

NO
2026.07.28

ztm@ztm.kielce.pl

Od: Daniel Wiciński <daniel.wicinski.radca@gmail.com>
Wysłano: poniedziałek, 27 lipca 2026 22:59
Do: ztm@ztm.kielce.pl
Temat: Odwołanie do KIO – postępowanie nr 10/2026 (RELOBUS Transport Polska Sp. z o.o.)
Załączniki: Odwołanie_RELOBUS_KIELCE_27_07_2026 OST.pdf; Zał_1_2 _opłata_skarbowa_PoADW.pdf; Zał_1_3_opłata_skarbowa_PoARJ.pdf; Zał_2 _potwierdzenie_opłaty_od_odwołania_KIO.pdf; Zał_4_Odpis_Aktualny_KRS_0000021693.pdf; Zał_1_1_PoA_przetargKielce.pdf; Dowód_3 _Harmonogram_realizacji_inwestycji_ZTM_Kielce.pdf; Dowód_4_Referencje_ReloBus.pdf; Dowód_5_Analiza.pdf; Dowód_1_Decyzja.pdf; Dowód_2 _umowa+warunki_PGE.pdf
Flaga monitująca: Flaga monitująca
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.

Szanowni Państwo,

w załączeniu przekazuję odwołanie wniesione w imieniu ReloBus Transport Polska Sp. z o.o. dotyczące postępowania pn. „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi”, znak postępowania: 10/2026, dalej: „Postępowanie”.

Do wiadomości załączono odwołanie wraz z załącznikami formalnymi oraz dowodami wskazanymi w jego wykazie.

Uprzejmie proszę o potwierdzenie otrzymania niniejszej wiadomości wraz z załącznikami.

Z poważaniem

r. pr. Daniel Wiciński



Warszawa, dnia 27.07.2026 r.

Prezes
Krajowej Izby Odwoławczej
ul. Postępu 17A, 02-676 Warszawa
Adres e-Doręczeń Urzędu Zamówień
Publicznych:
AE:PL-38390-18806-HVTGC-26

Zamawiający: **Gmina Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach**
pl. Niepodległości 1
25-001 Kielce
NIP: 6572617325
REGON: 291009343
tel.: 41 343 15 93
e-mail: ztm@ztm.kielce.pl
Adres e-Doręczeń:
AE:PL-14934-16442-WUFHE-24

Odwołujący: **RELOBUS Transport Polska Sp. z o. o.**
ul. Dąbrowskiego 8/24
87-100 Toruń
telefon: 511469887
KRS: 0000021693
NIP: 527 218 55 59
reprezentowany przez:
r. pr. Rafała Jędrzejewskiego
r. pr. Daniela Wicińskiego
Kancelaria Radców Prawnych i Adwokatów
Otawski Dziura Jarzyński Troszyński Hernik
Sp.p.,
al. Niepodległości 221
00-608 Warszawa
telefon: 692 266 348
e-mail: daniel.wicinski.radca@gmail.com
adres do e-Doręczeń:
AE:PL-10430-11903-RFIWR-24

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego, na podstawie art. 132 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, o wartości przekraczającej progi unijne, 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”,

znak postępowania: 10/2026, dalej: „Postępowanie”.

Ogłoszenie o zamówieniu: opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 15.07.2026 r., numer publikacji ogłoszenia: 490247-2026, numer wydania Dz.U. S: 134/2026, dalej: „Ogłoszenie o zamówieniu”.

Postępowanie jest prowadzone na Platformie e-Zamówienia:

<https://ezamowienia.gov.pl/mp-client/search/list/ocds-148610-8e30ecc9-fe76-42a3-a95e-266f3b20b26b>

ODWOŁANIE WYKONAWCY RELOBUS

Działając na podstawie art. 513 pkt 1 i 2 oraz art. 515 ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 11 września 2019 r. – Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2026 r. poz. 793; dalej: „Pzp” lub „ustawa Pzp”), w imieniu Wykonawcy: **RELOBUS Transport Polska Sp. z o. o.**, dalej także: „Odwołujący” lub „RELOBUS”,
wnoszę odwołanie wobec:

treści dokumentów zamówienia, w tym warunków zamówienia wynikających ze specyfikacji warunków zamówienia (dalej także: „SWZ”), Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ oraz wzoru umowy, opublikowanych przez Zamawiającego – Gminę Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, dalej także: „Zamawiający”.

Odwołanie dotyczy niżej wskazanych postanowień dokumentów zamówienia w ww. Postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego.

1. Odwołanie wnoszę od następujących niezgodnych z przepisami ustawy Pzp czynności Zamawiającego, podjętych oraz zaniechanych w przedmiotowym Postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, tj.:
 - 1) wymogu wykazania jednej usługi przewozowej o wartości co najmniej 60.000.000,00 zł brutto wykonanej w okresie kolejnych 12 miesięcy, określonego w pkt 25.4.4 SWZ,
 - 2) określenie w pkt 24.1 SWZ, pkt 1.2, 2.29 i 2.30 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ, § 2 ust. 1 oraz § 10 ust. 1 wzoru umowy terminu rozpoczęcia świadczenia usług datą dzienną, tj. 1 stycznia 2028 r., w sposób, który nie zapewnia wykonawcy pewnego minimalnego okresu przygotowawczego. Niezależnie od powyższego termin 1 stycznia 2028 r. jest terminem zbyt krótkim z uwagi na skalę i złożoność zamówienia,

- 3) braku okresów przejściowych w zakresie możliwości korzystania z myjni i ładowania autobusów elektrycznych poza bazą, określonych w pkt 2.4, 2.4.3, 2.4.8 i 2.4.9 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ oraz § 5 ust. 6–8 wzoru umowy,
- 4) powierzchni bazy i liczby stanowisk obsługowych, określonych w pkt 2.4, 2.4.1, 2.4.4 i 2.4.7 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ,
- 5) zbyt niskiego kwartalnego limitu waloryzacji oraz braku mechanizmu zabezpieczającego wykonawcę przed nadmiernym obniżeniem stawki w przypadku późniejszej waloryzacji ujemnej, określonych w § 8 ust. 9 oraz ust. 11–14 wzoru umowy. Wzór ustalania stawki na poszczególne kwartały świadczenia usług nie neutralizuje skutków wcześniejszego zastosowania limitu dodatniej waloryzacji, przez co późniejsza waloryzacja ujemna może być liczona od stawki zaniżonej względem rzeczywistego poziomu kosztów.
- 6) mechanizmu pierwszej waloryzacji określonego w § 8 ust. 8 oraz ust. 13–16 wzoru umowy, zgodnie z którym pierwsza waloryzacja nastąpi dopiero 1 kwietnia 2028 r., co oznacza, że wzrost kosztów występujący pomiędzy złożeniem oferty a pierwszą waloryzacją nie zostanie uwzględniony w wynagrodzeniu.
- 7) struktury wzorów waloryzacyjnych określonej w § 8 ust. 9, ust. 11, ust. 13 i ust. 14 wzoru umowy, która nie odzwierciedla rzeczywistej struktury kosztów realizacji zamówienia, oraz braku odrębnego wskaźnika zmiany kosztu gazu CNG dla autobusów zasilanych CNG.
- 8) wymogu określonego w pkt 25.4.5 ppkt 1 SWZ, pkt 2.4 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ oraz § 5 ust. 1 wzoru umowy, dotyczącego dysponowania bazą na terenie miasta Kielce albo w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach.
- 9) § 10 ust. 1 wzoru umowy, w zakresie nieproporcjonalnego prawa odstąpienia od umowy w przypadku opóźnienia w rozpoczęciu świadczenia usług, także niezawinionego przez wykonawcę.
- 10) § 10 ust. 2 i ust. 3 wzoru umowy, w zakresie nieproporcjonalnego i nadmiernie rygorystycznego uprawnienia do rozwiązania umowy w przypadku przekroczenia progu 100.000 zł kar umownych w dwóch kolejnych miesiącach oraz — w powiązaniu z tym mechanizmem sankcyjnym — niedookreślonego mechanizmu wprowadzenia przewoźnika zastępczego na koszt wykonawcy, bez zasad kalkulacji, limitu kosztów i mechanizmu weryfikacji ich zasadności.
- 11) § 5 ust. 6–8, § 6 ust. 10, § 7 ust. 2, § 10 ust. 5 oraz Załącznik nr 5 do wzoru umowy, w zakresie kar umownych naliczanych zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy, przy jedynie punktowych odwołaniach do winy albo celowego działania w wybranych pozycjach Załącznika nr 5 do wzoru umowy.
- 12) l.p. 1 Załącznika nr 5 do wzoru umowy, przypis nr 4 do Załącznika nr 5 do wzoru umowy oraz § 7 ust. 2 wzoru umowy, w zakresie rażąco wygórowanych i nieproporcjonalnych kar umownych za niewykonanie kursu, naliczanych zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy oraz bez powiązania wysokości kary z długością niewykonanego kursu, wartością niewykonanej pracy przewozowej i rzeczywistą wagą naruszenia.
- 13) § 10 ust. 5 wzoru umowy, w zakresie rażąco wygórowanej i nieproporcjonalnej kary umownej za odstąpienie od umowy, liczonej od wartości całej umowy, bez powiązania z winą wykonawcy, stopniem zaawansowania realizacji umowy, wartością niezrealizowanej części zamówienia oraz potencjalną szkodą Zamawiającego.
- 14) pkt 1.8.9, 1.9.1, 1.9.3, 1.9.4, 1.10.6 i 1.10.7 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ oraz § 6 ust. 2–7 i Załączniki nr 2a–2c do wzoru umowy, w zakresie nierównego traktowania wykonawców przez nieuwzględnianie przy obliczaniu średniego wieku taboru autobusów fabrycznie nowych wprowadzonych do realizacji zamówienia od początku świadczenia usług ponad minimalny limit autobusów fabrycznie nowych wynikający z pkt 1.7.1 i 1.7.2 OPZ, tj. ponad 40 autobusów MAXI oraz ponad 20 autobusów MEGA.
- 15) pkt 1.11, 1.14–1.20, pkt 10.4–10.7 oraz pkt 10.32 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ, w zakresie niejednoznacznego i niewystarczającego opisu parametrów eksploatacyjnych usług przewozowych, w szczególności braku udostępnienia rozkładów jazdy, danych o strukturze

- brygad, prędkościach eksploatacyjnych i handlowych, czasach pracy zadań przewozowych, liczbie przystanków oraz innych danych operacyjnych koniecznych do ustalenia liczby kierowców, wykorzystania taboru, przebiegów technicznych i kosztów realizacji zamówienia.
- 16) pkt 3.4–3.9, 3.11–3.16, 3.19, pkt 4.3.1–4.3.4 oraz pkt 5–9 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ, w zakresie niejednoznacznego i niewyczerpującego opisu wymagań dotyczących systemów pokładowych, w szczególności monitoringu wizyjnego, systemu informacji pasażerskiej, autokomputerów, kasowników, automatów biletowych, systemu MUNICOM, Kieleckiej Karty Miejskiej, urządzeń powierzanych przez Zamawiającego oraz infrastruktury sieciowej na terenie bazy.
- 17) pkt 9.1, 9.2, 9.9.3, 9.9.13, 9.9.15–9.9.16, 9.10–9.12 oraz pkt 9.15.1–9.15.2 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ, w zakresie nieproporcjonalnego i niezgodnego z zasadami RODO wymogu ciągłej rejestracji dźwięku z kabiny kierowcy, prowadzącego do utrwalania treści rozmów kierowcy, pasażerów i osób trzecich bez wykazania konkretnego celu, podstawy prawnej oraz niezbędności tak daleko ingerującego środka.
- 18) pkt 6.2 i pkt 24.2 SWZ oraz pkt 1.3–1.5 i 1.10.3–1.10.7 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ, w zakresie niejednoznacznego i nieproporcjonalnego zastrzeżenia prawa Zamawiającego do zmiany wielkości pracy przewozowej w granicach +20% / -10% od planowanej rocznej liczby wozokilometrów, bez jednoznacznego wskazania, że limity te odnoszą się do każdego roku obowiązywania umowy oraz bez jednoznacznego zagwarantowania minimalnej rocznej wielkości świadczenia na poziomie nie niższym niż 90% planowanej rocznej liczby wozokilometrów, przy jednoczesnym obowiązku kalkulacji i utrzymywania gotowości do czasowej obsługi linii 8, 26 i 34 oraz zapewnienia dodatkowych 8 autobusów klasy MAXI.

2. Odwołujący zarzuca Zamawiającemu naruszenie następujących przepisów:

- 1) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 112 ust. 1 oraz art. 116 ust. 1 Pzp, poprzez określenie warunku udziału w postępowaniu w zakresie doświadczenia w sposób nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia, nieadekwatny do rzeczywistej zdolności wykonawcy do wykonania zamówienia oraz prowadzący do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji, polegający na wymaganiu wykazania jednej usługi przewozowej o wartości co najmniej 60.000.000,00 zł brutto wykonanej w okresie kolejnych 12 miesięcy, bez dopuszczenia wykazania doświadczenia przez usługi przewozowe wykonywane równolegle w tym samym okresie, co najmniej na rzecz tego samego organizatora publicznego transportu zbiorowego, mimo że łączna skala takich usług może potwierdzać doświadczenie wykonawcy w stopniu równoważnym albo wyższym niż doświadczenie wynikające z jednej umowy.
- 2) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 6 i 20, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez określenie terminu rozpoczęcia świadczenia usług w sposób niejednoznaczny, nieproporcjonalny i przerzucający na wykonawcę ryzyko przebiegu oraz długości procedury udzielenia zamówienia, polegający na wskazaniu sztywnej daty kalendarzowej rozpoczęcia świadczenia usług, tj. 1 stycznia 2028 r., bez zagwarantowania wykonawcy minimalnego okresu przygotowawczego liczonego od dnia zawarcia umowy, mimo że wykonanie obowiązków poprzedzających rozpoczęcie przewozów wymaga wieloetapowych czynności organizacyjnych, zakupowych, technicznych, inwestycyjnych i administracyjnych, których realizacja zależy w istotnej części od producentów taboru, dostawców systemów, operatorów sieci, organów administracji oraz innych podmiotów trzecich, a nadto mimo że część tych obowiązków, w szczególności udostępnienie pierwszego autobusu fabrycznie nowego do wglądu na 60 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług oraz przedstawienie wszystkich autobusów wraz z wymaganymi wykazami najpóźniej na 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług, musi zostać wykonana jeszcze przed datą rozpoczęcia realizacji przewozów.
- 3) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 20, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez określenie wymogu zapewnienia

automatycznej myjni autobusowej oraz infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych na terenie jednej bazy eksploatacyjnej już od pierwszego dnia realizacji umowy, bez wprowadzenia okresu przejściowego umożliwiającego korzystanie z infrastruktury zewnętrznej, mimo że budowa i uruchomienie tej infrastruktury wymaga wieloetapowych czynności projektowych, administracyjnych, przyłączeniowych, budowlanych i odbiorowych, których realizacja zależy w istotnej części od organów administracji, operatora systemu dystrybucyjnego, dostawców urządzeń oraz innych podmiotów trzecich, co prowadzi do nieproporcjonalnego przerzucenia na wykonawcę ryzyk inwestycyjnych, administracyjnych i sankcyjnych.

- 4) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 112 ust. 1, art. 116 ust. 1, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez określenie wymogów dotyczących powierzchni bazy eksploatacyjnej oraz liczby stanowisk obsługowo-naprawczych w sposób nieproporcjonalny, nieuzasadniony treścią dokumentów zamówienia i prowadzący do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji, polegający na wymaganiu bazy o powierzchni co najmniej 3 ha oraz co najmniej 6 stanowisk obsługowych, mimo że dokumenty zamówienia nie zawierają obiektywnych i weryfikowalnych danych technicznych ani eksploatacyjnych potwierdzających konieczność przyjęcia takich parametrów dla obsługi wymaganej liczby autobusów
- 5) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 431, art. 433 oraz art. 439 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez ukształtowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzenia w sposób nieproporcjonalny, asymetryczny i niezapewniający rzeczywistego urealnienia wynagrodzenia wykonawcy, polegający na ustanowieniu zbyt niskiego kwartalnego limitu zmiany wskaźnika waloryzacji W na poziomie 5% oraz braku mechanizmu korygującego skutki wcześniejszego ograniczenia dodatniej waloryzacji przy późniejszej waloryzacji ujemnej, co prowadzi do asymetrycznego rozłożenia ryzyka zmian kosztowych na niekorzyść wykonawcy.
- 6) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 431, art. 433 oraz art. 439 ust. 1 i ust. 2 pkt 1, 3 i 4 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez ukształtowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzenia w sposób nieproporcjonalny i niezapewniający rzeczywistego urealnienia wynagrodzenia wykonawcy, polegający na określeniu daty pierwszej waloryzacji dopiero na 1 kwietnia 2028 r., bez określenia początkowego terminu ustalenia zmiany wynagrodzenia i okresu bazowego pierwszej waloryzacji w sposób obejmujący skumulowaną zmianę cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia od momentu kalkulacji ceny ofertowej do dnia pierwszego dostosowania wynagrodzenia, co prowadzi do przerzucenia na wykonawcę ryzyka zmian cen i kosztów występujących w okresie poprzedzającym pierwszą waloryzację.
- 7) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 431, art. 433 oraz art. 439 ust. 1 i ust. 2 pkt 2, 3 i 4 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez ukształtowanie mechanizmu waloryzacji wynagrodzenia w sposób nieadekwatny do rzeczywistej struktury kosztów realizacji zamówienia, niezapewniający rzeczywistego urealnienia wynagrodzenia wykonawcy oraz nieodzwierciedlający kosztów właściwych dla poszczególnych typów napędu autobusów, polegający na przyjęciu jednolitych i sztywnych udziałów wskaźników kosztowych oraz pominięciu odrębnego wskaźnika zmiany kosztu gazu CNG dla autobusów zasilanych CNG, mimo że koszt gazu CNG stanowi istotną i obiektywnie występującą kategorię kosztową przy wykonywaniu części usług przewozowych taborem zasilanym tym paliwem.
- 8) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 112 ust. 1, art. 116 ust. 1, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez określenie wymogu dysponowania bazą eksploatacyjną na terenie miasta Kielce albo w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w sposób nieproporcjonalny oraz niepowiązany w dokumentach zamówienia z obiektywnymi parametrami wykonywania zamówienia, w szczególności z czasem reakcji, czasem podstawienia pojazdu rezerwowego, strukturą brygad, rozmieszczeniem krańców linii oraz rzeczywistą organizacją pracy przewozowej, co może

prowadzić do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji oraz uprzywilejowania wykonawcy dysponującego zapleczem położonym w granicach administracyjnych miasta Kielce.

- 9) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez ukształtowanie prawa odstąpienia od umowy w sposób nieproporcjonalny, nadmiernie rygorystyczny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na przyznaniu Zamawiającemu prawa odstąpienia od umowy już w przypadku 1-dniowego opóźnienia względem umownego terminu rozpoczęcia świadczenia usług, bez wymogu wystąpienia istotnego i zawinionego opóźnienia, bez uprzedniego wezwania wykonawcy do rozpoczęcia świadczenia usług i wyznaczenia dodatkowego odpowiedniego terminu oraz niezależnie od tego, czy przyczyna opóźnienia leży po stronie wykonawcy.
- 10) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez ukształtowanie prawa rozwiązania umowy oraz mechanizmu przewoźnika zastępczego w sposób nieproporcjonalny, nadmiernie rygorystyczny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na przyznaniu Zamawiającemu prawa rozwiązania umowy w przypadku przekroczenia przez łączną wysokość kar umownych naliczonych wykonawcy kwoty 100.000 zł brutto w dwóch następujących po sobie miesiącach kalendarzowych, mimo że osiągnięcie tego progu może nastąpić wskutek kumulacji uchybień, które nie muszą stanowić istotnego ani trwałego zagrożenia dla ciągłości świadczenia usług publicznego transportu zbiorowego, a także na przyznaniu Zamawiającemu prawa wprowadzenia innego przewoźnika na koszt wykonawcy bez określenia obiektywnych zasad zastosowania tego mechanizmu, zasad kalkulacji kosztów, obowiązku minimalizacji kosztów, limitu odpowiedzialności wykonawcy oraz procedury weryfikacji zasadności i wysokości tych kosztów, co w powiązaniu z karami umownymi oraz brakiem wynagrodzenia za niewykonaną pracę przewozową może prowadzić do podwójnego albo wielokrotnego sankcjonowania wykonawcy za ten sam ciąg zdarzeń.
- 11) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez ukształtowanie systemu kar umownych przewidzianych w § 5 ust. 6–8, § 6 ust. 10, § 7 ust. 2, § 10 ust. 5 oraz Załączniku nr 5 do wzoru umowy w sposób nieproporcjonalny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na dopuszczeniu naliczania kar umownych zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy oraz niezależnie od tego, czy przyczyna niewykonania albo nienależytego wykonania obowiązku pozostawała w zakresie ryzyk, którymi wykonawca może realnie zarządzać, co prowadzi do obciążenia wykonawcy odpowiedzialnością sankcyjną także za zdarzenia wynikające z okoliczności zewnętrznych, działań osób trzecich, decyzji organów lub podmiotów infrastrukturalnych albo innych ryzyk pozostających poza jego realnym wpływem.
- 12) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. i pomocniczo art. 484 § 2 k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez ukształtowanie kary umownej przewidzianej w l.p. 1 Załącznika nr 5 do wzoru umowy, wraz z definicją kursu niewykonanego zawartą w przypisie nr 4 do Załącznika nr 5 do wzoru umowy, w związku z § 7 ust. 2 wzoru umowy, w sposób rażąco wygórowany, nieproporcjonalny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na naliczaniu kary za niewykonany kurs zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy, bez powiązania jej wysokości z długością niewykonanego kursu, wartością niewykonanej pracy przewozowej, przyczyną uchybienia, rzeczywistą skalą naruszenia oraz jego skutkami dla Zamawiającego i pasażerów, co prowadzi do nadania karze charakteru represyjnego, oderwanego od funkcji kompensacyjnej i dyscyplinującej.
- 13) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. i pomocniczo art. 484 § 2 k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez ukształtowanie kary umownej zastrzeżonej w § 10 ust. 5 wzoru umowy w sposób rażąco wygórowany, nieproporcjonalny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na powiązaniu jej wysokości z wartością całej umowy, a nie z wartością niezrealizowanej części zamówienia, ani ze stopniem zaawansowania realizacji umowy, rzeczywistą skalą naruszenia i przewidywalnymi skutkami odstąpienia po stronie Zamawiającego, oraz na braku uzależnienia odpowiedzialności wykonawcy od

okoliczności przez niego zawinionych, co prowadzi do obciążenia wykonawcy ryzykiem sankcji finansowej o charakterze represyjnym, niepozostającej w racjonalnej relacji do potencjalnej szkody Zamawiającego, a ponadto przez dopuszczenie jej kumulacji z karami jednostkowymi, kosztami przewoźnika zastępczego lub innymi sankcjami dotyczącymi tego samego ciągu zdarzeń.

- 14) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 431 oraz art. 433 Pzp, poprzez ukształtowanie zasad obliczania średniego wieku taboru w sposób niespójny, nieproporcjonalny i prowadzący do nierównego traktowania wykonawców, polegający na wyłączeniu z kalkulacji średniego wieku autobusów fabrycznie nowych wprowadzonych do realizacji zamówienia od pierwszego dnia świadczenia usług ponad minimalny limit autobusów nowych, przy jednoczesnym uwzględnianiu w tej kalkulacji autobusów fabrycznie nowych wprowadzanych później w miejsce pojazdów używanych, mimo że w obu przypadkach chodzi o pojazdy fabrycznie nowe o takim samym wpływie na jakość i wiek taboru wykorzystywanego do realizacji zamówienia, co w praktyce zniechęca wykonawców do zaoferowania od początku realizacji umowy większej liczby autobusów fabrycznie nowych niż wymagane minimum, mimo że taki tabor obiektywnie podnosi standard wykonywania zamówienia.
- 15) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 4 i 20, art. 431 oraz art. 433 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez opisanie przedmiotu zamówienia w zakresie parametrów eksploatacyjnych usług przewozowych w sposób niejednoznaczny, niewyczerpujący i niepozwalający na rzetelną kalkulację ceny oferty, polegający na nieudostępnieniu wykonawcom kompletnych danych operacyjnych dotyczących rozkładów jazdy, zadań przewozowych, struktury brygad, prędkości eksploatacyjnych i handlowych, czasów pracy brygad, liczby przystanków, przebiegów technicznych oraz innych parametrów mających bezpośredni wpływ na liczbę kierowców, wykorzystanie taboru, koszty pracy i koszty organizacji przewozów, przy jednoczesnym przyznaniu Zamawiającemu szerokich uprawnień do zmian organizacji przewozów w toku realizacji umowy, co prowadzi do przerzucenia na wykonawców ryzyka informacyjnego dotyczącego podstawowych parametrów świadczenia i uniemożliwia przygotowanie ofert na podstawie jednakowych, kompletnych i weryfikowalnych założeń.
- 16) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 4 i 20 oraz art. 431 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez opisanie wymagań dotyczących systemów pokładowych, integracji teleinformatycznej, urządzeń powierzanych przez Zamawiającego oraz infrastruktury sieciowej w sposób niejednoznaczny, niewyczerpujący i niepozwalający na rzetelną kalkulację ceny oferty, polegający na wymaganiu kompatybilności i współpracy z systemami Zamawiającego bez wskazania kompletnych parametrów technicznych, protokołów komunikacyjnych, interfejsów komunikacyjnych, dokumentacji interfejsów programistycznych, o ile Zamawiający przewiduje ich wykorzystanie, wersji oprogramowania, licencji, zasad cyberbezpieczeństwa, zakresu odpowiedzialności za integrację, testy, odbiory, aktualizacje i usuwanie niezgodności, co prowadzi do przerzucenia na wykonawców ryzyka informacyjnego oraz ryzyka integracyjnego dotyczącego podstawowych elementów wyposażenia taboru.
- 17) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 4 i 20 oraz art. 431 Pzp, art. 5 ust. 1 lit. a, b i c, art. 6 ust. 1, art. 13 ust. 1 i 2, art. 25 ust. 1 i 2 oraz art. 35 ust. 1 RODO, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez opisanie wymagań dotyczących systemu monitoringu w sposób nieproporcjonalny, niejednoznaczny i naruszający zasady zgodności z prawem, rzetelności i przejrzystości, ograniczenia celu, minimalizacji danych oraz ochrony danych na etapie projektowania i domyślnej ochrony danych, polegający na wymaganiu ciągłej rejestracji dźwięku z kabiny kierowcy przez okres co najmniej 30 dni, bez wykazania konkretnego, wyraźnego i prawnie uzasadnionego celu takiego przetwarzania, bez wskazania podstawy prawnej pozwalającej na stałe utrwalanie dźwięku, bez wykazania przeprowadzenia oceny niezbędności i proporcjonalności oraz oceny skutków dla ochrony danych, a także bez określenia zasad dostępu, retencji, anonimizacji, odpowiedzialności administratorów i

obowiązków informacyjnych, co prowadzi do nadmiernej ingerencji w prywatność kierowców, pasażerów i osób trzecich.

- 18) naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 99 ust. 1 i 4, art. 134 ust. 1 pkt 4 i 20, art. 431 oraz art. 433 pkt 4 Pzp, a także art. 353(1) k.c. w zw. z art. 8 ust. 1 Pzp, poprzez ukształtowanie uprawnienia Zamawiającego do zmiany wielkości pracy przewozowej w sposób niejednoznaczny, nieproporcjonalny i naruszający równowagę kontraktową stron, polegający na zastrzeżeniu prawa do zmiany pracy przewozowej w granicach +20% / -10% od planowanej rocznej liczby wozokilometrów bez jednoznacznego przesądzenia, że limity te odnoszą się do każdego roku obowiązywania umowy, bez zagwarantowania wykonawcy minimalnej rocznej wielkości świadczenia na poziomie nie niższym niż 90% planowanej rocznej liczby wozokilometrów oraz bez wyłączenia możliwości takiego rozłożenia zmian w poszczególnych latach, które prowadziłyby do istotnego ograniczenia przychodów wykonawcy przy jednoczesnym obowiązku utrzymywania pełnej gotowości taborowej, kadrowej i organizacyjnej, w tym gotowości związanej z czasową obsługą linii 8, 26 i 34 oraz dodatkowymi autobusami klasy MAXI.

3. Odwołujący wnosi o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu zmiany postanowień Dokumentów zamówienia, w tym w szczególności:

1) odnośnie zarzutu nr 1 – nakazanie Zamawiającemu zmiany pkt 25.4.4 SWZ przez dopuszczenie spełnienia warunku udziału w postępowaniu poprzez wykazanie łącznej wartości więcej niż jednej usługi przewozowej o charakterze odpowiadającym przedmiotowi zamówienia, nie więcej jednak niż trzech usług, realizowanych równolegle w tym samym okresie kolejnych 12 miesięcy na rzecz jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego; ewentualnie przez obniżenie wymogu wartości jednej usługi przewozowej do 48.000.000,00 zł brutto; ewentualnie przez określenie warunku w odniesieniu do wykonania co najmniej 4.000.000 wozokilometrów w okresie kolejnych 12 miesięcy.

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

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

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

5) odnośnie zarzutu nr 5 – nakazanie Zamawiającemu zmiany § 8 ust. 9 oraz ust. 11–14 wzoru umowy przez: 1) podwyższenie limitu zmiany wskaźnika waloryzacji W pomiędzy kwartałami do 20%; 2) zmianę opisu wskaźnika C1 we wzorze ustalania stawki na poszczególne kwartały przez nadanie mu następującego brzmienia: C1 – oznacza wysokość stawki za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej, która obowiązywała bezpośrednio przed daną waloryzacją. Jeżeli wskaźnik waloryzacji za dany kwartał jest ujemny, a przy ustaleniu stawki obowiązującej przed tą waloryzacją zastosowano maksymalny limit zmiany wskaźnika waloryzacji W określony w § 8 ust. 12 wzoru umowy, C1 oznacza wysokość stawki za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej obliczoną tak, jak gdyby limit ten nie został zastosowany. Ewentualnie: nakazanie Zamawiającemu wprowadzenia, w miejsce limitu zmiany wskaźnika waloryzacji W pomiędzy kwartałami, postanowienia, zgodnie z którym: łączna maksymalna wartość zmiany wynagrodzenia w okresie obowiązywania umowy nie może przekroczyć 150% pierwotnej wartości stawki jednostkowej za wozokilometr określonej w ofercie wykonawcy oraz 150% pierwotnej maksymalnej wartości umowy w zakresie realizacji całego przedmiotu zamówienia, liczonej jako iloczyn łącznej liczby wozokilometrów w okresie realizacji umowy i stawki jednostkowej za wozokilometr określonej w ofercie wykonawcy, przy czym mechanizm waloryzacyjny powinien zachowywać realną możliwość stosowania przez cały okres obowiązywania umowy i nie może prowadzić do jego faktycznego wyłączenia w późniejszych latach realizacji kontraktu.

