

NO
2026.07.28
Sela

ztm@ztm.kielce.pl

Od: Karolina Spyra <k.spyra@nowak-wroblewski.pl>
Wysłano: poniedziałek, 27 lipca 2026 16:49
Do: ztm@ztm.kielce.pl
DW: Tomasz Wróblewski
Temat: Przekazanie odwołania Zamawiającemu
Załączniki: Odwołanie_podpis.pdf; PKSTarnobrzegpełnomocnictwo.pdf;
potwierdzenie.oplataskarbowa.pdf; potwierdzenie.wpis.pdf; OdpisKRS.pdf;
kalkulacja_KIO.xlsx

Ważność: Wysoka
Flaga monitorująca: Flaga monitorująca
Stan flagi: Oflagowane



UWAGA: Nadawca poniższej wiadomości pochodzi spoza organizacji ZTM Kielce Zachowaj ostrożność w stosunku do treści i nie otwieraj nieoczekiwanych załączników lub linków.

Dotyczy postępowania w trybie przetargu nieograniczonego 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”

Numer referencyjny: 10/2026, Numer publikacji ogłoszenia: 490247-2026

Szanowni Państwo,

Działając w imieniu i na rzecz PKS Tarnobrzeg Sp. z o.o. z siedzibą w Tarnobrzegu, w załączniku przekazuję odwołanie do KIO w przedmiotowym postępowaniu przetargowym.

Z poważaniem,

Karolina Spyra
radca prawny

Kancelaria Prawna Nowak Wróblewski
ul. Szeroka 3, 39 - 400 Tarnobrzeg
tel/fax: (15) 823 -51-67
e-mail: k.spyra@nowak-wroblewski.pl
www.nowak-wroblewski.pl



Tarnobrzeg, dnia 27 lipca 2026 r.

**Prezes Krajowej Izby Odwoławczej
przy Urzędzie Zamówień Publicznych**
ul. Postępu 17A, 02 – 676 Warszawa

ZAMAWIAJĄCY:

Gmina Kielce - Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach

pl. Niepodległości 1, 25-001 Kielce

NIP: 6572768194, REGON: 291009343

adres e-mail: ztm@ztm.kielce.pl

nr. tel. 41 343 15 93

ODWOŁUJĄCY:

PKS Tarnobrzeg Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością z siedzibą w Tarnobrzegu

ul. Zwierzyniecka 30, 39 – 400 Tarnobrzeg

adres e-mail: dominik.rzeznik@pmks.tarnobrzeg.pl

nr tel. 15 822-17-40

KRS: 0000202181

reprezentowany przez:

radcę prawnego Tomasza Wróblewskiego

radcę prawnego Karolinę Spykę

Kancelaria Prawna

ul. Szeroka 3, 39-400 Tarnobrzeg

e-mail: t.wroblewski@nowak-wroblewski.pl

tel.: 606 309 720

NAZWA PRZEDMIOTU ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO:

Postępowanie w trybie przetargu nieograniczonego 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”*

Numer referencyjny: 10/2026

Numer publikacji ogłoszenia: 490247-2026

ODWOŁANIE

Działając w imieniu i na rzecz Spółki PKS Tarnobrzeg Sp. z o. o. z siedzibą w Tarnobrzegu, w oparciu o art. 505 ust. 1 oraz art. 513 pkt. 1 i 2 ustawy z dnia 11 września

2019 r. - Prawo zamówień publicznych (t. j. Dz. U. z 2026 r. poz. 793 ze zm., dalej: ustawa Pzp), **niniejszym składam odwołanie wobec czynności Zamawiającego polegającej na:**

- 1) ukształtowaniu treści dokumentów zamówienia, w tym Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ), Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) oraz projektu Umowy (Załącznika nr 11 do SWZ wraz z załącznikami), w sposób naruszający przepisy ustawy Pzp oraz ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. - Kodeks cywilny (t.j. Dz. U. z 2026 r. poz. 795, dalej: k. c.), w tym zasady uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności, przejrzystości oraz ekwiwalentności świadczeń;
- 2) zaniechaniu wyczerpującego i jednoznacznego opisu 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.

ZWIĘZŁE PRZEDSTAWIENIE ZARZUTÓW:

Zamawiającemu zarzucam 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;
- 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;
- 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;

- 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;
- 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;
- 6) **art. 433 pkt 1 i 2 w zw. z art. 431 ustawy Pzp 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 100.000,00 zł w dwóch kolejnych miesiącach, z całkowitym pominięciem procedury ostrzegawczo-naprawczej oraz badania stopnia zawinienia Wykonawcy;
- 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 60.000.000,00 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;
- 8) **art. 16 pkt 1 i 3 oraz art. 431 ustawy Pzp 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 100.000.000,00 zł, rażąco narusza zasadę proporcjonalności i równowagę kontraktową stron oraz ogranicza konkurencję;

- 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 ustawy Pzp 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 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;
- 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 nieudostępnieniu 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;
- 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;
- 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 egzoneracyjnych i procedury kontrydiktoryjnej 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;

- 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.

UZASADNIENIE

I. INFORMACJE WSTĘPNE

1. Termin na wniesienie odwołania:

W dniu 15 lipca 2026 r. w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej pod numerem 490247-2026 opublikowane zostało ogłoszenie o zamówieniu, a Zamawiający w tym samym dniu udostępnił na stronie internetowej prowadzonego postępowania dokumenty zamówienia (w tym Specyfikację Warunków Zamówienia, Opis Przedmiotu Zamówienia oraz projekt Umowy stanowiący załącznik nr 11 do SWZ). Zgodnie z art. 515 ust. 2 pkt 1 ustawy Pzp, w przypadku zamówień, których wartość jest równa albo przekracza progi unijne, odwołanie wobec treści ogłoszenia o zamówieniu lub treści dokumentów zamówienia wnosi się w terminie 10 dni od dnia publikacji ogłoszenia w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej lub zamieszczenia dokumentów zamówienia na stronie internetowej. Niniejsze odwołanie wnosi się z zachowaniem ustawowego 10-dniowego terminu.

2. Dowód przekazania kopii odwołania Zamawiającemu:

Kopia niniejszego odwołania została przesłana Zamawiającemu z zachowaniem terminu, o którym mowa w art. 514 ust. 2 ustawy Pzp, za pośrednictwem poczty elektronicznej na adres e-mail: ztm@ztm.kielce.pl, wskazany w treści SWZ (potwierdzenie wysłania wiadomości e-mail znajduje się w załączeniu do odwołania).

3. Interes prawny w uzyskaniu zamówienia:

Zgodnie z art. 505 ust. 1 ustawy Pzp, środki ochrony prawnej określone w Dziale IX ustawy Pzp przysługują wykonawcy, uczestnikowi konkursu oraz innemu podmiotowi, jeżeli ma lub miał interes w uzyskaniu zamówienia oraz poniósł lub może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy.

Odwołujący jest profesjonalnym podmiotem prowadzącym działalność gospodarczą w zakresie świadczenia usług miejskiego autobusowego transportu zbiorowego i posiada wszelki potencjał oraz doświadczenie niezbędne do realizacji przedmiotowego zamówienia.

Odwołujący jest bezpośrednio zainteresowany udziałem w niniejszym postępowaniu i ubieganiem się o udzielenie zamówienia publicznego.

W doktrynie i utrwalonym orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej jednoznacznie przyjmuje się, że na etapie postępowania przed upływem terminu składania ofert wykonawca posiada interes we wniesieniu odwołania wobec niezgodnych z prawem postanowień dokumentów zamówienia. Jak wskazuje się w doktrynie: *„Interes w uzyskaniu zamówienia to nic innego, jak możliwość jego uzyskania. Interes posiadać będzie ten wykonawca, który wskutek decyzji zamawiającego traci możliwość uzyskania zamówienia. Tym samym niezgodne z prawem działanie lub zaniechanie zamawiającego pozbawia go możliwości uzyskania zamówienia.”* (vide: P. Wójcik [w:] A. Gawrońska-Baran, E. Wiktorowska, A. Wiktorowski, P. Wójcik, Prawo zamówień publicznych. Komentarz aktualizowany, LEX/el. 2026, art. 505). Ponadto, w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy Pzp Odwołujący może ponieść szkodę, która pozostaje w adekwatnym związku przyczynowym z uchybieniami Zamawiającego (vide: wyrok KIO z dnia 11 stycznia 2017 r., sygn. akt: KIO 2431/16). Za szkodę może zostać uznana choćby utrata możliwości uzyskania zamówienia przez Odwołującego (vide: wyrok KIO z dnia 6 listopada 2015 r., sygn. akt: KIO 2318/15), czego konsekwencją jest utrata potencjalnej możliwości osiągnięcia przez niego zysku (vide: wyrok KIO z dnia 22 czerwca 2016 r., sygn. akt: KIO 983/16).

Naruszenie przez Zamawiającego przepisów ustawy Pzp polega na ukształtowaniu SWZ, OPZ oraz projektu Umowy w sposób nieproporcjonalny i dyskryminujący, uniemożliwiający Odwołującemu przygotowanie prawidłowej oferty, co wprost uzasadnia posiadanie interesu w uzyskaniu zamówienia oraz ryzyko poniesienia szkody.

II. WSKAZANIE OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNYCH I PRAWNYCH UZASADNIAJĄCYCH WNIESIENIE ODWOŁANIA ORAZ DOWODÓW NA POPARCIE PRZYTOCZONYCH OKOLICZNOŚCI

Zamawiający - Gmina Kielce - Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach prowadzi w trybie przetargu nieograniczonego postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pod nazwą: *„Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi”* (nr. ref. postępowania: 10/2026). Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 15 lipca 2026 r. pod numerem 490247-2026. Szczegółowa analiza opublikowanych przez Zamawiającego dokumentów zamówienia wykazała, że Zamawiający ukształtował warunki niniejszego postępowania z rażącym naruszeniem przepisów ustawy Pzp oraz przepisów Kodeksu cywilnego. Postanowienia te tworzą sztuczne i nieuzasadnione potrzeby techniczno-organizacyjne, naruszają równowagę kontraktową stron, przerzucają na wykonawców nieograniczone ryzyka oraz uniemożliwiają składanie porównywalnych ofert, bezpośrednio premiując dotychczasowego operatora świadczącego usługi na terenie Miasta Kielce.

Ad. 1. Uzasadnienie zarzutu naruszenia art. 436 pkt 1 w zw. z art. 16 pkt 1 i 2 oraz art. 99 ust. 1 ustawy Pzp

Zamawiający w pkt 24.1 oraz 24.2 SWZ, pkt 1.2 OPZ oraz w § 2 ust. 1 projektu umowy określił rozpoczęcie świadczenia usług sztywną datą kalendarzową wskazaną na dzień 1 stycznia 2028 r., a okres ich wykonywania na 120 miesięcy (10 lat). Tak ukształtowany termin pozostaje niezmienny bez względu na to, kiedy postępowanie zostanie prawomocnie zakończone i kiedy dojdzie do ostatecznego zawarcia umowy. Projekt umowy powtarza wskazaną datę i nie ustanawia żadnego minimalnego okresu mobilizacji - ani o charakterze sztywnym, ani elastycznym - pomiędzy zawarciem umowy a rozpoczęciem przewozów.

W konsekwencji, na dzień składania ofert wykonawcy nie wiedzą, czy na przygotowanie do realizacji zamówienia będą mieli kilkanaście miesięcy, kilka miesięcy, czy okres jeszcze krótszy. Zamawiający ustalił zatem nie tyle konkretny i gwarantowany okres mobilizacji, ile jedynie datę jego zakończenia, pozostawiając początek tego okresu całkowicie nieoznaczony oraz uzależniony od zdarzeń przyszłych i niepewnych.

Takie rozwiązanie jest wprost sprzeczne z bezwzględnie obowiązującą konstrukcją art. 436 pkt 1 ustawy Pzp. Zgodnie z tym przepisem termin wykonania zamówienia powinien być co do zasady określany w dniach, tygodniach, miesiącach lub latach, natomiast posłużenie się datą kalendarzową jest wyjątkiem wymagającym obiektywnego uzasadnienia. Jak wskazuje oficjalny komentarz Urzędu Zamówień Publicznych, regulacja ta ma właśnie zapobiegać sytuacji, w której wykonawcy muszą samodzielnie przewidywać datę zawarcia umowy,

a następnie obliczać, ile czasu pozostanie im na jej realizację, oraz ujmować związane z tym ryzyka w cenie oferty. Utrwalony pogląd w tym zakresie wyraża również orzecznictwo Izby, w tym wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 21 marca 2019 r., KIO 414/19, w którym w zakresie sposobu określenia terminu realizacji zamówienia Izba nakazała zmianę daty dziennej na okres liczony w dniach od dnia zawarcia umowy w sprawie zamówienia publicznego: "[Odwołujący] wskazał, że termin zakończenia postępowania o udzielenie zamówienia jest zdarzeniem przyszłym i nie pewnym - wykonawca nie ma wiedzy na temat faktycznego zakończenia postępowania i faktycznego terminu podpisania umowy. Określenie przez Zamawiającego terminu rozpoczęcia świadczenia usługi datą kalendarzową powoduje, że Wykonawca nie ma żadnej wiedzy na temat tego, czy i jak długim okresem będzie dysponować na przygotowanie się do rozpoczęcia świadczenia usług. (...) Wprawdzie Zamawiający określił termin wykonania zamówienia zgodnie z art. 48 ust. 2 pkt 5 ustawy Pzp, jednak nie wziął on pod uwagę uwarunkowań wynikających z przepisu art. 29 ust. 1 ustawy Pzp, to jest nie uwzględnił wszystkich wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty".

W niniejszym postępowaniu problem ten występuje ze szczególnym nasileniem, gdyż rozpoczęcie przewozów nie polega wyłącznie na skierowaniu posiadanego taboru na wskazane linie. Wykonawca zobowiązany jest przed tym terminem stworzyć lub przystosować kompletne zaplecze eksploatacyjne oraz przygotować całą organizację operacyjną do obsługi jednego

z największych kontraktów komunikacyjnych w regionie. Zgodnie z OPZ wykonawca musi dysponować jedną bazą eksploatacyjną o powierzchni co najmniej 3 ha, zlokalizowaną w wymaganej odległości (do 7 km w linii prostej) od Dworca Autobusowego w Kielcach. Baza ma zapewniać postój i manewrowanie wszystkimi autobusami oraz posiadać między innymi co najmniej sześć stanowisk serwisowych wyposażonych w kanały albo podnośniki,

automatyczną myjnię mechaniczną, stanowisko do mycia podwozi, komór silnika i podzespołów oraz infrastrukturę ładowania autobusów elektrycznych, przy czym wszystkie obiekty muszą posiadać wymagane prawem dopuszczenia i decyzje administracyjne. Przygotowanie takiego zaplecza stanowi skomplikowany proces inwestycyjny wymagający w pierwszej kolejności pozyskania nieruchomości spełniającej szczególne wymagania powierzchniowe i lokalizacyjne, zbadania jej przeznaczenia planistycznego oraz możliwości realizacji inwestycji, następnie wykonania wielobranżowej dokumentacji projektowej, uzyskania wymaganych decyzji, uzgodnień i pozwoleń, w tym czasochłonnych decyzji środowiskowych i pozwoleń na budowę, a w dalszej kolejności wykonania robót budowlanych i instalacyjnych, budowy albo dostosowania myjni oraz stanowisk serwisowych, uzyskania odpowiedniej mocy przyłączeniowej i wykonania infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych, a na koniec przeprowadzenia odbiorów technicznych i uzyskania dopuszczeń formalno-prawnych niezbędnych do użytkowania obiektów. Harmonogram tych czynności zależy nie tylko od staranności wykonawcy, lecz także od działań organów administracji, gestorów sieci, projektantów, wykonawców robót i dostawców specjalistycznych urządzeń. Nie są to prace, które w razie przedłużenia postępowania można dowolnie skompresować lub wykonać w ciągu kilku tygodni.

Oprócz bazy wykonawca musi przygotować co najmniej 115 autobusów, w tym nie mniej niż 60 autobusów fabrycznie nowych oraz dwa fabrycznie nowe autobusy elektryczne, uwzględniając przy tym fakt, że pojazdy uznawane za fabrycznie nowe mają być wyprodukowane nie wcześniej niż sześć miesięcy przed rozpoczęciem świadczenia usług. Oznacza to, że wykonawca musi precyzyjnie skoordynować proces zamówienia, produkcji, finansowania, rejestracji, wyposażenia i odbioru kilkudziesięciu nowych pojazdów z terminem uruchomienia usług, którego realna odległość od daty zawarcia umowy pozostaje nieznana. Co więcej, pierwszy z fabrycznie nowych autobusów ma zostać przedstawiony Zamawiającemu do odbioru już na 60 dni przed rozpoczęciem usług, a wszystkie pozostałe autobusy - na 14 dni przed rozpoczęciem przewozów, przez co rzeczywisty okres przygotowawczy jest jeszcze krótszy niż czas pomiędzy zawarciem umowy, a 1 stycznia 2028 r.

Wykonawca nie może racjonalnie rozpocząć wszystkich tych inwestycji przed uzyskaniem zamówienia i podpisaniem umowy, gdyż w szczególności nie można oczekiwać, aby jeszcze przed wyborem najkorzystniejszej oferty ponosił koszty pozyskania i zabudowy trzyhektarowej nieruchomości, budowy myjni i infrastruktury ładowania czy zamówienia kilkudziesięciu autobusów produkowanych według szczegółowych wymagań Zamawiającego. Takie działania wymagałyby zaangażowania znacznego kapitału bez pewności zawarcia umowy i stanowiłyby ekonomicznie nieuzasadnione ryzyko. Każde przedłużenie procedury przetargowej o miesiąc automatycznie skróci zatem wykonawcy okres mobilizacji o miesiąc, nie powodując żadnej zmiany zakresu jego obowiązków ani terminu, w którym baza, tabor i personel mają pozostawać w pełnej gotowości. Skutki czasu trwania postępowania zostają w całości przeniesione na wykonawcę, mimo że przebieg postępowania pozostaje całkowicie poza jego kontrolą. Nie można również traktować korzystania ze środków ochrony prawnej jako okoliczności, której ryzyko powinien ponosić przyszły wykonawca, ponieważ odwołania wobec treści dokumentów zamówienia lub czynności wyboru oferty są prawnie dopuszczalnymi instrumentami kontroli postępowania. Wydłużenie procedury może wynikać także z czynności samego Zamawiającego, konieczności poprawienia dokumentacji,

powtórzenia badania ofert albo wykonania orzeczenia KIO. Wybrany wykonawca nie powinien być obciążony obowiązkiem skrócenia procesu inwestycyjnego tylko dlatego, że postępowanie trwało dłużej, niż pierwotnie zakładał Zamawiający. Kwestionowane postanowienie prowadzi także do rażącego ograniczenia konkurencji oraz naruszenia zasady równego traktowania wykonawców wyrażonej w art. 16 pkt 1 i 2 ustawy Pzp. Wykonawca, który posiada już w Kielcach gotową bazę, myjnię, stanowiska obsługowe, przyłączy energetyczne i lokalne zaplecze osobowe, ponosi istotnie mniejsze ryzyko niż podmiot, który musi przygotować te zasoby po uzyskaniu zamówienia. Nie wynika to z większej zdolności do należytego wykonywania przewozów przez dziesięć lat, lecz z arbitralnego skrócenia czasu na przygotowanie inwestycji. W efekcie termin mobilizacji staje się niedopuszczalnym, pozaprawnym warunkiem preferującym podmioty już obecne na lokalnym rynku.

