportu zbiorowego w ramach przewozów regularnych (w rozumieniu art. 4 pkt. 7 ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - Dz. U. z 2024 r. poz. 1539 t.j. )o łącznej wielkości pracy przewozowej nie mniejszej niż 1 300 000 wozokilometrów”

Odwołujący wskazał, że charakter usług przewozowych polega na ich codziennej i cyklicznej realizacji, a już 3-letnie doświadczenie w tym zakresie w pełni potwierdza zdolność wykonawcy do prawidłowego wykonywania zadania. Wydłużanie tego okresu wykracza poza minimalny poziom zdolności który umożliwia ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, i w sposób sztuczny ogranicza konkurencję. Taki wymóg stoi w sprzeczności z zasadą proporcjonalności i równego traktowania wykonawców, a jego utrzymanie prowadziłoby do nieuzasadnionego faworyzowania wyłącznie najdłużej działających przewoźników, pomimo że mniejsze podmioty również posiadają niezbędne kompetencje i zasoby do realizacji przedmiotowej usługi.

Odwołujący zażądał zmiany okresu minimum 5 letniego na okres minimum 3 letni o którym mowa w warunku udziału.

3 września 2025 r. zamawiający poinformował o wniesieniu odwołania.

Do postępowania odwoławczego nikt nie przystąpił.

Zamawiający złożył 8 października 2025 r. odpowiedź na odwołanie i oświadczył, że nie uznaje odwołania za zasadne i wnosi o oddalenie w części, w zakresie poniższych zarzutów:

1)Zarzutu nr 1 – naruszenia art. 99 ust 4 ustawy w związku z art. 16 pkt 1 oraz w związku z art. 353(1) Kodeksu cywilnego przez opisanie przedmiotu zamówienia oraz w konsekwencji skonstruowanie Projektowanych Postanowień Umowy, bez okresu przejściowego pomiędzy datą zawarcia umowy a datą rozpoczęcia usług umożliwiającego należyte wykonanie zamówienia, względnie na braku precyzyjnego określenia tego okresu co rażąco ogranicza konkurencję uprzywilejowuje lokalnych wykonawców oraz jednocześnie wykracza poza naturę stosunku i jest przeciwne zasadom współżycia społecznego.

2)Zarzut nr 2 – naruszenia art. 99 ust. 4 ustawy przez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób utrudniający uczciwą konkurencję tj. wskazanie konieczności posiadania bazy transportowej jedynie na terenie miasta Zgierza, co nie jest uzasadnione rzeczą potrzebną związaną z realizacją zamówienia a uprzywilejowuje lokalnych wykonawców.

3)Zarzut nr 4 – naruszenia art. 353(1) Kodeksu cywilnego w zw. z art. 16 pkt 3 a także 433 pkt 3 przez nieproporcjonalne ukształtowanie warunków umowy w zakresie postanowień dotyczących możliwości wypowiedzenia umowy bez uzasadnienia oraz art. 353 Kodeksu cywilnego w zw. z art. 16 pkt 3) ustawy przez nieproporcjonalne ukształtowanie warunków umowy w zakresie postanowień dotyczących możliwości wypowiedzenia umowy bez uzasadnienia lub w

przypadku ziszczenia się naruszeń o skali i wadze naruszenia nieadekwatnej do skutków lub opisania tych przesłanek w sposób subiektywny lub nieprowadzący do nienależytego wykonania zamówienia.

4) Zarzut nr 5 – naruszenia art. 439 ust. 2 pkt 1 oraz 3 ustawy przez brak początkowego terminu ustalenia zmiany wynagrodzenia (okresu bazowego) oraz w konsekwencji określenia kolejnych okresów, w których może następować zmiana wynagrodzenia wykonawcy.

5) Zarzut 6 – naruszenia art. 112 ust 1 ustawy w zw. z art. 16 ustawy przez określenie warunku udziału w zakresie doświadczenia w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz naruszający uczciwą konkurencję polegający na przyjęciu zbyt długiego minimalnego okresu realizacji zamówienia.

W zakresie zarzutu 3 zamawiający dokonał zmian i modyfikacji SWZ, co powoduje, że zarzuty stały się bezprzedmiotowe. Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie art. 433 pkt 4 ustawy przez brak wskazania minimalnej gwarantowanej wielkości lub wartości świadczenia stron oraz art. 99 ust 1 w związku z ust 4 w związku z art. 3531 Kodeksu cywilnego przez brak wskazania wykonawcy weryfikowalnych danych, w zakresie opisanych okoliczności uprawniających do zmniejszenia zakresu świadczenia, umożliwiających należytą wycenę ofertową (wycenę ryzyka).

Zamawiający 23 września 2025 r. dokonał zmiany treści SWZ przez dodanie do załącznika 11 – Projektowanych Postanowień Umowy w §1 Przedmiot zamówienia ust. 9, który otrzymał brzmienie:

„Organizator wskazuje minimalną wielkość świadczenia usługi, tj. 60 % zamówienia podstawowego.”

Zamawiający wprowadził zmianę w załączniku 11 do SWZ, tj. Projektowane Postanowienia Umowy /Umowa nr..., zmienia się zapis w § 6 ust. 3 pkt 4), który otrzymał brzmienie:

„Zakłada się, iż jeden pojazd w ruchu wykona nie mniej niż 200 wzm dziennie, liczone średnio dla dni roboczych w miesiącu”.

Wniósł o umorzenie postępowania jako bezprzedmiotowego w związku ze zmianą SWZ, w zakresie w/w zarzutu.

Zamawiający nie zgadza się z zarzutami 1-2,4-6, Działając jako jednostka budżetowa Gminy Miasto Zgierz, zgodnie ze Statutem, MUK zajmuje się organizacją miejskiej komunikacji autobusowej oraz tramwajowej. Organizacja publicznego transportu zbiorowego wymaga odpowiedniej infrastruktury, środków transportu, zasobów ludzkich oraz określonych reguł i zasad, które łącznie tworzą tzw. system transportowy. Czas trwania umowy, zgodnie z art. 25 ust. 2 ustawy o Publicznym transporcie Zbiorowym, został ustalony na 10 lat, co jest korzystne zarówno dla wykonawcy, jak i zamawiającego. Szacowana wartość zamówienia podstawowego ustalona przed wszczęciem postępowania wynosi 247 380 000,00 zł. Przedmiotowe zamówienie jest strategiczne, ponieważ rozwój usługi transportu zbiorowego i usprawnienie (np. poprzez integrację z szybkimi sieciami transportowymi i tworzenie priorytetowych korytarzy) są kluczowe dla osiągnięcia szerszych celów strategicznych, takich jak redukcja zatorów komunikacyjnych, poprawa jakości życia mieszkańców, redukcja zanieczyszczeń i wspieranie zrównoważonego rozwoju regionalnego. W tej perspektywie, zamówienie na transport publiczny nie dotyczy jedynie bieżącej obsługi podróżnych, lecz stanowi narzędzie do realizacji długoterminowych wizji rozwoju miasta Zgierza.

Zgodnie z art. 17 ust. 1 ustawy zamawiający udziela zamówienia w sposób zapewniający najlepszą jakość dostaw, usług, oraz robót budowlanych, uzasadnioną charakterem zamówienia, w ramach środków, które zamawiający może przeznaczyć na jego realizację (pkt 1), oraz uzyskanie najlepszych efektów zamówienia, w tym efektów społecznych, środowiskowych oraz gospodarczych, o ile którykolwiek z tych efektów jest możliwy do uzyskania w danym zamówieniu, w stosunku do poniesionych nakładów (pkt 2). Zarówno opis przedmiotu zamówienia, projektowane postanowienia umowy, warunki udziału w postępowaniu jak i kryteria oceny ofert stanowią spójną całość i zostały opracowane w oparciu o uzyskanie jak najlepszych:

- efektów środowiskowych, m. in poprzez realizację usługi przez Wykonawcę autobusami niskoemisyjnymi lub zeroemisyjnymi oraz poprzez spodziewaną redukcję liczby pojazdów prywatnych na drogach, co realnie wpłynie na mniejsze zanieczyszczenie powietrza i niższe emisje gazów cieplarnianych;
- efektów społecznych, tj.: zapewnienie lepszego dostępu do usług i miejsc pracy czy zapewnienie powszechnej mobilności wszystkim mieszkańcom, niezależnie od ich statusu ekonomicznego, co pozytywnie wpłynie na poprawę jakości życia;
- efektów gospodarczych, poprzez ułatwienie dojazdu do miejsc pracy i centrów handlowych, co wpłynie na dynamikę lokalnych i regionalnych gospodarek.

Organizowanie i planowanie transportu obejmuje również wymóg określenia standardów jego realizacji. To organizator wybiera operatora, a nie operator zgłasza się z przygotowanym przez siebie rozwiązaniem. Zamawiający ma możliwość wpływu na to, jak wygląda transport publiczny oferowany jego mieszkańcom, co przekłada się na atrakcyjność Miasta.

Przygotowanie i przeprowadzenie postępowania na wybór operatora świadczącego usługę obliuguje organizatora do stosowania szeregu aktów prawnych, w szczególności ustaw:

- z dnia 16.12.2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym (dalej ustawa ptz)
- z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych (dalej ustawa eipa)

– z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (dalej ustawa Pzp).

Przed wszczęciem postępowania przeprowadzono szereg analiz i konsultacji, które stanowią załączniki do odpowiedzi. Zostały opracowane dokumenty, na podstawie których zamawiający z należytą starannością stworzył dokumentację przetargową a sporządzone zapisy w sposób obiektywny uzasadniają zaspokojenie potrzeb zamawiającego.

Ad. Zarzut 1 – Odwołujący zarzucił zamawiającemu brak ustanowienia niezbędnego okresu pomiędzy datą zawarcia umowy a datą rozpoczęcia świadczenia usług, w celu umożliwienia zakupu i dostosowania autobusów do wymogów zamawiającego, przygotowania bazy transportowej wedle założeń dokumentów zamówienia oraz zatrudnienia osób w oparciu o umowę o pracę, w szczególności kierowców, do realizacji zamówienia.

Zamawiający 28 maja 2024 r. zamieścił Ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. Data początkowa realizacji zamówienia oraz okres obowiązywania umowy zostały wskazane w ogłoszeniu wstępnym. Odwołujący, jako profesjonalny wykonawca zainteresowany uzyskaniem zamówienia w określonej branży, chcąc należycie przygotować się do złożenia oferty powinien śledzić zarówno ogłoszenia zamieszczane w DUUE, jak również informacje zamieszczane na stronach zamawiającego.

Umowa z obecnym przewoźnikiem obowiązuje do 31.12.2025 r., informacje te są ogólnodostępne. Zamawiający jasno wskazał w dokumentach zamówienia oraz Ogłoszeniu o zamówieniu, że planowane rozpoczęcie usługi nastąpi nie wcześniej niż 1 stycznia 2026 r. i będzie trwało 10 lat. Art. 436 pkt 1 ustawy jasno wskazuje, iż Umowa zawiera postanowienia określające w szczególności: planowany termin zakończenia usługi, dostawy lub robót budowlanych, oraz w razie potrzeby, planowane terminy wykonania poszczególnych części usługi, dostawy lub roboty budowlanej, określone w dniach, tygodniach, miesiącach lub latach, chyba że wskazanie daty wykonania umowy jest uzasadnione obiektywną przyczyną.

Żaden przepis nie obliuguje zamawiającego do stosowania „okresu przejściowego pomiędzy datą zawarcia umowy a datą rozpoczęcia usług umożliwiającego należyte wykonanie zamówienia.” W umowach zawieranych na podstawie Kodeksu Cywilnego czy ustawy Prawo zamówień publicznych brak jest konieczności uwzględniania okresu *Vacatio legis*. Takie podejście zamawiających mogłoby wręcz „sparaliżować” rynek zamówień publicznych. Zamawiający nie naruszył tym samym żadnych przepisów ustawy.

Odwołał się do obowiązującego orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej, chociażby wyroku z dnia 4 marca 2021 roku sygn. KIO 356/21.

Warunki udziału w postępowaniu dotyczące zdolności technicznej służą zamawiającemu do oceny, czy Wykonawca dysponuje wymaganymi środkami technicznymi i wyposażeniem, takimi jak tabor i urządzenia, by prawidłowo wykonać zamówienie publiczne. Zamawiający określił je proporcjonalnie do przedmiotu zamówienia i w sposób umożliwiający uczciwą konkurencję, zapewniając, że tylko Wykonawcy posiadający odpowiedni potencjał techniczny mogą złożyć ważną ofertę. Tak postawione warunki pozwalają zamawiającemu na wyeliminowanie podmiotów, które nie posiadają wystarczającego zaplecza technicznego i tym samym nie gwarantują należytego wykonania zamówienia, które jest strategicznym, wielomilionowym kontraktem na 10 lat. Wykonawca dzięki posiadanemu potencjałowi technicznemu będzie w stanie zrealizować zamówienie zgodnie ze złożoną ofertą.

Tym samym korzystnym rozwiązaniem dla zamawiającego jest zawarcie umowy z wykonawcą zapewniającym kompleksowe wykonywanie usługi. Warunki udziału postawione w postępowaniu mają służyć wyłonieniu do realizacji usługi wykonawcę dysponującego różnorodnym taborem, doświadczonym w realizacji usług w podobnym zakresie, posiadającym zaplecze techniczne i kadrę, czyli posiadającym odpowiedni potencjał do wykonywania usługi na wymaganych przez zamawiającego poziomach. Co sam zauważył odwołujący są to „istotne elementy kształtujące realizację zamówienia.” Jak również „Odwołujący wskazuje, iż formalnie treść odwołania nie dotyczy postawionego warunku „samego w sobie”.

Odwołujący zarzucił również zamawiającemu wymóg zatrudnienia na podstawie umowy o pracę. Określając obowiązek zatrudnienia kierowców na podstawie umowy o pracę został wypełniony wymóg ustawowy, gdzie na podstawie art. 95 ustawy zamawiający określa w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia na usługi lub roboty budowlane wymagania związane z realizacją zamówienia w zakresie zatrudnienia przez wykonawcę lub podwykonawcę na podstawie stosunku pracy osób wykonujących wskazane przez zamawiającego czynności w zakresie realizacji zamówienia, jeżeli wykonanie tych czynności polega na wykonywaniu pracy w sposób określony w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

Kolejnym elementem, który został podniesiony w odwołaniu jest wymóg świadczenia usługi za pomocą taboru niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego. Zamawiający, na podstawie ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, jest zobligowany do opracowania analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem pojazdów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej. Zgodnie z ustawą, w jej ramach przeprowadzono:

- analizę finansowo-ekonomiczną uwzględniającą ponoszenie nakładów inwestycyjnych na zakup taboru

zeroemisyjnego, nakłady odtworzeniowe zakładające wymianę pozostałych autobusów, koszty eksploatacji pojazdów oraz wartość rezydualną inwestycji;

– oszacowanie efektów środowiskowych na podstawie metodyki zaproponowanej przez

Centrum Unijnych Projektów Transportowych;

– analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wyniki analizy finansowoekonomicznej oraz wycenę kosztów emisji szkodliwych substancji oraz hałasu.

Zważając na art. 68a, zamawiający uwzględnił wymóg pojazdów zeroemisyjnych przy przetargu na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego. Zamawiający ze względu na interes społeczny, w tym poprawę jakości życia mieszkańców oraz stanu środowiska uwzględnił kryterium środowiskowe do oceny ofert, aby nie tylko wymuszać proekologiczne działania u wykonawcy czy stanowić dobry przykład i uwiarygodniać działania regulacyjne administracji w zakresie ochrony środowiska, lecz także przyczynić się w sposób istotny do kształtowania pozytywnego wizerunku Miasta, w szczególności dysponującego publicznymi środkami pieniężnymi. Parametry techniczne pojazdów nabywanych na użytek własnej jednostki lub na potrzeby świadczenia usług transportu osób, czy też celem wykonywania zadań publicznych, zamawiający powinni określić w ramach opisu przedmiotu zamówienia. Dodatkowo mogą ustanowić w odniesieniu do rodzaju napędu pojazdu kryterium oceny ofert o odpowiednio wysokiej wadze, co przełoży się na charakter udzielonego zamówienia. Z kolei w przypadku zlecenia lub powierzenia świadczenia usług publicznych, zamawiający powinni ustanowić odpowiednie warunki udziału w postępowaniu w odniesieniu do potencjału technicznego wykonawcy, a także pamiętać o sporządzeniu odpowiednich wymagań związanych z realizacją zamówienia i zagwarantowaniu sobie uprawnień kontrolnych i sankcyjnych umożliwiających weryfikację przestrzegania przez wykonawcę ustanowionych wymagań na etapie realizacji zamówienia.

Analizując uzasadnienie zarzutu 1 można wysnuć wniosek, że odwołujący nie spełnia warunków udziału w postępowaniu określonych przez zamawiającego i chce zacząć realizować umowę dopiero za 11 miesięcy, czyli de facto żąda przesunięcia terminu rozpoczęcia świadczenia usługi, która ma krytyczne znaczenie dla funkcjonowania Miasta. Odwołujący podnosi w odwołaniu, iż „Wykonawcy (...) Nie dysponują autobusami będącymi „na stanie”, w szczególności dostosowanymi do wymogów zamawiającego”. Zachodzi podejrzenie, że to odwołujący nie dysponuje zapleczem technicznym (toborem, bazą) oraz osobowym. Odwołujący wypowiada się za „wykonawców”, lecz do zamawiającego nie wpłynęło odwołanie od innego wykonawcy, ani przystąpienie do odwołania. W ocenie zamawiającego nie ma żadnej gwarancji, że odwołujący będzie posiadał niezbędne zaplecze po tym okresie. W interesie publicznym nie leży nakładanie na przyszłego wykonawcę kar umownych z tytułu nienależytego realizowania umowy przez zatrudnianie pracowników na umowy zlecenia lub braku bazy technicznej. Na marginesie zamawiający wskazał że zaakceptowanie tak postawionego zarzutu doprowadziło by do tego że zamawiający de facto wybierze podmiot, który nie da żadnej rękojmi należytego wykonania zamówienia co w efekcie zamiast poprawy jakości świadczonej usługi w okresie przejściowym stanowiło by jej pogorszenie co zdecydowanie godzi w interes społeczny. Jest to zamówienie o charakterze ciągłym i wykonawca wyłoniony w przedmiotowym postępowaniu musi rozpocząć realizację usługi po okresie obowiązywania umowy z obecnym operatorem. Jeszcze raz należy podkreślić, iż prowadzone postępowanie jest zamówieniem strategicznym, o wartości prawie 300 000 000,00 zł i ma być realizowane przez 10 lat od 01 stycznia 2026 r. odwołujący nie jest gotowy do świadczenia usługi w zakresie, jakim wymaga Zamawiający. Jak Zamawiający wskazał powyżej, odwołujący mógł posiadać wiedzę o planowanym postępowaniu już w maju ubiegłego roku, niemniej jednak zamiast to uczynić, pragnie narzucić swój model biznesowy, w którym najpierw zawrze z zamawiającym umowę, a następnie rozpocznie wynikające z niej inwestycje w zaplecze techniczne lub wkalkuluje w ofertę koszt kar umownych i ryzyko jej rozwiązania, poprzez realizację usługi w sposób niezgodny z postanowieniami umowy.

Reasumując powyższe zamawiający uznaje zarzut za nieuzasadniony, w związku z czym wnosi o jego oddalenie.

Ad. Zarzut 2 – umiejscowienie bazy transportowej na terenie miasta Zgierz.

Doświadczenia organizatorów z niewystarczającą jakością wykonywanej usługi doprowadziły do wprowadzenia wymogów nie tylko dotyczących pojazdów, ale także zaplecza technicznego. Do eksploatacji pojazdów na odpowiednim poziomie niezbędne jest posiadanie zaplecza technicznego – powinno być zapewnione miejsce na obsługę techniczną pojazdów. Zajezdnie to miejsca postojowe, warsztaty, kanały rewizyjne, myjnia, budynki biurowe dla dyspozytorów i innych pracowników zarządzających wykonywaniem usług. Przewoźnicy niemający zajezdni często parkują autobusy na niedozorowanych publicznych ulicach, chodnikach, trawnikach, korzystają z zewnętrznych warsztatów tylko w ostateczności (gdy awaria unieruchomi pojazd), rzadko myją pojazdy. Przekłada się to wprost na sprawność techniczną i estetykę autobusów. Zajezdnie zapewnia nie tylko odpowiednie utrzymanie pojazdów, ale także miejsca pracy dla mechaników, elektryków, elektroników, służb sprząających i myjących pojazdy, obsługi stacji paliw, dozoru, dyspozytorów, planistów.

Powołał wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 11 grudnia 2023 r. sygn. akt. KIO 3438/23, wyrok z dnia 7 lutego 2023 r., sygn. akt. KIO 205/23.

To właśnie istnienie bazy eksploatacyjnej na terenie Miasta zapewnia jak najefektywniejsze świadczenie usług przewozowych na rzecz mieszkańców, przykładowo pod kątem punktualności świadczenia usług czy zapewnienia jak najszybszego serwisu, dodatkowo baza eksploatacyjna na terenie Miasta w sposób efektywny ograniczy potencjalne niepotrzebne roszczenia z tytułu kar umownych (oczywiście uwzględnionych w projektowanych postanowieniach umowy) chociażby ze względu na opóźnienia w przewozie pasażerów, do czego przy założeniu funkcjonowania bazy na terenie Miasta dochodzić będzie jedynie sporadycznie i co skutkować będzie jak najefektywniejszym świadczeniem usług.

Zamawiający opisał wymagania dotyczące bazy eksploatacyjnej w sposób wszechstronny i szczegółowy, tak aby wykonawca nie miał wątpliwości co do tego, jaki rodzaj usługi i na jakim stopniu profesjonalizmu jest wymagany przez zamawiającego i w oparciu o jakie kryteria będzie oceniana złożona w postępowaniu przez wykonawcę oferta. Opis jest jednoznaczny, precyzyjnie określony i niebudzący wątpliwości. Zamawiający opisał przedmiot zamówienia zgodnie z zasadą efektywności, która wyraża się w obowiązku udzielania zamówienia w sposób zapewniający zarówno najlepszą jakość przedmiotu zamówienia w stosunku do środków, które zamawiający może przeznaczyć na jego realizację, jak i najlepszy stosunek nakładów do efektów, w tym efektów społecznych, środowiskowych i gospodarczych.

Zamawiający przygotowując przedmiotowe postępowanie kierował się potrzebami zgłaszanymi przez pasażerów i opierał się na doświadczeniu życiowym, analizując obecnie realizowany kontrakt. Usługa świadczenia publicznego transportu zbiorowego nie polega jedynie na przewiezieniu pasażerów z punktu A do punktu B. Organizowanie publicznego transportu zbiorowego obejmuje wiele zadań, począwszy od analizy potrzeb przewozowych, dostępność dla osób ze szczególnymi potrzebami, ograniczanie emisyjności paliw, a skończywszy na dystrybucji biletów. Istotny dla pasażerów jest m. in.: komfort podróżowania, krótki czas przejazdu, niska cena biletu, zadbane zarówno autobusy, jak przystanki. Niezwykle istotne jest także bezpieczeństwo wszystkich uczestników ruchu. Wymagania postawione przez zamawiającego są uzasadnione przedmiotem zamówienia i niezbędne, aby zagwarantować, że wybrany wykonawca będzie dawał rękojmię należytego wykonania zamówienia. Posiadanie bazy na terenie miasta Zgierza jest niezbędne do przeprowadzania kontroli czystości pojazdów, kontroli temperatury w przedziale pasażerskim pojazdu oraz pozostałych czynności zawartych w Opisie przedmiotu zamówienia, niezbędnych do prawidłowej realizacji umowy. Baza eksploatacyjna znajdująca się poza terenem Miasta Zgierza narazi zamawiającego na dodatkowe koszty związane z realizacją przedmiotowej usługi.

Nie bez znaczenia jest fakt, że posiadanie bazy na terenie Miasta Zgierza ma przynieść również wymierne korzyści ekonomiczne i społeczne. Jak wspomniano powyżej, Zajezdnia zapewnia mieszkańcom miejsca pracy dla mechaników, elektryków, elektroników, służb sprząających i myjących pojazdy, obsługi stacji paliw, dozoru, dyspozytorów, planistów. Zapewnia również rozwój mniejszych lokalnych firm dostarczających paliwo czy utylizujących odpady. Miasto, które przez okres 10 lat na strategiczną usługę poniesie olbrzymie nakłady finansowe, musi również zadbać o lokalne miejsca pracy i miejscowe firmy usługowe, które w sposób naturalny będą współpracować z każdym z potencjalnych wykonawców obsługując jego bazę na terenie Miasta. Nie bez znaczenie jest również fakt, że oddalenie bazy, jak oczekuje odwołujący, o 20 km od Miasta Zgierza jest ekologicznie i ekonomicznie nieuzasadnione, gdyż pojazdy co dzień (na pusto) bez pasażerów pokonywały by trasę co najmniej 40 km, powodując nie tylko zwiększone zanieczyszczenie środowiska ale również większe koszty obsługi trasy. To około dodatkowo 14 600 km pokonywane tylko przez jeden autobus (40 km\*365 dni) w ciągu roku, co w przypadku całego kontraktu daje w sumie 4 672 000 km (40 km\*365 dni\*32 autobusy\*10 lat). Jak widać suma przejechanych kilometrów „na pusto” jest znacząca i będzie miała duży wpływ zarówno na cenę usługi jak i jakość wykonania.

W tym miejscu zamawiający zwrócił uwagę, że w Zarzucie nr 1 odwołujący wnosił, aby również bazę wraz z wyposażeniem mógł posiadać w terminie co najmniej 11 miesięcy po zawarciu umowy. Oznaczać to może odwołujący w ogóle nie posiada bazy, a całość swych usług opiera o podwykonawców (umowy zlecenia) posiadających własne środki transportu, co stanowi kolejny sygnał że odwołujący jest daleki od realizacji umowy zgodnie z jej postanowieniami. Zamawiający uznał zarzut za nieuzasadniony, w związku z czym wnosił o jego oddalenie.

Ad. Zarzut 4 – zbyt restrykcyjne przesłanki prowadzące do zakończenia umowy.

Zgodnie z art. 431 ustawy zamawiający i wykonawca wybrany w postępowaniu o udzielenie zamówienia obowiązani są współdziałać przy wykonaniu umowy w sprawie zamówienia publicznego, zwanej dalej „umową”, w celu należytej realizacji zamówienia. Po stronie Wykonawcy obowiązkiem współdziałania może być właśnie informowanie zamawiającego o pojawieniu się wszelkich trudności związanych z realizacją zamówienia publicznego. Podkreślił, że przedmiotem zamówienia, jest świadczenie przez wykonawcę usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego na liniach komunikacji miejskiej wskazanych przez zamawiającego na terenie Miasta Zgierza i na liniach międzygminnych organizowanych na podstawie stosownych Porozumień. Projektowane postanowienia umowy zostały opracowane w taki sposób, aby w jak najszerszym zakresie zabezpieczać interes zamawiającego, są zgodne z przepisami ustawy i nie stanowią klauzuli niedozwolonej.