6) odnośnie zarzutu nr 6 – nakazanie Zamawiającemu zmiany § 8 ust. 8 oraz ust. 13–16 wzoru umowy przez ukształtowanie mechanizmu pierwszej waloryzacji w taki sposób, aby początkowy termin ustalenia zmiany wynagrodzenia oraz okres bazowy pierwszej waloryzacji odpowiadały momentowi kalkulacji ceny ofertowej i pozwalały uwzględnić skumulowaną zmianę cen materiałów lub kosztów

związanych z realizacją zamówienia od dnia otwarcia ofert, ewentualnie od kwartału poprzedzającego termin składania ofert, do kwartału poprzedzającego pierwszą waloryzację, przy zachowaniu obowiązku wykazania wpływu tej zmiany na koszt wykonania zamówienia. Pierwsza waloryzacja powinna zostać ukształtowana w taki sposób, aby pierwsza stawka stosowana do rozliczenia usług nie pomijała zmian kosztowych powstałych pomiędzy kalkulacją ceny ofertowej a pierwszym dostosowaniem wynagrodzenia. Jeżeli Zamawiający utrzyma pierwszą waloryzację od dnia 1 kwietnia 2028 r., mechanizm powinien jednoznacznie przewidywać, że dla tej pierwszej waloryzacji okresem bazowym jest okres od dnia otwarcia ofert, ewentualnie od kwartału poprzedzającego termin składania ofert, do kwartału poprzedzającego pierwszą waloryzację, z zastrzeżeniem obowiązku wykazania realnego wpływu zmiany cen materiałów lub kosztów na koszt wykonania zamówienia.

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

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

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

3) dla autobusów zasilanych CNG: $W = 0,5 \times WW + 0,3 \times WG + 0,2 \times WT$. Nakazanie Zamawiającemu dodania wskaźnika WG oznaczającego wskaźnik zmiany kosztu gazu CNG używanego do napędu autobusów wykorzystywanych do świadczenia usług, wyliczanego jako stosunek średnioważonego kursu gazu ziemnego w danym kwartale do średnioważonego kursu gazu ziemnego w kwartale poprzednim, albo innego obiektywnego, publicznie dostępnego i jednoznacznie weryfikowalnego wskaźnika odzwierciedlającego zmianę kosztu gazu CNG. Do wyliczenia średnioważonego kursu danego kwartału przyjmuje się kursy oraz wolumen obrotów publikowane w raportach miesięcznych Towarowej Giełdy Energii w tabeli „Miesięczne statystyki dla kontraktów z dostawą gazu ziemnego”, dla kontraktu GAS_BASE_M+1, obowiązujące dla miesiący danego kwartału.

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

9) odnośnie zarzutu nr 9 – nakazanie Zamawiającemu zmiany § 10 ust. 1 wzoru umowy przez uzależnienie prawa odstąpienia od umowy od zawinionego przez wykonawcę opóźnienia w

rozpoczęciu świadczenia usług wynoszącego co najmniej 14 dni oraz od uprzedniego wezwania wykonawcy do rozpoczęcia świadczenia usług i bezskutecznego upływu dodatkowego odpowiedniego terminu wyznaczonego przez Zamawiającego.

10) odnośnie zarzutu nr 10 – nakazanie Zamawiającemu zmiany § 10 ust. 2 wzoru umowy przez uzależnienie prawa rozwiązania umowy od zawinionego przez wykonawcę niewykonania co najmniej 10% planowanej pracy przewozowej wyrażonej w wozokilometrach, przypadającej na okres trzech kolejnych dni, oraz nakazanie zmiany § 10 ust. 3 wzoru umowy przez określenie, że koszty przewoźnika zastępczego mogą obciążać wykonawcę wyłącznie w zakresie, w jakim są celowe, konieczne, rynkowe, należycie udokumentowane i poniesione z zachowaniem obowiązku minimalizacji kosztów, z jednoczesnym wprowadzeniem limitu odpowiedzialności wykonawcy oraz procedury umożliwiającej wykonawcy weryfikację zasadności i wysokości tych kosztów przed ich potrąceniem albo dochodzeniem. Ewentualnie: nakazanie Zamawiającemu zmiany § 10 ust. 2 wzoru umowy przez uzależnienie prawa rozwiązania umowy od wystąpienia istotnego, zawinionego i powtarzalnego niewykonywania podstawowych obowiązków przewozowych, skutkującego realnym zagrożeniem ciągłości świadczenia usług, po uprzednim bezskutecznym wezwaniu wykonawcy do usunięcia naruszeń w dodatkowym odpowiednim terminie, oraz zmianę § 10 ust. 3 wzoru umowy przez doprecyzowanie trybu wprowadzenia przewoźnika zastępczego, zasad kalkulacji kosztów, obowiązku ich minimalizacji, dokumentowania i weryfikacji oraz przez wyłączenie kumulacji tych kosztów z karami umownymi za ten sam zakres niewykonanej pracy przewozowej w zakresie prowadzącym do podwójnego sankcjonowania wykonawcy.

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

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

wskazanej w zarzucie nr 11.

13) odnośnie zarzutu nr 13 – nakazanie Zamawiającemu zmiany § 10 ust. 5 wzoru umowy przez obniżenie kary umownej do kwoty 10.000.000 zł oraz uzależnienie możliwości jej naliczenia od zawinioneego przez wykonawcę wystąpienia podstawy odstąpienia od umowy. Ewentualnie: nakazanie Zamawiającemu zmiany § 10 ust. 5 wzoru umowy przez określenie kary umownej na poziomie 5% wartości niezrealizowanej części zamówienia zamiast 10% ceny brutto wskazanej w ofercie Wykonawcy, albo przez ograniczenie jej do kwoty 10.000.000 zł, w zależności od tego, która z tych wartości jest niższa, z jednoczesnym uzależnieniem możliwości jej naliczenia od winy wykonawcy. Ponadto w obu wariantach żądania kara umowna za odstąpienie albo rozwiązanie umowy nie powinna podlegać kumulacji z karami jednostkowymi, kosztami przewoźnika zastępczego lub innymi sankcjami naliczanymi za ten sam ciąg zdarzeń w zakresie prowadzącym do podwójnego albo wielokrotnego sankcjonowania tego samego naruszenia.

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

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

16) odnośnie zarzutu nr 16 – nakazanie Zamawiającemu zmiany pkt 3.4–3.9, 3.11–3.16, 3.19, pkt 4.3.1–4.3.4 oraz pkt 5–9 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ przez udostępnienie wykonawcom, jako części

dokumentacji postępowania, kompletnego opisu technicznego systemów i urządzeń, z którymi rozwiązania wykonawcy mają być kompatybilne lub współpracować, w formacie umożliwiającym analizę techniczną przez wykonawców i podwykonawców integracyjnych, obejmującego w szczególności parametry systemu monitoringu Zamawiającego, wymagane protokoły komunikacyjne, formaty danych, interfejsy komunikacyjne, dokumentację interfejsów programistycznych, o ile Zamawiający przewiduje ich wykorzystanie, wersje oprogramowania, wymagania licencyjne, standardy cyberbezpieczeństwa, wymagania dotyczące stałego łącza internetowego, prywatnej sieci APN, konfiguracji VPN/IPsec, parametrów serwera Zamawiającego, zasad integracji z systemem MUNICOM i Kielecką Kartą Miejską, stan techniczny i wersje oprogramowania urządzeń powierzanych, w tym kasowników, bramek liczących, tablic elektronicznych, systemów zapowiedzi głosowych, autokomputerów oraz automatów biletowych, warunki serwisowania i obsługi automatów biletowych oraz wymagania dotyczące pomieszczenia na terenie zajezdni przeznaczonego do ich serwisowania i obsługi, zasady testów, odbiorów, aktualizacji, serwisu oraz podział odpowiedzialności i kosztów integracji; ewentualnie, w zakresie, w jakim Zamawiający nie jest w stanie udostępnić pełnej specyfikacji, przez dopuszczenie rozwiązań równoważnych opisanych funkcjonalnie oraz jednoznaczne określenie podziału odpowiedzialności za ryzyka integracyjne, w tym za niezgodności wynikające z ograniczeń systemów posiadanych przez Zamawiającego albo urządzeń powierzanych przez Zamawiającego.

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

18) odnośnie zarzutu nr 18 – nakazanie Zamawiającemu zmiany pkt 6.2 i pkt 24.2 SWZ oraz pkt 1.3–1.5 i 1.10.3–1.10.7 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ przez: 1) jednoznaczne wskazanie, że zastrzeżone w pkt 1.5 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ prawo do zmiany wielkości pracy przewozowej w granicach +20% / -10% odnosi się do planowanej rocznej liczby wozokilometrów i nie może prowadzić w żadnym roku obowiązywania umowy do zwiększenia rocznej pracy przewozowej o więcej niż 20% ani do zmniejszenia rocznej pracy przewozowej o więcej niż 10% względem planowanej rocznej liczby wozokilometrów; 2) zagwarantowanie wykonawcy minimalnej rocznej wielkości świadczenia na poziomie nie niższym niż 90% planowanej rocznej liczby wozokilometrów; 3) wyłączenie możliwości kompensowania zmniejszenia pracy przewozowej w jednym roku zwiększeniem pracy przewozowej w

innym roku, jeżeli prowadziłoby to do pozbawienia wykonawcy gwarantowanego minimalnego rocznego poziomu świadczenia; 4) doprecyzowanie zasad rozliczenia i finansowania czasowej obsługi linii 8, 26 i 34, w szczególności kosztów zapewnienia i utrzymywania dodatkowych 8 autobusów klasy MAXI, zasad ich wycofania albo dalszego wykorzystania po zakończeniu tej obsługi oraz wpływu 60-dniowego powiadomienia o zakończeniu obsługi tych linii na koszty stałe wykonawcy.

4. Zachowanie terminu, uiszczenie wpisu i przekazanie kopii odwołania Zamawiającemu

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 15.07.2026 r., a dokumenty zamówienia, w tym SWZ, zostały udostępnione na stronie internetowej prowadzonego Postępowania. Odwołanie wobec treści dokumentów zamówienia jest zatem wnoszone z zachowaniem terminu określonego w art. 515 ust. 2 pkt 1 ustawy Pzp.

Odwołujący uiszczył wpis od odwołania w należytą wysokość, a kopia odwołania została przekazana Zamawiającemu przed upływem terminu do jego wniesienia, w sposób umożliwiający Zamawiającemu zapoznanie się z treścią odwołania przed upływem tego terminu.

5. Interes i szkoda

Odwołujący spełnia przesłanki wniesienia Odwołania, o których mowa w art. 505 ust. 1 ustawy Pzp, tj.: posiada interes w uzyskaniu Zamówienia i w związku z tym może ponieść szkodę na skutek ukształtowania wymogów i postanowień dokumentów zamówienia niezgodnych z przepisami ustawy Pzp, co uniemożliwia lub znacząco utrudnia złożenie przez Odwołującego konkurencyjnej oferty, a w konsekwencji możliwość uzyskania zamówienia, wywołując jednocześnie szkodę w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów ustawy Pzp.

6. Na podstawie art. 531 w zw. z art. 534 ust. 1 ustawy Pzp wnoszę o przeprowadzenie dowodów wskazanych w uzasadnieniu odwołania, w szczególności z dokumentów wskazanych jako Dowody nr 1–6 do niniejszego odwołania oraz z odpowiedzi Zamawiającego na pytania do SWZ z dnia 22 lipca 2026 r.

Jednocześnie wskazuję, że dowody wskazane w uzasadnieniu odwołania, które nie zostały załączone do niniejszego odwołania, są dostępne w formie elektronicznej pod wskazanymi w uzasadnieniu adresami internetowymi i są publicznie dostępne bez konieczności logowania. W razie potrzeby, na żądanie Krajowej Izby Odwoławczej lub strony przeciwnej, mogą zostać przesłane w formie plików elektronicznych.

UZASADNIENIE

Zarzut nr 1 – wymóg wykazania jednej usługi przewozowej o wartości co najmniej 60.000.000,00 zł brutto wykonanej w okresie kolejnych 12 miesięcy

Zamawiający, odpowiadając na pytanie dotyczące pkt 25.4.4 SWZ, jednoznacznie potwierdził, że nie dopuszcza sumowania wartości dwóch lub większej liczby odrębnych usług, niezależnie od okresu ich realizacji. Oznacza to, że warunek należy rozumieć jako wymóg wykazania jednej usługi przewozowej o wartości co najmniej 60.000.000,00 zł brutto, wykonanej w okresie kolejnych 12 miesięcy. Odpowiedź Zamawiającego na pytanie nr 5 zawarta w piśmie z dnia 22 lipca 2026 r. usuwa zatem wszelką ewentualną wątpliwość interpretacyjną co do zakresu kwestionowanego warunku.

Tak określony warunek nie służy realnej weryfikacji zdolności wykonawcy do wykonania zamówienia, lecz prowadzi do istotnego zawężenia kręgu podmiotów mogących ubiegać się o zamówienie.

Warunek udziału powinien weryfikować zdolność wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, a nie premiować określony model kontraktowania przyjęty w przeszłości przez innych organizatorów transportu. Zdolność operacyjna wykonawcy wynika ze skali i złożoności faktycznie wykonywanych przewozów, liczby obsługiwanych pojazdów, liczby kierowców, organizacji dyspozytorskiej i zaplecza technicznego, a nie z tego, czy usługi te zostały objęte jedną umową, czy kilkoma umowami wykonywanymi równolegle.

Zamawiający powołał się przy tym ogólnie na analizę rynku przewozów w komunikacji miejskiej i stwierdził, że na rynku funkcjonuje szereg wykonawców legitymujących się doświadczeniem w realizacji pojedynczych kontraktów o oczekiwanej wartości. Zamawiający nie ujawnił jednak tej analizy, nie wskazał liczby takich wykonawców, nie wyjaśnił, ilu spośród nich może realnie ubiegać się o niniejsze zamówienie przy uwzględnieniu pozostałych wymogów SWZ, ani nie wykazał, że brak możliwości wykazania doświadczenia przez równoległe usługi jest konieczny dla weryfikacji zdolności wykonawcy. Takie uzasadnienie ma charakter deklaracyjny i nie obala zarzutu nieproporcjonalności warunku.

Nadmierny charakter warunku wynika z kumulacji trzech restrykcyjnych elementów: wymogu jednej usługi, wysokiego progu wartościowego oraz obowiązku osiągnięcia tej wartości w okresie jedynie 12

kolejnych miesięcy. Ich łączne zastosowanie powoduje, że warunek mogą spełnić wyłącznie nieliczni wykonawcy obsługujący największe pojedyncze kontrakty miejskie. Jednocześnie wartość brutto usługi nie jest miarodajnym miernikiem rzeczywistego doświadczenia operatora przewozowego, ponieważ zależy od wielu czynników niezwiązanych bezpośrednio ze skalą i złożonością operacyjną przewozów, takich jak poziom stawek, rodzaj taboru, struktura kosztów, model finansowania, zakres ryzyk przeniesionych na wykonawcę czy okres realizacji umowy.

O nadmiernym i nieproporcjonalnym charakterze warunku świadczy również sytuacja Odwołującego. ReloBus realizował równocześnie na rzecz m.st. Warszawy trzy umowy przewozowe obejmujące łącznie eksploatację 125 autobusów, tj. 25 autobusów o długości około 9 metrów, 50 autobusów o długości około 18 metrów oraz 50 autobusów o długości około 12 metrów. Skala ta potwierdza rzeczywistą zdolność organizacyjną i eksploatacyjną Odwołującego do wykonywania usług przewozowych w zakresie co najmniej porównywalnym z zakresem niniejszego zamówienia. Pomimo posiadania doświadczenia w zarządzaniu znaczną flotą autobusową oraz wykonywania znacznej pracy przewozowej na rzecz jednego z największych organizatorów publicznego transportu zbiorowego w kraju, Odwołujący nie spełnia kwestionowanego warunku wyłącznie dlatego, że wartość każdej z realizowanych umów ocenianych oddzielnie nie przekracza progu 60 mln zł brutto w okresie 12 kolejnych miesięcy.

Wykonawca nie ma wpływu na przyjętą przez organizatora strukturę zamówień, w tym na decyzję o podziale zamówienia na części albo zawarciu kilku odrębnych umów. Identyczny zakres działalności przewozowej może być realizowany na podstawie jednej umowy albo kilku odrębnych kontraktów wykonywanych równolegle w tym samym okresie. Z punktu widzenia zdolności wykonawcy do realizacji zamówienia okoliczność ta pozostaje irrelevantna, jeżeli łączna skala tych usług odpowiada skali wymaganej przez Zamawiającego.

Referencje wystawione przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie potwierdzają, że ReloBus Transport Polska sp. z o.o. wykonywał równolegle na rzecz jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego trzy umowy przewozowe, obejmujące odpowiednio 25 autobusów o długości około 9 metrów, 50 autobusów o długości około 18 metrów oraz 50 autobusów o długości około 12 metrów, przy rocznych wolumenach sięgających łącznie kilku milionów wozokilometrów. Dokument ten potwierdza rzeczywistą zdolność organizacyjną i eksploatacyjną Odwołującego do wykonywania usług przewozowych w skali co najmniej porównywalnej z przedmiotem niniejszego zamówienia.

Dowód nr 4 – referencje Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie dla ReloBus Transport Polska sp. z o.o.

Prowadzi to do sytuacji, w której wykonawca realizujący trzy równoległe kontrakty o wartości po 50.000.000,00 zł rocznie każdy, tj. łącznie 150.000.000,00 zł rocznie, na rzecz jednego organizatora

transportu publicznego, nie spełnia warunku, natomiast wykonawca realizujący jedną umowę o wartości 60.000.000,00 zł rocznie warunek spełnia, mimo że rzeczywista skala jego działalności może być istotnie mniejsza.

Dodatkowo konstrukcja warunku pozostaje niespójna z pozostałymi wymaganiami dotyczącymi zdolności wykonawcy. Zamawiający ustanowił wysoki próg doświadczenia odnoszony do pojedynczej usługi, podczas gdy warunek zdolności ekonomicznej został określony na relatywnie niskim poziomie w stosunku do skali inwestycji wymaganych od wykonawcy, w szczególności w zakresie pozyskania taboru, zaplecza technicznego oraz infrastruktury. Prowadzi to do wniosku, że warunek doświadczenia nie służy wyłącznie racjonalnej weryfikacji potencjału wykonawcy, lecz w praktyce zawęża konkurencję do podmiotów realizujących największe pojedyncze kontrakty.

Ewentualny próg 48.000.000,00 zł brutto nie ma charakteru arbitralnego. Odpowiada on 50% szacowanej rocznej wartości umowy, przy założeniu rocznej wartości zamówienia na poziomie około 96.000.000,00 zł brutto. Taki próg nadal pozwala weryfikować doświadczenie wykonawcy w skali istotnej dla realizacji przedmiotu zamówienia, a jednocześnie w mniejszym stopniu ogranicza konkurencję niż wymóg wykazania jednej usługi o wartości 60.000.000,00 zł brutto w okresie kolejnych 12 miesięcy.

W konsekwencji warunek w obecnym brzmieniu nie pozostaje w proporcji do celu, jakiemu ma służyć, tj. weryfikacji zdolności wykonawcy do realizacji zamówienia. Cel ten może zostać osiągnięty przez dopuszczenie doświadczenia wynikającego z równoległego wykonywania porównywalnych usług przewozowych na rzecz jednego organizatora transportu publicznego albo przez obniżenie progu wartościowego bądź odniesienie warunku do wykonanej pracy przewozowej.

Zarzut nr 2 – termin rozpoczęcia świadczenia usług określony datą dzienną nie zapewnia wykonawcy pewnego minimalnego okresu przygotowawczego. Niezależnie od powyższego termin 1 stycznia 2028 r. jest terminem zbyt krótkim z uwagi na skalę i złożoność zamówienia.

Zamawiający określił termin rozpoczęcia świadczenia usług przez wskazanie konkretnej daty kalendarzowej, tj. 1 stycznia 2028 r. Taki sposób ukształtowania terminu nie zapewnia wykonawcom pewnego minimalnego okresu przygotowawczego liczonego od dnia zawarcia umowy, mimo że przygotowanie do realizacji zamówienia wymaga przeprowadzenia szeregu czynności organizacyjnych, zakupowych, technicznych, inwestycyjnych i administracyjnych.

Długość postępowania, czas rozpoznania ewentualnych środków ochrony prawnej oraz data zawarcia umowy pozostają poza kontrolą wykonawców. W konsekwencji wykonawca, składając ofertę, nie zna rzeczywistego czasu, jakim będzie dysponował na przygotowanie taboru, zaplecza technicznego, personelu, systemów pokładowych oraz infrastruktury wymaganej przez Zamawiającego. Ryzyko to

wzmacnia § 10 ust. 1 wzoru umowy, który przewiduje możliwość odstąpienia od umowy w przypadku nierozpoczęcia świadczenia usług w terminie.

Nie można oczekiwać od wykonawcy, aby przed wyborem jego oferty i zawarciem umowy ponosił zasadnicze nakłady inwestycyjne związane z zamówieniem taboru, wyposażenia, infrastruktury lub organizacją bazy. Przedkontraktowa weryfikacja gotowości wykonawcy może co do zasady służyć potwierdzeniu, że wykonawca podjął realne działania przygotowawcze, nie może jednak zastępować rzeczywistego czasu potrzebnego po zawarciu umowy na produkcję, odbiór, wyposażenie, integrację systemów oraz przygotowanie pojazdów do wykonywania przewozów.

Okres przygotowawczy jest w rzeczywistości krótszy niż wynika to z samej daty rozpoczęcia świadczenia usług, ponieważ zgodnie z pkt 2.29 OPZ pierwszy autobus fabrycznie nowy musi zostać udostępniony Zamawiającemu do wglądu już na 60 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług, a zgodnie z pkt 2.30 OPZ wszystkie autobusy wraz z wykazami muszą zostać przedstawione najpóźniej na 14 dni przed rozpoczęciem świadczenia usług. Wykonawca musi zatem zakończyć zasadniczą część procesu zakupowego, wyposażeniowego i integracyjnego wcześniej niż w dniu rozpoczęcia świadczenia usług.

W odpowiedziach na pytania do SWZ z dnia 22 lipca 2026 r., w szczególności na pytania nr 6–8, Zamawiający potwierdził, że nie zamierza wprowadzać okresu przejściowego dla uruchomienia automatycznej myjni autobusowej ani infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych na terenie bazy eksploatacyjnej. Oznacza to, że cały docelowy zakres infrastruktury technicznej ma być zapewniony już od pierwszego dnia świadczenia usług, mimo że jego wykonanie wymaga czynności projektowych, administracyjnych, przyłączeniowych, budowlanych i odbiorowych.

Odwołujący rozróżnia dwa modele wykonania zamówienia. Jeżeli Zamawiający dopuści okresy przejściowe dla automatycznej myjni autobusowej oraz infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych, minimalny okres 15 miesięcy od dnia zawarcia umowy pozwala na przygotowanie taboru, systemów, personelu i podstawowej gotowości operacyjnej. Jeżeli natomiast Zamawiający utrzyma wymóg pełnej gotowości automatycznej myjni oraz infrastruktury ładowania na terenie bazy już od pierwszego dnia świadczenia usług, konieczny jest dłuższy okres przygotowawczy, nie krótszy niż 24 miesiące od dnia zawarcia umowy. Różnica między terminem 15 miesięcy a terminem 24 miesięcy nie wynika z niekonsekwencji Odwołującego, lecz z odmiennego zakresu infrastruktury, która ma być gotowa w dniu rozpoczęcia świadczenia usług.

Znaczenie ma również sposób ukształtowania analogicznego zamówienia przez tego samego Zamawiającego w postępowaniu nr 5/2025 „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego”. W tamtym postępowaniu Zamawiający przewidział model, w którym przekazywał wykonawcy autobusy elektryczne, infrastrukturę ładowania, dokumentację, instrukcje, urządzenia i narzędzia niezbędne do

świadczenia usług. Nie chodzi o związanie Zamawiającego rozwiązaniem przyjętym w innym postępowaniu, lecz o wykazanie, że Zamawiający zna i stosuje konstrukcję zapewniającą wykonawcy realny okres przygotowawczy liczony od zdarzenia pewnego dla wykonawcy, a nie wyłącznie od sztywnej daty kalendarzowej zależnej od przebiegu procedury.

Odwołujący dostrzega, że w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 10 września 2025 r., KIO 3137/25, Izba oddaliła zarzut dotyczący pięciomiesięcznego terminu przygotowawczego w postępowaniu nr 5/2025. Rozstrzygnięcie to nie może jednak zostać mechanicznie przeniesione na niniejszą sprawę. Izba wskazała tam, że odwołujący poprzestał na ogólnym przywołaniu okoliczności dotyczących przygotowania bazy i personelu, nie przedstawiając szczegółowego zakresu obowiązków ani dowodów na nierealność terminu. W niniejszym postępowaniu Odwołujący wykazuje konkretną ścieżkę krytyczną przygotowania zamówienia, obejmującą produkcję i odbiór taboru, integrację systemów, przygotowanie bazy, myjni, infrastruktury ładowania, decyzje administracyjne, przyłączenia energetyczne, odbiory i szkolenia, a także składa na te okoliczności dowody. Ponadto obecne postępowanie różni się zasadniczo modelem realizacji, ponieważ ciężar zapewnienia taboru, zaplecza, systemów i infrastruktury spoczywa na wykonawcy.

Dowód nr 6 – OPZ z postępowania nr 5/2025 oraz inne dokumenty zamówienia na: „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego”.

Przygotowanie do realizacji zamówienia obejmuje w szczególności zamówienie i wyprodukowanie taboru autobusowego, wyposażenie pojazdów zgodnie z wymaganiami SWZ, pozyskanie, organizację oraz wyposażenie bazy eksploatacyjnej, przeszkolenie kierowców oraz rekrutację i przeszkolenie personelu technicznego. Zgodnie z rozeznaniem przeprowadzonym przez Wykonawcę wśród producentów autobusów, produkcja pojazdów od dnia złożenia zamówienia trwa co najmniej 12–13 miesięcy, odbiory pojazdów wymagają co najmniej 1 miesiąca, a montaż systemów ICT i integracja z systemami Zamawiającego wymagają co najmniej 2 miesięcy.

Pewność co do długości okresu przygotowawczego ma zasadnicze znaczenie również w odniesieniu do infrastruktury zajezdni, w szczególności automatycznej myjni autobusowej oraz infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych. Realizacja tych elementów wymaga prac projektowych, uzyskania decyzji administracyjnych, warunków przyłączenia, wykonania przyłączy, robót budowlanych i odbiorów, co w praktyce może wymagać około 24 miesięcy. Potwierdzają to dokumenty dotyczące planowanej zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach, w tym decyzja środowiskowa, umowa i warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej oraz harmonogram realizacji inwestycji.

Powyższe znajduje potwierdzenie w dowodach składanych wraz z odwołaniem: Dowodzie nr 1 – decyzji dotyczącej środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia polegającego na budowie zajezdni

autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach, Dowodzie nr 2 – umowie i warunkach przyłączenia do sieci elektroenergetycznej PGE Dystrybucja S.A. dla infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych oraz Dowodzie nr 3 – harmonogramie realizacji inwestycji ZTM Kielce.

Żądany przez Odwołującego okres przygotowawczy nie stanowi terminu komfortowego ani arbitralnie oczekiwanego, lecz odpowiada minimalnemu realnemu następstwu czynności krytycznych koniecznych do uruchomienia przewozów. Produkcja pojazdów, ich odbiory, montaż i integracja systemów pokładowych, przygotowanie infrastruktury ładowania, wykonanie myjni, uzyskanie wymaganych decyzji i warunków przyłączenia oraz przeszkolenie personelu tworzą proces, którego skrócenie poniżej określonego minimum nie zależy wyłącznie od zwiększenia nakładów organizacyjnych po stronie wykonawcy.

Stanowisko to znajduje potwierdzenie w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6 lutego 2024 r., KIO 151/24, KIO 166/24, wydanym w sprawie dotyczącej zamówienia na świadczenie usług przewozowych. Izba wskazała wprost, że „Twierdzenia Odwołującego, że wskazana przez Zamawiającego data rozpoczęcia świadczenia usług nie daje wykonawcy odpowiedniego okresu na przygotowanie się do świadczenia usługi zasługuje na aprobatę.” Jednocześnie Izba podkreśliła, że „Odwołujący zobowiązany był udowodnić, że termin przyjęty przez Zamawiającego jest nierealny, z kolei termin wskazany przez Odwołującego jest terminem najkrótszym.” Z tej przyczyny Odwołujący nie poprzestaje na ogólnym twierdzeniu o niewystarczalności terminu wskazanego przez Zamawiającego, lecz wykazuje rzeczywisty minimalny czas potrzebny na przygotowanie taboru, zaplecza technicznego, infrastruktury ładowania, myjni, integracji systemów pokładowych oraz personelu.

Podobnie w wyroku z dnia 29 stycznia 2024 r., KIO 99/24, wydanym w sprawie dotyczącej usług publicznego transportu zbiorowego, Izba nakazała doprecyzowanie dokumentów zamówienia w taki sposób, aby termin rozpoczęcia realizacji przewozów był liczony od daty zawarcia umowy. Izba wskazała, że „uregulowania odnoszące się do momentu rozpoczęcia realizacji przewozów są niespójne w odniesieniu do kolejnych norm czasowych, które wprowadził Zamawiający”, a następnie nakazała zmianę dokumentów postępowania „w sposób, z którego wynikać będzie, że rozpoczęcie realizacji przewozów na liniach objętych zamówieniem nastąpi po upływie 11 miesięcy od daty zawarcia umowy, którą zawiera się na kolejne 72 miesiące.” Powyższe potwierdza, że w zamówieniach przewozowych okres przygotowawczy powinien być określony w sposób jednoznaczny i liczony od zdarzenia znanego wykonawcy, tj. od zawarcia umowy, a nie przez wskazanie daty kalendarzowej zależnej od przebiegu procedury udzielenia zamówienia.

Proponowana zmiana nie prowadzi do ograniczenia konkurencji. Przeciwnie, zwiększa pewność realizacji zamówienia, ogranicza ryzyko opóźnień na etapie uruchomienia przewozów oraz pozwala wykonawcom skalkulować ofertę w oparciu o porównywalne i realne założenia czasowe. W

konsekwencji sprzyja uzyskaniu przez Zamawiającego ofert rzetelnych, konkurencyjnych i mniej obciążonych premią za ryzyko proceduralne.