Stan faktyczny i prawny niemal tożsamy z niniejszą sprawą był przedmiotem rozstrzygnięcia KIO w wyroku z dnia 21 kwietnia 2023 r., sygn. akt KIO 935/23 (KIO 946/23 i KIO 954/23), dotyczącego dziesięcioletniego kontraktu na autobusowe przewozy miejskie w Krakowie. Izba uwzględniła zarzut dotyczący określenia rozpoczęcia usług sztywną datą kalendarzową, uznając, że rozwiązanie takie nie uwzględnia możliwej długości postępowania oraz czasu niezbędnego na przygotowanie realizacji zamówienia, a ponadto powoduje niepewność co do długości okresu mobilizacji i kreuje dodatkowe ryzyka w kalkulacji ofertowej. KIO nakazała ustalenie rozpoczęcia usług na wskazaną datę albo po upływie 11 miesięcy od podpisania umowy – zależnie od tego, który termin nastąpi później. Izba uwzględniła również odrębny zarzut jednego z odwołujących (Mobilis Sp. z o.o.), oparty na art. 99 ust. 1, art. 436 pkt 1 i art. 16 ustawy Pzp, stwierdzając, że opóźnienie rozstrzygnięcia postępowania może pozbawić wybranego wykonawcę niezbędnego czasu na przygotowanie się do świadczenia usług. Rozstrzygnięcie to ma szczególne znaczenie dla niniejszej sprawy, ponieważ dotyczy tego samego rodzaju świadczenia, dziesięcioletniego okresu realizacji i analogicznej potrzeby zapewnienia wykonawcy czasu na mobilizację. W postępowaniu kieleckim uzasadniony okres jest przy tym obiektywnie dłuższy z uwagi na kumulację wymagań dotyczących trzyhektarowej bazy, robót budowlanych, myjni, infrastruktury ładowania, floty 115 autobusów oraz wymogu odbioru pierwszego nowego pojazdu już na 60 dni przed rozpoczęciem przewozów.

Mając na uwadze powyższe, **Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu 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.”

Ad. 2. Uzasadnienie zarzutu naruszenia art. 99 ust. 1, 2 i 4 w zw. z art. 16 pkt 1, 2 i 3 ustawy Pzp

Zamawiający wymaga, aby baza transportowa wykonawcy była zlokalizowana w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach, przy jednoczesnym nałożeniu na wykonawcę obowiązku zapewnienia bazy o powierzchni co najmniej 3 ha, wyposażonej w rozbudowaną infrastrukturę techniczną obejmującą między innymi stanowiska obsługowe, myjnię oraz specjalistyczną infrastrukturę ładowania autobusów elektrycznych oraz spełniającej wszelkie wymogi formalnoprawne, budowlane i środowiskowe. Tak skumulowany i restrykcyjny wymóg w praktyce znacząco zawęży liczbę nieruchomości mogących spełnić wymagania Zamawiającego. Należy podkreślić, że pozyskanie w promieniu zaledwie 7 km od ścisłego centrum miasta nieruchomości

o powierzchni co najmniej 3 ha, umożliwiającej sprawne przeprowadzenie procesu inwestycji oraz uzyskanie wszystkich wymaganych decyzji administracyjnych i pozwoleń budowlanych, jest w realiach rynkowych niezwykle trudne – o ile w ogóle możliwe w wyznaczonym na realizację czasie. W konsekwencji wymóg ten sprawia, że zamówienie może być spełnione przede wszystkim przez podmioty już posiadające odpowiednią bazę na terenie Kielc lub ich bezpośrednich okolic.

Ograniczenie to w sposób nieuzasadniony premiuje obecnego wykonawcę oraz innych lokalnych operatorów dysponujących istniejącą infrastrukturą, stwarzając sztuczną barierę wejścia i utrudniając lub wręcz uniemożliwiając udział wykonawcom spoza regionu, którzy chcieliby przygotować nową bazę specjalnie na potrzeby realizacji niniejszego zamówienia. Tym samym dochodzi do jaskrawego naruszenia zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców oraz dopuszczenia się niedopuszczalnej dyskryminacji podmiotów ubiegających się o uzyskanie zamówienia.

Jednocześnie, Zamawiający nie wykazał żadnych obiektywnych przesłanek wskazujących, aby określenie maksymalnej odległości właśnie na poziomie 7 km było niezbędne dla zapewnienia prawidłowej realizacji zamówienia. Zwiększenie dopuszczalnej odległości do 20 km nie wpłynie w sposób istotny na możliwość należytego wykonywania przewozów ani na organizację pracy przewoźnika, natomiast znacząco zwiększy liczbę potencjalnych lokalizacji spełniających wymagania inwestycyjne i planistyczne. To na wykonawcy spoczywa pełna odpowiedzialność oraz ryzyko związane z takim zorganizowaniem zaplecza technicznego i procesu eksploatacji pojazdów, aby gwarantować realizację rozkładów jazdy zgodnie z wymaganiami Zamawiającego. Zamawiający nie powinien natomiast w sposób arbitralny ograniczać możliwości wyboru lokalizacji bazy bardziej, niż jest to rzeczywiście konieczne dla ochrony jego uzasadnionych interesów.

Ocena analogicznych wymagań nakładających nadmierne i nieuzasadnione obiektywnymi potrzebami ograniczenia obszarowe dla bazy eksploatacyjnej była przedmiotem rozstrzygnięć Krajowej Izby Odwoławczej, m.in. w wyroku z dnia 15 października 2025 r., sygn. akt KIO 3695/25. Izba uwzględniła w nim odwołanie w zakresie naruszenia art. 99 ust. 4 ustawy Pzp i nakazała zamawiającemu zmianę treści dokumentów zamówienia poprzez rozszerzenie dopuszczalnej odległości siedziby bazy transportowej do wartości 20 km. Jak jednolicie wskazuje się w orzecznictwie, Zamawiający nie może w sposób arbitralny ograniczać terenu poszukiwania nieruchomości pod bazę eksploatacyjną, o ile wykonawca jest w stanie zapewnić terminowy wyjazd pojazdów na linie oraz sprawną obsługę techniczną, a samo ograniczenie terytorialne do kilkukilometrowego promienia od

wybranego punktu tworzy sztuczną preferencję dla podmiotów zadowolonych na rynku lokalnym.

Mając na uwadze powyższe, **Odwolujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu 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.

Ad. 3. Uzasadnienie zarzutu naruszenia 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.

Projekt umowy przewiduje, że Zamawiający wyznaczy termin na usunięcie stwierdzonych niezgodności bazy, przy czym termin ten może wynosić zaledwie 7 dni. W przypadku nieusunięcia w tym terminie niezgodności dotyczących lokalizacji bazy, wyposażenia jej w myjnię lub stanowiska obsługowe, Zamawiający uzyskuje prawo do rozwiązania umowy oraz naliczenia kary umownej w wysokości 10% wartości wynagrodzenia brutto. Takie postanowienia pozostają rażąco niewspółmierne do charakteru obowiązków nałożonych na wykonawcę. Usunięcie niezgodności dotyczących infrastruktury bazy eksploatacyjnej nie jest porównywalne z usunięciem drobnej wady organizacyjnej lub dokumentacyjnej, ponieważ w praktyce może ono wymagać wykonania skomplikowanych robót budowlanych, przebudowy istniejących obiektów, dostawy specjalistycznych urządzeń, uzyskania ostatecznych decyzji administracyjnych albo przeprowadzenia odbiorów technicznych. Są to czynności, których wykonanie wymaga zachowania szeregu skomplikowanych procedur formalno-prawnych i technologicznych trwających często wiele tygodni lub miesięcy i których obiektywnie nie można zrealizować w arbitralnie narzuconym terminie 7 dni, nawet przy zachowaniu najwyższej staranności oraz zaangażowaniu maksymalnych środków przez wykonawcę.

Jednocześnie, Zamawiający przewidział najsurowsze możliwe konsekwencje kontraktowe – rozwiązanie umowy oraz jednoczesne naliczenie kary umownej w wysokości 10% wynagrodzenia brutto – bez pozostawienia możliwości oceny charakteru stwierdzonych niezgodności, ich rzeczywistego wpływu na ciągłość i bezpieczeństwo wykonywania przewozów oraz stopnia zawinienia wykonawcy. Oznacza to, że nawet obiektywna niemożność wykonania robót budowlanych lub uzyskania wymaganych decyzji w ciągu 7 dni z przyczyn niezależnych od wykonawcy, w tym wynikających z bezczynności organów administracji publicznej czy gestorów sieci energetycznych, może prowadzić do utraty kontraktu i naliczenia bardzo wysokiej kary umownej.

Tak ukształtowany mechanizm sankcji nie realizuje funkcji mobilizującej wykonawcę do usunięcia uchybień, lecz prowadzi do przerzucenia na niego nieograniczonego i niemożliwego do zarządzania ryzyka kontraktowego, co pozostaje rażąco nieproporcjonalne do celu, jaki Zamawiający zamierza osiągnąć. Postanowienia umowy powinny uwzględniać rzeczywisty czas niezbędny do usunięcia stwierdzonych niezgodności oraz pozostawać w rozsądnej proporcji do skutków ich niewykonania. Konstrukcja ta narusza podstawową zasadę ekwiwalentności świadczeń oraz stanowi nadużycie przewagi kontraktowej po stronie Zamawiającego.

Mając na uwadze powyższe, **Odwolujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu 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.

Ad. 4. Uzasadnienie zarzutu naruszenia 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.

Projekt umowy stanowiący Załącznik nr 11 do SWZ, w § 7 ust. 3 przewiduje, że łączna wysokość kar umownych z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania umowy oraz nienależytej eksploatacji powierzonych urządzeń nie może przekroczyć 20% ceny brutto oferty wykonawcy. Tak wysoki limit kar umownych pozostaje rażąco niewspółmierny do celu, jakiemu ma służyć instytucja kary umownej. Podstawową funkcją kar umownych jest mobilizowanie wykonawcy do należytego wykonywania zobowiązań, co stanowi ich funkcję stymulacyjną, oraz rekompensowanie Zamawiającemu ewentualnych skutków naruszeń, stanowiące funkcję kompensacyjną, a nie tworzenie instrumentu represyjnego, prowadzącego do nadmiernego i nierównomiernego obciążenia wykonawcy ryzykiem finansowym oraz wypaczenia odszkodowawczego charakteru odpowiedzialności kontraktowej.

Przy zamówieniu o tak znacznej wartości, opiewającym na łączny wolumen około 80 milionów wozokilometrów w okresie dziesięcioletnim, limit wynoszący 20% ceny ofertowej oznacza możliwość naliczenia kar sięgających kwot rzędu kilkudziesięciu milionów złotych. Tak wysoka i nieusprawiedliwiona odpowiedzialność wymusza na wykonawcach wliczanie do ceny oferty znacznych rezerw na ryzyko, określanych jako tzw. premia za ryzyko, co bezpośrednio wpływa na zawyżenie kalkulacji ceny ofertowej, zwiększa ryzyko udziału w postępowaniu oraz wywołuje tzw. efekt mrozący, mogący zniechęcać wielu profesjonalnych wykonawców do ubiegania się o zamówienie, co wprost prowadzi do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji i naruszenia zasady równego traktowania wykonawców.

W jednolitym orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej oraz sądów zamówień publicznych wielokrotnie podkreślano, że choć Zamawiający posiada uprawnienie do ukształtowania mechanizmu sankcyjnego, to wysokość i łączny limit kar umownych muszą pozostawać w racjonalnej i uzasadnionej proporcji do charakteru zamówienia oraz rzeczywistych ryzyk związanych z jego realizacją.

Zamawiający nie wykazał żadnych racjonalnych powodów, dla których w niniejszym postępowaniu niezbędne miałyby być ustanowienie limitu odpowiedzialności aż na poziomie 20% wynagrodzenia brutto, podczas gdy cel w postaci ochrony interesu Zamawiającego oraz

zabezpieczenia prawidłowej realizacji umowy może zostać w pełni osiągnięty przy znacznie niższym limicie. Ustalenie limitu na tym poziomie stanowi przekroczenie granic swobody umów wynikających z art. 353¹ k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy Pzp i narusza zasadę proporcjonalności oraz zasadę zachowania uczciwej konkurencji wyrażone w art. 16 pkt 1 i 3 ustawy Pzp.

Mając na uwadze powyższe, **Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu 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.

Ad. 5. Uzasadnienie zarzutu naruszenia 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.

Zamawiający ukształtował w § 8 ust. 8–14 projektowanych postanowień umowy mechanizm waloryzacji wynagrodzenia, który nie zapewnia rzeczywistego i adekwatnego dostosowania stawek za wozokilometr do zmian cen i kosztów realizacji zamówienia, a w konsekwencji ma charakter jedynie formalny oraz iluzoryczny i nie pozwala na zachowanie równowagi ekonomicznej stron dziesięcioletniego kontraktu. Wadliwość ta przejawia się w szczególności w przyjęciu nieadekwatnej struktury kosztowej, zgodnie z którą koszty pracy posiadają wagę zaledwie 10%, natomiast ogólny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych aż 60%, niewprowadzeniu pierwszej waloryzacji obejmującej zmianę kosztów pomiędzy terminem składania ofert a rozpoczęciem świadczenia usług, dopuszczeniu pierwszej zmiany stawek dopiero od 1 kwietnia 2028 r. przy jednoczesnym porównywaniu wyłącznie wskaźników z dwóch kolejnych kwartałów, co powoduje pominięcie zmian kosztów przypadających na okres od sporządzenia oferty do końca 2027 r., uzależnieniu waloryzacji od przekroczenia w jednym kwartale progu 1% bez kumulowania zmian niższych niż 1%, przez co kolejne rzeczywiste zmiany kosztów mogą nigdy nie zostać uwzględnione w wynagrodzeniu, ograniczeniu zmiany wskaźnika do 5% pomiędzy kwartałami bez mechanizmu przenoszenia nieuwzględnionej części zmiany na kolejne okresy, a także w uzależnieniu zastosowania matematycznie określonej waloryzacji od przygotowania projektu aneksu, zamiast ustanowienia automatycznej zmiany stawki wynikającej z obiektywnych wskaźników.

Przedmiot zamówienia obejmuje świadczenie usług przewozowych przez okres 120 miesięcy, w planowanej wielkości 8.000.000 wozokilometrów rocznie, co czyni go długoterminowym kontraktem, którego koszty będą podlegały wielokrotnym i istotnym zmianom w okresie jego realizacji. Zamawiający przyjął jednak w treści umowy wzory waloryzacyjne, zgodnie z którymi dla autobusów innych niż zeroemisyjne stosuje się wzór $W = 0,6 \times WT + 0,3 \times WP + 0,1 \times WW$, zaś dla autobusów zeroemisyjnych wzór $W = 0,6 \times WT + 0,3 \times WE + 0,1 \times WW$, gdzie współczynnik odnoszący się do zmian wynagrodzeń pracowników posiada wagę jedynie 10%, natomiast ogólny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych – 60%. Taka proporcja pozostaje w oczywistej dysproporcji do charakteru usługi przewozowej. Zamówienie ma charakter wysoce pracochłonny i wymaga utrzymywania przez wykonawcę przez całą dobę odpowiednio liczego personelu, w szczególności kierowców, dyspozytorów oraz pracowników służby nadzoru ruchu, przy

czym Zamawiający wymaga przy tym zatrudnienia tych osób na podstawie stosunku pracy. Koszty pracy nie ograniczają się wyłącznie do wynagrodzeń kierowców, gdyż obejmują także wynagrodzenia dyspozytorów, pracowników zaplecza technicznego, mechaników, pracowników nadzoru ruchu, administracji, służb utrzymania czystości oraz osób odpowiedzialnych za całodobową obsługę i utrzymanie floty, co sprawia, że udział kosztów pracy na poziomie 10% nie znajduje racjonalnego uzasadnienia w charakterze zamówienia. Jednocześnie, wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem nie jest wskaźnikiem odzwierciedlającym wprost zmiany kosztów prowadzenia przedsiębiorstwa komunikacyjnego, ponieważ obejmuje on ceny szerokiego koszyka konsumpcyjnego, z których znaczna część pozostaje bez związku z kosztami realizacji publicznego transportu zbiorowego. Przypisanie temu ogólnemu wskaźnikowi aż 60% znaczenia powoduje, że zmiany kosztów pracy, które bezpośrednio determinują koszt realizacji zamówienia, zostają systemowo marginalizowane. W rezultacie, nawet istotny wzrost wynagrodzeń pracowników będzie miał niewielki wpływ na stawkę za wozokilometr, gdyż przykładowo przy założeniu wzrostu kosztów pracy o 10%, wzrostu cen paliwa o 5% oraz wzrostu CPI o 3%, mechanizm kielecki spowoduje zmianę stawki jedynie o 4,3% (obliczone jako $0,1 \times 10\% + 0,3 \times 5\% + 0,6 \times 3\%$), podczas gdy przy bardziej adekwatnej strukturze obejmującej 50% kosztów pracy, 30% paliwa oraz 20% pozostałych kosztów, zmiana wyniosłaby 7,1% (obliczona jako $0,5 \times 10\% + 0,3 \times 5\% + 0,2 \times 3\%$). Różnica ta nie wynika z innego przebiegu wskaźników rynkowych, lecz wyłącznie z arbitralnego przypisania przez Zamawiającego zbyt niskiej wagi składnikowi kosztowemu mającemu zasadnicze znaczenie dla realizacji zamówienia.

Kolejną istotną wadą przyjętego rozwiązania jest brak rzeczywistej pierwszej waloryzacji. Termin składania ofert został wyznaczony na 25 sierpnia 2026 r., natomiast rozpoczęcie świadczenia usług – na 1 stycznia 2028 r., co oznacza, że pomiędzy sporządzeniem kalkulacji ofertowej a rozpoczęciem realizacji zamówienia upłynie około 16 miesięcy. Pierwsza zmieniona stawka ma natomiast obowiązywać dopiero od 1 kwietnia 2028 r., czyli ponad 19 miesięcy po upływie terminu składania ofert, gdyż projekt umowy stanowi, że stawki „poczynając od 1 kwietnia 2028 r.” mogą być zmieniane kwartalnie. Nie jest to jednak pierwsza waloryzacja obejmująca okres przygotowawczy, ponieważ zgodnie z obecnym wzorem waloryzacja z 1 kwietnia 2028 r. będzie opierała się wyłącznie na porównaniu pierwszego kwartału 2028 r. z czwartym kwartałem 2027 r. Mechanizm nie uwzględnia zatem zmian kosztów, które nastąpią pomiędzy trzecim kwartałem 2026 r., w którym składane są oferty, a czwartym kwartałem 2027 r. W rezultacie, jeżeli pomiędzy sierpniem 2026 r. a końcem 2027 r. nastąpi przykładowo wzrost kosztów pracy o 10%, paliwa o 12% oraz pozostałych kosztów o 6%, a pomiędzy czwartym kwartałem 2027 r. a pierwszym kwartałem 2028 r. wskaźniki pozostaną stabilne, wykonawca nie otrzyma żadnego urealnienia stawek. Będzie on wówczas zobowiązany przez 10 lat realizować zamówienie przy wykorzystaniu stawki, której punkt wyjścia nie odzwierciedla poziomu kosztów istniejącego nawet w pierwszym dniu świadczenia usług.

Ponadto, przyjęty próg 1% powoduje trwałą utratę części należnej waloryzacji, gdyż projekt umowy uzależnia zmianę stawki od wzrostu albo spadku wskaźnika W o ponad 1%, podczas gdy jednocześnie wskaźniki są ustalane poprzez porównanie każdego kwartału wyłącznie z kwartałem bezpośrednio poprzedzającym. Samo określenie poziomu zmiany uprawniającego do waloryzacji jest wprawdzie wymagane przez art. 439 ust. 2 pkt 1 ustawy Pzp, jednakże wadliwy jest przyjęty przez Zamawiającego sposób funkcjonowania tego

progu, ponieważ zmiany niższe niż 1% nie podlegają przeniesieniu ani kumulacji w kolejnym okresie. Jeżeli wskaźnik W będzie wzrastał przez cztery kolejne kwartały o 0,8%, w żadnym kwartale nie zostanie przekroczony próg 1%, wobec czego nie nastąpi waloryzacja, mimo że skumulowana zmiana wyniesie około 3,24% (obliczona wg wzoru $1,008^4 - 1$). Wykonawca poniesie zatem realny wzrost kosztów przekraczający 3%, lecz jego wynagrodzenie nie zostanie zmienione, a co więcej, po każdym kwartale dotychczasowy wzrost zostanie „wyzerowany”, ponieważ w kolejnym okresie badana będzie wyłącznie zmiana względem kwartału bezpośrednio poprzedzającego. Przy dziesięcioletniej umowie mechanizm ten może prowadzić do wielokrotnego pomijania zmian kosztów, które pojedynczo nie przekraczają 1%, lecz łącznie stanowią istotną zmianę ekonomiki kontraktu. Prawidłowym rozwiązaniem jest albo waloryzacja przy każdej zmianie wskaźnika, albo – przy pozostawieniu progu 1% – obowiązkowe kumulowanie zmian od ostatniego okresu, w którym dokonano waloryzacji.