Konstruując umowę na 10 lat o wartości około 300 000 000,00 zł zamawiający musi przewidzieć potencjalne niebezpieczeństwa uciążliwe dla pasażerów, przypadki niedopełniania postanowień kontraktu, odpowiednio karać uchybienia, a także przygotować się do kontrolowania Operatora. Szczególnie piętnowane powinny być rażące i celowe przewinienia, np. powtarzająca się obsługa linii taborem niespełniającym wymogów. Stąd potrzeba zabezpieczenia gwarancją należytego wykonania usługi, między innymi wprowadzając kary umowne za nienależyte wykonywanie obowiązków związanych ze świadczeniem usług przewozowych oraz możliwość wcześniejszego rozwiązania umowy. Ponadto w Projektowanych postanowieniach umowy zamawiający zawarł zapis, że „może odstąpić od Umowy w całości lub w części”. Ważne jest tu słowo „może”. Decyzje podjęte przez zamawiającego będą zależały od sytuacji, współpracy i komunikacji z wykonawcą.

Odwołujący żąda zmiany, czy nawet wykreślenia zapisów, które zabezpieczają interes zamawiającego. Zachodzi domniemanie, że odwołujący już przed uzyskaniem zamówienia zakłada nienależyte wykonanie umowy.

Sama treść Projektu umowy także daje odwołującemu możliwość rozwiązania umowy w niezwykle liberalnym ujęciu, a mianowicie:

1. Operator może rozwiązać Umowę za uprzednim trzymiesięcznym wypowiedzeniem, jeżeli:

1) Organizator przez okres kolejnych dwóch miesięcy zalegał będzie z zapłatą wynagrodzenia przysługującego Operatorowi, a kwota zadłużenia z tego tytułu przekroczy kwotę 200 000,00 zł (słownie: dwieście tysięcy zł 00/100).

2) Jeżeli wartość spornych roszczeń przekroczy 200 000,00 zł (słownie: dwieście tysięcy zł 00/100).

3) Jeżeli suma kar umownych naliczonych Operatorowi w ciągu trzech następujących po sobie miesięcy przekroczy 10% wynagrodzenia miesięcznego przysługującego Operatorowi.

W ramach postępowań o udzielenie zamówień publicznych a także w ramach swobody kontraktowej wykonawcom usług niezwykle rzadko zamawiający wyrażają zgodę na wypowiedzenie umowy w związku z faktem nałożenia wysokich kar umownych na wykonawcę. W przedmiotowym projektowanym postanowieniu umowy zamawiający daje uprawnienie powyższe wykonawcy do wypowiedzenia umowy by nie generować po stronie wykonawcy dalszych strat związanych z koniecznością uiszczania kar umownych co tylko świadczy o woli zachowania ekwiwalentności praw i obowiązków w ramach umowy.

Kwestia zasad rozwiązywania stosunku prawnego nie może podlegać kryteriom oceny narzuconej przez odwołującego, gdyż nie mamy do czynienia z umową, wobec której ustawodawca wprost narzucił terminy związane z zasadami wypowiedzenia/rozwiązania stosunku prawnego jak chociażby umowa najmu uregulowana w Kodeksie cywilnym, po drugie biorąc pod uwagę fakt zasady swobody umów, na bazie której również były tworzone projektowane postanowienia umowy nie sposób uznać, iż subiektywna ocena Odwołującego w zakresie zakończenia stosunku prawnego jest zasadna. Dodatkowo katalog przesłanek uprawniających Organizatora do odstąpienia od umowy w projektowanym postanowieniu umowy jest katalogiem sztywnym, zamkniętym którego nie sposób uznać za „dowolny”. W przypadku zamówienia usługi na tak znaczną kwotę a także samej wręcz krytycznej materii dla funkcjonowania miasta jakim jest transport publiczny nie sposób uznać, że zamawiający nie miałby prawa do odstąpienia od umowy w przypadku chociażby braku spełnienia przez odwołującego kryterium środowiskowego zgodnie z SWZ a także brakiem wykonania obowiązków zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018 roku o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

To kolejny zarzut, element składowy odwołania, w którym odwołujący próbuje zniwelować lub usunąć niekorzystnie zapisy umowne, dotyczące nieprawidłowości podczas realizacji umowy taborem niespełniającym wymogów zamawiającego. Żądania odwołującego przesunięcia w czasie (o 11 miesięcy od dnia zawarcia umowy) obowiązku zatrudnienia wszystkich kierowców na umowę o pracę, posiadania zgodnej z wymaganiami OPZ i przepisami prawa bazy eksploatacyjnej oraz pojazdami. Odwołujący z pełną świadomością nie zamierza przestrzegać tych postanowień, dlatego biznesowo próbuje wyeliminować za ten czyn kary umowne oraz możliwość z tego tytułu wypowiedzenia umowy z jego winy.

Zamawiający uznał zarzut za nieuzasadniony, w związku z czym wniósł o jego oddalenie.

Ad. Zarzut 5 – Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie art. 439 ust. 2 pkt 1 oraz 3 ustawy przez brak początkowego terminu ustalenia zmiany wynagrodzenia (okresu bazowego) oraz w konsekwencji określenia kolejnych okresów, w których może następować zmiana wynagrodzenia wykonawcy.

Nieprawdą jest, że zamawiający nie wskazał okresu bazowego, kiedy może nastąpić waloryzacja wynagrodzenia. Projektowane postanowienia umowy, stanowiące załącznik do SWZ w §8 ust. 7 zawierają zapis: „Stawka waloryzowana będzie nie częściej niż raz na kwartał na pisemny wniosek Stron złożony nie później niż 10 dni po publikacji wszystkich danych, stanowiących podstawę waloryzacji stawki. Waloryzacja następuje od pierwszego dnia miesiąca po zakończeniu każdego kwartału obowiązywania umowy. Pierwsza waloryzacja stawki nastąpić może po 6-u miesiącach od zawarcia umowy.” W projektowanych postanowieniach umowy Zamawiający jasno określił początkowy termin waloryzacji oraz zasady naliczenia zwiększenia wynagrodzenia, które przysługuje Wykonawcy na podstawie art. 439 ust. 1 i 2 ustawy Pzp.

Odwolujący żąda od zamawiającego waloryzacji wynagrodzenia, cyt.: Pierwsza waloryzacja stawki nastąpić może po rozpoczęciu realizacji umowy tj po pierwszym dniu świadczenia usług. Analizując odwołanie zamawiający podkreśla, iż jest de facto absurdalne roszczenie odwołującego. Nie dość, że odwołujący żąda rozpoczęcia realizacji zamówienia 11 miesięcy po podpisaniu umowy, to dodatkowo, pomimo, że nie świadczy usługi przez ten czas, domaga się możliwości waloryzacji wynagrodzenia. („sic!”)

Wprowadzenie do ustawy obowiązku uwzględniania klauzul waloryzacyjnych w umowach w sprawach zamówień publicznych, których przedmiotem są roboty budowlane, dostawy lub usługi, zawartych na okres dłuższy niż 6 miesięcy, ma na celu przywrócenie stanu równowagi ekonomicznej między stronami umowy zachwianej przez określone zdarzenia, które mogą mieć miejsce w trakcie jej realizacji. Choć zachwianie równowagi ekonomicznej między stronami umowy może mieć różne podłoże, to w art 439 ustawy ustawodawca zdecydował się na uwzględnienie zdarzeń wpływających na konieczność zmiany wynagrodzenia. Za takie zdarzenia uznano zmianę cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia oraz osiągnięcie przez te zmiany określonego poziomu.

Zamawiający uznał zarzut za nieuzasadniony, w związku z czym wnosił o jego oddalenie.

Ad. Zarzut 6 – Odwołujący zarzucił zamawiającemu naruszenie art. 112 ust 1 ustawy w zw. z art. 16 ustawy przez określenie warunku udziału w zakresie doświadczenia w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz naruszający uczciwą konkurencję polegający na przyjęciu zbyt długiego minimalnego okresu realizacji zamówienia.

Zamawiający, określając warunek udziału w przedmiotowym postępowaniu w zakresie zdolności zawodowej, jedynie ustanawia pewien minimalny poziom doświadczenia jakim winni wykazać się wykonawcy zainteresowani świadczeniem usługi tego rodzaju:

Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli Wykonawca wykaże, że:

a) W okresie ostatnich 10 lat wykonał co najmniej jedną usługę regularnego przewozu osób w ramach transportu zbiorowego realizowaną w sposób ciągły przez okres co najmniej 5 lat, gdzie każdoroczne wykonanie wzkm wyniosło co najmniej 1 000 000 wzkm, a usługa dotyczyła co najmniej 5 linii autobusowych.

Zamawiający określił warunek udziału w postępowaniu odnoszący się do przedmiotu zamówienia oraz uwzględniający potrzeby tak, aby uzyskać oczekiwany efekt. Prawem zamawiającego jest takie opisanie warunków udziału w postępowaniu, które zaspokoi potrzeby i oczekiwania zamawiającego w ramach realizacji przedmiotu zamówienia w najszerszym kontekście. (...). O złamaniu zasady konkurencji i równego dostępu do zamówienia nie może przesądzać fakt, że na rynku istnieją podmioty, które w świetle danego opisu przedmiotu zamówienia czy przy przyjętych znaczeniach warunków udziału w postępowaniu mają mniejsze szanse na uzyskanie zamówienia.

Powołał wyrok sygn. akt. KIO 2180/16o

Nie bez znaczenia jest tutaj przedmiot zamówienia - usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej, który jest strategicznym dla Miasta Zgierza, wielomilionowym zamówieniem publicznym udzielanym na 10 lat. Jego prawidłowe funkcjonowanie ma wpływ na jakość życia mieszkańców, ich bezpieczeństwo, a także na rozwój Miasta i regionu. Rozluźnienie lub brak jakichkolwiek wymagań stwarza ryzyko udzielenia zamówienia podmiotowi, któremu brak jest doświadczenia i odpowiedniej wiedzy, a tym samym nie będzie on zdolny do wykonania zamówienia zgodnie z wymogami Zamawiającego. Zatem zarzut, że warunek ogranicza w sposób nieuzasadniony dostęp do zamówienia podmiotom zdolnym do jego należytego wykonania jest nietrafiony. Warunek odpowiada stopniowi skomplikowania przedmiotu zamówienia.

Zgodnie z § 9. 1. Rozporządzenia W celu potwierdzenia spełniania przez wykonawcę warunków udziału w postępowaniu lub kryteriów selekcji dotyczących zdolności technicznej lub zawodowej, zamawiający może, w zależności od charakteru, znaczenia, przeznaczenia lub zakresu robót budowlanych, dostaw lub usług, żądać następujących podmiotowych środków dowodowych: (...)

2) wykazu dostaw lub usług wykonanych, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również wykonywanych, w okresie ostatnich 3 lat, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wraz z podaniem ich wartości, przedmiotu, dat wykonania i podmiotów, na rzecz których dostawy lub usługi zostały wykonane lub są wykonywane, oraz załączeniem dowodów określających, czy te dostawy lub usługi zostały wykonane lub są wykonywane należycie, przy czym dowodami, o których mowa, są referencje bądź inne dokumenty sporządzone przez podmiot, na rzecz którego dostawy lub usługi zostały wykonane, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych są wykonywane, a jeżeli wykonawca z przyczyn niezależnych od niego nie jest w stanie uzyskać tych dokumentów – oświadczenie wykonawcy; w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych nadal wykonywanych referencje bądź inne dokumenty potwierdzające ich należyte wykonywanie powinny być wystawione w okresie ostatnich 3 miesięcy.

Zamawiający opisał warunek udziału w postępowaniu zgodnie z wyżej cytowanym przepisem, w oparciu o § 9. ust. 4 Rozporządzenia, który mówi, że:

W celu zapewnienia odpowiedniego poziomu konkurencji w postępowaniu, zamawiający może dopuścić, aby wykaz:

2) o którym mowa w ust. 1 pkt 2, dotyczył dostaw lub usług wykonanych, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych – również wykonywanych, w okresie dłuższym niż ostatnie 3 lata.

Jak zamawiający wskazał powyżej, przedmiotem zamówienia jest świadczenie usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacji miejskiej na terenie Miasta Zgierza i na liniach międzygminnych organizowanych na podstawie stosownych Porozumień, nie jest to zamówienie powszechne. Przeciwnie, podmiotów, które posiadają tego typu doświadczenie na rynku jest kilka, natomiast usługi często realizowane są w ramach kilkuletnich umów. W tym kontekście bezzasadne jest ograniczanie doświadczenia zaledwie do ostatnich 3 lat. Wydłużenie okresu referencyjnego do 10 lat w żaden sposób nie naruszy interesu zamawiającego oraz pozwoli wybrać wykonawcę dającego rękojmię należytego wykonania zamówienia, bowiem realizacja zamówienia w zakresie przedmiotowego postępowania w okresie ostatnich 3 lat jest analogiczna do tych wykonywanych w okresie ostatnich 10 lat. Wydłużenie tego okresu nie odbędzie się zatem z uszczerbkiem dla zamawiającego czy jakości wykonania zamówienia, a jednocześnie poszerzy konkurencję. Zamawiający może wydłużyć okres ze względu na specyfikę zamówienia oraz uwarunkowania rynkowe. Powołał wyrok z dnia 2 listopada 2016 r. KIO 1959/16.

Wydłużając okres referencyjny do 10 lat, zamawiający oczekuje od wykonawcy potwierdzenia realizacji jednej usługi regularnego przewozu osób w ramach transportu zbiorowego w sposób ciągły przez okres co najmniej 5 lat. Wymagany okres realizacji zamówienia wynika z niestabilnej sytuacji gospodarczej, która jest efektem wystąpienia siły wyższej w postaci pojawienia się nowego koronawirusa SARS-CoV-2, czy wojny na Ukrainie. W wyniku pandemii rządy na całym świecie, w tym w Polsce, zostały zobligowane do wprowadzenia ograniczeń w działalności gospodarczej oraz w poruszaniu się. Celem tych działań było ograniczenie liczby zakażeń i uniknięcie przeciążenia służby zdrowia. Skutkiem ubocznym było jednak wyraźne ograniczenie aktywności gospodarczej. Mniejsza aktywność gospodarcza przełożyła się na niższe wykorzystanie transportowe, zwłaszcza jeśli chodzi o przewozy pasażerskie(...) Najmocniej skutkami koronawirusa dotknięte zostały sektory gastronomii i zakwaterowania, turystyki, kultury, edukacji, rozrywki i rekreacji, transportu, handlu detalicznego dobrami trwałego użytku, produkcji dóbr eksportowych, inwestycyjnych i konsumpcyjnych trwałego użytku.

Wpływ nieprzewidzianych czynników zewnętrznych dotyczył zarówno bezpośrednio, jak i pośrednio funkcjonowania firmy w czasie pandemii czy konfliktu zbrojnego. Czynniki te wymusiły dostosowanie się przedsiębiorstwa do nowych warunków i podjęcia odpowiednich działań w celu utrzymania wysokiej jakości usług transportowych oraz stabilności w realizacji przewozów, pomimo ogromnych trudności związanych z ich realizacją. Zarządzanie współczesnym przedsiębiorstwem transportowym wymaga szerokiego spojrzenia nie tylko na rynek, ale również na sytuacje trudne i skomplikowane, takie jak ostatni kryzys wywołany pandemią

Zamawiający chcąc efektywnie wpływać na zmianę samochodowej kultury mobilności, winien podejmować działania podnoszące jakość oferowanych usług, zintegrowanie standardów ich świadczenia oraz zaufanie i poczucie bezpieczeństwa dla pasażerów.

Mając na uwadze powyższe postawiony warunek udziału w postępowaniu dot. doświadczenia wykonawcy jest niezbędny do zaspokojenia potrzeb Mieszkańców. Zamawiający, przy ustanawianiu warunków udziału w postępowaniu kierował się wartością zamówienia, charakterystyką, zakresem, stopniem złożoności, doświadczeniem, warunkami realizacji zamówienia i równocześnie zamawiający miał również na uwadze, aby warunek ten nadmiernie nie ograniczył konkurencji. Powołał wyrok z dnia 30 maja 2017 r., sygn. akt. KIO 1028/17

Zasada równego traktowania sprowadza się do konieczności identycznego traktowania takich wykonawców, których sytuacja jest taka sama lub bardzo podobna, nie oznacza to natomiast konieczności identycznego traktowania wszystkich wykonawców znajdujących się na rynku lub aspirujących do wejścia na rynek.

Powołał wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 24 czerwca 2020 r. sygn. akt. KIO 1177/20, wyrok KIO/UZP 641/09.

Warunek „doświadczenie” oceniany jest tylko w kontekście danego zamówienia. Warunek adekwatny dla jednego zamówienia nie musi być prawidłowy nawet dla innego zamówienia kierowanego do tej samej branży i o podobnej wartości. Mogą się one różnić innymi elementami wpływającymi na stopień złożoności tego zamówienia. Powoływanie się na warunki postawione przez innych zamawiających w postępowaniach o podobnym przedmiocie zamówienia jest bezzasadne. Nie wiadomo, czym kierowali się inni zamawiający, jakie mają potrzeby, jakie są zagrożenia przy realizacji umowy, czy usługi wynikają z porozumień międzygminnych, itp.

Doświadczenie wykonawcy jako warunek udziału w postępowaniu został opisany w sposób proporcjonalny do wartości zamówienia i jest uzasadniony realizacją przedmiotu zamówienia.

Zamawiający uznał zarzut za nieuzasadniony, w związku z czym wnosił o jego oddalenie..

Powołał wyrok z dnia 19 maja 2023 r., sygn. akt. KIO 1207/23

Odwołujący w żaden sposób nie udowodnił, że postawione przez zamawiającego wymagania są oderwane od zasadniczego celu prowadzenia postępowania i w konsekwencji realizacji zamierzenia strategicznego zamówienia, stanowiącego jego przedmiot, jak również, że nie są one konieczne do osiągnięcia zakładanych celów lub pozostają z

nimi w wyraźnej dysproporcji. Zamawiający dokonując analizy przebiegu realizacji przedmiotu zamówienia w latach ubiegłych, obecnie miał prawo zdecydować, iż do zapewnienia należytego wykonania przebiegu usługi o istotnym dla funkcjonowania Miasta znaczeniu, konieczne jest dopuszczenie do udziału w postępowaniu wykonawców, którzy doświadczenie w realizacji usług podobnych już posiadają oraz dysponują zapleczem technicznym wskazanym w opisie przedmiotu zamówienia. Warunki udziału w postępowaniu zostały ustalone na poziomie niezbędnym, sparametryzowanym i adekwatnym do przedmiotu zamówienia.

Cieężko stwierdzić, o co tak do końca chodzi odwołującemu. Najpierw żąda 11 miesięcznego okresu przejściowego, aby dostosować zaplecze techniczne i osobowe, w tym bazę na terenie Miasta Zgierza, wskazując, że formalnie treść odwołania nie dotyczy postawionego warunku „samego w sobie”. Następnie żąda rozszerzenia odległości siedziby bazy transportowej do wartości 20 km od granic administracyjnych miasta. Zachodzi prawdopodobieństwo, że odwołanie wnoszone jest wyłącznie w celu zakłócenia prawidłowego przebiegu postępowania bądź uniemożliwienia zawarcia umowy.

Analizując zarzuty można wysnuć wniosek, że odwołujący nie spełnia żadnych warunków udziału postawionych w prowadzonym postępowaniu ani nie jest przygotowany do świadczenia usługi. Brak profesjonalizmu ze strony odwołującego może zagrażać prawidłowemu wykonaniu umowy. Zamawiający podtrzymuje swoje stanowisko i wnosi o oddalenie zarzutów. Postawione zarzuty wskazujące na naruszenia przez zamawiającego przepisów wymienionych w odwołaniu są nieuzasadnione. W ocenie zamawiającego odwołujący w żaden sposób nie wykazał, że warunki udziału w prowadzonym postępowaniu, czy zapisy umowy zostały sporządzone niezgodnie z przepisami ustawy.

Zamawiający wniósł o zasądzenie od odwołującego na rzecz zamawiającego kosztów postępowania odwoławczego, tj. kosztów zastępstwa ustanowionego w sprawie według norm prawem przepisanych.

12 października 2025 r. odwołujący złożył pisemne stanowisko:

Wskazał, że rola zamawiającego jako gospodarza zamówienia podlega ograniczeniom przede wszystkim z uwagi na konieczność zachowania zasad uczciwej konkurencji. W tym sensie ukształtowanie dokumentów zamówienia ale także samo uprzednie przygotowanie postępowania, w tym także w tym przypadku data jego wszczęcia nie może być dowolna ale, oczywiście uwzględniając obiektywne interesy zamawiającego, umożliwić innym wykonawcom, zdolnym do wykonania zamówienia, realną możliwość konkurowania i uzyskania przedmiotowego zamówienia. Niestety, analiza całokształtu okoliczności przygotowania postępowania i ukształtowania dokumentów zamówienia wskazuje, że wbrew stanowisku zamawiającego, nakaz określony w art. 17 ust 1 ustawy Pzp dotyczący „udzielania zamówienia w sposób zapewniający najlepszą jakość dostaw, usług, oraz robót budowlanych, uzasadnioną charakterem zamówienia, w ramach środków, które zamawiający może przeznaczyć na jego realizację (pkt 1), oraz uzyskanie najlepszych efektów zamówienia, w tym efektów społecznych, środowiskowych oraz gospodarczych, o ile którykolwiek z tych efektów jest możliwy do uzyskania w danym zamówieniu, w stosunku do poniesionych nakładów (pkt 2)” nie został spełniony a głównym motywem jest, niezgodne z przepisami ustawy, uprzywilejowanie dotychczasowego operatora zgierskiej komunikacji miejskiej tj. Zgierskiego Przedsiębiorstwa Komunikacyjnego „Markab” sp. z o.o. Podmiot ten umowy wykonawczej zawartej w dniu 11 czerwca 2014 r. o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w okresie od 11 lipca 2014 r. do 10 lipca 2024 r. Aneks nr 16, zawartym w dniu 11 czerwca 2024 r., okres obowiązywania tej umowy przedłużono do 31 grudnia 2025 r. (dane zamieszczone na s. 11 raportu z badań marketingowych wielkości popytu na usługi zgierskiej komunikacji miejskiej, stanowiącego załącznik do odpowiedzi na odwołanie)

Odnosząc się do poszczególnych twierdzeń Zamawiającego zaprezentowanych w odpowiedzi na odwołanie odwołujący wskazał:

Zarzut nr 1 – Brak okresu przejściowego pomiędzy datą zawarcia umowy a datą rozpoczęcia realizacji usług;

Zamawiający wskazał: „Zamawiający w dniu 28.05.2024 r. zamieścił Ogłoszenie o zamiarze przeprowadzenia postępowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej oraz w Biuletynie Informacji Publicznej. Data początkowa realizacji zamówienia oraz okres obowiązywania umowy zostały wskazane w ogłoszeniu wstępnym. Odwołujący, jako profesjonalny Wykonawca zainteresowany uzyskaniem zamówienia w określonej branży, chcąc należycie się przygotować się do złożenia oferty powinien śledzić zarówno ogłoszenia zamieszczane w DUUE, jak również informacje zamieszczane na stronach Zamawiającego.”

Argument ten jest pozbawiony jakiegokolwiek sensu w świetle postawionego zarzutu oraz powszechnie znanych okoliczności faktycznych. Istotą zarzutu jest bowiem brak (odpowiedniego) terminu pomiędzy podpisaniem umowy a datą rozpoczęcia świadczenia usług przy uwzględnieniu szeregu obowiązków wynikających z SWZ koniecznych do rozpoczęcia realizacji takich jak zorganizowanie bazy transportowej czy zapewnienie autobusów o cechach wskazanych w dokumentach zamówienia, szeroko opisanych w odwołaniu czy też zatrudnieniu kierowców.

Zamawiający wskazał następnie że: „Zamawiający wskazał powyżej, Odwołujący mógł posiadać wiedzę o planowanym postępowaniu już w maju ubiegłego roku, niemniej jednak zamiast to uczynić, pragnie narzucić swój model biznesowy, w

którym najpierw zawrze z Zamawiającym umowę, a następnie rozpocznie wynikające z niej inwestycje w zaplecze techniczne lub wkałkuje w ofertę koszt kar umownych i ryzyko jej rozwiązania, poprzez realizację usługi w sposób niezgodny z postanowieniami umowy."