Żądany minimalny okres przygotowawczy nie może być utożsamiany ze zwykłym ryzykiem gospodarczym wykonawcy. Typowe ryzyka działalności transportowej podlegają kalkulacji w ofercie. Nie obejmują one jednak ryzyka nieznanej daty zawarcia umowy, długości procedury odwoławczej, terminów producentów, decyzji administracyjnych, warunków przyłączeniowych i odbiorów technicznych, jeżeli Zamawiający wymaga pełnej gotowości taborowej, kadrowej i infrastrukturalnej od pierwszego dnia świadczenia usług. Jest to ryzyko wykreowane konstrukcją dokumentów zamówienia, a nie zwykłe ryzyko działalności operatora.

Zarzut nr 3 – brak okresów przejściowych (możliwości korzystania z myjni i ładowania) poza bazą

W odpowiedziach na pytania nr 6, 7 i 8 zawartych w piśmie z dnia 22 lipca 2026 r. Zamawiający odmówił wprowadzenia okresu przejściowego zarówno dla automatycznej myjni autobusowej, jak i dla infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych, ograniczając się do ogólnego stwierdzenia, że przewidziany okres przygotowawczy jest wystarczający, a baza ma stanowić jedno kompleksowe zaplecze techniczne. Stanowisko to nie odnosi się do rzeczywistych uwarunkowań administracyjnych, inwestycyjnych, przyłączeniowych i technicznych związanych z wykonaniem tego rodzaju infrastruktury.

Brak okresu przejściowego należy oceniać łącznie z zarzutem dotyczącym sposobu określenia terminu rozpoczęcia świadczenia usług. Skoro Zamawiający nie gwarantuje wykonawcy minimalnego okresu przygotowawczego liczonego od dnia zawarcia umowy, to jednocześnie wymaganie pełnej gotowości myjni i infrastruktury ładowania od pierwszego dnia świadczenia usług prowadzi do skumulowania ryzyka po stronie wykonawcy. Wykonawca nie zna daty zawarcia umowy ani rzeczywistego czasu na uzyskanie decyzji, warunków przyłączenia i odbiorów, a mimo to ponosi sankcje za brak pełnej infrastruktury od pierwszego dnia realizacji umowy.

Istotne znaczenie ma również postępowanie nr 5/2025, w którym Zamawiający sam zapewniał i przekazywał wykonawcy 12 dwustanowiskowych stacji ładowania zajezdniowego oraz ładowarkę serwisową. Oznacza to, że Zamawiający miał świadomość złożoności i znaczenia infrastruktury ładowania dla wykonywania przewozów autobusami elektrycznymi. Postępowanie to ma znaczenie nie jako wzorzec wiążący, lecz jako dowód wcześniejszego odmiennego rozłożenia ryzyk infrastrukturalnych przez tego samego Zamawiającego.

Dowód nr 6 – OPZ z postępowania nr 5/2025 oraz inne dokumenty zamówienia na: „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego”, na okoliczność zapewnienia przez Zamawiającego infrastruktury

ładowania autobusów elektrycznych oraz wcześniejszego odmiennego rozłożenia ryzyka infrastrukturalnych w analogicznym zamówieniu przewozowym.

Zamawiający wymaga, aby już od pierwszego dnia realizacji zamówienia na terenie bazy eksploatacyjnej znajdowała się automatyczna myjnia autobusowa wraz ze stanowiskiem mycia podwozi i komór silnika oraz infrastruktura ładowania autobusów elektrycznych. Jednocześnie OPZ nie przewiduje żadnego okresu przejściowego umożliwiającego korzystanie z infrastruktury zewnętrznej. Nieproporcjonalność wymogu wzmacnia pkt 2.4.3 OPZ, zgodnie z którym zaplecze techniczne może stanowić wyłącznie jedna baza eksploatacyjna. Zamawiający nie dopuszcza zatem ani modelu przejściowego, ani modelu rozproszonego, w którym wykonawca zapewnia równoważny efekt organizacyjny przez czasowe korzystanie z infrastruktury zewnętrznej.

Budowa albo dostosowanie myjni oraz infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych wymaga przeprowadzenia szeregu odrębnych czynności i postępowań, w tym uzyskania decyzji administracyjnych, decyzji środowiskowych, pozwoleń na budowę, warunków technicznych, opracowania projektów, wykonania robót budowlanych, przeprowadzenia odbiorów technicznych oraz zapewnienia możliwości użytkowania obiektów zgodnie z prawem. W praktyce są to procesy wieloetapowe, których termin realizacji pozostaje w znacznej mierze poza kontrolą wykonawcy.

Budowa infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych wymaga dodatkowo:

- uzyskania warunków przyłączenia do sieci energetycznej,
- opracowania dokumentacji elektroenergetycznej,
- budowy lub rozbudowy przyłącza energetycznego,
- często także budowy lub modernizacji stacji transformatorowej,
- dostawy i montażu ładowarek,
- przeprowadzenia odbiorów technicznych i uruchomienia instalacji.

Szczególnie istotne jest, że terminy wydawania warunków przyłączenia oraz realizacji przyłączy elektroenergetycznych zależą od operatora systemu dystrybucyjnego i pozostają poza wpływem wykonawcy. Czasochłonność tych czynności, szacowana w praktyce na okres od kilkunastu do dwudziestu czterech miesięcy, przemawia za wprowadzeniem okresu przejściowego, w którym wykonawca mógłby zapewniać równoważny efekt funkcjonalny przy wykorzystaniu infrastruktury zewnętrznej, bez obniżenia jakości, bezpieczeństwa i ciągłości przewozów.

Dla interesu Zamawiającego zasadnicze znaczenie ma zapewnienie czystości taboru, gotowości eksploatacyjnej i możliwości ładowania autobusów, a nie formalne skupienie wszystkich elementów infrastruktury w jednej lokalizacji już od pierwszego dnia świadczenia usług. Kompleksowość bazy może stanowić uzasadniony cel docelowy, lecz nie przesądza o obowiązku zapewnienia pełnej gotowości wszystkich elementów infrastruktury od pierwszego dnia realizacji umowy. Cel ten może zostać czasowo osiągnięty także przez korzystanie z infrastruktury zewnętrznej, jeżeli zapewnia ona

równoważny efekt funkcjonalny.

Sam Zamawiający wskazuje ponadto, że planuje wdrożenie własnego projektu obejmującego zakup autobusów elektrycznych oraz budowę infrastruktury, przy czym termin uruchomienia tego przedsięwzięcia został określony dopiero na IV kwartał 2028 r. albo I kwartał 2029 r. i może ulec zmianie. Potwierdza to, że również Zamawiający dostrzega długotrwałość i złożoność procesów inwestycyjnych związanych z infrastrukturą ładowania. Znajduje to dodatkowe potwierdzenie w dokumentach dotyczących planowanej zajezdni przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach, obejmujących elementy projektowo-administracyjne, przyłączeniowe, budowlane i odbiorowe.

Szczególne znaczenie ma umowa i warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej PGE Dystrybucja S.A., z których wynika, że proces zapewnienia mocy przyłączeniowej dla infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych jest uzależniony od szeregu następujących po sobie czynności, w tym od uzyskania wymaganych decyzji i pozwoleń, realizacji robót, odbiorów oraz gotowości instalacji. Dokument ten potwierdza, że dostępność infrastruktury energetycznej nie zależy wyłącznie od staranności wykonawcy, lecz także od harmonogramu i czynności operatora systemu dystrybucyjnego. Powyższe znajduje potwierdzenie w dowodach składanych wraz z odwołaniem: Dowodzie nr 1 – decyzji dotyczącej środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia polegającego na budowie zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach, Dowodzie nr 2 – umowie i warunkach przyłączenia do sieci elektroenergetycznej PGE Dystrybucja S.A. oraz Dowodzie nr 3 – harmonogramie realizacji inwestycji ZTM Kielce.

Brak okresów przejściowych ma szczególnie dotkliwe konsekwencje, ponieważ § 5 ust. 6–8 wzoru umowy tworzy sankcyjny reżim niezgodności bazy, obejmujący zarówno możliwość rozwiązania umowy i naliczenia kary 10% ceny brutto oferty w odniesieniu do nieusunięcia niezgodności dotyczących lokalizacji bazy, myjni i stanowisk obsługowych, jak również kary dzienne za inne niezgodności, w tym za brak infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych na terenie bazy. Tym samym wykonawca ponosi skumulowane ryzyko inwestycyjne, administracyjne i sankcyjne, mimo że realizacja infrastruktury zależy również od decyzji organów administracji, operatora systemu dystrybucyjnego oraz dostawców urządzeń.

Rozwiązaniem proporcjonalnym byłoby dopuszczenie korzystania z zewnętrznej myjni oraz zewnętrznej infrastruktury ładowania przez okres co najmniej 24 miesięcy od zawarcia umowy, przy jednoczesnym zachowaniu obowiązku wybudowania docelowej infrastruktury na terenie bazy eksploatacyjnej. Żądanie nie obejmuje rezygnacji z docelowej infrastruktury, lecz wprowadzenie racjonalnego pomostu między datą zawarcia umowy a możliwością jej faktycznego uruchomienia na terenie bazy.

Wprowadzenie okresu przejściowego pozwala jednocześnie na rozpoczęcie świadczenia usług po upływie krótszego okresu przygotowawczego, przy zachowaniu obowiązku wykonania docelowej

infrastruktury na terenie bazy w terminie odpowiadającym realiom procesu inwestycyjnego.

Kluczowe znaczenie ma rozróżnienie pomiędzy infrastrukturą krytyczną dla możliwości wykonywania przewozów a infrastrukturą pomocniczą, której funkcję można przejściowo zapewnić w modelu równoważnym. Infrastruktura ładowania warunkuje możliwość wykonywania przewozów taborem elektrycznym, a zatem jej niedostępność może bezpośrednio uniemożliwić realizację świadczenia. Myjnia ma natomiast znaczenie dla utrzymania standardu taboru, jednak cel ten może zostać czasowo osiągnięty przez korzystanie z infrastruktury zewnętrznej, jeżeli zapewnia ona taki sam efekt funkcjonalny. W obu przypadkach nieproporcjonalne jest obciążanie wykonawcy sankcjami definitywnymi za brak infrastruktury na terenie bazy już od pierwszego dnia świadczenia usług, jeżeli przyczyny opóźnienia pozostają poza jego realnym wpływem.

Analogicznie Krajowa Izba Odwoławcza w wyroku z dnia 6 lutego 2024 r., KIO 151/24, KIO 166/24, uznała za zasadny zarzut dotyczący braku postanowień określających odpowiedzialność stron na wypadek niedostępności elementów infrastrukturalnych koniecznych do wykonywania usług. Izba wskazała, że „Pewne jest jedno, bez paliwa świadczenie usług przewozowych autobusami wodorowymi nie będzie możliwe.” W niniejszej sprawie ten sam problem występuje w odniesieniu do infrastruktury ładowania i myjni, których wykonanie zależy nie tylko od wykonawcy, lecz także od decyzji administracyjnych, warunków przyłączeniowych, operatorów sieci, dostawców urządzeń oraz terminów odbiorów. Wykonawca nie powinien ponosić sankcyjnej odpowiedzialności za brak możliwości korzystania z infrastruktury, jeżeli przyczyna opóźnienia albo niedostępności leży poza jego realnym wpływem.

W odniesieniu do infrastruktury ładowania analogia jest bezpośrednia, ponieważ brak dostępnej infrastruktury energetycznej może uniemożliwić wykonywanie przewozów taborem elektrycznym. W odniesieniu do myjni argument ma charakter pomocniczy i dotyczy niedopuszczalności obciążania wykonawcy sankcjami za niedostępność infrastruktury, której uruchomienie zależy od procedur administracyjnych i podmiotów trzecich.

Postanowienia dotyczące bazy powinny również przewidywać mechanizm stopniowania reakcji Zamawiającego na ewentualne niezgodności. Niezgodność infrastrukturalna nie jest kategorią jednorodną. Inaczej należy ocenić brak bazy albo brak elementu krytycznego uniemożliwiającego wykonywanie przewozów, a inaczej uchybienie formalne, przejściowe, techniczne albo możliwe do usunięcia bez wpływu na ciągłość świadczenia usług. Jednolita sankcja za każdy rodzaj niezgodności abstrahuje od wagi naruszenia i może prowadzić do nieproporcjonalnego obciążenia wykonawcy.

Taki właśnie model Zamawiający przyjął ostatecznie w postępowaniu nr 5/2025. Pierwotnie przewidziana sankcja za niezgodność bazy, obejmująca karę w wysokości 10% ceny brutto oferty oraz uprawnienie do odstąpienia od umowy, została zastąpiona mechanizmem wezwania do usunięcia niezgodności, terminem naprawczym nie krótszym niż 7 dni oraz zróżnicowanymi karami dziennymi

zależnymi od rodzaju uchybienia. Zmiana ta ma znaczenie istotne, ponieważ pokazuje, że sam Zamawiający uznał za właściwe odejście od automatycznej i jednolitej sankcji za niezgodność bazy na rzecz modelu stopniowanego, odpowiadającego wadze naruszenia i umożliwiającego usunięcie uchybień.

Stanowisko to zostało potwierdzone również w wyroku KIO 3137/25. Izba uwzględniła zarzut dotyczący kary za niezgodność bazy eksploatacyjnej i nakazała Zamawiającemu zmianę projektu umowy przez zróżnicowanie kary z uwzględnieniem charakteru i wagi stwierdzonych naruszeń oraz wprowadzenie procedury wezwania wykonawcy do doprowadzenia bazy do zgodności z SWZ w terminie nie krótszym niż 7 dni. Potwierdza to, że automatyczna i jednolita sankcja za niezgodności bazy, nieuwzględniająca ich charakteru, wagi i wpływu na możliwość wykonywania przewozów, nie odpowiada standardowi proporcjonalności.

Nie oznacza to obowiązku tolerowania przez Zamawiającego braku zaplecza koniecznego do wykonywania przewozów. Oznacza natomiast, że sankcja powinna odpowiadać rzeczywistej wadze uchybienia. Interes pasażerów i Zamawiającego uzasadnia zdecydowaną reakcję na naruszenia istotne, zawinione i wpływające na ciągłość przewozów, ale nie uzasadnia automatycznej sankcji definitywnej albo wielomilionowej kary za uchybienia formalne, przejściowe, naprawialne lub wynikające z procedur administracyjnych i działań podmiotów trzecich.

Zarzut nr 4 – powierzchnia bazy i liczba stanowisk obsługowych

Wymagania dotyczące powierzchni bazy eksploatacyjnej oraz liczby stanowisk obsługowo-naprawczych zostały określone w sposób nieproporcjonalny do rzeczywistych potrzeb zamówienia i prowadzą do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji. Dokumenty zamówienia nie zawierają obiektywnych i weryfikowalnych danych technicznych ani eksploatacyjnych, które pozwalałyby przyjąć, że dla obsługi floty 115 autobusów, a w określonych przypadkach także floty powiększonej o pojazdy przeznaczone do obsługi linii 8, 26 i 34, konieczna jest baza o powierzchni co najmniej 3 ha oraz 6 stanowisk obsługowych.

W odpowiedzi na pytanie nr 3 z dnia 22 lipca 2026 r. Zamawiający wyjaśnił, że liczba 115 autobusów obejmuje 100 brygad w dni robocze oraz rezerwę techniczną na poziomie około 15%, a w pierwszym okresie realizacji umowy wykonawca będzie zobowiązany zapewnić dodatkowe 8 autobusów klasy MAXI do obsługi linii 8, 26 i 34. Odpowiedź ta potwierdza, że Zamawiający dysponuje założeniami dotyczącymi liczby brygad, rezerwy i struktury taboru, jednak dokumenty zamówienia nie zawierają wyliczeń pozwalających wykonawcom zweryfikować wymóg bazy o powierzchni 3 ha i 6 stanowisk obsługowych.

Dokumentacja postępowania nie zawiera wyliczeń dotyczących wymaganej powierzchni postojowej,

powierzchni manewrowej, zaplecza technicznego ani przewidywanego wykorzystania stanowisk warsztatowych. Nie zawiera również analizy przepustowości stanowisk, czasochłonności obsługi codziennych, okresowych i awaryjnych, możliwości pracy zmianowej, harmonogramu obsługi, udziału pojazdów fabrycznie nowych i używanych, rezerwy technicznej ani dopuszczalnego czasu wyłączenia pojazdu z ruchu. Bez tych danych nie sposób ocenić, czy wymóg 3 ha i 6 stanowisk jest parametrem koniecznym, czy jedynie nadmiarowym standardem infrastrukturalnym.

				Szacowany minimalna powierzchnia	16981,6
				Do przetargu (+15%)	19 529
Typ	Liczba				
MAXI (11,5–12,5 m)	75	4	16	64	4 800
MEGA (17,5–18,75 m)	40	4	22	88	3 520
MAXI (11,5–12,5 m)	8	4	16	64	512
	123				8 832
Drogi wewnętrzne				30%	2 649,6
Hale			6	250	1 500
Myjnia			1	250	250
Biura			18	18	1 750
Stacja ładowania			2	88	2 000
Rezerwa ogólna				15%	

Zasadniczą funkcją bazy eksploatacyjnej jest zapewnienie miejsc postojowych dla taboru, obsługi technicznej i napraw bieżących oraz organizacji codziennej pracy przewozowej. Zamawiający może wymagać osiągnięcia takiego efektu funkcjonalnego, nie oznacza to jednak uprawnienia do narzucenia jednego sztywnego modelu infrastruktury bez wykazania, że właśnie powierzchnia 3 ha i 6 stanowisk stanowią minimalny i konieczny poziom infrastruktury. Jeżeli ten sam efekt może zostać osiągnięty przy innej organizacji zaplecza, właściwe jest dopuszczenie rozwiązań równoważnych i powiązanie wymogów z mierzalnym efektem eksploatacyjnym, a nie z samą powierzchnią nieruchomości.

Z perspektywy Odwołującego szacunkowe wyliczenia powierzchniowe, obejmujące powierzchnię postojową, powierzchnię manewrową, zaplecze techniczne oraz rezerwę organizacyjną, potwierdzają, że dla wskazanej liczby pojazdów możliwe jest osiągnięcie wymaganego efektu funkcjonalnego na powierzchni około 2 ha. Szacunkowa analiza powierzchni bazy sporządzona w oparciu o wymagania OPZ, przy uwzględnieniu miejsc postojowych dla 123 autobusów, dróg wewnętrznych, hal, myjni, pomieszczeń biurowych, infrastruktury ładowania oraz rezerwy organizacyjnej, wskazuje na możliwość osiągnięcia wymaganego efektu funkcjonalnego na powierzchni istotnie niższej niż 3 ha. Wymóg 3 ha nie znajduje więc w dokumentach zamówienia oparcia w konkretnych danych powierzchniowych,

manewrowych i eksploatacyjnych, które pozwalałyby uznać go za minimalny i konieczny parametr techniczny.

Porównawczo istotne jest także to, że w OPZ postępowania nr 5/2025 ten sam Zamawiający nie posłużył się arbitralnym wymogiem powierzchni bazy na poziomie 3 ha ani sztywnym wymogiem 6 stanowisk obsługowo-naprawczych. Wymagania dotyczące bazy zostały tam opisane funkcjonalnie, przez odwołanie do miejsc postojowych dla części taboru oraz zaplecza technicznego umożliwiającego uzyskanie autoryzacji dostawcy autobusów i prowadzenie obsługi. Odwołujący nie twierdzi, że parametry z tamtego postępowania powinny zostać mechanicznie przeniesione do niniejszego postępowania. Różnica skali może uzasadniać dalej idące wymagania, lecz nie zwalnia Zamawiającego z obowiązku wykazania obiektywnego, weryfikowalnego i proporcjonalnego związku obecnych parametrów z rzeczywistym efektem eksploatacyjnym, jaki baza ma zapewnić.

Dowód nr 6 – OPZ z postępowania nr 5/2025 oraz inne dokumenty zamówienia na: „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego”, na okoliczność braku wymogu bazy o powierzchni 3 ha i 6 stanowisk obsługowo-naprawczych oraz funkcjonalnego opisu zaplecza eksploatacyjnego w analogicznym zamówieniu przewozowym tego samego Zamawiającego.

Wymóg bazy o powierzchni 3 ha i 6 stanowisk może prowadzić do sztucznego zawężenia kręgu potencjalnych wykonawców. Wykonawcy dysponujący odpowiednim zapleczem technicznym, personelem oraz doświadczeniem mogą zostać wyeliminowani wyłącznie z uwagi na wielkość nieruchomości albo liczbę stanowisk, mimo że okoliczności te nie przekładają się same w sobie na jakość, bezpieczeństwo ani niezawodność realizacji usług przewozowych, jeżeli wymagany efekt eksploatacyjny może zostać osiągnięty przy innej organizacji zaplecza.

Przeprowadzone rozeznanie rynku nieruchomości dostępnych w Kielcach nie ujawniło gotowej bazy transportowej spełniającej łącznie wymagania Zamawiającego dotyczące powierzchni 3 ha, co najmniej 6 stanowisk obsługowych, myjni autobusowej, placów dla ponad 115 autobusów oraz infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych. Potwierdza to, że wymagania dotyczące bazy nie opisują wyłącznie standardu funkcjonalnego koniecznego do wykonania zamówienia, lecz w praktyce wymuszają pozyskanie i adaptację szczególnego rodzaju nieruchomości albo budowę zaplecza w modelu inwestycyjnym, co istotnie ogranicza konkurencję i wpływa na cenę oferty.

Nadmierne wymagania dotyczące powierzchni bazy i liczby stanowisk przekładają się bezpośrednio na wzrost kosztów realizacji zamówienia. Konieczność pozyskania większej nieruchomości oraz wybudowania dodatkowych stanowisk warsztatowych generuje znaczące nakłady inwestycyjne, które muszą zostać uwzględnione w cenie oferty. Wykonawcy są w rezultacie zmuszeni kalkulować nie tylko koszt rzeczywiście potrzebnej infrastruktury, lecz także koszt spełnienia sztywnych parametrów,

których konieczność nie wynika z dokumentów zamówienia.

Wymóg ten może w praktyce preferować wykonawcę dysponującego już zapleczem o parametrach odpowiadających wymaganiom Zamawiającego, w szczególności wykonawcę posiadającego istniejącą zajezdnię o znacznej powierzchni. Takie ukształtowanie wymagań nie służy weryfikacji rzeczywistej zdolności wykonawcy do wykonania zamówienia, lecz ogranicza dostęp do postępowania podmiotom, które są w stanie zapewnić wymagany efekt eksploatacyjny przy wykorzystaniu bazy o mniejszej powierzchni lub mniejszej liczbie stanowisk.

Istotą zarzutu nie jest zakwestionowanie prawa Zamawiającego do wymagania wysokiego standardu bazy, lecz narzucenie jednego sztywnego modelu infrastruktury bez dopuszczenia rozwiązań równoważnych. Jeżeli wykonawca wykaże, że przy mniejszej powierzchni albo mniejszej liczbie stanowisk zapewni tę samą przepustowość obsługi, bezpieczeństwo manewrowania, gotowość techniczną i ciągłość przewozów, brak jest podstaw do eliminowania takiego rozwiązania wyłącznie dlatego, że odbiega od modelu preferowanego przez Zamawiającego.

W konsekwencji wymagania dotyczące powierzchni bazy i liczby stanowisk obsługowych powinny zostać dostosowane do rzeczywistego efektu eksploatacyjnego, jaki ma zostać osiągnięty, tj. zapewnienia miejsc postojowych, obsługi technicznej, bezpieczeństwa i ciągłości przewozów. W świetle przedstawionych okoliczności wymóg bazy o powierzchni co najmniej 2 ha oraz 4 stanowisk obsługowo-naprawczych, obejmujących kanały albo równoważne płaszczyzny obsługowe, stanowi parametr wystarczający do obsługi liczby pojazdów przewidzianej w zamówieniu, bez nadmiernego ograniczenia konkurencji i bez nakładania na wykonawców obowiązków inwestycyjnych, których konieczność nie znajduje dostatecznego oparcia w dokumentach zamówienia.

Zarzut nr 5 – zbyt niski kwartalny limit waloryzacji oraz brak mechanizmu zabezpieczającego wykonawcę przed nadmiernym obniżeniem stawki w przypadku późniejszej waloryzacji ujemnej. Wzór ustalania stawki na poszczególne kwartały świadczenia usług nie neutralizuje skutków wcześniejszego zastosowania limitu dodatniej waloryzacji, przez co późniejsza waloryzacja ujemna może być liczona od stawki zaniżonej względem rzeczywistego poziomu kosztów.

Określony w umowie kwartalny limit zmiany wskaźnika waloryzacji W na poziomie 5% stanowi istotne ograniczenie skuteczności mechanizmu waloryzacyjnego, zwłaszcza w warunkach znacznej zmienności kosztów realizacji usług przewozowych. Doświadczenia ostatnich lat, w tym gwałtowne zmiany cen paliw, energii, wynagrodzeń oraz pozostałych kosztów operacyjnych, pokazują, że w krótkim okresie mogą występować istotne odchylenia kosztowe, przekraczające poziom 5% kwartalnie. Zbyt niski limit powoduje, że mechanizm przewidziany w umowie może nie odzwierciedlać rzeczywistych zmian kosztów, a ryzyko ekonomiczne zostaje w istotnej części przeniesione na wykonawcę.

Zarzut nie opiera się jednak wyłącznie na odmiennej prognozie przyszłych zmian cen. Dotyczy przede wszystkim konstrukcyjnej wady mechanizmu o charakterze matematycznym: dodatnia waloryzacja jest limitowana, natomiast późniejsza waloryzacja ujemna liczona jest od stawki już zaniżonej przez wcześniejsze zastosowanie limitu. W efekcie nawet przy późniejszym spadku cen, ale utrzymaniu ich na poziomie wyższym od bazowego, stawka kontraktowa może spaść poniżej poziomu odpowiadającego rzeczywistym kosztom. Odwołujący nie kwestionuje dopuszczalności waloryzacji ujemnej jako takiej, lecz sposób jej stosowania po wcześniejszym ograniczeniu dodatniej waloryzacji. W wyroku z dnia 9 kwietnia 2025 r., KIO 993/25, KIO 1002/25, wydanym w sprawie dotyczącej usług publicznego transportu zbiorowego, Izba wskazała, że „ustalony przez Zamawiającego maksymalny wskaźnik waloryzacji stawki za jeden wozokilometr w danym roku na poziomie 12,5% (przedział +12,50%; -12,50%) przerzuca na wykonawcę ryzyko wzrostu kosztów realizacji zamówienia i uniemożliwienia ich faktycznego pokrycia w razie wystąpienia nadzwyczajnej zmiany warunków rynkowych.” W niniejszej sprawie ryzyko to występuje tym bardziej, że Zamawiający przyjął kwartalny limit 5%, a jednocześnie nie przewidział mechanizmu neutralizującego skutki późniejszej waloryzacji ujemnej liczonej od stawki uprzednio zaniżonej przez zastosowanie limitu dodatniej waloryzacji.

W sprawie dotyczącej 10-letniego kontraktu przewozowego Izba uznała za adekwatne podwyższenie limitu maksymalnej wartości zmiany wynagrodzenia do poziomu 150% pierwotnej wartości stawki jednostkowej za wozokilometr oraz 150% pierwotnej maksymalnej wartości umowy. Nie chodzi przy tym o mechaniczne przeniesienie tego poziomu na każdą umowę, lecz o potwierdzenie, że w wieloletnich kontraktach przewozowych limit waloryzacyjny musi pozwalać na działanie mechanizmu przez cały okres realizacji umowy, a nie tylko przez jego początkową część. Żądanie ewentualne dotyczące limitu 150% ma właśnie taki cel: zapewnić realną funkcjonalność mechanizmu przez cały okres wykonywania umowy, bez konieczności kalkulowania przez wykonawców nadmiernych buforów ryzyka w cenie ofertowej.

W tym samym orzeczeniu Izba wskazała również, że „Rację ma Odwołujący, że mechanizm waloryzacyjny określony przez Zamawiającego działa jedynie do momentu osiągnięcia przyjętego pułapu 60/40, po czym zostaje "wyłączony" na pozostałe lata obowiązywania umowy, mimo że ustawowe przesłanki z art. 439 ustawy Pzp - istotna zmiana cen lub kosztów - wciąż występują.” Izba podkreśliła następnie, że „Dlatego też w tego typu umowach zasady waloryzacyjne powinny pokrywać cały okres realizacji, w przeciwnym razie idea art. 439 ustawy Pzp zostałaby wypaczona, a przepisy ustawy Pzp w tym zakresie faktycznie pominięte w dłuższej perspektywie czasowej.”

Niezależnie od zbyt niskiego limitu kwartalnej waloryzacji konieczne jest wprowadzenie mechanizmu zabezpieczającego przed nadmiernym obniżeniem stawki za wozokilometr w przypadku wystąpienia ujemnego wskaźnika waloryzacji, jeżeli w poprzednim okresie albo okresach waloryzacyjnych rzeczywisty wzrost kosztów wykonywania usług przekroczył maksymalny limit zmiany wskaźnika

waloryzacji W określony w § 8 ust. 12 wzoru umowy, a stawka została ograniczona do poziomu tego limitu.

Obecny mechanizm może prowadzić do zachwiania równowagi ekonomicznej kontraktu. Jeżeli rzeczywisty wzrost kosztów świadczenia usług w danym kwartale jest wyższy niż maksymalny poziom waloryzacji dopuszczony umową, część wzrostu kosztów nie zostaje zrekompensowana. Jeżeli następnie wystąpi ujemny wskaźnik waloryzacji, stawka za wozokilometr zostanie obniżona od poziomu, który już wcześniej nie odzwierciedlał rzeczywistych kosztów ponoszonych przez wykonawcę.

Obrazuje to poniższy przykład:

- koszt bazowy: 10,00 zł,
- wzrost kosztów o 20% – 12,00 zł,
- maksymalna waloryzacja przy wskaźniku 1,05: $10,00 \times 1,05 = 10,50$ zł.

Oznacza to, że mimo rzeczywistego wzrostu kosztów do 12,00 zł, wynagrodzenie wykonawcy uwzględnia jedynie poziom 10,50 zł, co skutkuje istotnym niedoszacowaniem kosztów. Przy późniejszych kwartalnych spadkach kosztów o 4% koszty rzeczywiste mogą nadal pozostawać powyżej poziomu bazowego, natomiast stawka rozliczeniowa — liczona od zaniżonej podstawy — może spaść poniżej tego poziomu. Przy kosztach rzeczywistych wynoszących po roku 10,62 zł, stawka rozliczeniowa po zastosowaniu mechanizmu waloryzacji może wynieść około 9,29 zł.

W efekcie wykonawca ponosi ekonomiczne skutki zarówno ograniczenia dodatniej waloryzacji w okresie wzrostu kosztów, jak i pełnej waloryzacji ujemnej w okresie późniejszego spadku wskaźników. Mechanizm ten prowadzi do asymetrycznego rozłożenia ryzyka kontraktowego, ponieważ ogranicza możliwość pełnego uwzględnienia wzrostu kosztów, jednocześnie nie zabezpieczając wykonawcy przed nadmiernym obniżeniem stawki w przypadku waloryzacji ujemnej.