Wadą konstrukcyjną klauzuli jest również limit 5% bez mechanizmu przeniesienia różnicy, co trwale zniekształca podstawę dalszych rozliczeń. Projekt umowy ogranicza wzrost lub spadek wskaźnika W pomiędzy kwartałami do 5%, nie wskazując jednak, że część rzeczywistej zmiany przekraczająca 5% będzie przenoszona na kolejne okresy. Jeżeli rzeczywisty wzrost kosztów w danym kwartale będzie odpowiadał zmianie wskaźnika W o 10%, stawka zostanie zwiększona tylko o 5%, a jeśli w kolejnym kwartale ceny pozostaną na podwyższonym poziomie, ale nie wzrosną dalej, wskaźnik kwartalny wyniesie 1,0000 i brakujące 5% nigdy nie zostanie uwzględnione. Mechanizm ten nie tylko ogranicza wysokość jednorazowej waloryzacji, ale trwale obniża podstawę wszystkich kolejnych waloryzacji,

w efekcie czego stawka może pozostawać poniżej poziomu wynikającego z rzeczywistych wskaźników przez cały pozostały okres umowy. W orzeczeniu dotyczącym innego wieloletniego kontraktu transportowego KIO nakazała określenie rocznego limitu waloryzacji na poziomie co najmniej 20%, co potwierdza, że limity powinny być oceniane w kontekście długości umowy, charakteru kosztów oraz możliwej skali ich zmian.

Na możliwość prawidłowego ukształtowania waloryzacji wskazuje chociażby model stosowany przez ZTM Warszawa. Projekt umowy stosowany przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie przewiduje waloryzację kwartalną przy każdej zmianie co najmniej jednego z określonych wskaźników oraz strukturę $W = 0,5 \times WW + 0,3 \times WP + 0,2 \times WT$, obejmującą 50% zmiany wynagrodzeń, 30% zmiany cen paliwa oraz 20% zmiany pozostałych kosztów według CPI. Warszawski wzór przewiduje także odrębną pierwszą waloryzację,

w ramach której w odniesieniu do wynagrodzeń i paliwa porównuje się poziom kosztów z ostatniego kwartału poprzedzającego rozpoczęcie usług z kwartałem bazowym, natomiast w odniesieniu do CPI stosuje się skumulowane wskaźniki kwartalne za cały okres od kwartału bazowego do rozpoczęcia usług. Model warszawski nie jest oczywiście źródłem prawa i nie oznacza obowiązku mechanicznego powielenia jego treści, stanowi jednak istotny benchmark rynkowy, pokazujący, że organizator publicznego transportu zbiorowego może przypisać kosztom pracy wagę odpowiadającą ich znaczeniu, zastosować obiektywne i dostępne wskaźniki, uwzględnić zmianę kosztów od okresu sporządzenia oferty do rozpoczęcia usług oraz dokonywać kwartalnej waloryzacji bez „utrąty” zmian niższych niż 1%.

Należy zaznaczyć, że opisywane wady mają przemożny wpływ na konkurencję i cenę ofertową. Wykonawca, który nie otrzymuje realnej ochrony przed zmianami kosztów, musi uwzględnić w cenie ofertowej dodatkową rezerwę na wzrost wynagrodzeń w okresie przed rozpoczęciem usług, wzrost cen paliwa lub energii, zmiany cen części zamiennych, usług serwisowych i ubezpieczeń, zmiany kosztów finansowania floty i bazy, zmiany, które nie przekroczą w jednym kwartale progu 1%, jak również na część zmian przekraczającą kwartalny limit 5%. Każdy wykonawca przyjmie inny poziom tej rezerwy, zależny od własnych prognoz

i gotowości do ponoszenia ryzyka, co bezpośrednio prowadzi do ograniczenia porównywalności ofert, wzrostu cen ofertowych oraz uprzywilejowania podmiotów mających już zamortyzowaną infrastrukturę i ugruntowaną lokalną pozycję. Prawidłowa klauzula waloryzacyjna leży również w interesie Zamawiającego, ponieważ pozwala ograniczyć bufory ryzyka w cenach ofertowych oraz zmniejsza ryzyko utraty ekonomicznej zdolności wykonawcy do realizacji dziesięcioletniego kontraktu.

Mając powyższe na uwadze, **Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu 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 progu 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:

$$C_n = C_{n-1} \times W_n$$

gdzie:

C_n – stawka obowiązująca w okresie po dokonaniu waloryzacji,

C_{n-1} – stawka obowiązująca bezpośrednio przed dokonaniem waloryzacji,

W_n – wskaźnik waloryzacji.

W przypadku pierwszej waloryzacji wartość C_{n-1} stanowi odpowiednia stawka netto wskazana w ofercie Wykonawcy.

10. Wskaźnik waloryzacji wynosi:

dla autobusów innych niż zeroemisyjne:

$$W_n = 0,50 \times WW_n + 0,30 \times WP_n + 0,20 \times WT_n$$

dla autobusów zeroemisyjnych elektrycznych:

$$W_n = 0,50 \times WW_n + 0,30 \times WE_n + 0,20 \times WT_n$$

11. Poszczególne wskaźniki oznaczają:

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

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

WT_n – 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 **WW₁** 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 **WP₁** stanowi iloraz średniej hurtowej ceny netto oleju napędowego w okresie porównawczym oraz średniej hurtowej ceny netto oleju napędowego w II kwartale 2026 r.;

wskaźnik **WE₁** stanowi iloraz średniej ceny sprzedaży energii elektrycznej na rynku konkurencyjnym w okresie porównawczym oraz tej ceny w II kwartale 2026 r.;

wskaźnik **WT₁** 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_n , tj. wystąpienie wartości:

$W_n > 1,0000$ albo

$W_n < 1,0000$.

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”.

Ad. 6. Uzasadnienie zarzutu naruszenia art. 433 pkt 1 i 2 w zw. z art. 431 i art. 16 pkt 1, 2 i 3 ustawy Pzp w zw. z art. 353¹, art. 483 § 1 oraz art. 5 k. c.

Przedmiotowe naruszenie polega na przyznaniu Zamawiającemu prawa odstąpienia od umowy w przypadku każdego, nawet nieznacznego, nierozpoczęcia świadczenia usług w terminie określonym w § 2 umowy, niezależnie od przyczyny opóźnienia, jego rozmiaru, wpływu na realizację usług oraz stopnia odpowiedzialności Wykonawcy, bez uprzedniego wezwania Wykonawcy do rozpoczęcia świadczenia usług i wyznaczenia mu odpowiedniego terminu dodatkowego, a także na przyznaniu Zamawiającemu prawa rozwiązania dziesięcioletniej umowy za trzymiesięcznym wypowiedzeniem wyłącznie z tej przyczyny, że suma jednostronnie naliczonych przez Zamawiającego kar umownych w każdym z dwóch kolejnych miesięcy przekroczy kwotę 100.000,00 zł, niezależnie od rodzaju, liczby, istotności i skutków naruszeń, ich wpływu na ciągłość przewozów oraz tego, czy kary te są zasadne, bezsporne i wymagalne. Ponadto Zamawiający dopuścił się naruszenia poprzez niewprowadzenie przed rozwiązaniem umowy obowiązku wezwania Wykonawcy do zaprzestania naruszeń, przedstawienia planu naprawczego lub usunięcia stwierdzonych nieprawidłowości oraz poprzez powiązanie tak określonych przesłanek rozwiązania umowy z obowiązkiem zapłaty przez Wykonawcę kary umownej w wysokości 10% całej ceny brutto wskazanej w ofercie.

Odnosząc się w pierwszej kolejności do kwestii nierozpoczęcia świadczenia usług, wskazać należy, że zgodnie z § 10 ust. 1 projektu umowy, jeżeli Wykonawca nie rozpocznie świadczenia usług w terminie określonym w § 2, Zamawiający może odstąpić od umowy

„w terminie kolejnych 7 dni”. Postanowienie to obarczone jest rażącym brakiem precyzji, gdyż nie określa, czy chodzi o całkowite nierozpoczęcie przewozów, czy także częściowe rozpoczęcie usług, czy wystarczające jest jednodniowe albo nawet kilkugodzinne opóźnienie, czy opóźnienie musi wynikać z przyczyn, za które Wykonawca ponosi odpowiedzialność, czy Zamawiający ma obowiązek uprzedniego wezwania Wykonawcy do rozpoczęcia usług, ani od jakiego dokładnie momentu liczony jest wskazany w postanowieniu termin „kolejnych 7 dni”. Projekt umowy przewiduje więc ten sam doniosły i dolegliwy skutek zarówno w przypadku trwałego i zawinionego braku zdolności do rozpoczęcia przewozów, jak i potencjalnie w przypadku krótkotrwałego, usuwalnego zakłócenia, które nie wpływa istotnie na wykonanie zamówienia. Kwestionowane postanowienie nie zawiera też wyraźnego zastrzeżenia,

że odstąpienie może nastąpić jedynie z przyczyn leżących po stronie Wykonawcy. Odwołujący nie kwestionuje przy tym prawa Zamawiającego do zabezpieczenia terminowego rozpoczęcia przewozów, gdyż z uwagi na charakter publicznego transportu zbiorowego Zamawiający powinien mieć możliwość odstąpienia od umowy, gdy wykonawca rzeczywiście nie jest zdolny do rozpoczęcia świadczenia usług. Uprawnienie to musi jednak zostać związane z istotnym i zawinionym naruszeniem, a nie z każdym formalnym przekroczeniem terminu, niezależnie od jego rozmiaru i przyczyny. Tak szeroka klauzula powoduje ponadto, że skutki okoliczności niezależnych od Wykonawcy mogą zostać zrównane ze skutkami trwałego braku przygotowania do realizacji zamówienia, co jest szczególnie istotne w przypadku kontraktu wymagającego jednoczesnego uruchomienia rozbudowanej bazy, 115 autobusów, systemów informatycznych, infrastruktury ładowania oraz zatrudnienia znacznej liczby pracowników.

Jeszcze dalej idące zastrzeżenia budzi § 10 ust. 2 projektu umowy, na podstawie którego Zamawiający uzyskuje prawo rozwiązania umowy, jeżeli w każdym z dwóch następujących po sobie miesięcy naliczone zostaną kary przekraczające 100.000,00 zł. Kwota ta została ustalona w sposób całkowicie arbitralny, albowiem nie została odniesiona do miesięcznego ani rocznego wynagrodzenia Wykonawcy, nie zależy od wartości umowy ani od wielkości wykonanej pracy przewozowej, pozostaje taka sama przez cały dziesięcioletni okres realizacji kontraktu oraz nie różnicuje naruszeń istotnych od uchybień formalnych lub technicznych. Kary umowne mogą zostać naliczone wskutek kumulacji wielu odrębnych, jednostkowych uchybień dotyczących kursów, dokumentacji, pojazdów, urządzeń, terminów przekazywania informacji czy warunków bazy. Przekroczenie progu 100.000,00 zł nie musi więc oznaczać zaprzestania przewozów, zagrożenia bezpieczeństwa ani nawet istotnego obniżenia jakości usług, a jedynie może stanowić rezultat nagromadzenia szeregu mnożących się, nieistotnych nieprawidłowości, z których żadna samodzielnie nie uzasadniałaby zakończenia umowy. Suma kar jest w takim przypadku jedynie instrumentem rozliczeniowym, a nie właściwym kryterium oceny, czy dalsze wykonywanie zamówienia jest możliwe i zgodne z interesem publicznym. Co więcej, projekt umowy posługuje się pojęciem kar „naliczonych”, a nie kar należnych, wymagalnych, uznanych przez Wykonawcę albo prawomocnie stwierdzonych. Jednocześnie Zamawiający zastrzega, że sam informuje o naliczeniu kary oraz potrąca ją z wynagrodzenia Wykonawcy bez potrzeby składania odrębnego oświadczenia o potrąceniu. W konsekwencji Zamawiający może w sposób arbitralny jednostronnie stwierdzić uchybienie, jednostronnie określić wysokość kary, uwzględnić zakwestionowaną karę w limicie 100.000,00 zł i w konsekwencji na podstawie tak utworzonego limitu rozwiązać umowę. Może to nastąpić przed rozstrzygnięciem sporu co do zasadności kary,

podczas gdy późniejsze ustalenie przez sąd, że kary zostały naliczone niezasadnie, nie przywróci rozwiązywanej umowy ani ciągłości wykonywania kontraktu. Tak ukształtowana regulacja pozwala Zamawiającemu samodzielnie stworzyć przesłankę do skorzystania z najbardziej dotkliwego uprawnienia kontraktowego, co w sposób rażący narusza równowagę stron, zwłaszcza że projekt nie przewiduje odrębnej procedury zgłaszania i rozpatrywania zastrzeżeń Wykonawcy przed zaliczeniem kary do progu uzasadniającego rozwiązanie umowy.

Wskazać również należy na rażącą dysproporcję wynikającą z faktu, że projekt umowy przewiduje możliwość waloryzacji wysokości kar umownych po upływie pięciu lat z zastosowaniem wskaźnika wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych, nie przewidując natomiast analogicznej waloryzacji progu 100.000,00 zł uprawniającego do rozwiązania umowy. Oznacza to, że w drugiej połowie realizacji kontraktu nominalne wysokości poszczególnych kar mogą zostać podwyższone, podczas gdy próg rozwiązania umowy pozostanie niezmienny, co sprawi, że z każdym kolejnym rokiem jego przekroczenie będzie łatwiejsze. Rozwiązanie to jest wewnętrznie niespójne, gdyż Zamawiający zabezpiecza realną wartość swoich sankcji, ale nie zabezpiecza proporcjonalności przesłanki rozwiązania umowy. Sytuację tę potęguje dodatkowo brak mechanizmu naprawczego, ponieważ przed wypowiedzeniem umowy Zamawiający nie ma obowiązku wezwania Wykonawcy do zaprzestania naruszeń, wskazania, które naruszenia uważa za istotne, wyznaczenia terminu na usunięcie nieprawidłowości, zażądania planu naprawczego, sprawdzenia skuteczności działań naprawczych ani ustalenia, czy uchybienia nadal występują w chwili składania wypowiedzenia. Możliwa jest zatem sytuacja, w której w dwóch miesiącach próg zostanie przekroczony, następnie Wykonawca całkowicie usunie nieprawidłowości, a mimo to Zamawiający nadal będzie mógł wypowiedzieć umowę. Rozwiązanie umowy dotyczącej publicznego transportu zbiorowego powinno mieć charakter ostateczny i być stosowane w przypadku naruszeń rzeczywiście podważających zdolność Wykonawcy do dalszego prawidłowego świadczenia usług, a nie następować automatycznie na podstawie skumulowanej kwoty uprzednio nałożonych sankcji. Dla porównania, w modelowych standardach branżowych stosowanych chociażby w projekcie umowy ZTM Warszawa, przesłanką rozwiązania umowy jest uporczywe naruszanie jej postanowień połączone z bezskutecznym upływem dodatkowego 14-dniowego terminu na zaniechanie naruszeń lub przywrócenie stanu zgodnego z umową, co wiąże możliwość zakończenia kontraktu z rzeczywistym i nadal trwającym naruszeniem, a nie wyłącznie z rachunkową sumą naliczonych opłat sankcyjnych.

Mając na uwadze powyższe, **Odwolujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu 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".

Ad. 7. Uzasadnienie zarzutu naruszenia 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

Zamawiającemu zarzuca się naruszenie przepisów art. 16 pkt 1–3, art. 112 ust. 1 oraz art. 116 ust. 1 w zw. z art. 17 ust. 1 pkt 1 i 2 ustawy Prawo zamówień publicznych poprzez bezzasadne i nienależyte określenie w pkt 25.4.4 SWZ warunku udziału w postępowaniu dotyczącego zdolności technicznej lub zawodowej, polegające na wymogu wykazania przez wykonawcę należytego wykonania w okresie ostatnich trzech lat przed upływem terminu składania ofert co najmniej jednej usługi przewozowej w komunikacji miejskiej o wartości nie mniejszej niż 60.000.000,00 zł brutto zrealizowanej w ciągu kolejnych 12 miesięcy, bez dopuszczenia możliwości wykazania wymaganego poziomu doświadczenia poprzez łączne przedstawienie kilku należycie wykonanych umów przewozowych realizowanych w tym samym okresie, podczas gdy wymóg skondensowania pełnego doświadczenia w ramach wyłącznie jednego stosunku prawnego nie pozostaje w obiektywnym i proporcjonalnym związku ze zdolnością wykonawcy do należytej realizacji zamówienia, gdyż wykonawca realizujący równocześnie kilka kontraktów komunikacji miejskiej o łącznej wartości przekraczającej 60.000.000,00 zł posiada co najmniej równoważne, a często większe doświadczenie operacyjne i organizacyjne niż wykonawca realizujący jeden kontrakt o tej wartości, zaś sama liczba umów, na podstawie których wykonawca zdobył doświadczenie, jest wyłącznie konsekwencją sposobu, w jaki poszczególni organizatorzy transportu podzielili swoje zamówienia, a nie rzeczywistą miarą zdolności zawodowej wykonawcy, co w konsekwencji sprawia, że warunek wykracza poza minimalny poziom zdolności niezbędny

do wykonania zamówienia, prowadzi do sztucznego i nieuzasadnionego zamknięcia dostępu do postępowania wykonawcom posiadającym rzeczywiste doświadczenie odpowiadające skalą przedmiotowi zamówienia oraz obiektywnie uprzywilejowuje podmioty, które wcześniej uzyskały jeden odpowiednio duży, niepodzielony kontrakt, w szczególności może naruszać zasady uczciwej konkurencji poprzez ewidentne preferowanie dotychczasowego operatora wykonującego skumulowany pakiet przewozów na rzecz Zamawiającego.

Zamawiający w treści pkt 25.4.4 SWZ wymaga obecnie wykazania się jedną usługą komunikacji miejskiej o wartości co najmniej 60 mln zł brutto, wykonaną w okresie kolejnych 12 miesięcy. Dokonując oceny tak ukształtowanego wymogu przez pryzmat bezwzględnie obowiązujących zasad Prawa zamówień publicznych, należy w pierwszej kolejności zauważyć, że warunek udziału w postępowaniu ma służyć weryfikacji rzeczywistej zdolności wykonawcy do wykonania zamówienia, a nie ocenie sposobu, w jaki historycznie zawierano z nim umowy. Zgodnie z art. 112 ust. 1 Pzp warunki udziału w postępowaniu powinny być proporcjonalne do przedmiotu zamówienia i wyrażone jako minimalne poziomy zdolności, niezbędne do należytego wykonania zamówienia, natomiast art. 116 ust. 1 Pzp pozwala wymagać doświadczenia jedynie w takim zakresie, w jakim umożliwia ono realizację zamówienia na odpowiednim poziomie jakości. W myśl ugruntowanego stanowiska doktryny oraz oficjalnego komentarza Urzędu Zamówień Publicznych, zamawiający powinien z jednej strony zapewnić możliwie szeroki dostęp do zamówienia, a z drugiej ograniczać go wyłącznie do podmiotów rzeczywiście zdolnych do jego wykonania, przy czym usługa referencyjna powinna być porównywalna pod względem stopnia trudności technicznej i organizacyjnej, lecz nie musi być identyczna z przedmiotem przyszłego zamówienia. Kwestionowany warunek nie bada jednak wyłącznie operacyjnej skali działalności wykonawcy, lecz wprowadza dodatkowe i nadmierne wymaganie, aby cała wymagana wartość została osiągnięta w ramach jednego kontraktu. Taki element warunku w żaden sposób nie weryfikuje, czy wykonawca dysponował odpowiednią liczbą autobusów, zatrudniał odpowiednią liczbą kierowców, dyspozytorów i pracowników technicznych, posiadał zaplecze eksploatacyjne, prowadził całodobowy nadzór ruchu, realizował przewozy o wymaganej punktualności, zapewniał obsługę systemów informacji pasażerskiej, wykonywał przewozy na określonej liczbie linii czy też posiadał zdolność do jednoczesnego zarządzania dużą pracą przewozową. Wymóg legitymowania się wyłącznie jedną umową nie odnosi się zatem do immanentnych cech i potencjału przedsiębiorstwa, lecz do historycznego sposobu kontraktowania usług przez innych zamawiających.

