

Sygn. akt KIO 3638/26

Sygn. akt KIO 3663/26

Sygn. akt KIO 3666/26

Sygn. akt KIO 3683/26

WYROK

Warszawa, dnia 17 września 2026 r.

Krajowa Izba Odwoławcza – w składzie:

Przewodniczący: Michał Pawłowski

Protokolant: Wiktoria Ceyrowska

po rozpoznaniu na rozprawie w dniach 9 i 10 września 2026 r. w Warszawie odwołań wniesionych do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej w dniu 27 lipca 2026 r. przez:

- A. Wykonawcę PKS BODZENTYN Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Bogucicach Drugich (sygn. akt KIO 3638/26)
- B. Wykonawcę RELOBUS Transport Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Toruniu (sygn. akt KIO 3663/26)
- C. Wykonawcę Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Kielcach (sygn. akt KIO 3666/26)
- D. Wykonawcę PKS TARNOBRZEG Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Tarnobrzegu (sygn. akt KIO 3683/26)

w postępowaniu prowadzonym przez zamawiającego Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, przy udziale uczestników po stronie odwołujących:

- A. Wykonawcy MOBILIS Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie – w sprawach o sygn. akt KIO 3663/26 i KIO 3683/26
- B. Wykonawcy Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Kielcach – w sprawach o sygn. akt KIO 3663/26 i KIO 3683/26
- C. Wykonawcy PKS TARNOBRZEG Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Tarnobrzegu – w sprawie o sygn. akt KIO 3663/26
- D. Wykonawcy PKS GOSTYNIN Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gostyninie – w sprawie o sygn. akt KIO 3683/26

orzeka:

KIO 3638/26

1. Uwzględnić odwołanie i nakazać zamawiającemu – Zarządowi Transportu Miejskiego w Kielcach:

- 1.1. Zmienić warunek udziału w postępowaniu określonego w pkt 25.4.4 SWZ poprzez zmniejszenie wymaganej wartości usługi przewozowej co najmniej o 1/5 oraz dopuszczenie doświadczenia uzyskanego podczas realizacji usług autobusowego publicznego transportu zbiorowego innych niż tylko komunikacja miejska, wraz z odpowiednim dostosowaniem pozostałych zapisów dokumentów zamówienia do wprowadzonej zmiany.
- 1.2. Zmienić warunek udziału w postępowaniu określonego w pkt 25.4.5 SWZ, a także obowiązków wykonawcy w zakresie posiadania wyłącznie jednej bazy eksploatacyjnej oraz jej usytuowania, które zostały określone w pkt 2.4 i 2.4.3 OPZ (Załącznik nr 1 do SWZ), poprzez dopuszczenie większej liczby baz eksploatacyjnych oraz dopuszczenie ich położenia w dalszej odległości w linii prostej od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach niż 7 km, wraz z odpowiednim dostosowaniem pozostałych zapisów dokumentów zamówienia do wprowadzonych zmian.
- 1.3. Zmienić wymagania określonych w pkt 6.6.3 i pkt 6.10 SWZ, a także pkt 2.4 OPZ (Załącznik nr 1 do SWZ), poprzez wykreślenie obowiązku osobistego wykonania usług przewozowych przez wykonawcę oraz dopuszczenie podwykonawstwa, wraz z odpowiednim dostosowaniem pozostałych zapisów dokumentów zamówienia do wprowadzonej zmiany.

2. Kosztami postępowania odwoławczego obciążyć zamawiającego – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach i:

- 2.1. Zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez odwołującego – wykonawcę PKS BODZENTYN Spółkę z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Bogucicach Drugich tytułem wpisu od odwołania, kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez odwołującego na wynagrodzenie pełnomocnika, kwotę 391 zł 00 gr (trzysta dziewięćdziesiąt jeden złotych zero groszy) poniesioną przez odwołującego tytułem kosztów dojazdu na rozprawę, kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez zamawiającego na wynagrodzenie pełnomocnika i kwotę 17 zł 00 gr (siedemnaście złotych zero groszy) poniesioną przez zamawiającego na opłatę skarbową od pełnomocnictwa.
- 2.2. Zasądza od zamawiającego na rzecz odwołującego kwotę 18 991 zł 00 gr (osiemnaście tysięcy dziewięćset dziewięćdziesiąt jeden złotych zero groszy) stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione przez odwołującego.

KIO 3663/26

1. Umarza postępowanie odwoławcze w zakresie zarzutów nr 4, 8, 9, 15, 17 i 18 odwołania.
2. Uwzględnia odwołanie w zakresie zarzutu nr 1 odwołania i nakazuje zamawiającemu – Zarządowi Transportu Miejskiego w Kielcach zmianę warunku udziału w postępowaniu określonego w pkt 25.4.4 SWZ poprzez zmniejszenie wymaganej wartości usługi przewozowej co najmniej o 1/5 oraz dopuszczenie doświadczenia uzyskanego podczas realizacji usług autobusowego publicznego transportu zbiorowego innych niż tylko komunikacja miejska, wraz z odpowiednim dostosowaniem pozostałych zapisów dokumentów zamówienia do wprowadzonej zmiany.
3. W pozostałym zakresie oddala odwołanie.
4. Kosztami postępowania odwoławczego obciąża odwołującego – wykonawcę RELOBUS Transport Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Toruniu i zamawiającego – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach:
- 4.1. Zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez odwołującego tytułem wpisu od odwołania, kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez zamawiającego – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach na wynagrodzenie pełnomocnika i kwotę 17 zł 00 gr (siedemnaście złotych zero groszy) poniesioną przez zamawiającego na opłatę skarbową od pełnomocnictwa.
- 4.2. Zasądza od odwołującego na rzecz zamawiającego kwotę 2 066 zł 00 gr (dwa tysiące sześćdziesiąt sześć złotych zero groszy) stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione przez zamawiającego.

KIO 3666/26

1. Uwzględnia odwołanie w zakresie zarzutu nr 9 odwołania i nakazuje zamawiającemu – Zarządowi Transportu Miejskiego w Kielcach wykreślenie w całości pozycji nr 71 w Załączniku nr 5 do umowy.
2. W pozostałym zakresie oddala odwołanie.
3. Kosztami postępowania odwoławczego obciąża odwołującego – wykonawcę Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Kielcach i zamawiającego – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach i:
- 3.1. Zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez odwołującego tytułem wpisu od odwołania, kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez odwołującego na wynagrodzenie pełnomocnika, kwotę 805 zł 00 gr (osiemset pięć złotych zero groszy) poniesioną przez odwołującego tytułem kosztów dojazdu na rozprawę, kwotę 17 zł 00 gr (siedemnaście złotych zero groszy) poniesioną przez odwołującego na opłatę skarbową od pełnomocnictwa, kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez zamawiającego na wynagrodzenie pełnomocnika i kwotę 17 zł 00 gr (siedemnaście złotych zero groszy) poniesioną przez zamawiającego na opłatę skarbową od pełnomocnictwa.
- 3.2. Zasądza od odwołującego na rzecz zamawiającego kwotę 1 845 zł 00 gr (tysiąc osiemset czterdzieści pięć złotych zero groszy) stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione przez zamawiającego.

KIO 3683/26

1. Uwzględnia odwołanie w zakresie zarzutów nr 2 i 11 odwołania i nakazuje zamawiającemu – Zarządowi Transportu

Miejskiego w Kielcach zmianę warunku udziału w postępowaniu określonego w pkt 25.4.5 SWZ, a także obowiązków wykonawcy w zakresie posiadania wyłącznie jednej bazy eksploatacyjnej oraz jej usytuowania, które zostały określone w pkt 2.4 i 2.4.3 OPZ (Załączniku nr 1 do SWZ), poprzez dopuszczenie większej liczby baz eksploatacyjnych oraz dopuszczenie ich położenia w dalszej odległości w linii prostej od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach niż 7 km, wraz z odpowiednim dostosowaniem pozostałych zapisów dokumentów zamówienia do wprowadzonych zmian.

2.W pozostałym zakresie oddala odwołanie.

3.Kosztami postępowania odwoławczego obciąża odwołującego – wykonawcę PKS TARNOBRZEG Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Tarnobrzegu
i zamawiającego – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach:

3.1.Zalicza w poczet kosztów postępowania odwoławczego kwotę 15 000 zł 00 gr (piętnaście tysięcy złotych zero groszy) uiszczoną przez odwołującego tytułem wpisu od odwołania, kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez odwołującego na wynagrodzenie pełnomocnika, kwotę 588 zł 80 gr (pięćset osiemdziesiąt osiem złotych osiemdziesiąt groszy) poniesioną przez odwołującego tytułem kosztów dojazdu na rozprawę, kwotę 3 600 zł 00 gr (trzy tysiące sześćset złotych zero groszy) poniesioną przez zamawiającego – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach na wynagrodzenie pełnomocnika i kwotę 17 zł 00 gr (siedemnaście złotych zero groszy) poniesioną przez zamawiającego na opłatę skarbową od pełnomocnictwa.

3.2.Zasądza od odwołującego na rzecz zamawiającego kwotę 109 zł 00 gr (sto dziewięć złotych zero groszy) stanowiącą koszty postępowania odwoławczego poniesione przez zamawiającego.

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

Przewodniczący:.....

Sygn. akt KIO 3638/26

Sygn. akt KIO 3663/26

Sygn. akt KIO 3666/26

Sygn. akt KIO 3683/26

Uzasadnienie

Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, zwany dalej „Zamawiającym”, działając na podstawie przepisów ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2026 r., poz. 793), zwanej dalej „ustawą PZP”, prowadzi w trybie przetargu nieograniczonego postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego na „*świadczenie usług przewozowych*”

w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi”.

Ogłoszenie o przedmiotowym zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej z dnia 15 lipca 2026 r., pod numerem 2026/S 134-490247.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 3638/26:

W dniu 27 lipca 2026 r. (data wpływu do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej) wykonawca PKS BODZENTYN Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Bogucicach Drugich, zwany dalej „wykonawcą PKS BODZENTYN”, wniósł odwołanie wobec treści ogłoszenia o zamówieniu oraz dokumentów zamówienia, w szczególności SWZ, OPZ, Załącznika nr 4 do SWZ i projektowanych postanowień umowy, w zakresie trzech opisanych w odwołaniu zarzutów.

Wykonawca PKS BODZENTYN zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

1) art. 16 pkt 1 i 3 oraz art. 112 ust. 1 w zw. z art. 116 ust. 1 ustawy PZP poprzez określenie w pkt 25.4.4 SWZ warunku doświadczenia w sposób nieproporcjonalny i niepozwalający na obiektywną ocenę rzeczywistej zdolności wykonawcy, tj. przez wymaganie jednej usługi przewozowej wyłącznie w komunikacji miejskiej, o wartości co najmniej 60 000 000 zł brutto, wykonanej w kolejnych 12 miesiącach, z wyłączeniem sumowania usług i doświadczenia z innych rodzajów publicznego transportu zbiorowego (zarzut nr 1),

2) art. 16 pkt 1 i 3 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 ustawy poprzez narzucenie jednego modelu organizacyjnego, w którym cała flota i wszystkie funkcje techniczne muszą być skupione na jednej nieruchomości – jednej bazie o powierzchni co

najmniej 3 ha, położonej w Kielcach albo do 7 km od Dworca Autobusowego, mimo że cele Zamawiającego mogą zostać w pełni osiągnięte przez jeden centralny punkt operacyjny oraz jedną lub kilka kontrolowanych baz taborowych, z dopuszczeniem zewnętrznej myjni (zarzut nr 2),

3) art. 16 pkt 1 i 3, art. 99 ust. 1 i 4 oraz art. 121 pkt 1 w zw. z art. 462 ust. 1 i art. 118 ust. 1 i 2 ustawy PZP, przy uwzględnieniu art. 4 ust. 7 rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 i motywu 19 tego rozporządzenia, przez zastrzeżenie osobistego wykonania przez wykonawcę wszystkich usług przewozowych i zakazanie powierzenia podwykonawcom nawet ograniczonej części przewozów, bez wykazania, że każdy wozokilometr stanowi „kluczowe zadanie” i że model 70% wykonania osobistego oraz do 30% podwykonawstwa nie zabezpiecza potrzeb Zamawiającego (zarzut nr 3).

Wykonawca PKS BODZENTYN wniósł o uwzględnienie odwołania w całości oraz nakazanie Zamawiającemu dokonanie zmian ogłoszenia o zamówieniu, SWZ, OPZ, formularzy, JEDZ, Załączników nr 3 i 4 do SWZ oraz projektu umowy w następującym zakresie:

1) w zakresie zarzutu nr 1 odwołania – wykreślenia dotychczasowego pkt 25.4.4 SWZ i nadanie warunkowi udziału następującego brzmienia:

„Zamawiający uzna warunek udziału w postępowaniu dotyczący zdolności technicznej lub zawodowej za spełniony, jeżeli wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, należycie wykonał, a w przypadku świadczeń powtarzających się lub ciągłych również należycie wykonuje, usługę lub usługi przewozu osób autobusami w publicznym transporcie zbiorowym, realizowane na podstawie umowy lub umów o świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego zawartych z organizatorem publicznego transportu zbiorowego, przy czym łączna praca eksploatacyjna faktycznie wykonana w ramach tych usług w tym samym okresie dowolnych kolejnych 12 miesięcy wyniosła co najmniej 4 000 000 wozokilometrów”, ewentualnie,

gdyby Izba nie uwzględniła żądania zastąpienia wartości pieniężnej wozokilometrami – nakazanie co najmniej dopuszczenia sumowania kilku usług zrealizowanych w tym samym okresie kolejnych 12 miesięcy oraz dopuszczenia usług autobusowego publicznego transportu zbiorowego innych niż komunikacja miejska.

2) w zakresie zarzutu nr 2 odwołania – usunięcia z pkt 2.18 i 2.4 OPZ oraz odpowiadających im postanowień SWZ i umowy obowiązku skupienia całego zaplecza w jednej bazie oraz dopuszczenie: a) jednego centralnego punktu operacyjnego w dotychczasowej lokalizacji, b) jednej lub kilku baz taborowych spełniających łącznie wymagania dotyczące 3 ha, miejsc postojowych, sześciu stanowisk technicznych i ładowania, c) automatycznej myjni i mycia specjalistycznego poza bazą na podstawie umowy gwarantującej dostępność, przepustowość, wymagane zezwolenia oraz prawo kontroli Zamawiającego, d) lokalizacji baz według funkcjonalnego kryterium terminowego rozpoczynania zadań i czasów reakcji, ewentualnie dopuszczenie co najmniej kilku baz spełniających wymagania łącznie, korzystania z myjni zewnętrznej, w tym należącej do podmiotu trzeciego, oraz baz położonych nie dalej niż 20 km od granic administracyjnych Miasta Kielce, a w razie utrzymania obowiązku uruchomienia własnej myjni na terenie bazy – ustanowienie co najmniej 24-miesięcznego okresu od dnia zawarcia umowy na uzyskanie wymaganych decyzji, pozwoleń i uzgodnień oraz wykonanie infrastruktury, z prawem korzystania w tym okresie z myjni podmiotu trzeciego,

3) w zakresie zarzutu nr 3 odwołania – wykreślenia postanowień o osobistym wykonywaniu całości przewozów oraz wprowadzenia obowiązku osobistego wykonania przez wykonawcę albo wykonawców wspólnie ubiegających się o zamówienie co najmniej 70% pracy eksploatacyjnej faktycznie zleconej w każdym roku, przy dopuszczeniu podwykonawstwa do 30% tej pracy, z zachowaniem pełnych wymagań OPZ, kontroli ZTM i pełnej odpowiedzialności wykonawcy, jak również jednoznaczne dopuszczenie wykonywania przewozów – w granicach wskazanego limitu – przez podmiot udostępniający doświadczenie zgodnie z art. 118 ust. 2 ustawy PZP, wraz z odpowiednią zmianą formularza ofertowego, JEDZ i wzoru zobowiązania.

Ponadto wykonawca PKS BODZENTYN wniósł o obciążenie Zamawiającego kosztami postępowania odwoławczego zasądzenie na jego rzecz od Zamawiającego kosztów wpisu od odwołania oraz kosztów wynagrodzenia pełnomocnika według norm przepisanych i przedstawionych rachunków.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 3663/26:

W dniu 27 lipca 2026 r. (data wpływu do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej) wykonawca RELOBUS Transport Polska Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Toruniu, zwany dalej „wykonawcą RELOBUS”, wniósł odwołanie wobec treści dokumentów zamówienia, w tym warunków zamówienia wynikających z SWZ, Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz wzoru umowy, tj.:

1) wymogu wykazania jednej usługi przewozowej o wartości co najmniej 60 000 000 zł brutto wykonanej w okresie kolejnych 12 miesięcy, określonego w pkt 25.4.4 SWZ,

- 2) określenia w pkt 24.1 SWZ, pkt 1.2, 2.29 i 2.30 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ), § 2 ust. 1 oraz § 10 ust. 1 wzoru umowy terminu rozpoczęcia świadczenia usług datą dzienną, tj. 1 stycznia 2028 r., w sposób, który nie zapewnia wykonawcy pewnego minimalnego okresu przygotowawczego, gdzie termin 1 stycznia 2028 r. jest również terminem zbyt krótkim z uwagi na skalę i złożoność zamówienia,
- 3) braku okresów przejściowych w zakresie możliwości korzystania z myjni i ładowania autobusów elektrycznych poza bazą, określonych w pkt 2.4, 2.4.3, 2.4.8 i 2.4.9 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz § 5 ust. 6–8 wzoru umowy,
- 4) powierzchni bazy i liczby stanowisk obsługowych, określonych w pkt 2.4, 2.4.1, 2.4.4 i 2.4.7 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ),
- 5) zbyt niskiego kwartalnego limitu waloryzacji oraz braku mechanizmu zabezpieczającego wykonawcę przed nadmiernym obniżeniem stawki w przypadku późniejszej waloryzacji ujemnej, określonych w § 8 ust. 9 oraz ust. 11–14 wzoru umowy, gdzie wzór ustalania stawki na poszczególne kwartały świadczenia usług nie neutralizuje skutków wcześniejszego zastosowania limitu dodatniej waloryzacji, przez co późniejsza waloryzacja ujemna może być liczona od stawki zaniżonej względem rzeczywistego poziomu kosztów,
- 6) mechanizmu pierwszej waloryzacji określonego w § 8 ust. 8 oraz ust. 13–16 wzoru umowy, zgodnie z którym pierwsza waloryzacja nastąpi dopiero 1 kwietnia 2028 r., co oznacza, że wzrost kosztów występujący pomiędzy złożeniem oferty a pierwszą waloryzacją nie zostanie uwzględniony w wynagrodzeniu,
- 7) struktury wzorów waloryzacyjnych określonej w § 8 ust. 9, ust. 11, ust. 13 i ust. 14 wzoru umowy, która nie odzwierciedla rzeczywistej struktury kosztów realizacji zamówienia, oraz braku odrębnego wskaźnika zmiany kosztu gazu CNG dla autobusów zasilanych CNG,
- 8) wymogu określonego w pkt 25.4.5 ppkt 1 SWZ, pkt 2.4 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz § 5 ust. 1 wzoru umowy, dotyczącego dysponowania bazą na terenie miasta Kielce albo w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach,
- 9) § 10 ust. 1 wzoru umowy, w zakresie nieproporcjonalnego prawa odstąpienia od umowy w przypadku opóźnienia w rozpoczęciu świadczenia usług, także niezawinionego przez wykonawcę,
- 10) § 10 ust. 2 i ust. 3 wzoru umowy, w zakresie nieproporcjonalnego i nadmiernie rygorystycznego uprawnienia do rozwiązania umowy w przypadku przekroczenia progu 100 000 zł kar umownych w dwóch kolejnych miesiącach oraz – w powiązaniu z tym mechanizmem sankcyjnym – niedookreślonego mechanizmu wprowadzenia przewoźnika zastępczego na koszt wykonawcy, bez zasad kalkulacji, limitu kosztów i mechanizmu weryfikacji ich zasadności,
- 11) § 5 ust. 6–8, § 6 ust. 10, § 7 ust. 2, § 10 ust. 5 oraz Załącznik nr 5 do wzoru umowy, w zakresie kar umownych naliczanych zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy, przy jedynie punktowych odwołaniach do winy albo celowego działania w wybranych pozycjach Załącznika nr 5 do wzoru umowy,
- 12) l.p. 1 Załącznika nr 5 do wzoru umowy, przypisu nr 4 do Załącznika nr 5 do wzoru umowy oraz § 7 ust. 2 wzoru umowy, w zakresie rażąco wygórowanych i nieproporcjonalnych kar umownych za niewykonanie kursu, naliczanych zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy oraz bez powiązania wysokości kary z długością niewykonanego kursu, wartością niewykonanej pracy przewozowej i rzeczywistą wagą naruszenia,
- 13) § 10 ust. 5 wzoru umowy, w zakresie rażąco wygórowanej i nieproporcjonalnej kary umownej za odstąpienie od umowy, liczonej od wartości całej umowy, bez powiązania z winą wykonawcy, stopniem zaawansowania realizacji umowy, wartością niezrealizowanej części zamówienia oraz potencjalną szkodą Zamawiającego,
- 14) pkt 1.8.9, 1.9.1, 1.9.3, 1.9.4, 1.10.6 i 1.10.7 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz § 6 ust. 2–7 i Załączniki nr 2a–2c do wzoru umowy, w zakresie nierównego traktowania wykonawców przez nieuwzględnianie przy obliczaniu średniego wieku taboru autobusów fabrycznie nowych wprowadzonych do realizacji zamówienia od początku świadczenia usług ponad minimalny limit autobusów fabrycznie nowych wynikający z pkt 1.7.1 i 1.7.2 OPZ, tj. ponad 40 autobusów MAXI oraz ponad 20 autobusów MEGA,
- 15) pkt 1.11, 1.14–1.20, pkt 10.4–10.7 oraz pkt 10.32 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ), w zakresie niejednoznacznego i niewystarczającego opisu parametrów eksploatacyjnych usług przewozowych, w szczególności braku udostępnienia rozkładów jazdy, danych o strukturze brygad, prędkościach eksploatacyjnych i handlowych, czasach pracy zadań przewozowych, liczbie przystanków oraz innych danych operacyjnych koniecznych do ustalenia liczby kierowców, wykorzystania taboru, przebiegów technicznych i kosztów realizacji zamówienia,
- 16) pkt 3.4–3.9, 3.11–3.16, 3.19, pkt 4.3.1–4.3.4 oraz pkt 5–9 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ), w zakresie niejednoznacznego i niewyczerpującego opisu wymagań dotyczących systemów pokładowych, w szczególności monitoringu wizyjnego, systemu informacji pasażerskiej, autokomputerów, kasowników, automatów biletowych, systemu

MUNICOM, Kieleckiej Karty Miejskiej, urządzeń powierzanych przez Zamawiającego oraz infrastruktury sieciowej na terenie bazy,

17) pkt 9.1, 9.2, 9.9.3, 9.9.13, 9.9.15–9.9.16, 9.10–9.12 oraz pkt 9.15.1–9.15.2 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ), w zakresie nieproporcjonalnego i niezgodnego z zasadami RODO wymogu ciągłej rejestracji dźwięku z kabiny kierowcy, prowadzącego do utrwalania treści rozmów kierowcy, pasażerów i osób trzecich bez wykazania konkretnego celu, podstawy prawnej oraz niezbędności tak daleko ingerującego środka,

18) pkt 6.2 i pkt 24.2 SWZ oraz pkt 1.3–1.5 i 1.10.3–1.10.7 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ), w zakresie niejednoznacznego i nieproporcjonalnego zastrzeżenia prawa Zamawiającego do zmiany wielkości pracy przewozowej w granicach +20% / - 10% od planowanej rocznej liczby wozokilometrów, bez jednoznacznego wskazania, że limity te odnoszą się do każdego roku obowiązywania umowy oraz bez jednoznacznego zagwarantowania minimalnej rocznej wielkości świadczenia na poziomie nie niższym niż 90% planowanej rocznej liczby wozokilometrów, przy jednoczesnym obowiązku kalkulacji i utrzymywania gotowości do czasowej obsługi linii 8, 26 i 34 oraz zapewnienia dodatkowych 8 autobusów klasy MAXI.