W związku z powyższym w przypadku wystąpienia ujemnego wskaźnika waloryzacji stawką bazową do waloryzacji powinna być stawka wynagrodzenia obowiązująca przed waloryzacją, obliczona bez uwzględnienia ograniczenia wynikającego z maksymalnego limitu zmiany wskaźnika waloryzacji W określonego w § 8 ust. 12 wzoru umowy, jeżeli limit ten został wcześniej zastosowany przy ustalaniu tej stawki. Rozwiązanie takie pozwala zachować neutralność ekonomiczną mechanizmu waloryzacyjnego oraz bardziej równomiernie rozłożyć ryzyko zmian kosztowych pomiędzy stronami umowy.

Wyrok KIO 3137/25 nie rozstrzyga o prawidłowości mechanizmu kwestionowanego w niniejszym zarzucie. Obecny zarzut nie dotyczy samej ekonomicznej niekorzystności limitu waloryzacji, lecz asymetrii matematycznej: dodatnia waloryzacja jest limitowana, natomiast późniejsza waloryzacja ujemna działa od stawki już uprzednio zaniżonej przez zastosowanie limitu. Taka wada konstrukcyjna nie była przedmiotem skutecznie wykazanej argumentacji w sprawie KIO 3137/25.

Proponowana korekta nie wyłącza waloryzacji ujemnej, nie zwiększa częstotliwości waloryzacji, nie wymaga ciągłego aneksowania umowy i nie przenosi całości ryzyka rynkowego na Zamawiającego. Zmienia wyłącznie podstawę matematyczną obliczenia stawki w sytuacji ujemnego wskaźnika po wcześniejszym zastosowaniu limitu dodatniej waloryzacji. Jej celem jest zapewnienie, aby późniejsze obniżenie stawki było liczone od poziomu odpowiadającego rzeczywistej ścieżce kosztowej, a nie od stawki sztucznie zaniżonej wskutek wcześniejszego limitowania waloryzacji dodatniej.

Zarzut został oparty na konkretnym mechanizmie matematycznym i jego skutkach dla rozliczeń, a nie na ogólnej prognozie wzrostu kosztów. Wykazanie tej asymetrii ma znaczenie również dla porównywalności ofert. Wykonawcy, przewidując ryzyko trwałego zaniżenia stawki wskutek limitowania dodatniej waloryzacji i późniejszej pełnej waloryzacji ujemnej, będą zmuszeni doliczać do ceny odmienne bufory ryzyka. Cena ofertowa będzie wówczas zależała nie od efektywności wykonawcy, lecz od indywidualnej oceny ryzyka wynikającego z wadliwej konstrukcji mechanizmu waloryzacyjnego.

Zarzut nr 6 – mechanizm pierwszej waloryzacji – pierwsza waloryzacja nastąpi dopiero 1 kwietnia 2028 r., co oznacza, że wzrost kosztów występujący pomiędzy złożeniem oferty a pierwszą waloryzacją nie zostanie uwzględniony w wynagrodzeniu.

Przewidziany przez Zamawiającego termin pierwszej waloryzacji, tj. 1 kwietnia 2028 r., prowadzi do sytuacji, w której wykonawca będzie ponosił skutki zmian cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia przez okres około 1,5 roku od dnia składania ofert bez możliwości ich uwzględnienia w wynagrodzeniu. W praktyce oznacza to przeniesienie na wykonawcę ryzyka gospodarczego związanego ze zmianami kosztów występującymi w okresie poprzedzającym pierwszą waloryzację.

Przedmiotowe postępowanie dotyczy umowy długoterminowej, realizowanej przez okres 10 lat. Podstawowymi składnikami kosztów działalności operatora są wynagrodzenia kierowców i personelu technicznego, energia elektryczna, paliwa, części zamienne, usługi serwisowe, koszty finansowania oraz koszty ubezpieczeń. Wszystkie te elementy podlegają zmianom rynkowym, których skali nie sposób przewidzieć na etapie składania ofert. Tymczasem wykonawca musi skalkulować ofertę przy założeniu poziomu kosztów występującego na dzień jej złożenia, mimo że rozpoczęcie realizacji umowy nastąpi wiele miesięcy później, a pierwsza waloryzacja zostanie przeprowadzona dopiero po upływie kolejnego okresu.

W konsekwencji racjonalny wykonawca będzie zmuszony uwzględnić w cenie ofertowej ryzyko zmian kosztów do momentu pierwszej waloryzacji. Prowadzi to do konieczności doliczenia premii za ryzyko, zależnej od indywidualnej oceny przyszłych zmian gospodarczych, co może skutkować wzrostem ceny

ofertowej i ograniczeniem porównywalności ofert.

Skala zamówienia powoduje przy tym, że nawet niewielka procentowa zmiana kosztów działalności w okresie około 1,5 roku może przełożyć się na wielomilionowe obciążenia finansowe. Mechanizm waloryzacyjny nie powinien zatem zaczynać realnie działać dopiero po tak długim czasie od momentu kalkulacji ceny ofertowej.

Wadliwość daty pierwszej waloryzacji należy oceniać łącznie z pozostałymi elementami mechanizmu waloryzacyjnego, które dodatkowo ograniczają możliwość terminowego i skutecznego urealnienia wynagrodzenia. Mechanizm powinien być sformułowany tak, aby obiektywnie wyliczona zmiana kosztów mogła zostać uwzględniona w wynagrodzeniu w sposób terminowy i weryfikowalny.

Celem klauzuli waloryzacyjnej nie jest samo formalne zamieszczenie w umowie mechanizmu zmiany wynagrodzenia, lecz rzeczywiste urealnienie wynagrodzenia wykonawcy w przypadku zmiany kosztów realizacji zamówienia. Trafnie wskazano w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6 lutego 2024 r., KIO 151/24, że „Zadaniem waloryzacji jest urealnienie wynagrodzenia wykonawcy w przypadku zmiany cen materiałów lub kosztów związanych z realizacją zamówienia publicznego. Zmiana wynagrodzenia nie powinna być dokonywana automatycznie, powinna ona odzwierciedlać realny wpływ zmiany ceny materiałów lub kosztów na koszt wykonania przedmiotu zamówienia.” Odwołujący nie kwestionuje potrzeby wykazania realnego wpływu zmian kosztowych na koszt wykonania zamówienia. Kwestionuje natomiast takie ukształtowanie mechanizmu, które przy długoterminowym kontrakcie przewozowym uniemożliwia albo nadmiernie ogranicza rzeczywiste dostosowanie wynagrodzenia do zmian kosztów ponoszonych przez wykonawcę.

Żądanie Odwołującego nie prowadzi do automatycznego podwyższenia wynagrodzenia, pełnego przeniesienia ryzyk rynkowych na Zamawiającego, pełnego wyrównania wszystkich kosztów działalności wykonawcy ani wprowadzenia mechanizmu ciągłego aneksowania umowy. Dotyczy wyłącznie pierwszego okresu, w którym obecny mechanizm nie obejmuje rzeczywistego czasu między kalkulacją ceny ofertowej a pierwszym dostosowaniem wynagrodzenia. Proponowana zmiana ma charakter ograniczony i weryfikowalny: obejmuje ustalenie właściwego okresu bazowego dla pierwszej waloryzacji, przy zachowaniu obowiązku wykazania wpływu zmiany kosztów na koszt wykonania zamówienia.

Odwołujący nie domaga się mechanizmu pozwalającego na złożenie oferty nieuwzględniającej kosztów znanych na dzień jej sporządzenia, a następnie ich automatyczne przeniesienie na Zamawiającego po zawarciu umowy. Istota zarzutu jest odmienna. Skoro wynagrodzenie ma obowiązywać w wieloletnim kontrakcie, a pomiędzy terminem kalkulacji oferty a pierwszym realnym dostosowaniem stawki upływa długi okres, mechanizm pierwszej waloryzacji powinien obejmować zmianę kosztów występującą w tym okresie, tak aby cena ofertowa nie musiała zawierać nadmiernej i nieporównywalnej premii za ryzyko. Taki mechanizm nie zastępuje obowiązku rzetelnej kalkulacji ceny,

lecz zapewnia, że późniejsze, obiektywnie mierzalne zmiany kosztów zostaną uwzględnione w sposób przejrzysty i weryfikowalny.

Wykonawca, jako profesjonalista, powinien uwzględnić w cenie ofertowej ryzyka możliwe do racjonalnego oszacowania na dzień składania oferty. Nie oznacza to jednak, że Zamawiający może ukształtować mechanizm pierwszej waloryzacji w sposób zmuszający wykonawców do indywidualnego, nieporównywalnego i nieweryfikowalnego szacowania zmian kosztów w długim okresie między kalkulacją ceny a pierwszym dostosowaniem wynagrodzenia. Właściwie skonstruowana pierwsza waloryzacja nie zwalnia wykonawcy z obowiązku rzetelnej kalkulacji oferty, lecz ogranicza konieczność doliczania do ceny ofertowej arbitralnych buforów ryzyka, które nie wynikają z efektywności wykonawcy, lecz z konstrukcji mechanizmu kontraktowego.

Odwołujący opiera zarzut na standardzie wynikającym z art. 439 Pzp, zgodnie z którym klauzula waloryzacyjna powinna zapewniać realną, a nie wyłącznie formalną możliwość dostosowania wynagrodzenia do zmian kosztów realizacji zamówienia. Zarzut dotyczący pierwszej waloryzacji ma charakter prawny i konstrukcyjny, a nie wyłącznie ekonomiczny. Mechanizm w obecnym brzmieniu nie obejmuje rzeczywistego okresu pomiędzy kalkulacją ceny ofertowej a pierwszym dostosowaniem wynagrodzenia, a zatem nie realizuje materialnej funkcji art. 439 Pzp w zakresie pierwszego okresu wykonywania kontraktu.

Odwołujący ma świadomość, że w wyroku KIO 3137/25 Izba oddaliła zarzuty waloryzacyjne dotyczące postępowania nr 5/2025. Rozstrzygnięcie to nie przemawia jednak przeciwko niniejszemu zarzutowi. W tamtej sprawie Izba wskazała, że odwołujący nie wykazał niezgodności mechanizmu z przepisami ustawy, a jego argumentacja zmierzała zasadniczo do uzyskania korzystniejszego modelu ekonomicznego. W niniejszym postępowaniu zarzut dotyczy konkretnej wady konstrukcyjnej mechanizmu pierwszej waloryzacji, tj. braku objęcia nią rzeczywistego okresu między kalkulacją ceny ofertowej a pierwszym dostosowaniem wynagrodzenia. Odwołujący nie żąda więc mechanizmu korzystniejszego, lecz mechanizmu zgodnego z funkcją art. 439 Pzp, pozwalającego obiektywnie określić wpływ zmiany kosztów na koszt wykonania zamówienia.

Odwołujący dostrzega również rozstrzygnięcie zapadłe w sprawie KIO 5930/25, KIO 5970/25, KIO 636/26. Nie przemawia ono przeciwko niniejszemu zarzutowi. Obecne żądanie nie zmierza do wprowadzenia częstszej ani automatycznej waloryzacji w okresie przedoperacyjnym, lecz do jednoznacznego określenia okresu bazowego pierwszej waloryzacji w taki sposób, aby obejmował on skumulowaną zmianę kosztów od momentu kalkulacji ceny ofertowej do pierwszego ustalenia stawki. Żądanie jest zatem ograniczone do pierwszego zastosowania mechanizmu waloryzacyjnego i pozostawia w mocy obowiązek wykazania realnego wpływu zmiany cen materiałów lub kosztów na koszt wykonania zamówienia.

Nie jest trafne sprowadzenie tego zarzutu do twierdzenia, że wykonawca powinien otrzymać

korzystniejszy ekonomicznie model rozliczeń. Wynagrodzenie ryczałtowe oraz profesjonalny charakter działalności wykonawcy nie zwalniają Zamawiającego z obowiązku ukształtowania klauzuli waloryzacyjnej w sposób odpowiadający art. 439 Pzp. Ryczałt obejmuje zwykłe i możliwe do skalkulowania ryzyka działalności, nie zaś lukę konstrukcyjną mechanizmu waloryzacyjnego, która zmusza wykonawców do indywidualnego szacowania zmian kosztów w okresie nieobjętym pierwszą waloryzacją.

Art. 439 ust. 3 Pzp dodatkowo potwierdza, że ustawodawca wiąże początkowy termin ustalenia zmiany wynagrodzenia z etapem ofertowania, a w przypadku zawarcia umowy po upływie 180 dni od dnia upływu terminu składania ofert wskazuje jako punkt odniesienia dzień otwarcia ofert, chyba że zamawiający określi termin wcześniejszy. Skoro zatem również na gruncie ustawy punktem odniesienia dla pierwszego ustalenia zmiany wynagrodzenia może być dzień otwarcia ofert, to mechanizm przewidziany w umowie nie powinien pomijać okresu pomiędzy kalkulacją ceny ofertowej a pierwszym rzeczywistym dostosowaniem wynagrodzenia.

Zarzut nr 7 – struktura wzorów waloryzacyjnych nie odzwierciedla rzeczywistej struktury kosztów realizacji zamówienia. Brak odrębnego wskaźnika zmiany kosztu gazu CNG dla autobusów zasilanych CNG

Przyjęty przez Zamawiającego algorytm waloryzacji, oparty na stałych udziałach poszczególnych wskaźników kosztowych, nie odzwierciedla rzeczywistej struktury kosztów realizacji usług przewozowych. W szczególności nie uwzględnia specyfiki poszczególnych typów napędu, w tym autobusów zasilanych gazem CNG, dla których koszt gazu stanowi istotną i obiektywnie występującą kategorię kosztową.

Zarzut nie zmierza do zastąpienia decyzji Zamawiającego własnym modelem ekonomicznym wykonawcy. Dotyczy pominięcia istotnych kategorii kosztów oraz braku ich adekwatnego odwzorowania w odniesieniu do poszczególnych typów napędu. Problem nie polega wyłącznie na odmiennej ocenie procentowej struktury kosztów, lecz na braku materialnego związku mechanizmu waloryzacyjnego z rzeczywistym sposobem wykonywania zamówienia, w szczególności taborem zasilanym CNG.

Art. 439 ust. 2 Pzp wymaga, aby umowa określała sposób ustalania zmiany wynagrodzenia oraz sposób określenia wpływu zmiany cen materiałów lub kosztów na koszt wykonania zamówienia. Jeżeli zamówienie ma być wykonywane także taborem zasilanym CNG, a koszt gazu stanowi istotny element kosztu wykonania zamówienia, pominięcie wskaźnika właściwego dla tego paliwa powoduje, że mechanizm waloryzacyjny nie określa w pełni sposobu ustalenia wpływu zmiany kosztów na koszt wykonania tej części zamówienia.

Zarzut obejmuje § 8 ust. 11, ust. 13 i ust. 14 wzoru umowy w zakresie, w jakim postanowienia te technicznie stosują wskaźnik waloryzacji W, tj. określają próg uruchomienia waloryzacji, obowiązek przedstawienia wyliczenia oraz skutki nieprzedłożenia przez wykonawcę wyliczenia zmienionej stawki albo odmowy podpisania aneksu. Jeżeli sam wskaźnik W nie odzwierciedla rzeczywistej struktury kosztów właściwej dla poszczególnych typów napędu, również te postanowienia wymagają odpowiedniego dostosowania, aby mechanizm waloryzacji działał spójnie i weryfikowalnie.

Analiza waloryzacyjna potwierdza, że przyjęcie stałych udziałów poszczególnych składników kosztowych prowadzi do zniekształcenia mechanizmu waloryzacji w kolejnych okresach rozliczeniowych, ponieważ rzeczywisty udział danego składnika w koszcie wozokilometra zmienia się wraz z różnym tempem wzrostu albo spadku cen paliw, energii, wynagrodzeń i pozostałych kosztów. Jeżeli kolejna waloryzacja jest liczona według pierwotnej, sztywnej struktury kosztów, nie odzwierciedla rzeczywistej struktury kosztowej wykonawcy po wcześniejszych zmianach rynkowych.

Załącznik nr 5 pokazuje również, że wada mechanizmu opartego na sztywnych udziałach kosztowych nie działa wyłącznie na niekorzyść wykonawcy. W zależności od kierunku i tempa zmian poszczególnych składników kosztowych może prowadzić zarówno do zniżenia, jak i zawyżenia stawki względem rzeczywistej struktury kosztów po wcześniejszych waloryzacjach. Tym samym problem nie sprowadza się do postulatu korzystniejszego ekonomicznie modelu rozliczeń dla wykonawcy, lecz dotyczy braku neutralnego, obiektywnego i aktualizowanego odwzorowania rzeczywistej struktury kosztów w czasie. Problem ten jest niezależny od odrębnie kwestionowanego limitu waloryzacji, ponieważ dotyczy samego sposobu ustalenia wskaźnika W, a nie późniejszego ograniczenia skutków jego zastosowania. Dowód nr 5 – analiza wpływu struktury kosztów i nośników energii na mechanizm waloryzacji wynagrodzenia.

Dla autobusów zasilanych olejem napędowym, autobusów zeroemisyjnych oraz autobusów zasilanych CNG zasadniczo odmienne znaczenie mają poszczególne kategorie kosztowe. Koszt energii elektrycznej nie jest tożsamy z kosztem oleju napędowego, a koszt gazu CNG nie może zostać prawidłowo odwzorowany wskaźnikiem właściwym dla oleju napędowego albo energii elektrycznej. W konsekwencji każdy rodzaj taboru powinien posiadać odrębny wzór waloryzacyjny, pozwalający na adekwatne odzwierciedlenie kosztu nośnika energii właściwego dla danego napędu.

Dokument analityczny wskazuje również, że gaz ziemny i energia elektryczna są kontraktowane według odmiennych mechanizmów rynkowych i innych instrumentów odniesienia niż olej napędowy. W przypadku gazu ziemnego właściwym punktem odniesienia są instrumenty rynku gazu, w szczególności notowania GAS_BASE_M, natomiast w przypadku energii elektrycznej istotne znaczenie mają instrumenty roczne oraz koszty dystrybucyjne i parapodatkowe. Potwierdza to, że jednolity wskaźnik waloryzacyjny nieuwzględniający odrębnego kosztu CNG nie zapewnia materialnie prawidłowego

odwzorowania kosztów realizacji zamówienia taborom zasilanym gazem.

Dowód nr 5 – analiza wpływu struktury kosztów i nośników energii na mechanizm waloryzacji wynagrodzenia.

W wyroku z dnia 23 marca 2026 r., KIO 5930/25, KIO 5970/25, KIO 636/26, Izba wskazała, że „każdy tabor o danym napędzie powinien mieć swój odrębny wzór waloryzacyjny, jako że udział kosztów energii w kosztach za wozokilometr jest odmienny od udziału kosztów oleju napędowego.” Ten sam wniosek odnosi się do taboru zasilanego gazem CNG, którego koszt paliwa nie może być prawidłowo odwzorowany wskaźnikiem właściwym dla oleju napędowego.

Odwołujący powołuje powyższe orzeczenie nie w celu mechanicznego przeniesienia stanu faktycznego dotyczącego autobusów elektrycznych na tabor CNG, lecz ze względu na jego ratio decidendi. Izba przyjęła bowiem, że mechanizm waloryzacyjny powinien odzwierciedlać rzeczywiste kategorie kosztowe właściwe dla danego rodzaju napędu. Skoro koszt energii elektrycznej wymaga odrębnego ujęcia względem kosztu oleju napędowego, to tym bardziej analogicznego ujęcia wymaga koszt gazu CNG.

Także w tym zakresie wyrok KIO 3137/25 nie stanowi argumentu przeciwko niniejszemu zarzutowi. W postępowaniu nr 5/2025 zarzuty waloryzacyjne zostały oddalone ze względu na brak wykazania naruszenia przepisów i sprowadzenie argumentacji do postulatu korzystniejszego modelu ekonomicznego. Obecny zarzut jest odmienny: dotyczy pominięcia konkretnej, obiektywnie występującej kategorii kosztu – gazu CNG – przy jednoczesnym przewidywaniu wykonywania części usług taborom zasilanym tym paliwem. Jest to zarzut braku pełnego określenia sposobu ustalenia wpływu zmiany istotnego kosztu na koszt wykonania zamówienia, a nie postulat dowolnego zwiększenia wynagrodzenia wykonawcy.

Odwołujący nie żąda wprowadzenia dowolnego wskaźnika korzystnego ekonomicznie dla wykonawcy, lecz wskaźnika obiektywnego, publicznie dostępnego i weryfikowalnego, odpowiadającego rzeczywistej kategorii kosztu ponoszonego przy realizacji zamówienia. Wskazany miernik ma charakter przykładowy i służy wykazaniu, że istnieją źródła danych pozwalające odzwierciedlić zmianę kosztu gazu. Istotą zarzutu jest brak jakiegokolwiek mechanizmu obejmującego tę kategorię kosztu, a nie preferencja co do konkretnego modelu indeksacji.

Argument o profesjonalnym charakterze działalności wykonawcy nie usuwa tej wadliwości. Profesjonalista może kalkulować zmienność cen paliwa, energii albo gazu, jeżeli umowa wskazuje adekwatny, mierzalny i weryfikowalny mechanizm ich późniejszego urealnienia. Nie może natomiast rzetelnie wycenić ryzyka wynikającego z pominięcia w klauzuli waloryzacyjnej całej kategorii kosztów właściwej dla części świadczenia. W takim przypadku ryzyko to ma charakter nie rynkowy, lecz informacyjno-konstrukcyjny, wykreowany przez treść dokumentów zamówienia.

Zarzut nr 8 – wymóg dysponowania bazą na terenie miasta Kielce albo w odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 w Kielcach.

Warunek określony w pkt 25.4.5 ppkt 1 SWZ, pkt 2.4 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ oraz § 5 ust. 1 wzoru umowy nie został powiązany z obiektywnym parametrem wykonywania zamówienia. Z dokumentów zamówienia nie wynika, aby lokalizacja bazy w granicach administracyjnych miasta Kielce albo w promieniu 7 km od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12 była konieczna dla należytej realizacji usług przewozowych.

Przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług publicznego transportu zbiorowego. Interes Zamawiającego polega na zapewnieniu jakości, punktualności, niezawodności i ciągłości przewozów, a nie na samym fakcie posiadania przez wykonawcę nieruchomości w określonym miejscu. O zdolności wykonawcy do prawidłowego wykonywania przewozów decydują przede wszystkim rozwiązania organizacyjne, liczba i rozmieszczenie pojazdów rezerwowych, struktura brygad, harmonogramy pracy kierowców oraz czas podstawienia pojazdu zastępczego.

Skoro wymóg lokalizacyjny ogranicza krąg wykonawców do podmiotów dysponujących bazą w określonym obszarze geograficznym, to powinien pozostawać w obiektywnym, weryfikowalnym i proporcjonalnym związku z rzeczywistymi potrzebami zamówienia. Samo wskazanie granic administracyjnych miasta albo promienia od jednego punktu nie jest wystarczające, jeżeli z dokumentów zamówienia nie wynika, że parametr ten przekłada się na realną zdolność do utrzymania ciągłości przewozów.

Ocena proporcjonalności wymogu lokalizacyjnego jest tym bardziej utrudniona, że Zamawiający nie udostępnił wykonawcom pełnych danych dotyczących organizacji pracy przewozowej, w szczególności szczegółowych rozkładów jazdy, lokalizacji rozpoczęcia i zakończenia poszczególnych brygad, struktury zadań przewozowych oraz rozmieszczenia krańców linii. W konsekwencji wykonawcy nie mogą zweryfikować, czy lokalizacja bazy w promieniu 7 km od Dworca Autobusowego rzeczywiście jest reprezentatywna dla pracy przewozowej objętej zamówieniem.

Warunek zawiera również wewnętrzną niespójność. Skoro Zamawiający dopuszcza lokalizację bazy w dowolnym miejscu na terenie miasta Kielce, to oznacza, że sam uznaje każdą lokalizację mieszczącą się w granicach administracyjnych miasta za wystarczającą dla realizacji zamówienia. Jednocześnie wykonawcy dysponujący nieruchomością położoną poza granicami miasta są ograniczeni wymogiem odległości nie większej niż 7 km od Dworca Autobusowego. W efekcie możliwe są sytuacje, w których baza położona na terenie Kielc znajduje się dalej od istotnej części obsługiwanych tras niż baza położona w gminie sąsiedniej, lecz spełnia wymogi SWZ wyłącznie z uwagi na przebieg granicy administracyjnej miasta.

Tak skonstruowany warunek nie wynika z dokumentów zamówienia jako konieczny dla realizacji celu zamówienia, a jednocześnie może prowadzić do ograniczenia dostępu do postępowania dla

podmiotów dysponujących odpowiednim zapleczem technicznym w miejscowościach sąsiadujących z Kielcami. W praktyce może to skutkować nieuzasadnionym zawężeniem konkurencji oraz uprzywilejowaniem wykonawcy dysponującego zapleczem położonym w granicach administracyjnych miasta, w tym wykonawcy aktualnie realizującego przewozy.

Zamawiający przewidział przy tym mechanizmy mające zabezpieczać ciągłość realizacji przewozów, w tym obowiązek utrzymywania rezerwy taborowej oraz system kar umownych. Z projektowanych postanowień umowy wynika również, że operator może zostać ukarany za zbyt długi czas uruchomienia pojazdu rezerwowego. Oznacza to, że rzeczywistym parametrem istotnym dla Zamawiającego powinien być czas reakcji i czas podstawienia pojazdu, a nie lokalizacja bazy względem jednego wskazanego punktu miasta.

Powyższą ocenę wzmacnia odpowiedź Zamawiającego na pytanie nr 1 zawarta w piśmie z dnia 22 lipca 2026 r. Zamawiający wskazał w niej, że przedmiot zamówienia obejmuje jedynie część zakresu komunikacji miejskiej w Kielcach, a kolejne postępowanie będzie dotyczyć również części komunikacji. Skoro zamówienie nie obejmuje całej komunikacji miejskiej, lecz wyłącznie jej część, to wymóg lokalizacji jednej bazy w granicach miasta Kielce albo w promieniu 7 km od Dworca Autobusowego powinien pozostawać w obiektywnym związku z zakresem tej części komunikacji, która jest objęta zamówieniem. Z dokumentów zamówienia nie wynika jednak, aby przyjęty punkt odniesienia i promień lokalizacyjny zostały powiązane z rzeczywistym rozmieszczeniem linii, krańców, zadań przewozowych i potrzebą podstawienia pojazdu rezerwowego.

Istotne znaczenie ma również sposób ukształtowania wymagań dotyczących bazy w postępowaniu nr 5/2025 prowadzonym przez tego samego Zamawiającego. W tamtym postępowaniu wymóg bazy został powiązany z funkcją zaplecza dla taboru przekazywanego przez Zamawiającego oraz ograniczony do miejsc postojowych minimum dla 7 autobusów i zaplecza technicznego umożliwiającego uzyskanie autoryzacji dostawcy autobusów. W toku tego postępowania Zamawiający zmodyfikował pierwotny wymóg lokalizacji bazy i dopuścił bazę położoną nie tylko na terenie miasta Kielce, lecz również w odległości 7 km od Dworca Autobusowego. Odwołujący nie twierdzi, że rozwiązanie z postępowania nr 5/2025 powinno zostać mechanicznie powtórzone w niniejszym postępowaniu. Znaczenie tej okoliczności polega na tym, że dokumenty zamówienia w niniejszym postępowaniu nie zawierają danych pozwalających przyjąć, że przyjęty punkt odniesienia i promień lokalizacyjny są konieczne dla realnej organizacji pracy przewozowej, a tego samego efektu nie można osiągnąć przez parametry funkcjonalne, w szczególności czas reakcji, czas podstawienia pojazdu rezerwowego, zasady dyspozycji rezerwy i przebiegi techniczne.

Dowód nr 6 – OPZ z postępowania nr 5/2025 oraz inne dokumenty zamówienia na: „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi

własnością Zamawiającego”, na okoliczność wcześniejszego funkcjonalnego ukształtowania przez tego samego Zamawiającego wymagań dotyczących bazy eksploatacyjnej.

Powyższa ocena znajduje bezpośrednie potwierdzenie w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 10 września 2025 r., KIO 3137/25, wydanym w postępowaniu prowadzonym przez tego samego Zamawiającego. Izba nakazała Zamawiającemu usunięcie wymogu zlokalizowania bazy eksploatacyjnej na terenie Miasta Kielce oraz wprowadzenie obiektywnego kryterium przy określaniu dopuszczalnej lokalizacji bazy eksploatacyjnej. Izba wskazała, że z punktu widzenia ochrony interesu Zamawiającego kluczowa jest odległość bazy od relewantnego punktu świadczenia usług, a nie sam fakt położenia bazy w granicach administracyjnych miasta. Tym bardziej w niniejszym postępowaniu ocena dopuszczalnej lokalizacji bazy powinna opierać się na obiektywnych i funkcjonalnych kryteriach, a nie na formalnej lokalizacji administracyjnej.

Nie można wykluczyć, że wykonawca dysponujący bazą położoną poza granicami Kielc będzie w stanie zapewnić taki sam albo krótszy czas reakcji niż wykonawca posiadający bazę na terenie miasta. W takiej sytuacji ograniczenie lokalizacyjne wykracza poza zakres niezbędny do osiągnięcia celu zamówienia, jeżeli nie zostało powiązane z mierzalnym parametrem funkcjonalnym, takim jak czas reakcji albo czas podstawienia pojazdu rezerwowego.

Nadmierny charakter wymogu lokalizacyjnego i infrastrukturalnego jest dodatkowo wzmacniany przez § 5 ust. 6–8 wzoru umowy. Postanowienia te przewidują możliwość rozwiązania umowy oraz naliczenia kary umownej w wysokości 10% ceny brutto oferty w przypadku nieusunięcia określonych niezgodności bazy. Oznacza to, że wymóg, który sam w sobie ma charakter nieproporcjonalny, został powiązany z sankcją o wyjątkowo doniosłych skutkach ekonomicznych.

Powyższa ocena znajduje dodatkowe potwierdzenie w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6 lutego 2024 r., KIO 151/24, KIO 166/24, w którym Izba zakwestionowała warunek udziału wymagający wykazania dysponowania taborem już na etapie składania ofert, skoro dokumenty zamówienia przewidywały dopiero okres przejściowy na jego nabycie. Izba wskazała, że „skoro wykonawca, zgodnie z umową ma 7 miesięcy na nabycie autobusów to wbrew logice jest oczekiwanie, że będzie on miał do dyspozycji autobusy już na etapie składania ofert.” Ta sama zasada znajduje zastosowanie do wymogu bazy eksploatacyjnej, jeżeli dokumenty zamówienia wymagają dysponowania określonym zapleczem w ściśle wyznaczonej lokalizacji, a z ich treści nie wynika, że taki wymóg jest obiektywnie niezbędny do należytego wykonania zamówienia.