Trudno wyobrazić sobie aby zamawiający publiczny oczekiwał aby wykonawcy, w ramach przygotowania do złożenia oferty, w międzyczasie zorganizowali oczekiwaną bazę transportową, zakupili i przystosowali autobusy oraz zatrudnili kierowców i inne osoby niezbędne do realizacji zamówienia, aby w przypadku braku uzyskania zamówienia w wyniku złożenia gorszej oferty pozostali oni z ww. zapleczem ponosząc wielomilionowe koszty, które nie będą im zwrócone. To nie jest w żadnym stopniu model biznesowy tylko praktyka funkcjonowania rynku. W przypadku konieczności posiadania bazy transportowej zlokalizowanej jedynie na terytorium miasta Zgierz w dniu podpisania umowy, bazy (punkt 7 OPZ) wyposażonej dokładnie w:

- 1) teren ogrodzony stałym ogrodzeniem budowlanym zapewniającym bezpieczeństwo i wydzielenie terenu;
- 2) plac postojowo-manewrowy z nawierzchnią utwardzoną (betonową monolityczną lub bitumiczną) pozwalającą na bezpieczną eksploatację pojazdów oraz posiadającą odporność na odkształcenia, wynikające z ruchu i postoju autobusów i pojazdów holowniczych/-ych. Ze względu na negatywne oddziaływanie na środowisko niedopuszczalna jest nawierzchnia kostkowa, klinkierowa, z płyt typu jumbo lub każda inna, która powodować może ryzyko przepuszczalności płynów eksploatacyjnych pojazdu do gruntu;
- 3) powierzchnię placu postojowo-manewrowego zapewniającą bezpieczne manewrowanie oraz jednoczesny postój wszystkich przewidzianych do realizacji umowy autobusów w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd do hali/hal warsztatowych lub wyjazd z zajezdni bez konieczności manewrowania innymi autobusami. Do postoju pojazdów nie mogą być wykorzystywane stanowiska kontrolno naprawcze w halach oraz myjnia automatyczna. Postój wszystkich pojazdów wykorzystywanych do realizacji zamówienia tj. autobusów i pojazdów pomocy technicznej odbywać się będzie na terenie bazy eksploatacyjnej przez cały okres realizacji umowy.
- 4) powierzchnię odwodnienia terenu placu postojowo-manewrowego eliminujące zastoiny wody oraz pozwalające na bezpieczne poruszanie się pracowników i pojazdów;
- 5) parking dla pracowników bazy eksploatacyjnej, w szczególności: kierowców, pracowników hal obsługowych, pracowników administracyjnych;
- 6) stację tankowania pojazdów (dla pojazdów zasilanych olejem napędowym) wyposażoną w zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m<sup>3</sup>; oraz źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych w ramach bazy eksploatacyjnej;
- 7) infrastrukturę umożliwiającą bezprzewodową transmisję danych z i do pokładowych systemów zainstalowanych w autobusach m.in.: systemu kontroli punktualności, systemu informacji pasażerskiej, itp.;
- 8) halę obsługową lub hale obsługowe wyposażone w stanowiska obsługi codziennej, okresowej i naprawy pojazdów z liczbą stanowisk dostosowaną do możliwości wykonywania przeglądów technicznych, napraw bieżących oraz czynności obsługowych przed badaniem technicznym dostosowane do możliwości obsługi wszystkich autobusów wykorzystywanych do realizacji zamówienia w liczbie minimum 5 szt. obejmujące:
  - a) kanały obsługowe lub zestawy podnośników kolumnowych zapewniające możliwość obsługi całego podwozia pojazdu w liczbie min. 5 szt. (w tym co najmniej 2 szt. przystosowana do obsługi autobusów przegubowych);
  - b) stanowisko do wymiany ogumienia;
  - c) stanowisko uzupełniania smarów i wymiany olejów;
  - d) stanowisko do serwisowania klimatyzacji;
  - e) stanowisko do wykonywania drobnych napraw;
  - f) stanowisko do mycia podwozia, komór silnika i podzespołów autobusów;
  - g) stanowisko do demontażu i montażu elementów układu napędowego autobusów;
  - h) urządzenia do sprawdzenia szczelności i działania układów chłodzenia, pneumatycznego, hamulcowego, hydraulicznego, elektrycznego;
  - i) urządzenia do sprawdzania prawidłowości działania układu kierowniczego i układu zawieszenia;
  - j) urządzenia diagnostyczne do sprawdzenia prawidłowości działania systemów elektronicznych, automatyczna mechaniczna myjnia pojazdów zapewniająca:
    - i. umycie ściany czołowej, obu boków oraz ściany tylnej pojazdu;
    - ii. utrzymanie czystości autobusów w temperaturach ujemnych;
    - iii. obieg wody w systemie zamkniętym; stanowisko do sprzątania wnętrza pojazdów z wykorzystaniem przenośnych urządzeń czyszczących; odrębne pomieszczenie dyspozytorskie zapewniające wykonywanie czynności związanych z nadzorem nad realizacją usług przewozowych, wyposażone w: min. 1 stanowisko komputerowe, z dostępem do internetu, umożliwiające integrację z systemem informacji pasażerskiej, systemem generowania i obsługi rozkładów jazdy, nadzoru nad punktualnością kursowania; środki łączności z autobusami, służbami Zamawiającego oraz system rejestracji

połączeń umożliwiające przechowywania nagrań przez okres nie krótszy niż 60 dni; urządzenia podtrzymujące zasilanie ww. stanowisk i urządzeń w sytuacjach awaryjnych; zaplecze socjalne dla pracowników; pomieszczenia administracyjno-biurowe zapewniające możliwość: bieżącego prowadzenia niezbędnej dokumentacji i korespondencji; obsługi pracowników i klientów wykonawcy; przechowywania dokumentacji związanej z realizacją umowy; oczywistym jest że takie wymogi spełnia wyłącznie obecny operator.

Tytułem przykładu wymóg:

-posiadania hali obsługowej lub hal obsługowych wyposażonych w stanowiska obsługi codziennej, okresowej i naprawy pojazdów z liczbą stanowisk dostosowaną do możliwości wykonywania przeglądów technicznych, napraw bieżących oraz czynności obsługowych przed badaniem technicznym dostosowane do możliwości obsługi wszystkich autobusów wykorzystywanych do realizacji zamówienia w liczbie minimum 5 szt. - Operator ma halę posiadającą dokładnie taką lub nie mniejszą ilość stanowisk obsługowych

-posiadania kanału obsługowego lub zestawów podnośników kolumnowych zapewniających możliwość obsługi całego podwozia pojazdu w liczbie min. 5 szt. (w tym co najmniej 2 szt. przystosowana do obsługi autobusów przegubowych); - Operator ma dokładnie dwa kanały do obsługi autobusów przegubowych;

-stacją tankowania pojazdów (dla pojazdów zasilanych olejem napędowym) wyposażoną w zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m<sup>3</sup> – Operator posiada dokładnie taką stację paliw o takiej pojemności zbiornika;

Co ciekawe, o tą ostatnią kwestię pytał jeden z wykonawców (pytanie i odpowiedź z 23.09.2025): „Pytanie nr 6. Zamawiający napisał: (...) stację tankowania pojazdów (dla pojazdów zasilanych olejem napędowym) wyposażoną w zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m<sup>3</sup>; oraz źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych w ramach bazy eksploatacyjnej; Pragniemy zauważyć, że ten zapis sugeruje na konkretnego Wykonawcę. To w gestii Wykonawcy jest zabezpieczenie paliwa niezbędnego do tankowania pojazdów i to Wykonawca sam decyduje o częstotliwości dostaw paliwa na teren bazy eksploatacyjnej. Ponadto Wykonawca nie musi posiadać stacji paliw, ponieważ może korzystać z tankowania na jednej ze stacji paliw na terenie miasta, gdzie może korzystać z oferty flotowej. Narzucenie bez uzasadnienia takiego wymogu wskazuje na zapis pod konkretnego Wykonawcę, który taki zbiornik posiada, a to można odczytać przez potencjalnych Wykonawców jako promowanie przez Zamawiającego nieuczciwej konkurencji.

Odpowiedź: Powyższe nie stanowi wniosku o wyjaśnienie treści SWZ.”

Odwolujący zauważył, że zbiorniki mniejsze (np. naziemne, małe magazyny dla własnych potrzeb) często nie wymagają pozwolenia na budowę ani zgłoszenia (lub wymagania są uproszczone). Na przykład – dla zbiorników naziemnych do 5 000 l przepis Prawa budowlanego wprowadzony zmianą z 2020 r. mówi, że naziemne zbiorniki paliwowe do 5 m<sup>3</sup> nie wymagają decyzji o pozwoleniu na budowę ani zgłoszenia. Ustanowienie takiego obowiązku, mimo że przy codziennej dostawie paliwa spokojnie wystarczyłby zbiornik 5000 litrów stanowi kolejną barierę w uzyskaniu zamówienia gdyż przy takiej pojemności konieczne będzie uzyskanie stosowne zezwolenia w drodze administracyjnej.

Argument, że umowa z obecnym przewoźnikiem obowiązuje do 31.12.2025 r. a informacje te są ogólnodostępne (i wynikają z ogłoszenia o zamiarze przeprowadzenia postępowania w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej i Biuletynu Zamówień Publicznych ogłoszonego 28 maja 2024 r.), w istocie działa na niekorzyść zamawiającego. Skoro zamawiający wiedział już w tamtym momencie że będzie wszczynał postępowanie aby zapewnić ciągłość świadczenia usług to wszczęcie postępowania w trybie przetargu nieograniczonego na kwotę ponad 300 mln złotych brutto, pod koniec sierpnia 2025 r., przy uwzględnieniu przepisów ustawy i czasu trwania standardowego postępowania wskazuje że zamawiający nie dopuszczał żadnego terminu przejściowego między datą podpisania umowy a datą rozpoczęcia realizacji usług, co w sposób oczywisty i znany zamawiającemu, uprzywilejowuje dotychczasowego operatora.

Co więcej, konsultacje społeczne w sprawie zmian w funkcjonowaniu transportu publicznego na terenie miasta Zgierza dotyczące w szczególności określenia ewentualnych zmian i utworzenia nowych linii oraz częstotliwości ich kursowania odbyły się już na początku 2024 roku i skończyły w maju tamtego roku. Z kolei badania marketingowe wielkości popytu na usługi zgierskiej komunikacji miejskiej przeprowadzonej: „w celu weryfikacji dopasowania podaży usług do występującego popytu i nakreślenia na tej podstawie oferty przewozowej mającej być przedmiotem przyszłego postępowania przetargowego na świadczenie usług przewozowych”, przeprowadzono jesienią 2024 roku. W 2024 roku, na podstawie umowy z 28 marca 2024 r. powstał także raport dotyczący „analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usługi komunikacji miejskiej (AKK) dla Gminy Miasto Zgierz”. Tym samym już pod koniec 2024 roku zamawiający dysponował wiedzą pozwalającą na wszczęcie przedmiotowego postępowania. Z kolei analiza potrzeb i wymagań, niezbędna do wszczęcia postępowania w trybie przetargu nieograniczonego, powstała dopiero 10 lipca 2025 roku, niecałe dwa miesiące przed rozpoczęciem realizacji zamówienia.

Co ciekawe, zamawiający rozpoczął przygotowania do przeprowadzenia postępowania już w 2024 r, przeprowadził ww. konsultacje społeczne, przeprowadził raport z badań marketingowych wielkości popytu na usługi zgierskiej komunikacji miejskiej, dokonał analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy

świadczeniu usług komunikacji miejskiej (AKK) dla Gminy Miasto Zgierz, natomiast nie wszczął wstępnych konsultacji rynkowych w trybie ustawy jak również w żaden inny dostępny sposób (co wynika z dokumentu pn. Analiza potrzeb i wymagań) nie podjął żadnych innych działań pozwalających na rozeznanie rynku, choćby w celu możliwości poznania kręgu potencjalnych podmiotów zainteresowanych złożeniem oferty, „warunków” sposobów realizacji zamówienia, w tym standardów panujących na rynku. Dziwi szeroki zakres konsultacji społecznych dotyczących potrzeb zamawiającego, w kontekście potrzeb i oczekiwań mieszkańców, popytu na usługi, możliwości budżetowych zamawiającego, konieczności ochrony środowiska poprzez świadczenie usług z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych z określeniem sposobu realizacji tej zasady a zupełnie pominięcie, przy realizacji zamówienia, zaplanowanej na 10 lat o wartości zamówienia przekraczającej 300 mln zł brutto jakiegokolwiek rozeznania rynku, w tym zapoznania się z możliwymi sposobami realizacji zamówienia, w tym obniżającymi koszty realizacji tego zamówienia oraz możliwościami i oczekiwaniami rynkowymi, co skłania odwołującego do przyjęcia tezy, że zamawiający nie był zainteresowany rozszerzeniem konkurencji poza podmiot będący dotychczasowym operatorem a ewentualne „rozeznanie rynku” dotyczyło tylko obecnego operatora (o czym świadczy treść postawionego warunku udziału). Co więcej, informacja o naruszeniach została przekazana zamawiającemu w formie wniosków o wyjaśnienie treści SWZ a zamawiający podtrzymał wszystkie swoje wymogi. Odwołujący nie kwestionuje żadnego z ww. dokumentów konsultacyjnych odnoszących się do realizacji zamówienia, ani będących ich wynikiem konkretnych wymagań zawartych w Opisie Przedmiotu Zamówienia.

Odwołujący nie kwestionuje też, wbrew stanowisku zaprezentowanemu w odpowiedzi na odwołanie świadczenia usług za pomocą taboru niskoemisyjnego lub zeroemisyjnego, posiadania bazy transportowej o cechach wskazanych w dokumentach zamówienia, obowiązku zatrudnienia kierowców na podstawie umowy o pracę czy konieczności zapewnienia odpowiedniego taboru. Szeroko cytowane w treści odwołania obowiązki wykonawców związane z zapewnieniem ww. wymogów na etapie rozpoczęcia realizacji zamówienia miały na celu uzasadnienie naruszenia polegającego na braku ustanowienia odpowiedniego okresu przejściowego między datą podpisania umowy a datą rozpoczęcia świadczenia usług. Odwołujący nie kwestionuje ww. wymogów a brak okresu na ich zorganizowanie. Tym samym polemika zamawiającego zawarta w odpowiedzi na odwołanie a odnosząca się szeroko do rzekomych zarzutów odwołującego pozbawiona jest sensu.

Zamawiający wskazał jednocześnie że: *„Żaden przepis nie obliuguje Zamawiającego do stosowania „okresu przejściowego pomiędzy datą zawarcia umowy a datą rozpoczęcia usług umożliwiającego należyte wykonanie zamówienia.”* co również jest argumentem chybionym ponieważ ustawa nie jest skonstruowana w sposób kazuistyczny odnoszący się do każdego możliwego przypadku a opiera się również na zasadach, w tym zasadzie uczciwej konkurencji. Odwołujący wskazał, że nawet bez dokonania rozeznania rynku wiedzą powszechną jest standard świadczenia podobnych usług przy zachowaniu odpowiedniego okresu pomiędzy podpisaniem umowy a rozpoczęciem realizacji usług.

Tytułem przykładu wskazał na następujące postępowania o udzielenie zamówienia publicznego:

1) Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Grochowska 31/32 003-839 Warszawa, okres na rozpoczęcie świadczenia usług – 12 miesięcy od daty podpisania umowy <https://ztmwaw.ezamawiaczy.pl/contractor/demand/188652/offer/stage/162834>

2) Gmina Wrocław - Urząd Miejski Wrocławia, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław, okres na rozpoczęcie świadczenia usług – 11 miesięcy od daty podpisania umowy, <https://portal.smartpzp.pl/umw/public/postepowanie?postepowanie=79108445>

3) Gmina Miasto Pruszków, Ul. Kraszewskiego 14/16, 05-800 Pruszków, okres na rozpoczęcie świadczenia usług – 12 miesięcy od daty podpisania umowy + 6 miesięcy na zorganizowanie bazy transportowej <https://platformazakupowa.pl/transakcja/1084734>

4) Urząd Miejski w Gdańsku, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk <https://ezamowienia.gov.pl/mp>

- termin składania ofert 28 sierpnia 2024, rozpoczęcie realizacji od

01.01.2026 roku, czyli około 15 miesięcy od momentu podpisania umowy

5) Gmina Miasta Radomia ul. Traugutta 30/30A, 26-600 Radom <https://ezamowienia.gov.pl/mp>- rozpoczęcie świadczenia usług 12 miesięcy od daty podpisania umowy;

Z uwagi na fakt, że dokumenty zamówienia dla postępowań określonych w punktach 4 i 5 nie są już powszechnie dostępne, treści SWZ została przekazana w załączniku.

Odwołujący załączył również Harmonogram Budowy Zajezdni składający się z trzech tabel obrazujących typowe okresy związane z przygotowaniem bazy i jej dostosowania do wymogów zamawiającego wynikających z dokumentów zamówienia:

1) Harmonogram budowy zajezdni wraz ze stacją tankowania CNG;

2) Harmonogram budowy automatycznej myjni autobusów;

3) Harmonogram budowy zajezdni wraz z ogólnodostępną stacją ładowania;

W treści ww. dokumentów powołano dowody, które stanowią załącznik do tego pisma, w postaci:

- 1)Oferty handlowej na dostawę stacji ładowania do pojazdów elektrycznych od firmy Hellonext;
- 2)Oferty na dostawę wyposażenia stacji paliw (dystrybutory) od firmy Adast Polska;
- 3)OFERTA na dostawę zbiornika paliwowego od firmy Pomarol;
- 4)Oferta na separator;
- 5)Umowa na prace projektowe w zakresie myjni;
- 6)Warunki przyłączenia na ogólnodostępną stację ładowania;
- 7)Warunki dotyczące przyłączenia gazowego;
- 8)Kompleksowa oferta dotycząca CNG;

Jakkolwiek można wyobrazić sobie, że poszczególni wykonawcy mogą otrzymać korzystniejsze oferty pod kątem czasu realizacji poszczególnych elementów niezbędnych do uruchomienia bazy to jednakże nie może to zmienić ogólnego obrazu w którym musi istnieć okres między datą podpisania umowy a datą rozpoczęcia realizacji usług przy uwzględnieniu zapewnienia stacji ładowania i myjni na poziomie kilkunastu miesięcy.

Odwołujący wskazał jednocześnie w kontekście postawionego warunku w odniesieniu do braku okresu przejściowego i faworyzowania tym samym obecnego operatora, że zamawiający dopuścił w OPZ a w konsekwencji w warunku eksploatację autobusów o parametrach technicznych i roku produkcji odpowiadających flocie, którą już obecnie dysponuje obecny operator. Wynika to z analizy informacji o taborze tego wykonawcy punkt 2.4 s. 14 - 2.4. UŻYTKOWANY TABOR AUTOBUSOWY zawarty w dokumencie analizy kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej (AKK) dla Gminy Miasto Zgierz stanowiący załącznik do odpowiedzi na odwołanie.

Zgodnie z warunkiem udziału w postępowaniu: „Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli Wykonawca wykaże, że: Dysponuje lub będzie dysponował co najmniej niżej wymienionymi narzędziami, wyposażeniem zakładu oraz urządzeniami technicznymi:

„1) minimum 32 szt. autobusów niskopodłogowych, z czego nie mniej niż 75% spełniających normę spalania min. Euro 5, w tym co najmniej 7 sztuk autobusów zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych zasilanych paliwami alternatywnymi oraz spełniających poniższe warunki: 21 szt. klasy MIDI/MAXI o długości od 10-12,50 m układ drzwi 22-2 (min. 80%) lub 2-2-0 (maks. 20%); 11 szt. klasy MEGA o długości od 17,50 m – 18,75 m układ drzwi 2-2-2-2 lub 2-2-2-0; (...).”

Pod pojazdy alternatywne wchodzi 14 sztuk pojazdów CNG które posiada obecny operator a 4 z obecnych autobusów firmy MARKABposiadają układ drzwi 2-2-0, stąd zapis o 20% pojazdów z takim układem drzwi. Warunek, w tym zakresie nie jest związany z obiektywnymi potrzebami zamawiającego.

Odwołujący podkreślił, że zamawiający dopuścił w OPZ a w konsekwencji w warunku eksploatację autobusów o parametrach technicznych i roku produkcji odpowiadających flocie, którą już obecnie dysponuje obecny operator.

Zgodnie z informacjami o taborze tego wykonawcy posiada on flotę obejmującą autobusy Mercedes-Benz o roku produkcji 2001–2013, z których znaczna część ma już ponad 20 lat eksploatacji. Tymczasem zamawiający nie wprowadził żadnych ograniczeń wiekowych ani obowiązku spełnienia normy emisji EURO V dla wszystkich pojazdów. W rezultacie obecny operator uzyskuje zdecydowaną przewagę konkurencyjną.

W analogicznych postępowaniach o świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego (np. Warszawa – ZTM, Kraków – ZTP, Wrocław, Pruszków, Gdynia, Olsztyn) zamawiający stosują jednolite i przejrzyste kryteria dotyczące wieku i norm emisji taboru, określając:

- rok produkcji autobusu,
- minimalną normę emisji – EURO
- układ drzwi dla wszystkich pojazdów

Przy 10-letnim okresie obowiązywania umowy wymogi zamawiającego w Zgierzu są rażąco niskie i nie zapewniają trwałości ani jakości świadczenia usług. Dopuszczenie do pracy autobusów ponad 20-letnich nie jest zgodne z zasadą efektywności (art. 17 ust. 1 pkt 1 Pzp) i stoi w sprzeczności z deklarowanymi przez zamawiającego celami ekologicznymi i jakościowymi. Zamawiający nie uzasadnił, dlaczego w zamówieniu o wartości ok. 247 mln zł i okresie realizacji 10 lat dopuszcza autobusy starsze niż 15 lat, które z uwagi na awaryjność i wysokie zużycie nie mogą zapewnić efektywnej i punktualnej obsługi komunikacyjnej, która według zamawiającego jest głównym celem zamówienia.

Wymagania te w praktyce zabezpieczają interes obecnego operatora, a nie interes publiczny, co stanowi klasyczny przykład naruszenia zasady uczciwej konkurencji w rozumieniu art. 16 i art. 99 ust. 4 ustawy.

Odwołujący wskazał, że w przypadku wprowadzenia okresu przejściowego zgodnie z przedstawionym w odwołaniu żądaniem kwestia wadliwości warunku udziału w postępowaniu jak i kryterium, pod kątem naruszenia uczciwej konkurencji zostanie wyeliminowana bowiem umożliwi to odwołującemu i być może szerszemu gronu wykonawców uczestnictwo w przedmiotowym postępowaniu. Kwestie zasadności tak „nisko” ustanowionego warunku udziału oraz w

praktyce dopuszczenia do pracy autobusów ponad 20-letnich pozostawił zamawiającemu do przemyslenia.

Zarzut nr 2 – Konieczność umiejscowienia bazy transportowej wyłącznie na terenie granic administracyjnych miasta Zgierza.

Zamawiający w odpowiedzi na odwołanie wskazuje, iż: „*To właśnie istnienie bazy eksploatacyjnej na terenie Miasta zapewnia jak najefektywniejsze świadczenie usług przewozowych na rzecz mieszkańców, przykładowo pod kątem punktualności świadczenia usług czy zapewnienia jak najszybszego serwisu, dodatkowo baza eksploatacyjna na terenie Miasta w sposób efektywny ograniczy potencjalne niepotrzebne roszczenia z tytułu kar umownych (oczywiście uwzględnionych w projektowanych postanowieniach umowy) chociażby ze względu na opóźnienia w przewozie pasażerów, do czego przy założeniu funkcjonowania bazy na terenie Miasta dochodzić będzie jedynie sporadycznie i co skutkować będzie jak najefektywniejszym świadczeniem usług.*”

Tymczasem, w istocie, jest to kolejna bariera uniemożliwiająca, niezgodnie z przepisami ustawy, uzyskanie zamówienia przez innych, niż obecny operator.

Granice administracyjne miasta nie mają żadnego związku z logistyką realizacji usług transportowych. Efektywność obsługi komunikacji zależy nie od tego, czy baza znajduje się „w Zgierzu”, lecz od tego, jak daleko położona jest od przystanków początkowych linii oraz w jakim punkcie układu drogowego się znajduje.

Analiza rozmieszczenia krańców autobusowych wskazuje, że znaczna część tras rozpoczyna swoje kursy poza centrum miasta, a niektóre – poza jego granicami:

| Nazwa krańca                | Odległość do granicy administracyjnej | Kraniec linii |
|-----------------------------|---------------------------------------|---------------|
| Paręczewska/Staffa          | 4,2 km                                | 1,4,5,6,8,61  |
| Sadowa                      | 0,8 km                                | 3             |
| Konstantynowska ( tor PKP ) | 1,8 km                                | 3             |
| Szczawińska                 | 0,8 km                                | 5             |
| Kolejowa ( dw. PKP )        | 3,8 km                                | 9,1           |
| Wiosny Ludów/Kontrewers     | 0,1 km                                | 9             |
|                             |                                       |               |
| Krańce poza miastem Zgierz  | Odległość do granicy administracyjnej | Kraniec linii |
| Armii Krajowej ( Ozorków )  | 13 km                                 | 10            |
| Dworzec Łódź Fabryczna      | 8,5 km                                | 61,6          |

Mapa poniżej przedstawia schemat rozmieszczenia granic administracyjnych miasta, z uwzględnieniem poszczególnych pętli autobusowych:

Główna pętla autobusowa w Zgierzu- Paręczewska /Staffa, która jest jednocześnie przystankiem początkowym dla większości linii komunikacji miejskiej znajduje się w północnej części miasta. W przypadku zajezdni autobusowej zlokalizowanej w południowych lub zachodnich częściach miasta dojazd do tego krańca wynosiłby od 4 do 6 km. Należy mieć też na uwadze, że jakakolwiek lokalizacja zajezdni autobusowej na terenie Miasta Zgierza wymagała by przejazdu przez ścisłe centrum miasta. Takie rozwiązanie wydłuża czas dojazdu na krańce początkowe, zwiększa emisję spalin w centrum i w praktyce obniża punktualność kursów z uwagi na korki na głównych ulicach. Jest to całkowicie sprzeczne z uzasadnieniem zamawiającego który, argumentuje to działaniami proekologicznymi. W granicach administracyjnych miasta istnieje bardzo niewiele wolnych działek o powierzchni i parametrach umożliwiających zorganizowanie zaplecza transportowego dla kilkudziesięciu autobusów (parking, warsztat, zaplecze techniczne, zaplecze socjalne, plac manewrowy). W rezultacie, wymóg lokalizacji bazy wyłącznie w granicach administracyjnych Zgierza praktycznie wyklucza nowych wykonawców z możliwości złożenia oferty, ponieważ znalezienie gotowego zaplecza technicznego w mieście jest niemal niemożliwe.

Wymóg lokalizacji bazy „w granicach administracyjnych” eliminuje z postępowania wszystkich potencjalnych konkurentów spoza miasta, którzy musieliby ponieść znaczące koszty zakupu lub dzierżawy nieruchomości w Zgierzu ale przede wszystkim taką odpowiednią działkę znaleźć i zakupić bądź wydzierżawić.

Za niezrozumiały odwołujący uznał argument, że: „*Posiadanie bazy na terenie miasta Zgierza jest niezbędne do*

przeprowadzania kontroli czystości pojazdów, kontroli temperatury w przedziale pasażerskim pojazdu oraz pozostałych czynności zawartych w Opisie przedmiotu zamówienia, niezbędnych do prawidłowej realizacji umowy. Baza eksploatacyjna znajdująca się poza terenem Miasta Zgierz narazi Zamawiającego na dodatkowe koszty związane z realizacją przedmiotowej usługi.” Jak wskazano powyżej istnieją lokalizację w których umiejscowienie bazy transportowej, formalnie poza granicę miasta Zgierz, skracają odległość (a w konsekwencji także czas) na wykonanie ww. czynności.

Dalej zamawiający wskazał, że: „*Jak wspomniano powyżej, zajezdnia zapewnia mieszkańcom miejsca pracy dla mechaników, elektryków, elektroników, służb sprzątających i myjących pojazdy, obsługi stacji paliw, dozoru, dyspozytorów, planistów. Zapewnia również rozwój mniejszych lokalnych firm dostarczających paliwo czy utylizujących odpady. Miasto, które przez okres 10 lat na strategiczną usługę poniesie olbrzymie nakłady finansowe, musi również zadbać o lokalne miejsca pracy i miejscowe firmy usługowe, które w sposób naturalny będą współpracować z każdym z potencjalnych wykonawców obsługując jego bazę na terenie Miasta*”. Nie jest to argument sensowny, bowiem zamawiający nie wymaga (i słusznie) aby osoby o których wspomina zamawiający czy firmy świadczące usługi mieszkały czy posiadały siedzibę wyłącznie na terenie miasta Zgierz. Niezależnie w jakim miejscu będzie formalnie umiejscowiona baza (na terenie czy poza terenem miasta Zgierz) te samo osoby mogą pracować a firmy mogą świadczyć usługi. Z drugiej strony można sobie wyobrazić odwrotną sytuację – w bazie umiejscowionej na terenie miasta Zgierz mogą pracować osoby spoza tego miasta a w bazie poza miastem osoby będące mieszkańcami Zgierza.

W istocie ten wymóg ma charakter sztuczny - zamawiający ma pełną świadomość, że jedynym wykonawcą dysponującym bazą spełniającą wymogi OPZ w granicach miasta jest obecny operator realizujący umowę na rzecz MUK.