Wykonawca RELOBUS zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

1) art. 16 pkt 1-3, art. 112 ust. 1 oraz art. 116 ust. 1 ustawy PZP poprzez określenie warunku udziału w postępowaniu w zakresie doświadczenia w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia, nieadekwatny do rzeczywistej zdolności wykonawcy do wykonania zamówienia oraz prowadzący do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji, polegający na wymaganiu wykazania jednej usługi przewozowej o wartości co najmniej 60 000 000 zł brutto wykonanej w okresie kolejnych 12 miesięcy, bez dopuszczenia wykazania doświadczenia przez usługi przewozowe wykonywane równoległe w tym samym okresie, co najmniej na rzecz tego samego organizatora publicznego transportu zbiorowego, mimo że łączna skala takich usług może potwierdzać doświadczenie wykonawcy w stopniu równoważnym albo wyższym niż doświadczenie wynikające z jednej umowy (zarzut nr 1),

2) art. 16 pkt 1-3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 6 i 20, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ Kodeksu cywilnego (dalej jako „K.C.”) w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez określenie terminu rozpoczęcia świadczenia usług w sposób niejednoznaczny, nieproporcjonalny i przerzucający na wykonawcę ryzyko przebiegu oraz długości procedury udzielenia zamówienia, polegający na wskazaniu sztywnej daty kalendarzowej rozpoczęcia świadczenia usług, tj. od dnia 1 stycznia 2028 r., bez zagwarantowania wykonawcy minimalnego okresu przygotowawczego liczonego od dnia zawarcia umowy, mimo że wykonanie obowiązków poprzedzających rozpoczęcie przewozów wymaga wieloetapowych czynności organizacyjnych, zakupowych, technicznych, inwestycyjnych i administracyjnych, których realizacja zależy w istotnej części od producentów taboru, dostawców systemów, operatorów sieci, organów administracji oraz innych podmiotów trzecich, a nadto mimo że część tych obowiązków, w szczególności udostępnienie pierwszego autobusu fabrycznie nowego do wglądu na 60 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług oraz przedstawienie wszystkich autobusów wraz z wymaganymi wykazami najpóźniej na 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług, musi zostać wykonana jeszcze przed datą rozpoczęcia realizacji przewozów (zarzut nr 2),

3) art. 16 pkt 1-3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 20, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez określenie wymogu zapewnienia automatycznej myjni autobusowej oraz infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych na terenie jednej bazy eksploatacyjnej już od pierwszego dnia realizacji umowy, bez wprowadzenia okresu przejściowego umożliwiającego korzystanie z infrastruktury zewnętrznej, mimo że budowa i uruchomienie tej infrastruktury wymaga wieloetapowych czynności projektowych, administracyjnych, przyłączeniowych, budowlanych i odbiorowych, których realizacja zależy w istotnej części od organów administracji, operatora systemu dystrybucyjnego, dostawców urządzeń oraz innych podmiotów trzecich, co prowadzi do nieproporcjonalnego przerzucenia na wykonawcę ryzyk inwestycyjnych, administracyjnych i sankcyjnych (zarzut nr 3),

4) art. 16 pkt 1-3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 112 ust. 1, art. 116 ust. 1, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez określenie wymogów dotyczących powierzchni bazy eksploatacyjnej oraz liczby stanowisk obsługowo-naprawczych w sposób nieproporcjonalny, nieuzasadniony treścią dokumentów zamówienia i prowadzący do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji, polegający na wymaganiu bazy o powierzchni co najmniej 3 ha oraz co najmniej 6 stanowisk obsługowych, mimo że dokumenty zamówienia nie zawierają obiektywnych i weryfikowalnych danych technicznych ani eksploatacyjnych potwierdzających konieczność przyjęcia takich parametrów dla obsługi wymaganej liczby autobusów (zarzut nr 4),

5) art. 16 pkt 1-3, art. 431, art. 433 oraz art. 439 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez ukształtowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzenia w sposób nieproporcjonalny, asymetryczny i niezapewniający rzeczywistego urealnienia wynagrodzenia wykonawcy, polegający na ustanowieniu zbyt niskiego kwartalnego limitu zmiany wskaźnika waloryzacji W na poziomie 5% oraz braku mechanizmu korygującego

skutki wcześniejszego ograniczenia dodatniej waloryzacji przy późniejszej waloryzacji ujemnej, co prowadzi do asymetrycznego rozłożenia ryzyka zmian kosztowych na niekorzyść wykonawcy (zarzut nr 5),

6) art. 16 pkt 1-3, art. 431, art. 433 oraz art. 439 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, 3 i 4 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez ukształtowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzenia w sposób nieproporcjonalny i niezapewniający rzeczywistego urealnienia wynagrodzenia wykonawcy, polegający na określeniu daty pierwszej waloryzacji dopiero na dzień 1 kwietnia 2028 r., bez określenia początkowego terminu ustalenia zmiany wynagrodzenia i okresu bazowego pierwszej waloryzacji w sposób obejmujący skumulowaną zmianę cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia od momentu kalkulacji ceny ofertowej do dnia pierwszego dostosowania wynagrodzenia, co prowadzi do przerzucenia na wykonawcę ryzyka zmian cen i kosztów występujących w okresie poprzedzającym pierwszą waloryzację (zarzut nr 6),

7) art. 16 pkt 1-3, art. 431, art. 433 oraz art. 439 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, 3 i 4 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez ukształtowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzenia w sposób nieadekwatny do rzeczywistej struktury kosztów realizacji zamówienia, niezapewniający rzeczywistego urealnienia wynagrodzenia wykonawcy oraz nieodzwierciedlający kosztów właściwych dla poszczególnych typów napędu autobusów, polegający na przyjęciu jednolitych i sztywnych udziałów wskaźników kosztowych oraz pominięciu odrębnego wskaźnika zmiany kosztu gazu CNG dla autobusów zasilanych CNG, mimo że koszt gazu CNG stanowi istotną i obiektywnie występującą kategorię kosztową przy wykonywaniu części usług przewozowych taborem zasilanym tym paliwem (zarzut nr 7),

8) art. 16 pkt 1-3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 112 ust. 1, art. 116 ust. 1, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez określenie wymogu dysponowania bazą eksploatacyjną na terenie miasta Kielce albo w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w sposób nieproporcjonalny oraz niepowiązany w dokumentach zamówienia z obiektywnymi parametrami wykonywania zamówienia, w szczególności z czasem reakcji, czasem podstawienia pojazdu rezerwowego, strukturą brygad, rozmieszczeniem krańców linii oraz rzeczywistą organizacją pracy przewozowej, co może prowadzić do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji oraz uprzywilejowania wykonawcy dysponującego zapleczem położonym w granicach administracyjnych miasta Kielce (zarzut nr 8),

9) art. 16 pkt 1-3, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez ukształtowanie prawa odstąpienia od umowy w sposób nieproporcjonalny, nadmiernie rygorystyczny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na przyznaniu Zamawiającemu prawa odstąpienia od umowy już w przypadku 1-dniowego opóźnienia względem umownego terminu rozpoczęcia świadczenia usług, bez wymogu wystąpienia istotnego i zawnionego opóźnienia, bez uprzedniego wezwania wykonawcy do rozpoczęcia świadczenia usług i wyznaczenia dodatkowego odpowiedniego terminu oraz niezależnie od tego, czy przyczyna opóźnienia leży po stronie wykonawcy (zarzut nr 9),

10) art. 16 pkt 1-3, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez ukształtowanie prawa rozwiązania umowy oraz mechanizmu przewoźnika zastępczego w sposób nieproporcjonalny, nadmiernie rygorystyczny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na przyznaniu Zamawiającemu prawa rozwiązania umowy w przypadku przekroczenia przez łączną wysokość kar umownych naliczonych wykonawcy kwoty 100 000 zł brutto w dwóch następujących po sobie miesiącach kalendarzowych, mimo że osiągnięcie tego progu może nastąpić wskutek kumulacji uchybień, które nie muszą stanowić istotnego ani trwałego zagrożenia dla ciągłości świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego, a także na przyznaniu Zamawiającemu prawa wprowadzenia innego przewoźnika na koszt wykonawcy bez określenia obiektywnych zasad zastosowania tego mechanizmu, zasad kalkulacji kosztów, obowiązku minimalizacji kosztów, limitu odpowiedzialności wykonawcy oraz procedury weryfikacji zasadności i wysokości tych kosztów, co w powiązaniu z karami umownymi oraz brakiem wynagrodzenia za niewykonaną pracę przewozową może prowadzić do podwójnego albo wielokrotnego sankcjonowania wykonawcy za ten sam ciąg zdarzeń (zarzut nr 10),

11) art. 16 pkt 1-3, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez ukształtowanie systemu kar umownych przewidzianych w § 5 ust. 6–8, § 6 ust. 10, § 7 ust. 2, § 10 ust. 5 oraz Załączniku nr 5 do wzoru umowy w sposób nieproporcjonalny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na dopuszczeniu naliczania kar umownych zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy oraz niezależnie od tego, czy przyczyna niewykonania albo nienależytego wykonania obowiązku pozostawała w zakresie ryzyk, którymi wykonawca może realnie zarządzać, co prowadzi do obciążenia wykonawcy odpowiedzialnością sankcyjną także za zdarzenia wynikające z okoliczności zewnętrznych, działań osób trzecich, decyzji organów lub podmiotów infrastrukturalnych albo innych ryzyk pozostających poza jego realnym wpływem (zarzut nr 11),

12) art. 16 pkt 1-3, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. i pomocniczo art. 484 § 2 K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez ukształtowanie kary umownej przewidzianej w l.p. 1 Załącznika nr 5 do wzoru umowy, wraz z definicją kursu niewykonanego zawartą w przypisie nr 4 do Załącznika nr 5 do wzoru umowy, w związku z § 7 ust. 2 wzoru umowy, w sposób rażąco wygórowany, nieproporcjonalny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na naliczaniu kary za niewykonany kurs zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy, bez powiązania jej wysokości z długością niewykonanego kursu, wartością niewykonanej pracy przewozowej, przyczyną uchybienia, rzeczywistą skalą naruszenia oraz jego skutkami dla Zamawiającego i pasażerów, co prowadzi do nadania karze charakteru represyjnego, oderwanego od funkcji kompensacyjnej i dyscyplinującej (zarzut nr 12),

13) art. 16 pkt 1-3, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. i pomocniczo art. 484 § 2 K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez ukształtowanie kary umownej zastrzeżonej w § 10 ust. 5 wzoru umowy w sposób rażąco wygórowany, nieproporcjonalny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na powiązaniu jej wysokości z wartością całej umowy, a nie z wartością niezrealizowanej części zamówienia, ani ze stopniem zaawansowania realizacji umowy, rzeczywistą skalą naruszenia i przewidywalnymi skutkami odstąpienia po stronie Zamawiającego, oraz na braku uzależnienia odpowiedzialności wykonawcy od okoliczności przez niego zawinionych, co prowadzi do obciążenia wykonawcy ryzykiem sankcji finansowej o charakterze represyjnym, niepozostającej w racjonalnej relacji do potencjalnej szkody Zamawiającego, a ponadto przez dopuszczenie jej kumulacji z karami jednostkowymi, kosztami przewoźnika zastępczego lub innymi sankcjami dotyczącymi tego samego ciągu zdarzeń (zarzut nr 13),

14) art. 16 pkt 1-3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP poprzez ukształtowanie zasad obliczania średniego wieku taboru w sposób niespójny, nieproporcjonalny i prowadzący do nierównego traktowania wykonawców, polegający na wyłączeniu z kalkulacji średniego wieku autobusów fabrycznie nowych wprowadzonych do realizacji zamówienia od pierwszego dnia świadczenia usług ponad minimalny limit autobusów nowych, przy jednoczesnym uwzględnianiu w tej kalkulacji autobusów fabrycznie nowych wprowadzanych później w miejsce pojazdów używanych, mimo że w obu przypadkach chodzi o pojazdy fabrycznie nowe o takim samym wpływie na jakość i wiek taboru wykorzystywanego do realizacji zamówienia, co w praktyce zniechęca wykonawców do zaoferowania od początku realizacji umowy większej liczby autobusów fabrycznie nowych niż wymagane minimum, mimo że taki tabor obiektywnie podnosi standard wykonywania zamówienia (zarzut nr 14),

15) art. 16 pkt 1-3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 4 i 20, art. 431 oraz art. 433 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w zakresie parametrów eksploatacyjnych usług przewozowych w sposób niejednoznaczny, niewyczerpujący i niepozwalający na rzetelną kalkulację ceny oferty, polegający na nieudostępnieniu wykonawcom kompletnych danych operacyjnych dotyczących rozkładów jazdy, zadań przewozowych, struktury brygad, prędkości eksploatacyjnych i handlowych, czasów pracy brygad, liczby przystanków, przebiegów technicznych oraz innych parametrów mających bezpośredni wpływ na liczbę kierowców, wykorzystanie taboru, koszty pracy i koszty organizacji przewozów, przy jednoczesnym przyznaniu Zamawiającemu szerokich uprawnień do zmian organizacji przewozów w toku realizacji umowy, co prowadzi do przerzucenia na wykonawców ryzyka informacyjnego dotyczącego podstawowych parametrów świadczenia i uniemożliwia przygotowanie ofert na podstawie jednakowych, kompletnych i weryfikowalnych założeń (zarzut nr 15),

16) art. 16 pkt 1-3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 4 i 20 oraz art. 431 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez opisanie wymagań dotyczących systemów pokładowych, integracji teleinformatycznej, urządzeń powierzanych przez Zamawiającego oraz infrastruktury sieciowej w sposób niejednoznaczny, niewyczerpujący i niepozwalający na rzetelną kalkulację ceny oferty, polegający na wymaganiu kompatybilności i współpracy z systemami Zamawiającego bez wskazania kompletnych parametrów technicznych, protokołów komunikacyjnych, interfejsów komunikacyjnych, dokumentacji interfejsów programistycznych, o ile Zamawiający przewiduje ich wykorzystanie, wersji oprogramowania, licencji, zasad cyberbezpieczeństwa, zakresu odpowiedzialności za integrację, testy, odbiory, aktualizacje i usuwanie niezgodności, co prowadzi do przerzucenia na wykonawców ryzyka informacyjnego oraz ryzyka integracyjnego dotyczącego podstawowych elementów wyposażenia taboru (zarzut nr 16),

17) art. 16 pkt 1-3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 4 i 20 oraz art. 431 ustawy PZP, art. 5 ust. 1 lit. a, b i c, art. 6 ust. 1, art. 13 ust. 1 i 2, art. 25 ust. 1 i 2 oraz art. 35 ust. 1 RODO, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez opisanie wymagań dotyczących systemu monitoringu w sposób nieproporcjonalny, niejednoznaczny i naruszający zasady zgodności z prawem, rzetelności i przejrzystości, ograniczenia celu, minimalizacji danych oraz ochrony danych na etapie projektowania i domyślnej ochrony danych, polegający na wymaganiu ciągłej rejestracji dźwięku z kabiny kierowcy przez okres co najmniej 30 dni, bez wykazania konkretnego, wyraźnego i prawnie uzasadnionego celu takiego przetwarzania, bez wskazania podstawy prawnej pozwalającej na stałe utrwalanie dźwięku,

bez wykazania przeprowadzenia oceny niezbędności i proporcjonalności oraz oceny skutków dla ochrony danych, a także bez określenia zasad dostępu, retencji, anonimizacji, odpowiedzialności administratorów i obowiązków informacyjnych, co prowadzi do nadmiernej ingerencji w prywatność kierowców, pasażerów i osób trzecich (zarzut nr 17),

18) art. 16 pkt 1-3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 4 i 20, art. 431 oraz art. 433 pkt 4 ustawy PZP, a także art. 353¹ K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez ukształtowanie uprawnienia Zamawiającego do zmiany wielkości pracy przewozowej w sposób niejednoznaczny, nieproporcjonalny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na zastrzeżeniu prawa do zmiany pracy przewozowej w granicach +20% / -10% od planowanej rocznej liczby wozokilometrów bez jednoznacznego przesądzenia, że limity te odnoszą się do każdego roku obowiązywania umowy, bez zagwarantowania wykonawcy minimalnej rocznej wielkości świadczenia na poziomie nie niższym niż 90% planowanej rocznej liczby wozokilometrów oraz bez wyłączenia możliwości takiego rozłożenia zmian w poszczególnych latach, które prowadziłyby do istotnego ograniczenia przychodów wykonawcy przy jednoczesnym obowiązku utrzymywania pełnej gotowości taborowej, kadrowej i organizacyjnej, w tym gotowości związanej z czasową obsługą linii 8, 26 i 34 oraz dodatkowymi autobusami klasy MAXI (zarzut nr 18).

Wykonawca RELOBUS wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu zmiany dokumentów zamówienia w następujący sposób:

1) w zakresie zarzutu nr 1 odwołania – zmiany pkt 25.4.4 SWZ przez dopuszczenie spełnienia warunku udziału w postępowaniu poprzez wykazanie łącznej wartości więcej niż jednej usługi przewozowej o charakterze odpowiadającym przedmiotowi zamówienia, nie więcej jednak niż trzech usług, realizowanych równolegle w tym samym okresie kolejnych 12 miesięcy na rzecz jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego, ewentualnie przez obniżenie wymogu wartości jednej usługi przewozowej do 48 000 000 złotych brutto, ewentualnie przez określenie warunku w odniesieniu do wykonania co najmniej 4 000 000 wozokilometrów w okresie kolejnych 12 miesięcy,

2) w zakresie zarzutu nr 2 odwołania – zmiany pkt 24.1 SWZ, pkt 1.2, 2.29 i 2.30 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz § 2 ust. 1 wzoru umowy, z odpowiednim dostosowaniem § 10 ust. 1 wzoru umowy, przez określenie terminu rozpoczęcia świadczenia usług jako terminu przypadającego nie wcześniej niż po upływie 15 miesięcy od dnia zawarcia umowy i nie wcześniej niż w dniu 1 stycznia 2028 r., przy jednoczesnym wprowadzeniu okresów przejściowych na dostosowanie zajezdni autobusowej w zakresie wymogu wyposażenia w automatyczną myjnię oraz infrastrukturę do ładowania autobusów elektrycznych, wynoszących 24 miesiące od zawarcia umowy, ewentualnie, w przypadku nieuwzględnienia żądania wprowadzenia okresów przejściowych na dostosowanie zajezdni autobusowej w zakresie wymogu wyposażenia w automatyczną myjnię oraz infrastrukturę do ładowania autobusów elektrycznych, nakazanie Zamawiającemu zmiany pkt 24.1 SWZ, pkt 1.2, 2.29 i 2.30 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz § 2 ust. 1 wzoru umowy, z odpowiednim dostosowaniem § 10 ust. 1 wzoru umowy, przez określenie terminu rozpoczęcia świadczenia usług jako terminu przypadającego nie wcześniej niż po upływie 24 miesięcy od dnia zawarcia umowy i nie wcześniej niż na dzień 1 stycznia 2028 r.,

3) w zakresie zarzutu nr 3 odwołania – zmiany pkt 2.4, 2.4.3, 2.4.8 i 2.4.9 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz odpowiedniego dostosowania § 5 ust. 6–8 wzoru umowy przez wprowadzenie okresu przejściowego wynoszącego co najmniej 24 miesiące od dnia zawarcia umowy na zapewnienie automatycznej myjni autobusowej wraz ze stanowiskiem mycia podwozi i komór silnika na terenie bazy oraz okresu przejściowego wynoszącego co najmniej 24 miesiące od dnia zawarcia umowy na zapewnienie infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych na terenie bazy, z jednoczesnym dopuszczeniem w tych okresach korzystania przez wykonawcę z infrastruktury zewnętrznej zapewniającej równoważny efekt funkcjonalny bez pogorszenia jakości, bezpieczeństwa i ciągłości świadczenia usług,

4) w zakresie zarzutu nr 4 odwołania – zmiany pkt 2.4, 2.4.1, 2.4.4 i 2.4.7 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) przez obniżenie wymogu minimalnej powierzchni bazy eksploatacyjnej do 2 ha oraz obniżenie wymogu liczby stanowisk obsługowo-naprawczych do 4 stanowisk, obejmujących kanały albo równoważne płaszczyzny obsługowe, jako parametrów wystarczających do obsługi liczby pojazdów przewidzianej w zamówieniu (zarzut nr 4),

5) w zakresie zarzutu nr 5 odwołania – zmiany § 8 ust. 9 oraz ust. 11-14 wzoru umowy przez: 1) podwyższenie limitu zmiany wskaźnika waloryzacji W pomiędzy kwartałami do 20%, 2) zmianę opisu wskaźnika C1 we wzorze ustalania stawki na poszczególne kwartały przez nadanie mu następującego brzmienia: „C1 – oznacza wysokość stawki za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej, która obowiązywała bezpośrednio przed daną waloryzacją. Jeżeli wskaźnik waloryzacji za dany kwartał jest ujemny, a przy ustaleniu stawki obowiązującej przed tą waloryzacją zastosowano maksymalny limit zmiany wskaźnika waloryzacji W określony w § 8 ust. 12 wzoru umowy, C1 oznacza wysokość stawki za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej obliczoną tak, jak gdyby limit ten nie został zastosowany”, ewentualnie wprowadzenia, w miejsce limitu zmiany wskaźnika waloryzacji W pomiędzy kwartałami, postanowienia, zgodnie z

którym: „łączna maksymalna wartość zmiany wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy nie może przekroczyć 150% pierwotnej wartości stawki jednostkowej za wozokilometr określonej w ofercie wykonawcy oraz 150% pierwotnej maksymalnej wartości umowy w zakresie realizacji całego przedmiotu zamówienia, liczonej jako iloczyn łącznej liczby wozokilometrów w okresie realizacji umowy i stawki jednostkowej za wozokilometr określonej w ofercie wykonawcy”, przy czym mechanizm waloryzacyjny powinien zachowywać realną możliwość stosowania przez cały okres obowiązywania umowy i nie może prowadzić do jego faktycznego wyłączenia w późniejszych latach realizacji kontraktu,

6) w zakresie zarzutu nr 6 odwołania – zmiany § 8 ust. 8 oraz ust. 13-16 wzoru umowy przez ukształtowanie mechanizmu pierwszej waloryzacji w taki sposób, aby początkowy termin ustalenia zmiany wynagrodzenia oraz okres bazowy pierwszej waloryzacji odpowiadały momentowi kalkulacji ceny ofertowej i pozwalały uwzględnić skumulowaną zmianę cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia od dnia otwarcia ofert, ewentualnie od kwartału poprzedzającego termin składania ofert, do kwartału poprzedzającego pierwszą waloryzację, przy zachowaniu obowiązku wykazania wpływu tej zmiany na koszt wykonania zamówienia, pierwsza waloryzacja powinna zostać ukształtowana w taki sposób, aby pierwsza stawka stosowana do rozliczenia usług nie pomijała zmian kosztowych powstałych pomiędzy kalkulacją ceny ofertowej a pierwszym dostosowaniem wynagrodzenia, a jeżeli Zamawiający utrzyma pierwszą waloryzację od dnia 1 kwietnia 2028 r., mechanizm powinien jednoznacznie przewidywać, że dla tej pierwszej waloryzacji okresem bazowym jest okres od dnia otwarcia ofert, ewentualnie od kwartału poprzedzającego termin składania ofert, do kwartału poprzedzającego pierwszą waloryzację, z zastrzeżeniem obowiązku wykazania realnego wpływu zmiany cen materiałów lub kosztów na koszt wykonania zamówienia,

7) w zakresie zarzutu nr 7 odwołania – zmiany § 8 ust. 9 wzoru umowy przez ukształtowanie wskaźnika waloryzacji W odrębnie dla poszczególnych typów napędu autobusów, według następujących wzorów, oraz odpowiednie dostosowanie § 8 ust. 11, ust. 13 i ust. 14 wzoru umowy w zakresie, w jakim postanowienia te odwołują się do wskaźnika W, wyliczenia zmienionej stawki i procedury zastosowania waloryzacji:

I) dla autobusów zasilanych ON: $W = 0,5 \times WW + 0,3 \times WP + 0,2 \times WT$,

II) dla autobusów zeroemisyjnych: $W = 0,5 \times WW + 0,3 \times WE + 0,2 \times WT$,

III) dla autobusów zasilanych CNG: $W = 0,5 \times WW + 0,3 \times WG + 0,2 \times WT$,

dodania wskaźnika WG oznaczającego wskaźnik zmiany kosztu gazu CNG używanego do napędu autobusów wykorzystywanych do świadczenia usług, wyliczanego jako stosunek średnioważonego kursu gazu ziemnego w danym kwartale do średnioważonego kursu gazu ziemnego w kwartale poprzednim, albo innego obiektywnego, publicznie dostępnego i jednoznacznie weryfikowalnego wskaźnika odzwierciedlającego zmianę kosztu gazu CNG, do wyliczenia średnioważonego kursu danego kwartału przyjmuje się kursy oraz wolumen obrotów publikowane w raportach miesięcznych Towarowej Giełdy Energii w tabeli „Miesięczne statystyki dla kontraktów z dostawą gazu ziemnego”, dla kontraktu GAS_BASE_M+1, obowiązujące dla miesiący danego kwartału,

8) w zakresie zarzutu nr 8 odwołania – zmiany pkt 25.4.5 ppkt 1 SWZ, pkt 2.4 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz § 5 ust. 1 wzoru umowy przez wykreślenie wymogu lokalizacji bazy na terenie miasta Kielce albo w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12, ewentualnie przez dopuszczenie bazy eksploatacyjnej położonej poza granicami miasta Kielce, w szczególności na terenie gmin sąsiadujących z miastem Kielce albo w odległości nie większej niż 20 km w linii prostej od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12,

9) w zakresie zarzutu nr 9 odwołania – zmiany § 10 ust. 1 wzoru umowy przez uzależnienie prawa odstąpienia od umowy od zawinonego przez wykonawcę opóźnienia w rozpoczęciu świadczenia usług wynoszącego co najmniej 14 dni oraz od uprzedniego wezwania wykonawcy do rozpoczęcia świadczenia usług i bezskutecznego upływu dodatkowego odpowiedniego terminu wyznaczonego przez Zamawiającego,

10) w zakresie zarzutu nr 10 odwołania – zmiany § 10 ust. 2 wzoru umowy przez uzależnienie prawa rozwiązania umowy od zawinonego przez wykonawcę niewykonania co najmniej 10% planowanej pracy przewozowej wyrażonej w wozokilometrach, przypadającej na okres trzech kolejnych dni, oraz nakazanie zmiany § 10 ust. 3 wzoru umowy przez określenie, że koszty przewoźnika zastępczego mogą obciążać wykonawcę wyłącznie w zakresie, w jakim są celowe, konieczne, rynkowe, należyście udokumentowane i poniesione z zachowaniem obowiązku minimalizacji kosztów, z jednoczesnym wprowadzeniem limitu odpowiedzialności wykonawcy oraz procedury umożliwiającej wykonawcy weryfikację zasadności i wysokości tych kosztów przed ich potrąceniem albo dochodzeniem, ewentualnie zmiany § 10 ust. 2 wzoru umowy przez uzależnienie prawa rozwiązania umowy od wystąpienia istotnego, zawinonego i powtarzalnego niewykonywania podstawowych obowiązków przewozowych, skutkującego realnym zagrożeniem ciągłości świadczenia usług, po uprzednim bezskutecznym wezwaniu wykonawcy do usunięcia naruszeń w dodatkowym odpowiednim terminie, oraz zmianę § 10 ust. 3 wzoru umowy przez doprecyzowanie trybu wprowadzenia przewoźnika

zastępczego, zasad kalkulacji kosztów, obowiązku ich minimalizacji, dokumentowania i weryfikacji oraz przez wyłączenie kumulacji tych kosztów z karami umownymi za ten sam zakres niewykonanej pracy przewozowej w zakresie prowadzącym do podwójnego sankcjonowania wykonawcy,

11) w zakresie zarzutu nr 11 odwołania – zmiany § 5 ust. 6-8, § 6 ust. 10, § 7 ust. 2, § 10 ust. 5 oraz Załącznika nr 5 do wzoru umowy przez wprowadzenie zasady, zgodnie z którą kary umowne mogą być naliczane wyłącznie w przypadku niewykonania albo nienależytego wykonania obowiązku z przyczyn zawinionych przez wykonawcę albo pozostających w zakresie ryzyk, którymi wykonawca może realnie zarządzać, z wyłączeniem odpowiedzialności sankcyjnej za zdarzenia pozostające poza wpływem wykonawcy, którym wykonawca nie mógł zapobiec mimo zachowania należytej staranności,

12) w zakresie zarzutu nr 12 odwołania – zmiany l.p. 1 Załącznika nr 5 do wzoru umowy oraz § 7 ust. 2 wzoru umowy przez powiązanie wysokości kary za niewykonany kurs z rzeczywistą wartością niewykonanej pracy przewozowej, w szczególności przez określenie kary jako iloczynu liczby niewykonanych kilometrów rozkładowych oraz stawki należnej wykonawcy za 1 wozokilometr, ewentualnie przez wprowadzenie innego mechanizmu zapewniającego, że wysokość kary będzie pozostawała w racjonalnej relacji do długości niewykonanego kursu, wartości niewykonanego świadczenia, przyczyny niewykonania kursu oraz rzeczywistych skutków naruszenia dla Zamawiającego i pasażerów, przy zachowaniu ogólnej zasady odpowiedzialności za kary umowne wskazanej w zarzucie nr 11 odwołania,

13) w zakresie zarzutu nr 13 odwołania – zmiany § 10 ust. 5 wzoru umowy przez obniżenie kary umownej do kwoty 10 000 000 zł oraz uzależnienie możliwości jej naliczenia od zawinonego przez wykonawcę wystąpienia podstawy odstąpienia od umowy, ewentualnie zmiany § 10 ust. 5 wzoru umowy przez określenie kary umownej na poziomie 5% wartości niezrealizowanej części zamówienia zamiast 10% ceny brutto wskazanej w ofercie wykonawcy, albo przez ograniczenie jej do kwoty 10 000 000 zł, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa, z jednoczesnym uzależnieniem możliwości jej naliczenia od winy wykonawcy (ponadto w obu wariantach żądania kara umowna za odstąpienie albo rozwiązanie umowy nie powinna podlegać kumulacji z karami jednostkowymi, kosztami przewoźnika zastępczego lub innymi sankcjami naliczanymi za ten sam ciąg zdarzeń w zakresie prowadzącym do podwójnego albo wielokrotnego sankcjonowania tego samego naruszenia),

14) w zakresie zarzutu nr 14 odwołania – zmiany pkt 1.9.3 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) przez nadanie mu następującego brzmienia: „Średni wiek dla każdego roku obowiązywania umowy oblicza się jako średnią arytmetyczną wieku wszystkich autobusów używanych, które z chwilą rozpoczęcia świadczenia usługi nie były fabrycznie nowe, oraz autobusów fabrycznie nowych przeznaczonych przez wykonawcę do realizacji przedmiotu zamówienia od dnia rozpoczęcia świadczenia usług w liczbie przekraczającej łączną minimalną liczbę autobusów fabrycznie nowych określoną w pkt 1.7.1 i 1.7.2, tj. ponad 40 autobusów MAXI oraz ponad 20 autobusów MEGA”a także odpowiedniego dostosowania pkt 1.8.9, 1.9.1, 1.9.4, 1.10.6 i 1.10.7 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz § 6 ust. 2–7 i Załączników nr 2a-2c do wzoru umowy, jeżeli będzie to konieczne dla zachowania spójności mechanizmu obliczania średniego wieku taboru,

15) w zakresie zarzutu nr 15 odwołania – zmiany pkt 1.11, 1.14-1.20, pkt 10.4-10.7 oraz pkt 10.32 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) przez udostępnienie wykonawcom, jako części dokumentacji postępowania i w czasie umożliwiającym ich wykorzystanie przed upływem terminu składania ofert, kompletnych danych operacyjnych niezbędnych do kalkulacji oferty, w szczególności rozkładów jazdy w formacie elektronicznym umożliwiającym ich pobranie, przetwarzanie i wykorzystanie w kalkulacji oferty, w tym GTFS, NeTEx albo innym równoważnym formacie strukturalnym, zestawienia zadań przewozowych i brygad wraz ze wskazaniem godzin oraz miejsc rozpoczęcia i zakończenia pracy, średnich prędkości eksploatacyjnych i handlowych z podziałem na dni robocze, soboty, niedziele, święta i noce, liczby przystanków, przebiegów technicznych, czasów przejazdu, czasów postoju, przerw oraz parametrów niezbędnych do określenia liczby kierowców, wykorzystania taboru i kosztów realizacji zamówienia,