Odwołujący nie utożsamia wymogu dysponowania taborem z wymogiem lokalizacji bazy eksploatacyjnej, lecz powołuje wskazane orzeczenie dla ogólnego standardu proporcjonalności. Zamawiający nie powinien formułować wymagań w sposób, który wymusza posiadanie określonego zasobu albo zaplecza w określonym kształcie wcześniej lub dalej, niż jest to obiektywnie konieczne dla

należytego wykonania zamówienia.

W konsekwencji warunek określony w pkt 25.4.5 ppkt 1 SWZ, pkt 2.4 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ oraz § 5 ust. 1 wzoru umowy należy uznać za nieproporcjonalny i mogący prowadzić do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji. Warunek ten powinien zostać wykreślony albo zmodyfikowany przez dopuszczenie bazy eksploatacyjnej położonej poza granicami miasta Kielce, w szczególności na terenie gmin sąsiadujących z miastem Kielce albo w odległości nie większej niż 20 km w linii prostej od Dworca Autobusowego przy ul. Czarnowskiej 12.

Prawo Zamawiającego do określenia własnych potrzeb nie oznacza dowolności w wyborze parametru ograniczającego konkurencję. Potrzeba ta powinna zostać wyrażona przez mierzalny efekt operacyjny, a nie przez formalną lokalizację nieruchomości. Jeżeli Zamawiający przyjmuje, że wyłącznie określony obszar geograficzny zapewnia ciągłość przewozów, dokumenty zamówienia powinny pozwalać wykonawcom zweryfikować, dlaczego tego samego efektu nie można osiągnąć przez wymaganie określonego czasu reakcji, czasu podstawienia pojazdu rezerwowego, zasad dyspozycji rezerwy lub innych parametrów funkcjonalnych.

Zarzut nr 9 – nieproporcjonalne prawo odstąpienia od umowy w przypadku opóźnienia w rozpoczęciu świadczenia usług, także niezawinione przez wykonawcę

Aktualne brzmienie § 10 ust. 1 wzoru umowy przenosi na wykonawcę ryzyko zasadniczo wszystkich zdarzeń mogących wpłynąć na termin rozpoczęcia realizacji zamówienia, niezależnie od tego, czy pozostają one pod jego kontrolą. Nawet krótkotrwałe opóźnienie może skutkować utratą całego kontraktu, mimo poniesienia przez wykonawcę znacznych nakładów przygotowawczych.

Przedmiotowe zamówienie wymaga przeprowadzenia szeregu działań przygotowawczych o znacznej skali organizacyjnej i finansowej, w szczególności pozyskania lub przygotowania bazy eksploatacyjnej, zakupu albo leasingu taboru, wyposażenia pojazdów zgodnie z wymaganiami SWZ, zatrudnienia i przeszkolenia personelu, przygotowania zaplecza technicznego i serwisowego oraz wykonania infrastruktury energetycznej i innych elementów wymaganych przez Zamawiającego.

Znaczna część tych działań zależy od podmiotów trzecich, w tym producentów autobusów, dostawców urządzeń, operatorów systemów energetycznych, organów administracji publicznej oraz podmiotów dokonujących odbiorów technicznych. W praktyce nawet przy zachowaniu należytej staranności wykonawca może zostać dotknięty opóźnieniami pozostającymi poza jego realnym wpływem.

Ryzyko to jest szczególnie istotne przy kontrakcie wymagającym zaangażowania znacznych środków jeszcze przed rozpoczęciem świadczenia usług. Wykonawca ponosi nakłady inwestycyjne na wiele miesięcy przed eksploatacją, podczas gdy Zamawiający zachowuje możliwość odstąpienia od umowy

już w razie nierozpoczęcia świadczenia usług w umownym terminie, choćby opóźnienie miało charakter jednodniowy.

Ryzyko to wzmacnia określenie terminu rozpoczęcia świadczenia usług datą kalendarzową, bez zagwarantowania minimalnego okresu przygotowawczego liczonego od dnia zawarcia umowy, przy jednoczesnym wymaganiu pełnej gotowości organizacyjnej, taborowej i infrastrukturalnej od pierwszego dnia realizacji umowy.

Odstąpienie od umowy jest najbardziej dolegliwą sankcją kontraktową, prowadzącą do zakończenia stosunku prawnego i pozbawienia wykonawcy możliwości odzyskania nakładów poniesionych na przygotowanie świadczenia usług. Powinno być zastrzeżone dla naruszeń istotnych, zawinionych i nierokujących usunięcia w dodatkowym terminie, a nie możliwe do zastosowania bez uprzedniego wezwania i oceny przyczyn opóźnienia w razie każdego, nawet jednodniowego, opóźnienia.

Przy wieloletniej umowie wymagającej znacznych nakładów inwestycyjnych odstąpienie przed rozpoczęciem świadczenia usług powinno mieć charakter środka ultima ratio. Zamawiający może zabezpieczyć swój interes przez wezwanie wykonawcy do rozpoczęcia świadczenia usług, wyznaczenie dodatkowego terminu i dopiero następnie zastosowanie sankcji definitywnej.

Za takim modelem przemawia również praktyka Zamawiającego z postępowania nr 5/2025. Po modyfikacji SWZ Zamawiający nie utrzymał automatycznej sankcji definitywnej za każdą niezgodność bazy, lecz przewidział wezwanie do usunięcia niezgodności, termin naprawczy i dopiero następnie możliwość naliczenia zróżnicowanych kar. Skoro w odniesieniu do wymogów infrastrukturalnych Zamawiający uznał zasadność procedury naprawczej, to tym bardziej odstąpienie od umowy w niniejszym postępowaniu powinno być zastrzeżone dla opóźnień istotnych, zawinionych i nieusuniętych mimo dodatkowego wezwania.

Dolegliwość tego mechanizmu jest dodatkowo zwiększona przez powiązanie odstąpienia od umowy z możliwością naliczenia kary umownej, co w praktyce kumuluje skutek w postaci utraty kontraktu z sankcją finansową.

W konsekwencji § 10 ust. 1 wzoru umowy należy uznać za postanowienie nieproporcjonalne, nadmiernie rygorystyczne i nakładające na wykonawcę rażąco wysokie ryzyko kontraktowe. Interes Zamawiającego może zostać zabezpieczony przez mniej dolegliwy mechanizm, tj. uzależnienie prawa odstąpienia od zawinonego i istotnego opóźnienia wykonawcy, poprzedzonego wezwaniem do rozpoczęcia świadczenia usług i wyznaczeniem dodatkowego odpowiedniego terminu.

Opóźnienia w uruchomieniu kontraktu nie można utożsamiać z rażącym niewykonywaniem przewozów w toku obowiązywania umowy. Na etapie przygotowawczym opóźnienie może wynikać z procedur administracyjnych, dostaw taboru, przyłączy energetycznych, odbiorów technicznych albo działań podmiotów trzecich. Sankcja definitywna powinna być zatem poprzedzona wezwaniem i oceną, czy naruszenie jest istotne, zawinione i nierokujące usunięcia.

Zarzut nie pozbawia Zamawiającego prawa do reakcji w sytuacji rzeczywistej, trwałej i zawinionej niezdolności wykonawcy do uruchomienia przewozów. Kwestionowany jest wyłącznie automatyzm sankcji definitywnej, stosowanej bez uprzedniej oceny przyczyny opóźnienia, jego skali, wpływu na interes pasażerów oraz możliwości niezwłocznego usunięcia uchybienia.

Zarzut nr 10 – nieproporcjonalne i nadmiernie rygorystyczne uprawnienie do rozwiązania umowy w przypadku przekroczenia progu 100.000 zł kar umownych w dwóch kolejnych miesiącach oraz — w powiązaniu z tym mechanizmem sankcyjnym — niedookreślony mechanizm wprowadzenia przewoźnika zastępczego na koszt wykonawcy, bez zasad kalkulacji, limitu kosztów i mechanizmu weryfikacji ich zasadności.

Próg 100.000 zł brutto kar umownych naliczonych w dwóch następujących po sobie miesiącach kalendarzowych nie stanowi miarodajnego kryterium uzasadniającego rozwiązanie umowy przy kontrakcie tej skali. Przy rozbudowanym katalogu kar próg ten może zostać osiągnięty wskutek kumulacji uchybień o ograniczonym znaczeniu operacyjnym, które nie muszą prowadzić do rzeczywistego zagrożenia ciągłości wykonywania usług przewozowych ani pozostawać w proporcji do wartości całego kontraktu.

Nieadekwatność progu potwierdza jego praktyczne przełożenie na skalę świadczenia. Przy założeniu kary 1.000 zł za niewykonany kurs próg 100.000 zł może zostać osiągnięty przez niewykonanie około 100 kursów w każdym z dwóch kolejnych miesięcy, co przy szacowanej liczbie około 1200 kursów dziennie oznacza średnio około 3–4 kursy dziennie w każdym z tych miesięcy. Taka skala uchybień, oceniana w relacji do całodiennej pracy przewozowej, nie musi stanowić realnego zagrożenia ciągłości świadczenia usług ani uzasadniać rozwiązania wieloletniej umowy.

Prawo rozwiązania umowy powinno być powiązane z istotnym, zawinionym i powtarzalnym niewykonywaniem podstawowych obowiązków przewozowych, ocenianym według rzeczywistej skali niewykonanej pracy przewozowej, a nie wyłącznie według nominalnej wartości naliczonych kar. Wartość kar jest pochodną przyjętej przez Zamawiającego konstrukcji sankcji i może zależeć od arbitralnie ustalonych stawek jednostkowych, natomiast procent niewykonanej pracy przewozowej pozwala obiektywnie ocenić, czy doszło do zagrożenia ciągłości transportu publicznego.

Dodatkowo § 10 ust. 3 wzoru umowy przewiduje możliwość wprowadzenia innego przewoźnika na koszt wykonawcy w przypadku nieświadczenia usług przez 12 godzin w ciągu doby, ale nie określa zasad kalkulacji kosztów, trybu wyboru przewoźnika zastępczego, limitu kosztów, obowiązku ich minimalizacji ani mechanizmu weryfikacji zasadności i wysokości obciążenia. W konsekwencji wykonawca nie jest w stanie oszacować maksymalnej ekspozycji finansowej związanej z zastosowaniem tego mechanizmu.

Mechanizm przewidziany w § 10 ust. 2 i 3 wzoru umowy należy oceniać łącznie z całym systemem sankcji umownych. W razie określonych uchybień wykonawca może zostać jednocześnie pozbawiony wynagrodzenia za niewykonane wozokilometry, obciążony karami jednostkowymi, kosztami przewoźnika zastępczego oraz sankcjami związanymi z rozwiązaniem umowy. Taki model prowadzi do kumulacji sankcji i może wykraczać poza funkcję kompensacyjną kar umownych.

W wyroku z dnia 23 marca 2026 r., KIO 5930/25, KIO 5970/25, KIO 636/26, Izba zakwestionowała mechanizm pozwalający na nakładanie kilku sankcji za ten sam ciąg zdarzeń w umowie dotyczącej publicznego transportu zbiorowego. Izba wskazała, że: „Taki sposób ukształtowania odpowiedzialności niewątpliwie narusza funkcję kompensacyjną kar umownych oraz zasadę proporcjonalności i równowagi kontraktowej stron, wynikającą z art. 16 pkt 1 i 2 ustawy Pzp”.

Zapewnienie przez Zamawiającego ciągłości komunikacji w sytuacji rzeczywistego i zawinionego wstrzymania świadczenia usług nie jest kwestionowane. Problem stanowi brak obiektywnych zasad, limitów i mechanizmów weryfikacji kosztów przewoźnika zastępczego, który w powiązaniu z karami umownymi, brakiem wynagrodzenia za niewykonaną pracę przewozową oraz prawem rozwiązania umowy może prowadzić do skumulowania sankcji za ten sam ciąg zdarzeń.

Znaczenie ciągłości komunikacji miejskiej nie budzi wątpliwości. Właśnie z uwagi na tę wartość przesłanki rozwiązania umowy powinny odnosić się do realnego, istotnego i zawinionego zagrożenia ciągłości przewozów, a nie do nominalnej wartości kar umownych naliczonych według stawek określonych jednostronnie przez Zamawiającego. Ochrona pasażerów nie uzasadnia rozwiązania wieloletniego kontraktu wyłącznie dlatego, że suma kar przekroczy określony próg pieniężny.

Zarzut nr 11 – kary umowne naliczane zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy, przy jedynie punktowych odwołaniach do winy albo celowego działania w wybranych pozycjach Załącznika nr 5 do wzoru umowy.

Kwestionowane postanowienia wzoru umowy prowadzą do ukształtowania odpowiedzialności wykonawcy w sposób zbliżony do odpowiedzialności gwarancyjnej za rezultat, niezależnie od przyczyny niewykonania albo nienależytego wykonania danego obowiązku. Z § 7 ust. 2 wzoru umowy wynika, że kary umowne mogą być naliczane zasadniczo bez badania winy wykonawcy, przy czym odwołania do winy albo celowego działania pojawiają się jedynie punktowo w wybranych pozycjach Załącznika nr 5 do wzoru umowy. Taki mechanizm jest nieproporcjonalny w realiach wieloletniego i operacyjnie złożonego kontraktu przewozowego.

W transporcie miejskim część zakłóceń może wynikać ze zdarzeń pozostających poza organizacją i kontrolą operatora, w szczególności wypadków drogowych, blokad ulic, nagłych zmian organizacji ruchu, decyzji służb publicznych, awarii infrastruktury drogowej, energetycznej albo telekomunikacyjnej, gwałtownych zjawisk pogodowych, działań pasażerów, uczestników ruchu drogowego lub innych osób trzecich. Wykonawca nie powinien ponosić odpowiedzialności sankcyjnej

za zdarzenia, których nie spowodował i którym nie mógł zapobiec mimo zachowania należytej staranności.

Odpowiedzialność sankcyjna w kontrakcie tego rodzaju powinna obejmować przypadki zawinione przez wykonawcę albo co najmniej takie, które mieszczą się w zakresie ryzyk pozostających pod jego realnym zarządem operacyjnym. Brak takiego ograniczenia przerzuca na wykonawcę ryzyka publicznoprawne, infrastrukturalne, drogowe, pogodowe i organizacyjne, których nie może on wyeliminować ani skutecznie kontrolować, przez co kara umowna traci funkcję dyscyplinującą i kompensacyjną.

Problem braku powiązania odpowiedzialności z winą nie ogranicza się do § 7 ust. 2 wzoru umowy. Analogiczny skutek występuje przy karach dotyczących bazy, taboru, rozpoczęcia lub wykonywania usług oraz sankcjach związanych z rozwiązaniem albo odstąpieniem od umowy. W rezultacie wykonawca może zostać obciążony karą także wtedy, gdy uchybienie wynika z działania organu administracji, operatora sieci, producenta pojazdów, dostawcy urządzeń, zarządcy drogi, służb publicznych albo innych podmiotów trzecich, na których działania nie ma decydującego wpływu.

Takie ukształtowanie odpowiedzialności pozostaje sprzeczne z zasadą proporcjonalności, ponieważ nie różnicuje sytuacji wykonawcy według przyczyny naruszenia, stopnia zawinienia, możliwości zapobieżenia zdarzeniu, skali uchybienia ani rzeczywistych skutków dla Zamawiającego. Kara może zostać naliczona w takim samym zakresie zarówno za zawinione naruszenie obowiązku przez wykonawcę, jak i za zdarzenie zewnętrzne, któremu wykonawca nie mógł zapobiec.

Zarzut nie prowadzi do zwolnienia wykonawcy z odpowiedzialności za prawidłową organizację świadczenia usług. Wykonawca powinien ponosić odpowiedzialność za własne działania i zaniechania, w tym za organizację pracy kierowców, utrzymanie taboru, zapewnienie rezerwy, wykonywanie procedur operacyjnych oraz należyłą reakcję na zdarzenia zakłócające przewozy. Nieproporcjonalne jest natomiast obciążanie go karami za samo wystąpienie zdarzeń zewnętrznych, których nie spowodował i którym nie mógł zapobiec mimo dochowania należytej staranności.

Takie ukształtowanie odpowiedzialności jest szczególnie problematyczne na gruncie art. 433 Pzp, którego celem jest ograniczenie przerzucania na wykonawców ryzyk niewynikających z ich zachowania i pozostających poza ich realnym wpływem. Zamawiający może zabezpieczać ciągłość i jakość świadczenia usług, nie może jednak konstruować systemu sankcyjnego tak, aby wykonawca ponosił kary także za decyzje organów, działania osób trzecich, awarie infrastruktury publicznej albo inne zdarzenia zewnętrzne, których nie mógł uniknąć przy zachowaniu należytej staranności.

Możliwość powoływania się w przyszłym sporze na ogólne zasady odpowiedzialności kontraktowej nie usuwa wadliwości dokumentów zamówienia na etapie składania ofert. Wykonawca powinien już z treści SWZ i umowy wiedzieć, które kategorie zdarzeń wyłączają naliczenie kar, a które pozostają objęte jego ryzykiem. Odesłanie do późniejszego sporu interpretacyjnego nie zapewnia wymaganej jednoznaczności i nie pozwala na rzetelną kalkulację ceny.

Ryzyko interpretacyjne wzmacnia redakcja wzoru umowy. Skoro Zamawiający w jednym przypadku wyraźnie odwołał się do zawinienia wykonawcy, to brak analogicznego zastrzeżenia przy pozostałych karach może prowadzić do wniosku, że mają być one naliczane niezależnie od winy i przyczyny naruszenia. Dokumenty zamówienia powinny przesądzać tę kwestię już na etapie postępowania, a nie przerzucać ją na przyszły spór stron.

Wykonawca, kalkulując ofertę, musi w takim modelu uwzględnić nie tylko ryzyka związane z własną organizacją świadczenia usług, lecz także ryzyka całkowicie zewnętrzne, których nie jest w stanie oszacować ani kontrolować. Prowadzi to do konieczności doliczenia do ceny dodatkowej premii za ryzyko, ogranicza konkurencję i może zwiększać koszt zamówienia po stronie Zamawiającego.

Dolegliwość tego mechanizmu należy oceniać łącznie z pozostałymi postanowieniami dotyczącymi odstąpienia, rozwiązania umowy oraz kar za niewykonane kursy. Wykonawca może bowiem jednocześnie utracić wynagrodzenie za niewykonaną część świadczenia, zostać obciążony karą jednostkową, narazić się na kumulację dalszych kar, a w określonych przypadkach także na rozwiązanie albo odstąpienie od umowy. Brak powiązania tych sankcji z winą wykonawcy pogłębia ich nieproporcjonalny charakter.

Rozwiązaniem proporcjonalnym jest wprowadzenie wyraźnej zasady, że kara umowna może zostać naliczona wyłącznie w razie niewykonania albo nienależytego wykonania obowiązku z przyczyn zawinionych przez wykonawcę albo pozostających w zakresie ryzyk, którymi wykonawca może realnie zarządzać. Umowa powinna zarazem wyłączać odpowiedzialność za zdarzenia pozostające poza realnym wpływem wykonawcy, jeżeli wykaże on dochowanie należytej staranności w celu zapobieżenia naruszeniu albo ograniczenia jego skutków.

W odniesieniu do niezgodności bazy eksploatacyjnej szczególnie widoczne jest, że sankcje powinny być poprzedzone procedurą naprawczą i stopniowane według rodzaju uchybienia. W postępowaniu nr 5/2025 Zamawiający ostatecznie przyjął właśnie taki model, rezygnując z jednolitej kary 10% ceny brutto oferty na rzecz wezwania do usunięcia niezgodności oraz kar dziennych zróżnicowanych według charakteru naruszenia. Potwierdza to, że automatyczna odpowiedzialność sankcyjna, oderwana od winy, wagi uchybienia i możliwości jego usunięcia, nie jest konieczna dla ochrony interesu Zamawiającego.

Zarzut nr 12 – rażąco wygórowane i nieproporcjonalne kary umowne za niewykonanie kursu, naliczane zasadniczo niezależnie od winy wykonawcy oraz bez powiązania wysokości kary z długością niewykonanego kursu, wartością niewykonanej pracy przewozowej i rzeczywistą wagą naruszenia.

Kara umowna przewidziana w l.p. 1 Załącznika nr 5 do wzoru umowy została ukształtowana w sposób nieproporcjonalny do charakteru naruszenia i potencjalnej szkody Zamawiającego. Z § 7 ust. 2 wzoru

umowy wynika, że kary umowne mogą być naliczane zasadniczo bez badania winy wykonawcy, przy czym odwołania do winy albo celowego działania pojawiają się jedynie punktowo w wybranych pozycjach Załącznika nr 5 do wzoru umowy. W odniesieniu do l.p. 1 Załącznika nr 5 pozwala to obciążyć wykonawcę karą za niewykonany kurs również wtedy, gdy przyczyna niewykonania pozostawała poza jego realnym wpływem.

W realiach transportu miejskiego niewykonanie kursu może wynikać ze zdarzeń zewnętrznych, których wykonawca nie spowodował i którym nie mógł zapobiec mimo dochowania należytej staranności, w szczególności wypadków komunikacyjnych, blokad ulic, decyzji służb publicznych, awarii infrastruktury drogowej, nadzwyczajnych zjawisk pogodowych, zachowań pasażerów, uczestników ruchu albo innych osób trzecich. Sankcjonowanie wykonawcy za samo wystąpienie takich zdarzeń, mimo prawidłowej organizacji usług i działań zmierzających do ograniczenia skutków zakłócenia, jest nieproporcjonalne. Wysokość kary nie została powiązana z rzeczywistym zakresem niewykonanej usługi. Kara jest taka sama niezależnie od długości kursu, liczby niewykonanych kilometrów rozkładowych, wartości niewykonanego świadczenia oraz wpływu uchybienia na ciągłość i jakość komunikacji miejskiej. Identyczna sankcja może zatem obciążać wykonawcę za niewykonanie kursów o zasadniczo odmiennej długości i znaczeniu operacyjnym.

Dodatkowo definicja „kursu niewykonanego” obejmuje nie tylko kurs faktycznie niezrealizowany, ale również kurs wykonany poniżej 50% przystanków oraz kurs rozpoczęty z opóźnieniem większym niż 30 minut. Oznacza to, że kara 1.000 zł może zostać naliczona zarówno za całkowity brak realizacji kursu, jak i za sytuację, w której znaczna część świadczenia została wykonana.

Kontekstowo, nieproporcjonalność kary należy oceniać również w świetle pkt 1.16–1.19 OPZ, które przyznają Zamawiającemu szerokie uprawnienia do zmian rozkładów jazdy, tras, częstotliwości kursowania, zawieszania linii oraz zlecania dodatkowej pracy przewozowej. Im większa zmienność operacyjna pozostająca po stronie Zamawiającego, tym większe znaczenie ma uzależnienie odpowiedzialności wykonawcy od winy i rzeczywistego wpływu na dane uchybienie.

Kontekstowo znaczenie ma także szczegółowy i częściowo ocenny charakter obowiązków kierowców określonych w pkt 10.4–10.7 oraz pkt 10.32 OPZ. Część tych obowiązków zależy od warunków drogowych, infrastruktury przystankowej, zachowania innych uczestników ruchu i pasażerów, co dodatkowo przemawia za powiązaniem kar z winą wykonawcy oraz realnym wpływem kierowcy na dane zdarzenie.

Zarzut nie prowadzi do zwolnienia wykonawcy z odpowiedzialności za prawidłową organizację przewozów. Wykonawca powinien ponosić konsekwencje niewykonania kursu wynikającego z jego zawinionych działań lub zaniechań, wadliwej organizacji pracy, braku rezerwy taborowej, nieprawidłowego zarządzania personelem albo innych okoliczności pozostających pod jego realną

kontrolą. Nieproporcjonalne jest natomiast nakładanie identycznej kary za zdarzenia zewnętrzne, których wykonawca nie mógł uniknąć mimo zachowania należytej staranności.

Prawo Zamawiającego do sankcjonowania niewykonania kursu nie jest kwestionowane. Problemem jest brak relacji między wysokością kary a wartością niewykonanego świadczenia. Mechanizm oparty na liczbie niewykonanych kilometrów rozkładowych nie eliminuje funkcji dyscyplinującej kary, lecz zapewnia jej proporcjonalność do rzeczywistej skali uchybienia.

Wyrok KIO 3135/25 nie podważa niniejszego zarzutu. W tamtej sprawie Izba oddaliła zarzut dotyczący kary za niewykonany kurs w kontekście przerw w dostawie energii, wskazując na szczególne postanowienia tamtego wzoru umowy dotyczące odpowiedzialności Zamawiającego za energię oraz siły wyższej. Obecny zarzut ma inny zakres: dotyczy ryczałtowej i nieproporcjonalnej konstrukcji kary za każdy niewykonany kurs, niezależnie od długości kursu, wartości niewykonanej pracy przewozowej, przyczyny uchybienia, winy wykonawcy i rzeczywistych skutków dla Zamawiającego oraz pasażerów.

Kara za niewykonany kurs powinna pozostawać w relacji do rzeczywistego zakresu niewykonanego świadczenia. Skoro wynagrodzenie jest rozliczane według wykonanych wozokilometrów, naturalnym i proporcjonalnym punktem odniesienia dla kary jest niewykonana praca przewozowa, a nie samo formalne zakwalifikowanie zdarzenia jako niewykonanego kursu.

Przykładowo niewykonanie kursu o długości 4 km oraz niewykonanie kursu o długości 25 km może skutkować naliczeniem identycznej kary, mimo że zakres niewykonanego świadczenia oraz potencjalne konsekwencje dla pasażerów są nieporównywalne.

Ponadto niewykonany kurs nie generuje po stronie Zamawiającego obowiązku zapłaty wynagrodzenia za niewykonaną pracę przewozową. Nie jest to samoistnie kara umowna, lecz ekonomiczna konsekwencja braku świadczenia. Okoliczność ta ma jednak znaczenie przy ocenie proporcjonalności kary, ponieważ ryczałtowa kara umowna w wysokości 1.000 zł nakładana jest obok braku wynagrodzenia za niewykonaną pracę przewozową, a jej wysokość nie zależy od długości kursu, wartości niewykonanego świadczenia, przyczyny uchybienia ani rzeczywistych skutków dla Zamawiającego i pasażerów.

W zakresie, w jakim projektowane postanowienia umowy pozwalają ponadto na zastosowanie innych sankcji sensu stricto za ten sam ciąg zdarzeń, aktualne pozostaje stanowisko Izby wyrażone w wyroku z dnia 9 kwietnia 2025 r., KIO 993/25, KIO 1002/25, że jedno uchybienie nie powinno prowadzić do wielokrotnego sankcjonowania wykonawcy. W niniejszej sprawie znaczenie tego standardu ujawnia się przede wszystkim przy ocenie kumulacji kary jednostkowej, ewentualnych dalszych sankcji kontraktowych oraz skutków ekonomicznych braku wynagrodzenia za niewykonaną pracę przewozową. Mechanizm ten należy oceniać również w powiązaniu z pozostałymi sankcjami przewidzianymi we wzorze umowy. W przypadku niewykonania kursu wykonawca nie uzyskuje wynagrodzenia za niewykonaną pracę przewozową, może zostać obciążony karą jednostkową, a kumulacja takich kar

może stanowić podstawę dalszych sankcji, w tym rozwiązania umowy. Prowadzi to do wielokrotnego sankcjonowania tego samego ciągu zdarzeń.

Brak powiązania wysokości kary z wielkością niewykonanej pracy przewozowej może prowadzić do sytuacji, w której kara wielokrotnie przekroczy wartość wynagrodzenia należnego za dany kurs. W rezultacie traci funkcję kompensacyjną i dyscyplinującą, nabierając charakteru represyjnego. Rozwiązaniem proporcjonalnym jest powiązanie kary z liczbą niewykonanych kilometrów rozkładowych i stawką należną wykonawcy za 1 wozokilometr.

W wyroku z dnia 23 marca 2026 r., KIO 5930/25, KIO 5970/25, KIO 636/26, Izba wskazała również, że „Kary umowne, które abstrahują od stopnia naruszenia, jakiego dopuści się wykonawca oraz pozbawiają go znacznej części lub wręcz całości wynagrodzenia, pozostają całkowicie nieproporcjonalne, w rażący sposób naruszając zasady współżycia społecznego zakładające, że za wykonaną pracę należy się wynagrodzenie i ekwiwalentności świadczeń.” Mechanizm przewidziany przez Zamawiającego odpowiada temu opisowi, ponieważ kara za niewykonany kurs nie zależy od długości kursu, wartości niewykonanej pracy przewozowej, przyczyny uchybienia ani rzeczywistego wpływu zdarzenia na funkcjonowanie komunikacji.

Odwołujący powołuje ten fragment nie dla tezy, że każdy ryczałtowy model kary za uchybienie operacyjne jest niedopuszczalny, lecz dla standardu, zgodnie z którym kara umowna w zamówieniu przewozowym musi pozostawać w racjonalnej relacji do stopnia naruszenia. W niniejszej sprawie relacja ta nie została zachowana, ponieważ kara za niewykonany kurs została oderwana od długości kursu, wartości niewykonanej pracy przewozowej, przyczyny uchybienia oraz rzeczywistych skutków dla Zamawiającego i pasażerów.

Przykładowo, przy kursie o długości 4 km i stawce 10 zł za wozokilometr wartość niewykonanej pracy przewozowej wynosi 40 zł; przy kursie o długości 10 km i stawce 12 zł za wozokilometr wynosi 120 zł; przy kursie o długości 25 km i stawce 15 zł za wozokilometr wynosi 375 zł. W każdym z tych wariantów kara ryczałtowa 1.000 zł pozostaje oderwana od wartości niewykonanego świadczenia, a w części przypadków wielokrotnie ją przewyższa. Wyliczenie to ma charakter modelowy i służy wykazaniu konstrukcyjnej nieproporcjonalności kary, polegającej na braku jakiegokolwiek powiązania jej wysokości z długością niewykonanego kursu oraz wartością niewykonanej pracy przewozowej.

Funkcja dyscyplinująca kar oraz potrzeba ochrony pasażerów pozostają zachowane przy proponowanym rozwiązaniu. Mechanizm nie eliminuje kary za niewykonany kurs, lecz wiąże jej wysokość z rzeczywistą skalą niewykonanego świadczenia, pozostając proporcjonalnym do wagi naruszenia.

Zarzut nr 13 – rażąco wygórowana i nieproporcjonalna kara umowna za odstąpienie od umowy, liczona od wartości całej umowy, bez powiązania z winą wykonawcy, stopniem zaawansowania

realizacji umowy, wartością niezrealizowanej części zamówienia oraz potencjalną szkodą Zamawiającego.