Odwolujący zwrócił uwagę, że inny wykonawca przedłożył odpowiedni wniosek w którym wprost wskazał na naruszenie konkurencji:

Pytanie nr 3 z 23 września 2025 r.:

*„Wykonawca zobowiązany jest do posiadania bazy eksploatacyjnej na terenie Gminy Miasto Zgierz przez cały okres obowiązywania umowy(...). Czy Zamawiający może zmienić zapis na „*

*Wykonawca zobowiązany jest do posiadania bazy eksploatacyjnej w promieniu X km od centrum Miasta Zgierz”? Taka zmiana zapisu zwiększy konkurencyjność z uwagi na fakt, że na terenie Miasta Zgierz ilość nieruchomości nadających się de facto pod bazę eksploatacyjną, spełniającą wymagania Zamawiającego jest ograniczona, a obecny operator posiada już bazę spełniającą wymagania stawiane przez Zamawiającego. Ponadto pragniemy zauważyć, że na terenie sąsiednich gmin graniczących z Miastem Zgierz, jak chociażby Miasto Łódź, tu przy granicy z Miastem Zgierz, znajdują się nieruchomości, które nadają się jako baza eksploatacyjna. Obecny zapis może sugerować, że postępowanie jest pod konkretnego Wykonawcę, co powoduje brak konkurencji, a co za tym idzie złożenie oferty, która dla budżetu Gminy Miasta Zgierz jest niekorzystna finansowo. Prosimy o zmianę zapisu na przedstawiony powyżej.*

Odpowiedź: Powyższe nie stanowi wniosku o wyjaśnienie treści SWZ a jedynie stanowi postulat zmiany warunku udziału w postępowaniu. Zamawiający nie wyraża zgody.

Zarzut nr 3 – zmniejszanie zakresu realizacji usług planowanych do świadczenia.

W związku z dokonaniem zmiany treści SWZ w dniu 23 września 2025 r. polegającej nawprowadzeniu do Projektowanych Postanowień Umowy przepisu o następującym brzmieniu: „Organizator wskazuje minimalną wielkość świadczenia usługi, tj. 60 % zamówienia podstawowego”, odwołujący wycofał zarzut nr 3.

Zarzut nr 4 – zbyt restrykcyjne przesłanki odstąpienia od umowy.

W związku z dokonaniem zmiany treści SWZ w dniu 10 października 2025 r. odwołujący wycofał zarzuty określone w odwołaniu w zakresie liter A, B oraz E. W pozostałym zakresie odwołujący podtrzymał zarzuty.

W ocenie odwołującego odpowiedź na odwołanie ma, w tym zakresie, charakter bardzo ogólny (w szczególności nie odnosi się co do zasadności i argumentacji przedstawionej w podziale na poszczególne, kwestionowane paragrafy) dlatego odwołujący ponowił swoją argumentację przedstawioną w treści odwołania i zastrzega możliwość rozszerzenia argumentacji w formie ustnej wypowiedzi na rozprawie.

Odwolujący zauważył że, zgodnie z zasadą proporcjonalności, środek sankcyjny (np. odstąpienie od umowy) powinien odpowiadać wadze i skali naruszenia zobowiązania. Tymczasem wprowadzone przez zamawiającego kryteria oznaczają, że nawet incydentalne niewykonanie pracy przewozowej przez trzy dni, niezależnie od jego przyczyn, daje zamawiającemu prawo do natychmiastowego rozwiązania umowy, mimo że, umowa jest długoterminowa (10-letnia). Operator może świadczyć usługę nienagannie przez wiele lat, przyczyny niewykonania mogą mieć charakter obiektywny

(np. ekstremalne warunki pogodowe, awarie infrastruktury miejskiej, strajk pracowników, zdarzenia losowe). Takie uregulowanie narusza równowagę stron i nadaje zamawiającemu uprawnienie o charakterze rażąco dysproporcjonalnym wobec przewinienia wykonawcy.

Umowa zawierana na okres 10 lat powinna przewidywać równowagę między obowiązkami Operatora a mechanizmami kontrolnymi zamawiającego. Zasada proporcjonalności nakazuje, by środki sankcyjne były adekwatne do długotrwałego charakteru współpracy.

Odwołujący zwrócił uwagę, że zaproponowane przez nas progi nadal pozwalają zamawiającemu reagować na powtarzające się lub długotrwałe naruszenia, co skutecznie zabezpiecza jego interes. Proponowane przez odwołującego modyfikacje są bardziej racjonalne i mają na celu złagodzenie warunków sankcyjnych w sposób rozsądny i zrównoważony, nie zaś ich wyeliminowanie.

Odwołujący wskazał ponadto na bardzo kontrowersyjną tezę wskazaną w odpowiedzi na odwołanie: „*Ponadto w Projektowanych postanowieniach umowy Zamawiający zawarł zapis, że „może odstąpić od Umowy w całości lub w części”. Ważne jest tu słowo „może”. Decyzje podjęte przez Zamawiającego będą zależały od sytuacji, współpracy i komunikacji z Wykonawcą.*” Oznacza to, że zdaniem zamawiającego realizując publiczne zamówienie w którym wykonawca rozkłada swoje istotne, milionowe koszty realizacji zamówienia na cały planowany okres realizacji zamówienia zamawiający może odstąpić od umowy na podstawie zupełnie nieostrych pojęć, wedle własnego rozeznania, zależnie od własnej oceny „sytuacji, współpracy i komunikacji z Wykonawcą”. Tego rodzaju ocena przepisów jest niezgodna z absolutnie podstawowym zasadami udzielania (i realizacji) zamówień publicznych tj. zasadą uczciwej konkurencji, przejrzystości i proporcjonalności.

Z kolei odniesienie się do możliwości „liberalnych przesłanek” odstąpienia od umowy przez wykonawcę nie ma tutaj żadnego odniesienia. Wykonawca nie jest bowiem zainteresowany odstąpieniem od umowy, ponieważ okres amortyzacji kosztów przy konstruowaniu oferty jest rozłożony na cały przewidziany okres realizacji umowy. Odwołujący wskazał graficzny rozkład kosztów i amortyzacji w czasie.

Wykres przedstawia jak zmniejszenie pracy eksploatacyjnej wpływa na koszty. Przy założeniu (założenia jedynie dla , że stawka kosztu przy 100% realizacji to 10 zł/wzkm, a amortyzacja przy 100% realizacji to 2,50 zł/wkm.

| Poziom realizacji [%] | Koszt całkowity [zł/wzkm] | Amortyzacja jednostkowa [zł/wzkm] |
|-----------------------|---------------------------|-----------------------------------|
| 100                   | 10,00                     | 2,50                              |
| 90                    | 10,44                     | 2,78                              |
| 80                    | 11,00                     | 3,13                              |
| 70                    | 11,71                     | 3,57                              |
| 60                    | 12,67                     | 4,17                              |
| 50                    | 14,00                     | 5,00                              |
| 40                    | 16,00                     | 6,25                              |
| 30                    | 19,33                     | 8,33                              |
| 20                    | 26,00                     | 12,50                             |
| 10                    | 46,00                     | 25,00                             |

Zwrócił uwagę, że koszty przewoźnika składają się z kosztów stałych i zmiennych. Koszty zmienne to wynagrodzenia kierowców, koszty paliwa, czy zużycie części. Natomiast koszty zmienne to amortyzacja zakupionych autobusów, amortyzacja i koszty utrzymania bazy transportowej oraz koszty administracyjne. Koszty stałe to około 40% wszystkich kosztów przy takim zamówieniu.

Podsumowując przedwczesne rozwiązanie umowy przez zamawiającego lub odwołującego o generuje ogromne ryzyka i wzrost kosztów. Potencjalny wykonawca musi albo wkalkulować takie koszty w stawce za wozokilometr, przez co zamawiający otrzyma wysokie oferty albo wziąć ryzyka na siebie co może spowodować wzrost kosztów po stronie wykonawcy.

Poniżej odwołujący przedstawił wykres obrazujący to samo tylko w procentach.

| Poziom realizacji [%] | Koszt całkowity [%/wzkm] | Amortyzacja jednostkowa [%/wzkm] |
|-----------------------|--------------------------|----------------------------------|
| 60,00                 | 126,67%                  | 41,67%                           |
| 65,00                 | 121,54%                  | 38,46%                           |
| 70,00                 | 117,14%                  | 35,71%                           |

|               |                |               |
|---------------|----------------|---------------|
| 75,00         | 113,33%        | 33,33%        |
| 80,00         | 110,00%        | 31,25%        |
| 85,00         | 107,06%        | 29,41%        |
| 90,00         | 104,44%        | 27,78%        |
| 95,00         | 102,11%        | 26,32%        |
| <b>100,00</b> | <b>100,00%</b> | <b>25,00%</b> |

Zarzut nr 5 – brak określenia okresu bazowego

Odwołujący podtrzymuje zarzut i zakres żądania podniesiony w odwołaniu. W odniesieniu do odpowiedzi na odwołanie pragnie odnieść się do następującego zdania Zamawiającego: „Nie dość, że Odwołujący żąda rozpoczęcia realizacji zamówienia 11 miesięcy po podpisaniu umowy, to dodatkowo, pomimo, iż nie świadczy usługi przez ten czas, domaga się możliwości waloryzacji wynagrodzenia. („sic!”)”

Zamawiający wydaje się nie rozumieć że funkcją waloryzacji jest zrekompensowanie wykonawcy zwiększonych kosztów realizacji (w szczególności utraty wartości pieniądza w czasie) wynikających z obiektywnych okoliczności jak np. inflacja. Koszty realizacji tego zamówienia choćby w zakresie zorganizowania bazy transportowej czy zakupu autobusów będą ponoszone już w okresie bezpośrednio następującym albo nawet wcześniej niż podpisanie umowy i w okresie przed rozpoczęciem realizacji zamówienia. W żądaniu tym zatem nie ma żadnej sprzeczności. Zamawiający wskazał dalej w treści odpowiedzi na odwołanie, iż „Nieprawdą jest, iż Zamawiający nie wskazał okresu bazowego, kiedy może nastąpić waloryzacja wynagrodzenia. Projektowane postanowienia umowy, stanowiące załącznik do SWZ w §8 ust. 7 zawierają zapis: „Stawka waloryzowana będzie nie częściej niż raz na kwartał na pisemny wniosek Stron złożony nie później niż 10 dni po publikacji wszystkich danych, stanowiących podstawę waloryzacji stawki. Waloryzacja następuje od pierwszego dnia miesiąca po zakończeniu każdego kwartału obowiązywania umowy. Pierwsza waloryzacja stawki nastąpić może po 6-u miesiącach od zawarcia umowy.”

W projektowanych postanowieniach umowy Zamawiający jasno określił początkowy termin waloryzacji oraz zasady naliczenia zwiększenia wynagrodzenia, które przysługuje Wykonawcy na podstawie art. 439 ust. 1 i 2 ustawy Pzp. „

Wskazać należy iż o ile Zamawiający rzeczywiście wskazał okres bazowy, ale nie jest on znany w momencie składania ofert, czyli okres bazowy jest niejako w przyszłości.

Jeżeli okres bazowy, od którego zaczyna działać wskaźnik waloryzacyjny, nie jest jeszcze znany w momencie składania ofert, to:

- nie da się określić, jaki poziom wskaźnika będzie stanowił punkt odniesienia,
- mechanizm waloryzacji jest niekompletny i niezwyfikowalny,
- a klauzula waloryzacyjna traci funkcję ochrony realnej wartości świadczenia, bo nie wiadomo, do jakiego poziomu odnosi się ta „realna wartość”.

Zarzut nr 6 – warunek udziału w postępowaniu opisany w sposób nieproporcjonalny.

Zamawiający wskazał, że: „Analizując zarzuty można wysnuć wniosek, iż Odwołujący nie spełnia żadnych warunków udziału postawionych w prowadzonym postępowaniu ani nie jest przygotowany do świadczenia usługi.”

Odwołujący chciałby zapewnić, iż jest w stanie zrealizować przedmiotowe zamówienie w sposób należyty. Firma PKS Gostynin Sp. z o.o. jest dużym przedsiębiorcą który rocznie realizuje ponad 12 mln wozokilometrów, czyli wielokrotnie więcej rocznie, niż wskazuje zamawiający w swoim zamówieniu oraz wielokrotnie więcej niż dotychczasowy operator. Realizuje, w sposób należyty, podobne (i większe) zamówienia dla komunikacji miejskiej w Elblągu, dla ZTM Katowice, Miasta Pruszków, jak również obsługuje Związek Powiatowo Gminny ŻPA Żyrardowskie Przewozy Autobusowe (załączył referencje poświadczające należyte wykonanie zamówień). Ponadto wykonuje przewozy dla kilkudziesięciu Gmin i kilku Powiatów. Firma zatrudnia ponad 250 pracowników na umowę o pracę.

Dodatkowo firma PKS Gostynin jest członkiem grupy kapitałowej PKS Grodzisk Mazowiecki. Grupa transportowa jest druga w Polsce pod względem wielkości świadczonych usług. Razem dysponuje około 600 autobusami. Grupa posiada kilkanaście baz transportowych w Polsce. Świadczy usługi w całym kraju, między innymi dla najbardziej wymagającego zamawiającego - ZTM Warszawa. Dla ZTM Warszawa realizuje kilka umów na prawie 100 autobusów. Dodatkowo uczestniczyliśmy co najmniej w kilkudziesięciu postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego, w których analizował dokumenty zamówienia i zna standardy i praktyki realizowane przez zamawiającego w zakresie organizowania usług transportu publicznego. Twierdzenie jakoby odwołujący byłby „niezdolny do wykonania zamówienia”, jest kompletnie pozbawione podstaw.

Zamawiający wskazał ponadto w odpowiedzi na odwołanie: „Mając na uwadze powyższe postawiony warunek udziału w postępowaniu dot. doświadczenia Wykonawcy jest niezbędny do zaspokojenia potrzeb Mieszkańców. Zamawiający, przy ustanawianiu warunków udziału w postępowaniu kierował się wartością zamówienia, charakterystyką, zakresem, stopniem

złożoności, doświadczeniem, warunkami realizacji zamówienia i równocześnie Zamawiający miał również na uwadze, aby warunek ten nadmiernie nie ograniczył konkurencji.” (podkreślenie własne). Odwołujący wskazał, że z udostępnionych dokumentów nie wynika czynność dokonania jakiegokolwiek rozeznania rynku które pozwoliłoby ocenić zamawiającemu że postawiony warunek „nadmiernie nie ograniczył konkurencji”

Jest dokładnie przeciwnie – analiza wskazuje że zamawiający w postępowaniach o podobnym zakresie i przedmiocie zamówienia wymagają referencji z okresu ok 3 lat. Wskazany trzyletni okres jest przyjętym standardem w zamówieniach publicznych, w szczególności w usługach transportowych:

1. Zarząd Transportu Miejskiego, ul. Grochowska 31/32 003-839 Warszawa,  
<https://ztmwaw.ezamawiajacy.pl/contractor/demand/188652/offer/stage/162834>

Przedmiot zamówienia ZTM:

a) **Część I:** usługi przewozowe świadczone przez okres 10 lat (120 miesięcy) w ilości rocznej

4.200.000 (cztery miliony dwieście tysięcy) z tolerancją do -10% (minus dziesięciu procent) wozokilometrów przy wykorzystaniu w ruchu 50 autobusów o długości ok. 9 metrów (klasa MIDI) oraz zapewnienie min. 4 pojazdów rezerwowych. W przypadku rozpoczęcia świadczenia usług w trakcie roku ilość ta zostanie zmniejszona proporcjonalnie do liczby miesięcy i dni pozostałych do końca roku kalendarzowego (dla 1 miesiąca wyniesie 350.000 wozokilometrów co odpowiada 1/12 z 4.200.000, a dla jednego dnia wyniesie 11.667 wozokilometrów co odpowiada 1/30 z 350.000),

b) **Część II:** usługi przewozowe świadczone przez okres 10 lat (120 miesięcy) w ilości rocznej 4.200.000 (cztery miliony dwieście tysięcy) z tolerancją do -10% (minus dziesięciu procent) wozokilometrów przy wykorzystaniu w ruchu 50 autobusów o długości ok. 12 metrów (klasa MAXI) oraz zapewnienie min. 4 pojazdów rezerwowych. W przypadku rozpoczęcia świadczenia usług w trakcie roku ilość ta zostanie zmniejszona proporcjonalnie do liczby miesięcy i dni pozostałych do końca roku kalendarzowego (dla 1 miesiąca wyniesie 350.000 wozokilometrów co odpowiada 1/12 z 4.200.000, a dla jednego dnia wyniesie 11.667 wozokilometrów co odpowiada 1/30 z 350.000),

c) **Część III:** usługi przewozowe świadczone przez okres 10 lat (120 miesięcy) w ilości rocznej 4.200.000 (cztery miliony dwieście tysięcy) z tolerancją do -10% (minus dziesięciu procent) wozokilometrów przy wykorzystaniu w ruchu 50 autobusów o długości ok. 18 metrów (klasa MEGA) oraz zapewnienie min. 4 pojazdów rezerwowych. W przypadku rozpoczęcia świadczenia usług w trakcie roku ilość ta zostanie zmniejszona proporcjonalnie do liczby miesięcy i dni pozostałych do końca roku kalendarzowego (dla 1 miesiąca wyniesie 350.000 wozokilometrów co odpowiada 1/12 z 4.200.000, a dla jednego dnia wyniesie 11.667 wozokilometrów co odpowiada 1/30 z 350.000).

ilość wzm: 42 000 000,00 przez 10 lat

Zapis dot. referencji z SWZ:

4) spełniają warunki udziału w postępowaniu dotyczące zdolności technicznej lub zawodowej:

a) Wykonawca spełni te warunki, jeżeli wykaże, że: w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonawca wykonał należycie lub wykonuje należycie przynajmniej 1 (jedną) usługę przewozu o charakterze użyteczności publicznej w rozumieniu ustawy o publicznym transporcie zbiorowym z dnia 16 grudnia 2010 r. świadczoną autobusami - w liczbie minimum 2.000.000 (dwa miliony) wozokilometrów, przy czym powyższa liczba wozokilometrów musi być osiągnięta w ciągu maksymalnie 1 (jednego) roku świadczenia usługi na podstawie maksymalnie 3 (trzech) umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartych z organizatorami publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010 r. o publicznym transporcie zbiorowym;

2. Gmina Wrocław - Urząd Miejski Wrocławia, pl. Nowy Targ 1-8, 50-141 Wrocław,  
<https://portal.smartpzp.pl/umw/public/postepowanie?postepowanie=79108445>

Przedmiot zamówienia Wrocław:

Przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego organizowanego przez Gminę Wrocław na terenie Wrocławia oraz Gmin Wisznia Mała, Długoleka i Czernica. Świadczenie usług przewozowych na wybranych zadaniach na strefowych liniach autobusowych (904, 905, 908, 911, 914, 920, 921, 924, 928, 930, 931, 941, 944, 945, 955, 961, 964), wybranych zadaniach na normalnych liniach autobusowych (100, 108, 115, 120, 121, 147, 150, 151, 315) oraz wybranych zadaniach na specjalnych liniach autobusowych o ile zostaną uruchomione w trakcie realizacji umowy.

ilość wzm: 14 533 000,00 przez 6 lat

Zapis dot. referencji z SWZ: w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, jeśli wykaże on, że: w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał lub wykonuje co najmniej jedno (1) zamówienie polegające na świadczeniu przez co najmniej 12 kolejnych miesięcy (w ramach jednego kontraktu) usługi transportu zbiorowego w ramach przewozów regularnych (w rozumieniu art. 4 pkt. 7

ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym - Dz. U. z 2024 r. poz. 1539 t.j. ) ZP/PN/10/2025/WTR Strona 11 o łącznej wielkości pracy przewozowej nie mniejszej niż 1 300 000 wozokilometrów

3. Urząd Miejski w Gdańsku, ul. Nowe Ogrody 8/12, 80-803 Gdańsk <https://ezamowienia.gov.pl/mp>

Przedmiot zamówienia Gdańsk:

- 1.1. **Część nr 1 – Gdańsk Północ** – główny obszar, na którym będą świadczone usługi: Miasto Gdańsk, Miasto Sopot, Miasto Gdynia, linie autobusowe numer: 117, 122, 126, 143, 171, RT1,
- 1.2. **Część nr 2 – Gdańsk Południe** – główny obszar, na którym będą świadczone usługi: Miasto Gdańsk, Miasto Pruszcz Gdański, Gmina Wiejska Pruszcz Gdański, Gmina Wiejska Kolbudy, linie autobusowe numer: 107, 132, 156, 174, 200, 205, 207, 232, 255, 256, 307, 607, N5, RT2.
- 1.3. Wykonawca może złożyć ofertę na obie części zamówienia, przy czym działając na podstawie art. 91 ust. 3-4 ustawy Pzp Zamawiający ogranicza liczbę części, które może udzielić jednemu Wykonawcy do jednej. W przypadku, gdy Wykonawca złoży ofertę na obie części zamówienia i w obu tych częściach oferta Wykonawcy zostanie uznana za najkorzystniejszą, to Zamawiający udzieli temu Wykonawcy zamówienia na część nr 2, tj. część z największą liczbą wozokm. Zamówienie na część nr 1 zostanie udzielone Wykonawcy, który w rankingu ofert (wg kryteriów oceny ofert) będzie drugi.

Ilość wzkm: 33 440 000,00 przez 10 lat

Zapis dot. referencji z SWZ:

- 1.1. zdolności technicznej lub zawodowej

Wykonawca składając ofertę dla części nr 1 lub/i części nr 2, spełni warunek jeżeli wykaże się należytych wykonaniem, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonywanych w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy, to w tym okresie, usług w zakresie wykonywania publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 poz. 2778 z późn. zmianami) o łącznej liczbie minimum 2 000 000 wozokm, wskazana wartość przewozowa winna być osiągnięta na podstawie jednej bądź kilku umów – wg załącznika nr 3 do SWZ.

4. Gmina Miasta Radomia, ul. Traugutta 30/30A, 26-600 Radom <https://ezamowienia.gov.pl/mp>

Przedmiot zamówienia Radom:

1. Przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług przewozu regularnego wykonywanych w ramach lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej w Radomiu) na liniach nadzorowanych przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji, na całym obszarze układu komunikacyjnego, tj. na terenie miasta Radom i gmin, z którymi Gmina Miasta Radomia zawarła stosowne porozumienia. Zamówienie obejmuje:

-Etap I: świadczenie usług przewozowych na liniach nr 8 i 13, przy użyciu 11 autobusów klasy maxi w ruchu oraz 1 autobusu rezerwowego (wszystkie z napędem konwencjonalnym);

-Etap II: świadczenie usług przewozowych na liniach nr 2, 5, 6, 22 (tylko dzień powszedni), nr 25 (tylko soboty i niedziele), nr 26, przy użyciu 23 autobusów w ruchu klasy maxi oraz 2 autobusów rezerwowych (11 sztuk z napędem elektrycznym, 14 sztuk z napędem konwencjonalnym).

Usługa świadczona będzie łącznie przez 34 autobusy w ruchu oraz 3 autobusy rezerwowe. Ilość wzkm: 18 695 985,00 przez 10 lat

Zapis dot. referencji z SWZ:

Warunek zdolności zawodowej w zakresie doświadczenia - zostanie uznany za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich 3 lat licząc wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał (a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych wykonuje) należycie usługi przewozu osób w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2023r., poz. 2778) w łącznej ilości co najmniej 4 miliony zrealizowanych wozokilometrów na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. w publicznym transporcie zbiorowym

Powyższe przykłady wskazują, iż wymagania przedłożenia usług zrealizowanych w okresie co najmniej 5 letnim jest nieproporcjonalne i nieuzasadnione charakterem zamówienia. Wskazanie okresu 3-letniego ma na celu ocenę aktualnego potencjału wykonawcy oraz jego bieżącego doświadczenia, a nie doświadczenia sprzed wielu lat, które może nie odzwierciedlać obecnych realiów technicznych, organizacyjnych czy rynkowych. Ponadto, należy podkreślić, że w przypadku przewoźników wartość doświadczenia nie zawsze jest proporcjonalna do długości okresu jego zdobywania. Bardzo często wykonawcy posiadają znacznie większy przebieg (wyższy wskaźnik wzkm) w krótszym czasie realizacji usług. Przykładowo, przewoźnik realizujący intensywne przewozy w ciągu 2-3 lat może wykazać się większym

doświadczeniem eksploatacyjnym (mierzalnym liczbą przejechanych wzkm) niż inny wykonawca świadczący usługę o mniejszym zakresie przez 5 lat.

Tym samym, ograniczenie oceny doświadczenia wyłącznie do okresu pięciu lat, niezależnie od faktycznego wolumenu zrealizowanych usług, prowadzi do dyskryminacji wykonawców posiadających większe doświadczenie zdobyte w krótszym czasie. Taki warunek nie służy weryfikacji rzetelności wykonawcy, lecz w praktyce zawęża konkurencję.

Odwolujący uznał, że wymóg przedłożenia referencji potwierdzających realizację usług z okresu co najmniej 5 lat jest nieadekwatny do przedmiotu zamówienia i powinien zostać złagodzony do standardowego okresu 3 lat, co jest rozwiązaniem powszechnie stosowanym i zgodnym z zasadą proporcjonalności.

Nadto odwołujący przedłożył dowody w postaci aktualnych zdjęć wyposażenia dotychczasowej bazy transportowej znajdującej się na terenie miasta Zgierza którą dysponuje dotychczasowy operator ZPK MARKAB.

Teza dowodowa - zdjęcia przedstawiają wyposażenie jedynej bazy transportowej na terenie miasta Zgierz w kontekście wymogów zamawiającego zawartych w OPZ a w konsekwencji także w warunku udziału w postępowaniu. W konsekwencji wymogi te stanowią w istocie opis istniejącej infrastruktury którą dysponuje wyłącznie obecny operator a nie są konieczne spowodowane obiektywnymi potrzebami zamawiającego. Brak ustanowienia odpowiedniego okresu przejściowego na zorganizowanie tak wyposażonej Bazy, jak również konieczność usytuowania tej Bazy jedynie na terenie administracyjnych granic miasta Zgierz powodują że jedynym podmiotem zdolnym do wykonania zamówienia w tak ukształtowanych zapisach jest obecny operator. Ponadto zdjęcia przedstawiają wielość i skomplikowanie infrastruktury, która musi zostać zorganizowana jako baza.

Opis zdjęć wraz z przyporządkowaniem odpowiedniego punktu z OPZ (nr odpowiada nazwie pliku)

- 1.Stacja paliw pojazdów zasilanych olejem napędowym. Ust. 7, pkt. 6
- 2.Źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych ( stacja CNG ). Ust. 7, pkt. 6
- 3.Źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych ( stacja CNG ) oraz zbiornik gazu ( możliwe że to zbiornik CNG )Ust. 7, pkt. 6
- 4.Hale obsługowe 3 stanowiska przystosowane do obsługi autobusów przegubowych. Ust. 7, pkt. 8 a)
- 5.Hale obsługowe 3 stanowiska przystosowane do obsługi autobusów przegubowych plus rzut na plac postojowy. Ust. 7, pkt. 2,3 oraz 8 a).
- 6.Hala obsługowa 5 stanowisk do obsługi autobusów o długości 12 metrów. Ust 7., pkt. 8 a).
- 7.Hala obsługowa 3 stanowiska przystosowane do obsługi autobusów przegubowych oraz widoczny po prawej stronie dodatkowe stanowisko do obsługi autobusów o długości 12 metrów Ust 7., pkt. 8 a).
- 8.Hale obsługowe 3 stanowiska przystosowane do obsługi autobusów przegubowych plus rzut na plac postojowy. Ust. 7, pkt. 2,3 oraz 8 a).
- 9.Po prawej stronie budynek administracyjny w którym znajdują się zaplecza administracyjnobiurowe, pomieszczenia dyspozytorskie oraz zaplecze socjalne dla pracowników, po lewej stronie parking dla pracowników bazy eksploatacyjnej. Ust. 7. pkt. 5, 9,10 i 11.
- 10.Stacja diagnostyczna kontroli pojazdów
- 11.Myjnia szczotkowa autobusów Ust. 7, pkt. 8 k).
- 12.Plac postojowy Ust. 7, pkt. 2 i 3.
- 13.Droga wjazdowa na bazę eksploatacyjną z miejscami parkingowymi dla pracowników bazy. Ust. 7, pkt. 5
- 14.Plac postojowy autobusów Ust. 7, pkt. 2 i 3.
- 15.Parking dla pracowników bazy eksploatacyjnej oraz widoczny fragment wymaganego specjalistycznego pojazdu holowniczego Ust. 7, pkt. 5 i 9.