16) w zakresie zarzutu nr 16 odwołania – zmiany pkt 3.4-3.9, 3.11-3.16, 3.19, pkt 4.3.1-4.3.4 oraz pkt 5-9 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) przez udostępnienie wykonawcom, jako części dokumentacji postępowania, kompletnego opisu technicznego systemów i urządzeń, z którymi rozwiązania wykonawcy mają być kompatybilne lub współpracować, w formacie umożliwiającym analizę techniczną przez wykonawców i podwykonawców integracyjnych, obejmującego w szczególności parametry systemu monitoringu Zamawiającego, wymagane protokoły komunikacyjne, formaty danych, interfejsy komunikacyjne, dokumentację interfejsów programistycznych, o ile Zamawiający przewiduje ich wykorzystanie, wersje oprogramowania, wymagania licencyjne, standardy cyberbezpieczeństwa, wymagania dotyczące stałego łącza internetowego, prywatnej sieci APN, konfiguracji VPN/IPsec, parametrów serwera Zamawiającego, zasad integracji z systemem MUNICOM i Kielecką Kartą Miejską, stan techniczny i wersje oprogramowania urządzeń powierzanych, w tym kasowników, bramek liczących, tablic elektronicznych, systemów zapowiedzi głosowych, autokomputerów oraz automatów biletowych, warunki serwisowania i obsługi automatów biletowych oraz wymagania dotyczące pomieszczenia na terenie zajezdni przeznaczonego do ich serwisowania i obsługi, zasady testów, odbiorów, aktualizacji, serwisu oraz

podział odpowiedzialności i kosztów integracji, ewentualnie w zakresie – w jakim Zamawiający nie jest w stanie udostępnić pełnej specyfikacji – przez dopuszczenie rozwiązań równoważnych opisanych funkcjonalnie oraz jednoznaczne określenie podziału odpowiedzialności za ryzyka integracyjne, w tym za niezgodności wynikające z ograniczeń systemów posiadanych przez Zamawiającego albo urządzeń powierzanych przez Zamawiającego,

17) w zakresie zarzutu nr 17 odwołania – zmiany pkt 9.1, 9.2, 9.9.3, 9.9.13, 9.9.15-9.9.16, 9.10-9.12 oraz pkt 9.15.1-9.15.2 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) przez wykreślenie wymogu ciągłej rejestracji dźwięku z kabiny kierowcy oraz pozostawienie wyłącznie rozwiązań mniej ingerujących w prywatność, w szczególności monitoringu wizyjnego bez zapisu dźwięku albo dwustronnej komunikacji audio uruchamianej zdarzeniowo, bez ciągłego zapisu dźwięku, wyłącznie w sytuacjach obiektywnie uzasadnionych bezpieczeństwem, pod warunkiem jednoznacznego określenia celu, podstawy prawnej, zakresu przetwarzania, zasad dostępu, retencji, obowiązków informacyjnych oraz podziału odpowiedzialności za przetwarzanie danych osobowych,

18) w zakresie zarzutu nr 18 odwołania – zmiany pkt 6.2 i pkt 24.2 SWZ oraz pkt 1.3-1.5 i 1.10.3-1.10.7 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) przez: 1) jednoznaczne wskazanie, że zastrzeżone w pkt 1.5 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) prawo do zmiany wielkości pracy przewozowej w granicach +20% / -10% odnosi się do planowanej rocznej liczby wozokilometrów i nie może prowadzić w żadnym roku obowiązywania umowy do zwiększenia rocznej pracy przewozowej o więcej niż 20% ani do zmniejszenia rocznej pracy przewozowej o więcej niż 10% względem planowanej rocznej liczby wozokilometrów, 2) zagwarantowanie wykonawcy minimalnej rocznej wielkości świadczenia na poziomie nie niższym niż 90% planowanej rocznej liczby wozokilometrów, 3) wyłączenie możliwości kompensowania zmniejszenia pracy przewozowej w jednym roku zwiększeniem pracy przewozowej w innym roku, jeżeli prowadziłoby to do pozbawienia wykonawcy gwarantowanego minimalnego rocznego poziomu świadczenia, 4) doprecyzowanie zasad rozliczenia i finansowania czasowej obsługi linii 8, 26 i 34, w szczególności kosztów zapewnienia i utrzymywania dodatkowych 8 autobusów klasy MAXI, zasad ich wycofania albo dalszego wykorzystania po zakończeniu tej obsługi oraz wpływu 60-dniowego powiadomienia o zakończeniu obsługi tych linii na koszty stałe wykonawcy.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 3666/26:

W dniu 27 lipca 2026 r. (data wpływu do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej) wykonawca Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Kielcach, zwany dalej jako „wykonawca MPK Kielce”, wniósł odwołanie od niezgodnych z przepisami ustawy czynności oraz zaniechań Zamawiającego, których ten dopuścił się w toku prowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia, w zakresie sporządzenia dokumentów zamówienia w sposób nierzetelny, niejednoznaczny i nieuwzględniający okoliczności mających wpływ na przygotowanie oferty, w szczególności SWZ, OPZ oraz Załącznika nr 11 do SWZ – wzoru umowy.

Wykonawca MPK Kielce zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

1) art. 16 pkt 2 i 3 oraz art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 w zw. z art. 97 ust. 1 i 2 ustawy PZP poprzez ustalenie wadium w wysokości 5 000 000 zł, odpowiadającej jedynie około 0,521% wartości szacunkowej zamówienia wynoszącej 960 000 000 zł, bez uwzględnienia wartości, skali wymaganych nakładów oraz skutków uchylecia się wybranego wykonawcy od zawarcia umowy, a także bez obiektywnego uzasadnienia odstąpienia od poziomów wadium przyjmowanych przez tego samego Zamawiającego w porównywalnych postępowaniach dotyczących świadczenia usług komunikacji miejskiej, przez co ustanowione wadium nie realizuje w odpowiednim stopniu funkcji prewencyjnej, selekcyjnej, zabezpieczającej i kompensacyjnej – naruszenie Zamawiającego polega w szczególności na tym, że:

- a) przy wartości obecnego zamówienia wynoszącej 960 000 000 zł wadium stanowi zaledwie około 0,521% tej wartości,
- b) w postępowaniu przeprowadzonym w 2025 r. na świadczenie usług komunikacji miejskiej autobusami elektrycznymi należącymi do Zamawiającego, którego wartość szacunkowa wynosiła 87 500 000 zł, Zamawiający ustalił wadium na kwotę 1 500 000 zł, odpowiadającą około 1,714% wartości zamówienia,
- c) w postępowaniu przeprowadzonym w 2017 r. o wartości szacunkowej około 600 000 000 zł Zamawiający ustalił wadium na kwotę 14 000 000 zł, odpowiadającą około 2,333% wartości zamówienia,
- d) relatywny poziom wadium w obecnym postępowaniu jest około 3,29 razy niższy niż w postępowaniu z 2025 r.,
- e) Zamawiający nie wskazał żadnych zmian dotyczących przedmiotu zamówienia, sytuacji rynkowej lub ryzyk postępowania, które uzasadniałyby tak zasadnicze obniżenie względnej wysokości wadium,
- f) obecne postępowanie nakłada na wykonawcę większe obowiązki inwestycyjne niż zeszłoroczne postępowanie dotyczące autobusów elektrycznych Zamawiającego, ponieważ wykonawca ma zapewnić własny tabor 123 autobusów, w tym 60 autobusów fabrycznie nowych, bazę eksploatacyjną i zaplecze techniczne,
- g) kwota wadium nie stanowi ekonomicznie dostatecznej bariery przed złożeniem oferty przez podmiot, który nie

zapewnił finansowania, taboru, bazy lub zasobów niezbędnych do zawarcia i wykonywania umowy (zarzut nr 1),

2) art. 16 pkt 2 i 3, art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 449 ust. 2 w zw. z art. 452 ust. 3 ustawy PZP poprzez ustalenie zabezpieczenia należytego wykonania umowy na poziomie zaledwie 2% ceny ofertowej brutto, w sposób nieuwzględniający wartości, szczególnego ryzyka związanego z realizacją zamówienia, a także wysokości roszczeń zastrzeżonych przez samego Zamawiającego (w szczególności kary umownej w wysokości 10% ceny brutto przewidzianej w § 10 umowy za nierozpoczęcie świadczenia usług przewozowych oraz za odstąpienie lub rozwiązanie umowy przez Zamawiającego), przez co zabezpieczenie nie pozwala na realne zaspokojenie najistotniejszego roszczenia mogącego powstać wskutek nierozpoczęcia świadczenia usług przewozowych przez wykonawcę (zarzut nr 2),

3) art. 16 pkt 1 i 3 w zw. z art. 99 ust. 4 ustawy PZP poprzez opisanie warunków realizacji zamówienia w sposób nieproporcjonalny, niezapewniający równego traktowania wykonawców oraz mogący utrudniać uczciwą konkurencję – naruszenie to polega na dopuszczeniu, aby baza eksploatacyjna wykonawcy była zlokalizowana na terenie miasta Kielce lub w promieniu nie większym niż 7 km od Dworca Autobusowego w Kielcach, a zatem na zastosowaniu dwóch odmiennych kryteriów lokalizacyjnych, tj. kryterium granic administracyjnych miasta Kielce oraz kryterium rzeczywistej odległości od Dworca Autobusowego w Kielcach, tak ukształtowany wymóg bezpodstawnie uprzywilejowuje wykonawców posiadających bazę w granicach administracyjnych miasta Kielce, niezależnie od rzeczywistej odległości tej bazy od Dworca Autobusowego, względem wykonawców dysponujących bazą położoną poza granicami miasta, w konsekwencji dopuszczalna może być baza położona na terenie miasta Kielce w odległości przekraczającej 7 km od Dworca Autobusowego, podczas gdy baza położona poza granicami administracyjnymi miasta, zapewniająca porównywalny albo nawet dogodniejszy dojazd do miejsc realizacji zamówienia, zostanie uznana za niespełniającą wymagań Zamawiającego (zarzut nr 3),

4) art. 16 pkt 1 i 3, art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 ustawy PZP poprzez opisanie w pkt 4.2.25-4.2.25.2 OPZ wymagań dotyczących autobusów innych niż fabrycznie nowe w sposób nadmierny, nieproporcjonalny do przedmiotu i celu zamówienia oraz mogący ograniczać uczciwą konkurencję, polegający na zobowiązaniu wykonawcy do:

a) odwzorowania na autobusach używanych pełnego schematu malowania lub oklejania określonego w Księdze Identyfikacji Wizualnej, w tym rozmieszczenia pasów barwnych, logotypów i napisów informacyjnych,

b) przedstawienia szczegółowej wizualizacji każdego typu pojazdu,

c) uzyskania uprzedniej akceptacji Zamawiającego przed przystąpieniem do ostatecznego malowania albo oklejania,

d) mimo, że dla zapewnienia jednolitej i rozpoznawalnej identyfikacji wizualnej komunikacji miejskiej wystarczające jest wymaganie, aby autobusy inne niż fabrycznie nowe posiadały zewnętrzną kolorystykę odpowiadającą kolorom z palety RAL wskazanym w Księdze Identyfikacji Wizualnej oraz wymagane oznaczenia identyfikacyjne i informacyjne,

naruszenie to polega także na jednakowym potraktowaniu dwóch istotnie odmiennych kategorii pojazdów – autobusów produkowanych na potrzeby zamówienia, których kolorystykę i schemat malowania można określić na etapie produkcji, oraz autobusów używanych, posiadających już wykonaną powłokę lakierniczą i określony układ kolorystyczny, których dostosowanie do szczegółowego schematu wymaga ponownego malowania albo kompleksowego oklejania (zarzut nr 4),

5) art. 16 pkt 1 i 3 w zw. z art. 99 ust. 2 i 4 oraz art. 17 ust. 1 pkt 2 ustawy PZP poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób nieproporcjonalny do rzeczywistych potrzeb Zamawiającego oraz mogący utrudniać uczciwą konkurencję – Zamawiający zaniechał proporcjonalnego zmniejszenia liczby 115 wymaganych od wykonawców autobusów po zakończeniu czasowej obsługi linii komunikacyjnych nr 8, 26 i 34, pomimo, że zakończenie obsługi tych linii spowoduje zmniejszenie zakresu przedmiotu zamówienia o około 1 200 000 wozokilometrów w skali roku oraz ustanie zapotrzebowania na 16 autobusów (tj. 8 dodatkowych i 8 z wymaganego taboru) wykorzystywanych do obsługi tych linii, podczas gdy 107 autobusów (tj. 115 minus 8 wcześniej wykorzystanych do obsługi linii) jest wystarczające do realizacji pozostałego zakresu zamówienia i obejmuje już odpowiednią rezerwę taborową (zarzut nr 5),

6) art. 439 ust. 1 i 2 w zw. z art. 16 pkt 1 i 3 ustawy PZP poprzez ukształtowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzenia w sposób uznaniowy i nieodzwierciedlający rzeczywistych zmian kosztów wykonywania zamówienia, polegający na:

a) użyciu w § 7 ust. 8 Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy, nieprecyzyjnego określenia, że stawka netto za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej „może” być waloryzowana, podczas gdy waloryzacja wynagrodzenia stanowi okoliczność obligatoryjną w przypadku ziszczenia się określonych przesłanek,

b) uzależnieniu waloryzacji od przekroczenia progu 1% wyłącznie pomiędzy dwoma kolejnymi kwartałami, bez uwzględnienia kumulacji zmian kosztów od ostatniej dokonanej waloryzacji,

c) ustaleniu górnego, maksymalnego limitu waloryzacji wynagrodzenia na poziomie 5%, co może nie zapewnić

równowagi ekonomicznej stron umowy w szczególności w sytuacji, kiedy określony przez Zamawiającego termin realizacji przedmiotu zamówienia to 10 lat i wystąpienia w tym okresie hiperinflacji,

d) zastosowaniu we wzorze waloryzacyjnym wskaźnika zmiany ceny oleju napędowego publikowanego przez Główny Urząd Statystyczny, ustalanego na podstawie cen detalicznych paliwa obejmujących podatek od towarów i usług, podczas gdy wykonawcy realizujący zamówienie są czynnymi podatnikami VAT i pozostają uprawnieni do odliczenia podatku naliczonego od zakupu paliwa, w konsekwencji zastosowany przez Zamawiającego wskaźnik nie odzwierciedla rzeczywistej zmiany kosztu ekonomicznego ponoszonego przez wykonawcę, prowadząc jedynie do pozornych założeń, w szczególności w sytuacji wprowadzenia ustawowych zmian stawki podatku VAT, np. w ramach programu „Ceny Paliw Niżej” (zarzut nr 6),

7) art. 436 pkt 3 w zw. z art. 16 pkt 1 i 3 ustawy PZP poprzez niejednoznaczne określenie w § 7 ust. 3 projektowanych postanowień umowy łącznej maksymalnej wysokości kar umownych, ponieważ postanowienie to nie przesądza wprost, że limit 20% ceny brutto obejmuje wszystkie kary przewidziane w umowie, niezależnie od podstawy ich naliczenia i miejsca uregulowania, w tym kary określone w paragrafach: 1, 5, 6, 7 i 10 umowy oraz w Załączniku nr 5 do umowy, w szczególności karę związaną z odstąpieniem, wypowiedzeniem lub rozwiązaniem umowy (zarzut nr 7),

8) art. 16 pkt 1 i 3 ustawy PZP oraz art. 353¹, art. 483 § 1 i art. 484 § 2 K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez:

a) wprowadzenie w § 6 ust. 10 umowy oraz w przypisach do Załącznika nr 5 mechanizmu automatycznego, nieograniczonego czasowo zwiększania dziennej stawki kary w każdym kolejnym trzydziestodniowym okresie utrzymywania się naruszenia,

b) dopuszczenie naliczania kilku kar za to samo zdarzenie lub jeden zespół zdarzeń, w szczególności w sytuacji, w której brak jednego autobusu może jednocześnie oznaczać brak wymaganej ogólnej liczby autobusów, brak autobusu określonej klasy, brak autobusu fabrycznie nowego, brak autobusu spełniającego normę EURO VI albo brak autobusu elektrycznego,

c) brak postanowienia zakazującego kumulowania kar za to samo zdarzenie lub zespół zdarzeń o tym samym charakterze,

d) dopuszczenie dodatkowego naliczenia kary związanej z rozwiązaniem lub odstąpieniem od umowy, mimo że przyczynę rozwiązania mogą stanowić te same zdarzenia, za które wcześniej naliczono kary bieżące (zarzut nr 8),

9) art. 16 pkt 1 i 3 ustawy PZP oraz art. 353¹ i art. 483 § 1 K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez zastrzeżenie w pozycji 71 Załącznika nr 5 do umowy kary w wysokości 300 zł: „za każdy inny przypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy”, naliczanej „za każdy przypadek, za każdy dzień”, bez jednoznacznego określenia:

a) obowiązku, którego naruszenie stanowi podstawę kary,

b) przesłanek pozwalających ustalić, co stanowi jeden przypadek naruszenia,

c) początku i końca okresu naliczania kary,

d) relacji tej kary do pozostałych 70 szczegółowych podstaw naliczenia kar,

e) zasad wykluczających obciążenie Wykonawcy karą nr 71 za zdarzenie objęte już inną karą szczegółową (zarzut nr 9),

10) art. 16 pkt 1 i 3 ustawy PZP oraz art. 471 i art. 483 § 1 K.C. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP poprzez zastrzeżenie w pozycji 70 Załącznika nr 5 do umowy kary w wysokości 300 zł za: „niewłaściwą jakość usług wynikającą ze skarg zgłoszonych przez pasażerów”, bez wymagania, aby skarga została uznana za zasadną, była potwierdzona obiektywnymi dowodami, dotyczyła naruszenia konkretnego obowiązku umownego i odnosiła się do okoliczności, za które wykonawca ponosi odpowiedzialność (zarzut nr 10),

11) art. 16 pkt 3 oraz art. 433 pkt 1 w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP i art. 353¹ K.C. poprzez określenie w pkt 3 Załącznika nr 5 do umowy kary umownej za niepunktualny odjazd autobusu z przystanku w przypadku opóźnienia przekraczającego 2 minuty, mimo że tak krótki margines nie uwzględnia specyfiki wykonywania przewozów w ruchu miejskim, przewidywanych utrudnień związanych z budową drogi S74 ani standardu 4 minut przyjętego przez Zamawiającego w poprzednim postępowaniu dotyczącym świadczenia usług komunikacji miejskiej (zarzut nr 11),

12) art. 16 pkt 2 i 3, art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 99 ust. 1 i 2 w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP i art. 353¹ K.C. poprzez ukształtowanie w pkt 3.10 i 3.10.1 OPZ bezwarunkowego wymogu uzyskania uprzedniej pisemnej zgody i akceptacji projektu przez Zamawiającego na umieszczanie wewnątrz autobusów wszelkich materiałów informacyjnych, w tym gazetek, gazet, magazynów, ulotek i broszur, bez:

a) rozróżnienia materiałów reklamowych od materiałów informacyjnych bezpośrednio związanych z wykonywaniem

usług publicznego transportu zbiorowego,

b) określenia obiektywnych przesłanek udzielenia albo odmowy zgody,

c) określenia terminu rozpoznania wniosku wykonawcy,

d) wskazania skutków braku stanowiska Zamawiającego,

e) dopuszczenia kolportażu wydawanej przez wykonawcę gazetki informacyjnej dotyczącej funkcjonowania komunikacji miejskiej w Kielcach i gminach objętych porozumieniami międzygminnymi,

– co prowadzi do ustanowienia wymagania nieproporcjonalnego do przedmiotu i celu zamówienia, pozostawia Zamawiającemu nieograniczoną swobodę decyzyjną i uniemożliwia wykonawcy prowadzenie działalności informacyjnej skierowanej do pasażerów, mimo że działalność ta pozostaje bezpośrednio związana z jakością świadczonych usług przewozowych, OPZ stanowi, że bez pisemnej zgody i akceptacji projektu przez Zamawiającego nie można umieszczać żadnych materiałów reklamowych ani informacyjnych, wymieniając wprost ulotki, broszury, magazyny, naklejki i gazety, jednocześnie Zamawiający zastrzega dla siebie prawo do zamieszczania treści związanych z własnymi kampaniami (zarzut nr 12),

13) art. 16 pkt 3, art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 oraz art. 99 ust. 1 i 2 ustawy PZP poprzez opisanie w pkt 2.4.7 OPZ wymagań dotyczących zaplecza technicznego bazy w sposób nieadekwatny do skali i okresu realizacji zamówienia, polegający na dopuszczeniu, aby każde z co najmniej sześciu stanowisk obsługowych było wyposażone zamiennie w kanał lub podnośnik, bez wymagania posiadania kanałów obsługowych, mimo że wykonawca ma zapewnić bieżącą i okresową obsługę oraz naprawy floty obejmującej 115 autobusów, w tym 40 autobusów przegubowych, przez okres dziesięciu lat, obecne postanowienie pozwala zatem na wykonanie całego zaplecza wyłącznie w oparciu o bliżej niesprecyzowane podnośniki, co nie gwarantuje możliwości sprawnego wykonywania pełnego zakresu napraw i przeglądów wymaganych dla zapewnienia ciągłości usług przewozowych, dodatkowo OPZ nie zawiera szczegółowych wymogów w zakresie posiadania wykwalifikowanej kadry technicznej, która jest niezbędna do prawidłowego realizowania tak wielkiego zamówienia (zarzut nr 13).

Wykonawca MPK Kielce wniósł o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

1) w zakresie zarzutu nr 1 odwołania – zmiany postanowień SWZ przez ustalenie wadium w wysokości 20 000 000 zł odpowiadającej proporcji około 2,083 % wartości szacunkowej zamówienia,

2) w zakresie zarzutu nr 2 odwołania – podwyższenia zabezpieczenia należytego wykonania umowy do 10% ceny ofertowej brutto wraz z zamieszczeniem w dokumentach zamówienia uzasadnienia, o którym mowa w art. 452 ust. 3 ustawy PZP na okres pierwszego roku obowiązywania umowy oraz do 2% ceny ofertowej brutto na każdy kolejny rok obowiązywania umowy w okresie od drugiego do ostatniego roku obowiązywania umowy, oraz wskazaniem, że:

a) wykonawca ma obowiązek przedłużania zabezpieczenia albo wnoszenia nowego zabezpieczenia na kolejne okresy;

b) brak przedłużenia zabezpieczenia najpóźniej na 30 dni przed końcem jego ważności uprawnia Zamawiającego do wypłaty całej kwoty z dotychczasowej gwarancji,

c) zabezpieczenie obejmuje roszczenie o zapłatę kary umownej przewidzianej w § 10 umowy,

3) w zakresie zarzutu nr 3 odwołania – dokonania zmiany w dokumentach zamówienia poprzez wykreślenie zwrotu „na terenie Kielc lub” odnoszącego się do lokalizacji bazy eksploatacyjnej, tak aby jedynym kryterium pozostała odległość bazy eksploatacyjnej od Dworca Autobusowego w Kielcach przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach w linii prostej nie większa niż 7 km,

4) w zakresie zarzutu nr 4 odwołania – wykreślenia pkt 4.2.25.2 OPZ oraz zmiany pkt 4.2.25 i 4.2.25.1 w taki sposób, aby autobusy inne niż fabrycznie nowe były zobowiązane jedynie do zachowania kolorów RAL określonych w Księdze Identyfikacji Wizualnej i wymaganych oznaczeń, bez obowiązku odwzorowania pełnego schematu malowania,

5) w zakresie zarzutu nr 5 odwołania – wprowadzenia zasady, zgodnie z którą każde zmniejszenie zakresu przedmiotu zamówienia skutkuje proporcjonalnym zmniejszeniem wymaganej liczby autobusów oraz rezerwy taborowej, przy czym określenie wprost, że w przypadku zakończenia obsługi linii nr 8, 26 i 34 minimalna liczba autobusów ulega zmniejszeniu ze 123 do 107,

6) w zakresie zarzutu nr 6 odwołania:

a) zmiany § 7 ust. 8 Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy poprzez zastąpienie dotychczasowego zapisu następującym zdaniem:

„Poczynając od 1 kwietnia 2028 r. stawka netto za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej podlega waloryzacji (podwyższeniu lub zmniejszeniu) w okresach kwartalnych na podstawie niżej wymienionych wskaźników:

1) przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat z zysku,

2) ceny oleju napędowego albo ceny energii elektrycznej,

3) cen towarów i usług konsumpcyjnych”,

b) usunięcia § 8 ust. 11 Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy,

c) zmianę § 8 ust. 12 Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy i nadanie mu następującego brzmienia: „12. Wzrost lub spadek wskaźnika waloryzacji „W” pomiędzy kwartałami nie może być większy niż 9%”,

4) usunięcia odwołania do wskaźnika zmiany ceny oleju napędowego publikowanego przez GUS, ustalanego na podstawie detalicznych cen brutto i zastąpienie go wskaźnikiem odzwierciedlającym zmianę cen detalicznych oleju napędowego netto,

7) w zakresie zarzutu nr 7 odwołania – nadania § 7 ust. 3 umowy następującego brzmienia:

„Łączna maksymalna wysokość wszystkich kar umownych, których Zamawiający może dochodzić od Wykonawcy na podstawie Umowy, niezależnie od podstawy ich naliczenia oraz miejsca ich uregulowania, w tym kar określonych w paragrafach 1, 5, 6, 7 i 10 Umowy oraz w Załączniku nr 5 do Umowy, a także kar związanych z odstąpieniem, wypowiedzeniem lub rozwiązaniem Umowy, nie może przekroczyć 20% ceny brutto wskazanej w ofercie Wykonawcy. Po osiągnięciu powyższego limitu dalsze kary umowne nie są naliczane”;

8) w zakresie zarzutu nr 8 odwołania:

a) wykreślenia z § 6 ust. 10 umowy oraz z przypisów do Załącznika nr 5 postanowień przewidujących zwiększanie stawki kary w każdym kolejnym okresie trzydziestodniowym;

b) pozostawienia dla całego okresu trwania naruszenia stawek odpowiadających stawkom przewidzianym dla pierwszych 30 dni,

c) dodania do § 7 umowy postanowienia w następującym brzmieniu:

„W przypadku, gdy to samo zdarzenie albo zespół zdarzeń o tym samym charakterze może stanowić podstawę naliczenia więcej niż jednej kary umownej, Zamawiający jest uprawniony do naliczenia wyłącznie jednej kary umownej – najwyższej spośród kar, które mogłyby zostać naliczone za to zdarzenie albo zespół zdarzeń. Zakaz kumulacji obejmuje również karę związaną z odstąpieniem, wypowiedzeniem lub rozwiązaniem Umowy, jeżeli jej bezpośrednią podstawę stanowią te same zdarzenia, za które naliczono już karę umowną”;

9) w zakresie zarzutu nr 9 odwołania – wykreślenia w całości pozycji 71 Załącznika nr 5 do umowy,

10) w zakresie zarzutu nr 10 odwołania – nadania pozycji 70 Załącznika nr 5 do umowy następującego brzmienia:

„Za każdy potwierdzony, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego, przypadek niewykonania lub nienależytego wykonania przez Wykonawcę konkretnego obowiązku umownego, stwierdzony na podstawie zasadnej skargi pasażera i dotyczący okoliczności, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca – 300 zł za każdy potwierdzony przypadek”;

11) w zakresie zarzutu nr 11 odwołania – zmiany pkt 3 Załącznika nr 5 do umowy przez zastąpienie sformułowania: „powyżej 2 minut” sformułowaniem: „powyżej 4 minut”,

12) w zakresie zarzutu nr 12 odwołania – zmiany pkt 3.10 i 3.10.1 OPZ przez dodanie postanowień w następującym brzmieniu:

„3.10.1a. Zakaz, o którym mowa w pkt 3.10 i 3.10.1, nie dotyczy gazetek informacyjnych wydawanych przez Wykonawcę i poświęconych tematyce funkcjonowania publicznego transportu zbiorowego na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi.

3.10.1b. Gazetki informacyjne, o których mowa w pkt 3.10.1a, mogą zawierać w szczególności informacje dotyczące:

1. funkcjonowania komunikacji miejskiej;

2. zmian w organizacji przewozów;

3. zasad korzystania z komunikacji miejskiej;

4. bezpieczeństwa i dostępności transportu dla osób z niepełnosprawnościami;

5. praw i obowiązków pasażerów;

6. taboru, infrastruktury i organizacji pracy przewozowej;

7. działań edukacyjnych, ekologicznych i społecznych związanych z transportem publicznym.