Co więcej, w realiach rynku przewozów miejskich wykonywanie kilku kontraktów równoległe może potwierdzać nawet większą zdolność organizacyjną niż wykonywanie jednej umowy. Nie ma racjonalnej ani juredydycznej podstawy, aby wykonawca, który w tym samym okresie realizował trzy kontrakty komunikacji miejskiej o wartości odpowiednio 25 mln zł, 20 mln zł i 15 mln zł, był traktowany jako podmiot mniej doświadczony od wykonawcy realizującego jeden kontrakt o wartości 60 mln zł. W obu przypadkach wykonawca zarządzał usługami o takiej samej łącznej wartości, jednakże pierwszy z nich musiał dodatkowo współpracować z kilkoma niezależnymi organizatorami, stosować różne rozkłady jazdy i standardy jakości, obsługiwać odmienne systemy informatyczne i rozliczeniowe, utrzymywać niezależne struktury dyspozytorskie i techniczne, wykonywać obowiązki sprawozdawcze wobec kilku zamawiających, podlegać odrębnym kontrolom i systemom sankcji oraz płynnie koordynować zasoby pomiędzy kilkoma obszarami operacyjnymi. Realizacja kilku kontraktów

w tym samym okresie może więc świadczyć o wyższym stopniu złożoności organizacyjnej niż realizacja jednej umowy, gdyż sama liczba dokumentów kontraktowych w żaden sposób nie wpływa na zdolność przedsiębiorstwa do dysponowania taborami, personelem, bazami i systemami zarządzania, co potwierdza m.in. argumentacja podnoszona w analogicznych postępowaniach na rynku przewozowym, np. w Krakowie, gdzie jednoznacznie wskazywano, że funkcjonowanie na różnych rynkach i poddawanie się odrębnym reżimom kontrolnym dowodzi wyższej zdolności zawodowej operatora.

Należy również stanowczo podkreślić, że sama wartość pieniężna jednej umowy nie jest właściwym ani miarodajnym miernikiem skali doświadczenia przewozowego. W komunikacji miejskiej właściwym miernikiem doświadczenia jest przede wszystkim liczba wykonanych wozokilometrów, liczba autobusów pozostających jednocześnie w ruchu, liczba obsługiwanych linii, wielkość zatrudnianego personelu, liczba i skala obsługiwanych baz oraz czas nieprzerwanego wykonywania usług. Wartość kontraktu zależy natomiast od szeregu czynników niezwiązanych bezpośrednio z trudnością operacyjną, takich jak rok zawarcia umowy i poziom inflacji, ceny paliwa i energii w danym okresie, regionalny poziom wynagrodzeń, struktura taboru MAXI, MEGA i elektrycznego, sposób finansowania i amortyzacji autobusów, zakres wyposażenia pojazdów, obowiązek budowy lub zapewnienia bazy, sposób waloryzacji wynagrodzenia, stawka podatku VAT czy długość dojazdów technicznych. Z tego względu usługa o wartości 40 mln zł wykonywana kilka lat wcześniej może odpowiadać większej pracy przewozowej niż usługa o wartości 60 mln zł wykonywana obecnie, co dowodzi, że przyjęte przez Zamawiającego kryterium kwotowe połączone z wymogiem jednej umowy w niewielkim stopniu mierzy faktyczną trudność i skalę operacyjną.

Omawiane ograniczenie rodzi szczególnie negatywne skutki dla konkurencji w zestawieniu z faktem, że Zamawiający zaniechał podziału zamówienia na części. Przedmiot kieleckiego postępowania obejmuje około 8 mln wozokilometrów rocznie, 115 autobusów, w tym co najmniej 60 autobusów fabrycznie nowych, oraz dziesięcioletni okres realizacji, a Zamawiający nie dopuścił jednocześnie składania ofert częściowych, obejmując całe zamówienie jednym postępowaniem i jednym kontraktem. Kumulacja dwóch rozwiązań, to jest niepodzielenia wyjątkowo dużego zamówienia na części oraz wymagania wcześniejszego wykonania jednej usługi o wartości 60 mln zł w ciągu roku, powoduje zwielokrotnienie bariery wejścia na rynek. Zamawiający nie tylko wymaga, aby jeden wykonawca przejął całość przewozów, lecz równocześnie dopuszcza do ubiegania się o zamówienie przede wszystkim podmioty, które już wcześniej otrzymały od innego organizatora odpowiednio duży, niepodzielony pakiet. Tak skonstruowany warunek wyklucza przedsiębiorstwa posiadające kilkadziesiąt autobusów, kilka baz eksploatacyjnych, doświadczenie w kilku miastach, łączną roczną pracę przewozową wyższą niż wymagana w Kielcach oraz łączną wartość wykonywanych kontraktów znacznie przekraczającą 60 mln zł, wyłącznie dlatego, że ich działalność została podzielona pomiędzy kilka umów.

Za sprzecznością kwestionowanego zapisania z zasadami Pzp przemawia również konfrontacja warunku kieleckiego z ugruntowaną praktyką rynkową innych dużych organizatorów transportu. ZTM Warszawa w postępowaniach na obsługę linii autobusowych (obejmujących około 4,2 mln wkm rocznie) wymagał doświadczenia na poziomie 2 mln wkm w ciągu roku, wprost dopuszczając wykazanie go na podstawie maksymalnie trzech umów.

Gmina Wrocław przy zamówieniu na ponad 14,5 mln wkm określiła warunek na poziomie 1,3 mln wkm w okresie 12 miesięcy, opierając się na mierniku pracy przewozowej. Zarząd Transportu Publicznego w Krakowie, realizując zamówienie większe od kieleckiego (ok. 9,7 mln wkm rocznie i 151 autobusów), mimo wysokich wymagań dopuścił wykazywanie doświadczenia na podstawie do trzech umów. Gdańsk przy zamówieniu na 33,44 mln wkm ustalił warunek na poziomie 2 mln wkm, wprost zezwalając na jego spełnienie na podstawie jednej lub kilku umów. Z kolei przykład Bydgoszczy, gdzie dziewięcioletni kontrakt na 11 linii i kilkadziesiąt nowych autobusów opiewał w 2023 r. na kwotę ok. 27 mln zł, dobitnie pokazuje, że operator należycie obsługujący duże miasto wojewódzkie zostałby przez Zamawiającego arbitralnie uznany za 'niedoświadczonego' tylko dlatego, że wartość jego pojedynczej umowy nie sięga 60 mln zł. Porównanie to jednoznacznie wskazuje, że duzi organizatorzy transportu posługują się pracą przewozową, dopuszczają sumowanie umów i nie stawiają sztucznych barier kwotowych. Powyższa ocena znajduje pełne odzwierciedlenie w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej, w tym m.in. w wyroku KIO 3695/25, w którym Izba uznała za zasadny analogiczny zarzut naruszenia art. 112 ust. 1 i art. 16 Pzp, akcentując, że praktyką rynkową jest badanie wozokilometrów oraz dopuszczanie sumowania kilku umów, a sam rozmiar i wartość przysługującego zamówienia nie uzasadniają automatycznie kreowania warunków zamykających rynek.

Warto przy tym zaznaczyć, że zmiana warunku poprzez dopuszczenie możliwości wykazania doświadczenia na podstawie maksymalnie trzech kontraktów w żaden sposób nie osłabia należytej ochrony interesów Zamawiającego. Odwołujący nie domaga się rezygnacji z warunku doświadczenia, dopuszczenia dowolnej liczby drobnych umów, sumowania usług wykonywanych w niepokrywających się okresach, zaliczania usług niezwiązanych z komunikacją miejską ani umów wykonanych nienależycie. Proponowana modyfikacja nadal gwarantuje, że wykonawca musi wykazać się należytych wykonaniem usług komunikacji miejskiej o wysokiej, sumarycznej wartości co najmniej 60 mln zł brutto. Zmiana usuwa jedynie dwa elementy niemające obiektywnego znaczenia dla oceny zdolności technicznej lub zawodowej, tj. wymóg wykonania usług w ramach wyłącznie jednego kontraktu oraz konieczność ograniczenia ich realizacji do sztywnego okresu 12 kolejnych miesięcy. Wykonawca, który w okresie ostatnich trzech lat należycie zrealizował usługi przewozowe o łącznej wartości 60 mln zł, posiada w pełni rzeczywiste, aktualne i zweryfikowane doświadczenie w zarządzaniu taborem, personelem, zapleczem technicznym i całodobową dyspozycją. Skoro sam Zamawiający uznaje okres ostatnich trzech lat za właściwy do weryfikacji aktualności doświadczenia, brak jest podstaw do żądania dodatkowej koncentracji całej kwoty w jednej umowie i jednym roku, gdyż stanowi to wyłącznie kryterium selekcji struktury historycznych umów, a nie badania realnych kompetencji wykonawcy.

Mając na uwadze powyższe, **Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania 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 60.000.000,00 zł, 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 60 000 000,00 zł brutto została osiągnięta w ramach jednej umowy ani w okresie kolejnych 12 miesięcy.

Ad. 8. Uzasadnienie zarzutu naruszenia art. 16 pkt 1 i 3 oraz art. 431 ustawy Pzp w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z art. 353¹, art. 483 § 1 oraz art. 484 § 2 k. c.

Zamawiającemu zarzuca się naruszenie ww. przepisów poprzez nienależyte i nieproporcjonalne ukształtowanie w § 10 ust. 5 projektowanych postanowień umowy kary umownej za odstąpienie od umowy albo jej rozwiązanie z powodu nienależytego wykonania przez Wykonawcę na poziomie sztywnej stawki 10% całej ceny brutto wskazanej w ofercie, niezależnie od momentu, w którym dochodzi do zakończenia umowy, wartości usług już prawidłowo wykonanych, wartości części umowy pozostałej do wykonania, rodzaju i wagi naruszenia stanowiącego podstawę rozwiązania umowy, jak również wysokości rzeczywiście poniesionej lub możliwej do przewidzenia szkody Zamawiającego, co prowadzi do ustanowienia drastycznej sankcji o charakterze stricte represyjnym, całkowicie oderwanej od podstawowej funkcji kompensacyjnej kary umownej, naruszającej zasadę proporcjonalności oraz ekwiwalentność świadczeń i równowagę kontraktową stron, a w konsekwencji powodującej nieuzasadnione ograniczenie konkurencji przez obciążenie wykonawców nadmiernym, niemożliwym do oszacowania ryzykiem kary mogącej wynieść nawet około 100.000.000 zł.

Projekt umowy przewiduje, że w przypadku odstąpienia od umowy albo rozwiązania jej przez Zamawiającego z powodu nienależytego wykonania Wykonawca zapłaci karę umowną w wysokości 10% ceny brutto wskazanej w ofercie, tj. wartości podlegającej punktacji

w kryterium ceny, przy jednoczesnym zastrzeżeniu na rzecz Zamawiającego prawa do dochodzenia odszkodowania uzupełniającego, jeżeli kara nie pokryje powstałej szkody. Podstawą obliczenia kary nie jest zatem wartość świadczeń, których Wykonawca nie wykona wskutek wcześniejszego zakończenia umowy, lecz pełna wartość całego kontraktu obejmującego aż 120 miesięcy realizacji, co przy szacowanej cenie oferty wynoszącej około 1 mld zł sprawia, że wysokość jednej kary umownej może wynieść około 100 mln zł. Jest to sankcja o potencjalnej wysokości porównywalnej z całkowitą roczną wartością bardzo dużego kontraktu komunikacyjnego, a nie jedynie instrument zabezpieczający pokrycie kosztów wynikających z wcześniejszego zakończenia współpracy. Najistotniejszą wadą kwestionowanego postanowienia jest bowiem fakt, że wysokość kary pozostaje niezmienna przez cały dziesięcioletni okres obowiązywania umowy, przez co taka sama kara może zostać naliczona bezpośrednio po rozpoczęciu realizacji zamówienia, po pięciu latach należytego wykonywania przewozów, jak również po dziewięciu latach i jedenastu miesiącach wykonywania umowy, gdy do zakończenia kontraktu pozostanie jedynie niewielki fragment zamówienia. Oznacza to, że nawet gdy Wykonawca prawidłowo zrealizuje niemal całe zamówienie, otrzyma wynagrodzenie za wykonaną pracę, a do końca umowy pozostanie

krótki okres, nadal może zostać obciążony karą obliczoną od wartości również tej części umowy, która została już należycie wykonana i odebrana. Konstrukcja ta prowadzi do jaskrawo niedopuszczalnego rezultatu, w którym kara za niewykonanie pozostałej części zobowiązania jest obliczana również od świadczeń już wykonanych, przez co jej wysokość nie pozostaje

w jakiegokolwiek racjonalnej relacji ani do zakresu niewykonanego zobowiązania, ani do rzeczywistych skutków wcześniejszego zakończenia umowy.

Ponadto, tak ukształtowana kara jest całkowicie oderwana od możliwej szkody Zamawiającego. Kara umowna zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem i doktryną może pełnić funkcję kompensacyjną, zabezpieczającą i dyscyplinującą, ale nie powinna stanowić źródła dodatkowego zysku ani środka represji ekonomicznej, co potwierdza oficjalny komentarz Urzędu Zamówień Publicznych, wskazujący jednoznacznie, że wysokość kar nie powinna prowadzić do nieuzasadnionego wzbogacenia Zamawiającego ani naruszać zasady proporcjonalności, gdyż nadmierne kary mogą ograniczać liczbę ofert lub powodować doliczanie do cen premii za ryzyko. Potencjalna szkoda wynikająca z wcześniejszego zakończenia umowy może obejmować w szczególności koszt zabezpieczenia przewozów zastępczych, różnicę pomiędzy ceną dotychczasowego wykonawcy a ceną świadczenia zastępczego, koszt przygotowania i przeprowadzenia nowego postępowania oraz dodatkowe koszty organizacyjne związane z przejściem przewozów przez innego operatora. Szkoda ta w żaden sposób nie odpowiada jednak 10% pełnej wartości dziesięcioletniej umowy, gdyż po rozwiązaniu umowy Zamawiający nie traci całej wartości pozostałych przewozów, nie wypłaci dotychczasowemu Wykonawcy wynagrodzenia za usługi niewykonane, a przewozy zostaną powierzone innemu operatorowi, co oznacza, że Zamawiający uzyska świadczenie zastępcze, choć potencjalnie na innych warunkach finansowych. Nie istnieje zatem automatyczna zależność pomiędzy ceną całej umowy a rozmiarem szkody wywołanej jej wcześniejszym zakończeniem, a tym bardziej brak jest takiego związku w odniesieniu do wartości usług już należycie wykonanych. Sytuację tę potęguje fakt, że Zamawiający jest w pełni zabezpieczony innymi instrumentami umownymi, obejmującymi liczne jednostkowe kary za poszczególne przypadki niewykonania lub nienależytego wykonania zobowiązań, możliwość rozwiązania umowy, możliwość potrącania kar z wynagrodzenia i zabezpieczenia należytego wykonania umowy oraz możliwość dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych, co sprawia, że obniżenie kary umownej nie pozbawi go możliwości uzyskania pełnej rekompensaty i wyklucza potrzebę ustanawiania automatycznej kary mogącej sięgać około 100 mln zł wyłącznie po to, aby zabezpieczyć hipotetyczną, nieskonkretyzowaną szkodę.

Należy wyraźnie wskazać, że omawiana kara ma charakter ekonomicznie eliminujący, gdyż ryzyka kary wynoszącej około 100 mln zł nie można traktować jako zwykłego ryzyka kontraktowego, ponieważ dla większości przedsiębiorstw transportowych taka sankcja oznacza utratę płynności, naruszenie warunków finansowania taboru, uruchomienie zabezpieczeń bankowych, a nawet zagrożenie dalszego funkcjonowania przedsiębiorstwa, co zmusza racjonalnych wykonawców do wkalkulowania ryzyka w cenę wozokilometra, pozyskania dodatkowego finansowania, utworzenia znacznych rezerw lub rezygnacji z udziału w postępowaniu, co bezpośrednio narusza interes publiczny i ogranicza konkurencję. Analizując rynek przewozowy, należy zauważyć, że rozwiązanie kieleckie jest nieporównywalnie surowsze od mechanizmu stosowanego chociażby przez ZTM Warszawa, gdzie kara za odstąpienie lub rozwiązanie umowy została określona na poziomie 5%

niezrealizowanej wartości umowy, a w wyroku z dnia 2 marca 2026 r., sygn. akt KIO 47/26, Izba uznała karę 5% niezrealizowanej wartości z limitem kwotowym za proporcjonalną, podczas gdy rozwiązanie kieleckie stosuje dwukrotnie wyższy wskaźnik procentowy (10%), odnosi karę do wartości całej, pierwotnej umowy i nie powoduje jej zmniejszania wraz z upływem lat. Dla oceny legalności SWZ nie ma przy tym znaczenia instytucja sądowego miarkowania kar wynikająca z art. 484 § 2 Kodeksu cywilnego, gdyż warunki zamówienia muszą być proporcjonalne i zgodne z prawem już na etapie postępowania przetargowego, tak aby każdy wykonawca mógł racjonalnie skalkulować cenę oraz ryzyko, bez konieczności antycypowania wieloletnich sporów sądowych.

Mając na uwadze powyższe, Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania zmiany § 10 ust. 5 projektowanych postanowień umowy poprzez powiązanie wysokości kary wyłącznie z wartością niezrealizowanej części umowy, pozostałej do wykonania na dzień jej rozwiązania albo odstąpienia, obniżenie stawki kary z 10% do 5% wartości brutto niezrealizowanej części umowy, ustanowienie maksymalnej kwoty kary na poziomie

10.000.000,00 zł, wyraźne wskazanie, że kara ta podlega zaliczeniu do łącznego limitu kar umownych oraz wyłączenie możliwości kumulowania tej kary z innymi karami naliczonymi z tytułu tego samego zdarzenia.

Odwołujący wnosi o 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 10.000.000,00 zł. 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".

Ad. 9. Uzasadnienie zarzutu naruszenia 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 ustawy Pzp w zw. z art. 8 ust. 1 ustawy Pzp oraz art. 353¹ k. c

Zamawiającemu zarzuca się naruszenie ww. przepisów poprzez zaniechanie ukształtowania projektowanych postanowień umowy zawartych w § 8 i § 13 Załącznika nr 11 do SWZ w sposób przewidujący odrębny i precyzyjny mechanizm zmiany wynagrodzenia wykonawcy, który w sposób bezpośredni i możliwy do wyodrębnienia uwzględniałby wzrost kosztów paliwa wynikający z uruchomienia nowego europejskiego systemu handlu emisjami

dla sektora transportu (tzw. systemu ETS2), mimo że pełne rozpoczęcie funkcjonowania systemu ETS2 jest przewidziane na 2028 r., a zatem zbiega się z początkiem świadczenia usług objętych zamówieniem, podczas gdy na dzień składania ofert nie będzie jeszcze istniała rzeczywista cena rynkowa uprawnień ETS2, pozwalająca wykonawcom na rzetelne i wiarygodne oszacowanie kosztu tego systemu, przewidziany przez Zamawiającego ogólny mechanizm waloryzacji cen paliwa nie gwarantuje terminowego ani pełnego uwzględnienia kosztu ETS2, w szczególności ze względu na wprowadzenie przesunięcia czasowego i rozpoczęcie waloryzacji dopiero od dnia 1 kwietnia 2028 r., ustalenie zbyt wysokiego progu aktywacji waloryzacji przekraczającego 1% oraz kwartalne ograniczenie zmiany wskaźnika waloryzacyjnego do maksymalnie 5%, a projekt umowy nie określa, czy i w jakim zakresie koszt ETS2 będzie uznawany za uwzględniony w stosowanym wskaźniku ceny oleju napędowego, ani jak zostanie rozliczona część kosztu nieuwzględniona wskutek zastosowania progów, limitów i przesunięcia czasowego, co w konsekwencji prowadzi do nieuzasadnionego przeniesienia na Wykonawcę niemożliwego obecnie do wiarygodnego oszacowania, wieloletniego ryzyka regulacyjnego i ekonomicznego, wymuszając na wykonawcach wkalkulowanie do ceny oferty czysto arbitralnej rezerwy na przyszły koszt ETS2, co narusza zasadę ekwiwalentności świadczeń oraz zakaz obciążania wykonawców ryzykiem niemożliwym do wyceny.