#### **Stan faktyczny:**

W SWZ zamawiający zawarł następujące wymagania:

#### **IV. OPIS PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA**

9. Stosownie do art. 95 ust. 1 ustawy Pzp. Zamawiający wymaga zatrudnienia przez Wykonawcę na podstawie stosunku pracy, w rozumieniu ustawy z dnia 26.06.1974 r. - Kodeks pracy, osób wykonujących następujące czynności: kierowców autobusów.

## V. PODWYKONAWSTWO

2. Zamawiający zastrzega obowiązek osobistego wykonania przez Wykonawcę kluczowych części zamówienia przez które należy rozumieć niżej wymienione czynności:

- a. Świadczenie przewozu osób,
- b. Obsługa dyspozytora ruchu,
- c. Nadzór i kontrola ruchu,
- d. Obsługa Szybkiej Reakcji Serwisowej (SRS)

## VI. TERMIN WYKONANIA ZAMÓWIENIA

1. Termin realizacji zamówienia: 10 lat liczonych od dnia rozpoczęcia świadczenia usługi.
2. Planowane rozpoczęcie usługi nastąpi nie wcześniej niż 1 stycznia 2026 roku.

## VII. WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

1. O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy nie podlegają wykluczeniu, na zasadach określonych w Rozdziale VIII SWZ, oraz spełniają określone przez Zamawiającego warunki udziału w postępowaniu.
2. O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy spełniają warunki dotyczące:

4) zdolności technicznej lub zawodowej:

Zamawiający uzna warunek za spełniony jeżeli Wykonawca wykaże, że:

a) W okresie ostatnich 10 lat wykonał co najmniej jedną usługę regularnego przewozu osób w ramach transportu zbiorowego realizowaną w sposób ciągły przez okres co najmniej 5 lat, gdzie każdoroczne wykonanie wzkm wyniosło co najmniej 1 000 000 wzkm, a usługa dotyczyła co najmniej 5 linii autobusowych.

b) Dysponuje lub będzie dysponował co najmniej niżej wymienionymi narzędziami, wyposażeniem zakładu oraz urządzeniami technicznymi:

1) minimum 32 szt. autobusów niskopodłogowych, z czego nie mniej niż 75% spełniających normę spalania min. Euro 5, w tym co najmniej 7 sztuk autobusów zgodnie z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych zasilanych paliwami alternatywnymi oraz spełniających poniższe warunki:

- 21 szt. klasy MID/MAXI o długości od 10-12,50 m układ drzwi 2-2-2 (min. 80%) lub 2-2-0 (maks. 20%);
- 11 szt. klasy MEGA o długości od 17,50 m – 18,75 m układ drzwi 2-2-2-2 lub 2-2-2-0;

2) bazą eksploatacyjną na terenie Gminy Miasto Zgierz,

3) stacją tankowania pojazdów (dla pojazdów zasilanych olejem napędowym) wyposażoną w zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m<sup>3</sup>;

4) źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych w ramach bazy eksploatacyjnej;

5) minimum jedną automatyczną mechaniczną myjnią, umożliwiającą całoroczną obsługę pojazdów oraz spełniającą normy środowiskowe;

6) minimum jednym pojazdem szybkiej reakcji serwisowej (SRS);

7) minimum jednym specjalnym pojazdem holowniczym, umożliwiającym usunięcie autobusu z miejsca awarii;

8) minimum jednym pojazdem nadzoru i kontroli ruchu, który sygnalizuje wszelkiego rodzaju awarie występujące na liniach i trasach autobusowych, wyposażony w system głośników zewnętrznych i sygnałów świetlnych.

## XVIII. OPIS KRYTERIÓW, KTÓRYMI ZAMAWIAJĄCY BĘDZIE SIĘ KIEROWAŁ PRZY WYBORZE OFERTY, V PODANIEM WAG TYCH KRYTERIÓW I SPOSOBU OCENY OFERT

1. Przy wyborze najkorzystniejszej oferty Zamawiający będzie się kierował następującymi kryteriami oceny ofert:

1) Cena (C) - suma ceny za realizację zamówienia podstawowego i ceny zamówienia realizowanego w ramach opcji - waga kryterium 60%;

2) Kryterium środowiskowe - waga kryterium 40%.

3. Zasady oceny ofert w kryterium środowiskowe - waga 40%:

W niniejszym kryterium Wykonawca obligatoryjnie musi spełnić wymóg 7 szt. pojazdów niskoemisyjnych bądź zeroemisyjnych, spełniający wymogi Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

W przypadku zadeklarowania dodatkowo:

- 1 lub 2 szt. pojazdów nisko- i zeroemisyjnych zgodnych z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych otrzymuje 20 pkt;

- 3 szt. i więcej pojazdów nisko- i zeroemisyjnych zgodnych z ustawą o elektromobilności i paliwach alternatywnych otrzymuje 40 pkt.

W Załączniku nr 1 do SWZ Opis Przedmiotu Zamówienia (OPZ) zamawiający postanowił:

2. Zakres zamówienia.

2.1. Usługa przewozu pasażerów będzie świadczona na liniach komunikacyjnych przez które należy rozumieć: połączenie komunikacyjne na sieci dróg publicznych wraz z oznaczonymi miejscami do wsiadania i wysiadania (przystanki, po których odbywa się świadczenie usługi objętej umową).

Zestawienie linii wraz z długością trasy na dzień ogłoszenia postępowania, stanowi Załącznik nr 1 do OPZ. Zamawiający przewiduje możliwość modyfikacji przebiegu i liczby linii na skutek realizacji innych postanowień OPZ.

2.3 Koszty związane z dojazdami i zjazdami do zajezdni Wykonawcy, po zakończeniu zadania przewozowego i bez obsługi pasażerów wykonywane będą na koszt Wykonawcy.

2.4. Zamawiający zastrzega sobie możliwość zmniejszenia lub zwiększenia liczby wozokilometrów – nie więcej niż o 15% w danym roku obowiązywania Umowy w stosunku do ilości wykonanych wzm w roku poprzednim, w związku z potrzebą wynikającą z zapotrzebowania ze strony osób korzystających z komunikacji miejskiej i porozumień komunalnych i międzygminnych. W wyliczeniach nie uwzględnia się tymczasowych rozkładów jazdy, obowiązujących w związku ze zdarzeniami takimi jak:

1) zmiany organizacji ruchu spowodowane remontami, zamknięciami dróg, wyłączeniami z ruchu itp.

2) dodatkowy ruch pasażerski, w tym związany ze świętami (np. Wszystkich Świętych), imprezami masowymi (kulturalnymi, sportowymi itp.)

Przy czym, zmiany dotyczące pkt 1) i 2) mogą dotyczyć zarówno godzin odjazdów autobusów z poszczególnych przystanków jak również przebiegu trasy linii autobusowej.

2.5. W wyliczeniach wskazanych w pkt 2.4., nie uwzględnia się zmiany liczby wzm w przypadku zmiany albo wypowiedzenia porozumień komunalnych i międzygminnych.

2.6. Zamawiający wymaga realizacji zamówienia na liniach komunikacyjnych od wydania polecenia rozpoczęcia realizacji usługi (nie wcześniej niż od 01.01.2026 r.) przez okres 10 lat. Polecenie rozpoczęcia realizacji usługi zostanie wydane nie później niż w terminie 90 dni od daty zawarcia umowy, zgodnie z projektowanymi postanowieniami umowy (dalej PPU) stanowiącymi załącznik do SWZ.

4. Wymagania dotyczące autobusów.

4.2. Do realizacji usług, w zakresie publicznego transportu zbiorowego, Wykonawca zobowiązany jest do posiadania:

1) autobusów klasy MIDI/MAXI o długości od 10-12,50 m, układ drzwi 2-2-2 (min. 80%) lub 2-2-0 (maks. 20%) – w ilości 20 szt. z liczbą miejsc siedzących min. 25.

2) autobusów klasy MEGA o długość 17,50- 18,75, układ drzwi 2-2-2-2 lub 2-2-2-0 w ilości 10 szt., z liczbą miejsc siedzących min. 45.

4.3. Autobusy będą sprawne technicznie i będą posiadać aktualne badania techniczne. Usługa będzie świadczona autobusami, które posiadają normę emisji spalin min. Euro 5 dla nie mniej niż 75% minimalnej wymaganej liczby autobusów.

6. Wymóg zatrudnienia na podstawie umowy o pracę

6.1. Zamawiający, stosownie do art. 95 ustawy, wymaga zatrudnienia przez Wykonawcę na podstawie umowy o pracę osób wykonujących czynności w zakresie realizacji zamówienia, których wykonanie polega na wykonywaniu pracy w sposób określony w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy.

6.2. Zamawiający wymaga, aby osoby zatrudnione i wykonujące czynności wymienione w pkt 6.3 zostały zatrudnione na podstawie umowy o pracę. Wykonawca zatrudni wyżej wymienione osoby na okres realizacji zamówienia lub wykonywania czynności (prac), o których mowa w pkt. 6.3.

6.3. Wykonawca zatrudni na podstawie umowy o pracę kierowców autobusów.

7. Baza eksploatacyjna

Wykonawca zobowiązany jest do posiadania bazy eksploatacyjnej na terenie Gminy Miasto Zgierz przez cały okres obowiązywania umowy, posiadającej:

1) teren ogrodzony stałym ogrodzeniem budowlanym zapewniającym bezpieczeństwo i wydzielanie terenu;

2) plac postojowo-manewrowy z nawierzchnią utwardzoną (betonową monolityczną lub bitumiczną) pozwalającą na bezpieczną eksploatację pojazdów oraz posiadającą odporność na odkształcenia, wynikające z ruchu i postoju autobusów i pojazdów holowniczych. Ze względu na negatywne oddziaływanie na środowisko niedopuszczalna jest nawierzchnia kostkowa, klinkierowa, z płyt typu jumbo lub każda inna, która powodować może ryzyko przepuszczalności płynów eksploatacyjnych pojazdu do gruntu;

3) powierzchnię placu postojowo-manewrowego zapewniającą bezpieczne manewrowanie oraz jednoczesny postój wszystkich przewidzianych do realizacji umowy autobusów w sposób umożliwiający bezpośredni wjazd do hali/hal warsztatowych lub wyjazd z zajezdni bez konieczności manewrowania innymi autobusami. Do postoju pojazdów nie mogą być wykorzystywane stanowiska kontrolno-naprawcze w halach oraz myjnia automatyczna. Postój wszystkich pojazdów wykorzystywanych do realizacji zamówienia tj. autobusów i pojazdów pomocy technicznej odbywać się będzie na terenie bazy eksploatacyjnej przez cały okres realizacji umowy.

4) powierzchniowe odwodnienie terenu placu postojowo-manewrowego eliminujące zastoiny wody oraz pozwalające na bezpieczne poruszanie się pracowników i pojazdów;

5) parking dla pracowników bazy eksploatacyjnej, w szczególności: kierowców, pracowników hal obsługowych,

pracowników administracyjnych;

6) stację tankowania pojazdów (dla pojazdów zasilanych olejem napędowym) wyposażoną w zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m<sup>3</sup>; oraz źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych w ramach bazy eksploatacyjnej;

7) infrastrukturę umożliwiającą bezprzewodową transmisję danych z i do pokładowych systemów zainstalowanych w autobusach m.in.: systemu kontroli punktualności, systemu informacji pasażerskiej, itp.;

8) halę obsługową lub hale obsługowe wyposażone w stanowiska obsługi codziennej, okresowej i naprawy pojazdów z liczbą stanowisk dostosowaną do możliwości wykonywania przeglądów technicznych, napraw bieżących oraz czynności obsługowych przed badaniem technicznym dostosowane do możliwości obsługi wszystkich autobusów wykorzystywanych do realizacji zamówienia w liczbie minimum 5 szt. obejmujące:

a) kanały obsługowe lub zestawy podnośników kolumnowych zapewniające możliwość obsługi całego podwozia pojazdu w liczbie min. 5 szt. (w tym co najmniej 2 szt. przystosowana do obsługi autobusów przegubowych);

b) stanowisko do wymiany ogumienia;

c) stanowisko uzupełniania smarów i wymiany olejów;

d) stanowisko do serwisowania klimatyzacji;

e) stanowisko do wykonywania drobnych napraw;

f) stanowisko do mycia podwozia, komór silnika i podzespołów autobusów;

g) stanowisko do demontażu i montażu elementów układu napędowego autobusów;

h) urządzenia do sprawdzenia szczelności i działania układów chłodzenia, pneumatycznego, hamulcowego, hydraulicznego, elektrycznego;

i) urządzenia do sprawdzania prawidłowości działania układu kierowniczego i układu zawieszenia;

j) urządzenia diagnostyczne do sprawdzenia prawidłowości działania systemów elektronicznych,

k) automatyczną mechaniczną myjnię pojazdów zapewniającą:

i. umycie ściany czołowej, obu boków oraz ściany tylnej pojazdu;

ii. utrzymanie czystości autobusów w temperaturach ujemnych;

iii. obieg wody w systemie zamkniętym;

l) stanowisko do sprzątania wnętrza pojazdów z wykorzystaniem przenośnych urządzeń czyszczących;

9) odrębne pomieszczenie dyspozytorskie zapewniające wykonywanie czynności związanych z nadzorem nad realizacją usług przewozowych, wyposażone w:

a) min. 1 stanowisko komputerowe, z dostępem do internetu, umożliwiające integrację z systemem informacji pasażerskiej, systemem generowania i obsługi rozkładów jazdy, nadzoru nad punktualnością kursowania;

b) środki łączności z autobusami, służbami Zamawiającego oraz system rejestracji połączeń umożliwiający przechowywanie nagrań przez okres nie krótszy niż 60 dni;

c) urządzenia podtrzymujące zasilanie ww. stanowisk i urządzeń w sytuacjach awaryjnych;

10) zaplecze socjalne dla pracowników;

11) pomieszczenia administracyjno-biurowe zapewniające możliwość:

a) bieżącego prowadzenia niezbędnej dokumentacji i korespondencji;

b) obsługi pracowników i klientów wykonawcy;

c) przechowywania dokumentacji związanej z realizacją umowy;

8. Wykonawca będzie dysponował pojazdem szybkiej reakcji serwisowej (SRS)

W załączniku nr 11 do SWZ PROJEKTOWANE POSTANOWIENIA UMOWY /UMOWA NR...

O ŚWIADCZENIE USŁUG W ZAKRESIE PUBLICZNEGO TRANSPORTU ZBIOROWEGO zamawiający określił:

#### §1 Przedmiot zamówienia

Organizator zastrzega sobie możliwość zmniejszenia lub zwiększenia liczby wozokilometrów – nie więcej niż o 15 % w danym roku obowiązywania Umowy w stosunku do ilości wzkm w roku poprzednim, w związku z potrzebą wynikającą z zapotrzebowania ze strony osób korzystających z komunikacji miejskiej.

5. Organizator zastrzega sobie możliwość modyfikacji rozkładów jazdy w związku z potrzebą zmiany wynikającą z zapotrzebowania ze strony osób korzystających z komunikacji miejskiej oraz ze względu na przyczyny dotyczące dróg jak: remonty, budowa, wyłączenia z ruchu i tym podobne. Przy czym zmiana może dotyczyć zarówno godzin odjazdów autobusów z poszczególnych przystanków jak również przebiegu trasy linii autobusowej.

4. Organizator zastrzega sobie możliwość zmniejszenia lub zwiększenia liczby wozokilometrów w danym roku obowiązywania Umowy, z przyczyn niezależnych od Organizatora wynikających z porozumień międzygminnych. Warunkiem zmiany umowy w zakresie zmniejszenia/zwiększenia wzkm jest zmiana porozumienia międzygminnego, z którego wynika zmiana ilości zleconych wzkm. Organizator zastrzega sobie możliwość zwiększenie/zmniejszenia ilości wzkm w danym roku maksymalnie o 30% w porównaniu do roku poprzedniego oraz proporcjonalnie do

zmniejszenia/zwiększenia wynagrodzenia Operatora wynikającego z danej zmiany.

5. Organizator nie dopuszcza świadczenia przewozu środkami transportu (autobusami) zbudowanymi przy wykorzystaniu nadwozia, podwozia lub ramy konstrukcyjnej, których markę określa się jako „SAM” lub „SKŁADAK” lub inne równoważne określenie.

6. Do realizacji usług, w zakresie publicznego transportu zbiorowego, Operator musi dysponować minimalnie następującą liczbą autobusów:

- 1) 21 autobusami klasy MIDI/MAXI, - długość 10,0-12,50 m, układ drzwi 2-2-2 (min. 80%), układ drzwi 2-2-0 (max. 20%);
- 2) 11 autobusami klasy MEGA - długość 17,50 - 18,75 m, układ drzwi 2-2-2-2 lub 2-2-2-0,
- 3) w tym minimum ..... autobusami zasilanymi alternatywnym paliwem w rozumieniu art. 2 pkt 11 Ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych – zgodnie z deklaracją w ofercie, kryterium środowiskowe, gwarantującą ciągłą obsługę linii, spełniającą wszystkie wymagania Organizatora.

Organizator przewiduje możliwość realizacji usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego również za pomocą autobusów klasy MINI, w zakresie nie większym niż 10% wszystkich wymaganych w umowie pojazdów.

7. Operator będzie dysponował, przez cały okres realizacji umowy:

1) Bazą eksploatacyjną na terenie Gminy Miasto Zgierz posiadającą co najmniej:

- a) miejsce konserwacji i naprawy pojazdów o liczbie stanowisk minimum 5, w tym 2 dla autobusów przegubowych;
- b) parking o nawierzchni betonowej lub bitumicznej przeznaczony dla autobusów i pojazdów pomocy technicznej o powierzchni zapewniającej swobodne parkowanie i manewrowanie dla autobusów podstawowych i rezerwowych w łącznej liczbie nie mniejszej niż 32 szt.;
- c) stację paliw na terenie bazy eksploatacyjnej wyposażoną w magazyn paliwa co najmniej o 40 m<sup>3</sup> pojemności.

2) automatyczną mechaniczną myjnią umożliwiającą mycie pojazdów w systemie całorocznym.

3) Pojazdem szybkiej reakcji serwisowej (SRS).

4) Pojazdem specjalnym (holowniczym) umożliwiającym usunięcie autobusu z miejsca awarii.

5) Pojazdem kontroli ruchu, który sygnalizuje wszelkiego rodzaju awarie występujące na liniach i trasach autobusowych.

8. Organizator nie stawia Operatorowi warunków dotyczących zakupu przez niego środków transportu do realizacji usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego, poza wymaganiami dotyczącymi taboru autobusowego określonymi w niniejszej umowie.

## §2 Termin realizacji

1. Umowa obowiązuje przez okres 10 lat nie wcześniej niż od dnia 1 stycznia 2026r.

## §8 Waloryzacja

1. Organizator przewiduje zmianę wysokości wynagrodzenia dla umowy zawartej na okres dłuższy niż 12 miesięcy, zgodnie z art. 436 pkt. 4 lit. b Pzp:

- 1) w przypadku zmiany stawki podatku od towarów i usług oraz podatku akcyzowego,
- 2) w przypadku zmiany wysokości minimalnego wynagrodzenia za pracę albo wysokości minimalnej stawki godzinowej, ustalonych na podstawie ustawy z dnia 10 października 2002 r. o minimalnym wynagrodzeniu za pracę,
- 3) w przypadku zmiany zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub ubezpieczenie zdrowotne,
- 4) w przypadku zmiany zasad gromadzenia i wysokości wpłat do pracowniczych planów kapitałowych, o których mowa w ustawie z dnia 4 października 2018 r. o pracowniczych planach kapitałowych, jeżeli zmiany te będą miały wpływ na koszty wykonania zamówienia przez Operatora, w zakresie wysokości wynagrodzenia należnego Operatorowi, w sposób uwzględniający w pełni te zmiany, w odniesieniu do części, której te zmiany dotyczą i za okres obowiązywania tych zmian.

Każda ze Stron umowy w terminie 30 dni od dnia wejścia w życie przepisów dokonujących tych zmian, może zwrócić się do drugiej Strony o przeprowadzenie negocjacji w sprawie odpowiedniej zmiany wynagrodzenia.

2. W przypadku zmiany o której mowa w ust. 1 pkt. 1 wartość netto wynagrodzenia Operatora nie zmienia się, a określona w aneksie wartość brutto wynagrodzenia zostanie wyliczona na podstawie nowych przepisów.

3. W przypadku zmiany, o której mowa w ust. 1 pkt. 2 – przez pojęcie „odpowiedniej zmiany wynagrodzenia” należy rozumieć sumę wzrostu kosztów Operatora zamówienia publicznego wynikających z podwyższenia wynagrodzeń poszczególnych pracowników biorących udział w realizacji pozostałej do wykonania w momencie wejścia w życie zmiany części zamówienia, do wysokości wynagrodzenia minimalnego obowiązującej po zmianie przepisów lub jej odpowiedniej części, w przypadku osób zatrudnionych w wymiarze niższym niż pełen etat.

4. W przypadku zmiany, o której mowa w ust. 1 pkt. 3, przez pojęcie „odpowiedniej zmiany wynagrodzenia” należy rozumieć sumę wzrostu kosztów Operatora zamówienia publicznego oraz drugiej Strony umowy o pracę lub innej umowy cywilnoprawnej łączącej Operatora zamówienia publicznego z osobą fizyczną nieprowadzącą działalności gospodarczej, wynikających z konieczności odprowadzania dodatkowych składek od wynagrodzeń osób zatrudnionych

na umowę o pracę lub na podstawie innej umowy cywilnoprawnej zawartej przez Operatora z osobą fizyczną nieprowadzącą działalności gospodarczej, a biorących udział w realizacji pozostałej do wykonania, w momencie wejścia w życie zmiany, części zamówienia przy założeniu braku zmiany wynagrodzenia netto tych osób.

5. Za wyjątkiem okoliczności, o których mowa w ust. pkt. 1, wprowadzenie zmian wysokości wynagrodzenia wymaga uprzedniego wykazania przez Operatora wpływu zmiany wskazanych regulacji na koszty, o których mowa w ust. 1 pkt. 2, 3 i 4.

6. Organizator przewiduje zmianę wysokości wynagrodzenia dla umowy zawartej na okres dłuższy niż 6 miesięcy, zgodnie z art. 439 ust. 1 i 2 Pzp w przypadku zmiany ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia - Strony przewidują zmianę (zwiększenie bądź zmniejszenie) wysokości wynagrodzenia należnego Operatorowi.

7. Stawka waloryzowana będzie nie częściej niż raz na kwartał na pisemny wniosek Stron złożony nie później niż 10 dni po publikacji wszystkich danych, stanowiących podstawę waloryzacji stawki. Waloryzacja następuje od pierwszego dnia miesiąca po zakończeniu każdego kwartału obowiązywania umowy. Pierwsza waloryzacja stawki nastąpić może po 6-u miesiącach od zawarcia umowy. Waloryzacja odbywać się będzie według następującego wzoru:

$$WS = 0,3 \times W + 0,4 \times (UO \times O + UA \times A) + 0,3 \times I,$$

gdzie:

WS = wskaźnik waloryzacji Stawki, gdzie:

W = wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku wyliczony będzie przez Organizatora jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), na podstawie ww. wartości publikowanych w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego,

UO = stosunek (iloraz) liczby autobusów zasilanych olejem napędowym do łącznej liczby pojazdów wykorzystywanych w danym kwartale do realizacji zamówienia.

O = wskaźnik zmiany cen oleju napędowego w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika P /100.

UA = stosunek (iloraz) liczby autobusów zasilanych paliwem alternatywnym do łącznej liczby pojazdów wykorzystywanych w danym kwartale do realizacji zamówienia.

A = wskaźnik zmiany cen gazu ciekłego i pozostałych paliw do prywatnych środków transportu w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika A /100.

I = wskaźnik zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika I /100.

8. Waloryzowana stawka obliczana będzie z dokładnością do dwóch miejsc po przecinku.

#### §11 Zatrudnienie na podstawie stosunku pracy

1. Organizator działając na podstawie art. 95 ust. 1 ustawy Pzp wymaga zatrudnienia na podstawie stosunku pracy przez Operatora osób wykonujących czynności związane z realizacją Przedmiotu Umowy, którego realizacja polega na wykonywaniu pracy w sposób określony w art. 22 § 1 ustawy z dnia 26 czerwca 1974 r. – Kodeks pracy, tj. kierowcy autobusów.

#### §13 Zmiany umowy

2. Organizator dopuszcza możliwość dokonania następujących zmian postanowień zawartej Umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru Operatora, pod następującymi warunkami i we wskazanym zakresie:

2) w przypadku powstania nadzwyczajnej zmiany warunków rynkowych, których nie można było przewidzieć przy zawieraniu umowy Organizator dopuszcza możliwość zmian zasad waloryzowania stawki bazowej za wozokilometr, określonych w § 8 Umowy,

#### §16 Odstąpienie od Umowy i jej rozwiązanie

1. Strony mogą rozwiązać Umowę za porozumieniem Stron w każdym czasie.

2. Odstąpienie od Umowy oraz jej rozwiązanie wymaga formy pisemnej pod rygorem nieważności i wskazania przyczyny odstąpienia.

3. W przypadku wystąpienia zagrożenia utraty płynności finansowej Operator jest zobowiązany niezwłocznie poinformować o tym Organizatora.

4. W przypadku nieprzekazania informacji, o których mowa w ust. 3, lub utraty płynności finansowej, Organizator może rozwiązać Umowę bez wypowiedzenia.