3.10.1c. Umieszczenie i kolportaż gazetek, o których mowa w pkt 3.10.1a, nie wymaga odrębnej zgody Zamawiającego.

Wykonawca przekazuje Zamawiającemu elektroniczny egzemplarz gazetki nie później niż na 3 dni robocze przed rozpoczęciem jej kolportażu.

3.10.1d. Gazetka informacyjna nie może zawierać:

1. treści sprzecznych z prawem lub dobrymi obyczajami;
2. treści politycznych, wyborczych lub światopoglądowych;
3. treści nawiązujących do dyskryminacji lub naruszających prawa osób trzecich;
4. informacji wprowadzających pasażerów w błąd co do organizatora publicznego transportu zbiorowego albo obowiązujących zasad wykonywania przewozów;

3.10.1e. Zamawiający może zgłosić sprzeciw wobec kolportażu gazetki wyłącznie w razie stwierdzenia naruszenia warunków określonych w pkt 3.10.1a–3.10.1d. Sprzeciw wymaga pisemnego uzasadnienia i wskazania konkretnego postanowienia OPZ, z którym treść gazetki jest niezgodna. Brak zgłoszenia sprzeciwu w terminie 3 dni roboczych od dnia otrzymania gazetki oznacza możliwość rozpoczęcia jej kolportażu.

3.10.1f. Gazetki umieszcza się w przeznaczonych do tego pojemnikach lub uchwytach w sposób, który nie ogranicza widoczności informacji pasażerskiej, oznakowania awaryjnego lub wyposażenia autobusu, nie utrudnia poruszania się pasażerów i nie powoduje zagrożenia dla bezpieczeństwa. Wykonawca odpowiada za bieżące uzupełnianie materiałów oraz usuwanie egzemplarzy nieaktualnych lub uszkodzonych”;

13) w zakresie zarzutu nr 13 odwołania – zmiany pkt 2.4.7 OPZ przez nadanie mu następującego brzmienia:

„2.4.7. Na terenie bazy eksploatacyjnej musi znajdować się co najmniej 6 stanowisk wyposażonych w kanały obsługowe, umożliwiających wykonywanie bieżącej i okresowej obsługi technicznej oraz napraw autobusów, w tym co najmniej 2 stanowiska z kanałami przystosowanymi do obsługi autobusów przegubowych klasy MEGA. Podnośniki mogą stanowić dodatkowe wyposażenie zaplecza technicznego, jednak nie zastępują wymaganych kanałów obsługowych”.

Ponadto wykonawca MPK Kielce wniósł o obciążenie Zamawiającego kosztami postępowania i zarazem nakazanie Zamawiającemu wypłaty na rzecz wykonawcy zwrotu kosztów postępowania, w tym kosztów zastępstwa procesowego według norm przepisanych.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 3683/26:

W dniu 27 lipca 2026 r. (data wpływu do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej) wykonawca PKS TARNOBRZEG Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Tarnobrzegu, zwany dalej jako „wykonawca PKS TARNOBRZEG”, wniósł odwołanie wobec czynności Zamawiającego polegającej na:

- 1) ukształtowaniu treści dokumentów zamówienia, w tym SWZ, OPZ oraz projektu umowy (Załącznika nr 11 do SWZ wraz z załącznikami), w sposób naruszający przepisy ustawy PZP oraz K.C., w tym zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności, przejrzystości oraz ekwiwalentności świadczeń,
- 2) zaniechaniu wyczerpującego i jednoznacznego opisanie przedmiotu zamówienia poprzez brak udostępnienia w dokumentacji postępowania aktualnych i modelowych rozkładów jazdy, wozogodzin, struktury brygad oraz prędkości handlowej, ograniczeniu się do wglądu poglądowego w siedzibie ZTM, przy jednoczesnym ustanowieniu kryterium oceny ofert w oparciu o deklarowaną liczbę kierowców,
- 3) ustaleniu sztywnego terminu rozpoczęcia świadczenia usług (1 stycznia 2028 r.) bez zagwarantowania wykonawcom minimalnego, niezmiennego okresu mobilizacji liczonego od daty zawarcia umowy,
- 4) ustaleniu nieproporcjonalnych warunków udziału w postępowaniu oraz kryteriów oceny ofert, ograniczających dostęp do zamówienia wykonawcom zdolnym do jego należytego wykonania.

Wykonawca PKS TARNOBRZEG zarzucił Zamawiającemu naruszenie:

- 1) art. 436 pkt 1 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 oraz art. 99 ust. 1 ustawy PZP – poprzez ustalenie dziennej daty kalendarzowej rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych na dzień 1 stycznia 2028 r. bez zagwarantowania minimalnego okresu mobilizacyjnego liczonego od dnia zawarcia umowy, co czyni realny czas na przygotowanie inwestycji zależnym od długości trwania postępowania o udzielenie zamówienia publicznego i uniemożliwia rzetelne oszacowanie ryzyka (zarzut nr 1),
- 2) art. 99 ust. 1, 2 i 4 w zw. z art. 16 pkt 1, 2 i 3 ustawy PZP – poprzez ukształtowanie opisu przedmiotu zamówienia w sposób naruszający zasady zachowania uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców oraz proporcjonalności, polegające na bezpodstawnym i nieuzasadnionym obiektywnymi potrzebami Zamawiającego ograniczeniu dopuszczalnej lokalizacji bazy eksploatacyjnej do obszaru w promieniu nie większym niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach (zarzut nr 2),

3) art. 431, art. 433 pkt 1 i 2 oraz art. 16 pkt 1 i 3 ustawy PZP w zw. z art. 353¹, art. 483 § 1 oraz art. 5 K. C. – poprzez ukształtowanie nieproporcjonalnych sankcji w postaci prawa do rozwiązania umowy i naliczenia kary 10% ceny brutto oferty za nieusunięcie niezgodności bazy w rażąco krótkim, 7-dniowym terminie, pomimo że usunięcie tego rodzaju niezgodności może wymagać wykonania robót budowlanych, uzyskania decyzji administracyjnych lub dostawy specjalistycznych urządzeń, których realizacja obiektywnie nie jest możliwa w tak krótkim czasie, co prowadzi do nałożenia niezwykle dotkliwych sankcji na wykonawcę, niezależnie od charakteru, stopnia zawinienia i przyczyn powstania tych niezgodności (zarzut nr 3),

4) art. 436 pkt 3 w zw. z art. 16 pkt 1 i 3 ustawy PZP w zw. z art. 353¹ i art. 483 § 1 K.C. – poprzez ukształtowanie łącznego limitu kar umownych na poziomie rażąco wygórowanym i nieproporcjonalnym do przedmiotu oraz wartości zamówienia, co prowadzi do przekroczenia granic swobody umów, naruszenia równowagi stron stosunku zobowiązaniowego oraz nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji w postępowaniu (zarzut nr 4),

5) art. 439 ust. 1 i 2 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 ustawy PZP w zw. z art. 353¹ oraz art. 5 K.C. – poprzez wadliwe, iluzoryczne i nieproporcjonalne ukształtowanie mechanizmu waloryzacji stawek za wozokilometr, które nie zapewnia rzeczywistego i adekwatnego dostosowania stawek do zmian cen i kosztów realizacji zamówienia, co uniemożliwia zachowanie ekwiwalentności świadczeń i równowagi ekonomicznej stron umowy (zarzut nr 5),

6) art. 433 pkt 1 i 2 w zw. z art. 431 w zw. z art. 16 pkt 1, 2 i 3 ustawy PZP w zw. z art. 353¹, art. 483 § 1 oraz art. 5 K.C. – poprzez nieproporcjonalne i rażąco naruszające równowagę stron ukształtowanie PPU, polegające na przyznaniu Zamawiającemu prawa do odstąpienia od umowy przy jakimkolwiek opóźnieniu w uruchomieniu usług oraz do wypowiedzenia 10-letniego kontraktu – obwarowanego 10-procentową karą umowną od wartości oferty – na podstawie wyłącznie jednostronnie naliczonych, choćby spornych kar przekraczających 100 000 zł w dwóch kolejnych miesiącach, z całkowitym pominięciem procedury ostrzegawczo-naprawczej oraz badania stopnia zawinienia wykonawcy (zarzut nr 6),

7) art. 112 ust. 1, art. 116 ust. 1 oraz art. 16 pkt 1-3 w zw. z art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy PZP – poprzez nieproporcjonalne i naruszające zasady uczciwej konkurencji określenie w SWZ oraz w ogłoszeniu o zamówieniu warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej, polegające na wymogu wykazania się wykonaniem w okresie ostatnich 3 lat co najmniej jednej usługi przewozowej w komunikacji miejskiej o wartości nie mniejszej niż 60 000 000 zł brutto zrealizowanej w ciągu kolejnych 12 miesięcy, bez dopuszczenia możliwości łączenia i wykazania wymaganego poziomu doświadczenia na podstawie kilku należycie wykonanych umów przewozowych realizowanych w tym okresie, co wykracza poza minimalny poziom zdolności niezbędny do wykonania zamówienia, nie pozostaje w obiektywnym związku ze zdolnością wykonawcy, obiektywnie uprzywilejowuje dotychczasowego operatora i ogranicza dostęp do postępowania wykonawcom posiadającym rzeczywiste doświadczenie odpowiadające skalą przedmiotowi zamówienia (zarzut nr 7),

8) art. 16 pkt 1 i 3 oraz art. 431 w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP w zw. z art. 353¹, art. 483 § 1 oraz art. 484 § 2 K.C. – poprzez ukształtowanie w projekcie umowy rażąco wygórowanej kary umownej za odstąpienie od umowy albo jej rozwiązanie z powodu nienależytego wykonania przez wykonawcę na poziomie 10% całej ceny brutto wskazanej w ofercie, naliczanej od wartości całego dziesięcioletniego kontraktu niezależnie od momentu jego zakończenia, wartości świadczeń należycie wykonanych oraz rozmiaru rzeczywiście poniesionej szkody, co stanowi represyjną sankcję finansową opiewającą na kwotę około 100 000 000 złotych, rażąco narusza zasadę proporcjonalności i równowagę kontraktową stron oraz ogranicza konkurencję (zarzut nr 8),

9) art. 16 pkt 1 i 3, art. 439 ust. 1 i 2 oraz art. 455 ust. 1 pkt 1 w zw. z art. 433 pkt 1 w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy PZP oraz art. 353¹ K.C. – poprzez zaniechanie ukształtowania w projektowanych postanowieniach umowy adekwatnej klauzuli przeglądowej na podstawie art. 455 ust. 1 pkt 1 ustawy PZP przewidującej odrębny mechanizm zmiany wynagrodzenia uwzględniający bezpośredni i możliwy do wyodrębnienia wzrost kosztów paliwa wynikający z uruchomienia systemu ETS2 lub analogicznych opłat emisyjnych, co w sytuacji gdy pełne uruchomienie ETS2 w 2028 r. zbiega się z początkiem realizacji zamówienia, a w dacie składania ofert brak jest rynkowej ceny uprawnień, przenosi na wykonawców niemożliwe do oszacowania ryzyko regulacyjne, wykracza poza dopuszczalne granice swobody umów i narusza zasadę proporcjonalności, równowagi kontraktowej oraz uczciwej konkurencji (zarzut nr 9),

10) art. 99 ust. 1, art. 133 ust. 1, art. 16 pkt 1-3 oraz art. 240 ust. 1 ustawy PZP w zw. z art. 353¹ K.C. – poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny, niewyczerpujący i naruszający zasady uczciwej konkurencji, polegające na niedostępnienu w formie cyfrowej na stronie postępowania kluczowych danych eksploatacyjnych, rozkładów jazdy i struktury brygad (z ograniczeniem dostępu do stacjonarnego wglądu w siedzibie Zamawiającego), co

przy bezwzględnym obowiązku zatrudnienia personelu na podstawie umowy o pracę uniemożliwia rzetelne oszacowanie zapotrzebowania kadrowego i kosztów osobowych, obiektywnie faworyzuje dotychczasowego operatora w kryterium oceny ofert dotyczącym liczby kierowców oraz narusza równowagę stron umowy poprzez zastrzeżenie dyskrecjonalnej możliwości zmiany struktury przewozów przy braku mechanizmu rekompensaty wzrostu tych kosztów (zarzut nr 10),

11) art. 99 ust. 1, 2 i 4 w zw. z art. 16 pkt 1-3 oraz art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy PZP – poprzez opisanie wymagań dotyczących bazy eksploatacyjnej w sposób nadmierny, nieproporcjonalny i naruszający zasady uczciwej konkurencji, polegające na skumulowanym nałożeniu na wykonawców obowiązku dysponowania wyłącznie jedną bazą o sztywno określonej, minimalnej powierzchni aż 3 ha, zlokalizowaną w Kielcach lub w odległości do 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12, co – wobec pełnej wystarczalności wymogów funkcjonalnych, braku uzasadnienia obiektywnymi potrzebami Zamawiającego oraz arbitralnego zwiększenia wskaźnika powierzchni na jeden pojazd o ok. 46% w stosunku do poprzedniego postępowania tego samego Zamawiającego – sztucznie ogranicza rynek nieruchomości, wyklucza racjonalny model organizacyjny oparty na dwóch bazach i obiektywnie uprzywilejowuje dotychczasowego operatora (zarzut nr 11),

12) art. 433 pkt 1-3, art. 16 pkt 1 i 3 oraz art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy PZP w zw. z art. 353¹, art. 483 § 1, art. 484 § 1 i 2 oraz art. 5 K.C. – poprzez ukształtowanie w Załączniku nr 5 do projektu umowy systemu kar umownych w sposób rażąco wygórowany, arbitralny i nieproporcjonalny, polegające na narzuceniu sztywnych, drastycznych sankcji finansowych, przyjęciu mechanicznego domniemania niewykonania kursu opóźnionego o ponad 30 minut bez względu na jego faktyczne zrealizowanie, zaniechaniu gradacji kar w zależności od wagi i skutków uchybienia, braku wyczerpującego katalogu okoliczności egzoneryjących i procedury kontradyktoryjnej przed potrąceniem kary, jak również dopuszczeniu kumulacji sankcji i ich waloryzacji po 5 latach, co wypacza kompensacyjną funkcję kar umownych, przerzuca na wykonawców niemożliwe do oszacowania ryzyko i narusza zasadę równowagi stron stosunku zobowiązaniowego (zarzut nr 12),

13) art. 433 pkt 1-4, art. 455 ust. 1 pkt 4 oraz art. 16 pkt 1 i 3 ustawy PZP w zw. z art. 353¹ oraz art. 387 K.C. – poprzez zaniechanie wprowadzenia do projektu umowy klauzuli siły wyższej, co w kontekście 10-letniego okresu świadczenia ciągłej usługi publicznego transportu zbiorowego prowadzi do przerzucenia na wykonawcę absolutnego, nieproporcjonalnego ryzyka skutków zdarzeń zewnętrznych, nadzwyczajnych i niemożliwych do zapobieżenia, narusza zasadę równowagi stron i ekwiwalentności świadczeń, jak również odbiega od powszechnych standardów rynkowych stosowanych w zamówieniach publicznych (zarzut nr 13).

Wykonawca PKS TARNOBRZEG wniósł o uwzględnienie odwołania oraz nakazanie Zamawiającemu:

1) w zakresie zarzutu nr 1 odwołania – zmiany pkt 24.1 i 24.2 SWZ, pkt 1.2 OPZ, § 2 ust. 1 i 2 projektu umowy oraz wszystkich powiązanych postanowień dokumentów zamówienia poprzez wykreślenie sztywnej daty rozpoczęcia świadczenia usług ustalonej na dzień 1 stycznia 2028 r., zagwarantowanie wykonawcy pełnego, minimalnego okresu mobilizacji wynoszącego 18 miesięcy od dnia zawarcia umowy oraz określenie okresu świadczenia usług jako 120 miesięcy liczonych od dnia faktycznego rozpoczęcia ich świadczenia, nadając tym postanowieniom następujące brzmienie: „*Rozpoczęcie świadczenia usług przewozowych nastąpi po upływie 18 miesięcy od dnia zawarcia umowy. Wykonawca będzie świadczył usługi przewozowe przez okres 120 miesięcy liczonych od dnia rozpoczęcia ich świadczenia*”;

2) w zakresie zarzutu nr 2 odwołania – zmiany postanowień SWZ oraz OPZ poprzez zmianę wymogu dotyczącego lokalizacji bazy transportowej polegającą na określeniu, że dopuszczalna odległość bazy eksploatacyjnej od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach wynosi nie więcej niż 20 km, zamiast obecnie wymaganych 7 km,

3) w zakresie zarzutu nr 3 odwołania – zmiany projektu umowy poprzez wydłużenie minimalnego terminu na usunięcie niezgodności dotyczących bazy eksploatacyjnej z 7 do co najmniej 30 dni, z jednoczesnym wprowadzeniem mechanizmu obowiązkowego i odpowiedniego jego wydłużenia w sytuacjach, gdy charakter niezgodności wymaga wykonania robót budowlanych, dostaw urządzeń lub uzyskania decyzji administracyjnych, a ponadto wykreślenie postanowienia przewidującego możliwość rozwiązania umowy oraz naliczenia kary umownej w wysokości 10% wynagrodzenia brutto wyłącznie z powodu nieusunięcia wyżej wymienionych niezgodności w wyznaczonym terminie 7 dni, ewentualnie uzależnienie zastosowania tych sankcji od wcześniejszego wyznaczenia wykonawcy dodatkowego, realnego i odpowiedniego terminu na usunięcie naruszeń, uwzględniającego czas niezbędny do ich faktycznej likwidacji,

4) w zakresie zarzutu nr 4 odwołania – zmiany postanowień § 7 ust. 3 projektu umowy stanowiącego Załącznik nr 11 do SWZ poprzez obniżenie maksymalnej łącznej wysokości kar umownych z 20% do 10% ceny brutto wskazanej w ofercie wykonawcy i odpowiednie dostosowanie brzmienia tego postanowienia,

5) w zakresie zarzutu nr 5 odwołania – wykreślenia § 8 ust. 8–14 projektowanych postanowień umowy, wprowadzenia

kwartalnej, automatycznej waloryzacji stawek za wozokilometr, przyjęcia struktury kosztów obejmującej 50% kosztów pracy, 30% paliwa albo energii elektrycznej oraz 20% inflacji, wprowadzenia pierwszej waloryzacji obowiązującej od pierwszego dnia świadczenia usług obejmującej okres od trzeciego kwartału 2026 r. (w którym upływa termin składania ofert) do ostatniego pełnego kwartału poprzedzającego rozpoczęcie usług, wykreślenia prognozy przewidującego waloryzację dopiero po przekroczeniu zmiany o ponad 1% (ewentualnie, jako żądanie alternatywne, wprowadzenia obowiązku kumulowania zmian od ostatniego okresu waloryzacyjnego), wykreślenia kwartalnego ograniczenia zmiany wskaźnika do 5% albo wprowadzenia obowiązku przenoszenia części zmiany przekraczającej limit na kolejne okresy, określenia maksymalnej łącznej wartości zmiany wynagrodzenia w całym okresie umowy oraz nadania waloryzacji charakteru automatycznego, niewymagającego każdorazowego zawierania aneksu, i nadanie postanowieniom § 8 ust. 8–16 umowy następującego brzmienia:

„8. Stawki netto za jeden wozokilometr, określone w ust. 1, podlegają automatycznej waloryzacji, zarówno poprzez ich podwyższenie, jak i obniżenie, począwszy od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych, a następnie w okresach kwartalnych, od pierwszego dnia każdego kolejnego kwartału kalendarzowego.

9. Zwaloryzowaną stawkę netto ustala się według wzoru: $C_f = C_{\text{Ł}_1} \times W_f$

gdzie:

C_f – stawka obowiązująca w okresie po dokonaniu waloryzacji,

$C_{\text{Ł}_1}$ – stawka obowiązująca bezpośrednio przed dokonaniem waloryzacji,

W_f – wskaźnik waloryzacji.

W przypadku pierwszej waloryzacji wartość $C_{\text{Ł}_1}$ stanowi odpowiednia stawka netto wskazana w ofercie wykonawcy.

10. Wskaźnik waloryzacji wynosi:

dla autobusów innych niż zeroemisyjne:

$$W_f = 0,50 \times WW_f + 0,30 \times WP_f + 0,20 \times WT_f$$

dla autobusów zeroemisyjnych elektrycznych:

$$W_f = 0,50 \times WW_f + 0,30 \times WE_f + 0,20 \times WT_f$$

11. Poszczególne wskaźniki oznaczają:

WW_f – wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku, obliczony na podstawie danych ogłaszanych przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego;

WP_f – wskaźnik zmiany średniej hurtowej ceny netto oleju napędowego Ekodiesel, obliczony na podstawie cen publikowanych przez ORLEN S.A.; średnią dla danego kwartału oblicza się na podstawie cen obowiązujących w poszczególnych dniach tego kwartału;

WE_f – wskaźnik zmiany średniej ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym, ogłaszanej przez Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki;

WT_f – wskaźnik zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem, ogłaszany przez Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.

Wskaźniki oraz ich składowe obliczane są z dokładnością do czterech miejsc po przecinku.

12. Pierwsza waloryzacja

Pierwsza waloryzacja stawek zostanie dokonana ze skutkiem od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych.

Dla potrzeb pierwszej waloryzacji:

okresem bazowym jest II kwartał 2026 r. jako ostatni zamknięty kwartał przed terminem składania ofert

okresem porównawczym jest ostatni pełny kwartał kalendarzowy poprzedzający kwartał, w którym rozpocznie się świadczenie usług;

wskaźnik WW_1 stanowi iloraz przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w okresie porównawczym oraz tego wynagrodzenia w II kwartale 2026 r.; wskaźnik WP_1 stanowi iloraz średniej hurtowej ceny netto oleju napędowego w okresie porównawczym oraz średniej hurtowej ceny netto oleju napędowego w II kwartale 2026 r.; wskaźnik WE_1 stanowi iloraz średniej ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w okresie porównawczym oraz tej ceny w II kwartale 2026 r.; wskaźnik WT_1 stanowi skumulowany wskaźnik zmian cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem za okres od III kwartału 2026 r. do końca okresu porównawczego, obliczony jako iloczyn kolejnych kwartalnych wskaźników zmian, po ich podzieleniu przez 100.

13. Jeżeli na dzień rozpoczęcia świadczenia usług nie zostanie opublikowany którykolwiek ze wskaźników niezbędnych do dokonania pierwszej waloryzacji, do czasu jego publikacji stosuje się tymczasowo stawkę obliczoną na podstawie ostatnich dostępnych danych. Po opublikowaniu brakującego wskaźnika Zamawiający dokona korekty wynagrodzenia ze skutkiem od pierwszego dnia świadczenia usług.

14. Kolejne waloryzacje

Przy kolejnych waloryzacjach poszczególne wskaźniki oblicza się przez porównanie wartości wskaźnika z kwartału bezpośrednio poprzedzającego kwartał, na który ustalana jest nowa stawka, z wartością wskaźnika z kwartału jeszcze wcześniejszego.

15. Poziom zmiany ceny materiałów lub kosztów uprawniający do zmiany wynagrodzenia stanowi każda zmiana wskaźnika W , tj. wystąpienie wartości:

$W \geq 1,0000$ albo

$W < 1,0000$.

Zmiany poszczególnych wskaźników nie podlegają pominięciu ani wyzerowaniu. W przypadku wprowadzenia limitu zmiany możliwej do zastosowania w jednym okresie, część zmiany przekraczająca limit podlega obowiązkowemu przeniesieniu i uwzględnieniu przy ustalaniu stawki w następnym okresie waloryzacyjnym.

16. Waloryzacja następuje automatycznie na podstawie niniejszej umowy i nie wymaga zawarcia aneksu. Zamawiający, w terminie 10 dni roboczych od dnia publikacji ostatniego wskaźnika niezbędnego do obliczenia waloryzacji, przekazuje Wykonawcy wyliczenie nowej stawki. W przypadku opublikowania wskaźników po wystawieniu faktury różnica zostanie rozliczona w najbliższym okresie rozliczeniowym”.

6) w zakresie zarzutu nr 6 odwołania – zmiany § 10 ust. 1 i 2 projektowanych postanowień umowy poprzez uzależnienie prawa odstąpienia z powodu nierozpoczęcia usług od wystąpienia istotnego naruszenia z przyczyn, za które wykonawca ponosi odpowiedzialność, oraz od uprzedniego wyznaczenia odpowiedniego terminu dodatkowego, wykreślenie przesłanki rozwiązania umowy opartej wyłącznie na kwocie naliczonych kar umownych, a także zastąpienie jej przesłanką istotnego i uporczywego naruszania obowiązków umownych, utrzymującego się mimo uprzedniego wezwania oraz bezskutecznego upływu terminu na wdrożenie działań naprawczych, poprzez nadanie § 10 ust. 1 i 2 następującego brzmienia:

„1. Jeżeli Wykonawca, z przyczyn, za które ponosi odpowiedzialność, nie rozpocznie świadczenia usług przewozowych w terminie określonym w § 2 umowy, Zamawiający wezwie Wykonawcę do rozpoczęcia świadczenia usług, wyznaczając mu odpowiedni termin dodatkowy, nie krótszy niż 14 dni. Po bezskutecznym upływie terminu dodatkowego Zamawiający może odstąpić od umowy w terminie 30 dni.

Wyznaczenie terminu dodatkowego nie jest wymagane, jeżeli Wykonawca oświadczy, że nie rozpocznie świadczenia usług, albo gdy z obiektywnych okoliczności wynika trwały brak możliwości ich rozpoczęcia z przyczyn, za które Wykonawca ponosi odpowiedzialność. Prawo odstąpienia nie przysługuje w zakresie, w jakim nierozpoczęcie usług wynika z działania lub zaniechania Zamawiającego, działania siły wyższej albo innych okoliczności, za które Wykonawca nie ponosi odpowiedzialności.

2. Zamawiający może rozwiązać umowę z zachowaniem trzymiesięcznego okresu wypowiedzenia, ze skutkiem na koniec miesiąca kalendarzowego, jeżeli Wykonawca w sposób istotny i uporczywy narusza postanowienia umowy, a naruszenia te realnie zagrażają ciągłości, bezpieczeństwu albo wymaganej jakości usług przewozowych oraz, pomimo co najmniej dwóch pisemnych wezwań Zamawiającego i wyznaczenia terminu nie krótszego niż 30 dni na zaprzestanie naruszeń lub wdrożenie uzgodnionego planu naprawczego, Wykonawca nie zaprzestanie naruszeń albo nie przywróci stanu zgodnego z umową.

Za istotne naruszenie nie uważa się pojedynczych lub incydentalnych uchybień, które nie mają istotnego wpływu na ciągłość, bezpieczeństwo lub jakość świadczenia usług”.