Mechanizm przewidziany w § 10 ust. 5 wzoru umowy prowadzi do zastrzeżenia kary umownej o wyjątkowo wysokiej wartości ekonomicznej, niepozostającej w proporcji ani do potencjalnej szkody Zamawiającego, ani do rzeczywistej wagi naruszenia mogącego uzasadniać odstąpienie od umowy. Przyjmując za punkt odniesienia wartość zamówienia wskazaną w planie postępowań Zamawiającego, wynoszącą około 960.000.000 zł, kara umowna liczona jako procent wartości umowy może osiągnąć poziom około 96.000.000 zł, co wykracza poza funkcję kompensacyjną kary umownej i nadaje jej charakter represyjny.

Kara umowna powinna pozostawać w racjonalnej relacji do przewidywalnej szkody, jaką Zamawiający może ponieść wskutek niewykonania albo nienależytego wykonania zobowiązania. Projektowane postanowienie nie wiąże jednak jej wysokości z kosztami ponownego przeprowadzenia postępowania, zapewnienia komunikacji zastępczej ani innymi racjonalnie przewidywalnymi skutkami gospodarczymi po stronie Zamawiającego.

Dodatkowo obowiązek zapłaty kary nie został powiązany z winą wykonawcy. Wykonawca może więc zostać obciążony wielomilionową sankcją również wtedy, gdy przyczyna odstąpienia wynika z okoliczności pozostających poza jego kontrolą albo z działań lub zaniechań podmiotów trzecich. Jeżeli Zamawiający zamierza ograniczyć odpowiedzialność sankcyjną do przypadków zawinionych, powinno to wynikać jednoznacznie z projektowanych postanowień umowy, a nie być pozostawione przyszłemu sporowi cywilnemu.

Nieproporcjonalność mechanizmu pogłębia odniesienie kary do wartości całej umowy, niezależnie od momentu odstąpienia i stopnia wykonania kontraktu. Ten sam poziom sankcji może znaleźć zastosowanie zarówno na początkowym etapie realizacji, jak i po wielu latach prawidłowego wykonywania umowy, gdy znaczna część świadczenia została już wykonana. W takim modelu kara nie odzwierciedla wartości niezrealizowanej części zamówienia ani rzeczywistego zakresu potencjalnego naruszenia.

Projektowane postanowienie nie różnicuje sytuacji wykonawcy według przyczyny odstąpienia, skali naruszenia, stopnia zaawansowania realizacji umowy, wartości świadczenia już wykonanego, wartości świadczenia pozostałego do wykonania ani rzeczywistych skutków gospodarczych po stronie Zamawiającego. Brak takiego stopniowania prowadzi do oderwania sankcji od rzeczywistej wagi naruszenia.

Dolegliwość § 10 ust. 5 wzoru umowy należy oceniać także w powiązaniu z pozostałymi sankcjami przewidzianymi w projekcie umowy. Odstąpienie od umowy samo w sobie prowadzi do utraty wieloletniego kontraktu i możliwości odzyskania znacznej części nakładów poniesionych na

przygotowanie jego realizacji. Jeżeli następstwem odstąpienia jest dodatkowo kara liczona od wartości całej umowy, dochodzi do kumulacji skutków sankcyjnych, niewspółmiernych do rzeczywistego naruszenia i potencjalnej szkody Zamawiającego.

Tak skonstruowana kara wpływa również na konkurencyjność postępowania. Racjonalny wykonawca musi uwzględnić w kalkulacji ryzyko obciążenia karą sięgającą kilkudziesięciu milionów złotych, niezależnie od tego, czy przyczyna odstąpienia będzie pozostawała pod jego realną kontrolą. Może to prowadzić do rezygnacji części wykonawców z udziału w postępowaniu albo do doliczenia do ceny istotnej premii za ryzyko kontraktowe.

Rozwiązaniem proporcjonalnym jest obniżenie kary do kwoty 10.000.000 zł oraz powiązanie jej naliczenia z zawinionym działaniem albo zaniechaniem wykonawcy. Ewentualnie kara powinna zostać odniesiona do wartości niezrealizowanej części zamówienia, a nie do wartości całej umowy, przy jednoczesnym ograniczeniu jej wysokości do kwoty 10.000.000 zł, jeżeli wartość ta okaże się niższa. Tylko takie ukształtowanie § 10 ust. 5 wzoru umowy pozwala zachować funkcję kompensacyjną kary umownej i nie prowadzi do rażącego zachwiania równowagi kontraktowej stron.

W tym zakresie pomocnicze znaczenie ma wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 23 marca 2026 r., KIO 5930/25, KIO 5970/25, KIO 636/26. Izba nie zakwestionowała w nim abstrakcyjnie samej możliwości zastrzeżenia kary związanej z odstąpieniem od umowy, lecz negatywnie oceniła mechanizm, w którym kara odnoszona do wartości kontraktu funkcjonowała obok kar bieżących i roszczeń odszkodowawczych, prowadząc do kumulacji sankcji za ten sam ciąg zdarzeń. Standard ten ma znaczenie także w niniejszej sprawie, ponieważ § 10 ust. 5 wzoru umowy należy oceniać łącznie z pozostałymi karami, mechanizmem przewoźnika zastępczego oraz utratą wynagrodzenia za niewykonaną pracę przewozową.

Zarzut nie poprzestaje na ogólnym twierdzeniu o nadmiernej wysokości kary umownej. Kara została oderwana od wartości niezrealizowanej części świadczenia, stopnia wykonania umowy, winy wykonawcy, rzeczywistych skutków odstąpienia oraz możliwej szkody Zamawiającego, a ponadto może kumulować się z innymi sankcjami dotyczącymi tego samego ciągu zdarzeń. Te elementy przesądzają o jej rażąco wygórowanym i represyjnym charakterze.

Skoro kara ma zabezpieczać interes Zamawiającego w razie przedterminowego zakończenia kontraktu, jej punktem odniesienia powinna być wartość świadczenia pozostałego do wykonania, przewidywalny koszt zapewnienia ciągłości usług oraz rzeczywiste skutki naruszenia, a nie pełna wartość umowy niezależnie od tego, czy odstąpienie nastąpi na początku, w środku czy pod koniec okresu jej wykonywania.

Zarzut nr 14 – nierówne traktowanie wykonawców przez nieuwzględnianie przy obliczaniu średniego wieku taboru autobusów fabrycznie nowych wprowadzonych do realizacji zamówienia od początku

świadczenia usług ponad minimalny limit autobusów fabrycznie nowych wynikający z pkt 1.7.1 i 1.7.2 OPZ, tj. ponad 40 autobusów MAXI oraz ponad 20 autobusów MEGA

Zamawiający w odpowiedzi na pytanie nr 4 z dnia 22 lipca 2026 r. potwierdził, że autobusy fabrycznie nowe wprowadzone od pierwszego dnia świadczenia usług pozostają trwale wyłączone z kalkulacji średniego wieku, natomiast autobus fabrycznie nowy wprowadzony później w miejsce pojazdu używanego będzie już uwzględniany w tej kalkulacji. Oznacza to odmienne traktowanie identycznych pojazdów fabrycznie nowych wyłącznie z uwagi na moment ich wprowadzenia do realizacji zamówienia.

Wzór umowy formalizuje podział taboru na autobusy fabrycznie nowe, autobusy używane oraz dodatkowe autobusy do czasowej obsługi linii 8, 26 i 34. Mechanizm średniego wieku określony w pkt 1.9.1–1.9.4 OPZ nie uwzględnia jednak racjonalnie wpływu dodatkowego taboru nowego, wprowadzonego ponad wymagany minimalny limit, na jakość realizacji zamówienia.

Problem ten ma znaczenie również w toku wykonywania umowy. Z pkt 1.10.6 i 1.10.7 OPZ wynika, że Zamawiający wymaga dodatkowych 8 autobusów do czasowej obsługi linii 8, 26 i 34, a następnie dopuszcza możliwość przeniesienia tych autobusów do Załącznika nr 2b. Mechanizm klasyfikacji taboru i obliczania średniego wieku powinien być zatem spójny zarówno na dzień rozpoczęcia świadczenia usług, jak i w okresie późniejszych zmian taboru.

Zgodnie z pkt 1.8.9 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ autobusy fabrycznie nowe wprowadzone do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy nie będą wliczane do średniego wieku taboru, chociaż Zamawiający dopuszcza świadczenie usług takimi autobusami przez cały okres obowiązywania umowy. Z pkt 1.9.1, 1.9.3 i 1.9.4 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ wynika, że średni wiek oblicza się zasadniczo dla autobusów używanych, które z chwilą rozpoczęcia świadczenia usług nie były fabrycznie nowe, a w przypadku wymiany pojazdu z Załącznika nr 2b uwzględnia się wiek pojazdu wprowadzonego w jego miejsce. W konsekwencji w kalkulacji mogą zostać uwzględnione autobusy fabrycznie nowe wprowadzone później w miejsce pojazdów używanych, ale nie autobusy fabrycznie nowe wprowadzone od pierwszego dnia realizacji umowy ponad minimalny limit wymagany przez Zamawiającego.

Jeżeli celem wymogu średniego wieku jest zapewnienie odpowiedniego wieku, jakości i niezawodności taboru, to pominięcie dodatkowych autobusów fabrycznie nowych wprowadzonych od pierwszego dnia realizacji umowy pozostaje z tym celem sprzeczne. Pojazdy te realnie podnoszą standard wykonywania zamówienia, a mimo to mechanizm średniego wieku nie przypisuje im żadnego znaczenia.

Obecne brzmienie wywołuje skutek odwrotny do zamierzonego: wykonawca, który ponosi większe nakłady i wprowadza dodatkowe autobusy fabrycznie nowe już od pierwszego dnia realizacji umowy, nie uzyskuje żadnej korzyści w mechanizmie średniego wieku, podczas gdy wykonawca wprowadzający

takie same pojazdy później może obniżyć średni wiek floty. Kryterium techniczne nie powinno premiować późniejszego podnoszenia standardu kosztem wyższego standardu zapewnionego od początku realizacji zamówienia.

Tak ukształtowany mechanizm może preferować wykonawcę dysponującego znaczną liczbą pojazdów używanych, który rozpoczyna realizację usług z większą liczbą autobusów używanych, a następnie wymienia je na pojazdy fabrycznie nowe w toku wykonywania umowy. Wykonawca zamierzający od początku świadczyć usługi przy wykorzystaniu większej liczby autobusów fabrycznie nowych nie uzyskuje porównywalnej korzyści z poniesienia wyższych nakładów inwestycyjnych.

Jeżeli intencją Zamawiającego było objęcie mechanizmem średniego wieku wyłącznie autobusów używanych, intencja ta powinna zostać wyrażona w dokumentach zamówienia w sposób jednoznaczny i konsekwentny. Zamawiający nie może jednak równocześnie wyłączać z kalkulacji autobusów fabrycznie nowych wprowadzonych od pierwszego dnia świadczenia usług ponad wymagane minimum i uwzględniać w tej samej kalkulacji autobusów fabrycznie nowych wprowadzanych później w miejsce pojazdów używanych. Takie rozwiązanie różnicuje identyczne pojazdy według kryterium momentu ich wprowadzenia, a nie według ich wieku, jakości, niezawodności albo wpływu na standard realizacji zamówienia.

W konsekwencji mechanizm obliczania średniego wieku powinien uwzględniać również autobusy fabrycznie nowe wprowadzone do realizacji zamówienia od pierwszego dnia świadczenia usług ponad minimalną liczbę wymaganą przez Zamawiającego. Tylko takie rozwiązanie zapewnia równe traktowanie wykonawców i premiuje rzeczywiste podniesienie standardu taboru od początku wykonywania umowy.

Zarzut nr 15 – niejednoznaczny i niewystarczający opis parametrów eksploatacyjnych usług przewozowych, w szczególności brak udostępnienia rozkładów jazdy, danych o strukturze brygad, prędkościach eksploatacyjnych i handlowych, czasach pracy zadań przewozowych, liczbie przystanków oraz innych danych operacyjnych koniecznych do ustalenia liczby kierowców, wykorzystania taboru, przebiegów technicznych i kosztów realizacji zamówienia.

Dokumentacja postępowania nie zawiera kompletnych danych operacyjnych niezbędnych do rzetelnej kalkulacji oferty w zamówieniu na usługi publicznego transportu zbiorowego. Publicznie dostępne rozkłady jazdy nie obejmują pełnej struktury zadań przewozowych, przebiegów technicznych, wykorzystania taboru, czasów pracy kierowców, przerw, rezerw osobowych i taborowych ani rzeczywistej organizacji pracy brygad.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie nr 3 z dnia 22 lipca 2026 r. potwierdza, że Zamawiający dysponuje konkretnymi danymi operacyjnymi, w tym maksymalnym zapotrzebowaniem na brygady na

poziomie 100 pojazdów w dni robocze, 47 pojazdów w soboty, 41 pojazdów w niedziele i święta oraz 2 brygad nocnych. Skoro wartości te służą uzasadnieniu liczby autobusów i rezerwy technicznej, Zamawiający powinien udostępnić wykonawcom dane źródłowe, w szczególności kursówki, strukturę brygad, miejsca rozpoczęcia i zakończenia zadań, przebiegi techniczne, czasy pracy i postoju.

Dane te mają znaczenie nie tylko dla kalkulacji ceny, lecz także dla oceny proporcjonalności wymogów infrastrukturalnych. Jeżeli lokalizacja, powierzchnia bazy, liczba stanowisk albo obowiązek skupienia funkcji w jednej bazie mają wynikać ze szczególnych uwarunkowań komunikacji miejskiej w Kielcach, uwarunkowania te powinny znajdować odzwierciedlenie w danych udostępnionych wykonawcom.

Zakres danych operacyjnych wpływa bezpośrednio na podstawowe elementy kalkulacji ceny: liczbę kierowców, liczbę pojazdów, wielkość rezerw, przebiegi techniczne, koszty pracy, paliwa albo energii, utrzymania zaplecza oraz organizacji przewozów. Bez tych danych wykonawca nie jest w stanie przygotować oferty porównywalnej z ofertami innych wykonawców ani oszacować ryzyk związanych z wykonywaniem umowy.

Brak kompletnych danych operacyjnych narusza porównywalność ofert. Wykonawcy, nie dysponując tym samym zestawem danych wejściowych, będą zmuszeni przyjmować własne założenia dotyczące struktury brygad, liczby kierowców, przebiegów technicznych, czasów postoju, przerw i wykorzystania taboru. Cena ofertowa będzie wówczas w istotnej części skutkiem odmiennej oceny ryzyka informacyjnego, a nie konkurencji opartej na jednakowych parametrach zamówienia.

Niepewność wykonawców wzmacniają pkt 1.16–1.20 OPZ, które przyznają Zamawiającemu szerokie uprawnienia do zlecania dodatkowej pracy przewozowej, zmian rozkładów jazdy, tras, numerów linii, przystanków, częstotliwości kursowania oraz czasowego zawieszania linii. Zamawiający nie przekazał jednak danych pozwalających oszacować skalę, prawdopodobieństwo i skutki takich zmian, mimo że wykonawcy mają utrzymywać gotowość operacyjną do ich obsługi.

Brak danych operacyjnych uniemożliwia również ocenę wpływu zwiększenia albo zmniejszenia pracy przewozowej, w tym czasowej obsługi linii 8, 26 i 34, na obiegi pojazdów, liczbę brygad, przebiegi techniczne, zapotrzebowanie na kierowców, wykorzystanie bazy i koszty gotowości.

Uprawnienie Zamawiającego do organizowania sieci komunikacyjnej i wprowadzania zmian rozkładów jazdy nie jest kwestionowane. Zarzut dotyczy braku danych bazowych pozwalających na rzetelną kalkulację oferty oraz ocenę skali ryzyk operacyjnych przy tak szeroko ukształtowanych uprawnieniach modyfikacyjnych Zamawiającego.

Kontekstowo dane operacyjne powinny uwzględniać także obowiązki kierowców określone w pkt 10.4–10.7 oraz pkt 10.32 OPZ, ponieważ wpływają one na czasy obsługi przystanków, przejazdu, przerw, możliwość dotrzymania rozkładów oraz liczbę kierowców niezbędnych do realizacji zamówienia.

Brak tych informacji narusza zasadę jednoznacznego i wyczerpującego opisu przedmiotu zamówienia. Zamawiający nie może przerzucać na wykonawców obowiązku samodzielnego odtwarzania kluczowych

danych eksploatacyjnych na podstawie publicznie dostępnych rozkładów jazdy albo poglądowego wglądu do dokumentacji. Dane te powinny zostać udostępnione wszystkim wykonawcom w jednakowym zakresie i w formie umożliwiającej rzeczywistą analizę.

Samo umożliwienie wglądu do dokumentacji w siedzibie Zamawiającego, o którym mowa w pkt 1.15 Załącznika nr 1 do OPZ, nie jest wystarczające. Dane rozkładowe i eksploatacyjne wymagają szczegółowych analiz operacyjnych, symulacji pracy brygad, analizy czasu pracy kierowców, wykorzystania taboru, przebiegów technicznych i optymalizacji organizacji przewozów, których nie da się rzetelnie przeprowadzić w ramach jednorazowego albo ograniczonego czasowo wglądu stacjonarnego.

Znaczenie takich danych potwierdza wyrok Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 6 lutego 2024 r., KIO 151/24, KIO 166/24, w której problem braku danych operacyjnych dotyczących pracy przewozowej został usunięty przez udostępnienie tzw. kursówek obejmujących liczbę autobusów obsługujących daną linię, liczbę kursów, czas rozpoczęcia i zakończenia kursów oraz podział na dni robocze, soboty, niedziele i święta. Potwierdza to, że tego rodzaju informacje mają realne znaczenie dla kalkulacji oferty i powinny być udostępnione wykonawcom w sposób umożliwiający praktyczną analizę.

Powyższe potwierdza również OPZ z postępowania nr 5/2025 tego samego Zamawiającego. W tamtym postępowaniu Zamawiający wskazał konkretne linie, trasy, planowany roczny wolumen pracy przewozowej oraz odwołał się do aktualnie obowiązujących rozkładów jazdy stanowiących załącznik do SWZ. Nie chodzi o obowiązek powtórzenia identycznego zakresu danych, lecz o standard opisu przedmiotu zamówienia. Skoro w mniejszym zamówieniu Zamawiający udostępniał dane dotyczące linii, tras, rozkładów i wolumenu pracy przewozowej, to w obecnym, większym i bardziej ryzykownym kontrakcie potrzeba udostępnienia kompletnych danych operacyjnych jest tym bardziej aktualna.

Dowód nr 6 – OPZ z postępowania nr 5/2025 oraz inne dokumenty zamówienia na: „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego”, na okoliczność wskazania przez Zamawiającego konkretnych linii, tras, rozkładów jazdy i rocznego wolumenu pracy przewozowej w analogicznym zamówieniu przewozowym.

Rozwiązaniem proporcjonalnym jest udostępnienie kompletnych danych operacyjnych jako części dokumentacji postępowania, w formie elektronicznej umożliwiającej ich przetwarzanie. Tylko taki sposób opisu przedmiotu zamówienia zapewnia porównywalność ofert, ogranicza konieczność doliczania przez wykonawców premii za ryzyko informacyjne oraz umożliwia Zamawiającemu uzyskanie ofert skalkulowanych na podstawie jednakowych i weryfikowalnych założeń.

Zarzut został oparty na konkretnym katalogu brakujących danych, a nie na ogólnym twierdzeniu o trudności kalkulacyjnej. Bez kursówek, struktury brygad, miejsc rozpoczęcia i zakończenia zadań, przebiegów technicznych, czasów postoju, przerw, prędkości eksploatacyjnych i handlowych oraz

parametrów wykorzystania taboru nie jest możliwe ustalenie liczby kierowców, kosztów pracy, kosztów energii albo paliwa, kosztów rezerwy oraz kosztów organizacji przewozów.

Doświadczenie wykonawcy w realizacji usług przewozowych nie zastępuje danych dotyczących konkretnego zamówienia. Profesjonalny operator może przewidywać typowe ryzyka eksploatacyjne, lecz nie może odgadywać struktury brygad, miejsc rozpoczęcia i zakończenia zadań, przebiegów technicznych, czasów postoju, przerw i rzeczywistej organizacji sieci komunikacyjnej. Brak tych danych jest ryzykiem informacyjnym wykreowanym przez Zamawiającego, a nie zwykłym ryzykiem gospodarczym wykonawcy.

Zarzut nr 16 – niejednoznaczny i niewyczerpujący opis wymagań dotyczących systemów pokładowych, w szczególności monitoringu wizyjnego, systemu informacji pasażerskiej, autokomputerów, kasowników, automatów biletowych, systemu MUNICOM, Kieleckiej Karty Miejskiej, urządzeń powierzanych przez Zamawiającego oraz infrastruktury sieciowej na terenie bazy.

Kwestionowane postanowienia OPZ przewidują rozbudowany system wymagań dotyczących wyposażenia pokładowego autobusów, komunikacji z systemami Zamawiającego oraz infrastruktury sieciowej na terenie bazy, lecz nie zawierają kompletnego opisu technicznego niezbędnego do przygotowania porównywalnych ofert. Zamawiający wymaga kompatybilności i współpracy rozwiązań wykonawcy z własnymi systemami, nie wskazując w sposób wyczerpujący parametrów tych systemów, warunków technicznych integracji ani podziału odpowiedzialności za jej wykonanie.

Wymóg kompatybilności systemu monitoringu wizyjnego z systemem Zamawiającego został sformułowany niejednoznacznie. OPZ nie wskazuje parametrów technicznych systemu Zamawiającego, wymaganych protokołów komunikacyjnych, formatów zapisu, sposobu transmisji danych, wymagań dotyczących oprogramowania centralnego, licencji, interfejsów integracyjnych, standardów cyberbezpieczeństwa ani zakresu odpowiedzialności za integrację. Wykonawca nie może więc ustalić, jakie urządzenia, oprogramowanie, licencje i usługi wdrożeniowe powinien uwzględnić w ofercie.

Analogiczna niejednoznaczność dotyczy pozostałych systemów pokładowych, w szczególności raportowania danych do MUNICOM, kompatybilności z Kielecką Kartą Miejską, integracji kasowników, autokomputerów, automatów biletowych, systemów informacji pasażerskiej, zapowiedzi głosowych oraz modemów GSM/LTE. Dokumentacja nie określa kompletnie wymaganych protokołów, interfejsów, licencji, zasad aktualizacji, serwisu, testów, odbiorów i usuwania niezgodności, co uniemożliwia precyzyjną wycenę integracji.

Szczególnie problematyczne są postanowienia dotyczące urządzeń powierzanych przez Zamawiającego, w tym tablic ETML-38, autokomputerów SRG-6000, kasowników KRG 12 oraz automatów biletowych TICOMAT 8010. Wykonawca ma obowiązek ich zamontowania, zintegrowania albo zapewnienia

współpracy z instalacją pokładową, podczas gdy dokumentacja nie określa w pełni stanu technicznego tych urządzeń, wersji oprogramowania, wymagań producenta, zasad odpowiedzialności za awarie ani kosztów dostosowania pojazdów do ich montażu.

OPZ przewiduje również obowiązek budowy na koszt wykonawcy infrastruktury sieciowej na terenie bazy, obejmującej punkty dostępowe Wi-Fi 5 GHz, switch, router z obsługą IPsec, urządzenia zabezpieczające, łącze stałe oraz comiesięczne opłaty operatorowi internetowemu. Jednocześnie wykonawca ma zapewnić integrację tej infrastruktury z serwerem Zamawiającego i systemem zamawiania nagrań, bez wskazania parametrów serwera, wymagań bezpieczeństwa, konfiguracji VPN/IPsec, wymaganej przepustowości oraz zasad odbioru i testowania infrastruktury.

Brak kompletnych danych technicznych narusza zasadę jednoznacznego i wyczerpującego opisu przedmiotu zamówienia. Wykonawcy, nie dysponując tym samym zestawem informacji o systemach Zamawiającego, będą zmuszeni przyjmować własne założenia dotyczące zakresu integracji, liczby licencji, rodzaju urządzeń, kosztów wdrożenia, serwisu, testów, aktualizacji oraz usuwania niezgodności. Cena ofertowa będzie więc w istotnej części skutkiem odmiennej oceny ryzyka integracyjnego, a nie konkurencji opartej na jednakowych parametrach technicznych.

Brak kompletnej dokumentacji technicznej uniemożliwia również uzyskanie wiążących ofert od dostawców i integratorów systemów pokładowych. Podwykonawcy technologiczni nie są w stanie prawidłowo wycenić dostaw, licencji, integracji, testów i serwisu bez znajomości interfejsów, protokołów, wersji oprogramowania, wymagań cyberbezpieczeństwa i zakresu odpowiedzialności za integrację.

Zamawiający może wymagać kompatybilności rozwiązań wykonawcy z własnymi systemami, nie zwalnia go to jednak z obowiązku opisanie tych systemów w sposób pozwalający na przygotowanie oferty. Wykonawca nie powinien ponosić ryzyka technicznego wynikającego z braku informacji o architekturze systemowej, protokołach komunikacyjnych, wersjach oprogramowania, wymaganiach licencyjnych, ograniczeniach producentów urządzeń powierzanych albo zasadach odpowiedzialności za integrację.

Rozwiązaniem proporcjonalnym jest udostępnienie kompletnej specyfikacji technicznej systemów Zamawiającego i urządzeń powierzanych, obejmującej w szczególności interfejsy komunikacyjne, protokoły, dokumentację interfejsów programistycznych, o ile Zamawiający przewiduje ich wykorzystanie, wymagania cyberbezpieczeństwa, zasady licencjonowania, testowania, odbiorów, aktualizacji i serwisu, albo dopuszczenie rozwiązań równoważnych spełniających jasno opisane funkcje użytkowe. Tylko taki opis pozwala rzetelnie skalkulować ofertę i zapewnia jej porównywalność.

Obowiązek zachowania podwyższonej staranności przez profesjonalnego wykonawcę nie zastępuje obowiązku Zamawiającego jednoznacznego opisanie przedmiotu zamówienia. Wykonawca może odpowiadać za prawidłowe działanie własnych systemów i należyłą organizację integracji tylko wtedy,

gdy zna parametry systemów Zamawiającego, zakres wymaganej współpracy, interfejsy, protokoły, licencje, standardy cyberbezpieczeństwa oraz podział odpowiedzialności za testy i odbiory.

Zarzut nr 17 – nieproporcjonalny i niezgodny z zasadami RODO wymóg ciągłej rejestracji dźwięku z kabiny kierowcy, prowadzący do utrwalania treści rozmów kierowcy, pasażerów i osób trzecich bez wykazania konkretnego celu, podstawy prawnej oraz niezbędności tak daleko ingerującego środka.

Wymóg ciągłej rejestracji dźwięku z kabiny kierowcy stanowi środek szczególnie ingerujący w prywatność osób, których wypowiedzi mogą zostać utrwalone. Rejestracja audio różni się jakościowo od monitoringu wizyjnego, ponieważ obejmuje nie tylko obraz zdarzenia, lecz także treść rozmów kierowcy, pasażerów i osób trzecich, które mogą pozostawać całkowicie niezwiązane z bezpieczeństwem przewozów albo wykonywaniem umowy.

Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a, b i c RODO dane osobowe powinny być przetwarzane zgodnie z prawem, rzetelnie i przejrzysto, w konkretnych, wyraźnych i prawnie uzasadnionych celach oraz w zakresie adekwatnym i ograniczonym do tego, co niezbędne. Dokumentacja postępowania nie wykazuje, aby stałe nagrywanie dźwięku z kabiny kierowcy było konieczne dla realizacji celu zamówienia ani aby celu tego nie można było osiągnąć środkami mniej ingerującymi, takimi jak monitoring wizyjny bez dźwięku, komunikacja audio uruchamiana zdarzeniowo albo rozwiązania aktywowane wyłącznie w sytuacjach nadzwyczajnych.

OPZ nie określa również elementów niezbędnych do oceny zgodności takiego przetwarzania z RODO: podstawy prawnej, precyzyjnego celu rejestracji dźwięku, kategorii osób mających dostęp do nagrań, przesłanek odsłuchu, procedury dokumentowania dostępu, zasad anonimizacji, obowiązków informacyjnych wobec kierowców i pasażerów, podziału ról pomiędzy Zamawiającym i wykonawcą jako administratorami albo podmiotami przetwarzającymi oraz zasad odpowiedzialności za naruszenia ochrony danych osobowych.

Z pkt 9.9.13 OPZ wynika, że zapis audio z mikrofonu monitoringu ma być rejestrowany w sposób ciągły wraz z obrazem ze wszystkich kamer przez okres co najmniej 30 dni. Jednocześnie pkt 9.9.3 przewiduje możliwość uruchomienia obrazu na żywo z kamer oraz dwustronnej komunikacji audio z kierowcą po wciśnięciu przycisku napadowego. O ile rozwiązanie zdarzeniowe związane z przyciskiem napadowym może znajdować uzasadnienie w bezpieczeństwie, o tyle stała rejestracja dźwięku z kabiny kierowcy, obejmująca potencjalnie także rozmowy pasażerów i osób trzecich, nie została uzasadniona w sposób odpowiadający zasadom minimalizacji, adekwatności i ograniczenia celu.

Ciągłość i zakres przetwarzania wzmacnia pkt 9.9.15 OPZ, zgodnie z którym system ma zapewniać ciągłe nagrywanie podczas włączonego zapłonu oraz przez określony czas po jego wyłączeniu, a także pkt 9.9.16 OPZ, który przewiduje oznaczanie rejestrowanego obrazu czasem, numerem taborowym

pojazdu i nazwą kamery oraz automatyczne usuwanie danych na zasadzie FIFO. Postanowienia te odnoszą się do cyklu życia nagrań, identyfikowalności materiału i retencji, ale nie zastępują obowiązku wykazania podstawy prawnej, niezbędności i proporcjonalności stałego utrwalania dźwięku ani określenia zasad dostępu do zapisów audio.

Brak rozróżnienia pomiędzy komunikacją audio uruchamianą w sytuacji zagrożenia a ciągłą rejestracją dźwięku prowadzi do nadmiernego rozszerzenia zakresu przetwarzania danych. Zamawiający może przewidzieć rozwiązania służące bezpieczeństwu kierowcy i pasażerów, ale powinny one realizować zasadę ochrony danych na etapie projektowania i domyślnej ochrony danych, tj. domyślnie obejmować wyłącznie dane niezbędne do osiągnięcia konkretnego celu.

Okoliczności tej nie zmienia przewidziany w pkt 9.10.2 OPZ wyłącznik mikrofonu. Skoro pkt 9.9.13 przewiduje ciągły zapis audio, dokumentacja powinna wyjaśniać, kiedy kierowca może wyłączyć mikrofon, czy wyłączenie nie będzie traktowane jako naruszenie obowiązków umownych, kto decyduje o ponownym uruchomieniu mikrofonu oraz jakie skutki kontraktowe wiążą się z korzystaniem z tej funkcji. Samo techniczne umożliwienie wyłączenia mikrofonu nie zastępuje prawidłowego określenia celu, zakresu i zasad przetwarzania danych audio.