5. Organizator może odstąpić od Umowy w całości lub w części, w przypadkach przewidzianych w Kodeksie cywilnym, niniejszej Umowie oraz w każdej z niżej opisanych okolicznościach, w terminie 30 dni kalendarzowych od powzięcia informacji o zaistnieniu poniższych okoliczności uzasadniających odstąpienie:

- 1) Operator utraci odpowiednie uprawnienia o charakterze publicznoprawnym (zaświadczenia, licencje itp.) niezbędne do świadczenia Usług,
- 2) Operator nie zrealizuje w ciągu trzech kolejnych dni więcej niż 20% planowanych wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora,
- 3) Operator nie zrealizuje, w danym miesiącu kalendarzowym, co najmniej 20% zaplanowanych na ten miesiąc wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora,
- 4) zostanie wszczęte postępowanie egzekucyjne przeciwko Operatorowi, nastąpi otwarcie likwidacji jego przedsiębiorstwa lub wystąpią przesłanki do złożenia wniosku o wszczęcie postępowania restrukturyzacyjnego lub złożenia wniosku o upadłość wobec Operatora, jeżeli ww. okoliczności wskazują w ocenie Organizatora na ryzyko opóźnień w wykonaniu Umowy, względnie ryzyko niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przez Operatora.

6. Organizator może odstąpić także od umowy w całości lub części, jeżeli:

- a) Operator nie spełni kryterium środowiskowego zgodnie z SWZ.
- b) Operator nie wykonuje swoich obowiązków zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych.

7. Organizator uprawniony jest do rozwiązania Umowy w trybie natychmiastowym i bez jej wypowiedzenia, jeżeli:

- 1) Operator w sposób uporczywy i rażąco naruszać będzie postanowienia Umowy i pomimo udzielenia mu dodatkowego 30 dniowego terminu nie zaniecha naruszeń i/ lub nie przywróci stanu zgodnego z postanowieniami Umowy,
- 2) liczba kursów wadliwych w jednym dniu przekroczy 70% rozkładowej dziennej liczby kursów,
- 3) liczba wadliwych kursów w trzech kolejnych dniach przekroczy 50% rozkładowej dziennej liczby kursów,
- 4) Operator w terminie 14 dni od daty otrzymania żądania od Organizatora nie przedstawi dowodu ważnych polis ubezpieczeniowych zapewniających pokrycie ryzyk obciążających Operatora na podstawie Umowy,
- 5) Operator nie będzie wykonywał zleconych usług przewozowych przez okres 3 kolejnych dni.

8. Podpunkty 2), 3), 5) nie mają zastosowania, w przypadku wystąpienia zdarzeń niezależnych od Operatora, w szczególności: klęski żywiołowe, strajki, zatory drogowe, kontrole uprawnionych organów np. ITD., Policja itp., warunki atmosferyczne, stany nadzwyczajne, ograniczenie dostępności paliw lub części zamiennych, konieczność udostępnienia zasobów administracji publicznej lub służbom mundurowym.

Wyjaśnienia treści SWZ z 23 września 2025 r.:

Pytanie nr 1. Zamawiający napisał:

4.2. Do realizacji usług, w zakresie publicznego transportu zbiorowego, Wykonawca zobowiązany jest do posiadania:

- 1) autobusów klasy MIDI/MAXI o długości od 10-12,50 m, układ drzwi 2-2-2 (min. 80%) lub 2-2-0 (maks. 20%) – w ilości 20 szt. z liczbą miejsc siedzących min. 25.
- 2) autobusów klasy MEGA o długość 17,50- 18,75, układ drzwi 2-2-2-2 lub 2-2-2-0 w ilości 10 szt., z liczbą miejsc siedzących min. 45.

Czy Zamawiający dopuści autobusy klasy MEGA jednoczłonowe, trzyosiove o długości do 15 metrów, które posiadają zbliżoną pojemność do tej wskazanej przez Zamawiającego w autobusach przegubowych oraz układ drzwi 2-2-2, 2-2-0 lub 1-2-0 ?

Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza autobusów klasy MEGA jednoczłonowych, trzyosiove o długości do 15 metrów, w układzie drzwi 2-2-2, 2-2-0 lub 1-2-0.

Pytanie nr 2. Czy Zamawiający dopuści autobusy niskowejściowe, gdzie część podłogi jest niska i są wyposażone w tzw. „przyklęk”?

Odpowiedź: Zamawiający nie dopuszcza autobusów niskowejściowych, gdzie część podłogi jest niska i są wyposażone w tzw. „przyklęk”. Zamawiający wymaga by wszystkie autobusy przeznaczone do świadczenia usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego były niskopodłogowe. Zamawiający poprzez autobusy niskopodłogowe rozumie pojazdy, które mają co najmniej 2 wejścia – w przypadku autobusów MIDI/MAXI, a co najmniej 3 wejścia – w przypadku autobusów MEGA, bez stopni, gdzie bezpośrednio po wejściu na tym samym poziomie znajduje się przestrzeń pasażerska. W przejściu Zamawiający nie dopuszcza stopni poprzecznych. Zamawiający podtrzymuje również, że wszystkie autobusy powinny być wyposażone w tzw. „przyklęk”. Rozwiązanie takie ma na celu przede wszystkim zapewnienie jak najlepszej dostępności pojazdów dla osób z niepełnosprawnościami.

Pytanie nr 3. Zamawiający napisał: Wykonawca zobowiązany jest do posiadania bazy eksploatacyjnej na terenie Gminy Miasto Zgierz przez cały okres obowiązywania umowy(...).

Czy Zamawiający może zmienić zapis na „ Wykonawca zobowiązany jest do posiadania bazy eksploatacyjnej w promieniu X km od centrum Miasta Zgierza”? Taka zmiana zapisu zwiększy konkurencyjność z uwagi na fakt, że na

terenie Miasta Zgierza ilość nieruchomości nadających się de facto pod bazę eksploatacyjną, spełniającą wymagania Zamawiającego jest ograniczona, a obecny operator posiada już bazę spełniającą wymagania stawiane przez Zamawiającego. Ponadto pragniemy zauważyć, że na terenie sąsiednich gmin graniczących z Miastem Zgierz, jak chociażby Miasto Łódź, tu przy granicy z Miastem Zgierz, znajdują się nieruchomości, które nadają się jako baza eksploatacyjna. Obecny zapis może sugerować, że postępowanie jest pod konkretnego Wykonawcę, co powoduje brak konkurencji, a co za tym idzie złożenie oferty, która dla budżetu Gminy Miasta Zgierza jest niekorzystna finansowo.

Prosimy o zmianę zapisu na przedstawiony powyżej.

Odpowiedź: Powyższe nie stanowi wniosku o wyjaśnienie treści SWZ a jedynie stanowi postulat zmiany warunku udziału w postępowaniu. Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie nr 4. Zamawiający napisał: (...) plac postojowo-manewrowy z nawierzchnią utwardzoną (betonową monolityczną lub bitumiczną) pozwalającą na bezpieczną eksploatację pojazdów oraz posiadającą odporność na odkształcenia, wynikające z ruchu i postoju autobusów i pojazdów holowniczych. Ze względu na negatywne oddziaływanie na środowisko niedopuszczalna jest nawierzchnia kostkowa, klinkierowa, z płyt typu jumbo lub każda inna, która powodować może ryzyko przepuszczalności płynów eksploatacyjnych pojazdu do gruntu; Czy Zamawiający ma świadomość, że rodzaj nawierzchni stosowanej na terenie zajezdni jest w gestii Wykonawcy, który to bierze odpowiedzialność za uchybienia względem narażenia środowiska na różnego rodzaju uchybienia. Zapis ten wskazuje konkretnego Wykonawcę. Prosimy o wykreślenie tego zapisu, bądź jego zmianę w taki sposób, aby nie promować konkretnego Wykonawcy.

Odpowiedź: Powyższe nie stanowi wniosku o wyjaśnienie treści SWZ. Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie nr 5. Zamawiający napisał: (...) parking dla pracowników bazy eksploatacyjnej, w szczególności: kierowców, pracowników hal obsługowych, pracowników administracyjnych;

Prosimy o wykreślenie zapisu z powodów jak powyżej.

Odpowiedź: Powyższe nie stanowi wniosku o wyjaśnienie treści SWZ. Zamawiający nie wyraża zgody.

Pytanie nr 6. Zamawiający napisał: (...) stację tankowania pojazdów (dla pojazdów zasilanych olejem napędowym) wyposażoną w zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m<sup>3</sup>; oraz źródło zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych w ramach bazy eksploatacyjnej; Pragniemy zauważyć, że ten zapis sugeruje na konkretnego Wykonawcę. To w gestii Wykonawcy jest zabezpieczenie paliwa niezbędnego do tankowania pojazdów i to Wykonawca sam decyduje o częstotliwości dostaw paliwa na teren bazy eksploatacyjnej. Ponadto Wykonawca nie musi posiadać stacji paliw, ponieważ może korzystać z tankowania na jednej ze stacji paliw na terenie miasta, gdzie może korzystać z oferty flotowej. Narzucenie bez uzasadnienia takiego wymogu wskazuje na zapis pod konkretnego Wykonawcę, który taki zbiornik posiada, a to można odczytać przez potencjalnych Wykonawców jako promowanie przez Zamawiającego nieuczciwej konkurencji.

Odpowiedź: Powyższe nie stanowi wniosku o wyjaśnienie treści SWZ.

Pytanie nr 7. Pragniemy zauważyć, że cały rozdział 7. Baza eksploatacyjna i jego tak szczegółowe zapisy dotyczące bazy eksploatacyjnej sugerują, że Zamawiający opierał się na doświadczeniach konkretnego Wykonawcy posiadającego już taką bazę eksploatacyjną. W naszej ocenie to Wykonawca sam dobrze wie w co i jaki sposób powinna być wyposażona baza eksploatacyjna. Zwracamy się do Zamawiającego o zmianę rozdziału 7. Baza eksploatacyjna w sposób taki, aby inni Wykonawcy mieli możliwość złożenia oferty do Zamawiającego lub skreślenie tego rozdziału.

Odpowiedź: Powyższe nie stanowi wniosku o wyjaśnienie treści SWZ. Zamawiający podtrzymuje zapisy.

Zamawiający wprowadza zmianę w załączniku 11 do SWZ, tj. Projektowane Postanowienia Umowy /Umowa nr..., dodaje się w §1 Przedmiot zamówienia ust. 9, który otrzymuje brzmienie:

„Organizator wskazuje minimalną wielkość świadczenia usługi, tj. 60 % zamówienia podstawowego.”

Zamawiający wprowadza zmianę w załączniku 11 do SWZ, tj. Projektowane Postanowienia Umowy /Umowa nr..., zmienia się zapis w § 6 ust. 3 pkt 4), który otrzymuje brzmienie:

„Zakłada się, iż jeden pojazd w ruchu wykona nie mniej niż 200 wzmk dziennie, liczone średnio dla dni roboczych w miesiącu”.

Zamawiający zmodyfikował treść SWZ 10 października 2025 r.:

Zamawiający wprowadza zmianę w załączniku 11 do SWZ, tj. Projektowane Postanowienia Umowy /Umowa nr..., zmienia się zapis w § 16:

ust. 4, który otrzymuje brzmienie:

4. „W przypadku nieprzekazania informacji, o których mowa w ust. 3, lub utraty płynności finansowej, uniemożliwiającej realizację umowy w sposób dłuższy niż 14 dni, Organizator może rozwiązać Umowę bez wypowiedzenia.”

ust. 5, który otrzymuje brzmienie:

5. „Organizator może rozwiązać Umowę bez wypowiedzenia w całości lub w części, w przypadkach przewidzianych w Kodeksie cywilnym, niniejszej Umowie oraz w każdej z niżej opisanych okolicznościach, w terminie 30 dni

kalendaryzowanych od powzięcia informacji o zaistnieniu poniższych okoliczności uzasadniających rozwiązanie:

- 1) Operator utraci odpowiednie uprawnienia o charakterze publicznoprawnym (zaświadczenia, licencje itp.) niezbędne do świadczenia Usług,
- 2) Operator nie zrealizuje w ciągu trzech kolejnych dni więcej niż 20% planowanych wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora,
- 3) Operator nie zrealizuje, w danym miesiącu kalendarzowym, co najmniej 20% zaplanowanych na ten miesiąc wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora,
- 4) zostanie wszczęte postępowanie egzekucyjne przeciwko Operatorowi, nastąpi otwarcie likwidacji jego przedsiębiorstwa lub wystąpią przesłanki do złożenia wniosku o wszczęcie postępowania restrukturyzacyjnego lub złożenia wniosku o upadłość wobec Operatora, jeżeli ww. okoliczności prowadzą do opóźnień w wykonaniu Umowy, względnie ryzyko niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy przez Operatora."

ust. 7, który otrzymuje brzmienie:

7. Organizator uprawniony jest do rozwiązania Umowy w trybie natychmiastowym i bez jej wypowiedzenia, jeżeli:

- 1) Operator w sposób uporczywy i rażąco naruszać będzie postanowienia Umowy i pomimo udzielenia mu dodatkowego 30 dniowego terminu nie zaniecha naruszeń i/ lub nie przywróci stanu zgodnego z postanowieniami Umowy,
- 2) liczba kursów wadliwych w trzech kolejnych dniach przekroczy 70% rozkładowej dziennej liczby kursów,
- 3) liczba wadliwych kursów w sześciu kolejnych dniach przekroczy 50% rozkładowej dziennej liczby kursów,
- 4) Operator w terminie 14 dni od daty otrzymania żądania od Organizatora nie przedstawi dowodu ważnych polis ubezpieczeniowych zapewniających pokrycie ryzyk obciążających Operatora na podstawie Umowy,
- 5) Operator nie będzie wykonywał zleconych usług przewozowych przez okres 3 kolejnych dni.

Dowody zamawiającego:

Z Analizy Potrzeb i Wymagań nie wynika dlaczego zamawiający uznał za niezbędne posiadanie:

- minimum 32 szt. autobusów, o bazy eksploatacyjnej na terenie Miasta,
- stacji tankowania pojazdów (dla pojazdów zasilanych olejem napędowym) wyposażoną w zbiornik na olej napędowy o pojemności nie mniejszej niż 40 m<sup>3</sup>;
- źródłem zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych w ramach bazy eksploatacyjnej;
- automatyczną mechaniczną myjnią, umożliwiającą całoroczną obsługę pojazdów oraz spełniającą normy środowiskowe; - jednym pojazdem szybkiej reakcji serwisowej (SRS);

Z analizy wynika, że przeprowadzono rozeznanie rynku w aspekcie możliwych następujących wariantów realizacji zamówienia:

Przygotowując się do udzielenia zamówienia, dokonano wyceny zamówienia na podstawie:

-rozeznania telefonicznego

-analizy danych z poprzednich zamówień podobnego rodzaju tj. z ostatniego roku z uwzględnieniem ewentualnych zmian zależnych od takich czynników jak inflacja, planowane rozszerzenie lub ograniczenie zakresu korzystania z danej usługi lub zamawianych dostaw. Porównano stawki za wozokilometr i określono średnią wartość za 1 wozokilometr, która wyniosła 13,02 zł netto.

Planowana do zrealizowania w okresie 10-letnim ilość wozokilometrów w ramach zamówienia podstawowego: 19 000 000,00.

Szacowana wartość zamówienia podstawowego wynosi: 247 380 000,00 zł netto tj. 53 347 997,67 EUR netto.

W ramach aspektów społecznych i środowiskowych zamówienia wskazano na autobusy niskopodłogowe i zatrudnienie kierowców na umowy o pracę. W ramach aspektów środowiskowych przeprowadzono:

analizę finansowo-ekonomiczną uwzględniającą ponoszenie nakładów inwestycyjnych na zakup taboru zeroemisyjnego, nakłady odtworzeniowe zakładające wymianę pozostałych autobusów, koszty eksploatacji pojazdów oraz wartość rezydualną inwestycji; oszacowanie efektów środowiskowych na podstawie metodyki zaproponowanej przez Centrum Unijnych Projektów Transportowych; analizę społeczno-ekonomiczną uwzględniającą wyniki analizy finansowoekonomicznej oraz wycenę kosztów emisji szkodliwych substancji oraz hałas.

Został opracowany dokument Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej (AKK) dla Gminy Miasto Zgierz, opracowana przez Zespół Doradców Gospodarczych TOR Sp. z o.o.

Zważając na art. 68a ustawy z dnia 11 stycznia 2018 r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, Zamawiający uwzględnił wymóg pojazdów zeroemisyjnych przy przetargu na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego. Zamawiający uwzględnił wymóg pojazdów zeroemisyjnych przy przetargu na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego.

Warto zastosować kryterium środowiskowe do oceny ofert, w celu poprawy jakości życia mieszkańców oraz stanu środowiska. Dodatkowo punktowane pojazdy zero lub niskoemisyjne zadeklarowane przez wykonawcę.

Dokonano identyfikacji i analizy ryzyk związanych z postępowaniem o udzielenie i realizacją zamówienia i zidentyfikowano następujące ryzyka:

1) ryzyka związane z postępowaniem o udzielenie zamówienia: odwołania, brak złożenia ofert przez potencjalnych wykonawców, niewyłonienie wykonawcy,

2) ryzyka związane z realizacją zamówienia: Wypowiedzenie porozumień międzygminnych, opcja zmniejszenie zakresu świadczenia usługi. Wybór nierzetelnego wykonawcy, problemy w trakcie realizacji zamówienia.

Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej (AKK) dla Gminy Miasto Zgierz

Transport autobusowy jest podstawowym środkiem transportu w mieście Zgierz. Pełni on kluczową rolę zarówno w systemie wewnętrznych połączeń transportowych, jak i w relacjach zewnętrznych – do gmin ościennych, w tym Łodzi (rdzenia aglomeracji). Sieć organizowana przez Miejskie Usługi Komunikacyjne w Zgierzu (jednostkę budżetową Gminy Miasto Zgierz) składa się z 18 linii obsługiwanych przez operatora wybranego w postępowaniu przetargowym (przedsiębiorstwo ZPK MARKAB). Obecna umowa na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego z przewoźnikiem zakończy się w czerwcu 2024 r.

W 2023 r. praca przewozowa wykonana przez pojazdy komunikacji miejskiej wyniosła 2,549 mln wozokilometrów. W porównaniu do 2022 r. wzrosła ona o 6,3% (z 2,399 mln wzk), a do 2021 r. o 8,7% (z 2,345 mln wzk). Poniżej przedstawiono przebiegi linii komunikacyjnych organizowanych przez MUK Zgierz.

Linie komunikacji miejskiej organizowane przez MUK Zgierz obsługiwane są przez autobusy ZPK MARKAB Sp. z o.o. N. Ilostan składa się 46 autobusów, wszystkie marki Mercedes-Benz. Pod względem roku produkcji największą grupę stanowią pojazdy wyprodukowane w 2012 r., których udział we flocie wynosi 26% (12 szt.). Łącznie autobusy wyprodukowane po 2010 r. stanowią 41% (19 szt.) wszystkich pojazdów obsługujących komunikację autobusową w Zgierzu.

Biorąc pod uwagę długość i klasę pojemności pojazdów, w zgierskiej komunikacji miejskiej wyróżnić można autobusy MINI, MIDI, MAXI oraz MEGA18. W strukturze taboru dominują pojazdy MAXI, które stanowią 65% floty (30 szt.). Drugą największą grupą są MEGA18, stanowiące 20% floty (9 szt.). Flotę uzupełniają pojazdy MIDI (4 szt.) oraz MINI (3 szt.).

Sytuację finansową ZPK MARKAB należy uznać za dobrą i stabilną. W latach 2020-2022 przychody spółki ze sprzedaży usług wzrosły z 20,5 mln zł do 27,2 mln zł, przy kosztach, które zwiększyły się z 16,3 mln zł do 22,1 mln zł. W tym okresie spółka odnotowywała dodatni wynik finansowy, który wynosił od 2,9 mln zł do 5 mln zł, pomimo ograniczeń wynikających z restrykcji spowodowanych pandemią COVID-19. Wypracowany poziom zysku nie pozwala jednak na prowadzenie znacznych inwestycji w odnowę posiadanego taboru, tym bardziej na zakup pojazdów zeroemisyjnych. Ponadto, należy odnotować, iż od września 2023 roku ZPK MARKAB nie jest spółką miejską, gdyż miasto Zgierz sprzedało swoje wszystkie udziały<sup>10</sup>

W kontekście kończącej się umowy z ZPK MARKAB, w nowym postępowaniu przetargowym na usługę przewozową trzeba będzie uwzględnić art. 68a i 68b ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych. Wskazują one na konieczność zapewnienia odpowiedniego udziału autobusów wykorzystujących do napędu paliwa alternatywne w całkowitej liczbie autobusów objętych zamówieniami, z zastrzeżeniem, że połowa tego udziału ma być osiągnięta przez autobusy zeroemisyjne

Wprowadzenie autobusów zeroemisyjnych, poza korzystnymi efektami środowiskowymi i spełnieniem art. 68a ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, nie wpływa na poziom i jakość życia w mieście. Wyższe koszty utrzymania floty zeroemisyjnych pojazdów mogą prowadzić do konieczności zwiększania wydatków bieżących na lokalny transport zbiorowy. To z kolei wpływa na ograniczenie dostępnych środków, które mogłyby zostać przeznaczone na inne inwestycje. Wyższe koszty eksploatacji pojazdów zeroemisyjnych mogą też nie pozwolić na rozszerzenie oferty przewozowej. W konsekwencji dostępność komunikacji miejskiej nie ulegnie poprawie, zwiększając przy tym ryzyko redukcji liczby wykonywanych wozokilometrów, ograniczenia mobilności mieszkańców, a także podwyżki cen biletów, co wpłynie na zamożność społeczeństwa. To ograniczenie może prowadzić do zmniejszenia dostępu do usług komunikacji miejskiej i zwiększenia wykluczenia transportowego części mieszkańców miasta i sąsiednich gmin. Niemniej wprowadzenie nowych autobusów bez względu na ich napęd może pozwolić na zmniejszenie awaryjności taboru autobusowego, który obsługuje komunikację miejską w Zgierzu. Oprócz powyższego za kluczowe wyzwanie społeczno-ekonomiczne stojące przed systemem zbiorowej komunikacji miejskiej w Zgierzu należy uznać wybór nowego operatora świadczącego usługi publicznego transportu zbiorowego.

Przeprowadzona analiza finansowo-ekonomiczna wykazała ujemną wartość wskaźnika efektywności finansowej w wariantach W1 i W2. Oznacza to, że inwestycja w autobusy elektryczne akumulatorowe oraz elektryczne z wodorowymi ogniwami paliwowymi jest nieopłacalna pod względem finansowym. Analizę finansową uzupełniono o obliczenie wielkości luki finansowej, która wyniosła 91% w wariantcie W1, co stanowi maksymalny poziom wsparcia ze środków zewnętrznych.

W wyniku analizy społeczno-ekonomicznej obliczono wskaźniki efektywności ekonomicznej, które uzyskały ujemne wartości w obu wariantach, wskazując na brak zasadności ekonomicznej inwestycji.

Negatywny wynik analizy wskazuje, iż nie musi zostać spełniony ustawowy obowiązek dotyczący udziałów autobusów zeroemisyjnych we flocie obsługującej komunikację miejską w Zgierzu przez najbliższe 36 miesięcy, tj. do sporządzenia następnej analizy.

Pomimo tego Gmina Miasto Zgierz, zważając na art. 68a, powinny podjąć się zakupu takich pojazdów przy uzyskaniu wsparcia zewnętrznego (środków unijnych, krajowych lub poprzez leasing, dzierżawę pojazdów) lub uwzględnić wymóg pojazdów zeroemisyjnych przy przetargu na świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego. Przy uzyskaniu wsparcia zewnętrznego powinna zostać przeprowadzona odrębna analiza kosztów i korzyści dla danego projektu inwestycyjnego, przykładowo wymiany starszych pojazdów na nowe, która otrzyma pozytywne wyniki wskaźników efektywności ekonomicznej wymaganych do uzyskania funduszy unijnych.

#### RAPORT Z BADAŃ MARKETINGOWYCH WIELKOŚCI POPYTU NA USŁUGI ZGIERSKIEJ KOMUNIKACJI MIEJSIEJ 2024 R.

Wyniki badań marketingowych nie wskazują na potrzebę radykalnych zmian w trasach linii, wpływa z nich jednak konieczność zintensyfikowania obsługi pór międzyszczytowych w dniu powszednim oraz wprowadzenia rytmiki kursów wraz z ich koordynacją na wspólnie obsługiwanych odcinkach tras. Rozkłady jazdy, które powstałyby wraz z tą koncepcją, byłyby elementem opisu przedmiotu zamówienia w prowadzonym postępowaniu przetargowym na wyłonienie operatora.

#### KONSULTACJE SPOŁECZNE W SPRAWIE ZMIAN W FUNKCJONOWANIU TRANSPORTU PUBLICZNEGO NA TERENIE MIASTA ZGIERZA

Na wszystkich zorganizowanych spotkaniach padły propozycje dotyczące zwiększenia częstotliwości i zmian godzin kursowania na poszczególnych liniach, zmiany w przebiegu tras poszczególnych linii autobusowych a także propozycje utworzenia nowych połączeń oraz synchronizacja/koordynacja połączeń autobusowych z ŁKA i odpowiednio dostosowany takt.

Pozostałe wnioski

Uczestnicy poza kluczowymi, wyróżnionymi postulatami dotyczącymi komunikacji miejskiej na terenie miasta Zgierza i na liniach międzygminnych, pojedynczo zasygnalizowali poniższe kwestie;

- stan techniczny i czystość autobusów, klimatyzacja oraz ogrzewanie,
- infrastruktura autobusowa przystosowana dla osób niepełnosprawnych i starszych
- pojemność taboru - dostosowana do potoków,
- infrastruktura przystankowa - wiaty, ławki, zatoki biletomaty, tablice SIP (System Informacji Pasażerskiej)
- skorelowanie przyjazdów linii 3 z linią 61 – w obie strony (na przystanku Długa Łągiwnicka,
- skorelowanie autobusów 5,4 i 8 z tramwajem i ŁKA,
- koordynacja linii 1+5, 3+6, oraz 6,10,10s i 61 z tramwajem,
- koordynacja połączeń 10 i 10s – żeby się nie dublowały,
- przystanek na żądanie (linia 5 – Szczawińska – Inżynierska),
- infrastruktura drogowa – pas torowiska tramwajowego przekształcić na pas drogowy dla autobusów, tzw. bus pas,
- zielone przystanki z panelami fotowoltaicznymi,
- cykliczne badania satysfakcji z korzystania z usług przewoźnika,
- utworzenie wspólnego punktu przesiadkowego na PL. Jana Pawła II łączącego komunikację autobusową z linią 46,
- trasy i numery autobusów widoczne w środku pojazdów i na przystankach, tablice informacyjne, informacje o strefach, rozkłady jazdy,
- porozumienie z Gminnym Zakładem Komunalnym, który kursuje ulicą Wiosny Ludów, w celu zatrzymywania się i zabierania pasażerów,
- powrót tramwaju nr 46 do granic miasta Zgierza,
- bezpłatne migawki dla dzieci i młodzieży,
- ujednolicenie Migawek/biletów Zgierz-Łódź-ŁKA,
- możliwość kasowania zakupu biletów Zgierską Kartą Mieszkańca,
- precyzyjniejsze podejżdżanie autobusów pod krawędź chodnika przy przystanku.

Dowody odwołującego:

SWZ na Świadczenie usług przewozów autobusowych w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu

1.Przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług przewozu regularnego wykonywanych w ramach lokalnego transportu zbiorowego (komunikacji miejskiej w Radomiu) na liniach nadzorowanych przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji, na całym obszarze układu komunikacyjnego, tj. na terenie miasta Radom i gmin, z którymi Gmina Miasta

Radomia zawarła stosowne porozumienia.