7) w zakresie zarzutu nr 7 odwołania – zmiany treści pkt 25.4.4 SWZ oraz odpowiadających mu postanowień ogłoszenia o zamówieniu poprzez nadanie pkt 25.4.4 SWZ proporcjonalnego i chroniącego uczciwą konkurencję brzmienia, zgodnie z którym Zamawiający uzna warunek udziału w postępowaniu za spełniony, jeżeli Wykonawca wykaże, że w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonał należycie lub wykonuje należycie jedną lub kilka usług przewozowych w komunikacji miejskiej, których łączna wartość brutto, wykonana w tym okresie, wyniosła co najmniej 60 000 000 złotych, przy czym Zamawiający dopuszcza sumowanie wartości usług wykonywanych na podstawie odrębnych umów, zawartych z jednym albo różnymi organizatorami publicznego transportu zbiorowego, w przypadku usług nadal wykonywanych uwzględnia się wyłącznie

wartość części usług należycie wykonanych do dnia upływu terminu składania ofert, oraz zastrzega się, że nie wymaga się, aby łączna wartość 60 000 000 złotych brutto została osiągnięta w ramach jednej umowy ani w okresie kolejnych 12 miesięcy,

8) w zakresie zarzutu nr 8 odwołania – nadanie § 10 ust. 5 projektowanych postanowień umowy następującego brzmienia: „W przypadku odstąpienia od umowy przez Zamawiającego albo rozwiązania umowy przez Zamawiającego z przyczyn, za które odpowiedzialność ponosi Wykonawca, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 5% wartości brutto niezrealizowanej części umowy, nie więcej jednak niż 10 000 000 złotych. Przez wartość brutto niezrealizowanej części umowy rozumie się iloczyn planowanej liczby wozokilometrów pozostałych do wykonania od dnia, w którym rozwiązanie albo odstąpienie wywołuje skutek, do końca okresu obowiązywania umowy, oraz właściwych stawek brutto za wozokilometr obowiązujących w dniu zakończenia umowy. Przy ustalaniu podstawy naliczenia kary nie uwzględnia się wartości usług należycie wykonanych przez Wykonawcę do dnia rozwiązania albo odstąpienia od umowy. Kara, o której mowa powyżej, wlicza się do maksymalnej łącznej wysokości kar umownych przewidzianej w umowie. Za to samo zdarzenie Zamawiający nie jest uprawniony do naliczenia jednocześnie innych kar umownych, jeżeli prowadziłoby to do wielokrotnego sankcjonowania tego samego naruszenia. Jeżeli rzeczywiście poniesiona i wykazana przez Zamawiającego szkoda przekroczy wysokość kary umownej, Zamawiający może dochodzić odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych”,

9) w zakresie zarzutu nr 9 odwołania – modyfikacji treści projektu umowy poprzez wprowadzenie do § 8 i § 13 Załącznika nr 11 do SWZ odrębnego, jednoznacznego i sprawiedliwego mechanizmu zmiany stawek za wozokilometr w przypadku bezpośredniego lub pośredniego objęcia oleju napędowego kosztami wynikającymi z uruchomienia systemu ETS2 albo analogicznego systemu opłat emisyjnych wprowadzonego prawem Unii Europejskiej lub prawem krajowym,

10) w zakresie zarzutu nr 10 odwołania – modyfikacji postanowień pkt 1.14-1.16 OPZ oraz odpowiednich postanowień SWZ poprzez: opublikowanie na stronie internetowej prowadzonego postępowania, jako integralnego załącznika do SWZ, kompletnego referencyjnego planu eksploatacyjnego w formacie umożliwiającym jego elektroniczne przetwarzanie (np. XLSX, CSV lub GTFS), obejmującego co najmniej 12 kolejnych miesięcy świadczenia usług, zawierającego wykaz linii tras, rozkłady jazdy dla wszystkich typów dni, długości i czasy przejazdu kursów, przydział klas taboru, strukturę brygad wraz z godzinami i miejscami ich rozpoczęcia i zakończenia, liczbę wozokilometrów i wozogodzin przypadających na brygadę, oznaczenie brygad szczytowych, dwurazowych i nocnych, maksymalną liczbę pojazdów w ruchu, średnią prędkość komunikacyjną oraz czasy dojazdów technicznych; udostępnienie zestawienia historycznego dotyczącego faktycznie zlecanej dodatkowej pracy przewozowej z ostatnich trzech lat; określenie minimalnego terminu wyprzedzenia na informowanie Wykonawcy o zmianach rozkładów i zlecaniu przewozów dodatkowych; wprowadzenie do projektu umowy mechanizmu waloryzacji/korekty wynagrodzenia na wypadek, gdy zmiana rozkładu jazdy dokonana przez Zamawiającego przy stałej liczbie wozokilometrów generuje wzrost wozogodzin lub nakładów pracy osobowej; oraz w konsekwencji o odpowiednie przedłużenie terminu składania ofert, nie krócej niż o 30 dni od dnia opublikowania kompletnego zestawu wyżej wymienionych danych eksploatacyjnych,

11) w zakresie zarzutu nr 11 odwołania – zmiany pkt 2.4.1, 2.4.3 i 2.4.4 OPZ, § 5 projektu umowy oraz wszystkich powiązanych postanowień dokumentów zamówienia poprzez wykreślenie sztywnego wymogu powierzchni bazy wynoszącej co najmniej 3 ha i zastąpienie go wymaganiami funkcjonalnymi zapewniającymi postój i obsługę taboru, dopuszczenie dysponowania przez Wykonawcę jedną albo maksymalnie dwiema bazami eksploatacyjnymi ze wskazanym podziałem na bazę główną i pomocniczą, umożliwienie łącznego spełnienia wymagań dotyczących stanowisk obsługowych i ładowni oraz zastosowanie dopuszczalnej odległości do 20 km od Dworca Autobusowego, a w konsekwencji o nadanie pkt 2.4 OPZ nowego brzmienia, w myśl którego Wykonawca zobowiązany jest dysponować jedną albo maksymalnie dwiema bazami eksploatacyjnymi bez określania ich minimalnej powierzchni pod warunkiem zapewnienia jednoczesnego postoju i prawidłowej obsługi całego taboru, w przypadku dwóch baz Wykonawca wskaże bazę główną z automatyczną myjnią mechaniczną, dyspozytornią i pomieszczeniami dla Zamawiającego oraz bazę pomocniczą, wymaganie co najmniej sześciu stanowisk obsługowych z kanałami lub podnośnikami oraz infrastruktura ładowania mogą zostać spełnione łącznie przez obie bazy, przy czym każda baza musi być utwardzona, ogrodzona, oświetlona, monitorowana całodobowo i spełniać wymogi prawne, a rozdzielenie funkcji pozostaje bez wpływu na pełną odpowiedzialność Wykonawcy za realizację Umowy,

12) w zakresie zarzutu nr 12 odwołania – modyfikacji Załącznika nr 5 oraz powiązanych postanowień umowy poprzez wprowadzenie proporcjonalnej gradacji kar za opóźnienia i przyspieszenia zależnie od czasu ich trwania, obniżenie stawek podstawowych kar za niewykonanie kursu oraz niepunktualność o co najmniej 50%, wykreślenie z uwagi nr 4 zapisu uznającego kurs z opóźnieniem powyżej 30 minut za niewykonany w sytuacji jego późniejszego zrealizowania, wprowadzenie wyraźnego katalogu wyłączeń odpowiedzialności obejmującego trudności drogowe, utrudnienia atmosferyczne i zdarzenia losowe, wprowadzenie zakazu kumulacji kar z różnych tytułów wywołanych tą samą

przyczyną pierwotną, wykreślenie postanowienia o waloryzacji wysokości kar umownych po 5 latach, a także o ukształtowanie procedury kontrolnej w Załączniku nr 4 w sposób gwarantujący wstrzymanie naliczenia noty obciążeniowej do czasu merytorycznego rozpatrzenia zastrzeżeń i dowodów przedstawionych przez Wykonawcę,

13) w zakresie zarzutu nr 13 odwołania – modyfikacji projektu umowy poprzez rozbudowanie postanowień dotyczących siły wyższej i nadanie im kompleksowego brzmienia, w myśl którego przez siłę wyższą strony rozumieją zdarzenie zewnętrzne, nagle, niemożliwe do przewidzenia przy zachowaniu należytej staranności oraz niemożliwe do zapobieżenia, pozostające poza kontrolą którejkolwiek ze stron, uniemożliwiające wykonanie umowy, w tym klęski żywiołowe, ekstremalne opady i temperatury, katastrofy, awarie infrastruktury krytycznej i długotrwałe przerwy w dostawach energii lub paliw, decyzje władz publicznych, zamknięcia dróg, stany nadzwyczajne, epidemie, konflikty zbrojne, zamieszki, blokady dróg i strajki generalne, z wyłączeniem typowego ryzyka eksploatacyjnego takiego jak drobne awarie czy standardowe utrudnienia drogowe; strona dotknięta siłą wyższą jest zobowiązana niezwłocznie, nie później niż w terminie 3 dni roboczych, poinformować drugą stronę w formie pisemnej lub elektronicznej o zdarzeniu, przedstawić dowody oraz podjąć działania w celu ograniczenia jego skutków; w okresie działania siły wyższej odpowiedzialność stron i naliczanie kar umownych ulegają zawieszeniu w zakresie bezpośrednio dotkniętym jej działaniem, zaś Zamawiający uzyskuje prawo do uruchomienia rozwiązań zastępczych; w przypadku trwania siły wyższej nieprzerwanie dłużej niż 60 dni strony podejmą negocjacje w celu zmiany umowy na podstawie art. 455 ust. 1 pkt 4 ustawy PZP, a po przekroczeniu 120 dni każdej ze stron przysługuje prawo do rozwiązania umowy z zachowaniem 30-dniowego okresu wypowiedzenia bez odszkodowania; ponadto Zamawiający ma prawo żądać dokumentów potwierdzających zaistnienie siły wyższej od służb państwowych lub organów administracji, przy czym niezwołanie stron z obowiązku podejmowania wszelkich działań na rzecz ochrony pasażerów i ciągłości usług pozostaje bezwzględnie obowiązujące.

Zamawiający – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach złożył odpowiedź na odwołanie w każdej z 4 spraw:

- w sprawie o sygn. akt KIO 3638/26 Zamawiający wniósł o oddalenie odwołania w całości,
- w sprawie o sygn. akt KIO 3663/26 Zamawiający wniósł o umorzenie postępowania odwoławczego w zakresie zarzutu nr 17 odwołania z uwagi na dokonaną w dniu 6 sierpnia 2026 r. modyfikację pkt 9.9.13 oraz 10.9.2 SWZ, a w zakresie pozostałych zarzutów odwołania o jego oddalenie,
- w sprawie o sygn. akt KIO 3666/26 Zamawiający wniósł o oddalenie odwołania w całości,
- w sprawie o sygn. akt KIO 3683/26 Zamawiający wniósł o oddalenie odwołania w całości.

Odwołujący się wykonawcy podtrzymali swoje dotychczasowe stanowiska wyrażone w odwołaniach, z zastrzeżeniem, że wykonawca RELOBUS pismem z dnia 8 września 2026 r. cofnął zarzuty nr 4, 8, 9, 15, 17 i 18 odwołania i w tym zakresie wniósł o umorzenie postępowania odwoławczego na podstawie art. 568 pkt 1 ustawy PZP.

Uwzględniając akta spraw odwoławczych, jak również biorąc pod uwagę oświadczenia i stanowiska stron i uczestników postępowania odwoławczego wyrażone w pismach oraz złożone w trakcie rozprawy, w zakresie wszystkich 4 spraw Krajowa Izba Odwoławcza ustaliła i zważyła, co następuje:

Krajowa Izba Odwoławcza nie stwierdziła podstaw do odrzucenia żadnego z wniesionych odwołań, ponieważ nie została spełniona żadna wynikająca z art. 528 ustawy PZP negatywna przesłanka, która by uniemożliwiała merytoryczne rozpoznanie odwołań złożonych przez wykonawców PKS BODZENTYN, RELOBUS, MPK Kielce i PKS TARNOBRZEG.

Krajowa Izba Odwoławcza stwierdziła ponadto, że wypełnione zostały opisane w art. 505 ust. 1 ustawy PZP ustawowe przesłanki istnienia interesu wszystkich czterech Odwołujących w uzyskaniu przedmiotowego zamówienia i możliwości poniesienia szkody w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy PZP.

Krajowa Izba Odwoławcza stwierdziła skuteczność przystąpień zgłoszonych w sprawie o sygn. akt KIO 3663/26 przez wykonawcę MOBILIS Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Warszawie (dalej jako „wykonawca MOBILIS”), wykonawcę MPK Kielce i wykonawcę PKS TARNOBRZEG po stronie wykonawcy RELOBUS, a także stwierdziła również skuteczność przystąpień zgłoszonych w sprawie o sygn. akt KIO 3683/26 przez wykonawcę MOBILIS, wykonawcę MPK Kielce i wykonawcę PKS GOSTYNIN Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Gostyninie po stronie wykonawcy PKS TARNOBRZEG.

Krajowa Izba Odwoławcza rozpoznając sprawę uwzględniła akta spraw odwoławczych, które zgodnie z regulacją § 8 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie postępowania przy rozpoznawaniu odwołań przez Krajową Izbę Odwoławczą (Dz. U. z 2020 r., poz. 2453) stanowią odwołanie wraz z załącznikami oraz dokumentacją postępowania o udzielenie zamówienia w postaci elektronicznej lub kopia dokumentacji, o której mowa w § 7 ust. 2 rozporządzenia, a także inne pisma składane w sprawie oraz pisma kierowane przez Prezesa Krajowej Izby

Odwoławczej w związku z wniesionymi odwołaniami.

Krajowa Izba Odwoławcza uwzględniła też stanowiska prezentowane na rozprawie przez strony i uczestników, jak również uwzględniła stanowisko zaprezentowane przez Zamawiającego w złożonych przez niego odpowiedziach na odwołanie z dnia 10 sierpnia 2026 r. (KIO 3638/26, KIO 3663/26 i KIO 3666/26) i z dnia 11 sierpnia 2026 r. (KIO 3683/26), a także stanowiska wykonawcy PKS BODZENTYN z pisma z dnia 8 września 2026 r., wykonawcy RELOBUS z pisma dnia 8 września 2026 r., wykonawcy MPK Kielce z dnia 7 września 2026 r.

Krajowa Izba Odwoławcza wydała na rozprawie postanowienie o dopuszczeniu dowodu z dokumentacji zgromadzonej w aktach sprawy odwoławczej.

Izba uznała wiarygodność oraz moc dowodową dokumentów znajdujących się w aktach sprawy odwoławczej.

Izba ustaliła następujący stan faktyczny:

Zgodnie z art. 552 ust. 1 ustawy PZP Izba wydając wyrok bierze za podstawę stan rzeczy ustalony w toku postępowania odwoławczego. W zakresie zaskarżonym w odwołaniach Izba ustaliła, że Zamawiający nadał następującą treść postanowieniom SWZ i Załącznikom do SWZ:

Zgodnie z rozdziałem 6 pkt 6.1 SWZ przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi. Przedmiotem zamówienia są usługi przewozowe świadczone przez okres 10 lat (120 miesięcy) w ilości rocznej 8 000 000 (osiem milionów) wozokilometrów. Szczegółowy opis przedmiotu zamówienia określony został w Załączniku nr 1 do SWZ (pkt 6.2).

W rozdziale 6 pkt 6.3 SWZ Zamawiający wymagał, aby usługi przewozowe wykonywane były osobiście przez wykonawcę. Podobny zapis został powtórzony w pkt 6.10.

W rozdziale 24 SWZ Zamawiający określił termin wykonania przedmiotu zamówienia, gdzie data rozpoczęcia świadczenia usług to dzień 1 stycznia 2028 r. (ust. 24.1), natomiast okres trwania umowy to 120 miesięcy (ust. 24.2). Równolegle w pkt 1.2 OPZ Zamawiający określił czas trwania umowy – od dnia 1 stycznia 2028 r. do dnia 31 grudnia 2037 r. Podobne zapisy zostały umieszczone w § 2 ust. 1 wzoru umowy, gdzie stwierdzono, że rozpoczęcie świadczenia usług przewozowych nastąpi w dniu 1 stycznia 2028 r., natomiast w § 2 ust. 2 wzoru umowy określono, że umowa zostaje zawarta na okres 120 miesięcy liczonych od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych.

W rozdziale 25 pkt 25.4.4 SWZ Zamawiający przewidział warunek udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej, zgodnie z którym o udzielenie zamówienia będą mogli ubiegać się wykonawcy, którzy w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert, a jeżeli okres prowadzenia działalności jest krótszy – w tym okresie, wykonali co najmniej jedną usługę przewozową w komunikacji miejskiej o wartości nie mniejszej niż 60 000 000 zł brutto, wykonaną w ciągu kolejnych 12 miesięcy. Na potwierdzenie spełnienia powyższego warunku należy w JEDZ podać informację o wykonanych lub wykonywanych usługach przewozu osób w komunikacji miejskiej z podaniem informacji wymaganych w opisanym warunku oraz na wezwanie informację według wzoru określonego w Załączniku nr 3 do SWZ wraz z dokumentem potwierdzającym, że usługi te zostały wykonane należyście.

W rozdziale 25 pkt 25.4.5 SWZ Zamawiający przewidział warunek udziału w postępowaniu w zakresie potencjału technicznego do wykonania zamówienia, zgodnie z którym o udzielenie zamówienia będą mogli ubiegać się wykonawcy, którzy dysponują lub będą dysponować na terenie miasta Kielce lub w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach w linii prostej od współrzędnych geograficznych 50°52'35"N 20°37'18"E bazą eksploatacyjną, o jakiej mowa w art. 4 pkt 21a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, na terenie której powinny znajdować się miejsca postojowe dla wszystkich autobusów wykonujących przewozy przewidziane w umowie oraz zaplecze techniczne umożliwiające wykonywanie przeglądów i napraw autobusów, spełniającą wymogi zawarte w Załączniku nr 1 do SWZ.

W rozdziale 35 ust. 35.1 SWZ Zamawiający przewidział obowiązek wniesienia wadium w wysokości 5 000 000 złotych.

W rozdziale 36 SWZ Zamawiający przewidział zabezpieczenie należytego wykonania umowy stwierdzając w ust. 36.1, że będzie żądać od wykonawcy, którego oferta została wybrana jako najkorzystniejsza, wniesienia zabezpieczenia w wysokości 2% ceny ofertowej.

We wzorze umowy Zamawiający przewidział następujące postanowienia:

„§ 5

1. Wykonawca zobowiązany jest dysponować na terenie miasta Kielce lub w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach w linii prostej od współrzędnych geograficznych 50°52'35"N

20°37'18"E bazę eksploatacyjną, o jakiej mowa w art. 4 pkt 21a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym (t.j. Dz. U. z 2024 r., poz. 1539), na terenie której powinny znajdować się miejsca postojowe dla wszystkich autobusów wykonujących przewozy przewidziane w umowie oraz zaplecze techniczne umożliwiające wykonywanie przeglądów i napraw autobusów. Szczegółowe wymagania dotyczące bazy eksploatacyjnej zawarte są w Załączniku nr 1 do umowy.

2. Wykonawca najpóźniej na 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług przekaże Zamawiającemu adres bazy eksploatacyjnej wraz z informacją o powierzchni nieruchomości, oznaczeniu nieruchomości i podstawie prawnej dysponowania. W przypadku innej formy dysponowania niż własność, prawo do dysponowania nieruchomością musi obejmować cały okres świadczenia usług przewozowych, o którym mowa w § 2.

3. Zamawiający dokona oględzin bazy eksploatacyjnej pod kątem zgodności z SWZ, podczas których nastąpi dopuszczenie bazy do użytkowania w trakcie realizacji przedmiotu umowy.

4. W przypadku stwierdzenia niezgodności bazy eksploatacyjnej z SWZ, Zamawiający wezwie Wykonawcę do usunięcia stwierdzonych niezgodności wskazując ich rodzaj i termin usunięcia, z tym że termin usunięcia nie może być krótszy niż 7 dni.

5. Po upływie terminu wyznaczonego na usunięcie wskazanych w wezwaniu niezgodności lub po uzyskaniu od Wykonawcy pisemnej informacji o ich usunięciu, o ile usunięcie niezgodności nastąpiło przed upływem terminu wyznaczonego przez Zamawiającego, Zamawiający najpóźniej w terminie 3 dni dokona oceny usunięcia niezgodności.

6. W przypadku stwierdzenia nieusunięcia w wyznaczonym terminie niezgodności bazy z SWZ w zakresie lokalizacji bazy, wymogu dotyczącego wyposażenia bazy w myjnię i stanowiska umożliwiające obsługę bieżącą i okresową autobusów, Zamawiającemu przysługuje prawo rozwiązania umowy oraz naliczenia Wykonawcy kary umownej w wysokości 10% ceny brutto wskazanej w ofercie Wykonawcy, która podlegała punktacji w kryterium cena.

7. W przypadku nieskorzystania przez Zamawiającego z prawa rozwiązania umowy w sytuacji, o której mowa w ust. 6, Zamawiający nalicza Wykonawcy karę umowną w wysokości 0,01 % ceny brutto wskazanej w ofercie Wykonawcy, która podlegała punktacji w kryterium cena, za każdy dzień zwłoki.

8. W przypadku stwierdzenia nieusunięcia niezgodności innych, niż wskazane w ust. 6, Zamawiający naliczy Wykonawcy karę umowną w przypadku stwierdzenia następujących niezgodności:

1) za powierzchnię bazy eksploatacyjnej mniejszą niż wymagana – 0,006% ceny brutto wskazanej w ofercie Wykonawcy, która podlega punktacji w kryterium cena, za każde brakujące 1 000 m² powierzchni, za każdy dzień zwłoki,

2) za brak ogrodzenia bazy eksploatacyjnej lub brak oświetlenia – 0,005% ceny brutto wskazanej w ofercie Wykonawcy, która podlega punktacji w kryterium cena, za każdy dzień zwłoki,

3) za brak monitorowania bazy eksploatacyjnej systemem kamer wizyjnych – 0,004% ceny brutto wskazanej w ofercie Wykonawcy, która podlega punktacji w kryterium cena, za każdy dzień zwłoki,

4) za brak na terenie bazy infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych – 1 000,00 zł za każdy dzień zwłoki,

5) za brak na terenie bazy pomieszczenia przeznaczonego do serwisowania i obsługi automatów mobilnych – 2 000,00 zł za każdy dzień zwłoki,

6) za brak wyznaczenia miejsc postojowych dla Zamawiającego, spełniających wymagania SWZ – 1 000,00 zł za każde brakujące miejsce postojowe za każdy dzień zwłoki.

9. Postanowienia ust. 7 i 8 będą miały odpowiednie zastosowanie, jeżeli podczas świadczenia usług przewozowych Zamawiający stwierdzi niezgodności bazy eksploatacyjnej z wymogami określonymi w SWZ.

10. Zamawiający zastrzega sobie prawo dochodzenia odszkodowania uzupełniającego, jeżeli kara umowna, o której mowa w ust. 6-8, nie pokryje powstałej szkody.

§ 6

1. Wykonawca skieruje do realizacji przedmiotu umowy autobusy spełniające wymogi opisane w Załączniku nr 1 do umowy.

2. Wykaz autobusów fabrycznie nowych, wprowadzonych do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji stanowi Załącznik nr 2a do umowy.

3. Wykaz autobusów używanych, wprowadzonych do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy, stanowi Załącznik nr 2b do umowy.

4. Wykaz dodatkowych 8 autobusów do czasowej obsługi linii nr 8, 26 i 34, stanowi Załącznik nr 2c do umowy.

5. Autobusy uwzględnione w Załącznikach nr 2a, 2b, i 2c pozostają do wyłącznej dyspozycji Zamawiającego przez cały

okres obowiązywania umowy i nie mogą być wykorzystywane przez Wykonawcę do świadczenia usług innych niż wynikające z niniejszej umowy bez zgody Zamawiającego.

6. Wszelkie zmiany w wykazach, o których mowa powyżej, dokonywane są zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku nr 1 do umowy.

7. Wykonawca przekaze Zamawiającemu Załączniki nr 2a, 2b i 2c najpóźniej na 14 dni przed terminem rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych, o którym mowa w S2, wraz z oświadczeniem, że autobusy uwzględnione w Załącznikach 2a, 2b, 2c spełniają wymogi określone w Załączniku nr 1 do umowy. W przypadku ich niezłożenia Zamawiający naliczy karę umowną w wysokości 0,006% ceny brutto wskazanej w ofercie Wykonawcy, która podlegała punktacji w kryterium cena, za każdy załącznik za każdy dzień zwłoki.

8. W przypadku stwierdzenia niezgodności autobusów z SWZ, Zamawiający wezwie Wykonawcę do usunięcia stwierdzonych niezgodności wskazując ich rodzaj i termin usunięcia, z tym że termin usunięcia nie może być krótszy niż 7 dni.

9. Po usunięciu wskazanych w wezwaniu niezgodności Wykonawca ponownie przekaze Zamawiającemu zaktualizowany wykaz autobusów, najpóźniej w ostatnim dniu terminu wyznaczonego na usunięcie niezgodności.

10. W przypadku stwierdzenia, że niezgodności nie zostały usunięte Zamawiający naliczy Wykonawcy karę umowną, zgodnie z poniższym wykazem:

1) za skierowanie do świadczenia usług przewozowych mniejszej niż minimalna liczba autobusów fabrycznie nowych wymaganych do wykazania w Załączniku nr 2a – 1 000,00 zł za każdy brakujący autobus za każdy dzień zwłoki przez pierwsze 30 dni od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych, o którym mowa w S2 umowy. W kolejnych 30 dniach wysokość kary umownej będzie się zwiększała każdorazowo o 1 000,00 zł (tj. w drugich 30 dniach wynosi 2 000,00 zł, w trzecich 30 dniach 3 000,00 zł i analogicznie w następnych okresach 30 dniowych),

2) za skierowanie do świadczenia usług przewozowych mniejszej liczby autobusów niż łączna liczba wymagana w Załączniku nr 1 do umowy – 1 000,00 zł za każdy brakujący autobus za każdy dzień zwłoki przez pierwsze 30 dni od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych, o którym mowa w § 2 umowy. W kolejnych 30 dniach wysokość kary umownej będzie się zwiększała każdorazowo o 1 000,00 zł (tj. w drugich 30 dniach wynosi 2 000,00 zł, w trzecich 30 dniach 3 000,00 zł i analogicznie w następnych okresach 30 dniowych),

3) za skierowanie do świadczenia usług przewozowych mniejszej liczby autobusów MAXI niż liczba wymagana w Załączniku nr 1 do umowy – 1 000,00 zł za każdy brakujący autobus za każdy dzień zwłoki przez pierwsze 30 dni od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych, o którym mowa w § 2 umowy. W kolejnych 30 dniach wysokość kary umownej będzie się zwiększała każdorazowo o 1 000,00 zł (tj. w drugich 30 dniach wynosi 2 000,00 zł, w trzecich 30 dniach 3 000,00 zł i analogicznie w następnych okresach 30 dniowych),

4) za skierowanie do świadczenia usług przewozowych mniejszej liczby autobusów MEGA niż liczba wymagana w Załączniku nr 1 do umowy – 1 000,00 zł za każdy brakujący autobus za każdy dzień zwłoki przez pierwsze 30 dni od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych, o którym mowa w § 2 umowy. W kolejnych 30 dniach wysokość kary umownej będzie się zwiększała każdorazowo o 1 000,00 zł (tj. w drugich 30 dniach wynosi 2 000,00 zł, w trzecich 30 dniach 3 000,00 zł i analogicznie w następnych okresach 30 dniowych),

5) za skierowanie do świadczenia usług przewozowych mniejszej liczby autobusów elektrycznych niż liczba wymagana w Załączniku nr 1 do umowy – 3 000,00 zł za każdy brakujący autobus za każdy dzień zwłoki przez pierwsze 30 dni od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych, o którym mowa w § 2 umowy. W kolejnych 30 dniach wysokość kary umownej będzie się zwiększała każdorazowo o 1 000,00 zł (tj. w drugich 30 dniach wynosi 4 000,00 zł, w trzecich 30 dniach 5 000,00 zł i analogicznie w następnych okresach 30 dniowych),

6) za skierowanie do świadczenia usług przewozowych mniejszej niż wskazana w ofercie Wykonawcy liczby autobusów spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO VI – 1 000,00 zł za każdy brakujący autobus za każdy dzień zwłoki przez pierwsze 30 dni od dnia rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych, o którym mowa w § 2 umowy. W kolejnych 30 dniach wysokość kary umownej będzie się zwiększała każdorazowo o 1 000,00 zł (tj. w drugich 30 dniach wynosi 2 000,00 zł, w trzecich 30 dniach 3 000,00 zł i analogicznie w następnych okresach 30 dniowych).

§ 7

1. Zamawiający zastrzega sobie prawo do kontrolowania jakości usług przewozowych świadczonych przez Wykonawcę.

Zasady przeprowadzania kontroli określa Załącznik nr 4 do umowy.

2. W przypadku niewykonania lub niewłaściwego wykonania przez Wykonawcę przedmiotu umowy oraz w przypadku nienależytej eksploatacji autobusów i innych urządzeń, Zamawiający naliczy kary umowne w przypadkach i w wysokości określonej w Załączniku nr 5 do umowy.

3. Łączna wysokość kar umownych z powodu niewykonania lub niewłaściwego wykonania przez Wykonawcę przedmiotu umowy oraz w przypadku nienależytej eksploatacji powierzonych urządzeń nie może przekroczyć 20% ceny brutto wskazanej w ofercie złożonej przez Wykonawcę (wartość brutto, która podlegała punktacji w kryterium cena w postępowaniu przetargowym),

4. Łączna wysokość kar umownych za nienależyte wykonanie umowy w czasie realizacji jednego kursu nie może być niż 1 000,00 zł.