Uzasadniając powyższy zarzut, w pierwszej kolejności należy zwrócić uwagę na bezsporny fakt, że moment formalnego uruchomienia systemu ETS2 zbiega się z początkiem realizacji niniejszego zamówienia. Zamawiający przewiduje rozpoczęcie świadczenia usług od dnia 1 stycznia 2028 r. i wykonywanie ich przez okres 10 lat (120 miesięcy), podczas gdy termin składania ofert został wyznaczony na dzień 25 sierpnia 2026 r. Zgodnie z wiążącymi regulacjami unijnymi, nowo tworzony system ETS2 ma stać się w pełni operacyjny i wiążący w 2028 r., obejmując bezpośrednio dystrybutorów dostarczających paliwa do sektora transportu drogowego, którzy będą zobowiązani do umarzania uprawnień odpowiadających emisjom wynikającym ze sprzedanych paliw, przy czym same aukcje uprawnień ETS2 mają rozpocząć się dopiero w styczniu 2027 r. Powyższa dynamika legislacyjna implikuje jednoznaczny wniosek, iż w dniu składania ofert nie będzie jeszcze istniał rzeczywisty, ukształtowany rynek uprawnień ETS2 ani miarodajna cena notowań, na podstawie której wykonawca mógłby precyzyjnie obliczyć wpływ nowego systemu na cenę litra oleju napędowego. W zaistniałym stanie faktycznym wykonawcy musieliby samodzielnie przyjmować hipotetyczne ceny uprawnień, przyszłe kursy walutowe, stopień przeniesienia kosztu przez dystrybutorów paliwa oraz ewentualny wpływ mechanizmów stabilizacyjnych, co z kolei spowoduje, że poszczególni wykonawcy przyjmą w tym zakresie całkowicie odmienne i niesprawdzalne założenia, co prowadzi do całkowitej nieporównywalności kalkulacji ofertowych oraz niedopuszczalnego premiowania podmiotów gotowych zaakceptować największe i niekontrolowane ryzyko, zamiast podmiotów najbardziej efektywnych i zdolnych do należytej realizacji zamówienia.

Należy zarazem z całą stanowczością podkreślić, że projekt umowy nie zawiera żadnej jednoznacznej ani bezpiecznej klauzuli zmiany wynagrodzenia odpowiadającej specyfice tego ryzyka legislacyjnego. Zamieszczona w § 13 projektu umowy regulacja dopuszcza zmianę stawki za wozokilometr zasadniczo wedle mechanizmu waloryzacyjnego zawartego w § 8 umowy, a dodatkowo jedynie w związku ze zmianą podatku VAT oraz określonymi zmianami dotyczącymi kosztów pracy, całkowicie pomijając i nie wymieniając mechanizmów rynkowych

wynikających z unijnego systemu ETS2 ani innego analogicznego kosztu związanego z emisją CO₂. Nie można przy tym w żaden sposób zakładać, że po uruchomieniu ETS2 wynagrodzenie wykonawcy będzie mogło zostać skutecznie skorygowane na podstawie art. 455 ust. 1 pkt 4 Pzp jako następstwo okoliczności, których Zamawiający, działając z należytą starannością, nie mógł przewidzieć, gdyż sam fakt uchwalenia i planowanego uruchomienia systemu ETS2 w okresie obowiązywania umowy jest już obecnie znany i możliwy do przewidzenia. Problemem dla stron umowy pozostaje bowiem nie samo wystąpienie tego zdarzenia prawnego, lecz niemożliwa dziś do precyzyjnego i obiektywnego określenia wysokość jego skrajnych ekonomicznych skutków. Brak dedykowanej klauzuli przeglądowej oznacza więc, że po uruchomieniu ETS2 strony mogą nie posiadać żadnej jednoznacznej podstawy umownej do rozliczenia jego rzeczywistego i bezpośredniego wpływu na koszty paliwa, ponad poziom ewentualnie ujęty w uśrednionym i spóźnionym ogólnym wskaźniku paliwowym, co stanowi jaskrawe naruszenie dyspozycji art. 439 ust. 1 Pzp nakazującego wprowadzanie realnych i sprawnych mechanizmów waloryzacyjnych.

Mając na uwadze powyższe, **Odwolujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania 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.

Ad. 10. Uzasadnienie zarzutu naruszenia art. 99 ust. 1, art. 133 ust. 1, art. 16 pkt 1–3 oraz art. 240 ust. 1 ustawy Pzp w zw. z oraz art. 353¹ k. c.

Zamawiającemu zarzuca się naruszenie ww. przepisów poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w sposób niejednoznaczny, niewyczerpujący i niezapewniający uwzględnienia wszystkich okoliczności mających wpływ na sporządzenie oferty, a także poprzez nieudostępnienie wykonawcom na stronie internetowej prowadzonego postępowania kluczowych danych eksploatacyjnych niezbędnych do rzetelnego i obiektywnego obliczenia ceny oferty, w szczególności polegające na: podaniu wyłącznie orientacyjnej liczby brygad w dni powszednie, soboty, niedziele i święta, bez określenia czasu trwania poszczególnych brygad, godzin ich rozpoczęcia i zakończenia, lokalizacji rozpoczęcia i zakończenia, liczby wozogodzin, udziału brygad całodziennych, szczytowych, dwurazowych i nocnych oraz wymaganej klasy taboru; zaniechaniu udostępnienia jako części dokumentacji zamówienia aktualnych lub modelowych rozkładów jazdy, przy jednoczesnym niedopuszczalnym wskazaniu, że można zapoznać się z nimi jedynie poglądowo w siedzibie Zamawiającego; nieudostępnieniu pełnej struktury pracy przewozowej dla co najmniej pierwszych 12 miesięcy realizacji zamówienia albo równoważnego zestawu zbiorczych parametrów eksploatacyjnych; zastrzeżeniu szerokiej możliwości zmiany rozkładów jazdy, częstotliwości kursowania, tras, numerów i liczby linii oraz zlecania dodatkowej pracy przewozowej, bez określenia parametrów wyjściowych, zasad zmiany struktury brygad i mechanizmu rekompensaty wzrostu kosztów pracy niewynikającego ze wzrostu liczby wozokilometrów; oraz ograniczeniu wykonawcom możliwości precyzyjnego ustalenia liczby kierowców, dyspozytorów i pracowników nadzoru ruchu niezbędnych do realizacji zamówienia, pomimo bezwzględnego obowiązku zatrudnienia tych osób na podstawie umowy o pracę oraz przyznawania punktów

w kryterium oceny ofert za liczbę doświadczonych kierowców skierowanych do realizacji zamówienia,

co w konsekwencji uniemożliwia sporządzenie porównywalnych ofert, przerzuca na wykonawców niemożliwe do oszacowania ryzyko kosztowe oraz obiektywnie uprzywilejowuje dotychczasowego operatora, który jako jedyny dysponuje rzeczywistymi danymi dotyczącymi obecnej struktury brygad, czasów pracy, miejsc zmian kierowców i historycznego zapotrzebowania na dodatkową pracę przewozową.

Uzasadniając powyższy zarzut, należy w pierwszej kolejności zważyć, że chociaż Zamawiający wskazał w treści OPZ orientacyjną strukturę brygad, obejmującą 100 brygad w dzień powszedni, 47 brygad w soboty, 41 brygad w niedziele i święta oraz 2 brygady nocne, to jednocześnie zastrzegł, że struktura ta będzie dowolnie zmieniana zależnie od potrzeb przewozowych. Co kluczowe, do dokumentacji postępowania nie załączono aktualnych ani referencyjnych rozkładów jazdy, uniemożliwiając wykonawcom ich elektroniczne przetwarzanie. Sama surowa i uśredniona liczba brygad w żaden sposób nie pozwala ustalić liczby kierowców potrzebnych do prawidłowego wykonania usługi. Brygada jest bowiem zadaniem przypisanym do danego pojazdu, a nie zmianą roboczą jednego pracownika. Jedna brygada może obejmować pracę autobusu w wymiarze kilkugodzinny i wymagać pojedynczej obsady, podczas gdy inna realizuje zadanie przez kilkanaście godzin w ciągu doby, wymuszając zastosowanie dwóch lub trzech zmian kierowców. Dla rzetelnego wyliczenia kosztów osobowych immanentne znaczenie mają w szczególności: godziny rozpoczęcia i zakończenia każdej brygady, łączna rozpiętość czasowa pracy autobusu, liczba i długość kursów, czas postoju na krańcach, miejsca zmian kierowców, udział brygad szczytowych i dwurazowych, liczba służb nocnych i świątecznych, rozkład pracy w dobie, średnia prędkość komunikacyjna, czas przejazdów technicznych pomiędzy liniami oraz wymagana klasa taboru dla poszczególnych zadań. Bez tych danych żaden rozsądny wykonawca nie jest w stanie prawidłowo ustalić liczby etatów, systemu zmianowego, norm czasu pracy, rezerwy urlopowo-chorobowej ani kosztów pracy w godzinach nadliczbowych, nocnych, niedzielnych i świątecznych.

Deficyt powyższych danych informacyjnych staje się fundamentalną wadą postępowania w kontekście nałożonego przez Zamawiającego obowiązku zatrudnienia kierowców, dyspozytorów i pracowników służby nadzoru ruchu na podstawie umów o pracę przez cały okres wykonywania zamówienia. Wykonawca nie może w takich warunkach zakładać elastycznego czy doraźnego pozyskiwania personelu, lecz zobowiązany jest precyzyjnie skalkulować stały fundusz płac, w tym liczbę pełnych etatów, strukturę czasu pracy, zastępstwa, dodatki nocne i świąteczne, wynagrodzenie za przestoje w brygadach dwurazowych oraz stałe koszty całodobowej dyspozycji. Przedmiotowe zaniechanie Zamawiającego kreuje ponadto rażącą wewnętrzną sprzeczność z przyjętym kryterium oceny ofert, w którym przyznano aż 20% punktów za deklarowaną liczbę doświadczonych kierowców, oferując maksymalną punktację za wykazanie od 226 do 250 pracowników. Zamawiający oczekuje od wykonawców wiążącej deklaracji kadrowej rzutującej bezpośrednio na wynik przetargu, nie przekazując zarazem danych umożliwiających ustalenie, czy realne zapotrzebowanie wynosi 180, 220 czy 250 etatów. Prowadzi to do głębokiej asymetrii informacyjnej i naruszenia zasady równego traktowania, gdyż podmioty zewnętrzne zmuszone są do zgadywania parametrów operacyjnych i budowania sztucznych rezerw

ryzyka, podczas gdy dotychczasowy operator dysponuje pełną wiedzą o faktycznym zatrudnieniu, grafikach i absencjach, co wyklucza porównywalność składanych ofert.

Należy z całą mocą podkreślić, że skierowanie wykonawców do 'poglądowego' wglądu w rozkłady jazdy wyłącznie w siedzibie Zamawiającego stanowi bezpośrednie naruszenie art. 133 ust. 1 Pzp, który kategorycznie nakazuje zapewnienie bezpłatnego, pełnego, bezpośredniego i nieograniczonego dostępu do dokumentów zamówienia na stronie internetowej prowadzonego postępowania. Fizyczny wgląd w siedzibie organu uniemożliwia profesjonalne przetworzenie danych w specjalistycznym oprogramowaniu planistycznym, wymaga fizycznej obecności w Kielcach, nie zapewnia równego dostępu wszystkim podmiotom na rynku, a przede wszystkim nadaje udostępnionym materiałom charakter jedynie 'poglądowy', zdejmując z Zamawiającego odpowiedzialność za ich wiarygodność. Co więcej, przyznana Zamawiającemu w OPZ nieograniczona kompetencja do unilateralnej zmiany rozkładów, tras, częstotliwości i liczby linii oraz zlecenia dodatkowych przewozów masowych

i kryzysowych – bez określenia parametrów wyjściowych i mechanizmu rekompensaty - powoduje, że modyfikacja rozkładu może nie zmienić liczby wozokilometrów, a drastycznie podnieść koszty pracy (np. poprzez rozbięcie brygad całodziennych na szczytowe).

Odwołujący ma pełną świadomość orzecznictwa Krajowej Izby Odwoławczej wydanego na tle podobnych stanów faktycznych, np. w sprawach przewozów krakowskich, gdzie Izba oddaliła zarzuty dotyczące braku szczegółowych rozkładów jazdy, jednakże tamte rozstrzygnięcia zapadały w całkowicie odmiennym stanie faktycznym. W sprawach tych zamawiający udostępniali wykonawcom szczegółowe wykazy linii wraz ze zbiorczymi parametrami eksploatacyjnymi oraz precyzyjnymi mechanizmami zmian. W niniejszym postępowaniu kieleckim Zamawiający ograniczył się jedynie do podania łącznej liczby wozokilometrów i szacunkowej liczby brygad, odsyłając po resztę danych do swojej siedziby. Nie chodzi przy tym o wymaganie sztywnych rozkładów na 10 lat, lecz o przedstawienie referencyjnego planu eksploatacyjnego na pierwszy rok, który wyrówna szanse rynkowe i pozwoli na wyliczenie ekwiwalentnej ceny oferty.

Mając na uwadze powyższe, **Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania 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 i 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.

Ad. 11. Uzasadnienie zarzutu naruszenia 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

Zamawiającemu zarzuca się naruszenie powyższych przepisów poprzez nadmierne, arbitralne i nieproporcjonalne do rzeczywistych potrzeb związanych z realizacją zamówienia opisanie wymagań dotyczących bazy eksploatacyjnej, polegające na skumulowanym i bezwzględnym nakazaniu, aby Wykonawca dysponował bazą eksploatacyjną o powierzchni nie mniejszej niż 3 ha, posiadał całe wymagane zaplecze techniczne w ramach wyłącznie jednej bazy eksploatacyjnej oraz zlokalizował tę bazę na terenie Kielc albo w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12, pomimo że Zamawiający nie wykazał, dlaczego prawidłowe wykonanie zamówienia wymaga jednocześnie nieruchomości o powierzchni co najmniej 3 ha, koncentracji całego zaplecza w jednej lokalizacji oraz zachowania tak wąskiego ograniczenia terytorialnego, podczas gdy jego uzasadnione potrzeby mogą zostać w pełni zaspokojone przez jedną lub kilka funkcjonalnie powiązanych baz eksploatacyjnych o łącznych parametrach zapewniających postój, obsługę i utrzymanie wymaganego taboru, co w konsekwencji, przy rozpatrywaniu tych wymagań łącznie, prowadzi do sztucznego zawężenia kręgu nieruchomości możliwych do wykorzystania na potrzeby zamówienia, nadmiernie utrudnia dostęp do postępowania podmiotom nieposiadającym jeszcze gotowej infrastruktury w Kielcach oraz obiektywnie uprzywilejowuje dotychczasowego operatora lub inny podmiot dysponujący istniejącym zapleczem.

Uzasadniając powyższy zarzut, należy w pierwszej kolejności zważyć, że Zamawiający zastosował jednocześnie trzy całkowicie niezależne i bardzo rygorystyczne ograniczenia terytorialno-techniczne. Zgodnie z zapisami OPZ Wykonawca ma dysponować bazą położoną na terenie Kielc albo nie dalej niż 7 km od wskazanego punktu, o powierzchni co najmniej 3 ha, stanowiącą wyłącznie jedną, zwartą nieruchomość. Jednocześnie teren ten ma umożliwiać postój wszystkich autobusów oraz bezpieczne manewrowanie, a baza ma posiadać m. in. co najmniej sześć stanowisk obsługowych, automatyczną myjnię i infrastrukturę ładowania autobusów elektrycznych. Ocena proporcjonalności zapisów SWZ nie może być prowadzona odrębnie dla każdego z tych wymogów, gdyż nawet gdyby każdy z nich rozpatrywany osobno mógł znaleźć pewne uzasadnienie, to ich łączne, skumulowane zastosowanie powoduje drastyczne ograniczenie konkurencji, zmuszając wykonawców do poszukiwania nie jakiegokolwiek nieruchomości odpowiedniej do prowadzenia działalności transportowej, lecz jednego zwartego terenu o powierzchni co najmniej 30.000 m², położonego w bardzo ograniczonym obszarze, posiadającego odpowiednie przeznaczenie planistyczne, dostęp drogowy, media i możliwość wykonania rozbudowanej infrastruktury technicznej, co stoi w jaskrawej sprzeczności z dyspozycją art. 99 ust. 2 Pzp oraz utrwalonymi wytycznymi doktryny i urzędowego komentarza UZP.

Należy jednoznacznie podnieść, że wprowadzenie sztywnego kryterium powierzchniowego na poziomie 3 ha nie jest w żaden sposób niezbędne dla prawidłowej

realizacji usługi, skoro Zamawiający w sposób wyczerpujący ustalił już wymagania funkcjonalne. Zamawiający wymaga bowiem, aby powierzchnia placu postojowo-manewrowego zapewniała jednoczesny postój wszystkich autobusów przewidzianych do realizacji umowy, możliwość bezpiecznego manewrowania pojazdami oraz prawidłowe rozmieszczenie wymaganych stanowisk obsługowych, myjni i infrastruktury ładowania. Są to wymogi czysto funkcjonalne, które w pełni zabezpieczają interes Zamawiającego, a w sytuacji gdy baza zapewnia postój taboru, bezpieczny ruch i pełną obsługę techniczną, sama bezwzględna liczba metrów kwadratowych nie ma żadnego dodatkowego znaczenia dla jakości świadczonych usług. O możliwości funkcjonalnego wykorzystania nieruchomości decydują przecież jej kształt, układ dróg wewnętrznych, sposób parkowania autobusów, lokalizacja budynków, usytuowanie wjazdów i wyjazdów, organizacja ruchu oraz zastosowanie nowoczesnych rozwiązań parkingowych i serwisowych, co oznacza, że nieruchomość

o powierzchni mniejszej niż 3 ha, lecz optymalnie ukształtowana, może być zaprojektowana znacznie efektywniej niż nieruchomość większa o niekorzystnym układzie geometrycznym. Co więcej, sam zapis odnoszący się do jednoczesnego postoju całego taboru zabezpiecza potrzeby Zamawiającego znacznie skuteczniej niż abstrakcyjny, sztywny próg 3 ha.

Wielkość bazy jawi się jako rażąco nieproporcjonalna również w bezpośrednim zestawieniu ze skalą wymaganego taboru oraz historyczną praktyką samego Zamawiającego. Zamawiający wymaga do podstawowej realizacji zamówienia 115 autobusów (75 MAXI i 40 MEGA), a wraz z czasową obsługą linii 8, 26 i 34 – maksymalnie 123 pojazdów. Wymóg 30 000 m² dla 123 autobusów oznacza wskaźnik około 244 m² powierzchni bazy przypadającej na jeden autobus. Dla porównania, w poprzednim analogicznym postępowaniu prowadzonym przez tego samego Zamawiającego w 2017 r. wymagano bazy o powierzchni 25 000 m² przeznaczonej do postoju aż 150 autobusów, co dawało wskaźnik około 167 m² na jeden autobus. Obecny wymóg przewiduje zatem powierzchnię przypadającą na jeden autobus wyższą o około 46% od wskaźnika zastosowanego przez ZTM Kielce w poprzednim przetargu, i to przy mniejszej liczbie pojazdów. Dokumentacja postępowania nie zawiera przy tym jakiegokolwiek wyjaśnienia, dlaczego dla mniejszej floty potrzebna jest większa powierzchnia bezwzględna, jakimi obliczeniami się kierowano, ani czy przeprowadzono jakąkolwiek analizę możliwości funkcjonalnego rozmieszczenia infrastruktury na mniejszym lub podzielonym terenie, co dowodzi arbitralnego charakteru przyjętego progu.