Zamówienie obejmuje:

- Etap I: świadczenie usług przewozowych na liniach nr 8 i 13, przy użyciu 11 autobusów klasy maxi w ruchu oraz 1 autobusu rezerwowego (wszystkie z napędem konwencjonalnym);
- Etap II: świadczenie usług przewozowych na liniach nr 2, 5, 6, 22 (tylko dzień powszedni), nr 25 (tylko soboty i niedziele), nr 26, przy użyciu 23 autobusów w ruchu klasy maxi oraz 2 autobusów rezerwowych (11 sztuk z napędem elektrycznym, 14 sztuk z napędem konwencjonalnym).

Usługa świadczona będzie łącznie przez 34 autobusy w ruchu oraz 3 autobusy rezerwowe.

#### VII. WARUNKI UDZIAŁU W POSTĘPOWANIU

O udzielenie zamówienia mogą ubiegać się Wykonawcy, którzy spełniają warunki dotyczące:

4) zdolności technicznej lub zawodowej:

a) Warunek zdolności zawodowej w zakresie doświadczenia - zostanie uznany za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich

3 lat licząc wstecz od dnia, w którym upływa termin składania ofert,

a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy - w tym okresie, wykonał (a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych wykonuje) należycie usługi przewozu osób w ramach komunikacji miejskiej w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010r.

o publicznym transporcie zbiorowym (tekst jednolity Dz. U. z 2023r., poz. 2778) w łącznej ilości co najmniej 4 miliony zrealizowanych wozokilometrów na podstawie umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu przepisów ustawy z dnia 16 grudnia 2010r. w publicznym transporcie zbiorowym.

UWAGA!

Zamawiający uzna ww. warunek za spełniony w przypadku faktycznego wykonania w ww. okresie usług przewozu osób w ramach komunikacji miejskiej w ilości co najmniej 4 miliony wozokilometrów w ramach zamówień (umów) wykonanych oraz wykonywanych.

Załącznik nr 11

4. W okresie obowiązywania umowy, Zamawiający zlecać będzie Wykonawcy realizowanie usług przewozowych w okresach 12 miesięcznych w ilości około:

I etap: 801 960 wozokilometrów

II etap: 1 583 220 wozokilometrów.

w tym średniorocznie dla autobusów zeroemisyjnych ok. 800 000 wzk (przy założeniu eksploatacji 11 szt. w dni powszednie oraz po 9 szt. w soboty i niedziele). Pojazdy zeroemisyjne obsługują linie z I oraz II części zadań.

Szacowana liczba wzk do wykonywania autobusami z napędem elektrycznym w skali umowy: (800 000 wzk rocznie / 12 miesięcy) x 87 miesięcy = 5 800 000 wzk

Szacowana liczba wzk do wykonania autobusami z napędem konwencjonalnym w skali umowy: 18 695 985 wzk (etap I i II łącznie) - 5 800 000 wzk = 12 895 985 wzk

SWZ na Świadczenie usług przewozowych w zakresie autobusowego lokalnego transportu zbiorowego na terenie Gminy Miasta Gdańska i gmin sąsiednich w okresie od 01.01.2026 r. do 31.12.2035 r.

3. Zamawiający dopuszcza możliwość składania ofert częściowych w sposób następujący:

3.1. Część nr 1 – Gdańsk Północ – główny obszar, na którym będą świadczone usługi: Miasto Gdańsk, Miasto Sopot, Miasto Gdynia, linie autobusowe numer: 117, 122, 126, 143, 171, RT1,

3.2. Część nr 2 – Gdańsk Południe – główny obszar, na którym będą świadczone usługi: Miasto Gdańsk, Miasto Pruszcz Gdański, Gmina Wiejska Pruszcz Gdański, Gmina Wiejska Kolbudy, linie autobusowe numer: 107, 132, 156, 174, 200, 205, 207, 232, 255, 256, 307, 607, N5, RT2.

3. Szacowana, maksymalna liczba wozokilometrów objętych przedmiotem zamówienia PODSTAWOWEGO wynosi:

Szacowana, maksymalna liczba roczna wozokm                      Szacowana, maksymalna liczba wozokm w okresie trwania umowy tj. 10 lat

dla Części nr 1 424 000                      14 240 000

dla Części nr 2 1920 000                      19 200 000

#### Rozdział 3

Warunki udziału w postępowaniu

1.4. zdolności technicznej lub zawodowej

Wykonawca składając ofertę dla części nr 1 lub/i części nr 2, spełni warunek jeżeli wykaże się należytym wykonaniem, a w przypadku świadczeń okresowych lub ciągłych również wykonywanych w okresie ostatnich 3 lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy, to w tym okresie, usług w zakresie wykonywania publicznego transportu zbiorowego w rozumieniu ustawy z dnia 16 grudnia 2010 roku o publicznym

transporcie zbiorowym (Dz. U. z 2023 poz. 2778 z późn. zmianami) o łącznej liczbie minimum 2 000 000 wozokm, wskazana wartość przewozowa winna być osiągnięta na podstawie jednej bądź kilku umów – wg. załącznika nr 3 do SWZ

#### HARMONOGRAM BUDOWY ZAJEZDNI WRAZ ZE STACJĄ TANKOWANIA CNG

Nazwa: Budowa zajezdni wraz z stacją tankowania CNG dowody

zakup działki i analiza warunków zabudowy Ustawa z 27 marca 2023 r. o planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym:

badania geotechniczne; wniosek o decyzję o WZ (jeśli brak PZP) art. 4 ust. 2 - obowiązek uzyskania Wz przy braku MPZP, art. 64 ust. 2 - termin wydania decyzji, w tym przypadku do 90 dni

opracowanie koncepcji architektonicznej warsztatu, parkingu, stacji paliw przygotowanie projektu budowlanego i wykonawczego uzyskanie niezbędnych uzgodnień (media, komunikacja, BHP) Art. 35 - załatwianie spraw; do 30 dni, w sprawach szczególnych wydłużenie terminu do 60 dni

uzyskanie warunków przyłączenia do sieci gazowej (CNG) Praktyka operatorów do 30 dni złożenie wniosku do odpowiedniej instytucji Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego procedura administracyjna i oczekiwanie na decyzję Art. 35 - załatwianie spraw; do 30 dni, w sprawach szczególnych wydłużenie terminu do 60 dni

wydzielenie i ogrodzenie terenu wykonanie przyłączy (prąd, woda)

zamówienie zbiorników, dystrybutorów w załączeniu oferty 18 miesięcy

wykonanie przyłącza gazowego w załączeniu warunki

wykonanie fundamentów z kanałem obsługowym, montaż zbiorników, kompresorów, rurociągów

dostawa sprężarek z osprzętem oferta w załączeniu

stabilizacja gruntu pod parking

montaż konstrukcji nośnej, ściany, dach

montaż stolarki - okna, bramy

instalacja wewnętrzna (elektryka, wentylacja, wod-kan, ogrzewanie)posadzki, malowanie, oświetlenie montaż kanału, podnośników, wyposażenia utwardzenie nawierzchni (beton/asfalt/kostka)Prawo budowlane

odwodnienie, oznakowanie, oświetlenie parkingu Art. 57 ust. 1–3 – obowiązek zgłoszenia zakończenia budowy

Badania odbiorcze UDT1 miesiąc

Badania urządzeń ciśnieniowych oraz wydanie decyzji zezwalającej na eksploatację odbiory techniczne (sanepid, ppoż, BHP)Prawo budowlane uzyskanie pozwolenia na użytkowanie Art. 55 ust. 1 - obowiązek uzyskania pozwolenia na użytkowanie; art. 59a - procedura odbiorowa1 miesiąc 2 miesiące

Przygotowanie inwestycji pozwolenie na budowę Projekt koncepcyjny i budowlany 3-4 miesiące przygotowanie placu budowy 1 miesiąc

wykończenie warsztatu i budowa parkingu 1 tydzień

odbior i oddanie do użytku 6 miesięcy

roboty budowlane4 miesiące

budowa hali warsztatowej i stacji paliw1 - 1,5 miesiąca

Hellonext Oferta handlowa na dostawę stacji ładowania do pojazdów elektrycznych - Średni czas oczekiwania na dostępność w naszym magazynie: 6-8 tygodni

NGV Autogas sp. z o.o. OFERTA WSTĘPNA Sprężarka z osprzętem, w dźwiękochłonnej obudowie, na gaz ziemny typ GEO–B II-220HP II. Osuszacz gazu na dolocie do sprężarki, III. Dystrybutor z pomiarem masowym (pomiar przepływu gazu), dwuwężowy NGV 1 IV. Zbiornik sprężonego gazu o pojemności 3.000 Nm3 V. Słupki wolnego tankowania dwuwężowe, - 10 sztuk VI. Układ transmisji danych – telemetria (zdalny monitoring stacji) 3.3 Dostawa sprężarek w ciągu 7-8 miesięcy od podpisania umowy i wpłaceniu 50% zaliczki

Oferta Adast Polska na 1. Odmierzacz V – line ADAST Major 4604.260/2/40/80 (2/4)

2. Odmierzacz V – line ADAST Major 4603.240/2/40/120 (2/2)

Warunki handlowe Terminy realizacji 7-8 tygodni

POMAROL SA OFERTA na dostawę zbiornika paliwowego Termin realizacji - ~ 4÷5 tygodni od złożenia zamówienia i wpłaty zaliczki (do uzgodnienia).

Oferta UGOS na 1 Separator koalescencyjny UGOS SEKOT-B CE 6-2, Termin dostawy ok. 2-4 tygodnie

Umowa o prace projektowe par. 4 ust. 1 wykonanie projektu budowlanego - do 4 miesięcy od dnia podpisania umowy, wykonanie projektu zadaszania stacji paliw w terminie do 4 miesięcy od dnia podpisania umowy

Warunki przyłączenia dla obiektu ogólnodostępna stacja paliw - wniosek z 11 czerwca 2025 r. odpowiedź uzyskana 6 sierpnia 2025 r.

Warunki przyłączenia do sieci gazowej - wniosek z 21 sierpnia 2025, odpowiedź 27 sierpnia 2025 r

Referencje Gminy Sochaczew - w okresie od 01.01.2024 do 31.12.2024 przedsiębiorstwo wykonało usługę na łączną kwotę brutto 599 436,10 zł. za 114 831, 50 wykonanych wozokilometrów.

Referencja Gminy Żychlin w okresie od 01.01.2024 do 31.12.2024 wykonano usługę transportu zbiorowego w transporcie drogowym autobusy przejechały 185 629,60 km

Referencje Zarządu komunikacji Miejskiej w Elblągu - umowa zawarta na czas 1 stycznia 2021 do 31 grudnia 2027 od 1 lipca 2021 do 31 grudnia 2024 liczba wykonanych wozokilometrów wyniosła 4 546 882

Referencje Górnośląskiej - Zagłębiowskiej Metropolii w obszarze Wschód B w okresie od 01.01.2024 - 31.12.2024 wykonano ok 3 512 000 wozokilometrów

Referencje Powiatu Kutnowskiego w okresie 01.01.2024 do 31.12.2024 wykonano 925 322,2 wozokilometrów

Referencje Miasta Pruszkowa w okresie 01.01.2023 do 31.12.2024 wykonano usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego na dystansie 2 005 162,22 km.

Referencje Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie wykonano usługi przewozowe:

w okresie 23.08.2017 - 31.12.2017 w ilości 1 600 000 wkm,

w okresie 01.01.2018 - 31.12.2023 w ilości 4 000 000 wkm

w okresie 01.01.2024 - 31.12.2024 w ilości 3 733 330 wkm

Referencje gminy Starożyby w okresie 01.01.2024 - 31.12.2024 r. wykonano 561 969,60 wkm

Referencje Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii w okresie 01.01.2024- 31.12.2024 r. obszar Wschód C Południe B wykonano 3 713 800 wozokm.

Referencje Powiatu Żyrardowskiego w 2024 na podstawie dwóch umów wykonano 748 898,40 wozokilometrów.

Zdjęcia - uwidocznione na nich obrazy pokrywają się z opisem zawartym w stanowisku nr 2 odwołującego z 12 października 2025 r.

#### **Dowody:**

KIO dopuściło i przeprowadziło dowody z dokumentacji postępowania oraz dowody zgłoszone przez zamawiającego w odpowiedzi na odwołanie i odwołującego przy pismach z 12 października 2025 r.

#### **Rozważania Krajowej Izby Odwoławczej:**

Krajowa Izba Odwoławcza (KIO) nie znalazła podstaw do odrzucenia odwołania wynikających z art. 528 ustawy.

KIO oceniła, że odwołujący wykazał przesłankę materialnoprawną dopuszczalności odwołania, o której mowa w art. 505 ust. 1 ustawy. KIO nie podziela stanowiska zamawiającego, że odwołujący nie wykazał legitymacji do wniesienia odwołania, bo nie zakwestionował warunków udziału i kryteriów oceny oferty. Zamawiający podnosił, że określił warunek dysponowania bazą transportową na terenie miasta Zgierza na dzień składania ofert podobnie jak spełniania warunków w zakresie dysponowania określonym sprzętem (pojazdami) na dzień składania ofert, przy czym takie wymóg nie wynika ze sformułowanego w SWZ warunku udziału w postępowaniu. Zamawiający wprost wskazał, że wykonawca wykaże spełnienie warunku jeżeli dysponuje lub będzie dysponował tą bazą i pojazdami. Zamawiający formułując w ten sposób warunek udziału w postępowaniu, w żaden sposób nie ujawnił interpretacji tego warunku prezentowanej na rozprawie, że pojęcie „będzie dysponował” odnosi się wyłącznie do sytuacji dysponowania zależnego od podmiotu trzeciego. Warunek nie zawiera takiego zastrzeżenia. Nadto należy zauważyć, że jeśli chodzi o wymóg bazy na terenie miasta Zgierza, to odwołujący zakwestionował postanowienia OPZ statuujące taki wymóg dla realizacji przedmiotu zamówienia. KIO dostrzegła, że zgodnie z art. 112 ust. 1 ustawy zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności. Kluczem do oceny interesu odwołującego w uzyskaniu zamówienia jest zatem to, że warunek udziału w postępowaniu ma być proporcjonalny do przedmiotu zamówienia, a to oznacza, że w przypadku uwzględnienia zarzutu dotyczącego niezgodnego z ustawą opisu przedmiotu zamówienia w zakresie posiadania bazy na terenie miasta Zgierza, warunek wskazujący na konieczność posiadania takiej bazy na terenie miasta Zgierza będzie oderwany od przedmiotu zamówienia i przestanie być do niego proporcjonalny. Tym samym skoro podstawą dla określenia warunku udziału w postępowaniu jest przedmiot zamówienia, to dążenie do modyfikacji tego przedmiotu będzie miało również skutek dla konstruowania warunku udziału w postępowaniu. Ergo odwołujący choć wprost nie zakwestionował warunku udziału w postępowaniu, to jednak dążąc do zmiany przedmiotu zamówienia dąży do wywarcia wpływu na treść tego warunku udziału w postępowaniu, a tym samym dąży do stworzenia sobie realnej możliwości ubiegania się o przedmiotowe zamówienie. Z tego względu KIO uznała, że przesłanka materialnoprawna odwołania została przez odwołującego wykazana.

Zarzut 1 - brak określenia okresu przejściowego przygotowania do świadczenia usługi, a w konsekwencji naruszenie art. 99 ust. 4 i 16 pkt. 1 ustawy, w ocenie KIO zasługuje na uwzględnienie. Zgodnie z art. 99 ust. 4 ustawy przedmiot zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudnić uczciwą konkurencję, w szczególności przez wskazanie źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę, jeżeli mogłoby to doprowadzić do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców. Odwołujący wskazał, że oczekiwanie zamawiającego, że wykonawcy będą dysponować bazą transportową na terenie miasta Zgierza,

określonym taborem, w tym pojazdami nisko lub zeroemisyjnymi na moment rozpoczęcia świadczenia usługi jest warunkiem zamówienia uprzywilejowującym wykonawcę dotychczas świadczącego usługę na rzecz zamawiającego. Odwołujący podkreślał, że tylko ten podmiot posiada bazę spełniającą wymagania zamawiającego, tak co do wyposażenia jak i położenia, posiada tabor wymagany przez zamawiającego, a ponieważ aktualnie świadczy usługę dla zamawiającego nie ma też potrzeby dostosowania taboru do wymagań zamawiającego. KIO wzięła pod uwagę, że art. 99 ust. 4 ustawy stanowi jedynie o „możliwości utrudnienia konkurencji”, zatem na poziomie dowodzenia wymaga od odwołującego jedynie uprawdopodobnienia, że opis przedmiotu zamówienia może prowadzić do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców. W ocenie KIO odwołujący temu obowiązkowi uprawdopodobnienia sprostał. Po pierwsze wykazał, że jest wykonawcą, który realizuje samodzielnie lub w ramach grupy przewozowej, do której należy, szereg zamówień na realizację usługi autobusowego transportu publicznego, co potwierdzają licznie przedłożone referencje. KIO ustaliła na podstawie dokumentów złożonych przez zamawiającego, że aktualnie w roku 2023 dotychczasowy wykonawca wykonał usługę na poziomie około 2,549 mln wozokilometrów. Odwołujący wykazał, że świadczył usługi na podobnym poziomie rocznego świadczenia usługi np. dla Górnśląsko-Zagłębiowskiej Metropolii, czy Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie - w obu przypadkach przekroczono liczbę 3 mln wozokilometrów. Zatem jest zdolny do świadczenia usługi na poziomie oczekiwanym przez zamawiającego i to zdolny do należytego wykonania tej usługi, do potwierdzają złożone referencje. Odwołujący wykazał również odwołując się do dokumentu złożonego przez zamawiającego Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej (AKK) dla Gminy Miasto Zgierz, że wymagania postawione w warunku co do taboru jego rodzaju i związanych z nich wymagań zamawiającego pokrywają się z taborom jakim dysponuje dotychczasowy wykonawca zamawiającego, co odwołujący wykazał odwołując się do pkt. 2.4 opracowania i wskazując, że nawet wymaganie odnoszące się do procentowego rozkładu rodzajów pojazdów ma odzwierciedlenie we flocie jaką dysponuje dotychczasowy wykonawca. Odwołujący zwracał tu uwagę na fragment „Biorąc pod uwagę długość i klasę pojemności pojazdów, w zgierskiej komunikacji miejskiej wyróżnić można autobusy MINI, MIDI, MAXI oraz MEGA18. W strukturze taboru dominują pojazdy MAXI, które stanowią 65% floty (30 szt.). Drugą największą grupą są MEGA18, stanowiące 20% floty (9 szt.). Flotę uzupełniają pojazdy MIDI (4 szt.) oraz MINI (3 szt.).” Tym samym odwołujący w zakresie opisu przedmiotu zamówienia, wykazał, że warunki te preferują konkretnego wykonawcę. Dotyczy to także bazy transportowej. Odwołujący na pytanie przewodniczącej na rozprawie wskazał, że do odbiegających od rynkowych standardów wymagań zamawiającego w zakresie bazy należą ilość stanowisk do obsługi pojazdów, wymagania dotyczące wielkości zbiornika paliwa, a także wymagania odnośnie myjni. Odwołujący fakt, że te nadzwyczajne warunki dotyczące bazy transportowej spełnia dotychczasowy wykonawca poparł dowodami w postaci dokumentacji zdjęciowej bazy transportowej firmy Markab. Zamawiający nie kwestionował faktu, że przedstawiona dokumentacja zdjęciowa dotyczy właśnie tej bazy transportowej. Odwołujący przedstawił również harmonogram organizacji bazy transportowej spełniającej wymagania zamawiającego i poparł go z jednej strony terminami wynikającymi z przepisów prawa, a dotyczącymi terminów administracyjnych w zakresie wymaganych zgód i pozwoleń, a z drugiej ofertami podmiotów oferujących czy to wyposażenie bazy, czy to dystrybutory i inne wymagane przez zamawiającego elementy, które potwierdzały terminy możliwego pozyskania wyposażenia bazy magazynowej. W ocenie KIO to również uprawdopodobniało, że sporządzony przez zamawiającego opis przedmiotu zamówienia może utrudniać uczciwą konkurencję. Wreszcie odwołujący przedstawił też dowody na praktykę istniejącą na rynku transportu publicznego wskazującą na to, że usunięcie barier dostępu do zamówienia jest na tym rynku realizowane przez przewidzenie okresu przejściowego poprzedzającego rozpoczęcie świadczenia usługi, przy czym odwołujący przez wskazanie określonych SWZ wykazał, że standardem dla tego rynku jest ok. 11 miesięczny okres przejściowy umożliwiający wykonawcom przygotowanie się do świadczenia usługi. Zamawiający może wprawdzie wprowadzić wymagania dotyczące standardu świadczonej usługi, jednak te standardy nie mogą prowadzić do tego, aby utrudniały uczciwą konkurencję. Przeciwnie ustawa choćby w art. 85 ust. 1 ustawy wskazującym na możliwy konflikt interesów, nakłada na zamawiających obowiązek podjęcia odpowiednich środków, aby udział wykonawcy zaangażowanego w przygotowanie zamówienia nie zakłócił konkurencji. W ocenie KIO dotychczasowy wykonawca był zaangażowany w przygotowanie tego zamówienia, o czym świadczy prowadzona na jego przykładzie i z uwzględnieniem dotychczasowego modelu i sposobu świadczenia usługi Analiza kosztów i korzyści związanych z wykorzystaniem autobusów zeroemisyjnych przy świadczeniu usług komunikacji miejskiej (AKK) dla Gminy Miasto Zgierz, gdzie opiniujący analizowali tabor i sposób świadczenia usługi przez dotychczasowego wykonawcę i na jego przykładzie wskazywali zamawiającemu możliwe rozwiązania. Co więcej jak wynika z dokumentacji zdjęciowej zamawiający przygotowując się do przedmiotowego zamówienia inspirował się standardem wyposażenia bazy transportowej charakterystycznym dla dotychczasowego wykonawcy. Tym samym obowiązkiem zamawiającego było zatem doprowadzić do sytuacji, w której zamawiający przeprowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia w trybie przetargu nieograniczonego w sposób odpowiadający charakterowi tego trybu, czyli jako trybu otwartego dostępnego dla wykonawców zdolnych do wykonania zamówienia, a nie wyłącznie dla wykonawcy

dotychczas świadczącego usługę. KIO nie przekonała argumentacja zamawiającego, że wykonawcy wiedzieli o zamiarze organizacji tego postępowania z odpowiednim wyprzedzeniem. KIO zwraca uwagę, że zgodnie z art. 23 ust. 4 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym (Dz.U. 2011 Nr 5, poz. 13 t.j. Dz.U. z 2025 r. poz. 285) zamawiający podaje wyłącznie:

nazwę i adres właściwego organizatora; określenie przewidywanego trybu udzielenia zamówienia; określenie rodzaju transportu oraz linii komunikacyjnej, linii komunikacyjnych lub sieci komunikacyjnej, na których będą wykonywane przewozy; przewidywaną datę rozpoczęcia postępowania o udzielenie zamówienia w trybie, o którym mowa w art. 19 ust. 1 pkt 1, lub bezpośredniego zawarcia umowy, o którym mowa w art. 22 ust. 1 pkt 1-3; przewidywany czas trwania umowy o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego.

Zatem na podstawie tego ogłoszenia wykonawcy nie uzyskiwali informacji, co do wymagań zamawiającego co do momentu rozpoczęcia świadczenia usługi, warunków udziału, kryteriów oceny ofert, a także wymagań opisu przedmiotu zamówienia. Co oznacza, że wbrew stanowisku zamawiającego nie mieli danych na podstawie których mogliby z chwilą tego ogłoszenia czynić przygotowania do świadczenia usługi. Nadto nie sposób odmówić racji odwołującemu co do tego, że zorganizowanie świadczenia usługi w sposób wymagany przez zamawiającego wymaga znaczącego zaangażowania finansowego związanego z uzyskaniem praw do dysponowania nieruchomością na potrzeby bazy transportowej, jej wyposażenia odpowiadającego wymaganiom zamawiającego, a także zorganizowaniem wymaganego taboru, w tym taboru zero i nisko emisyjnego. W ocenie KIO zamawiający poza momentem upływu terminu świadczenia bieżącej usługi na rzecz zamawiającego nie przedstawił żadnych argumentów przemawiających za określeniem terminu świadczenia usługi jako nie wcześniej niż 1 stycznia 2026 r. bez ustanowienia rozsądnego okresu przejściowego dla wykonawców pozwalającego na zorganizowanie świadczenia usługi w sposób odpowiadający wymaganiom zamawiającego. Słusznie też podnosił odwołujący, że zamawiający potrzebę organizacji zamówienia na usługę transportu publicznego znał na długo przed wszczęciem przedmiotowego postępowania. Zamawiający już w 2024 prowadził liczne analizy i konsultacje, a więc miał możliwość także wszcząć postępowanie w takim terminie, aby zapewnić okres przejściowy dla wykonawców. KIO zwraca także uwagę na art. 21 ust. 1 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, gdzie sam ustawodawca dopuszcza możliwość dysponowania liczbą i rodzajem transportu niezbędnego do realizacji usługi z odpowiednim personelem i zapleczem technicznym, które przedsiębiorca będzie posiadał najpóźniej w chwili rozpoczęcia świadczenia usługi. Nie jest zatem tak jak próbował KIO przekonać zamawiający, że wyłącznie dopuszczalne jest wymaganie spełniania warunków udziału na datę składania ofert. Przeciwnie przepisy prawa dopuszczają możliwość określenia momentu dysponowania taborem, personelem i zapleczem dopiero z chwilą przystąpienia do realizacji usługi. Zamawiający mógł postawić wymaganie aby tabor, personelem i zapleczem dysponować na moment składania ofert, ale w świetle obowiązującego prawa miał także wszelkie kompetencje do tego, aby wymagania w tym zakresie przesunąć na moment rozpoczęcia świadczenia usługi. Ustawodawca także nie utożsamiał momentu rozpoczęcia świadczenia usługi z momentem zawarcia umowy o usługę publicznego transportu zbiorowego. Tym samym nie wykluczył możliwości korzystania przez zamawiających w celu uniknięcia zakłócenia konkurencji z możliwości ustanawiania okresów przejściowych umożliwiających zorganizowanie wykonawcy do świadczenia usługi. Rolą zamówień publicznych jest zapewnienie uczciwej konkurencji. Tym samym ustanawiania warunków zamówienia, warunków udziału w postępowaniu i kryteriów ceny ofert musi każdorazowo być podporządkowane naczelnym zasadom postępowania jakimi są uczciwa konkurencja, równe traktowanie wykonawców i efektywność zamówienia publicznego. Zamawiający nie ma szans na osiągnięcie efektywności postępowania, jeśli konstruuje postępowania o udzielenie zamówienia w ten sposób, że spełnienie wymagań zamawiającego jest możliwe wyłącznie przez jednego wykonawcę. Z odpowiedzi na odwołanie wybrzmiewają obawy zamawiającego, że inni niż dotychczasowy wykonawca nie będą tak rzetelni, zdolni do prawidłowej realizacji zamówienia czy że współpraca z nimi może nie układać się tak samo dobrze. Jednak te obawy nie mogą powodować, że zamawiający zamknie postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego przed wszystkimi wykonawcami poza dotychczasowym operatorem. Zamawiający przyjął w odpowiedzi na odwołanie taktikę dyskredytacji kompetencji i zdolności odwołującego, ale nie podjął naet próby wykazania, że istnieją inni poza dotychczasowym operatorem wykonawcy zdolni spełnić wymagania zamawiającego. Nie zostało nawet wyjaśnione czy zamawiający czynił rozeznanie rynku w tym zakresie. Odwołujący zaś uprawdopodobnił z wysokim prawdopodobieństwem graniczącym z pewnością, że na obecnych zasadach, w tym postępowaniu ma możliwość złożyć ofertę wyłącznie jeden wykonawca. Zamawiający traci zatem szansę na wybór spośród kilku ofert, uzyskanie lepszej ceny, ale także lepszego poziomu świadczenia usługi jeśli inni wykonawcy byłiby w stanie zaoferować większy niż dotychczasowy operator tabor nisko i zero emisyjny. Ograniczają konkurencyjność postępowania zamawiający także demotywuje dotychczasowego operatora do polepszania jakości swoich usług, podnoszenia sprawności czy nowoczesności taboru, przyjmowania postaw bardziej proekologicznych. Tym samym zasady postępowania o udzielenie zamówienia, to nie utrudnienie zamawiającym swobodnego wyboru wykonawcy, ale stworzenie mechanizmów bardziej zrjonalizowanych zakupów w ramach

postępowania konkurencyjnego. W interesie zamawiającego jest, aby w postępowaniu o udzielenie zamówienia złożono większą ilość ofert, bo tylko w ten sposób zamawiający może faktycznie dokonać wyboru. Oczywistym jest, że zamawiający nie musi dopuścić do postępowania każdego wykonawcy funkcjonującego na danym rynku, jednak w tej sprawie odwołujący wykazał, że realizował z sukcesem zamówienia zbliżone jeśli chodzi o ilość wozokilometrów rocznie, a mimo tego że jest w stanie wykonać to zamówienie nie może się o nie ubiegać.