5. O naliczonej Karze umownej Zamawiający informuje na piśmie wykonawcę, potrąca z wynagrodzenia Wykonawcy bez odrębnych oświadczeń o potrąceniu, chyba że obowiązujące przepisy prawa wyłączają możliwość ich potrącenia, a w przypadku, gdy wynagrodzenie nie pokryje wysokości kary – z ustanowionego zabezpieczenia należytego wykonania umowy.

6. Jeżeli kary umowne nie pokryją poniesionej szkody Zamawiający może dochodzić odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych do wysokości poniesionej szkody.

§ 8

1. Zamawiający zapłaci Wykonawcy za wykonane usługi przewozowe, będące przedmiotem niniejszej umowy, miesięcznie kwotę stanowiącą iloczyn zleconej przez Zamawiającego i wykonanej ilości kilometrów na liniach komunikacyjnych, wynikających z pomiarów tras linii oraz stawki za 1 km netto przewidzianej dla określonego rodzaju autobusu w wysokości:

1) dla autobusów innych nie zeroemisyjne elektryczne:

a) MAXI: zł

b) MEGA: zł

2) dla autobusów zeroemisyjnych elektrycznych: zł

2. Wynagrodzenie zostanie powiększone o obowiązujący podatek VAT.

3. Rozliczenie za wykonane usługi odbywać się będzie fakturami wystawianymi za okresy:

a) pierwsza faktura za okres od 1 do 10 dnia każdego miesiąca,

b) druga faktura za okres od 11 do 20 dnia każdego miesiąca,

c) trzecia faktura za okres od 21 do ostatniego dnia każdego miesiąca.

4. Faktura VAT powinna być wystawiona w terminie do 5 dni roboczych po cyklu rozliczeniowym.

5. Faktura VAT wystawiona prawidłowo przez Wykonawcę jest płatna w terminie do 30 dni od dnia wystawienia na rachunek bankowy Wykonawcy wskazany w fakturze.

6. Za wykonane kilometry uznaje się:

1) kilometry wykonane na podstawie obowiązującego rozkładu jazdy i na liniach autobusowych objętych umową,

2) dodatkowe kilometry wykonane przez Wykonawcę:

a) w związku ze zmianą trasy wynikającą z objazdów spowodowanych w szczególności pracami prowadzonymi w pasie drogowym, wypadkami drogowymi oraz imprezami okolicznościowymi,

b) w związku z dojazdami autobusów na komisariat policji, na wniosek kontrolerów biletowych,

c) w związku ze zleceniem wykonania dodatkowej pracy przewozowej, m. in. z tytułu obsługi imprez masowych (w tym sportowych) i obsługi okresowych wzmoczeń przewozów pasażerskich (np. w okresie Wszystkich Świętych).

7. Wykonawca załączał będzie do faktury zestawienie kilometrów według wzoru określonego w Załączniku Nr 3 do umowy.

8. Poczynając od 1 kwietnia 2028 r. stawka netto za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej może być waloryzowana (podwyższana lub zmniejszana) w okresach kwartalnych na podstawie niżej wymienionych wskaźników:

1) przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat z zysku,

2) ceny oleju napędowego albo ceny energii elektrycznej,

3) cen towarów i usług konsumpcyjnych.

9. Stawka ustalana będzie na poszczególne, kolejne kwartały świadczenia usług przewozowych, przy zastosowaniu następującego wzoru:

$$C = (C1 \times W) \div 100$$

gdzie:

C – oznacza wysokość stawki po waloryzacji

C1 – oznacza wysokość stawki za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej, która obowiązywała przed waloryzacją

W – oznacza wskaźnik waloryzacji stawki za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej

Wskaźnik waloryzacji W będzie wyliczany zgodnie z poniższymi wzorami:

1) dla autobusów innych niż zeroemisyjne: $W = 0,6 \times WT + 0,3 \times WP + 0,1 \times WW$

2) dla autobusów zeroemisyjnych: $W = 0,6 \times WT + 0,3 \times WE + 0,1 \times WW$

W = wskaźnik waloryzacji stawki (zarówno wskaźnik W, jak i jego poszczególne składowe, tj. WW, WP, WT i WE będą zaokrąglone do 2 miejsc po przecinku),

WT = wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (poprzedni kwartał = 100).

WP = wskaźnik ceny oleju napędowego w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), publikowany przez Głównego Urzędu Statystycznego na potrzeby statystyki krajowej (poprzedni kwartał 100).

WW = wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku wyliczony będzie 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 wartości publikowanych w komunikatach i obwieszczenia Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego wg wzoru:

$$WW = (WWx \div WWx-1) \times 100$$

Gdzie:

WWx – przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w kwartale poprzedzającym kwartał dokonania waloryzacji

WWx-1 – przeciętne miesięczne wynagrodzenie w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w kwartale poprzedzającym kwartał X

WE = wskaźnik zmiany średniej ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał uprzedni w stosunku do kwartału poprzedzającego kwartał dokonywania waloryzacji) wyliczony będzie jako stosunek średniej ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w danym kwartale X w stosunku do kwartału X-1 na podstawie wartości publikowanych w Informacji Prezesa Urzędu Regulacji Energetyki na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 18a ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. – Prawo energetyczne (Dz.U. z 2026 r., poz.43) wg wzoru:

$$WE = (WEx \div WEx-1) \times 100$$

Gdzie:

WEx – średnia ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w kwartale uprzednim w stosunku do kwartału poprzedzającego kwartał dokonywania waloryzacji

WEx-1 – średnia ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w kwartale poprzedzającym kwartał X

W przypadku braku publikacji któregokolwiek ze wskaźników przed terminem przewidzianym na wystawienie faktury, waloryzacja będzie dokonywana na podstawie ostatnio opublikowanych wskaźników.

10. Zmienione po raz pierwszy stawki za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej obowiązywać będą od 1 dnia miesiąca kalendarzowego będącego początkiem kwartału roku kalendarzowego, do końca tego kwartału, a zmieniane w następnych kwartałach odpowiednio od pierwszego do ostatniego dnia kwartału.

11. Warunkiem zmiany wysokości stawki za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej jest wzrost lub spadek o ponad 1% wskaźnika waloryzacji „W” wyliczonego zgodnie z określonymi wzorami.

12. Wzrost lub spadek wskaźnika waloryzacji „W” pomiędzy kwartałami nie może być większy niż 5%.

13. Po opublikowaniu wskaźników, o których mowa w ust. 9, Wykonawca przedkładać będzie Zamawiającemu projekt aneksu do umowy zawierający wysokość stawki wyliczonej zgodnie z określonymi wyżej zasadami zawierający wysokość wskaźników i miejsce ich publikacji składających się na podstawę waloryzacji, nie później niż do 5 dni roboczych od dnia ogłoszenia ostatniego ze wskaźników.

14. Jeżeli Wykonawca nie przedłoży Zamawiającemu wyliczenia zmienionej stawki lub odmówi podpisania aneksu, strony wiązać będzie stawka wyliczona przez Zamawiającego.

15. W przypadku gdy w trakcie obowiązywania niniejszej Umowy dojdzie do 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, zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne, zasad gromadzenia i wysokości wpłat do pracowniczych planów kapitałowych, o których mowa w ustawie z dnia 4 października 2010 r. o pracowniczych planach kapitałowych, której wysokość nie była znana Wykonawcy przed zawarciem umowy, jeżeli zmiany te będą miały wpływ na koszty wykonania zamówienia przez Operatora, Zamawiający dopuszcza możliwość zmiany wynagrodzenia, zgodnie z zasadami określonymi w ust. 16.

16. Wskazane powyżej zmiany mogą zostać wprowadzone jedynie w przypadku, jeżeli Strony Umowy zgodnie uznają, że zaszły wskazane okoliczności oraz wprowadzenie zmian jest konieczne i niezbędne dla prawidłowej realizacji zamówienia, przy czym zmiana wynagrodzenia może nastąpić jedynie po ustaleniu stanu faktycznego i prawnego oraz po zbadaniu dokumentów, które Operator dostarczy w celu udowodnienia wpływu zmiany przepisów na wysokość należnego mu wynagrodzenia pod warunkiem, iż Operator wystąpi z wnioskiem o zmianę w ww. zakresie w terminie nie przekraczającym 30 dni od daty wejścia w życie przepisów zmieniających. Wynagrodzenie zostanie odpowiednio zwiększone/zmniejszone o kwotę odpowiadającą wzrostowi/obniżce udokumentowanych kosztów, o których mowa powyżej, od daty faktycznej zmiany kosztów wykonania. W celu realizacji powyższych postanowień Operator powinien wystąpić ze stosownym wnioskiem do Organizatora wskazując podstawy zmiany wynagrodzenia i jego wysokość, a w przypadku zmiany najniższego wynagrodzenia za pracę powinien załączyć wykaz pracowników, którym z tego tytułu Operator zobowiązany jest zwiększyć wynagrodzenia, kwotę zwiększenia oraz szczegółowe jej wyliczenie. Zmiany wynagrodzenia mogą dotyczyć tylko pracowników zaangażowanych w realizację umowy, których wynagrodzenie ulega zwiększeniu do poziomu najniższego wynagrodzenia za pracę.

§ 10

1. W przypadku, gdy Wykonawca nie rozpocznie świadczenia usług przewozowych w terminie określonym w § 2 niniejszej umowy, Zamawiający może odstąpić od niniejszej umowy w terminie kolejnych 7 dni.

2. Zamawiający zastrzega sobie prawo do rozwiązania umowy za 3 miesięcznym okresem wypowiedzenia na koniec miesiąca kalendarzowego, w przypadku, gdy łączna wysokość kar umownych naliczonych Wykonawcy za nienależyte wykonanie umowy w dwóch następujących po sobie miesiącach kalendarzowych przekroczy każdorazowo kwotę 100 000,00 zł brutto.

3. Zamawiający zastrzega sobie prawo, bez zgody sądu, wprowadzenia na trasy komunikacyjne innego przewoźnika w przypadku nie świadczenia usług przewozowych przez okres 12 godzin w ciągu doby z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy. Koszty wprowadzenia nowego przewoźnika w całości obciążają Wykonawcę.

4. W razie wystąpienia istotnej zmiany okoliczności powodującej, że wykonanie umowy nie leży w interesie publicznym, czego nie można było przewidzieć w chwili zawarcia umowy, Zamawiający może odstąpić od umowy w terminie 30 dni od powzięcia wiadomości o tych okolicznościach.

5. W przypadku odstąpienia od umowy z przyczyn wskazanych w ust. 1 lub jej rozwiązania przez Zamawiającego z powodu jej nienależytego wykonania, Wykonawca zapłaci Zamawiającemu karę umowną w wysokości 10% ceny brutto wskazanej w ofercie złożonej przez Wykonawcę (wartość brutto, która podlegała punktacji w kryterium cena w postępowaniu przetargowym). Jeżeli kara umowna nie pokryje szkody Zamawiający uprawniony jest do dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych”.

W dniu 1 września 2026 r. Zamawiający dokonał modyfikacji współczynnika WP w § 8 ust. 9 wzoru umowy nadając mu następujące brzmienie: „WP = wskaźnik zmiany cen paliwa używanego do napędu autobusów określonych w Umowie, wyliczany przez Zamawianego jako stosunek średniej ceny hurtowej netto paliwa w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji). Do wyliczenia tego wskaźnika dane będą pochodzić z cennika cen hurtowych netto oleju napędowego Ekodiesel publikowanych na stronie internetowej PKN Orlen S.A. Do wyliczenia średniej ceny dla danego kwartału brane będą ceny publikowane przez PKN Orlen S.A. obowiązujące dla każdego dnia danego kwartału (w przypadku braku publikacji ceny w danym dniu, jako cena

tego dnia brana będzie pod uwagę ostatnia opublikowana cena)".

Zamawiający w OPZ przewidział m. in. następujące obowiązki wykonawcy: (...)

2.3 Realizowanie usług przewozowych wyłącznie samodzielnie bez udziału podwykonawców.

2.4 Wykonawca zobowiązany jest dysponować na terenie miasta Kielce lub w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach w linii prostej od współrzędnych geograficznych 50°52'35"N 20°37'18"E bazą eksploatacyjną, o jakiej mowa w art. 4 pkt 21a ustawy z dnia 6 września 2001 r. o transporcie drogowym, na terenie której powinny znajdować się miejsca postojowe dla wszystkich autobusów wykonujących przewozy przewidziane w umowie oraz zaplecze techniczne umożliwiające wykonywanie przeglądów i napraw autobusów.

2.4.1. Powierzchnia bazy eksploatacyjnej nie może być mniejsza niż 3 ha.

2.4.2. Wszystkie obiekty zaplecza technicznego muszą spełniać odpowiednie wymagania prawne i stosowne dopuszczenia dla użytkowania jako zaplecze eksploatacji pojazdów.

2.4.3. Zaplecze techniczne może stanowić wyłącznie jedna baza eksploatacyjna.

2.4.4. Powierzchnia placu postojowo-manewrowego musi zapewniać jednoczesny postój wszystkich przewidzianych do realizacji umowy autobusów i bezpieczne manewrowanie nimi.

2.4.5. Teren musi być ogrodzony zapewniając bezpieczeństwo i pozwalający na ochronę przed dostępem osób nieuprawnionych, monitorowany całodobowo.

2.4.6. Plac postojowo-manewrowy musi być oświetlony i posiadać nawierzchnię utwardzoną pozwalającą na bezpieczną eksploatację pojazdów.

2.4.7. Na terenie bazy eksploatacyjnej musi się znajdować co najmniej 6 stanowisk wyposażonych w kanały lub podnośniki, umożliwiających obsługę bieżącą i okresową autobusów.

2.4.8. Na terenie bazy eksploatacyjnej musi znajdować się automatyczna mechaniczna myjnia pojazdów oraz stanowisko do mycia podwozia, komór silnika i podzespołów autobusu posiadająca wszystkie niezbędne przewidziane prawem dopuszczenia i zezwolenia na jej funkcjonowanie.

2.4.9. Na terenie bazy eksploatacyjnej musi znajdować się infrastruktura ładowania autobusów elektrycznych, o których mowa w pkt I.7.3.

(...)

2.29. Na 60 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi Wykonawca udostępni Zamawiającemu do wglądu pierwszy z fabrycznie nowych autobusów w celu dokonania oceny zgodności z wymaganiami i przedstawienia ewentualnych uwag, które Wykonawca jest zobowiązany uwzględnić przed przedstawieniem wszystkich autobusów do odbioru, o którym mowa w punkcie poniżej.

2.30. Na 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usługi Wykonawca przekaze Zamawiającemu wykaz autobusów z Załącznika nr 2a, 2b i 2c oraz udostępni Zamawiającemu do wglądu wszystkie autobusy w celu dokonania oceny zgodności z wymaganiami.

(...)

3.1. Obsługa linii wyłącznie pojazdami sprawnymi technicznie i o estetycznym wyglądzie wewnętrznym oraz zewnętrznym.

3.2. Oświetlanie wnętrza pojazdu po zmroku i przy niedostatecznej widoczności.

3.3. Dbanie o należytą eksploatację i serwisowanie przekazanego wyposażenia.

3.4. Serwisowanie kasowników, bramek liczących, tablic elektronicznych, systemów realizujących wygłaszanie zapowiedzi głosowych, autokomputerów, zgodnie z zaleceniami producenta.

3.5. Utrzymywanie w sprawności technicznej systemu monitoringu, który musi zapisywać dane m.in. przez cały czas pracy autobusu.

3.6. Umożliwienie Zamawiającemu serwisowania automatów do sprzedaży biletów oraz pobierania utargów w miejscu i czasie wskazanym przez Zamawiającego.

3.7. Uruchomienie w zajezdni internetowego łącza stałego (stały adres IP), przepustowość min. 1 Gbit/s., łącze symetryczne (koszty utrzymania łącza ponosi Wykonawca).

3.8. Umożliwienie wgrywania do autokomputerów przekazywanych przez Zamawiającego wszystkich danych sterujących

poszczególnymi urządzeniami wyposażenia autobusów.

3.9. Umożliwienie zgrywania z autokomputerów danych przy czym:

3.9.1. część danych otrzymanych z autokomputerów (zwłaszcza dane eksploatacyjne oraz informacje o nieprawidłowym działaniu poszczególnych podzespołów pojazdów) Zamawiający może udostępnić Wykonawcy.

3.10. Bez pisemnej zgody i akceptacji projektu przez Zamawiającego nie można umieszczać wewnątrz i na zewnątrz autobusu żadnych materiałów reklamowych lub informacyjnych, przy czym:

3.10.1. Zakaz dotyczy w szczególności ulotek, broszur, magazynów, naklejek, gazet, nośników reklamowych etc.

3.10.2. Zamawiający zastrzega sobie prawo zamieszczania na zewnątrz i wewnątrz autobusu treści związanych z prowadzonymi przez niego kampaniami. Wykonawca zobowiązany będzie w takim przypadku wyłącznie do udostępnienia powierzchni autobusu.

3.10.3. Wykonawca nie może emitować / odtwarzać reklam, ogłoszeń itp. na nośnikach (ekranach), w które autobus został wyposażony.

3.10.4. Wykonawca może umieszczać reklamy wyłącznie na zewnątrz pojazdu na tylnej ścianie, przy czym treść i projekt musi zostać zaakceptowany przez Zamawiającego. Treść i grafika nie mogą promować partii politycznych, ugrupowań, poglądów politycznych, polityków oraz wszelkich kwestii związanych z wyznaniem.

3.11. Zakazana jest jakakolwiek ingerencja w dane zgrane z autokomputerów.

3.12. Komunikaty na tablicach zewnętrznych i wewnętrznych oraz emitowane przez system zapowiedzi głosowe są prezentowane automatycznie przez autokomputer. Zakazana jest jakakolwiek ingerencja w System Informacji Pasażerskiej w autobusach powodująca ich wyłączenie czy nieprawidłowe działanie.

3.13. Zapewnienie prawidłowej obsługi Systemu Informacji Pasażerskiej w czasie rzeczywistym oraz Kieleckiej Karty Miejskiej w szczególności poprzez:

3.13.1. codzienne zaprogramowanie modułów komunikacyjnych (autokomputerów) oraz ich bieżącą obsługę (wymagana łączność LTE),

3.13.2. zapewnienie transmisji zapisanych danych do punktu wymiany informacji LTE po zjeździe autobusu z linii komunikacyjnej,

3.13.3. utrzymywanie włączonych autokomputerów (zabronione jest ich wyłączanie) w czasie ich programowania i zgrywania raportów (podczas tej czynności słysząc charakterystyczny dźwięk i komunikat na wyświetlaczu „transmisja...”).

3.14. Dla potrzeb zapewnienia prawidłowego funkcjonowania systemów zabronione jest:

3.14.1. wyjeżdżanie autobusów na trasę z niewłączonym lub niesprawnym autokomputerem,

3.14.2. wprowadzanie korekt trasy w czasie jazdy autobusu (korekta może być wprowadzona tylko podczas postoju na przystanku komunikacyjnym i tylko jako korekta „do przodu”),

3.14.3. wyłączania autokomputera przed przesłaniem i pobraniem potrzebnych danych.

3.15. Dla potrzeb zapewnienia prawidłowej obsługi linii Wykonawca zobowiązany jest do:

3.15.1. uruchomienia funkcji wyświetlającej na tablicach zewnętrznych informacji „PRZEJAZD TECHNICZNY”, w następujących przypadkach:

- dojazdów do przystanku początkowego,
- zjazdów bez pasażerów,
- przejazdów pomiędzy liniami,
- oraz innych nieprzewidzianych przypadkach uniemożliwiających kontynuowanie jazdy,

3.15.2. uruchomienia funkcji wyświetlającej na tablicy wewnętrznej informację „UWAGA AWARIA, PROSIMY O OPUSZCZENIE POJAZDU” oraz uruchomienia emisji komunikatu głosowego o tej samej treści w przypadku awarii autobusu.

3.16. Umożliwienie instalacji w autobusach dodatkowych urządzeń zakupionych przez Zamawiającego w trakcie trwania kontraktu, przy czym:

3.16.1. Obsługa i serwisowanie spoczywają na Wykonawcy,

3.16.2. Wykonawca udostępni autobusy w celu montażu urządzeń w terminach uzgodnionych z Zamawiającym.

3.16.3. W przypadku wycofania pojazdu z eksploatacji i wprowadzenia w jego miejsce innego autobusu, Wykonawca zobowiązany jest do przeniesienia urządzeń do nowego autobusu na własny koszt.

W Załączniku nr 2a do wzoru umowy Zamawiający zamieścił Wykaz autobusów fabrycznie nowych, wprowadzonych do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy.

W Załączniku nr 2b do wzoru umowy Zamawiający zamieścił Wykaz autobusów używanych, wprowadzonych do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy.

W Załączniku nr 2c do wzoru umowy Zamawiający zamieścił Wykaz dodatkowych 8 autobusów do czasowej obsługi linii nr 8, 26 i 34.

W Załączniku nr 5 do wzoru umowy Zamawiający umieścił katalog 71 kar umownych:

Lp.	Rodzaj uchybienia/nieprawidłowości	Wysokość w złotych (zł)	Podstawa naliczenia
Realizacja kursów, punktualność i tabor liniowy			
1	Niewykonanie kursu przewidzianego rozkładem jazdy	1 000,00 zł	za każdy niewykonany kurs ⁴
2	Niepunktualny odjazd z przystanku powyżej 1 minuty przed rozkładowym czasem	500,00 zł	za każdy kurs
3	Niepunktualny odjazd z przystanku powyżej 2 minut po rozkładowym czasie (z winy Wykonawcy)	500,00 zł	za każdy kurs
4	Brak obsługi przystanku (niezatrzymanie się) wskazanego w rozkładzie jazdy (nie dotyczy przystanków na żądanie)	500,00 zł	za każdy przystanek
5	Nieuzasadniona zmiana trasy przejazdu	500,00 zł	za każdy pominięty przystanek
6	Samodzielne zastąpienie przez Wykonawcę taboru przewidzianego w rozkładzie jazdy taborem o mniejszej pojemności pasażerskiej	200,00 zł	za każdy kurs
7	Niewysłanie na linię autobusu rezerwowego w ciągu 45 minut od przerywania kursu przez autobus realizujący pracę liniową	300,00 zł	za każdy przypadek
8	Odmowa wykonywania zleconej dodatkowej pracy przewozowej, np. z tytułu obsługi imprez masowych (w tym sportowych), obsługi okresowych wzmożonych przewozów pasażerskich (np. w okresie Wszystkich Świętych), realizacji działań w sytuacjach kryzysowych, itp.	1 000,00 zł	za każdy dzień
Wymagania wiekowe i parametry taboru w trakcie realizacji przedmiotu umowy			
9	Świadczenie usług autobusem starszym niż 15 lat	1 000,00 zł	za każdy dzień ¹
10	Niespełnienie średniego wieku autobusów wykorzystywanych do obsługi zamówienia, uwzględnionych w Załączniku nr 2b i 2c do umowy	1 000,00 zł	za każdy dzień ¹
11	Wymiana autobusu uwzględnionego w Załączniku 2b na autobus, którego wiek przekracza 5 lat lub dokonanie wymiany autobusu z Załącznika nr 2b bez uprzedniego zgłoszenia	500,00 zł	za każdy dzień ²

12	Skierowanie do ruchu autobusu używanego o parametrach technicznych lub wyposażeniu gorszych niż w pojeździe zastępowanym	500,00 zł	za każdy dzień ²
13	Wymiana autobusu uwzględnionego w Załączniku 2a na autobus, którego wiek jest większy niż wiek autobusu zastępowanego lub autobus zastępujący nie posiada co najmniej takich samych parametrów technicznych i wyposażenia, jak autobus zastępowany	500,00 zł	za każdy dzień ²
14	Brak wymiany autobusu z Załącznika 2a na nie starszy niż ten, który uległ trwałemu zniszczeniu/uszkodzeniu w terminie 180 dni od dnia stwierdzenia trwałego zniszczenia/uszkodzenia.	1 000,00 zł	za każdy dzień ³
Stan techniczny, bezpieczeństwo, czystość i komfort			
15	Realizowanie przewozu autobusem, którego stan techniczno-eksploatacyjny lub stan wyposażenia wnętrza stanowi zagrożenie dla pasażerów np. wystające elementy (urwane, niedokręcone, odkształcone), ruchome siedzenia, urwane lub nieprzymocowane poręcze itp.	300,00 zł	za każdy kurs
16	Brak utrzymania w sprawności autobusów poprzez niewykonywanie czynności mających wpływ na ich zdolność do świadczenia usług, a także nieutrzymywanie w sprawności zainstalowanych w autobusach urządzeń oraz w przypadku trwałej usterki lub awarii brak wymiany urządzenia na nowe	500,00 zł	za każdy dzień ²
17	Brudny autobus przy wyjeździe na linię (zewnątrz lub wewnątrz)	300,00 zł	za każdy przypadek
18	Niesprawne ogrzewanie lub niewłączenie ogrzewania, niesprawna lub niewłączona klimatyzacja przestrzeni pasażerskiej zgodnie z wymogami Umowy	200,00 zł	za każdy kurs
19	Niewykonanie wymaganych przeglądów i czyszczenia układu klimatyzacji, brak udokumentowania w/w czynności	500,00 zł	za każdy dzień
20	Brak możliwości otworzenia okien w czasie obsługi linii bez uruchomionej klimatyzacji np. podczas jej awarii. Brak otwarcia szyberdachu przez kierowcę (jeżeli autobus jest w taki wyposażony) w czasie obsługi linii bez uruchomionej klimatyzacji np. podczas jej awarii	200,00 zł	za każdy kurs
21	Brak oświetlenia wnętrza pojazdu lub niesprawne oświetlenie	300,00 zł	za każdy przypadek
22	Zły stan techniczno-eksploatacyjny wyposażenia (wnętrza) autobusu stanowiący zagrożenie dla pasażera np. wystający (odkręcony, urwany, zużyty) element, ruchomy fotel, nieprzymocowana poręcz itp.	200,00 zł	za każdy przypadek

Systemy elektroniczne, IT i kasowo-biletowe			
23	Niesprawny kasownik (również nieczytelny nadruk), bramka licząca (w tym nieprawidłowo zliczająca liczbę pasażerów), tablica elektroniczna (zewnętrzna lub wewnętrzna), system realizujący wygłaszanie zapowiedzi głosowych (również wyciszony, niezrozumiały wewnętrzny lub zewnętrzny, niedziałający głośnik)	300,00 zł	za każdy przypadek (każdego dnia, każdy ze sprzętów/systemów oddzielnie)
24	Wyjazd z zajezdni na linię (również obsługa linii) z wyłączonymi kasownikami, tablicami, biletomatem (również z niesprawnym automatem)	300,00 zł	za każdy przypadek każdy ze sprzętów/systemów oddzielnie
25	Niesprawny monitoring (w tym również każda pojedyncza kamera, brak zapisu, rejestrator, zasłonięcie lub zaklejenie obiektywu kamery lub nie usunięcie usterki we wskazanym terminie)	500,00 zł	za każdy przypadek (każdego dnia, każdy ze sprzętów/systemów oddzielnie)
26	Brak prawidłowej obsługi Systemu Informacji Pasażerskiej oraz Kieleckiej Karty Miejskiej np. poprzez braku zapewnienia transmisji LTE, wyłączenie autokomputera w czasie programowania i zgrywania raportów (przesyłania danych) etc. Niewgranie danych przekazanych przez Zamawiającego, niezbędnych do prawidłowego funkcjonowania Systemu Informacji Pasażerskiej	300,00 zł	za każdy przypadek
27	Brak aktywacji pomimo wymogu „ciepłego przycisku” (również niedziałający, brak podświetlenia)	300,00 zł	za każdy przypadek
28	Niezałączenie automatu lub wyłączenie automatu przed planowaną wymianą kasety końcowej	100,00 zł	za każdy przypadek
29	Odjazd autobusu przed wymianą kasety	100,00 zł	za każdy przypadek
30	Celowe zablokowanie automatu lub kasownika w tym jego wyłączenie czy działanie powodujące jego nieprawidłową pracę	100,00 zł	za każdy przypadek za każdy kurs
31	Niezgłoszenie awarii automatu do sprzedaży biletów do odpowiednich służb ZTM Kielce	200,00 zł	za każdy przypadek
32	Niesprawne, uszkodzone gniazdo USB	100,00 zł	za każdy przypadek, za każdy dzień
33	Brak jakiegokolwiek urządzenia wymaganego umową lub nieprawidłowo funkcjonujące urządzenie	300,00 zł	za każdy dzień
34	Brak raportowania wymaganych danych do systemu informatycznego Zamawiającego	300,00 zł	za każdy przypadek, za każdy dzień
35	Brak należytej ochrony przed kradzieżą, uszkodzeniem lub zniszczeniem wszystkich urządzeń będących własnością Zamawiającego zainstalowanych w autobusach	500,00 zł	za każdy przypadek, za każdy dzień niesprawności