Równie nieuzasadniony i pozbawiony związku z charakterem usługi jest nakaz koncentracji całej infrastruktury w ramach wyłącznie jednej bazy eksploatacyjnej. Brak jest przeszkód, aby Wykonawca dysponował bazą główną z myjnią, warsztatem i dyspozytornią oraz drugą bazą pomocniczą przeznaczoną na postój części autobusów, ładowanie pojazdów elektrycznych lub wykonywanie bieżących czynności obsługowych. Całość zamówienia nadal realizowałby jeden Wykonawca ponoszący pełną, niezmienną odpowiedzialność kontraktową, zaś liczba wykorzystywanych nieruchomości nie wpływałaby na jednolitość standardu przewozów ani punktualność. Dopuszczenie dwóch baz zwiększałoby wręcz bezpieczeństwo realizacji zamówienia poprzez zapewnienie rezerwowej lokalizacji w sytuacjach awaryjnych, skrócenie przejazdów technicznych, rozproszenie infrastruktury ładowania oraz ograniczenie ryzyka paraliżu całej floty. Pozyskanie pojedynczej nieruchomości o powierzchni 3 ha w promieniu 7 km, spełniającej jednocześnie rygorystyczne warunki planistyczne, budowlane, środowiskowe, dostęp do dróg publicznych oraz możliwość przyłączenia dużej mocy

elektrycznej na okres 10 lat, stanowi dla nowych podmiotów barierę niemal nie do przejścia. Dopuszczenie dwóch mniejszych terenów o łącznej odpowiedniej powierzchni jest rozwiązaniem racjonalnym i znacznie łatwiejszym do wdrożenia, zaś zakaz takiego modelu nie chroni jakości przewozów, lecz służy wyłącznie petryfikacji rynku.

Należy stanowczo zaznaczyć, że dla stwierdzenia naruszenia art. 99 ust. 4 Pzp nie jest konieczne wykazywanie celowego działania Zamawiającego, lecz wystarczy sam fakt, że przyjęte postanowienia obiektywnie utrudniają uczciwą konkurencję. Podmiot dysponujący już gotową bazą w wymaganej lokalizacji nie musi poszukiwać nieruchomości, przeprowadzać procesu inwestycyjnego ani ponosić ryzyka decyzji administracyjnych, podczas gdy pozostali wykonawcy zostają obciążeni pełnym ryzykiem i kosztami, bez możliwości zastosowania równoważnej organizacyjnie konstrukcji dwóch baz. Mając to na uwadze, **Odwolujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania 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 wymaganiem funkcjonalnym zapewniającym 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 ładowarek 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, wymagane 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.

Ad. 12. Uzasadnienie zarzutu naruszenia 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.

Zamawiający w Załączniku nr 5 do projektowanych postanowień umowy ukształtował system kar umownych za realizację kursów i punktualność w sposób rażąco wygórowany, mechaniczny i dyskryminujący, w szczególności poprzez ustanowienie kary w wysokości 1 000 zł za każdy niewykonany kurs, ustanowienie kary w wysokości 500 zł za każdy kurs, w ramach którego odjazd z przystanku nastąpił wcześniej o więcej niż jedną minutę, ustanowienie kary w wysokości 500 zł za każdy kurs, w ramach którego odjazd z przystanku nastąpił

z opóźnieniem większym niż dwie minuty z winy Wykonawcy, przy jednoczesnym braku jakiegokolwiek zróżnicowania wysokości kar zależnie od długości opóźnienia lub przyspieszenia, długości i wartości kursu, częstotliwości kursowania linii, pory dnia, znaczenia danego kursu dla pasażerów oraz rzeczywistych skutków uchybienia, uznanie za kurs

niewykonany każdego kursu rozpoczętego z opóźnieniem przekraczającym 30 minut niezależnie od tego, czy kurs został następnie wykonany w całości, brak kompleksowego katalogu okoliczności niezależnych od Wykonawcy wyłączających możliwość naliczenia kar, brak efektywnej procedury umożliwiającej Wykonawcy zgłoszenie zastrzeżeń i przedstawienie dowodów przed naliczeniem oraz potrąceniem kary, dopuszczenie kumulowania sankcji wynikających z jednego zdarzenia lub jednej pierwotnej przyczyny, a także zastrzeżenie prawa do waloryzowania wysokości kar po pięciu latach obowiązywania umowy, co prowadzi do nadmiernego obciążenia Wykonawcy ryzykiem ekonomicznym, wykracza poza kompensacyjną i dyscyplinującą funkcję kary umownej, wymusza uwzględnianie w cenach ofertowych wysokiej rezerwy na sankcje oraz obiektywnie ogranicza dostęp do zamówienia wykonawcom nieposiadającym szczegółowej wiedzy historycznej o funkcjonowaniu kieleckiej sieci komunikacyjnej.

Uzasadniając powyższy zarzut, należy w pierwszej kolejności podnieść, że ukształtowany przez Zamawiającego w Załączniku nr 5 system kar umownych drastycznie narusza zasady proporcjonalności oraz równego traktowania wykonawców, przyjmując charakter czysto represyjny i oderwany od skali rzeczywistej szkody. W pozycjach 1, 2 i 3 tabeli kar umownych Zamawiający ustalił sztywne, wygórowane sankcje kwotowe w wysokości 1 000 zł za niewykonanie kursu oraz 500 zł za przedwczesny lub opóźniony odjazd, całkowicie pomijając przy tym element gradacji i dyferencjacji kary w zależności od ciężaru gatunkowego przewinienia. W konsekwencji taka sama, drastyczna kara 500 zł grozi wykonawcy za nieznaczne opóźnienie wynoszące 3 minuty na linii peryferyjnej w godzinach wieczornych, jak i za wielominutowe opóźnienie w szczycie przewozowym na głównej magistrali miejskiej, podczas gdy wartość jednostkowa samego kursu wynosi często zaledwie ułamek nakładanej sankcji. Co więcej, w uwadze nr 4 do tabeli kar Zamawiający przyjął fikcję prawną, nakazując traktować jako 'kurs niewykonany' i obciążać karą 1 000 zł każdy kurs rozpoczęty z opóźnieniem pow. 30 minut, nawet w sytuacji, gdy wykonawca – dbając o interes pasażerów – kurs ten następnie w całości i prawidłowo zrealizował, co stanowi rażące pogwałcenie zasady ekwiwalentności świadczeń oraz zakazu nadużywania prawa podmiotowego określonego w art. 353¹ Kc.

Równie istotną wadą konstrukcyjną projektowanych postanowień umowy jest całkowity brak obiektywnych i przejrzystych wyłączeń odpowiedzialności Wykonawcy za uchybienia wywołane czynnikami zewnętrznymi. Prawidłowe funkcjonowanie komunikacji miejskiej

w istotnej mierze zależy od zdarzeń drogowych, kolizji, pożarów, awarii infrastruktury miejskiej, robót budowlanych w pasie drogowym, warunków atmosferycznych czy blokad ulicznych, za które operator nie ponosi żadnej winy. Projekt umowy oraz Zasady Przeprowadzania Kontroli (Załącznik nr 4) nie zawierają jednak kompleksowego i precyzyjnego katalogu okoliczności egzoneracyjnych, zaś przewidziana procedura wnoszenia zastrzeżeń ma charakter pozorny, gdyż noty obciążeniowe są wystawiane po arbitralnym wykazie nieprawidłowości sporządzonym przez Zamawiającego, z prawem do bezpośredniego potrącania kar z wynagrodzenia lub zabezpieczenia. Takie rozwiązanie wprost narusza dyspozycję art. 433 pkt 4 Pzp, zabraniającego kształtowania postanowień umowy w sposób obciążający wykonawcę odpowiedzialnością za okoliczności, za które wyłączną odpowiedzialność ponosi zamawiający lub osoby trzecie.

Sytuację wykonawcy dodatkowo pogarsza dopuszczenie w umowie mechanizmu kumulacji kar umownych z różnych tytułów w oparciu o to samo zdarzenie sprawcze oraz zastrzeżenie jednostronnej waloryzacji samych kar umownych. W przypadku wystąpienia jednej awarii pojazdu na trasie, Wykonawcy grozi równoległe naliczenie kary za niewykonanie lub opóźnienie kursu, kary za niewysłanie autobusu rezerwowego w ciągu 45 minut, a także kary za ewentualny wyjazd pojazdu zastępczego o innych parametrach, co prowadzi do wielokrotnego karania za jeden błąd organizacyjny. Ponadto Zamawiający przyznał sobie w uwagach do Załącznika nr 5 prawo do corocznej waloryzacji wysokości samych kar umownych po 5 latach o wskaźnik CPI, co jest rozwiązaniem niespotykanym i godzącym w równowagę stron, zwłaszcza w zestawieniu z rygorystycznym limitem waloryzacji wynagrodzenia wykonawcy (max 5% kwartalnie). Tego rodzaju skumulowane ryzyko ekonomiczne wymusza na oferentach wliczanie do ceny oferty ogromnych, nierealnych rezerw na poczet kar umownych, co godzi w zasady celowego i efektywnego wydatkowania środków publicznych wyrażone w art. 17 ust. 1 Pzp oraz preferuje operatora lokalnego, który jako jedyny potrafi oszacować historyczny poziom i dynamikę nakładania kar w Kielcach.

Mając na uwadze powyższe, **Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania 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 pow. 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.

Ad. 13. Uzasadnienie zarzutu naruszenia 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.

Zamawiającemu zarzuca się naruszenie ww. przepisów poprzez zaniechanie wprowadzenia do projektowanych postanowień umowy kompleksowej, rynkowej i precyzyjnej klauzuli siły wyższej, sprowadzające się w istocie do zawarcia jedynie pozornej i lakonicznej regulacji w § 1 ust. 10 projektu umowy, która pozbawiona jest jakichkolwiek procedur operacyjnych, zasad zgłaszania zdarzeń, terminów, reguł dowodowych, mechanizmów zawieszenia kar umownych, zasad wdrażania przewozów zastępczych oraz przesłanek renegocjacji lub rozwiązania umowy w przypadku długotrwałego działania siły wyższej, co prowadzi do nieuzasadnionego i niedopuszczalnego przerzucenia na Wykonawcę całkowitego i absolutnego ryzyka wystąpienia zdarzeń zewnętrznych, nagłych, niemożliwych do przewidzenia i zapobieżenia, wykracza poza dopuszczalne granice swobody umów, narusza zasadę ekwiwalentności świadczeń oraz proporcjonalnego podziału ryzyka, a także

stwarza stan niepewności prawnej grożący nakładaniem bezprawnych kar umownych i egzekwowaniem świadczeń obiektywnie niemożliwych do wykonania.

Uzasadniając powyższy zarzut, w pierwszej kolejności należy podnieść, że usługi publicznego transportu zbiorowego charakteryzują się specyfiką ciągłego świadczenia przez 365 dni w roku, w bezpośrednim kontakcie z pasażerami oraz w oparciu o otwartą infrastrukturę miejską, co wiąże się z występowaniem wyjątkowo szerokiego katalogu ryzyk zewnętrznych. Do kategorii tej zaliczają się m.in. klęski żywiołowe, ulew, wichury, pożary, powodzie, ekstremalne warunki pogodowe uniemożliwiające bezpieczną eksploatację taboru, epidemie i zagrożenia sanitarne, nagłe zamknięcia dróg i mostów decyzjami administracyjnymi, przerwy w dostawach paliw lub energii elektrycznej, a także blokady dróg, protesty społeczne czy zdarzenia masowe. Wszystkie te zdarzenia są obiektywnie niemożliwe do przewidzenia i pozostają całkowicie poza kontrolą wykonawcy. Brak precyzyjnej klauzuli siły wyższej w umowie sprawia, że w przypadku ich wystąpienia wykonawca byłby formalnie zobowiązany do świadczenia usługi nawet wtedy, gdy jej wykonanie stałoby się obiektywnie niemożliwe, co bezpośrednio godzi w normę art. 387 Kc statuującą nieważność umowy o świadczenie niemożliwe oraz narusza art. 433 pkt 4 Pzp zabraniający obciążania wykonawcy odpowiedzialnością za okoliczności, za które nie ponosi on winy.

Należy z całą stanowczością zaznaczyć, że zawarta przez Zamawiającego w § 1 ust. 10 projektu umowy dwuzdaniowa wzmianka o sile wyższej ma charakter czysto iluzoryczny i w żaden sposób nie spełnia wymogów profesjonalnego obrotu gospodarczego. Kompletna klauzula siły wyższej stanowi absolutny standard w umowach publicznych, wzorcach publikowanych przez ministerstwa, UZP, branżowych wzorcach umownych oraz międzynarodowych standardach kontraktowych takich jak FIDIC czy NEC. Jej brak lub szczątkowa postać stawia umowę w pozycji niewspółmiernie ryzykownej i odbiegającej od standardów rynkowych, stanowiąc naruszenie zasad proporcjonalności i uczciwej konkurencji z art. 16 Pzp. Wbrew błędnemu przeświadczeniu, precyzyjna klauzula siły wyższej nie służy wyłącznej ochronie wykonawcy, lecz stanowi mechanizm obustronnego zabezpieczenia interesów obu stron umowy. Wyłącza ona odpowiedzialność wykonawcy i naliczanie kar umownych w zakresie, w jakim niewykonanie wynika z siły wyższej, ale jednocześnie chroni Zamawiającego, przyznając mu prawo do uruchomienia przewozów zastępczych, gwarantując transparentne zasady zgłaszania i dokumentowania zdarzeń oraz dając mu formalną podstawę do renegeacji lub rozwiązania umowy w przypadku długotrwałego paraliżu usług.

Doświadczenia rynkowe z ostatnich lat dobitnie dowodzą, że siła wyższa w przewozach miejskich jest realnym i namacalnym ryzykiem operacyjnym, a nie jedynie abstrakcyjną konstrukcją prawną. Przykładami takich zdarzeń z niedawnej przeszłości są epidemia COVID-19 powodująca paraliż komunikacyjny i absencję kadrową, masowe powodzie, niszczycielskie wichury zrywające sieć energetyczną, trwające w latach 2024–2025 blokady dróg i protesty, a także geopolityczne kryzysy na rynku paliwowo-energetycznym, które bezpośrednio rzutowały na możliwość świadczenia usług. W realiach kontraktu dziesięcioletniego zakładanie braku możliwości wystąpienia takich zdarzeń jest całkowicie nieracjonalne. Brak szczegółowych postanowień określających definicję siły wyższej, procedury notyfikacji, reguły dowodowe, zasady zawieszenia kar umownych oraz progi czasowe uprawniające do renegeacji (po 60 dniach) lub rozwiązania umowy (po 120

dniach) nieuchronnie prowadzi do sporów sądowych i ryzyka procesowego dla obu stron. Powyższa linia orzecznicza znajduje pełne oparcie w wytycznych Urzędu Zamówień Publicznych oraz ugruntowanym orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej, w tym m.in. w wyrokach KIO 643/22 oraz KIO 35/21, w których jednoznacznie wskazano, że warunki umowy nie mogą w sposób nieproporcjonalny obciążać wykonawcy ryzykiem zdarzeń od niego niezależnych.

Mając na uwadze powyższe, **Odwołujący wnosi o nakazanie Zamawiającemu dokonania modyfikacji projektu umowy** poprzez rozbudowanie postanowień dotyczących siły wyższej i nadanie im kompleksowego brzmienia, w myśl którego przez siłę wyższą strony rozumieją zdarzenie zewnętrzne, nagłe, 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 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 niezwołnienie stron z obowiązku podejmowania wszelkich działań na rzecz ochrony pasażerów i ciągłości usług pozostaje bezwzględnie obowiązujące.

Na potwierdzenie zarzutów przedstawionych w niniejszym odwołaniu Odwołujący przedkłada kalkulację porównawczą kosztów i mechanizmów waloryzacji.

Mając na uwadze całokształt przytoczonych argumentów oraz nadrzędną potrzebę ochrony zasad uczciwej konkurencji, przejrzystości i równego traktowania wykonawców w postępowaniu o tak istotnym znaczeniu dla transportu publicznego, wnoszę o uwzględnienie niniejszego odwołania w całości oraz o nakazanie Zamawiającemu dokonania żądanych zmian w dokumentacji zamówienia.

 **PODPIS ZAUFANY**
KAROLINA
SPYRA
27.07.2026 16:33:04 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Załączniki:

1. odpis pełnomocnictwa wraz dowodem uiszczenia opłat skarbowych,
2. dowód uiszczenia wpisu od odwołania w wymaganej wysokości,
3. dowód przekazania kopii odwołania Zamawiającemu,
4. odpis aktualny z KRS Odwołującego,
5. kalkulacja porównawcza kosztów i mechanizmów waloryzacji.

Tarnobrzeg, dnia 27 lipca 2026 r.

PEŁNOMOCNICTWO

Działając w imieniu i na rzecz PKS Tarnobrzeg Sp. z o. o. z siedzibą w Tarnobrzegu (39 – 400) przy ul. Zwierzynieckiej 30, wpisanej do rejestru przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Rzeszowie XII Wydział Gospodarczy pod numerem KRS: 0000202181, NIP: 8672056844, REGON: 831370127 (dalej „Spółka”), ustanawiam pełnomocnikiem Spółki

- radcę prawnego Tomasza Wróblewskiego (KL-1072)

- radcę prawnego Karolinę Spyrę (KL – 1210)

z Kancelarii Prawnej przy ul. Szerokiej 3 w Tarnobrzegu,

upoważniając każdego z pełnomocników z osobna do reprezentowania Spółki jako Odwołującego przed Krajową Izbą Odwoławczą i Prezesem Krajowej Izby Odwoławczej, w sprawie dotyczącej postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego pod nazwą „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi”, numer referencyjny: 10/2026, numer publikacji ogłoszenia: 490247-2026.

Niniejsze pełnomocnictwo upoważnia każdego z pełnomocników z osobna w szczególności do:

- 1) sporządzenia, wniesienia i podpisania odwołania;
- 2) reprezentowania Spółki w toku całego postępowania przed Prezesem Krajowej Izby Odwoławczej i Krajową Izbą Odwoławczą, w tym do składania oświadczeń w imieniu Spółki i wykonywania wszystkich czynności według uznania każdego z pełnomocników;
- 3) zastępowania Spółki na posiedzeniach i rozprawach przed KIO;
- 4) wnoszenia opozycji co do przystąpienia do postępowania innych podmiotów;
- 5) przedstawiania stanowiska Spółki poza rozprawą w toku postępowania przed KIO;
- 6) wykonywania wszelkich innych czynności w ramach toczącego się postępowania odwoławczego przed Prezesem Krajowej Izby Odwoławczej i Krajową Izbą Odwoławczą, według uznania pełnomocników.

Pełnomocnicy są uprawnieni do udzielania dalszych pełnomocnictw w granicach określonych niniejszym pełnomocnictwem.

**Dominik
Rzeźnik**

Elektronicznie podpisany
przez Dominik Rzeźnik
Data: 2026.07.27 16:09:08
+02'00'

Informacje o transakcji

Dane nadawcy

PKS TARNOBRZEG SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ UL. ZWIERZYNIECKA 30 39-400
TARNOBRZEG

Rachunek WN

90150017351217300000510000

Dane adresata

Urząd Miasta Stołecznego Warszawy Centrum Obsługi Podatnika

Rachunek MA

21103015080000000550000070

Tytuł transakcji

Opłata skarbową za pełnomocnictwo dla r.pr. Tomasza Wróblewskiego i r.pr. Karoliny Spyry

Data wysłania

2026-07-27

Data księgowania

2026-07-27

Kwota transakcji

34,00 PLN

Niniejszy dokument jest wydrukiem komputerowym sporządzonym w iBiznes24 i nie wymaga dodatkowych podpisów ani stempla bankowego. Dokument sporządzony na podst. art. 7 ustawy Prawo Bankowe (Dz.U. nr 72 z 2002r., poz. 665, z późniejszymi zmianami).

Informacje o transakcji

Dane nadawcy

PKS TARNOBRZEG SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ UL. ZWIERZYNIECKA 30 39-400
TARNOBRZEG

Rachunek WN

90150017351217300000510000

Dane adresata

Urząd Zamówień Publicznych

Rachunek MA

60101010100081362231000000

Tytuł transakcji

Odwołujący PKS Tarnobrzeg Sp. z o.o., Zamawiający Gmina Kielce - ZTM w Kielcach + przedmiot: Świadczenie usług
przewoz., nr referen. 10/2026

Data wysłania

2026-07-27

Data księgowania

2026-07-27

Kwota transakcji

15 000,00 PLN

Niniejszy dokument jest wydrukiem komputerowym sporządzonym w iBiznes24 i nie wymaga dodatkowych podpisów ani stempla bankowego. Dokument sporządzony na podst.
art. 7 ustawy Prawo Bankowe (Dz.U. nr 72 z 2002r., poz. 665, z późniejszymi zmianami).