Stała rejestracja dźwięku rodzi ryzyko incydentalnego utrwalania informacji wykraczających poza cel bezpieczeństwa przewozów, w tym rozmów prywatnych, danych dotyczących zdrowia, niepełnosprawności, sytuacji rodzinnej albo innych informacji o szczególnie wrażliwym charakterze. Tym bardziej dokumentacja powinna wskazywać niezbędność takiego środka, jego podstawę prawną oraz przeprowadzenie oceny proporcjonalności i skutków dla ochrony danych.

Zamawiający nie określił, kto i w jakim zakresie będzie administratorem danych, czy wykonawca będzie działał jako odrębny administrator, współadministrator czy podmiot przetwarzający, ani jakie obowiązki i koszty związane z obsługą żądań osób, których dane dotyczą, zabezpieczeniem nagrań, dostępem do zapisów audio, obsługą incydentów oraz realizacją obowiązków informacyjnych mają zostać przypisane wykonawcy. Brak tych informacji ma znaczenie zarówno dla zgodności z RODO, jak i dla kalkulacji ceny oferty. Znaczenie to wzmacniają pkt 9.15.1–9.15.2 OPZ, które przewidują zdalne połączenie z rejestratorami, zamawianie nagrań przez stronę www, pobieranie nagrań przez pracowników Zamawiającego, wymianę dysków oraz zgrywanie nagrań na zewnętrzne nośniki danych.

Przy tak szerokim i systemowym monitoringu obejmującym stałe utrwalanie dźwięku dokumentacja postępowania powinna co najmniej wskazywać, że dokonano oceny skutków planowanych operacji przetwarzania dla ochrony danych osobowych, obejmującej niezbędność i proporcjonalność rejestracji audio oraz ryzyko naruszenia praw i wolności osób, których dane dotyczą. Brak jakiegokolwiek odniesienia do tej oceny potwierdza, że wymóg został sformułowany bez wykazania zgodności z zasadami RODO.

Stanowisko to zostało wprost potwierdzone w wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 9 kwietnia 2025 r., KIO 993/25, KIO 1002/25, dotyczącym wymogu mikrofonu i rejestracji dźwięku w autobusach komunikacji miejskiej. Izba wskazała, że administrator jest uprawniony do prowadzenia monitoringu obejmującego jednoczesną rejestrację obrazu i dźwięku wyłącznie wtedy, gdy wynika to wprost z przepisów powszechnie obowiązujących. Izba podkreśliła również, że w tamtej sprawie nie potwierdzono istnienia przepisu prawa upoważniającego zamawiającego do objęcia systemem monitoringu również rejestrowania dźwięku i głosu w ramach organizowania publicznego transportu zbiorowego. Stanowisko to pozostaje adekwatne do niniejszej sprawy, w której Zamawiający wymaga ciągłej rejestracji dźwięku z kabiny kierowcy, nie wskazując podstawy prawnej pozwalającej na tak daleko idącą ingerencję w prywatność kierowców, pasażerów i osób trzecich.

Dopuszczalność stosowania rozwiązań służących bezpieczeństwu kierowców i pasażerów nie jest kwestionowana. Zarzut dotyczy wyłącznie obowiązku stałego utrwalania dźwięku bez wykazania podstawy prawnej, niezbędności i proporcjonalności tego środka oraz bez określenia gwarancji ochrony praw osób, których dane mogą zostać utrwalone.

Rozwiązaniem proporcjonalnym jest wykreślenie obowiązku ciągłej rejestracji dźwięku i pozostawienie wyłącznie funkcjonalności audio uruchamianych zdarzeniowo, bez ciągłego zapisu dźwięku, w szczególności w razie użycia przycisku napadowego albo innego obiektywnie zdefiniowanego zdarzenia związanego z bezpieczeństwem. Jeżeli Zamawiający uznaje określoną formę komunikacji audio za niezbędną, powinien jednoznacznie określić jej cel, podstawę prawną, zakres, czas działania, zasady dostępu do danych, retencję, obowiązki informacyjne i podział odpowiedzialności za przetwarzanie danych osobowych. Bez tych elementów wymóg stałej rejestracji dźwięku pozostaje nieproporcjonalny.

Zarzut nr 18 – niejednoznaczne i nieproporcjonalne zastrzeżenie prawa Zamawiającego do zmiany wielkości pracy przewozowej w granicach +20% / -10% od planowanej rocznej liczby wozokilometrów, bez jednoznacznego wskazania, że limity te odnoszą się do każdego roku obowiązywania umowy oraz bez jednoznacznego zagwarantowania minimalnej rocznej wielkości świadczenia na poziomie nie niższym niż 90% planowanej rocznej liczby wozokilometrów, przy jednoczesnym obowiązku kalkulacji i utrzymywania gotowości do czasowej obsługi linii 8, 26 i 34 oraz zapewnienia dodatkowych 8 autobusów klasy MAXI.

Zgodnie z pkt 1.3 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ planowana roczna liczba wozokilometrów wynosi 8.000.000. Pkt 1.5 Załącznika nr 1 do SWZ/OPZ zastrzega natomiast prawo Zamawiającego do zmiany wielkości pracy przewozowej w granicach +20% / -10% od planowanej liczby wozokilometrów, nie przesądzając jednoznacznie, czy limity te odnoszą się do każdego roku obowiązywania umowy, czy do łącznej pracy przewozowej w całym okresie jej realizacji.

Niejednoznaczność ta ma istotne znaczenie dla kalkulacji oferty. W pkt 6.2 SWZ Zamawiający wskazał, że przedmiotem zamówienia są usługi przewozowe świadczone przez okres 10 lat, tj. 120 miesięcy, w ilości rocznej 8.000.000 wozokilometrów, a pkt 24.2 SWZ potwierdza 10-letni okres trwania umowy. Takie ukształtowanie dokumentacji przemawia za odnoszeniem limitów zwiększenia i zmniejszenia pracy przewozowej do każdego roku obowiązywania umowy, tak aby wykluczyć ograniczenie pracy przewozowej w jednym roku ponad 10% i kompensowanie tego zwiększeniem pracy w kolejnych latach. Pkt 1.10.3–1.10.4 OPZ wskazują, że czasowa obsługa linii 8, 26 i 34 będzie realizowana jako zwiększenie pracy przewozowej oraz że szacowana roczna liczba wozokilometrów tych linii wynosi 1.200.000 i nie wlicza się do podstawowej planowanej rocznej liczby 8.000.000 wozokilometrów. Informacja ta jest dla wykonawców istotna i pozwala uwzględnić w kalkulacji zwiększony zakres świadczenia w pierwszym okresie realizacji umowy. Nie usuwa jednak potrzeby jednoznacznego określenia gwarantowanego minimalnego rocznego poziomu świadczenia oraz zasad kalkulacji kosztów gotowości związanych z dodatkowymi autobusami wymaganymi do czasowej obsługi tych linii.

Znaczenie dla kalkulacji ma również pkt 1.4 OPZ, zgodnie z którym planowana roczna liczba wozokilometrów obejmuje wyłącznie wozokilometry bezpośrednio wynikające z obsługi linii, bez wozokilometrów dojazdowych i zjazdowych, a koszty dojazdu do przystanku początkowego i zjazdu z przystanku końcowego wykonawca uwzględnia w cenie wozokilometra wykonywanego na linii komunikacyjnej. Tym bardziej konieczne jest jednoznaczne określenie minimalnego rocznego poziomu pracy przewozowej oraz zasad rozliczenia i finansowania kosztów gotowości związanych z czasową obsługą dodatkowych linii, ponieważ koszty gotowości, przebiegów technicznych i organizacji pracy nie są prostą pochodną wyłącznie liczby kilometrów liniowych.

Nie jest kwestionowane samo poinformowanie wykonawców o planowanym zwiększeniu pracy przewozowej w związku z czasową obsługą linii 8, 26 i 34. Przeciwnie, wskazanie tego zakresu w dokumentacji postępowania ogranicza ryzyko informacyjne w porównaniu z sytuacją, w której Zamawiający w ogóle nie ujawniłby planowanej dodatkowej pracy przewozowej. Problem dotyczy tego, że przy ujawnieniu konkretnego wolumenu dodatkowych wozokilometrów oraz obowiązku zapewnienia dodatkowych autobusów dokumentacja nadal powinna jednoznacznie określać minimalny roczny poziom świadczenia oraz skutki kosztowe czasowego zakończenia obsługi tych linii.

Odpowiedź Zamawiającego na pytanie nr 3 z dnia 22 lipca 2026 r. potwierdza, że zwiększenie pracy przewozowej nie ma charakteru jedynie hipotetycznego. Zamawiający powiązał obsługę linii 8, 26 i 34 z konkretnym wolumenem 1,2 mln wozokilometrów rocznie, obowiązkiem zapewnienia dodatkowych 8 autobusów klasy MAXI oraz możliwością zwiększenia łącznej liczby autobusów do 123 sztuk. Wynika to również z pkt 1.10.6 OPZ, zgodnie z którym wykonawca ma wykorzystać autobusy wymagane w pkt 1.7 oraz zapewnić dodatkowe 8 autobusów klasy MAXI, których wykaz ma stanowić Załącznik nr 2c do umowy.

Znaczenie dla kalkulacji ceny ma także pkt 1.10.7 OPZ, który określa możliwy status tych autobusów po zakończeniu czasowej obsługi linii 8, 26 i 34. Skoro wykonawca może po zakończeniu tej obsługi wycofać autobusy z Załącznika nr 2c albo przenieść je do Załącznika nr 2b, dokumentacja powinna jednoznacznie określać, czy koszty pozyskania, finansowania, ubezpieczenia, utrzymania i ewentualnego dalszego wykorzystania tych pojazdów mają być kalkulowane jako koszt czasowego zwiększenia pracy przewozowej, czy jako element podstawowego modelu świadczenia w całym okresie obowiązywania umowy.

Zamawiający powinien zatem doprecyzować nie tyle sam fakt czasowej obsługi linii 8, 26 i 34, który wynika z pkt 1.10.3–1.10.4 OPZ, ile zasady rozliczenia i finansowania kosztów gotowości związanych z tą obsługą, w tym koszty pozyskania, utrzymywania i ewentualnego dalszego wykorzystania dodatkowych 8 autobusów klasy MAXI, koszty kierowców, zaplecza, ubezpieczeń, finansowania i rezerwy technicznej oraz skutki zakończenia tej obsługi po 60-dniowym powiadomieniu.

Zgodnie z art. 433 pkt 4 Pzp projektowane postanowienia umowy nie mogą przewidywać możliwości ograniczenia zakresu zamówienia bez wskazania minimalnej wartości albo wielkości świadczenia stron. Samo posłużenie się limitem zmniejszenia pracy przewozowej o 10% nie usuwa wątpliwości, jeżeli nie wiadomo, czy limit ten odnosi się do każdego roku obowiązywania umowy, czy do całego okresu jej realizacji. Brak jednoznacznego określenia minimalnej rocznej pracy przewozowej pozbawia wykonawcę wiedzy o gwarantowanym poziomie przychodów w poszczególnych latach.

Dopuszczalność elastycznego kształtowania pracy przewozowej nie zwalnia Zamawiającego z obowiązku określenia minimalnej wielkości świadczenia gwarantowanej wykonawcy w okresie relewantnym dla kalkulacji kosztów stałych. W kontrakcie przewozowym takim okresem jest co najmniej rok obowiązywania umowy, ponieważ wykonawca organizuje zasoby taborowe, kadrowe i zaplecze techniczne właśnie w perspektywie rocznej pracy przewozowej.

Wykonawca jest zobowiązany do utrzymywania przez cały okres obowiązywania umowy odpowiedniej liczby pojazdów, kierowców, zaplecza technicznego oraz innych zasobów niezbędnych do realizacji zamówienia. Znaczna część kosztów związanych z tymi zasobami ma charakter stały albo względnie stały i jest ponoszona niezależnie od faktycznie wykonanej liczby wozokilometrów, w szczególności koszty finansowania lub leasingu taboru, utrzymania bazy, zatrudnienia personelu, gotowości technicznej, ubezpieczeń, systemów pokładowych i zaplecza organizacyjnego.

Bez jednoznacznego określenia minimalnego i maksymalnego rocznego zakresu świadczenia wykonawca nie może ustalić, jaką liczbę autobusów powinien finansować i utrzymywać w gotowości, ilu kierowców zatrudnić albo zakontraktować, jaką przepustowość bazy zapewnić oraz jakie koszty stałe rozłożyć na przewidywany poziom przychodów. Jedna cena ofertowa nie może być racjonalnie skalkulowana dla świadczenia, którego minimalny roczny poziom i maksymalny roczny poziom nie

zostały opisane jednoznacznie, nawet jeżeli Zamawiający prawidłowo informuje o planowanej czasowej obsłudze dodatkowych linii w pierwszym okresie realizacji umowy.

Tak skonstruowany mechanizm narusza równowagę kontraktową i uniemożliwia rzetelną kalkulację ceny. Racjonalny wykonawca, chcąc zabezpieczyć się przed ograniczeniem zakresu zamówienia albo niejednoznacznymi zasadami rozliczenia i finansowania kosztów gotowości związanych z czasową obsługą dodatkowych linii, będzie zmuszony uwzględnić w cenie dodatkową premię za ryzyko, co zwiększa koszt zamówienia i ogranicza porównywalność ofert.

Projektowane postanowienia powinny jednoznacznie określać minimalny zakres świadczenia gwarantowany wykonawcy w każdym roku obowiązywania umowy. Jeżeli Zamawiający zastrzega uprawnienie do ograniczenia pracy przewozowej, powinien wprost wskazać, że limit zmniejszenia o 10% odnosi się do planowanej rocznej liczby wozokilometrów w każdym roku obowiązywania umowy. Uprawnienie Zamawiającego do elastycznego kształtowania rozkładów jazdy i dostosowywania pracy przewozowej do potrzeb komunikacyjnych nie jest kwestionowane. Zarzut dotyczy wyłącznie braku jednoznacznego określenia zakresu tej elastyczności w sposób pozwalający wykonawcy ustalić minimalny gwarantowany poziom przychodów oraz maksymalny poziom gotowości, który powinien zostać uwzględniony w kalkulacji oferty.

Pomocnicze znaczenie ma OPZ z postępowania nr 5/2025. Zamawiający posłużył się tam jednoznacznym sformułowaniem, zgodnie z którym prawo zmniejszania lub zwiększania wielkości zadań przewozowych w zakresie od –10% do +20% odnosiło się do każdego roku obowiązywania umowy. Skoro Zamawiający dysponuje wzorcem redakcyjnym eliminującym wątpliwość co do rocznego charakteru limitów, brak analogicznego doprecyzowania w obecnym postępowaniu tworzy realną niepewność interpretacyjną wpływającą na kalkulację kosztów stałych i gwarantowanego poziomu przychodów.

Dowód nr 6 – OPZ z postępowania nr 5/2025 oraz inne dokumenty zamówienia na: „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego”, na okoliczność jednoznacznego odniesienia przez Zamawiającego limitów zmniejszenia i zwiększenia pracy przewozowej od –10% do +20% do każdego roku obowiązywania umowy.

Żądanie nie obejmuje gwarancji niezmienności rozkładów jazdy ani wyłączenia prawa Zamawiającego do reagowania na potrzeby komunikacyjne. Dotyczy jedynie określenia minimalnej rocznej wielkości świadczenia oraz doprecyzowania zasad rozliczenia kosztów gotowości związanych z czasową obsługą linii 8, 26 i 34, tak aby koszty stałe utrzymania taboru, kierowców, bazy, systemów i gotowości operacyjnej mogły zostać przypisane do znanego, gwarantowanego poziomu przychodów.

W związku z wszystkimi wskazanymi okolicznościami i zarzutami wnoszę jak w petitum odwołania.

Z poważaniem

r. pr. Rafał Jędrzejewski

r. pr. Daniel Wiciński

/podpisano kwalifikowanym

podpisem elektronicznym/

Załączniki formalne:

1. Pełnomocnictwa wraz z dowodami uiszczenia opłaty skarbowej;
2. Dowód uiszczenia wpisu od odwołania;
3. Dowód przekazania Odwołania Zamawiającemu;
4. KRS Odwołującego;

Dowody:

1. Decyzja dotycząca środowiskowych uwarunkowań dla przedsięwzięcia polegającego na budowie zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach – na okoliczność zakresu i złożoności procesu przygotowania zajezdni autobusowej przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach, w tym administracyjnych uwarunkowań realizacji inwestycji infrastrukturalnej;
2. Umowa i warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej PGE Dystrybucja S.A. dla infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych – na okoliczność zakresu, etapowości i czasochłonności procesu zapewnienia przyłączenia elektroenergetycznego oraz infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych;
3. Harmonogram realizacji inwestycji ZTM Kielce – na okoliczność czasochłonności i etapowości realizacji inwestycji zajezdniowej oraz infrastruktury ładowania autobusów elektrycznych;
4. Referencje Zarządu Transportu Miejskiego w Warszawie dla ReloBus Transport Polska sp. z o.o. – na okoliczność doświadczenia Odwołującego w równoległej realizacji usług przewozowych na rzecz jednego organizatora publicznego transportu zbiorowego oraz skali tej realizacji;
5. Analiza wpływu struktury kosztów i nośników energii na mechanizm waloryzacji wynagrodzenia – na okoliczność wpływu struktury kosztów i nośników energii na mechanizm waloryzacji, w tym nieadekwatności jednolitego albo sztywnego modelu waloryzacyjnego do rzeczywistych kategorii kosztowych;
6. OPZ z postępowania nr 5/2025 oraz inne dokumenty zamówienia na: „Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego” – na okoliczność wcześniejszego sposobu ukształtowania przez tego samego Zamawiającego wymagań dotyczących bazy, infrastruktury ładowania, danych operacyjnych i limitów pracy przewozowej w analogicznym zamówieniu przewozowym. Te dokumenty są dostępne na stronie: [ZTM Kielce - Wykonywanie usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami elektrycznymi będącymi własnością Zamawiającego.](#)

Nazwa firmy: RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
Numer klienta: 378JEG

Potwierdzenie transakcji

Opis

opłata skarbową od pełn. dla D.Wiciński do reprezentacji przed KIO CEN2607230757574

Kwota	Data transakcji	Numer referencyjny transakcji
17,00 PLN	23.07.2026	CEN2607230757574

Typ transakcji / Kod

225 PRZELEW INTERNETOWY
225

Dane nadawcy

Nazwa i adres	Numer rachunku	Nazwa banku
RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ GEN.DĄBROWSKIEGO 8/24 87-100 Toruń, Polska	PL48 1600 1462 1718 1906 9000 0001	BNPPL Cen.Roz.nr 1

Dane odbiorcy

Nazwa i adres	Numer rachunku	Nazwa banku
Urząd Miasta Stołecznego Warszawy C entrum Obsługi Podatnika	21 1030 1508 0000 0005 5000 0070	BH RCR/Olsztyn

*Niniejsze potwierdzenie przelewu zostało sporządzone na podst. art. 7 ustawy Prawo Bankowe (Dz.U. nr 72 z 2002r., poz. 665, z późniejszymi zmianami).
Dokument wygenerowany komputerowo, za pomocą systemu bankowości internetowej GOnline Biznes, nie wymaga podpisu ani stempla.*

Uwaga! Data waluty jest prezentowana tylko wówczas, gdy jest inna niż data księgowania (data transakcji).

W przypadku potwierdzenia dla prowizji lub odsetek w polu Dane firmy prezentowane są dane właściciela rachunku oraz pole Dane odbiorcy nie jest wyświetlane.

Nazwa firmy: RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
Numer klienta: 378JEG

Potwierdzenie transakcji

Opis

Opłata skarbową od pełn. dla RJędrzejewski do reprezentacji przed KIO CEN2607230757583

Kwota	Data transakcji	Numer referencyjny transakcji
17,00 PLN	23.07.2026	CEN2607230757583

Typ transakcji / Kod

225 PRZELEW INTERNETOWY
225

Dane nadawcy

Nazwa i adres	Numer rachunku	Nazwa banku
RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ GEN.DĄBROWSKIEGO 8/24 87-100 Toruń, Polska	PL48 1600 1462 1718 1906 9000 0001	BNPPL Cen.Roz.nr 1

Dane odbiorcy

Nazwa i adres	Numer rachunku	Nazwa banku
Urząd Miasta Stołecznego Warszawy C entrum Obsługi Podatnika	21 1030 1508 0000 0005 5000 0070	BH RCR/Olsztyn

*Niniejsze potwierdzenie przelewu zostało sporządzone na podst. art. 7 ustawy Prawo Bankowe (Dz.U. nr 72 z 2002r., poz. 665, z późniejszymi zmianami).
Dokument wygenerowany komputerowo, za pomocą systemu bankowości internetowej GOnline Biznes, nie wymaga podpisu ani stempla.*

Uwaga! Data waluty jest prezentowana tylko wówczas, gdy jest inna niż data księgowania (data transakcji).

W przypadku potwierdzenia dla prowizji lub odsetek w polu Dane firmy prezentowane są dane właściciela rachunku oraz pole Dane odbiorcy nie jest wyświetlane.

Nazwa firmy: RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
Numer klienta: 378JEG

Potwierdzenie transakcji

Opis

Odwołanie Relobus Tr. P. od postanowień SWZ w Postępowaniu nr 10/2026 na świadczenie usług w komunikacji miejskiej w Kielcach, zam.ZTM Kielce CEN2607230757561

Kwota	Data transakcji	Numer referencyjny transakcji
15 000,00 PLN	23.07.2026	CEN2607230757561

Typ transakcji / Kod

225 PRZELEW INTERNETOWY
225

Dane nadawcy

Nazwa i adres	Numer rachunku	Nazwa banku
RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ GEN.DĄBROWSKIEGO 8/24 87-100 Toruń, Polska	PL48 1600 1462 1718 1906 9000 0001	BNPPL Cen.Roz.nr 1

Dane odbiorcy

Nazwa i adres	Numer rachunku	Nazwa banku
Urząd Zamówień Publicznych	60 1010 1010 0081 3622 3100 0000	NBP O/Okr./W-wa

Niniejsze potwierdzenie przelewu zostało sporządzone na podst. art. 7 ustawy Prawo Bankowe (Dz.U. nr 72 z 2002r., poz. 665, z późniejszymi zmianami). Dokument wygenerowany komputerowo, za pomocą systemu bankowości internetowej GOonline Biznes, nie wymaga podpisu ani stempla.

Uwaga! Data waluty jest prezentowana tylko wówczas, gdy jest inna niż data księgowania (data transakcji).

W przypadku potwierdzenia dla prowizji lub odsetek w polu Dane firmy prezentowane są dane właściciela rachunku oraz pole Dane odbiorcy nie jest wyświetlane.

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. 22:40:20

Numer KRS: 0000021693

**Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu
Z REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW**

Data rejestracji w Krajowym Rejestrze Sądowym		22.06.2001		
Ostatni wpis	Numer wpisu	122	Data dokonania wpisu	21.07.2026
	Sygnatura akt	TO.VII NS-REJ.KRS/6937/26/125		
	Oznaczenie sądu	SĄD REJONOWY W TORUNIU, VII WYDZIAŁ GOSPODARCZY KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO		

Dział 1

Rubryka 1 - Dane podmiotu	
1.Oznaczenie formy prawnej	SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
2.Numer REGON/NIP	REGON: 013271157, NIP: 5272185559
3.Firma, pod którą spółka działa	RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
4.Dane o wcześniejszej rejestracji	RHB, 55317, SĄD REJONOWY DLA M.ST. WARSZAWY XVI WYDZIAŁ GOSPODRACZY - REJESTROWY
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. KUJAWSKO-POMORSKIE, powiat TORUŃ, gmina TORUŃ, miejsc. TORUŃ
2.Adres	ul. GEN. JANA HENRYKA DĄBROWSKIEGO, nr 8/24, lok. ---, miejsc. TORUŃ, kod 87-100, poczta TORUŃ, kraj POLSKA
3.Adres poczty elektronicznej	-----
4.Adres strony internetowej	-----
5. Adres do doręczeń elektronicznych wpisany do Bazy Adresów Elektronicznych	AE:PL-53008-73466-DGVVU-24

Rubryka 3 - Oddziały		
1	1.Firma oddziału	RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TCZEWIE
	2.Siedziba	kraj POLSKA, woj. POMORSKIE, powiat TCZEWSKI, gmina TCZEW, miejsc. TCZEW

	3.Adres	ul. ARMII KRAJOWEJ, nr 86, lok. ---, miejsc. TCZEW, kod 83-110, poczta TCZEW, kraj POLSKA
2	1.Firma oddziału	RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TORUNIU
	2.Siedziba	kraj POLSKA, woj. KUJAWSKO-POMORSKIE, powiat TORUŃ, gmina TORUŃ, miejsc. TORUŃ
	3.Adres	ul. GEN. JANA HENRYKA DĄBROWSKIEGO, nr 8/24, lok. ---, miejsc. TORUŃ, kod 87-100, poczta TORUŃ, kraj POLSKA
3	1.Firma oddziału	RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TERESINIE
	2.Siedziba	kraj POLSKA, woj. MAZOWIECKIE, powiat SOCHACZEWSKI, gmina TERESIN, miejsc. TERESIN
	3.Adres	ul. SZYMANOWSKA, nr 20, lok. 13, miejsc. TERESIN, kod 96-515, poczta TERESIN, kraj POLSKA
4	1.Firma oddziału	RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W CEDRACH WIELKICH
	2.Siedziba	kraj POLSKA, woj. POMORSKIE, powiat GDAŃSKI, gmina CEDRY WIELKIE, miejsc. CEDRY WIELKIE
	3.Adres	ul. OSADNIKÓW WOJSKOWYCH, nr 41, lok. ---, miejsc. CEDRY WIELKIE, kod 83-020, poczta CEDRY WIELKIE, kraj POLSKA
5	1.Firma oddziału	RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W KLAUDYNIE
	2.Siedziba	kraj POLSKA, woj. MAZOWIECKIE, powiat WARSZAWSKI ZACHODNI, gmina STARE BABICE, miejsc. KLAUDYN
	3.Adres	ul. ESTRADY, nr 5, lok. ---, miejsc. KLAUDYN, kod 05-080, poczta KLAUDYN, kraj POLSKA
6	1.Firma oddziału	RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W CZERNIKOWIE
	2.Siedziba	kraj POLSKA, woj. KUJAWSKO-POMORSKIE, powiat TORUŃSKI, gmina CZERNIKOWO, miejsc. CZERNIKOWO
	3.Adres	ul. JULIUSZA SŁOWACKIEGO, nr 1, lok. ---, miejsc. CZERNIKOWO, kod 87-640, poczta CZERNIKOWO, kraj POLSKA
7	1.Firma oddziału	RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W GDAŃSKU
	2.Siedziba	kraj POLSKA, woj. POMORSKIE, powiat GDAŃSK, gmina GDAŃSK, miejsc. GDAŃSK
	3.Adres	ul. POŁĘŻE, nr 12, lok. ---, miejsc. GDAŃSK, kod 80-720, poczta GDAŃSK, kraj POLSKA

Rubryka 4 - Informacje o umowie		
1.Informacja o zawarciu lub zmianach umowy spółki	1	13.11.1998, DANUTA KOSIM - KRUSZEWSKA, REP.A - 17531/98 UL.SZARA 14 LOK.15 00-420 WARSZAWA 12.04.2001, ROBERT DOR, REP.A - 3839/2001 /ART.3/ UL.NOWY ŚWIAT 53 00-042 WARSZAWA
	2	20.11.2001 R., REP. A NR 8325/2001, TOMASZ CYGAN NOTARIUSZ W WARSZAWIE, KANCELARIA NOTARIALNA, UL. AL. JEROZOLIMSKIE 133/51 - ZMINA ART.4 AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO
	3	AKT NOTARIALNY Z 15.11.2001R. SPORZĄDZONY PRZEZ NOTARIUSZA TOMASZA CYGANA W KANCELARII NOTARIALNEJ W WARSZAWIE NR REP. A-8219/2001 ZMIENIONO ART. 3.1
	4	17.09.2002R., REP. A NR 8996/2002, NOTARIUSZ TOMASZ CYGAN, KANCELARIA NOTARIALNA PRZY AL.JEROZOLIMSKICH 133/51 W WARSZAWIE, ZMIENIONY ART.12.3, USTALONO TEKST JEDNOLITY AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI
	5	18.07.2003, REP. A 5851/2003, TOMASZ CYGAN NOTARIUSZ, KANCELARIA NOTARIALNA W WARSZAWIE, AL.JEROZOLIMSKIE 133/51, ZMIENIONO ART.3.1, ART.4.1 I ART.5.2 AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO.