36	Brak przeniesienia urządzeń do autobusu, którym jest zastępowany autobus wycofywany	500,00 zł	za każdy dzień
37	Brak uruchomienia na wyświetlaczu funkcji „Przejazd techniczny” przy dojeździe do przystanku początkowego, podczas zjazdu z linii, przejazdu między liniami oraz innych nie przewidzianych przypadkach uniemożliwiających kontynuowanie jazdy	200,00 zł	za każdy przypadek
38	Brak uruchomienia funkcji na tablicy wewnętrznej „Uwaga awaria, prosimy o opuszczenie pojazdu” w tym również odpowiedniej zapowiedzi głosowej	200,00 zł	za każdy przypadek
39	Wprowadzenie korekty trasy w czasie jazdy autobusu (dozwolona jest wyłącznie korekta podczas postoju na przystanku i tylko jako korekta „do przodu”). Nieprawidłowa obsługa autokomputera w tym m. in. nie zalogowanie się, nieprawidłowe zalogowanie się itp.	200,00 zł	za każdy przypadek
40	Nienależyte dbanie o czystość i stan techniczny przekazanych urządzeń (wyposażenia)	300,00 zł	za każdy przypadek
Obsługa pasażerów i kultura przewozów			
41	Zatrzymanie autobusu w sposób utrudniający pasażerom wejście lub wyjście z pojazdu, zatrzymanie autobusu poza przystankiem z winy przewoźnika, uniemożliwienie pasażerowi skorzystanie z którychkolwiek drzwi autobusu	300,00 zł	za każdy przypadek
42	Nieudzielenie pomocy osobie z niepełnosprawnościami, brak obniżenie autobusu do poziomu chodnika, brak rozłożenia podestu, zatrzymanie autobusu w taki sposób, że osoba z niepełnosprawnościami ma utrudnione wsiadanie lub wysiadanie z pojazdu itp.	300,00 zł	za każdy przypadek
43	Brak możliwości zakupu u kierowcy biletów jednorazowych lub nieposiadanie przez kierowców biletów w sprzedaży – zgodnie z obowiązującą Uchwałą Rady Miasta Kielce	200,00 zł	za każdy przypadek
44	Niewypełnienie przez kierowcę obowiązków wskazanych w OPZ (Zakres obowiązków kierowcy autobusu oraz zasady obsługi pasażerów, osób z niepełnosprawnościami, przystanków itp.), które nie zostały ujęte w powyższym zestawieniu kar	200,00 zł	za każdy przypadek
45	Niezapewnienie obsługi autobusów przez kierowcę/ kierowców z doświadczeniem wymaganym w SWZ i złożonej ofercie	500,00 zł	za każdy dzień
46	Brak jednolitego lub brak stroju służbowego u kierowcy/kierowców	100,00 zł	za każdy dzień

47	Niewłaściwe zachowanie kierowcy np. palenie papierosa, tytoniu, papierosa elektronicznego w pojeździe, palenie papierosa przy drzwiach i dym z niego wyczuwalny w pojeździe itp.	300,00 zł	za każdy przypadek
48	Obsługa autobusu przez kierowcę nie posługującego się w sposób komunikatywny językiem polskim	500,00 zł	za każdy dzień
Wymagania wobec kierowców			
49	Zatrudnienie osoby do wykonywania przedmiotu umowy na podstawie umowy cywilnoprawnej, jeżeli osoba ta powinna być zatrudniona na podstawie umowy o pracę (również realizacja przedmiotu umowy przez osoby nie wskazane w wymaganym załączniku do umowy)	500,00 zł	za każdy przypadek, za każdy dzień
Zaplecze techniczne i obsługa awarii			
50	Brak ruchomego serwisu technicznego, umożliwiającego dokonywanie doraźnych napraw poza bazą transportową	500,00 zł	za każdy dzień ²
51	Brak dysponowania pojazdem specjalistycznym, umożliwiającym holowanie autobusów	500,00 zł	za każdy dzień ²
52	Przekroczenie w obszarze administracyjnym miasta Kielce 60 minut, a poza granicami miasta Kielce 90 minut czasu przyjazdu pojazdu specjalistycznego do autobusu, który wymaga użycia przedmiotowego specjalistycznego pojazdu	200,00 zł	za każdą rozpoczętą godzinę
53	Brak dysponowania pojazdem mobilnej służby zabezpieczenia ruchu lub jego nieprawidłowe oznakowanie	500,00 zł	za każdy dzień ²
Informacja, oznakowanie i estetyk wizualna			
54	Nieprawidłowe oznakowanie pojazdu wewnątrz lub na zewnątrz (np. numer inwentarzowy, przepisy porządkowe, taryfy itp.)	200,00 zł	za każdy dzień, za każdy przypadek
55	Nieumieszczenie w autobusie informacji przekazanych przez Zamawiającego	100,00	za każdy autobus, za każdy dzień
56	Nieumieszczenie w autobusach we wskazanym miejscu informacji o przepisach porządkowych, regulaminach oraz innych ulotek, naklejek i materiałów informacyjnych, które zostały dostarczone przez Zamawiającego	200,00 zł	za każdy dzień
57	Umieszczenie reklamy, grafiki, ulotki, biuletynu itp. lub bez zgody Zamawiającego lub brak akceptacji projektu reklamy na zewnątrz pojazdu na tylnej ścianie	500,00 zł	za każdy dzień, za każdy autobus
Współpraca, kontrola i raportowanie formalne			

58	Nieudostępnienie autobusu w celu przeprowadzenia kontroli, brak udostępnienia przez kierowcę karty drogowej w celu dokonania w niej wpisu o przeprowadzonej kontroli lub stwierdzonej nieprawidłowości	500,00 zł	za każdy przypadek
59	Brak współpracy kierowcy z kontrolerem biletów	200,00 zł	za każdy przypadek
60	Uniemożliwienie Zamawiającemu serwisowania automatów do sprzedaży biletów, pobieranie utargu itp.	500,00 zł	za każdy przypadek
61	Niepowiadamianie Zamawiającego niezwłocznie po zaistnieniu o okresie i przyczynie niewykonywania umowy lub wszystkich trudnościach z jej realizacją np. opóźniony wyjazd na linię, brak możliwości ukończenia kursu, zdarzenia drogowe etc.	300,00 zł	za każdy przypadek
62	Opóźnienie lub brak wysłania zbiorczej informacji z realizacji kursów w wymaganym terminie	300,00 zł	za każdy przypadek
63	Nieprzesłanie zbiorczej informacji z realizacji kursów z zakończonej doby	300,00 zł	za każdy przypadek
64	Nieprzekazanie w terminie do Zamawiającego informacji o przerwach lub zakłóceniach w ruchu (realizacji umowy)	300,00 zł	za każdy przypadek
65	Brak aktualizacji Załączników nr 2a, 2b i 2c do umowy po każdej zmianie taboru oraz w wymaganym umową terminie	300,00 zł	za każdy dzień
66	Niewyznaczenie (również brak z nim kontaktu) upoważnionego przedstawiciela, kompetentnego do podejmowania decyzji, do codziennego kontaktu z Zamawiającym przez 24 godziny na dobę	200,00 zł	za każdy dzień
67	Nieodtworzenie lub brak naprawy powierzonego mienia, które uległo zniszczeniu lub dewastacji	300,00 zł	za każdy dzień niesprawności
68	Nieterminowe wystawienie faktury korygującej	200,00 zł	za każdy dzień, za każdą fakturę
Reklamacje i postanowienia końcowe			
69	Niezałatwianie we własnym zakresie skargi i reklamacji pasażera w zakresie świadczonych usług, w tym niezachowanie wymaganych prawem terminów oraz nieprzekazanie przekazywanie do Zamawiającego kopii takich skarg i reklamacji wraz z informacjami o sposobie ich załatwienia	200,00 zł	za każdy przypadek
70	Niewłaściwa jakość usług wynikająca ze skarg zgłoszonych przez pasażerów	300,00 zł	za każdy przypadek
71	Za każdy inny przypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy	300,00 zł	za każdy przypadek za każdy dzień

Uwagi:

1 – kwota kary za każdy dzień w pierwszych 30 dniach wynosi 1 000,00 zł, a w każdych kolejnych 30 dniach wzrasta o kolejne 1 000,00 zł (w drugich 30 dniach wynosi 2 000,00 zł, w trzecich 30 dniach 3 000,00 zł i analogicznie w następnych okresach 30 dniowych)

2 – kwota kary za każdy dzień w pierwszych 30 dniach wynosi 500,00 zł, a w każdych kolejnych 30 dniach wzrasta o kolejne 500,00 zł (w drugich 30 dniach wynosi 1 000,00 zł, w trzecich 30 dniach 1 500,00 zł i analogicznie w następnych okresach 30 dniowych)

3 – jeżeli uchybienie nie zostało usunięte w terminie 180 dni od dnia od dnia stwierdzenia zdarzenia, kwota kary za każdy dzień w pierwszych 30 dniach po upływie tego terminu wynosi

1 000,00 zł, a w każdych kolejnych 30 dniach wzrasta o kolejne 1 000,00 zł (w drugich 30 dniach wynosi 2 000,00 zł, w trzecich 30 dniach 3 000,00 zł i analogicznie w następnych okresach 30 dniowych)

4 – Przez kurs niewykonany rozumie się:

- kurs wykonany poniżej 50% przystanków przewidzianych w rozkładzie jazdy dla danego kursu,
- kurs rozpoczęty z opóźnieniem większym niż 30 minut,

Jeżeli suma kar umownych naliczonych w odniesieniu do jednego kursu przekracza 1 000,00 zł, łączna wysokość kar za ten kurs zostaje ograniczona do maksymalnej kwoty 1 000,00 zł.

Zamawiający zastrzega sobie prawo do dokonania waloryzacji wysokości kar umownych po upływie 5 (pięciu) lat obowiązywania niniejszej umowy, przy zastosowaniu wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych ogłaszanego przez właściwy organ statystyczny, za okres odpowiadający wskazanemu okresowi obowiązywania umowy. Po dokonaniu waloryzacji kwota kary umownej podlega zaokrągleniu w górę do pełnych złotych.

Mając na uwadze powyższe Izba zważyła, co następuje:

W sprawie o sygn. akt KIO 3663/26 Krajowa Izba Odwoławcza umorzyła postępowanie odwoławcze w zakresie zarzutów nr 4, 8, 9, 15, 17 i 18 na podstawie art. 568 pkt 1 ustawy PZP, albowiem wykonawca RELOBUS w piśmie z dnia 8 września 2026 r. cofnął odwołanie w zakresie tych zarzutów. Natomiast w zakresie pozostałych zarzutów wszystkich czterech odwołań Krajowa Izba Odwoławcza w dniach 9 i 10 września 2026 r. przeprowadziła rozprawę i po zapoznaniu się z pisemnymi i ustnymi stanowiskami stron oraz uczestników postępowania odwoławczego rozpoznała w sposób merytoryczny wniesione odwołania i uznała, że odwołanie wykonawcy PKS BODZENTYN zasługuje na uwzględnienie w całości, natomiast pozostałe odwołania zasługują na częściowe uwzględnienie.

Uwagi ogólne w zakresie wszystkich spraw:

Odwołujący się wykonawcy we wniesionych odwołaniach zarzucili Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów prawa:

- art. 8 ust. 1 ustawy PZP, który stanowi, że do czynności podejmowanych przez zamawiającego, wykonawców oraz uczestników konkursu w postępowaniu o udzielenie zamówienia i konkursie oraz do umów w sprawach zamówień publicznych stosuje się przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny, jeżeli przepisy ustawy nie stanowią inaczej,
- art. 16 pkt 1, 2 i 3 ustawy PZP, zgodnie z którym Zamawiający przygotowuje i przeprowadza postępowanie o udzielenie zamówienia w sposób: 1) zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców, 2) przejrzysty, 3) proporcjonalny,
- art. 17 ust. 1 ustawy PZP, który stanowi, że Zamawiający udziela zamówienia w sposób zapewniający: 1) najlepszą jakość dostaw, usług, oraz robót budowlanych, uzasadnioną charakterem zamówienia, w ramach środków, które zamawiający może przeznaczyć na jego realizację, oraz 2) 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,
- art. 97 ust. 1 ustawy PZP, zgodnie z którym Zamawiający może żądać od wykonawców wniesienia wadium,
- art. 97 ust. 2 ustawy PZP, który stanowi, że Zamawiający określa kwotę wadium w wysokości nie większej niż 3 % wartości zamówienia,
- art. 99 ust. 1 ustawy PZP, według którego przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty,

- art. 99 ust. 2 ustawy PZP, w myśl którego Zamawiający określa w opisie przedmiotu zamówienia wymagane cechy dostaw, usług lub robót budowlanych. Cechy te mogą odnosić się w szczególności do określonego procesu, metody produkcji, realizacji wymaganych dostaw, usług lub robót budowlanych, lub do konkretnego procesu innego etapu ich cyklu życia, nawet jeżeli te czynniki nie są ich istotnym elementem, pod warunkiem że są one związane z przedmiotem zamówienia oraz proporcjonalne do jego wartości i celów,
 - art. 99 ust. 4 ustawy PZP, który stwierdza, że przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję, w szczególności przez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę, jeżeli mogłoby to doprowadzić do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców lub produktów,
 - art. 112 ust. 1 ustawy PZP, zgodnie z którym Zamawiający określa warunki udziału w postępowaniu w sposób proporcjonalny do przedmiotu zamówienia oraz umożliwiające ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności wyrażając je jako minimalne poziomy zdolności,
 - art. 116 ust. 1 ustawy PZP, który stanowi, że w odniesieniu do zdolności technicznej lub zawodowej zamawiający może określić warunki dotyczące niezbędnego wykształcenia, kwalifikacji zawodowych, doświadczenia, potencjału technicznego wykonawcy lub osób skierowanych przez wykonawcę do realizacji zamówienia, umożliwiające realizację zamówienia na odpowiednim poziomie jakości. W szczególności zamawiający może wymagać, aby wykonawcy spełniali wymagania odpowiednich norm zarządzania jakością, w tym w zakresie dostępności dla osób niepełnosprawnych, oraz systemów lub norm zarządzania środowiskowego, wskazanych przez zamawiającego w ogłoszeniu o zamówieniu lub w dokumentach zamówienia,
 - art. 118 ust. 1 ustawy PZP, który stanowi, że wykonawca może w celu potwierdzenia spełniania warunków udziału w postępowaniu lub kryteriów selekcji, w stosownych sytuacjach oraz w odniesieniu do konkretnego zamówienia, lub jego części, polegać na zdolnościach technicznych lub zawodowych lub sytuacji finansowej lub ekonomicznej podmiotów udostępniających zasoby, niezależnie od charakteru prawnego łączących go z nimi stosunków prawnych,
 - art. 118 ust. 2 ustawy PZP, który stanowi, że w odniesieniu do warunków dotyczących wykształcenia, kwalifikacji zawodowych lub doświadczenia wykonawcy mogą polegać na zdolnościach podmiotów udostępniających zasoby, jeśli podmioty te wykonują roboty budowlane lub usługi, do realizacji których te zdolności są wymagane,
 - art. 121 pkt 1 ustawy PZP, który stwierdza, że Zamawiający może zastrzec obowiązek osobistego wykonania przez wykonawcę kluczowych zadań dotyczących zamówień na roboty budowlane lub usługi,
 - art. 133 ust. 1 ustawy PZP, zgodnie z którym Zamawiający zapewnia na stronie internetowej prowadzonego postępowania bezpłatny, pełny, bezpośredni i nieograniczony dostęp do specyfikacji warunków zamówienia, zwanej dalej „SWZ”, od dnia publikacji ogłoszenia o zamówieniu w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej nie krócej niż do dnia udzielenia zamówienia,
 - art. 134 ust. 1 ustawy PZP, który stanowi, że SWZ zawiera co najmniej: 4) opis przedmiotu zamówienia, 6) termin wykonania zamówienia i 20) projektowane postanowienia umowy w sprawie zamówienia publicznego, które zostaną wprowadzone do umowy w sprawie zamówienia publicznego,
 - art. 240 ust. 1 ustawy PZP, zgodnie z którym Zamawiający opisuje kryteria oceny ofert w sposób jednoznaczny i zrozumiały,
 - art. 431 ustawy PZP, który stwierdza, że 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,
 - art. 433 ustawy PZP, który stanowi, że projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać: 1) odpowiedzialności wykonawcy za opóźnienie, chyba że jest to uzasadnione okolicznościami lub zakresem zamówienia; 2) naliczania kar umownych za zachowanie wykonawcy niezwiązane bezpośrednio lub pośrednio z przedmiotem umowy lub jej prawidłowym wykonaniem; 3) odpowiedzialności wykonawcy za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający; 4) możliwości ograniczenia zakresu zamówienia przez zamawiającego bez wskazania minimalnej wartości lub wielkości świadczenia stron,
 - art. 436 pkt 3 ustawy PZP, który stanowi, że umowa zawiera postanowienia określające w szczególności łączną maksymalną wysokość kar umownych, których mogą dochodzić strony,
 - art. 439 ustawy PZP, który stanowi, że:
1. Umowa, której przedmiotem są roboty budowlane, dostawy lub usługi, zawarta na okres dłuższy niż 6 miesięcy, zawiera postanowienia dotyczące zasad wprowadzania zmian wysokości wynagrodzenia należnego wykonawcy w

przypadku zmiany ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia.

2. W umowie określa się:

1) poziom zmiany ceny materiałów lub kosztów, o których mowa w ust. 1, uprawniający strony umowy do żądania zmiany wynagrodzenia oraz początkowy termin ustalenia zmiany wynagrodzenia;

2) sposób ustalania zmiany wynagrodzenia:

a) z użyciem odesłania do wskaźnika zmiany ceny materiałów lub kosztów, w szczególności wskaźnika ogłaszanego w komunikacie Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego lub

b) przez wskazanie innej podstawy, w szczególności wykazu rodzajów materiałów lub kosztów, w przypadku których zmiana ceny uprawnia strony umowy do żądania zmiany wynagrodzenia;

3) sposób określenia wpływu zmiany ceny materiałów lub kosztów na koszt wykonania zamówienia oraz określenie okresów, w których może następować zmiana wynagrodzenia wykonawcy;

4) maksymalną wartość zmiany wynagrodzenia, jaką dopuszcza zamawiający w efekcie zastosowania postanowień o zasadach wprowadzania zmian wysokości wynagrodzenia.

3. Jeżeli umowa została zawarta po upływie 180 dni od dnia upływu terminu składania ofert, początkowym terminem ustalenia zmiany wynagrodzenia jest dzień otwarcia ofert, chyba że zamawiający określi termin wcześniejszy.

4. Przez zmianę ceny materiałów lub kosztów rozumie się wzrost odpowiednio cen lub kosztów, jak i ich obniżenie, względem ceny lub kosztu przyjętych w celu ustalenia wynagrodzenia wykonawcy zawartego w ofercie.

5. Wykonawca, którego wynagrodzenie zostało zmienione zgodnie z ust. 1–3, zobowiązany jest do zmiany wynagrodzenia przysługującego podwykonawcy, z którym zawarł umowę, w zakresie odpowiadającym zmianom cen materiałów lub kosztów dotyczących zobowiązania podwykonawcy, jeżeli łącznie spełnione są następujące warunki:

1) przedmiotem umowy są roboty budowlane, dostawy lub usługi;

2) okres obowiązywania umowy przekracza 6 miesięcy.

– art. 449 ust. 2 ustawy PZP, zgodnie z którym zabezpieczenie służy pokryciu roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy,

– art. 452 ust. 3 ustawy PZP, zgodnie z którym zabezpieczenie można ustalić w wysokości większej niż określona w ust. 2, nie większej jednak niż 10 % ceny całkowitej podanej w ofercie albo maksymalnej wartości nominalnej zobowiązania zamawiającego wynikającego z umowy, jeżeli jest to uzasadnione przedmiotem zamówienia lub wystąpieniem ryzyka związanego z realizacją zamówienia, co zamawiający opisał w SWZ lub innych dokumentach zamówienia,

– art. 455 ust. 1 ustawy PZP, zgodnie z którym dopuszczalna jest zmiana umowy bez przeprowadzenia nowego postępowania o udzielenie zamówienia:

1) niezależnie od wartości tej zmiany, o ile została przewidziana w ogłoszeniu o zamówieniu lub dokumentach zamówienia, w postaci jasnych, precyzyjnych i jednoznacznych postanowień umownych, które mogą obejmować postanowienia dotyczące zasad wprowadzania zmian wysokości ceny, jeżeli spełniają one łącznie następujące warunki:

a) określają rodzaj i zakres zmian,

b) określają warunki wprowadzenia zmian,

c) nie przewidują takich zmian, które modyfikowałyby ogólny charakter umowy,

(...)

4) jeżeli konieczność zmiany umowy, w tym w szczególności zmiany wysokości ceny, spowodowana jest okolicznościami, których zamawiający, działając z należytą starannością, nie mógł przewidzieć, o ile zmiana nie modyfikuje ogólnego charakteru umowy a wzrost ceny spowodowany każdą kolejną zmianą nie przekracza 50 % wartości pierwotnej umowy,

– art. 462 ust. 1 ustawy PZP, zgodnie z którym wykonawca może powierzyć wykonanie części zamówienia podwykonawcy,

– art. 5 K.C., zgodnie z którym nie można czynić ze swego prawa użytku, który by był sprzeczny ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa lub z zasadami współzycia społecznego. Takie działanie lub zaniechanie uprawnionego nie jest uważane za wykonywanie prawa i nie korzysta z ochrony,

– art. 353¹ K.C., który stanowi, że strony zawierające umowę mogą ułożyć stosunek prawny według swego uznania, byleby jego treść lub cel nie sprzeciwiał się właściwości (naturze) stosunku, ustawie ani zasadom współzycia

społecznego,

- art. 387 K.C., który stanowi, że umowa o świadczenie niemożliwe jest nieważna,
- art. 471 K.C., który stanowi, że dłużnik obowiązany jest do naprawienia szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania, chyba że niewykonanie lub nienależyte wykonanie jest następstwem okoliczności, za które dłużnik odpowiedzialności nie ponosi,
- art. 483 § 1 K.C., który stanowi, że można zastrzec w umowie, że naprawienie szkody wynikłej z niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązania niepieniężnego nastąpi przez zapłatę określonej sumy (kara umowna),
- art. 484 § 2 K.C., który stanowi, że jeżeli zobowiązanie zostało w znacznej części wykonane, dłużnik może żądać zmniejszenia kary umownej; to samo dotyczy wypadku, gdy kara umowna jest rażąco wygórowana.

Spośród 4 odwołań skierowanych do merytorycznego rozpoznania na rozprawie Izba uwzględniła w całości jedynie odwołanie wykonawcy PKS BODZENTYN, albowiem odwołujący ten jako jedyny w sposób najbardziej trafny zdiagnozował naruszenia przepisów ustawy PZP przez Zamawiającego przy tworzeniu zapisów dokumentacji postępowania dotyczące określenia warunków udziału w postępowaniu, zasad tworzenia bazy eksploatacyjnej przez przewoźnika oraz nakazu osobistego świadczenia usługi przez wybranego wykonawcę i wyłączenia możliwości korzystania z podwykonawstwa, czyli w ocenie Izby najistotniejsze z barier, które ograniczają konkurencję w przedmiotowym postępowaniu. Częściowe uwzględnienie reszty odwołań wynikało zatem głównie z uwzględnienia odwołania wykonawcy PKS BODZENTYN, oprócz zarzutu nr 9 odwołania wykonawcy MPK Kielce kwestionującego zapisy dotyczące pozycji nr 71 Załącznika nr 5 do wzoru umowy. Rozpoznając odwołania wniesione przez wykonawców RELOBUS, MPK Kielce i PKS TARNOBRZEG. Izba dostrzegła również, że wykonawcy ci poprzez skorzystanie możliwości wniesienia środków ochrony prawnej dążyli przede wszystkim, pod pozorem stwierdzonych przez nich naruszeń przez Zamawiającego przepisów ustawy PZP i K.C. przy tworzeniu dokumentacji postępowania, do przeforsowania korzystnych dla siebie zmian jej zapisów. Izba miała również na uwadze to, że gros zarzutów zawartych w odwołaniach tych 3 wykonawców odnosił się do naruszenia art. 353¹ K.C. i wyrażonej w nim zasady swobody umów. Jednakże zastosowanie tego przepisu na gruncie prawa zamówień publicznych jest ograniczone. Po pierwsze, to na instytucji zamawiającej jako podmiotowi będącemu adresatem norm prawa zamówień publicznych spoczywa, zgodnie z art. 134 ust. 1 pkt 20 ustawy PZP, obowiązek przygotowania dokumentacji postępowania o udzielenie zamówienia (SWZ), w tym właśnie projektowanych postanowień umowy w sprawie zamówienia publicznego. Przy opracowywaniu treści dokumentacji postępowania nie ma przy tym pola na prowadzenie jakichkolwiek negocjacji z zainteresowanymi udzieleniem zamówienia wykonawcami, albowiem prowadziłoby to nie tylko do podejrzenia o faworyzowanie wybranych wykonawców ze wszystkimi tego konsekwencjami prawnymi, ale też do naruszenia zasady równego traktowania wykonawców i przejrzystości, jeśli takie działania miałyby miejsce po dniu opublikowania ogłoszenia o zamówieniu, a przed upływem terminu składania ofert. Wykonawcy mogą pośrednio wpływać na treść SWZ jedynie poprzez zwracanie się do zamawiających o wyjaśnienia treści SWZ wskazując przy tym na potencjalne sprzeczności treści SWZ z prawem lub niejasności, ewentualnie poprzez kierowanie do Izby odwołań kwestionujących zgodność zapisów SWZ z normami powszechnie obowiązującego prawa. Po drugie, na gruncie prawa cywilnego w ogóle, a prawa zamówień publicznych w szczególności z samej natury rzeczy występuje faktyczny brak równości stron stosunku zobowiązaniowego i brak pełnej ekwiwalentności świadczeń wzajemnych. Choć prawo ustanawia formalną równość stron i niekiedy próbuje niwelować zachodzące dysproporcje w pozycjach faktycznych stron umów przyznając stronie słabszej większą ochronę, to jednakże zamawiający jako podmiot organizujący postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego i ustalający jego warunki pozostaje w uprzywilejowanej pozycji. Jednocześnie na gruncie prawa cywilnego czymś całkowicie naturalnym jest to, że świadczenia wzajemne stron umowy bardzo często nie są jednakowej wartości lub nawet zbliżonej wartości. Dopiero wtedy, gdy dysproporcja pomiędzy świadczeniami stron umowy staje się tak rażąca, że nosi ona znamiona wyzysku, o którym mowa w art. 388 § 1 K.C., to wówczas powstaje uprawnienie strony słabszej do tego, aby mogła żądać ona zmniejszenia swojego świadczenia lub zwiększenia należnego jej świadczenia od drugiej strony albo w ostateczności żądać unieważnienia umowy.

W tej sytuacji kwestionowanie przez odwołujących zapisów wzoru umowy dotyczących kar umownych, klauzuli waloryzacyjnej, przesłanek rozwiązania umowy czy obowiązków wykonawcy z powołaniem się na „naruszenie zasady swobody umów”, o ile nie zostało udowodnione, że Zamawiający tworząc treść dokumentów zamówienia naruszył przepisy prawa powszechnie obowiązującego lub zasady współżycia społecznego lub projektowane postanowienia umowy prowadzą do wyzysku, z góry było skazane na niepowodzenie. Z tego też względu Izba oddaliła zdecydowaną większość zarzutów odwołań wniesionych przez wykonawców RELOBUS, MPK Kielce i PKS TARNOBRZEG, które swej konstrukcji zostały oparte na art. 353¹ K.C.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 3638/26:

Izba uwzględniła zarzuty odwołania wykonawcy PKS BODZENTYN w całości, choć nie nakazała Zamawiającemu dokonania modyfikacji dokumentów zamówienia dokładnie w taki sposób, jaki oczekiwał tego odwołujący się wykonawca.