Wydruk informacji pobranej w trybie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym, posiada moc dokumentu wydawanego przez Centralną Informację, nie wymaga podpisu i pieczęci.

CENTRALNA INFORMACJA KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO

KRAJOWY REJESTR SĄDOWY

Stan na dzień 27.07.2026 godz. 16:27:21

Numer KRS: 0000202181

**Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu
Z REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW**

Data rejestracji w Krajowym Rejestrze Sądowym	29.03.2004		
Ostatni wpis	Numer wpisu	58	Data dokonania wpisu
	Sygnatura akt	RDF/816388/26/529	
	Oznaczenie sądu	SYSTEM	

Dział 1

Rubryka 1 - Dane podmiotu	
1.Oznaczenie formy prawnej	SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
2.Numer REGON/NIP	REGON: 831370127, NIP: 8672056844
3.Firma, pod którą spółka działa	PKS TARNOBRZEG SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
4.Dane o wcześniejszej rejestracji	—, —, —
5.Czy przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą z innymi podmiotami na podstawie umowy spółki cywilnej?	NIE
6.Czy podmiot posiada status organizacji pożytku publicznego?	NIE

Rubryka 2 - Siedziba i adres podmiotu	
1.Siedziba	kraj POLSKA, woj. PODKARPACKIE, powiat M. TARNOBRZEG, gmina M. TARNOBRZEG, miejsc. TARNOBRZEG
2.Adres	ul. ZWIERZYNICZKA, nr 30, lok. —, miejsc. TARNOBRZEG, kod 39-400, poczta TARNOBRZEG, kraj POLSKA
3.Adres poczty elektronicznej	-----
4.Adres strony internetowej	-----
5. Adres do doręczeń elektronicznych wpisany do Bazy Adresów Elektronicznych	AE:PL-35118-52912-SHWCJ-32

Rubryka 3 - Oddziały
Brak wpisów

Rubryka 4 - Informacje o umowie

1.Informacja o zawarciu lub zmianach umowy spółki	1	23.03.2004R. KANCELARIA NOTARIALNA ANNA JABŁOŃSKA - NOTARIUSZ, DARIUSZ JABŁOŃSKI - NOTARIUSZ SPÓŁKA CYWILNA UL. MARSZAŁKOWSKA 140 LOK. 100, 00-061 WARSZAWA REP. A NR 1562/2004 NOTARIUSZ DARIUSZ JABŁOŃSKI
	2	21.04.2004R. REP. A 2496/2004 KANCELARIA NOTARIALNA NOTARIUSZ MGR ELŻBIETA GORAJ 37-500 JAROSŁAW UL. JANA PAWŁA II 17 ZMIANA PAR.9 UMOWY SPÓŁKI.
	3	20 MAJ 2005R. REP.A NR 2444/05, ANNA SOKÓŁ - KANCELARIA NOTARIALNA W TARNOBRZEGU UL.SZEROKA 5. ZMIANA W : PAR.6 DODANO PKT 16, 17, 18, 19, 20, 21, ZMIENIONO PAR.19 UST.2 LIT.B, LIT.C, LIT.E, PAR.19 UST.2 DODANO LIT.H, ZMIENIONO PAR.21 UST.4, PAR.21 SKREŚLONO UST.10, PAR.23 DODANO UST.3
	4	AKT NOTARIALNY SPORZĄDZONY W DNIU 25.06.2007 R., REP.A NR 7923/2007, NOTARIUSZ DARIUSZ JABŁOŃSKI W KANCELARII NOTARIALNEJ W WARSZAWIE PRZY UL.MARSZAŁKOWSKIEJ NR 140 LOK.100. ZMIANA PAR.6 AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI W TEN SPOSÓB, ŻE PO DOTYCHCZASOWEJ TREŚCI DODAJE SIĘ PUNKTY 22, 23, 24, 25
	5	AKT NOTARIALNY SPORZĄDZONY W DNIU 10.08.2009 R. REP. A NR 10758/2009 NOTARIUSZ HALINA CHOJNACKA KANCELARIA NOTARIALNA W TARNOBRZEGU PRZY UL. SIENKIEWICZA NR 25 ZMIANA § 6
	6	28.12.2009 R. REP. A NR 7121/2009, NOTARIUSZ DARIUSZ JABŁOŃSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W WARSZAWIE PRZY UL.MARSZAŁKOWSKIEJ 140 LOK.100 - ZMIANA PAR.6 AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI POPRZECZ NADANIE MU NOWEJ TREŚCI
	7	AKT NOTARIALNY SPORZĄDZONY W DNIU 29.02.2012 R., REP.A NR 808/2012, NOTARIUSZ SŁAWOMIR POSŁUSZNY Z KANCELARII NOTARIALNEJ W TARNOBRZEGU PRZY UL.SZEROKIEJ 8 ZMIANA PAR.18 PKT 4 AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI POPRZECZ NADANIE MU NOWEJ TREŚCI ZMIANA PAR.19 PKT 3 I PKT 4 AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI POPRZECZ NADANIE MU NOWEJ TREŚCI
	8	27.09.2012R. - NOTARIUSZ SŁAWOMIR POSŁUSZNY, KANCELARIA NOTARIALNA W TARNOBRZEGU UL.SZEROKA 8, REP A NR 3644/2012 ZMIANA PAR.22 UST.5, WYKREŚLENIE PAR.17 UST.2
	9	AKT NOTARIALNY SPORZĄDZONY PRZECZ NOTARIUSZA SŁAWOMIRA POSŁUSZNEGO PROWADZĄCEGO KANCELARIĘ NOTARIALNĄ W TARNOBRZEGU PRZY UL. SZEROKIEJ 8 W DNIU 06.07.2015R., REP. A NR 2767/2015 UCHYLENIE W CAŁOŚCI AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI I PRZYJĘCIE NOWEJ TREŚCI UMOWY SPÓŁKI
	10	30.11.2023 R., NUMER REP. A NR 5946/2023, NOTARIUSZ SŁAWOMIR POSŁUSZNY, KANCELARIA NOTARIALNA W TARNOBRZEGU, UL. SZEROKA 10/2, ZMIENIONO TREŚĆ: § 8 UST. 1; § 8 UST. 2; § 9 ORAZ § 24 UMOWY SPÓŁKI.

Rubryka 5	
1.Czas, na jaki została utworzona spółka	NIEOZNACZONY
2.Oznaczenie pisma innego niż Monitor Sądowy i Gospodarczy, przeznaczonego do ogłoszeń spółki	-----
3.Wspólnik może mieć:	WIĘKSZĄ LICZBĘ UDZIAŁÓW
4.Czy statut przyznaje uprawnienia osobiste określonym akcjonariuszom lub tytuły uczestnictwa w dochodach lub majątku spółki nie wynikających z akcji?	*****
5.Czy obligatariusze mają prawo do	*****

udziału w zysku?	
------------------	--

Rubryka 6 - Sposób powstania spółki

Brak wpisów

Rubryka 7 - Dane wspólników

1	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	BUJAK
	2.Imiona	EDWARD TADEUSZ
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	72122114851, -----
	4.Numer KRS	*****
	5.Posiadane przez wspólnika udziały	7.952 UDZIAŁY O ŁĄCZNEJ WARTOŚCI 3.976.000,00 Zł
	6.Czy wspólnik posiada całość udziałów spółki?	NIE
2	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	RZEŹNIK
	2.Imiona	DOMINIK JÓZEF
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	86032017579, -----
	4.Numer KRS	*****
	5.Posiadane przez wspólnika udziały	7.952 UDZIAŁY O ŁĄCZNEJ WARTOŚCI 3.976.000 Zł
	6.Czy wspólnik posiada całość udziałów spółki?	NIE

Rubryka 8 - Kapitał spółki

1.Wysokość kapitału zakładowego		7 952 000,00 Zł
Podrubryka 1 Informacja o wniesieniu aportu		
1.Określenie wartości udziałów objętych za aport	1	256 000,00 Zł
	2	4 091 000,00 Zł
	3	3 569 500,00 Zł
	4	35 000,00 Zł

Rubryka 9 - Nie dotyczy

Brak wpisów

Rubryka 10 - Nie dotyczy

Brak wpisów

Rubryka 11 - Nie dotyczy

Brak wpisów

Rubryka 12 - Wzmianka o uczestnictwie w grupie spółek
--

Brak wpisów

Dział 2

Rubryka 1 - Organ uprawniony do reprezentacji podmiotu

1.Nazwa organu uprawnionego do reprezentowania podmiotu		ZARZĄD
2.Sposób reprezentacji podmiotu		DO REPREZENTACJI SPÓŁKI UPRAWNIONY JEST KAŻDY CZŁONEK ZARZĄDU SAMODZIELNIE (JEDNOOSOBOWO)
Podrubryka 1		
Dane osób wchodzących w skład organu		
1	1.Nazwisko / Nazwa lub Firma	BUJAK
	2.Imiona	EDWARD TADEUSZ
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	72122114851, -----
	4.Numer KRS	*****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	PREZES ZARZĄDU
	6.Czy osoba wchodząca w skład zarządu została zawieszona w czynnościach?	NIE
	7.Data do jakiej została zawieszona	-----
2	1.Nazwisko / Nazwa lub Firma	RZEŹNIK
	2.Imiona	DOMINIK JÓZEF
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	86032017579, -----
	4.Numer KRS	*****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	WICEPREZES ZARZĄDU
	6.Czy osoba wchodząca w skład zarządu została zawieszona w czynnościach?	NIE
	7.Data do jakiej została zawieszona	-----

Rubryka 2 - Organ nadzoru

Brak wpisów

Rubryka 3 - Prokurenci

Brak wpisów

Dział 3

Rubryka 1 - Przedmiot działalności

1.Przedmiot przeważającej działalności przedsiębiorcy	1	49, 39, Z, POZOSTAŁY TRANSPORT LĄDOWY PASAŻERSKI, GDZIE INDZIEJ NIESKLASYFIKOWANY
---	---	---

2.Przedmiot pozostałej działalności przedsiębiorcy	1	52, 21, Z, DZIAŁALNOŚĆ USŁUGOWA WSPOMAGAJĄCA TRANSPORT LĄDOWY
	2	79, , , DZIAŁALNOŚĆ ORGANIZATORÓW TURYSTYKI, POŚREDNIKÓW I AGENTÓW TURYSTYCZNYCH ORAZ POZOSTAŁA DZIAŁALNOŚĆ USŁUGOWA W ZAKRESIE REZERWACJI I DZIAŁALNOŚCI Z NIĄ ZWIĄZANE
	3	77, 1, , WYNAJEM I DZIERŻAWA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH, Z WYŁĄCZENIEM MOTOCYKLI
	4	77, 3, , WYNAJEM I DZIERŻAWA POZOSTAŁYCH MASZYN, URZĄDZEŃ ORAZ DÓBR MATERIALNYCH
	5	77, 4, , DZIERŻAWA WŁASNOŚCI INTELKTUALNEJ I PODOBNYCH PRODUKTÓW, Z WYŁĄCZENIEM PRAC CHRONIONYCH PRAWEM AUTORSKIM
	6	45, , , HANDEL HURTOWY I DETALICZNY POJAZDAMI SAMOCHODOWYMI; NAPRAWA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH
	7	46, , , HANDEL HURTOWY, Z WYŁĄCZENIEM HANDLU POJAZDAMI SAMOCHODOWYMI
	8	47, 3, , SPRZEDAŻ DETALICZNA PALIW DO POJAZDÓW SILNIKOWYCH NA STACJACH PALIW
	9	64, 91, Z, LEASING FINANSOWY

Rubryka 2 - Wzmianki o złożonych dokumentach			
Rodzaj dokumentu	Nr kolejny w polu	Data złożenia	Za okres od do
1.Wzmianka o złożeniu rocznego sprawozdania finansowego	1	03.06.2005	21.04.2004R. - DO 31.12.2004R.
	2	18.07.2006	01.01.2005 - 31.12.2005
	3	29.06.2007	01.01.2006 - 31.12.2006
	4	01.07.2008	01.01.2007 - 31.12.2007
	5	16.06.2009	01.01.2008 - 31.12.2008
	6	10.06.2010	OD 1 STYCZNIA 2009 R. DO 31.GRUDNIA 2009 R.
	7	02.06.2011	01.01.2010 R. - 31.12.2010 R.
	8	07.03.2011	01.01.2011 R. - 31.12.2011 R.
	9	09.07.2013	01.01.2012-31.12.2012
	10	27.06.2014	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	11	21.07.2015	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	12	12.07.2016	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	13	13.07.2017	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	14	12.07.2018	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	15	12.07.2019	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
	16	14.10.2020	OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
	17	28.10.2021	OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
	18	13.10.2022	OD 01.01.2021 DO 31.12.2021
	19	15.07.2023	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
	20	08.07.2024	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
	21	15.07.2025	OD 01.01.2024 DO 31.12.2024
2.Wzmianka o złożeniu opinii biegłego rewidenta / sprawozdania z badania rocznego sprawozdania finansowego	1	*****	21.04.2004R. - DO 31.12.2004R.
	2	*****	01.01.2005 - 31.12.2005
	3	*****	01.01.2006 - 31.12.2006
	4	*****	01.01.2007 - 31.12.2007
	5	*****	01.01.2008 - 31.12.2008

3.Wzmianka o złożeniu uchwały lub postanowienia o zatwierdzeniu rocznego sprawozdania finansowego	6	*****	OD 1 STYCZNIA 2009 R. DO 31.GRUDNIA 2009 R.
	7	*****	01.01.2010 R. - 31.12.2010 R.
	8	*****	01.01.2011 R. - 31.12.2011 R.
	9	*****	01.01.2012-31.12.2012
	10	*****	OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
	11	*****	OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
	12	*****	OD 01.01.2021 DO 31.12.2021
	13	*****	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
	14	*****	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
	1	*****	21.04.2004R. - DO 31.12.2004R.
	2	*****	01.01.2005 - 31.12.2005
	3	*****	01.01.2006 - 31.12.2006
	4	*****	01.01.2007 - 31.12.2007
	5	*****	01.01.2008 - 31.12.2008
	6	*****	OD 1 STYCZNIA 2009 R. DO 31.GRUDNIA 2009 R.
	7	*****	01.01.2010 R. - 31.12.2010 R.
	8	*****	01.01.2011 R. - 31.12.2011 R.
	9	*****	01.01.2012-31.12.2012
	10	*****	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	11	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	12	*****	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	13	*****	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	14	*****	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	15	*****	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
	16	*****	OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
	17	*****	OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
	18	*****	OD 01.01.2021 DO 31.12.2021
	19	*****	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
	20	*****	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
	21	*****	OD 01.01.2024 DO 31.12.2024
4.Wzmianka o złożeniu sprawozdania z działalności podmiotu	1	*****	21.04.2004R. - DO 31.12.2004R.
	2	*****	01.01.2005 - 31.12.2005
	3	*****	01.01.2006 - 31.12.2006
	4	*****	01.01.2007 - 31.12.2007
	5	*****	01.01.2008 - 31.12.2008
	6	*****	OD 1 STYCZNIA 2009 R. DO 31.GRUDNIA 2009 R.
	7	*****	01.01.2010 R. - 31.12.2010 R.
	8	*****	01.01.2011 R. - 31.12.2011 R.
	9	*****	01.01.2012-31.12.2012
	10	*****	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	11	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	12	*****	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015

13	*****	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
14	*****	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
15	*****	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
16	*****	OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
17	*****	OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
18	*****	OD 01.01.2021 DO 31.12.2021
19	*****	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
20	*****	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
21	*****	OD 01.01.2024 DO 31.12.2024

Rubryka 3 - Sprawozdania grupy kapitałowej

Brak wpisów

Rubryka 4 - Przedmiot działalności statutowej organizacji pożytku publicznego

Brak wpisów

Rubryka 5 - Informacja o dniu kończącym rok obrotowy

1.Dzień kończący pierwszy rok obrotowy,
za który należy złożyć sprawozdanie
finansowe

31.12.2004

Dział 4

Rubryka 1 - Zaległości

Brak wpisów

Rubryka 2 - Wierzytelności

Brak wpisów

Rubryka 3 - Informacje o oddaleniu wniosku o ogłoszenie upadłości na podstawie art. 13 ustawy z 28 lutego 2003 r. Prawo upadłościowe albo o zabezpieczeniu majątku dłużnika w postępowaniu w przedmiocie ogłoszenia upadłości albo w postępowaniu restrukturyzacyjnym albo po prawomocnym umorzeniu postępowania restrukturyzacyjnego

Brak wpisów

Rubryka 4 - Umorzenie prowadzonej przeciwko podmiotowi egzekucji z uwagi na fakt, że z egzekucji nie uzyska się sumy wyższej od kosztów egzekucyjnych

Brak wpisów

Dział 5

Rubryka 1 - Kurator

Brak wpisów

Dział 6

Rubryka 1 - Likwidacja

Brak wpisów

Rubryka 2 - Informacje o rozwiązaniu lub unieważnieniu spółki

Brak wpisów

Rubryka 3 - Nie dotyczy

Brak wpisów

Rubryka 4 - Informacja o połączeniu, podziale lub przekształceniu

Brak wpisów

Rubryka 5 - Informacja o postępowaniu upadłościowym

Brak wpisów

Rubryka 6 - Informacja o postępowaniu układowym

Brak wpisów

Rubryka 7 - Informacje o postępowaniach restrukturyzacyjnych, o postępowaniu naprawczym lub o przymusowej restrukturyzacji

Brak wpisów

Rubryka 8 - Informacja o zawieszeniu działalności gospodarczej

Brak wpisów

Rubryka 9 - Informacje o przyjęciu do akt rejestrowych dokumentów dotyczących przekształcenia, połączenia lub podziału transgranicznego

Brak wpisów

data sporządzenia wydruku 27.07.2026

adres strony internetowej, na której są dostępne informacje z rejestru: prs.ms.gov.pl