KIO jeśli chodzi o podnoszone przez odwołującego argumenty, co do trudności w zatrudnianiu kierowców w publicznym transporcie zbiorowym, to uznała ten fakt za należący do wiedzy powszechnie dostępnej choćby z uwagi na publikowane w środkach transportu zbiorowego wielu miast i regionów ogłoszenia zachęcające do zatrudnienia kierowców w transporcie publicznym. Ten zatem fakt nie wymagał w ocenie KIO dodatkowego dowodu. KIO zatem nie znalazła w argumentacji zamawiającego uzasadnionych potrzeb zamawiającego, które wskazywałyby, że rozpoczęcie świadczenia usługi z chwilą zakończenia umowy z dotychczasowym operatorem jest uzasadnione nadrzędnym interesem publicznym i odpowiednie do osiągnięcia wyznaczonego celu, nie wykraczając poza to co jest do osiągnięcia tego celu niezbędne. Zamawiający nie przedstawił jakiejkolwiek argumentacji wskazującej, że możliwa jest organizacja taboru, bazy i personelu spełniających wymogi SWZ w dacie najwcześniej po 1 stycznia 2026 r., a jedyny argument jaki podał to fakt zakończenia umowy z dotychczasowym operatorem. Jednak ten fakt był znany zamawiającemu od momentu zawarcia umowy z tym operatorem, nie wynikał z nadzwyczajnych okoliczności powodujących, że dotychczasowy operator nagle utracił zdolność do wykonywania usługi, czego zamawiający nie przewidział i czemu nie mógł zapobiec. Przeciwnie koniec umowy był wiadomy zamawiającemu, zamawiający miał możliwość takiego zorganizowania postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, aby zapewnić wykonawcom możliwość ubiegania się o przedmiotowe zamówienia bez zakłócenia konkurencyjności ze strony dotychczasowego operatora. W ocenie KIO to zakłócenie odwołujący uprawdopodobnił w sposób wystarczający do uznania, że zamawiający naruszył art. 99 ust. 4 i art. 16 pkt 1 ustawy. Z tego względu KIO nakazała zamawiającemu zmianę treści SWZ przez ustanowienie okresu przejściowego pomiędzy datą podpisania umowy a datą rozpoczęcia usług trwającego minimum 11 miesięcy a dla wymogów związanych z bazą eksploatacyjną w zakresie posiadania:

- źródła zasilania pojazdów niskoemisyjnych i/lub zeroemisyjnych oraz automatyczną mechaniczną myjnię pojazdów minimum 18 miesięcy (z uwagi na konieczność pozyskania zgód zewnętrznych).

lub alternatywnie (w zakresie ostatnich dwóch wymogów) możliwości zapewnienia realizacji tych funkcjonalności po upływie podstawowego okresu przejściowym poza bazą eksploatacyjną, również z udziałem podmiotów trzecich.

Zarzut naruszenia art. 99 ust. 4 ustawy przez postawienie wymogu lokalizacji bazy transportowej w granicach administracyjnych miasta Zgierza KIO uznała za uzasadniony. W ocenie KIO to wymaganie zamawiającego nie zostało przez niego w żaden sposób uzasadnione obiektywnie weryfikowalną potrzebą zamawiającego. Ustanawianie tego typu wymogów jest w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej jednolicie i od wielu lat wskazywane jako naruszające traktatową zasadę swobody świadczenia usług i przedsiębiorczości. Wskazać tu jedynie dla przykładu można na wyrok w sprawie C-234/05 Contse, w której zamawiający hiszpański ustanowił warunek, aby wykonawca posiadał w stolicy danej prowincji co najmniej jedno biuro dostępne publicznie otwarte pięć dni w tygodniu przez co najmniej 8 godzin dziennie. TSUE takie warunek uznał za przejaw dyskryminacji, który nie był odpowiedni do osiągnięcia wyznaczonego celu i wykraczał poza to co jest niezbędne dla jego osiągnięcia. W tej sprawie odwołujący wskazał, że zamawiający przenosi na wykonawców koszty związane z dojazdem i powrotem pomiędzy bazą transportową, a miejscem świadczenia usługi, wskazał na fakt świadczenia usługi zarówno w granicach administracyjnych miasta, jak i poza nimi przykładowo w gminach ościennych jak Łódź (na południe od granic miasta), Aleksandrów Łódzki (na zachód od granic miasta) czy Ozorków na północ od granic miasta), a więc baza zlokalizowana na terenie miasta Zgierza nie wpływałaby korzystnie na realizację tych właśnie usług. Odwołujący przedstawił lokalizację przystanków względem granic Zgierza za pomocą mapy jak i tabeli odległościowych. Wskazał, że nie ma bezpośredniego związku między terminowością przejazdów, a lokalizacją bazy. Wskazywał, że na ograniczający charakter postanowienia OPZ zwracali zamawiającemu uwagę także inni wykonawcy. Podawał, że ten wymóg uprzywilejowuje dotychczasowego operatora, który posiada zorganizowaną bazę spełniającą wymóg zamawiającego. Co do miejsca lokalizacji zamawiający jako kontrargument podał potrzebę kontroli wykonywania usługi i łatwość tej kontroli w przypadku lokalizacji bazy w Zgierzu. Zamawiający wskazał także na terminowość wykonywania przejazdów. W ocenie KIO taki warunek zamówienia (w rozumieniu art. 7 pkt. 29 ustawy) może utrudniać uczciwą konkurencję i uprzywilejowywać dotychczasowego wykonawcę. Odwołujący wykazał, że dotychczasowy wykonawca posiada bazę na terenie miasta Zgierza przedstawiając dokumentację zdjęciową. Zamawiający nie zaprzeczył temu faktowi. KIO zauważyła, że wymaganie zamawiającego nie znajduje odzwierciedlenia w usprawiedliwionych potrzebach zamawiającego. Zamawiający nie wykazał, że w przypadku bazy znajdującej się poza granicami miasta Zgierza poniesie znaczące koszty przeprowadzenia kontroli. Zamawiający nie przedstawił też wiarygodnych argumentów przemawiających za możliwością pogorszenia się terminowości świadczenia usługi. Należy zauważyć, że zamawiający przewidział konieczność

świadczenia usługi z minimum jednym pojazdem szybkiej reakcji serwisowej (SRS); minimum jednym specjalnym pojazdem holowniczym, umożliwiającym usunięcie autobusu z miejsca awarii, minimum jednym pojazdem nadzoru i kontroli ruchu, który sygnalizuje wszelkiego rodzaju awarie występujące na liniach i trasach autobusowych, wyposażony w system głośników zewnętrznych i sygnałów świetlnych. Zdaniem KIO aby zapobiegać nieterminowości świadczenia zamawiający mógł też przewidzieć możliwość wyposażenia taboru w autobusy zastępcze i postawić wymagania dotyczące sprawności ich podstawiania w przypadku awarii lub znaczących opóźnień. Z drugiej strony zamawiający zabezpieczył się przed ryzykiem opóźnień o czym świadczą ustanowione przez niego kary umowne, czy rygorystyczne podstawy wypowiedzenia umowy. W ocenie KIO zatem brak jest po stronie zamawiającego przekonujących argumentów pozwalających uznać, że wyłącznie baza na terenie miasta Zgierz gwarantuje świadczenie usługi na odpowiednim poziomie jakości i celu tego nie da się osiągnąć w inny sposób, jak choćby wskazany powyżej przez KIO. Zamawiający nie podjął nawet próby wykazania, że w jego rękach są grunty, które mogłoby być wykonawcom ubiegającym się o przedmiotowe zamówienie wydierżawione lub sprzedane na potrzeby świadczenia tej usługi, czy to przez Miasto Zgierz, czy sprzedawców prywatnych. Niewątpliwie w tej sytuacji wymóg posiadania bazy na terenie miasta Zgierz stanowi warunek zamówienia uprzywilejowujący dotychczasowego operatora i mogący prowadzić do wyeliminowania innych wykonawców. KIO wzięła tu także pod uwagę, że zamawiający postawił wymagania dotyczące bazy, które wykraczają, jak oświadczał odwołujący na rozprawie, poza standardowe wyposażenie bazy jak ilość stanowisk obsługi, myjnia, czy określonej pojemności zbiornik na paliwo. Tym samym już te dodatkowe wymagania - w szczególności myjnia i zbiornik powodują, że wykonawcy posiadający bazy transportowe w okolicach Zgierza i tak chcąc wziąć udział w tym postępowaniu będą musieli je dostosować do wymagań tego konkretnego postępowania, ale dodatkowo łącząc te wymogi z wymogiem lokalizacji bazy na terenie miasta Zgierz, konkurencyjność tego postępowania została w sposób znaczący ograniczona i to przy wyborze przez zamawiającego jednego z najbardziej otwartych trybów postępowania. KIO dostrzegła również, że zamawiający zamierza zawrzeć umowę na maksymalny czas dopuszczony art. 25 ust. 2 pkt 1 ustawy o publicznym transporcie zbiorowym, co dodatkowo powoduje, że wybór wykonawcy w tym postępowaniu ograniczy dostęp do tego zamówienia na czas kolejnych 10 lat. Co ma znaczenie dla rozwoju lokalnych przedsiębiorców. Zamawiający podniósł argument o tym, że baza w mieście Zgierz zapewni pracę podmiotom lokalnym, jednak w żaden sposób tego twierdzenia zamawiający nie poparł jakimkolwiek dowodem, choćby na bieżące zatrudnienie pracowników lokalnego rynku pracy u dotychczasowego operatora. Słusznie tego podniósł odwołujący, że zamawiający nie postawił w SWZ żadnych wymagań, co do zamówień zastrzeżonych w rozumieniu art. 94 lub aspektów społecznych w rozumieniu art. 96 ustawy, dzięki którym mógłby wpłynąć na rozwój lokalnego rynku pracy. Ustawa stwarza przecież zamawiającemu takie możliwości, bez konieczności ograniczania dostępu do zamówienia. Z tych wszystkich względów KIO uznało, że zamawiający naruszył art. 99 ust. 4 ustawy i nakazało zamawiającemu zmianę pkt. 7 OPZ przez rozszerzenie odległości siedziby bazy transportowej do wartości 20 km od granic administracyjnych miasta.

Zarzut naruszenia art. 433 pkt. 3 ustawy nie podlegał merytorycznemu rozpoznaniu, bo w stanowisku z 12 października 2025 r. odwołujący złożył oświadczenie o jego wycofaniu. Art. 520 ustawy pozwala odwołującemu wycofać całe odwołanie, a art. 522 ust. 3 ustawy dopuszcza możliwość wycofania części zarzutów. Odwołanie, a w konsekwencji zarzut wycofany nie wywołuje skutków prawnych, tak jakby nie został podniesiony, a postępowanie zgodnie z art. 568 pkt 1 ustawy w tym zakresie podlega umorzeniu. Zarzut naruszenia art. 353, 353(1) ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny („KC”) w zw. z art. 16 pkt 3 a także 433 pkt 3 w takim zakresie w jakim odnoszą się do par. 16 ust. 3, 5 pkt 4 i 7 zostały przez odwołującego wycofane i nie podlegały merytorycznemu rozpoznaniu, a postępowanie w tym zakresie zostało umorzone.

KIO uznała także za uzasadniony zarzut naruszenia art. 112 ust. 1 i art. 16 ustawy. Jak już wskazywano na początku rozważań KIO art. 112 ust. 1 ustawy nakazuje zamawiającemu opisać warunek w sposób uwzględniający minimalne poziomy zdolności. Jak wynika z dowodów przedstawionych przez odwołującego zamawiający na rynku usług transportu zbiorowego nie ustanawiają warunków udziału w postępowaniu nakazujących wykazania się 5 letnim okresem realizacji zamówienia. Praktyką wykazaną przez odwołującego jest określania wymaganej liczby wozokilometrów ewentualnie ze wskazaniem do jakiego okresu (najczęściej rocznego) ma się ta wielkość odnosić. W żadnym z przedstawionych przez odwołującego dowodów nie wynika, aby zamawiający ustanawiali warunki dłuższe niż roczny okres świadczenia usługi, a przeciwnie niektórzy zamawiający wyrażają zgodę na wykazanie spełniania warunku nawet na podstawie kilku umów. Dodatkowo odwołujący przedstawił dowody z referencji, które otrzymał i wynika z nich, że zamawiający wskazują najczęściej roczne okresy świadczenia usługi nawet wtedy gdy usługa była wykonywana w dłuższym przedziale czasowym i do tego rocznego okresu przedstawiają informacje o ilości wykonanych wozokilometrów oraz podają informacje o wartości wykonanej usługi. Jak wynika z oświadczenia odwołującego złożonego na rozprawie, w sytuacjach gdy zamawiający zamawiają kompleksową usługę publicznego transportu zbiorowego, to zawierają takie umowy na okresy 7 - 8 letnie, a także 10 letnie. Mimo długiego okresu zawierania umów nie przekłada się to na warunki stawiane

wykonawcom. W związku z tym odwołujący w ocenie KIO wykazał, że na rynku zbiorowego transportu publicznego nie jest standardem żądanie pięcioletniego doświadczenia w świadczeniu usługi. KIO zwróciła również uwagę, że wprawdzie art. 393 ust. 1 pkt. 2 pozwala zamawiającemu sektorowemu stosować podstawy wykluczenia oraz warunki udziału w postępowaniu inne niż określone w art. 112, o ile mają obiektywny charakter i zostały określone w dokumentach zamówienia, to jednak zamawiający w tym postępowaniu zdecydował się ustanowić warunek zgodny z art. 112 ust. 2 pkt 4,a więc w zakresie zdolności zawodowej. Zgodnie z par. 9 ust. 1 pkt 2 i ust. 4 pkt 2 rozporządzenia Ministra Rozwoju, Pracy i Technologii z 23 grudnia 2020 r. w sprawie podmiotowych środków dowodowych oraz innych dokumentów lub oświadczeń, jakich może żądać zamawiający od wykonawcy (Dz. U. poz. 2415) zamawiający może żądać dłuższego okresu, z którego wykonawca może posłużyć się doświadczeniem i zamawiający z tego uprawnienia skorzystał wskazując na okres 10 letni, z którego można wykazać się doświadczeniem. Jednak dłuższy okres jak i możliwość skorzystania z innych warunków udziału muszą służyć wyborowi wykonawcy dokonanemu w sposób obiektywny - art. 393 ustawy i w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu konkurencji w postępowaniu par. 9 ust. 4 pkt 2 rozporządzenia o pśd. Odwołujący wykazał, że wymaganie 5 letniego doświadczenia nie jest wymaganiem standardowym na tym rynku, wykazał tylko jedną referencję, na dziesięć przedstawionych, która spełniała tak wysoko ustawiony warunek zamawiającego. Tym samym odwołujący uprawdopodobnił, że ukształtowany przez zamawiającego warunek jest warunkiem wykraczającym poza minimalne poziomy zdolności wykonawcy. Zamawiający na pytanie przewodniczącej, co do sposobu ustalenia warunku wskazał jedynie, że określił ten poziom na poziomie połowy doświadczenia odpowiadającego przedmiotowi zamówienia. Zamawiający jednak nie wyjaśnił dlaczego świadczenie usługi w krótszym czasie nie daje zamawiającemu rękjmi należytego wykonania zamówienia. Pełnomocnik zamawiającego nie miał też wiedzy, czy zamawiający prowadził rozeznanie rynku, co do możliwości spełniania warunku w wymaganym okresie 5 letnim. W ocenie KIO odwołujący wykazał, że postawiony warunek stanowi barierę dostępu do zamówienia, natomiast zamawiający nie wykazał, że jedynie tak długi okres świadczenia usługi pozwala na wybór wykonawcy dostatecznie doświadczonego. W ocenie KIO biorąc pod uwagę fakt, że obecnie zamawiający stoją przed wyzwaniem wynikającym z ustawy z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych, ale także muszą być gotowi do zaspokajania potrzeb społecznych także w zakresie rozwiązań proekologicznych, co z resztą znalazło odzwierciedlenie w postulatach zgłaszanych przez mieszkańców w ramach konsultacji społecznych, gdzie mieszkańcy domagali się świadczenia usługi taborem nowoczesnym, sprawnym, ekologicznym, wyposażonych w sprawne ogrzewanie i klimatyzację, ale także były postulaty dotyczące zielonych przystanków wyposażonych w panele fotowoltaiczne. Biorąc to pod uwagę, KIO uznała, że to nie długość świadczonej usługi przekłada się na rękjmi należytego wykonania zamówienia, ale zamawiający powinien oczekiwać usługi odpowiadającej stopniowi skomplikowania przedmiotu zamówienia, a ten jak wynika z dostarczonej analizy wskazuje na natężenie świadczenia usługi na poziomie ok. 2,5 mln wozokilometrów rocznie. W ocenie KIO zatem rację ma odwołujący, że ustanawianie długiego okresu świadczenia usługi ma na celu wyłącznie stworzenie bariery dostępu do zamówienia. Zamawiający okoliczności przeciwnej nie wykazał. Z tego względu KIO uznała, że zamawiający dopuścił się naruszenia art. 112 ust. 1 i art. 16 ustawy i nakazała zamawiającemu zmianę SWZ w zakresie warunku doświadczenia zawodowego z minimum 5 letniego na okres minimum 3 letni. W ocenie KIO okres 3 lat świadczenia usługi pozwala na wykazanie się umiejętności utrzymania właściwego poziomu jakości usługi w dłuższym okresie czasu, a jednocześnie nie prowadzi do nadmiernego ograniczenia konkurencyjności postępowania.

Odnosnie zarzutów dotyczących możliwości rozwiązania umowy przez organizatora bez wypowiedzenia w całości lub w części, w przypadkach przewidzianych w Kodeksie cywilnym, niniejszej Umowie oraz w każdej z niżej opisanych okolicznościach, w terminie 30 dni kalendarzowych od powzięcia informacji o zaistnieniu poniższych okoliczności uzasadniających rozwiązanie:

2) Operator nie zrealizuje w ciągu trzech kolejnych dni więcej niż 20% planowanych wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora,

3) Operator nie zrealizuje, w danym miesiącu kalendarzowym, co najmniej 20% zaplanowanych na ten miesiąc wozokilometrów, z przyczyn zależnych od Operatora, oraz możliwości odstąpienia przez organizatora od umowy w całości lub części, jeżeli:

a) Operator nie spełni kryterium środowiskowego zgodnie z SWZ.

b) Operator nie wykonuje swoich obowiązków zgodnie z ustawą z dnia 11 stycznia 2018r. o elektromobilności i paliwach alternatywnych,

to w ocenie KIO zarzuty te nie zostały wykazane.

W odwołaniu odwołujący ograniczył się do wymienienia sytuacji, które mogą nastąpić i przedstawienia żądań, zaś w piśmie z 12 października 2025 r. podkreślał nieostrość przesłanek i ich nadmiarowy charakter zaś na rozprawie wskazywał, że interes zamawiającego jest chroniony przez zastrzeżone kary umowne. Jednak nie zostały przez odwołującego przedstawione dowody na to, że niewykonania na poziomie 20% w trzech kolejnych dniach nie powodują

szkody po stronie zamawiającego. Należy wziąć pod uwagę, że zamawiający w zakresie publicznego transportu zbiorowego zaspokaja istotne potrzeby mieszkańców związane z przemieszczaniem się po mieście i w jego okolicach w związku z wykonywaną pracą zawodową, nauką, opieką zdrowotną, dostępem do usług publicznych. Tym samym od punktualności i prawidłowości wykonywanej usługi transportu zależy postrzeganie organizatora jako dobrego gospodarza dbającego o potrzeby lokalnej społeczności. Usługa, która zamawia zamawiający jest usługą o charakterze ciągłym, a jej jakość powinna być gwarantowana na stabilnym poziomie przez cały czas jej trwania. Choć w perspektywie 10 letniego okresu świadczenia usługi trzy dni, czy miesiąc obniżonej jakości świadczenia może wydawać się nieproporcjonalny, to jednak z perspektywy mieszkańców utrudnienia w komunikacji miejskiej nawet krótkotrwałe są postrzegane jako bardzo uciążliwe. Zaproponowane przez odwołującego podstawy rozwiązania umowy wydłużone z 3 dni do miesiąca i z miesiąca do trzech z jednoczesnym podwyższeniem procentowego udziału usług świadczonych nieprawidłowo, w ocenie KIO z kolei mogą powodować, że niska jakość świadczonej usługi będzie utrzymywać się w sposób nadmiernie uciążliwy dla mieszkańców. Zamawiający nadto przewidział wyłącznie rozwiązanie umowy w sytuacji zależnej od operatora, a więc przez niego zawinionej, co w ocenie KIO powoduje, że nie każdy przypadek nieświadczenia usługi będzie obciążał wykonawcę i to zamawiający chcąc odstąpić od realizacji umowy będzie musiał wykazać wykonawcy, że zaistniała przesłanka do przedwczesnego rozwiązania umowy. Kwestionowane postanowienia nie stanowią w ocenie KIO klauzuli abuzywnej, bowiem nie przewidują rozwiązania umowy z przyczyn od wykonawcy niezależnych. KIO zgodnie z art. 554 ust. 6 ustawy nie może nakazać zamawiającemu wprowadzenia do umowy postanowienia określonej treści, tym samym też KIO nie mogłaby skutecznie zadośćuczynić żądaniu odwołującego. Co do odstąpienia związanego z niewypełnianiem kryteriów środowiskowych i wynikających z ustawy o elektromobilności, to w ocenie KIO zamawiający słusznie podnosił, że odstąpienie wiąże się z niewypełnieniem przez wykonawcę deklaracji składanych na potrzeby spełniania kryteriów oceny ofert. Jeżeli zatem wykonawca nie realizuje kryteriów, za które otrzymał punkty podczas oceny oferty, to nie można uznać że jest to wykonawca wybrany zgodnie z przepisami ustawy. W ocenie KIO zatem sankcja w tym przypadku dobrana jest adekwatnie do rangi niewykonanego obowiązku.

KIO uznała także, że zarzut dotyczący braku określania okresu bazowego w ramach waloryzacji wynagrodzenia nie zasługuje na uwzględnienie. W samym odwołaniu odwołujący nie uzasadnił zarzutu od strony faktycznej, takie uzasadnienie znalazło się dopiero w piśmie z 12 października 2025 r. KIO zgodnie z art. 555 ustawy nie może orzekać co do zarzutów, które nie zostały podniesione w odwołaniu. W odwołaniu zaś zarzut sprowadzono swojej istocie do wytknięcia braku i zaprezentowania żądania. Sfera faktyczna, co do braku konkretyzacji okresu bazowego w czasie jak również ponoszenia znaczących kosztów na początku świadczenia usługi, które są amortyzowane w całym okresie świadczenia usługi pojawia się dopiero 12 października 2025 r. W ocenie KIO zatem zarzut nie został skonkretyzowany w odwołaniu i już z tego względu nie zasługuje na uwzględnienie. Nadto KIO jak już wskazywano nie może nakazać zamawiającemu wprowadzenia postanowień określonej treści, a takie jest żądanie odwołującego. Obowiązki zamawiającego związane z waloryzacją wynagrodzenia określone zostały przez ustawodawcę w art. 439 ustawy i w szczególności w ust. 2 ustawodawca określił obowiązkowe postanowienia związane z wypełnieniem wymogu waloryzacji świadczenia. Z postanowień tych nie wynika, żeby zamawiający był zobligowany określić okres bazowy w odniesieniu do zdarzenia pewnego w przyszłości lub przeszłego co wydaje się sugerować odwołujący odwołując się wskaźników za 3 kw. 2024 czy 3 kwartał 2025. KIO oczywiście rozumie, że wykonawcy na etapie przygotowania do świadczenia usługi ponoszą nawet kilkumilionowe koszty związane z zaopatrzeniem w tabor, zatrudnieniem kierowców czy organizacją bazy transportowej zgodnej z wymaganiami zamawiającego, jednak w ocenie KIO to nie powoduje, że brak określenia okresu bazowego w sposób oczekiwany przez odwołującego jest niezgodny z ustawą. Tym samym zarzut w tym zakresie nie podlegał uwzględnieniu.

KIO rozpoznała 5 zarzutów na 6 zgłoszonych. KIO uwzględniła trzy z 5 rozpoznanych zarzutów i dwa zarzuty oddaliła, zatem odwołujący wygrał postępowanie w 3/5, a zamawiający w 2/5. Kwota 9 000 zł odpowiada 3/5 uiszczonego wpisu przez odwołującego i w takim zakresie odwołującemu należał się zwrot. Natomiast jeśli chodzi o wydatki pełnomocnika, to odwołującemu należała się kwota 2 160zł. (3/5 z 3 600zł), a zamawiającemu 1440zł. (2/5 z 3 600zł) aby nie zasadzać wzajemnie tych kosztów od stron KIO rozliczyła zatem jedynie różnice w wynagrodzeniach (2 160 - 1440= 720 zł) i taką kwotę nakazała zamawiającemu zwrócić odwołującemu z tytułu wydatków pełnomocnika.

Przewodnicząca: .....