Izba uwzględniła zarzut nr 1 odwołania dotyczący warunku udziału w postępowaniu w zakresie zdolności technicznej lub zawodowej opisany w pkt 25.4.4 SWZ, albowiem w ocenie Izby był on zbyt wygórowany i uniemożliwiał złożenie oferty wykonawcom posiadającym wystarczające doświadczenie do należytego wykonania usługi przewozowej na obszarze miasta Kielce i gmin ościennych. Zdaniem Izby wymaganie legitymowania się doświadczeniem w postaci realizacji jednej usługi przewozowej o wartości minimum 60 milionów złotych na rzecz jednego kontrahenta wykonanej w okresie 12 miesięcy jest zbyt restrykcyjne, jeśli chodzi o wartość samej usługi, zasadne jest więc obniżenie wartości referencyjnej usługi przewozowej co najmniej o 1/5, czyli do maksymalnego poziomu około 50% średniorocznej wartości przedmiotu zamówienia. Zarazem Izba nakazała dopuszczenie doświadczenia uzyskanego podczas realizacji usług autobusowego publicznego transportu zbiorowego innych niż tylko komunikacja miejska przyjmując, że nie ma większej różnicy w organizacji transportu na terenach miast i terenach wiejskich. Izba nie znalazła natomiast podstaw do uwzględnienia żądań wykonawcy PKS BODZENTYN w odniesieniu do dopuszczenia sumowania doświadczenia zdobytego podczas realizacji większej liczby usług, jak również do oparcia doświadczenia na pracy eksploatacyjnej liczonej w wozokilometrach a nie wartości samej usługi referencyjnej. W ocenie Izby organizacja transportu publicznego na terenie dużego miasta jakim są Kielce to nie tylko same przejazdy autobusowe, ale również organizacja całego zaplecza, które umożliwia sprawne i rzetelne świadczenie usługi. Nie jest zatem zasadne, aby doświadczenie wykonawców odnosić jedynie do zakresu pracy eksploatacyjnej pojazdów i jednocześnie, aby umożliwić im sumowanie doświadczenia uzyskanego podczas realizacji kilku mniejszych kontraktów.

Izba uwzględniła również zarzut nr 2 odwołania dotyczący wymogu posiadania jednej bazy eksploatacyjnej obejmującej miejsca postojowe dla autobusów i zaplecze techniczne uznając, że jest to wymóg zbyt restrykcyjny dla wykonawców i ograniczający konkurencję. W ocenie Izby nie wpłynie na pogorszenie jakości świadczenia usługi przewozowej posiadanie większej liczby baz przez wykonawcę, zaś podnoszone przez Zamawiającego argumenty dotyczące zwiększenia kosztów po jego stronie związanych z kontrolowaniem stanu technicznego taboru autobusowego czy koniecznością opróżniania biletomatów są mocno przesadzone. Nawet jeśli powstaną jakieś zwiększone koszty to przy uwzględnieniu wartości całego kontraktu będą one marginalne i mogą dotyczyć jedynie kosztów dojazdu pracowników Zamawiającego do większej liczby baz. Także wymóg, aby baza eksploatacyjna mogła powstać w promieniu maksymalnie 7 km od Dworca Autobusowego w Kielcach, był zbyt restrykcyjny. Zwiększenie tej odległości do 20 km zgodnie z żądaniami dwóch Odwołujących da niewątpliwie wykonawcom większą możliwość znalezienia dogodnego miejsca na bazę, a przy tym nie jest to odległość, która negatywnie wpływałaby na jakość i punktualność świadczenia usługi przewozowej. Nie można tracić z pola widzenia, że w wielu większych ośrodkach miejskich aniżeli Kielce autobusy pokonują dłuższe dystanse między zajezdniami autobusowymi a miejscem świadczenia usługi, jak w Warszawie czy Górnośląsko-Zagłębiowskiej Metropolii.

Izba uwzględniła zarzut nr 3 odwołania dotyczący zastrzeżenia osobistego wykonywania usług przewozowych przez wybranego wykonawcę. W ocenie Izby jest to zbyt duże ograniczenie dla potencjalnych oferentów, tym bardziej że w praktyce wielu przewoźników autobusowych współpracuje ze sobą w ramach wykonywania usług przewozowych. Izba podkreśla, iż na gruncie prawa zamówień publicznych zasadą jest umożliwienie przedsiębiorcom wspólnego ubiegania się o udzielenie zamówienia lub korzystania z usług podwykonawców, natomiast jeśli Zamawiający chciał zastrzec w dokumentacji zamówienia obowiązek osobistego wykonania przez wykonawcę kluczowych zadań dotyczących świadczonej usługi, to powinien nie tylko wskazać, które z jego punktu widzenia zadania są „kluczowe” dla realizacji całej usługi przewozowej, ale również w sposób odpowiedni uzasadnić, dlaczego tylko jeden wykonawca powinien je realizować. Izba stoi na stanowisku, iż nie istnieją żadne wiarygodne przesłanki, które pozwalałyby racjonalnie sądzić, że dopuszczenie podwykonawców do świadczenia usług przewozowych wpłynie na pogorszenie jakości świadczonych usług czy problemy z ustaleniem odpowiedzialności. Izba przypomina, że w świetle art. 474 K.C. to i tak dłużnik odpowiada za działania osób, którymi posługuje się przy wykonaniu zobowiązania, niezależnie od rodzaju łączącego ich stosunku prawnego.

Mając powyższe na uwadze Izba uwzględniła w całości odwołanie w sprawie o sygn. akt KIO 3638/26 wniesione przez wykonawcę PKS BODZENTYN.

O kosztach postępowania odwoławczego w sprawie o sygn. akt KIO 3638/26 orzeczono na podstawie art. 557, art. 574-576 ustawy PZP oraz w oparciu o przepisy § 7 ust. 1 pkt 1 w zw. z § 5 pkt 1 i 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r., poz. 2437). Z uwagi na

uwzględnienie odwołania wykonawcy PKS BODZENTYN w całości Izba zasądziła od Zamawiającego na rzecz tego odwołującego zwrot całości poniesionych kosztów postępowania odwoławczego, tj. kwotę 18 991 zł 00 gr.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 3663/26:

Izba uwzględniła tylko zarzut nr 1 odwołania wykonawcy RELOBUS, co było pokłosiem uwzględnienia podobnie sformułowanego zarzutu w odwołaniu wykonawcy PKS BODZENTYN. W związku z tym Izba nakazała Zamawiającemu zmianę warunku udziału w postępowaniu określonego w pkt 25.4.4 SWZ poprzez zmniejszenie wymaganej wartości usługi przewozowej co najmniej o 1/5 i dopuszczenie doświadczenia uzyskanego podczas realizacji usług autobusowego publicznego transportu zbiorowego innych niż tylko komunikacja miejska.

W odniesieniu do pozostałych zarzutów odwołanie zostało oddalone.

W zakresie zarzutu nr 2 odwołania, w którym wykonawca RELOBUS kwestionował sposób określenia terminu początkowego rozpoczęcia realizacji usługi, Izba uznała, że wskazanie daty kalendarzowej z uwagi na kończącą się poprzednią umowę przewozową w dniu 31 grudnia 2027 r. było uzasadnione i nie prowadziło do naruszenia wskazanych w odwołaniu przepisów ustawy PZP i K.C. Jednocześnie w ocenie Izby czas, który pozostanie pomiędzy zawarciem umowy w sprawie zamówienia publicznego, a rozpoczęciem świadczenia usługi przewozowej, powinien być wystarczający do osiągnięcia zdolności mobilizacyjnej przez wybranego wykonawcę.

Co do zarzutu nr 3 odwołania, w którym wykonawca RELOBUS doszukiwał się naruszenia przepisów ustawy PZP i K.C. w obowiązku zapewnienia automatycznej myjni autobusowej oraz infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych na terenie jednej bazy eksploatacyjnej już od pierwszego dnia realizacji umowy, bez okresu przejściowego, to Izba uznała, że wymóg ten jest jak najbardziej zgodny z uzasadnionymi potrzebami Zamawiającego i koniecznością zapewnienia prawidłowej realizacji usługi.

W zarzutach nr 5-7 odwołania wykonawca RELOBUS zakwestionował to, w jaki sposób Zamawiający zrehabilitował klauzulę waloryzacyjną w § 8 ust. 8 i 9 wzoru umowy. W tym zakresie Izba stwierdza, że art. 439 ustawy PZP nakłada na zamawiających obowiązek wprowadzenia do umowy postanowień dotyczących zasad wprowadzania zmian wysokości wynagrodzenia należnego wykonawcy w przypadku zmiany ceny materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia w przypadku umów na usługi zawartych na okres dłuższy niż 6 miesięcy. Zamawiający w § 8 ust. 8 i 9 wzoru umowy wprowadził stosowną klauzulę, zawierającą przesłanki oraz wzór, według którego będzie obliczana waloryzacja wynagrodzenia należnego wykonawcy, natomiast twierdzenia odwołania stanowią próbę przeforsowania korzystnego dla odwołującego rozłożenia ryzyka gospodarczego związanego z prognozowanym przez niego wzrostem kosztów realizacji przedmiotowego zadania w długim 10-letnim okresie świadczenia usługi. Izba stwierdza, że Zamawiający zapewnił wykonawcom w dokumentacji postępowania mechanizm waloryzowania ich wynagrodzenia w razie zwiększenia kosztów, natomiast przepisy K.C. zawierają mechanizmy prawne dotyczące możliwości podwyższenia wynagrodzenia czy rozwiązania stosunku prawnego w przypadku wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności.

W zakresie zarzutu nr 10 odwołania, w którym wykonawca RELOBUS domagał się zmiany § 10 ust. 2 i § 10 ust. 3 wzoru umowy w ocenie Izby kwestionowane projektowane postanowienia umowy mają zabezpieczać Zamawiającego przed nierzetelnym kontrahentem, który nienależycie wykonuje usługę przewozową, natomiast sposób sformułowania kwestionowanych postanowień umownych dotyczących przesłanek rozwiązania umowy i skorzystania z instytucji świadczenia zastępczego nie prowadzi do naruszenia przepisów K.C. wymienionych w zarzucie, w tym do wyzysku wykonawcy.

W zakresie zarzutów nr 11-13 odwołania dotyczących systemu kar umownych, tj. co do postanowień przewidzianych w § 5 ust. 6-8, § 6 ust. 10, § 7 ust. 2, § 10 ust. 5 oraz Załączniku nr 5 do wzoru umowy, w tym określenia kar umownych na wygórowanym poziomie, Izba uznała, że nie ma podstaw do kwestionowania kar umownych, albowiem zabezpieczają one Zamawiającego przed nienależytym wykonaniem usługi przewozowej przez nierzetelnego wykonawcę. Pełnią one przede wszystkim funkcję prewencyjną i mają mobilizować wykonawcę do tego, aby starannie wykonywał usługę. Samo określenie przypadków, w których kara umowna znajdzie zastosowanie, oraz ich wysokości, nie może prowadzić do uznania, że Zamawiający formułując postanowienia wzoru umowy naruszył jakiegokolwiek przepis ustawy PZP i K.C. Nie można również z góry zakładać okoliczności faktycznych, w jakich kara umowna może zostać wymierzona oraz jej wysokości, więc nie można z góry przyjmować, iż jest ona rażąco wygórowana. W myśl art. 484 § 2 K.C. to dopiero Sąd orzekający bada okoliczności faktyczne uzasadniające zmniejszenie kary umownej, w tym to czy została ona ustalona na zbyt wygórowanym poziomie.

W zakresie zarzutu nr 14 odwołania dotyczącego nierównego traktowania wykonawców przez nieuwzględnianie przy obliczaniu średniego wieku taboru autobusów fabrycznie nowych wprowadzonych do realizacji zamówienia od początku świadczenia usług ponad minimalny limit autobusów fabrycznie nowych wynikający z postanowień OPZ –

wykonawca RELOBUS oczekuje zmiany definicji „średniego wieku taboru” dla każdego roku obowiązywania umowy, przez co dąży do narzucenia Zamawiającemu korzystnych dla siebie zapisów dokumentacji zamówienia. Izba nie stwierdziła naruszenia przez Zamawiającego przepisów prawa wymienionych w zarzucie.

Co do zarzutu nr 16 odwołania dotyczącego niejednoznacznego i niewyczerpującego opisu technicznego w odniesieniu do wymagań dotyczących systemów pokładowych, w szczególności monitoringu wizyjnego, systemu informacji pasażerskiej, autokomputerów, kasowników, automatów biletowych, systemu MUNICOM, Kieleckiej Karty Miejskiej, urządzeń powierzanych przez Zamawiającego oraz infrastruktury sieciowej na terenie bazy – wykonawca RELOBUS oczekuje udostępnienia wykonawcom, jako części dokumentacji postępowania, kompletnego opisu technicznego systemów i urządzeń, z którymi rozwiązania wykonawcy mają być kompatybilne lub współpracować, w formie umożliwiającej analizę techniczną przez wykonawców i podwykonawców integracyjnym. W ocenie Izby tak szczegółowa dokumentacja nie jest niezbędna wykonawcom do tego, aby prawidłowo mogli oni skalkulować swoje oferty. Brak jej ujęcia jako załączników do dokumentacji postępowania nie może świadczyć o naruszeniu przez Zamawiającego przepisów ustawy PZP.

O kosztach postępowania odwoławczego w sprawie o sygn. akt KIO 3663/26 orzeczono na podstawie art. 557, art. 574-576 ustawy PZP oraz w oparciu o przepisy § 7 ust. 2 pkt 1 w zw. z § 5 pkt 1 i 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r., poz. 2437). Z uwagi na uwzględnienie odwołania wykonawcy RELOBUS jedynie w nieznacznej części (1 z 12 zarzutów) Izba zasądziła od tego Odwołującego na rzecz Zamawiającego zwrot kosztów postępowania odwoławczego w wysokości 2 066 zł 00 gr.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 3666/26:

Izba uwzględniła odwołanie wykonawcy MPK Kielce jedynie w odniesieniu do zarzutu nr 9 odwołania i nakazała Zamawiającemu wykreślenie z Załącznika nr 5 do wzoru umowy kary umownej z pozycji nr 71, albowiem jako kara „za każdy inny przypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy” została ona sformułowana w sposób nad wyraz nieprecyzyjny, nie wiadomo o jakiego rodzaju naruszenia umowy może chodzić i jaki jest ich stosunek do innych 70 rodzajów kar umownych wymienionych enumeratywnie w Załączniku nr 5 do wzoru umowy, które mogą skutkować nałożeniem takiej kary umownej na wykonawcę. W ocenie Izby taki sposób sformułowania katalogu kar umownych narusza podstawowe zasady ustawy PZP.

W odniesieniu do pozostałych zarzutów odwołanie wniesione przez wykonawcę MPK Kielce podlegało oddaleniu.

W zakresie zarzutów nr 1 i 2 odwołania, gdzie wykonawca MPK Kielce domagał się ustalenia wadium w wyższej wysokości oraz ustalenia na wyższym poziomie zabezpieczenia należytego wykonania umowy, Izba uznała, że wykonawca nie ma interesu w kwestionowaniu tych warunków zamówienia, albowiem nie powodują one niemożności uzyskania zamówienia przez wykonawcę MPK Kielce, jak również nie grożą mu poniesieniem szkody. Wykonawca ten nie ma interesu w domaganiu się określenia przez Zamawiającego bardziej wyśrubowanych warunków zamówienia, w szczególności w oparciu o warunki poprzednio prowadzonych postępowań czy postępowań organizowanych przez innych zamawiających. Proponowane przez wykonawcę MPK Kielce zmiany treści SWZ i projektu umowy w gruncie rzeczy zmierzają do ograniczenia konkurencji w przedmiotowym postępowaniu i zwiększenia cen ofertowych.

W zakresie zarzutu nr 3 odwołania, w którym wykonawca MPK Kielce zanegował możliwość jednoczesnego posłużenia się dwoma odrębnymi kryteriami lokalizacyjnymi przy ustalaniu miejsca położenia bazy eksploatacyjnej wykonawcy, Izba uznała, że forsowana przez wykonawcę MPK Kielce zmiana treści dokumentów zamówienia polegająca na usunięciu kryterium granic administracyjnych miasta prowadzi do ograniczenia konkurencji w postępowaniu, albowiem jest zmianą na niekorzyść wykonawców. Wykonawca ten nie ma interesu w narzucaniu jeszcze bardziej restrykcyjnych warunków zamówienia niż sam Zamawiający.

W zarzucie nr 4 odwołania wykonawca MPK Kielce zakwestionował wymagania OPZ dotyczące autobusów innych niż fabrycznie nowe w odniesieniu do ich kolorystyki i schematu malowania i uzyskania uprzedniej zgody Zamawiającego przed przystąpieniem do ostatecznego malowania lub oklejania tych autobusów. W ocenie Izby zarzut jest niezasadny z uwagi na to, że jest powszechnie przyjęte, że komunikacja autobusowa w danym mieście czy gminie cechuje się jednolitą barwą, co ma ułatwiać pasażerom rozpoznawanie autobusów. Jednolita kolorystyka komunikacji miejskiej stanowi też wizytówkę miasta, co należy uznać za zgodne z uzasadnionymi potrzebami Zamawiającego.

W odniesieniu do zarzutu nr 5 odwołania, w którym wykonawca MPK Kielce domagał się wprowadzenia zasady, że każde zmniejszenie zakresu przedmiotu zamówienia powinno skutkować proporcjonalnym zmniejszeniem wymaganej liczby autobusów i rezerwy taborowej, w tym zwłaszcza w odniesieniu do 3 likwidowanych linii autobusowych, Izba uznała, że wykonawca musi dysponować odpowiednią rezerwą autobusową w przypadku

planowanych napraw, czy niespodziewanych awarii autobusów lub innych losowych sytuacji. Jednocześnie postanowienia wzoru umowy dopuszczają, aby za zgodą Zamawiającego wykonawca wykorzystywał autobusy do innych celów aniżeli wynikające z zawartej umowy, co zdaniem Izby w sposób wystarczający chroni interesy wykonawców.

W zakresie zarzutu nr 6 odwołania Izba uznała tak samo jak w przypadku zarzutów nr 5-7 odwołania wykonawcy RELOBUS. W ocenie Izby Zamawiający tworząc klauzulę waloryzacyjną nie naruszył żadnych przepisów ustawy PZP - to wykonawcy próbują przeforsować korzystne dla siebie brzmienie zapisów tej klauzuli.

W odniesieniu do zarzutów nr 7-8 i 10-11 odwołania Izba uznała bezzasadność zarzutów dotyczących kar umownych tak samo jak w przypadku zarzutów nr 11-13 odwołania wykonawcy RELOBUS.

W zakresie zarzutu nr 12 odwołania, w którym wykonawca MPK Kielce kwestionował obowiązek bezwarunkowego uzyskania uprzedniej pisemnej zgody Zamawiającego i akceptacji projektu na umieszczanie wewnątrz autobusów wszelkich materiałów informacyjnych, w tym gazetek, gazet, magazynów, ulotek i broszur, Izba uznała, że Zamawiający jak podmiot zlecający wykonanie usługi ma prawo, nie tylko ze względów estetycznych, ale również kontrolnych, mieć wpływ na to, jakie treści będą zamieszczane wewnątrz autobusów, w szczególności aby nie doszło do rozpowszechniania materiałów niezgodnych z prawem, naruszających cudze dobra czy o charakterze agitacyjnym.

W zakresie zarzutu nr 13 odwołania, w którym wykonawca MPK Kielce zakwestionował wymagania OPZ dotyczące zaplecza technicznego bazy eksploatacyjnej w odniesieniu do dopuszczenia, aby każde ze stanowisk obsługowych było wyposażone zamiennie w kanał lub podnośnik, Izba stwierdza, że wymagania postawione przez Zamawiającego mają na celu zabezpieczenie należytego stanu technicznego taboru autobusowego, natomiast propozycja wykonawcy MPK Kielce zmierza do narzucenia preferowanych przez niego rozwiązań technicznych, co narusza zasadę równego traktowania wykonawców i uczciwej konkurencji.

O kosztach postępowania odwoławczego w sprawie o sygn. akt KIO 3666/26 orzeczono na podstawie art. 557, art. 574-576 ustawy PZP oraz w oparciu o przepisy § 7 ust. 2 pkt 1 w zw. z § 5 pkt 1 i 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r., poz. 2437). Z uwagi na uwzględnienie odwołania wykonawcy MPK Kielce jedynie w nieznacznej części (1 z 13 zarzutów) Izba zasądziła od tego Odwołującego na rzecz Zamawiającego zwrot kosztów postępowania odwoławczego w wysokości 1 845 zł 00 gr.

W zakresie sprawy o sygn. akt KIO 3683/26:

Izba uwzględniła odwołanie wykonawcy PKS TARNOBRZEG w zakresie zarzutów nr 2 i 11 odwołania, co było konsekwencją uwzględnienia odwołania wykonawcy PKS BODZENTYN. W związku z tym Izba nakazała Zamawiającemu zmienić zapisy SWZ dotyczące warunku udziału w postępowaniu z pkt 25.4.5 SWZ oraz zapisy dotyczące obowiązków wykonawcy w odniesieniu do utworzenia bazy eksploatacyjnej i jej odległości od centrum miasta.

W odniesieniu do pozostałych zarzutów odwołanie wykonawcy PKS TARNOBRZEG zostało natomiast oddalone.

W zakresie zarzutu nr 1 odwołania dotyczącego ustalenia dziennej daty kalendarzowej rozpoczęcia świadczenia usług przewozowych na dzień 1 stycznia 2028 r. bez zagwarantowania minimalnego okresu mobilizacyjnego liczonego od dnia zawarcia umowy, to Izba stwierdziła, że jest on bezzasadny, podobnie jak zarzut nr 2 odwołania wykonawcy RELOBUS.

W zakresie zarzutów nr 3, 4, 6, 8 i 12 odwołania dotyczących systemu kar umownych – Izba uznała je za niezasadne podobnie jak w przypadku zarzutów nr 11-13 odwołania wykonawcy RELOBUS oraz zarzutów nr 7-8 i 10-11 wykonawcy MPK Kielce.

W zakresie zarzutu nr 5 odwołania dotyczącego klauzuli waloryzacyjnej Izba uznała ten zarzut za niezasadny tak samo jak zarzuty nr 5-7 odwołania wykonawcy RELOBUS i zarzut nr 6 odwołania wykonawcy MPK Kielce. W tym miejscu Izba podkreśla, że Zamawiający redagując klauzulę waloryzacyjną nie naruszył żadnych przepisów prawa, natomiast to wykonawcy próbują przeforsować korzystne dla siebie brzmienie zapisów tej klauzuli.

W odniesieniu do zarzutu nr 7 odwołania Izba uznała, że żądanie wykonawcy PKS TARNOBRZEG, aby rozszerzyć warunek udziału w postępowaniu opisany w pkt 25.4.4 SWZ także na doświadczenie uzyskane podczas wykonywania kilku usług na rzecz różnych instytucji zamawiających, a nie podczas świadczenia jednej usługi, a przy tym w okresie trzyletnim zamiast 12-miesięcznym, jest nieadekwatne do przedmiotu tego zamówienia, jego skali, szacunkowej wartości, stopnia złożoności i nie daje gwarancji należytego wykonania usługi przewozowej. Czym innym jest, w ocenie Izby, organizacja usługi transportu zbiorowego w dużym mieście o randze stolicy województwa, a czym innym kilku usług o mniejszej skali w małych gminach czy miastach powiatowych. W związku z tym tak sformułowany zarzut musiał zostać oddalony, natomiast o dopuszczalnej zmianie warunku udziału w postępowaniu z pkt 25.4.4 SWZ Izba orzekła w punkcie 1.1 wyroku w sprawie odwołania wykonawcy PKS BODZENTYN i punkcie 2 wyroku w sprawie

odwołania wykonawcy RELOBUS.

W zakresie zarzutu nr 9 odwołania dotyczącego wprowadzenia do projektu umowy adekwatnej klauzuli przeglądowej przewidującej odrębny mechanizm zmiany wynagrodzenia uwzględniający bezpośredni i możliwy do wyodrębnienia wzrost kosztów paliwa wynikający z uruchomienia systemu ETS2 lub analogicznych opłat emisyjnych, Izba uznała, że zwiększenie kosztów po stronie przewoźników w związku z planowanym wprowadzeniem systemu ETS2 jest to zwykle ryzyko gospodarcze, które każdy wykonawca powinien samodzielnie skalkulować w ofercie, natomiast Zamawiający nie ma obowiązku partycypowania kosztowo we wszystkich rodzajach ryzyk, jakie mogą powstać w toku prowadzenia działalności gospodarczej przez przedsiębiorców. Brak jest zatem podstaw do nakazywania Zamawiającemu wprowadzenia dodatkowych klauzul do projektu umowy, które pełniłyby funkcję waloryzacyjną. Izba zwraca uwagę, że dostosowywanie autobusów do aktualnych wymogów prawnych i technicznych, jak i ponoszenie opłat z tym związanych, takich jak np. podatek od środków transportu lub opłaty administracyjne albo ekologiczne, stanowi standardowe ryzyko prowadzenia działalności gospodarczej związane z obowiązkiem ponoszenia kosztów utrzymania narzędzi, za pomocą których przedsiębiorcy świadczą usługi będące przedmiotem zamówienia.

W zakresie zarzutu nr 10 odwołania dotyczącego opisanego przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny, niewyczerpujący i naruszający zasady uczciwej konkurencji, polegające na nieudostępnieniu w formie cyfrowej na stronie internetowej postępowania kluczowych danych eksploatacyjnych, rozkładów jazdy i struktury brygad, to Izba zwraca uwagę, że Zamawiający w dniu 6 sierpnia 2026 r. opublikował zmianę SWZ polegającą na dołączeniu do dokumentacji postępowania aktualnych obowiązujących rozkładów jazdy, co powinno wystarczyć wykonawcom do prawidłowego sporządzenia oferty. W związku z tym zarzut nr 10 odwołania należy oddalić.

W zarzucie nr 13 odwołania wykonawca PKS TARNOBRZEG domagał się wprowadzenia do projektu umowy klauzuli siły wyższej, co zdaniem Izby nie jest w ogóle uzasadnione, albowiem dostosowanie treści dokumentów zamówienia do oczekiwań tego odwołującego prowadziłoby do nadmiernie kazuistycznego ukształtowania postanowień umownych. Z przepisów ustawy PZP nie wynika dla instytucji zamawiających obowiązek, aby tak szczegółowo regulowali w projektowanej umowie wszystkie potencjalne stany faktyczne mogące się wyłonić podczas realizacji zamówienia publicznego. Zagadnienie siły wyższej wynika wprost z przepisów K.C., orzecnictwa sądowego i poglądów doktryny prawniczej, natomiast wykonawcy jako profesjonaliści w dziedzinie, w której świadczą zawodowo usługi, powinni znać te zagadnienia w aspekcie ich dotyczącym. Według Izby nie ma potrzeby aż tak kazuistycznego rozbudowywania projektu umowy. Brak klauzuli siły wyższej we wzorze umowy nie oznacza, że wykonawcy nie będą się mogli na nią powoływać na podstawie przepisów bezwzględnie obowiązujących. Z uwagi na powyższe Izba nie stwierdziła podstaw do uwzględnienia zarzutu nr 13 odwołania.

O kosztach postępowania odwoławczego w sprawie o sygn. akt KIO 3683/26 orzeczono na podstawie art. 557, art. 574-576 ustawy PZP oraz w oparciu o przepisy § 7 ust. 2 pkt 1 w zw. z § 5 pkt 1 i 2 rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 30 grudnia 2020 r. w sprawie szczegółowych rodzajów kosztów postępowania odwoławczego, ich rozliczania oraz wysokości i sposobu pobierania wpisu od odwołania (Dz. U. z 2020 r., poz. 2437). Z uwagi na uwzględnienie odwołania wykonawcy PKS TARNOBRZEG jedynie w niewielkiej części (2 z 13 zarzutów) Izba zasądziła od tego Odwołującego na rzecz Zarządu Transportu Miejskiego w Kielcach zwrot kosztów postępowania odwoławczego w wysokości 109 zł 00 gr.

Mając powyższe na uwadze orzeczono jak w sentencji.

Przewodniczący:.....