Lp	Zamawiający	nazwa postępowania	numer postępowania	Wskaźnik waloryzacji	opis wskaźników	limit łącznej waloryzacji
1.	Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa.	Usługi regularnego przewozu osób wykonywane w ramach komunikacji miejskiej na liniach autobusowych nadzorowanych przez ZTM na całej sieć komunikacyjnej	170/2025/FZ	$W = 0,5 \times WW + 0,3 \times WP + 0,2 \times WT$	W = wskaźnik waloryzacji Stawki (zarówno wskaźnik W jak i jego poszczególne składowe, tj. Ww, Wp, Wt będą zaokrąglone do 4 miejsc po przecinku), gdzie: WW = wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku wyliczony będzie przez Zamawiającego jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), na podstawie ww. wartości publikowanych w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja Stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród w ostatnim kwartale poprzedzającym kwartał, w którym nastąpiło rozpoczęcie świadczenia usług, do przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w III kwartale 2025 roku, na podstawie w/w wartości publikowanych w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. 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). Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja Stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako stosunek średniej ceny hurtowej netto paliwa w ostatnim kwartale poprzedzającym kwartał, w którym nastąpiło rozpoczęcie świadczenia usług, do średniej ceny hurtowej netto tego paliwa w III kwartale 2025 roku. WT = wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (poprzedni kwartał = 100). Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako kumulacja kwartalnych wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych (publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny) w następujących po sobie kwartałach (poprzedni kwartał = 100), licząc od III kwartału 2025 roku (wysokość wskaźnika za ten kwartał) do ostatniego kwartału poprzedzającego rozpoczęcie świadczenia usług (wysokości wskaźnika za ten kwartał). Do obliczenia skumulowanego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych stosuje się iloczyn podzielonych przez 100 wskaźników z następujących po sobie kwartałów. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika WT/100.	Maksymalna łączna wartość zmiany wynagrodzenia jaką dopuszcza Zamawiający w całym okresie obowiązywania Umowy w efekcie zastosowania waloryzacji, o której mowa w § 4 pkt 12 wzoru umowy następuje z uwzględnieniem 15% rocznego limitu waloryzacji wynosi łącznie ok. 136%.
2.	Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa.	Usługi regularnego przewozu osób wykonywane w ramach komunikacji miejskiej na liniach autobusowych nadzorowanych przez ZTM na całej sieć komunikacyjnej świadczone autobusami o długości ok. 12m	246/2025/FZ	$W = 0,5 \times WW + 0,3 \times WP + 0,2 \times WT$	W = wskaźnik waloryzacji Stawki (zarówno wskaźnik W jak i jego poszczególne składowe, tj. Ww, Wp, Wt będą zaokrąglone do 4 miejsc po przecinku), gdzie: WW = wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku wyliczony będzie przez Zamawiającego jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), na podstawie ww. wartości publikowanych w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja Stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród w ostatnim kwartale poprzedzającym kwartał, w którym nastąpiło rozpoczęcie świadczenia usług, do przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w III kwartale 2025 roku, na podstawie w/w wartości publikowanych w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. W przypadku, gdyby wskaźnik WW osiągnął wartość niższą niż 1, przyjmuje się wartość wskaźnika WW na poziomie 1. 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). Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja Stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako stosunek średniej ceny hurtowej netto paliwa w ostatnim kwartale poprzedzającym kwartał, w którym nastąpiło rozpoczęcie świadczenia usług, do średniej ceny hurtowej netto tego paliwa w III kwartale 2025 roku. WT = wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (poprzedni kwartał = 100). Wyjątek stanowi pierwsza waloryzacja stawki, dla której wskaźnik ten obliczany będzie przez Zamawiającego jako kumulacja kwartalnych wskaźników cen towarów i usług konsumpcyjnych (publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny) w następujących po sobie kwartałach (poprzedni kwartał = 100), licząc od III kwartału 2025 roku (wysokości wskaźnika za ten kwartał) do ostatniego kwartału poprzedzającego rozpoczęcie świadczenia usług (wysokości wskaźnika za ten kwartał). Do obliczenia skumulowanego wskaźnika cen towarów i usług konsumpcyjnych stosuje się iloczyn podzielonych przez 100 wskaźników z następujących po sobie kwartałów. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika WT/100.	Maksymalna łączna wartość zmiany wynagrodzenia jaką dopuszcza Zamawiający w całym okresie obowiązywania Umowy w efekcie zastosowania waloryzacji, o której mowa w § 4 pkt 12 wzoru umowy następuje z uwzględnieniem 15% rocznego limitu waloryzacji (20% w 2027 roku) i wynosi łącznie ok. 177%
3.	MIEJSKIE USŁUGI KOMUNIKACYJNE PLAC KILIŃSKIEGO 7 95-100 ZGIERZ	„Świadczenie usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego o charakterze użyteczności publicznej na liniach komunikacji miejskiej na terenie Miasta Zgierza i na liniach międzygminnych organizowanych na podstawie stosownych Porozumień”	MUK.271.5.2025	$WS = 0,3 \times W + 0,4 \times (UO \times O + UA \times A) + 0,3 \times I$	WS = wskaźnik waloryzacji Stawki, gdzie: W = wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku wyliczony będzie przez Organizatora jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), na podstawie ww. wartości publikowanych w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, UO = stosunek (Iloraz) liczby autobusów zasilanych olejem napędowym do łącznej liczby pojazdów wykorzystywanych w danym kwartale do realizacji zamówienia. O = wskaźnik zmiany cen oleju napędowego w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika P /100. UA = stosunek (Iloraz) liczby autobusów zasilanych paliwem alternatywnym do łącznej liczby pojazdów wykorzystywanych w danym kwartale do realizacji zamówienia. A = wskaźnik zmiany cen gazu ciekłego i pozostałych paliw do prywatnych środków transportu w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika A /100. I = wskaźnik zmiany cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika I /100.	
4.	Urząd Miejski Wrocławia WYDZIAŁ ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH 51-163 Wrocław, al. M. Kromera 44	„Świadczenie usług w zakresie publicznego transportu zbiorowego (przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego), na liniach komunikacji miejskiej oraz Gmin Miejska i Kąty Wrocławskie.”	ZP/IPN/10/2025/WTR	$W = 0,4 ww + 0,3 wn + 0,3 wi$	Ww - wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr; Ww – półroczny (za okres 6-miesięcy) wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto, jako stosunek miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw za okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację do przeciętnego miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw, za okres 6 miesięcy poprzedzający okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6 miesięcznych okresów) publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) na stronie internetowej: https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne/; Wwn = 0,7 wp + 0,3 we (przy założeniu, że procent taboru zasilanego olejem napędowym wynosi 70%, energią elektryczną 30%, wskaźniki te zostaną dostosowane do liczby autobusów podstawowych danego napędu w ofercie Wykonawcy); Wp – półroczny (za okres 6 miesięcy) wskaźnik zmiany ceny paliwa (w postaci raportu pozyskanego we własnym zakresie przez Wykonawcę od Polskiej Izby Paliw Płynnych lub innej uznanej krajowej instytucji monitorującej rynek paliw, zaakceptowanej przez Zamawiającego) jako stosunek średniej arytmetycznej dziennych cen hurtowych za 1000 litrów oleju napędowego Ekodiesel za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający waloryzację do średniej arytmetycznej dziennych cen hurtowych za 1000 litrów oleju napędowego Ekodiesel za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów); Wwe – półroczny (za okres 6 miesięcy) wskaźnik będący średnią arytmetyczną miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wskaźnika zmiany ceny obliczony na podstawie danych statystycznych publikowanych przez Towarową Giełdę Energii (TGEBASE_Wavg) na stronie internetowej: https://tge.pl/dane-statystyczne, za okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację w stosunku do średniej arytmetycznej wskaźnika, o którym mowa powyżej za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6 miesięcznych okresów); Wi – półroczny (skumulowany wskaźnik obliczony na podstawie kolejnych 6-miesięcznych wskaźników) wskaźnik zmiany cen: towarów i usług konsumpcyjnych ogółem publikowany przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) na stronie internetowej: https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzających okres opisany.	Maksymalny wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr w danym roku (licząc 2 okresy waloryzacyjne łącznie w jednym roku) zawiera się w przedziale <=15,00%;15,00%> W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za jeden wozokilometr, obliczona według wzoru określonego w pkt. 1, przekracza 15,00%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą 15,00%. W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za 1 wozokilometr obliczona wg. wzoru określonego w pkt. 1 jest mniejsza niż -15,00%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą -15,00%
5.	Gmina Miasto Pruszków Ul. Kraszewskiego 14/16, 05-800 Pruszków	Usługi w zakresie publicznego transportu zbiorowego (przewozu regularnego w ramach lokalnego transportu zbiorowego), na liniach komunikacji miejskiej, której organizatorem jest Gmina Miasto Pruszków.	WSR.271.19.2025	$W = 0,5 ww + 0,3 wn + 0,2 wi$	W - wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr; ww – półroczny (za okres 6-miesięcy) wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto, jako stosunek przeciętnego miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw za okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację do przeciętnego miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw, za okres 6 miesięcy poprzedzający okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6 miesięcznych okresów) publikowanych przez Główny Urząd Statystyczny (GUS) na stronie internetowej: https://stat.gov.pl/wskazniki-makroekonomiczne/; wn = 0,75 wp + 0,25 we ; wp – półroczny (za okres 6 miesięcy) wskaźnik zmiany ceny paliwa jako stosunek średniej arytmetycznej dziennych cen hurtowych za 1000 litrów oleju napędowego Ekodiesel podanych na stronie PKN Orlen S.A. za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający waloryzację do średniej arytmetycznej dziennych cen hurtowych za 1000 litrów oleju napędowego Ekodiesel za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzający okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6-miesięcznych okresów); we – półroczny (za okres 6 miesięcy) wskaźnik będący średnią arytmetyczną miesięcznego (miesiąc kalendarzowy) wskaźnika zmiany ceny obliczony na podstawie danych statystycznych publikowanych przez Towarową Giełdę Energii (TGEBASE_Wavg) na stronie internetowej: https://tge.pl/dane-statystyczne, za okres 6 miesięcy poprzedzający waloryzację w stosunku do średniej arytmetycznej wskaźnika, o którym mowa powyżej za okres 6 miesięcy (kalendarzowych) poprzedzających okres opisany powyżej (stosunek zmiany dwóch kolejnych następujących po sobie 6 miesięcznych okresów); Wi - wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Do wyliczenia wskaźnika waloryzacji W przyjmuje się wartość wskaźnika Wi /100.	Maksymalny wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr w danym roku (licząc 2 okresy waloryzacyjne łącznie w jednym roku) zawiera się w przedziale <=15%;15%>. W przypadku, gdy wartość waloryzacji stawki za jeden wozokilometr, obliczona według wzoru określonego w ust. 1.1, przekracza 15%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą 15%. W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za 1 wozokilometr obliczona wg. wzoru określonego w ust. 1.1 jest mniejsza niż 15%, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji równą -15%.
6.	Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku ul. Na Stoku 49, 80-874 Gdańsk	Świadczenie usług przewozowych w zakresie autobusowego lokalnego transportu zbiorowego na terenie Gminy Miasta Gdańska i gmin sąsiednich w okresie od 01.01.2026 r. do 31.12.2035 r.	BZP.271.4.2024	$W_{on} = 0,5 \times Ww + 0,3 \times Wp + 0,2 \times Wi$	Won- wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr taboru o napędzie spalnym. Ww - średnioroczny wskaźnik przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw (w sekcji transport i gospodarka magazynowa ogółem) z grudnia danego roku, według formuły „analogiczny okres poprzedniego roku = 100”, ogłoszony w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielony przez 100. Wp- średnioroczny wskaźnik cen paliw (w sekcji transport) z grudnia danego roku, według formuły „analogiczny okres poprzedniego roku = 100”, ogłoszony w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielony przez 100. Wi- średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem z grudnia danego roku, według formuły „analogiczny okres poprzedniego roku = 100”, ogłoszony w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielony przez 100.	Maksymalna wysokość wskaźnika waloryzacji Stawki w poszczególnych okresach, o których mowa w ust. 5 powyżej, nie może przekroczyć 1,1. Dla uniknięcia wątpliwości wyjaśnia się, że różnica pomiędzy dopuszczalnym maksymalnym, a rzeczywistym wskaźnikiem waloryzacji w danym roku, nie zwiększa wskaźnika waloryzacji w kolejnym roku. W przypadku gdy wskaźnik waloryzacji będzie

					Wze – wskaźnik waloryzacji stawki za Jeden wozokilometr taboru zeroemisyjnego, Ww – średnioroczny wskaźnik przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia brutto w sektorze przedsiębiorstw (w sekcji transport i gospodarka magazynowa ogółem) z grudnia danego roku, według formuły „analogiczny okres poprzedniego roku = 100”, ogłoszony w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielony przez 100, We- średnioroczny wskaźnik cen nośników energii (razem) z grudnia danego roku, według formuły „analogiczny okres poprzedniego roku = 100”, ogłoszony w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielony przez 100, Wi- średnioroczny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem z grudnia danego roku, według formuły „analogiczny okres poprzedniego roku = 100”, ogłoszony w Biuletynie Statystycznym Głównego Urzędu Statystycznego, podzielony przez 100.	powodował zmniejszenie wynagrodzenia Wykonawcy nie może być on mniejszy niż 0,90. W przypadku, gdy wartość wskaźnika waloryzacji stawki za 1 wozokilometr obliczona wg. wzoru określonego w ust. 1 jest mniej-sza niż 0,90, w danym roku przyjmuje się wartość wskaźnika waloryzacji i równą 0,90
7.	MIEJSKI ZARZĄD DRÓG I KOMUNIKACJI 26-600 RADOM ul. Traugutta 30/30 A	Świadczenie usług przewozów autobusowych w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez Miejski Zarząd Dróg i Komunikacji w Radomiu	NZ.2609.52.2024	W = 0,3 x Wp + 0,3 x Wt + 0,4 x Ww	Pierwsza waloryzacja stawki za Wzkm (okres przejściowy). Za bazę do wyliczeń dla pierwszej waloryzacji przyjmuje się wskaźniki za okres dwóch kwartałów przypadających na dzień waloryzacji w stosunku do okresu dwóch bezpośrednio poprzedzających kwartałów. a) dla autobusów z napędem konwencjonalnym: W = 0,3 x Wp + 0,3 x Wt + 0,4 x Ww gdzie: - 30% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane współczynnikiem: Wp – średnia cena hurtowa paliwa Ekodiesel publikowana w archiwum PKN Orlen za okres dwóch kwartałów (stosunek średniej ceny ze wszystkich opublikowanych dni w okresie dwóch kwartałów do średniej ceny publikowanej w okresie dwóch bezpośrednio poprzedzających kwartałów), - 30% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane wskaźnikiem: Wt – wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych za okres dwóch kwartałów jako suma inflacji z dwóch następujących po sobie kwartałów ogłaszanych w komunikatach kwartalnych Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego; - 40% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane wskaźnikiem: Ww – rocznym wskaźnikiem przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku X w stosunku do roku X-1 (X – rok poprzedzający rok dokonywania waloryzacji) ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.	
				W = 0,1 x We + 0,5 x Wt + 0,4 x Ww	b) dla autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych): W = 0,1 x We + 0,5 x Wt + 0,4 x Ww gdzie: - 10% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane wskaźnikiem: We – wskaźnik cen energii elektrycznej za okres dwóch kwartałów (stosunek średniej ceny ze wszystkich opublikowanych dni w okresie dwóch kwartałów do średniej ceny w okresie dwóch bezpośrednio poprzedzających kwartałów) ustalany przez Zamawiającego w oparciu o średnią arytmetyczną cen energii elektrycznej obliczany na podstawie danych publikowanych przez Towarową Giełdę Energii, w Raportach miesięcznych, średnioważona cena indeks TGeBASE_WAvg (PLN/WMh), - 50% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane wskaźnikiem: Wt – wskaźnik wzrostu cen towarów i usług konsumpcyjnych za okres dwóch kwartałów jako suma inflacji z dwóch następujących po sobie kwartałów ogłaszanych w komunikatach kwartalnych Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego; - 40% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane wskaźnikiem: Ww – rocznym wskaźnikiem przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku X w stosunku do roku X-1 (X – rok poprzedzający rok dokonywania waloryzacji) ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.	
				W = 0,3 x Wp + 0,3 x Wt + 0,4 x Ww	6.1.5.2 Na kolejne okresy kwartałne (3-miesięczne) będzie ustalana wg następującego algorytmu: Algorytm waloryzacyjny: a) dla autobusów z napędem konwencjonalnym: - 30% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane kwartalnym współczynnikiem zmian cen oleju napędowego w kwartale X w stosunku do kwartału X-1 (X – kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ustalany przez Zamawiającego na podstawie cen hurtowych paliwa Ekodiesel, przedstawionych w publikacji na stronie internetowej PKN Orlen pod adresem https://www.orken.pl/pl/dla-biznesu/hurtowe-ceny-paliw#paliwa-archiw; do obliczenia średniej ceny paliwa brane będą pod uwagę wszystkie dane (dziennie ceny paliw) opublikowane za badany okres, - 30% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych w kwartale X w stosunku do kwartału X-1 (X – kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Wskaźnik publikowany pod adresem: https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/16,2024,kategoria.html - 40% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane rocznym wskaźnikiem przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku X w stosunku do roku X-1 (X – rok poprzedzający rok dokonywania waloryzacji) ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Wskaźnik wykorzystywany jeden raz w roku (za II kwartał każdego roku) ze względu na roczną jego publikację w lutym każdego roku. Wskaźnik publikowany pod adresem: https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/18,2024,kategoria.html Waloryzacja ceny jednostkowej Wozokilometra wyliczana będzie według wzoru: W = 0,3 x Wp + 0,3 x Wt + 0,4 x Ww gdzie: Wp – kwartalny współczynnik zmian cen oleju napędowego w kwartale X w stosunku do kwartału X-1 (X – kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ustalany przez Zamawiającego na podstawie średnich cen krajowych przedstawionych w archiwum cen paliw publikowanych przez PKN Orlen, Wt – kwartalny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych w kwartale X w stosunku do kwartału X-1 (X – kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, Ww – roczny wskaźnik przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku X w stosunku do roku X-1 (X – rok poprzedzający rok dokonywania waloryzacji) ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.	
				W = 0,1 x We + 0,5 x Wt + 0,4 x Ww	b) dla autobusów zeroemisyjnych (elektrycznych): - 10% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane kwartalnym wskaźnikiem zmian cen energii elektrycznej w kwartale X w stosunku do kwartału X-1 (X – kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ustalany przez Zamawiającego w oparciu o średnią arytmetyczną cen energii elektrycznej, obliczany na podstawie danych publikowanych przez Towarową Giełdę Energii, w Raportach miesięcznych, średnioważona cena indeks TGeBASE_WAvg (PLN/WMh). Dane do wyliczenia wskaźnika publikowane pod adresem: https://tge.pl/dane-statystyczne. - 50% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane wskaźnikiem cen towarów i usług konsumpcyjnych w kwartale X w stosunku do kwartału X-1 (X – kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Wskaźnik publikowany pod adresem: https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/16,2024,kategoria.html - 40% stawki bazowej zostanie zwaloryzowane rocznym wskaźnikiem przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku X w stosunku do roku X-1 (X – rok poprzedzający rok dokonywania waloryzacji) ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego. Wskaźnik wykorzystywany jeden raz w roku (za II kwartał każdego roku) ze względu na roczną jego publikację w lutym każdego roku. Wskaźnik publikowany pod adresem: https://stat.gov.pl/sygnalne/komunikaty-i-obwieszczenia/lista-komunikatow-i-obwieszczen/18,2024,kategoria.html Waloryzacja ceny jednostkowej Wozokilometra wyliczana będzie według wzoru: W = 0,1 x We + 0,5 x Wt + 0,4 x Ww gdzie: We – kwartalny wskaźnik cen energii elektrycznej w kwartale X w stosunku do kwartału X-1 (X – kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji) ustalany przez Zamawiającego w oparciu o średnią arytmetyczną cen energii elektrycznej obliczany na podstawie danych publikowanych przez Towarową Giełdę Energii, w Raportach miesięcznych, średnioważona cena indeks TGeBASE_WAvg (PLN/WMh), Wt – kwartalny wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych w kwartale X w stosunku do kwartału X-1 (X – kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego, Ww – roczny wskaźnik przeciętnego wynagrodzenia w gospodarce narodowej w roku X w stosunku do roku X-1 (X – rok poprzedzający rok dokonywania waloryzacji) ogłaszanym w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego.	
					c) stawka za 1 wozogodzinę oczekiwanía kierowcy w dyspozycji: Stawka za 1 wozogodzinę oczekiwanía kierowcy w dyspozycji wykorzystywana przy obsłudze imprez masowych zostaje określona przez Wykonawcę w ofercie i podlega waloryzacji przy wykorzystaniu wskaźnika Ww (wskaźnika wynagrodzeń) w terminach przewidzianych dla tego wskaźnika, tj. w 2-gim kwartale każdego roku, jeden raz w roku. 6.1.6Zmiana ceny jednostkowej Wozokilometra oraz stawki za 1 wozogodzinę oczekiwanía kierowcy w dyspozycji nie wymaga sporządzania aneksów do Umowy. Po opublikowaniu wskaźników waloryzacyjnych i wyliczeniu nowej ceny jednostkowej, Zamawiający informuje Wykonawcę pisemnie o wysokości i terminie obowiązywania nowych stawek wynikających z ww. opisu sposobu waloryzacji. 6.1.7Wynagrodzenie będzie podlegało waloryzacji nie wcześniej niż po upływie 9 miesięcy od dnia zawarcia Umowy. Początkowym terminem ustalenia zmiany wynagrodzenia jest dzień otwarcia ofert. 6.1.8W przypadku likwidacji któregokolwiek ze wskaźników waloryzacyjnych, o których mowa powyżej lub zmiany organu, który urzędowo je ustala, mechanizm waloryzacji stosuje się odpowiednio do wskaźnika i organu, który zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa zastąpi ten wskaźnik lub organ. 6.1.9Zamawiający dopuszcza waloryzację ujemną dla wskaźników: paliwo/energia lub cen towarów i usług konsumpcyjnych (inflacja). 6.1.10Strony będą uprawnione do żądania zmiany wynagrodzenia (waloryzacji) w przypadku wzrostu lub obniżenia o co najmniej 0,5% wartości wynikającej ze wzoru waloryzacyjnego "W" [suma iloczynów poszczególnych składników waloryzacji i ich wag/udziałów procentowych] przyjętych w celu waloryzacji wynagrodzenia Wykonawcy.	