6	15.12.2003 R. REP. A NR 10602/2003 NOTARIUSZ TOMASZ CYGAN Z KANCELARII NOTARIALNEJ W WARSZAWIE, ZMIANA ART. 12 UST. 3 USTALONO TEKST JEDNOLITY AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO.
7	02.08.2005R., A NR 10771/2005, TOMASZ CYGAN KANCELARIA NOTARIALNA PRZY AL. JEROZOLIMSKICH W WARSZAWIE, ZMIANA ART.11 I ART.12
8	28.02.2006 R., REP.A NR 3393/2006, NOTARIUSZ TOMASZ CYGAN, KANCELARIA NOTARIALNA W WARSZAWIE ZMIANA ART.2.1 ORAZ ART.2.2
9	28.09.2009 R., REP. A NR 60146/2009, TOMASZ CYGAN, NOTARIUSZ Z KANCELARII NOTARIALNEJ W WARSZAWIE, UL. AL. JEROZOLIMSKIE 133/43, ZMIANA ART.3 UST.1
10	14.05.2013 R., REP. A NR 12263/2013, NOTARIUSZ W WARSZAWIE TOMASZ CYGAN, KANCELARIA NOTARIALNA AL.JEROZOLIMSKIE 133 LOK. 43; ZM. 52 PKT 1 I 2 AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI.
11	18.07.2014 R., REP. A NR 18587/2014, NOTARIUSZ TOMASZ CYGAN, KANCELARIA NOTARIALNA W WARSZAWIE, AL.JEROZOLIMSKIE 133/43 ZMIANA ART.4 I ART.5 UST.2
12	08.12.2014 R. REP. A NR 29990/2014 NOTARIUSZ TOMASZ CYGAN Z KANCELARII NOTARIALNEJ W WARSZAWIE, AL. JEROZOLIMSKIE 133/43 ZMIANA: ART. 2 UST. 3, ART. 3 UST. 3, ART. 4, ART. 6, ART. 7, ART. 8
13	28.10.2015 R., REP. A NR 15556/2015, NOTARIUSZ TOMASZ CYGAN, KANCELARIA NOTARIALNA W WARSZAWIE, AL. JEROZOLIMSKIE 133/43, ZMIENIA SIĘ: ART. 3 UST. 1, ART. 4, ART. 5 UST. 1, ART. 6, ART. 10, ART. 11 UST. 3, ART. 11 UST. 5, ART. 12 UST. 2, ART. 12 UST. 3, ART. 12 UST. 5 AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI; SKREŚLA SIĘ ART. 9, DODAJE SIĘ ART. 11 UST. 5A, ART. 11A, ART. 11B
14	05.06.2019 R., REPERTORIUM A NR 5127/2019, NOTARIUSZ TOMASZ CYGAN, KANCELARIA NOTARIALNA TOMASZ CYGAN-NOTARIUSZ EWA MROCZEK-NOTARIUSZ, MAGDALENA NOWAK-NOTARIUSZ SPÓŁKA CYWILNA, 02-304 WARSZAWA, AL. JEROZOLIMSKIE 133/43, ZMIENIONO ARTYKUŁ 4, DODANO NOWY ARTYKUŁ 14, DOTYCHCZASOWE ARTYKUŁY 14 I 15 OZNACZONO JAKO ARTYKUŁY 15 I 16; USTALONO TEKST JEDNOLITY AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI.
15	10.01.2023 R., REPERTORIUM A NR 792/2023, NOTARIUSZ DANIEL KUPRYJAŃCZYK, KANCELARIA NOTARIALNA NOTARIUSZ MAREK HRYMAK, NOTARIUSZ DANIEL KUPRYJAŃCZYK, SPÓŁKA CYWILNA, 00-833 WARSZAWA, UL. SIENNA 73, ZMIENIONO ARTYKUŁ 4 I ARTYKUŁ 11 UST. 5 LIT. G) AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI; USTALONO TEKST JEDNOLITY AKTU ZAŁOŻYCIELSKIEGO SPÓŁKI.
16	11.10.2023 R., REP. A NR 5032/2023, NOTARIUSZ TOMASZ CYGAN, KANCELARIA NOTARIALNA NOTARIUSZ TOMASZ CYGAN, NOTARIUSZ EWA MROCZEK, NOTARIUSZ MAGDALENA NOWAK SPÓŁKA CYWILNA W WARSZAWIE, AL.JEROZOLIMSKIE 133/43, ZMIENIONO ARTYKUŁ 2 UST. 1 I UST. 2, ARTYKUŁ 11 UST. 3, ARTYKUŁ 12 UST. 2 I UST 3, W ARTYKULE 11A DODANO UST. 6, W ARTYKULE 12 DODANO UST. 6

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	HUB BIDCO SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	543427459
	4.Numer KRS	0001209452
	5.Posiadane przez wspólnika udziały	2161455 UDZIAŁÓW O ŁĄCZNEJ WARTOŚCI NOMINALNEJ 108.072.750,00 ZŁ
	6.Czy wspólnik posiada całość udziałów spółki?	NIE

Rubryka 8 - Kapitał spółki

1.Wysokość kapitału zakładowego	108 267 600,00 ZŁ
Podrubryka 1 Informacja o wniesieniu aportu	
1.Określenie wartości udziałów objętych za aport	1 7 637 900,00 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

1	Numer wzmianki	1
	1.Informacja czy spółka jest podmiotem dominującym czy zależnym	SPÓŁKA ZALEŻNA
	Podrubryka 1 Dane spółki zależnej	
	Brak wpisów	
	Podrubryka 2 Dane podmiotu dominującego	
	1	1.Firma lub nazwa podmiotu 2.Numer KRS podmiotu

Dział 2

Rubryka 1 - Organ uprawniony do reprezentacji podmiotu		
1.Nazwa organu uprawnionego do reprezentowania podmiotu	ZARZĄD	
2.Sposób reprezentacji podmiotu	JEŻELI ZARZĄD JEST WIELOOSOBOWY DO SKŁADANIA OŚWIADCZEŃ WOLI W IMIENIU SPÓŁKI WYMAGANE JEST WSPÓŁDZIAŁANIE DWÓCH CZŁONKÓW ZARZĄDU ALBO DWÓCH PROKURENTÓW, ALBO WSPÓŁDZIAŁANIE JEDNEGO CZŁONKA ZARZĄDU ŁĄCZNIE Z PROKURENTEM. PREZES ZARZĄDU I WICEPREZES ZARZĄDU REPREZENTUJĄ SPÓŁKĘ JEDNOOSOBOWO TAKŻE WTEDY, GDY ZARZĄD JEST WIELOOSOBOWY.	
Podrubryka 1 Dane osób wchodzących w skład organu		
1	1.Nazwisko / Nazwa lub Firma	ROCHOWICZ
	2.Imiona	TOMASZ STANISŁAW
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	58050803333, -----
	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	-----

Rubryka 2 - Organ nadzoru			
1	1.Nazwa organu	RADA NADZORCZA	
	Podrubryka 1 Dane osób wchodzących w skład organu		
	1	1.Nazwisko	DEETMAN
		2.Imiona	HERMAN JAN
		3.Numer PESEL lub data urodzenia	-----, 24.11.1967
	2	1.Nazwisko	ATANASOV
		2.Imiona	KAMEN RADOSTINOV
		3.Numer PESEL lub data urodzenia	-----, 15.12.1989
	3	1.Nazwisko	XU
		2.Imiona	BOYUAN
3.Numer PESEL lub data urodzenia		-----, 25.10.1995	

Rubryka 3 - Prokurenci		
1	1.Nazwisko	OLESZYŃSKA
	2.Imiona	MARIOLA ELŻBIETA
	3.Numer PESEL lub data urodzenia	69080500826, -----
	4.Rodzaj prokury	ŁĄCZNA Z INNYM PROKURENTEM
2	1.Nazwisko	GRABOWSKA

	2.Imiona	BARBARA
	3.Numer PESEL lub data urodzenia	66122202760, -----
	4.Rodzaj prokury	PROKURA ŁĄCZNA ODDZIAŁOWA UPOWAŻNIAJĄCA DO DOKONYWANIA W IMIENIU SPÓŁKI WSZYSTKICH CZYNNOŚCI WCHODZĄCYCH W ZAKRES PROKURY, ZWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ NASTĘPUJĄCYCH ODDZIAŁÓW: 1. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TORUNIU, 2. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TCZEWIE, 3. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W CEDRACH WIELKICH, 4. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W CZERNIKOWIE, ŁĄCZNIE Z CZŁONKIEM ZARZĄDU ALBO DRUGIM PROKURENTEM ODDZIAŁOWYM ŁĄCZNYM.
3	1.Nazwisko	GUZ
	2.Imiona	ARTUR JAN
	3.Numer PESEL lub data urodzenia	80022002356, -----
	4.Rodzaj prokury	PROKURA ŁĄCZNA ODDZIAŁOWA UPOWAŻNIAJĄCA DO DOKONYWANIA W IMIENIU SPÓŁKI WSZYSTKICH CZYNNOŚCI WCHODZĄCYCH W ZAKRES PROKURY, ZWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ NASTĘPUJĄCYCH ODDZIAŁÓW: 1. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W KLAUDYNIE, 2. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TERESINIE, ŁĄCZNIE Z CZŁONKIEM ZARZĄDU ALBO DRUGIM PROKURENTEM ODDZIAŁOWYM ŁĄCZNYM.
4	1.Nazwisko	LISZEWSKI
	2.Imiona	KRZYSZTOF
	3.Numer PESEL lub data urodzenia	79021915411, -----
	4.Rodzaj prokury	PROKURA ŁĄCZNA ODDZIAŁOWA UPOWAŻNIAJĄCA DO DOKONYWANIA W IMIENIU SPÓŁKI WSZYSTKICH CZYNNOŚCI WCHODZĄCYCH W ZAKRES PROKURY, ZWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ NASTĘPUJĄCYCH ODDZIAŁÓW: 1. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W KLAUDYNIE, 2. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TERESINIE, 3. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W GDAŃSKU ŁĄCZNIE Z CZŁONKIEM ZARZĄDU ALBO DRUGIM PROKURENTEM ODDZIAŁOWYM ŁĄCZNYM.
5	1.Nazwisko	ANISZEWSKI
	2.Imiona	PAWEŁ
	3.Numer PESEL lub data urodzenia	84072313675, -----
	4.Rodzaj prokury	PROKURA ŁĄCZNA ODDZIAŁOWA. ŁĄCZNIE Z CZŁONKIEM ZARZĄDU ALBO Z DRUGIM PROKURENTEM ODDZIAŁOWYM. PROKURENT JEST UPOWAŻNIONY DO DOKONYWANIA W IMIENIU SPÓŁKI WSZYSTKICH CZYNNOŚCI ZWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ NASTĘPUJĄCYCH ODDZIAŁÓW: 1. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TCZEWIE; 2. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W CEDRACH WIELKICH.
6	1.Nazwisko	KONIECZEK
	2.Imiona	ALEKSANDRA MARTA
	3.Numer PESEL lub data urodzenia	84031506348, -----
	4.Rodzaj prokury	PROKURA ŁĄCZNA ODDZIAŁOWA. ŁĄCZNIE Z CZŁONKIEM ZARZĄDU ALBO Z DRUGIM PROKURENTEM ODDZIAŁOWYM. PROKURENT JEST UPOWAŻNIONY DO DOKONYWANIA W

		IMIENIU SPÓŁKI WSZYSTKICH CZYNNOŚCI ZWIĄZANANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ NASTĘPUJĄCYCH ODDZIAŁÓW: 1. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TORUNIU, 2. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TCZEWIE, 3. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W CEDRACH WIELKICH, 4. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W CZERNIKOWIE.
7	1.Nazwisko	BURDZIŃSKI
	2.Imiona	JAKUB KAJETAN
	3.Numer PESEL lub data urodzenia	94100210016, -----
	4.Rodzaj prokury	PROKURA ŁĄCZNA ODDZIAŁOWA UPOWAŻNIAJĄCA DO DOKONYWANIA W IMIENIU SPÓŁKI WSZYSTKICH CZYNNOŚCI WCHODZĄCYCH W ZAKRES PROKURY, ZWIĄZANYCH Z DZIAŁALNOŚCIĄ NASTĘPUJĄCYCH ODDZIAŁÓW: 1. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W TCZEWIE, 2. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W CEDRACH WIELKICH, 3. RELOBUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ ODDZIAŁ W GDAŃSKU ŁĄCZNIE Z CZŁONKIEM ZARZĄDU ALBO DRUGIM PROKURENTEM ODDZIAŁOWYM ŁĄCZNYM.

Dział 3

Rubryka 1 - Przedmiot działalności		
1.Przedmiot przeważającej działalności przedsiębiorcy	1	49, 31, Z, TRANSPORT LĄDOWY PASAŻERSKI, MIEJSKI I PODMIEJSKI
2.Przedmiot pozostałej działalności przedsiębiorcy	1	69, 20, Z, DZIAŁALNOŚĆ RACHUNKOWO-KSIĘGOWA; DORADZTWO PODATKOWE
	2	45, 19, Z, SPRZEDAŻ HURTOWA I DETALICZNA POZOSTAŁYCH POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH, Z WYŁĄCZENIEM MOTOCYKLI
	3	45, 20, Z, KONSERWACJA I NAPRAWA POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH, Z WYŁĄCZENIEM MOTOCYKLI
	4	45, 32, Z, SPRZEDAŻ DETALICZNA CZĘŚCI I AKCESORIÓW DO POJAZDÓW SAMOCHODOWYCH, Z WYŁĄCZENIEM MOTOCYKLI
	5	46, 71, Z, SPRZEDAŻ HURTOWA PALIW I PRODUKTÓW POCHODNYCH
	6	47, 30, Z, SPRZEDAŻ DETALICZNA PALIW DO POJAZDÓW SILNIKOWYCH NA STACJACH PALIW
	7	52, 21, Z, DZIAŁALNOŚĆ USŁUGOWA WSPOMAGAJĄCA TRANSPORT LĄDOWY
	8	71, 20, B, POZOSTAŁE BADANIA I ANALIZY TECHNICZNE

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	31.03.2001	1.01.2000 - 31.12.2000
	2	14.10.2002	01.01.2001 - 31.12.2001
	3	07.10.2003	01.01.2002 - 31.12.2002
	4	09.07.2004	01.01.2003 - 31.12.2003
	5	31.08.2005	01.01.2004 - 31.12.2004
	6	06.07.2006	01.01.2005 - 31.12.2005
	7	02.08.2007	01.01.2006 - 31.12.2006

	8	01.08.2008	01.01.2007 - 31.12.2007
	9	13.07.2009	01.01.2008 - 31.12.2008
	10	26.07.2010	01.01.2009 - 31.12.2009
	11	15.07.2011	01.01.2010 R. - 31.12.2010 R.
	12	19.07.2012	01.01.2011 - 31.12.2011
	13	01.07.2013	01.01.2012-31.12.2012
	14	09.07.2014	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	15	02.07.2015	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	16	01.07.2016	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	17	13.10.2017	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	18	27.07.2018	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	19	21.08.2019	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
	20	15.10.2020	OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
	21	05.10.2021	OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
	22	11.10.2022	OD 01.01.2021 DO 31.12.2021
	23	19.10.2023	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
	24	09.07.2024	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
	25	02.07.2025	OD 01.01.2024 DO 31.12.2024
	26	10.07.2026	OD 01.01.2025 DO 31.12.2025
2.Wzmianka o złożeniu opinii biegłego rewidenta / sprawozdania z badania rocznego sprawozdania finansowego	1	*****	01.01.2001 - 31.12.2001
	2	*****	01.01.2002 - 31.12.2002
	3	*****	01.01.2003 - 31.12.2003
	4	*****	01.01.2004 - 31.12.2004
	5	*****	01.01.2005 - 31.12.2005
	6	*****	01.01.2008 - 31.12.2008
	7	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	8	*****	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	9	*****	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	10	*****	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	11	*****	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
	12	*****	OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
	13	*****	OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
	14	*****	OD 01.01.2021 DO 31.12.2021
	15	*****	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
	16	*****	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
	17	*****	OD 01.01.2024 DO 31.12.2024
	18	*****	OD 01.01.2025 DO 31.12.2025
3.Wzmianka o złożeniu uchwały lub postanowienia o zatwierdzeniu rocznego sprawozdania finansowego	1	*****	1.01.2000 - 31.12.2000
	2	*****	01.01.2001 - 31.12.2001
	3	*****	01.01.2002 - 31.12.2002
	4	*****	01.01.2003 - 31.12.2003
	5	*****	01.01.2004 - 31.12.2004

6	*****	01.01.2005 - 31.12.2005
7	*****	01.01.2006 - 31.12.2006
8	*****	01.01.2007 - 31.12.2007
9	*****	01.01.2008 - 31.12.2008
10	*****	01.01.2009 - 31.12.2009
11	*****	01.01.2010 R. - 31.12.2010 R.
12	*****	01.01.2011 - 31.12.2011
13	*****	01.01.2012-31.12.2012
14	*****	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
15	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
16	*****	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
17	*****	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
18	*****	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
19	*****	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
20	*****	OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
21	*****	OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
22	*****	OD 01.01.2021 DO 31.12.2021
23	*****	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
24	*****	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
25	*****	OD 01.01.2024 DO 31.12.2024
26	*****	OD 01.01.2025 DO 31.12.2025
4.Wzmianka o złożeniu sprawozdania z działalności podmiotu	1	***** 1.01.2000 - 31.12.2000
	2	***** 01.01.2001 - 31.12.2001
	3	***** 01.01.2002 - 31.12.2002
	4	***** 01.01.2003 - 31.12.2003
	5	***** 01.01.2004 - 31.12.2004
	6	***** 01.01.2005 - 31.12.2005
	7	***** 01.01.2006 - 31.12.2006
	8	***** 01.01.2007 - 31.12.2007
	9	***** 01.01.2008 - 31.12.2008
	10	***** 01.01.2009 - 31.12.2009
	11	***** 01.01.2010 R. - 31.12.2010 R.
	12	***** 01.01.2011 - 31.12.2011
	13	***** 01.01.2012-31.12.2012
	14	***** OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	15	***** OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	16	***** OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	17	***** OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	18	***** OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	19	***** OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
	20	***** OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
	21	***** OD 01.01.2021 DO 31.12.2021

22	*****	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
23	*****	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
24	*****	OD 01.01.2024 DO 31.12.2024
25	*****	OD 01.01.2025 DO 31.12.2025

Rubryka 3 - Sprawozdania grupy kapitałowej			
Rodzaj dokumentu	Nr kolejny w polu	Data złożenia	Za okres od do
1.Wzmianka o złożeniu skonsolidowanego rocznego sprawozdania finansowego	1	01.08.2008	01.01.2006-31.12.2006
2.Wzmianka o złożeniu opinii biegłego rewidenta / sprawozdania z badania skonsolidowanego rocznego sprawozdania finansowego	1	*****	01.01.2006-31.12.2006
3.Wzmianka o złożeniu uchwały lub postanowienia o zatwierdzeniu skonsolidowanego rocznego sprawozdania finansowego	1	*****	01.01.2006-31.12.2006

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	31.12.1999

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

1	1.Określenie okoliczności	PRZEJĘCIE INNEJ SPÓŁKI
	2.Opis sposobu połączenia, podziału lub przekształcenia	POŁĄCZENIE W TRYBIE ART. 492 § 1 PKT 1 KSH TO JEST PRZEZ PRZENIESIENIE CAŁEGO MAJĄTKU ARRIVA SPÓŁKA Z O.O. W TORUNIU NA ARRIVA BUS TRANSPORT POLSKA SPÓŁKA Z O.O. W TORUNIU. DATA PODJĘCIA UCHWAŁY O POŁĄCZENIU: 28 PAŹDZIERNIKA 2015 R. ORGAN PODEJMUJĄCY UCHWAŁĘ: NADZWYCZAJNE ZGROMADZENIE WSPÓLNIKÓW
	Podrubryka 1	
	Dane podmiotów powstałych w wyniku połączenia, podziału lub przekształcenia albo dane podmiotów przejmujących całość lub część majątku spółki	
	Brak wpisów	
	Podrubryka 2	
	Dane podmiotów, których majątek w całości lub części jest przejmowany w wyniku połączenia lub podziału	
1	1.Nazwa lub firma	ARRIVA SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ,-----
	2.Kraj i nazwa rejestru lub ewidencji, w którym podmiot był zarejestrowany	-----,
	5.Numer REGON	012682310

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

Warszawa, dnia 23 lipca 2026

PEŁNOMOCNICTWO

Działając w imieniu spółki **RELOBUS Transport Polska Sp. z o.o.** z siedzibą w Toruniu (adres: ul. Gen. Jana Henryka Dąbrowskiego 8/24, 87-100 Toruń), wpisanej do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego prowadzonego przez Sąd Rejonowy w Toruniu, VII Wydział Gospodarczy, pod numerem KRS 000021693 (dalej: „Spółka”) niniejszym udzielam pełnomocnictwa

Radcy prawnemu -Rafałowi Jędrzejewskiemu
Radcy prawnemu – Danielowi Wicińskiemu
Radcy prawnemu -Marioli Oleszyńskiej

Każdemu z nich do samodzielnego reprezentowania Spółki w postępowaniach odwoławczych przed Krajową Izbą Odwoławczą, dotyczących postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zadanie pn: *„Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce- Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach na obszarze Miasta Kielce i gmin objętych porozumieniami międzygminnymi*, w którym Zamawiającym jest Gmina Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, nr postępowania nadany przez Zamawiającego: 10/2026 (dalej: „Postępowanie”).

Niniejsze pełnomocnictwo obejmuje w szczególności umocowanie do wnoszenia środków ochrony prawnej przewidzianych ustawą – Prawo zamówień publicznych, do reprezentowania Spółki na posiedzeniu i rozprawie przed Krajową Izbą Odwoławczą, składania wszelkich oświadczeń w toku postępowań odwoławczych dotyczących Postępowania, w tym składania przystąpień do postępowań odwoławczych toczących się w wyniku odwołań innych wykonawców, zgłaszania opozycji przeciw przystąpieniom innych wykonawców, a także sprzeciwów co do uwzględniania zarzutów odwołania, jak również do dokonywania wszelkich innych czynności faktycznych i prawnych, jakie okażą się niezbędne w celu realizacji niniejszego pełnomocnictwa.

Pełnomocnik jest umocowany do udzielania dalszych pełnomocnictw w zakresie objętym niniejszym pełnomocnictwem.

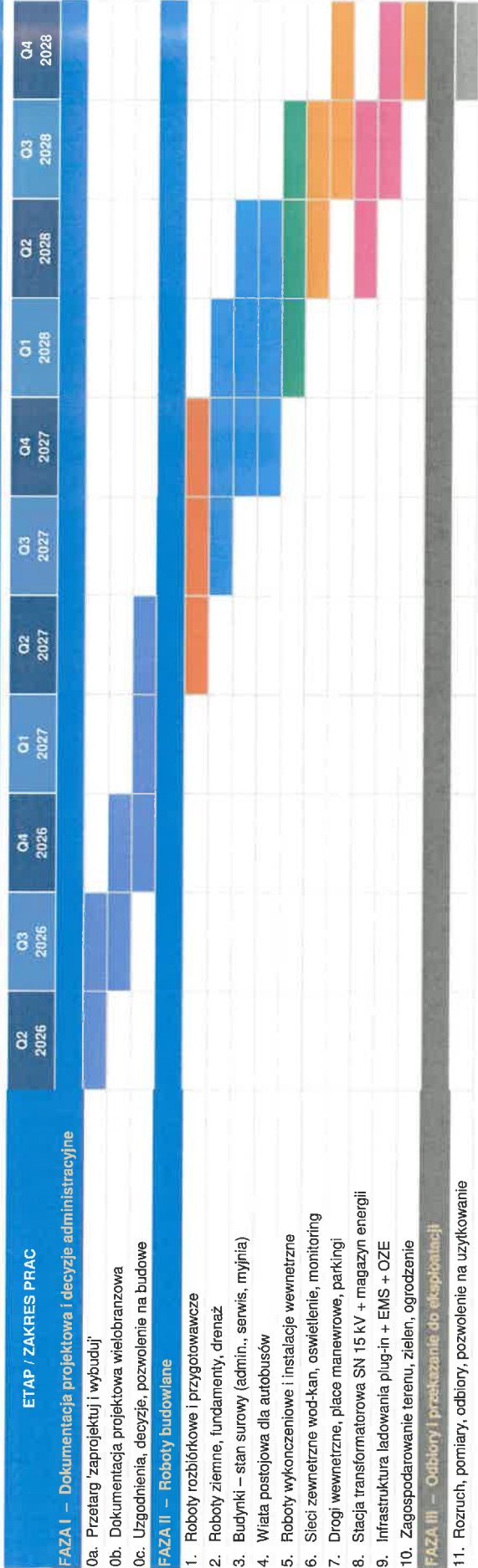
Podpis jest prawidłowy

Tomasz Rochowicz
 Prezes Zarządu

Dokument podpisany przez Tomasz
 Rochowicz
 Data: 2026.07.24 08:27:22 CEST

HARMONOGRAM REALIZACJI INWESTYCJI | Budowa zajezdni autobusowej dla autobusow elektrycznych przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach

Zamawiający: Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach | Dokument: Program Funkcjonalno-Użytkowy | Data: kwiecień 2026 | Charakter szacunkowy – może ulec zmianie



LEGENDA: ■ Dokumentacja decyzje (fiolet) ■ Rozbiórki (pomarańczowy) ■ Roboty budowlane (niebieski) ■ Instalacje wewn. (zielony) ■ Infrastruktura zewn. (złoty) ■ Ładowanie/EMS/OZE (różowy) ■ Odbiory (szary)



Zarząd Transportu Miejskiego

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa
tel. 22 459 41 00, faks 22 459 42 43
ztm@ztm.waw.pl, www.ztm.waw.pl

Warszawa, 2026-04-10

FE1.6155.27.2026.ESA

ReloBus Transport Polska Sp. z o.o.

ul. Dąbrowskiego 8/24

87-100 Toruń

REFERENCJE

Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie potwierdza, iż Firma ReloBus z siedzibą w Toruniu (87-100) ul. Dąbrowskiego 8/24, wykonuje usługi przewozowe na podstawie poniżej wymienionych umów o świadczenie usług przewozów autobusowych w zbiorowej komunikacji miejskiej nadzorowanej przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie:

1. Umowa nr 783/2018 zawarta w dniu 28.05.2018 r. - obowiązuje od 22.12.2018 r. do 31.12.2026 r.

W czasie obowiązywania Umowy, Zarząd Transportu Miejskiego zleca Firmie ReloBus wykonywanie usług przewozowych w ilości rocznej 2.000.000 (dwa miliony) -10%/+5% (minus dziesięć procent plus pięć procent) wkm, przy wykorzystaniu w ruchu 25 autobusów o długości ok. 9 metrów. W okresie 22.12.2018 r. – 31.12.2018 r. w ilości 51 000 (pięćdziesiąt jeden tysięcy) - 10%/+5% (minus dziesięć procent plus pięć procent) wkm.

Całkowite wynagrodzenie Operatora za cały okres świadczenia usług przewozowych nie może przekroczyć kwoty 142 089 413,51 zł brutto (sto czterdzieści dwa miliony osiemdziesiąt dziewięć tysięcy czterysta trzynaście złotych 51/100)

Zgodnie z Załącznikiem nr 4 do Umowy globalny wskaźnik jakości zawiera się w przedziale od -20% do +4%, natomiast w okresie 01.08.2024 r. do 31.12.2024 r. w przedziale -20% do +2%, a w okresie od 01.01.2025 r. do 31.12.2026 r. w przedziale -20% do 0.

Wskaźnik korygujący w latach 2024 - 2026 kształtował się następująco:

- ❑ styczeń - grudzień 2024 r. 2%, 1%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%
- ❑ styczeń - grudzień 2025 r. 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%
- ❑ styczeń - luty 2026 r. 0%, 0%

2. Umowa nr 486/2019 zawarta w dniu 10.04.2019 r. - obowiązuje od 31.08.2019 r. do 31.12.2026 r.

W czasie obowiązywania Umowy, Zarząd Transportu Miejskiego zleca Firmie ReloBus wykonywanie usług przewozowych w ilości rocznej 4.000.000 (cztery miliony) -10%/+5% (minus dziesięć procent plus pięć procent) wkm, przy wykorzystaniu w ruchu 50 autobusów o długości

ok. 18 metrów. W okresie 31.08.2019 r. - 31.12.2019 r. w ilości 966 500 (dziewięćset sześćdziesiąt sześć tysięcy pięćset) -10%+5% (minus dziesięć procent plus pięć procent) wkm.

Całkowite wynagrodzenie Operatora za cały okres świadczenia usług przewozowych nie może przekroczyć kwoty 349 291 777,06 zł brutto (trzysta czterdzieści dziewięć milionów dwieście dziewięćdziesiąt jeden tysięcy siedemset siedemdziesiąt siedem złotych 06/100).

Zgodnie z Załącznikiem nr 4 do Umowy globalny wskaźnik jakości zawiera się w przedziale od -20% do +4%, natomiast w okresie 01.08.2024 r. do 31.12.2024 r. w przedziale -20% do +2%, a w okresie od 01.01.2025 r. do 31.12.2026 r. w przedziale -20% do 0.

Wskaźnik korygujący w latach 2024-2026 kształtował się następująco:

- ☐ styczeń - grudzień 2024 r. 1%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 1%, 2%
- ☐ styczeń - grudzień 2025 r. 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, 0%, -1%, 0%, 0%, 0%
- ☐ styczeń - luty 2026 r. -1%, 0%

3. Umowa nr 622/2016 zawarta w dniu 23.06.2016 r. - obowiązywała od 1.12.2016 r. do 30.11.2024 r.

W czasie obowiązywania Umowy, Zarząd Transportu Miejskiego zlecił Firmie ReloBus wykonywanie usług przewozowych przy wykorzystaniu w ruchu 50 autobusów o długości ok. 12 metrów:

- w okresie 01.12.2016 r. - 31.12.2016 r. w ilości 280 000 (dwieście osiemdziesiąt tysięcy) $\pm 10\%$ ($\pm$ dziesięć procent) wkm,
- w okresie 01.01.2017 r. - 31.12.2023 r. w ilości rocznej 4.000.000 (cztery miliony) $\pm 10\%$ wkm,
- w okresie 01.01.2024 r. - 30.11.2024 r. w ilości 3 666 666 (trzy miliony sześćset sześćdziesiąt sześć tysięcy sześćset sześćdziesiąt sześć) $\pm 10\%$ ($\pm$ dziesięć procent) wkm.

Całkowite wynagrodzenie Operatora za cały okres świadczenia usług przewozowych nie przekroczyło kwoty 287 916 498,37 zł brutto (dwieście osiemdziesiąt siedem milionów dziewięćset szesnaście tysięcy czterysta dziewięćdziesiąt osiem złotych 37/100)

Zgodnie z Załącznikiem nr 4 do Umowy globalny wskaźnik jakości zawierał się w przedziale od -20% do +4%, natomiast w okresie 01.08.2024 r. do 30.11.2024 r. w przedziale -20% do +2%.

Wskaźnik korygujący w 2024 roku kształtował się następująco:

- ☐ styczeń - listopad 2024 r. 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%, 2%,

Usługi świadczone przez firmę ReloBus Transport Polska Sp. z o.o. były i są wykonywane zgodnie z warunkami określonymi w zawartych z Zarządem Transportu Miejskiego umowach, z uwzględnieniem stosownej korekty wynagrodzenia z tytułu oceny poziomu jakości świadczonych usług jak również z uwzględnieniem kar umownych naliczonych zgodnie z Załącznikiem nr 4 do Umowy.

Szczegółowe dane dotyczące ilości wkm i kwot wynagrodzenia zostały zawarte w tabeli:

Do wiadomości:

ZTM: PN, PPO

z poważaniem,

Tomasz RUPIEWICZ

Zastępca Dyrektora, Dyrektor Pionu Ekonomiczno-
Finansowego

2026-04-10

/dokument podpisany elektronicznie/



Zarząd Transportu Miejskiego

ul. Grochowska 316/320, 03-839 Warszawa
tel. 22 459 41 00, faks 22 459 42 43
ztm@ztm.waw.pl, www.ztm.waw.pl

Umowa 783/2018

Dane za okres	Plan wkm skorygowany	Wkm wykonane	Wynagrodzenie z tytułu wykonanych wkm (netto)	Korekta wynagrodzenia z tyt. jakości świadczonych usług (netto)	Wynagrodzenie po korekcie (netto)	Wynagrodzenie po korekcie (brutto)	Kary umowne	Wynagrodzenie po uwzgl. kar umownych (brutto)
2024 r.	1 993 320,395	1 986 915,014	17 443 765,07	335 174,60	17 778 939,67	19 201 254,84	33 279,48	19 167 975,36
2025 r.	1 981 326,649	1 965 743,349	18 174 034,81	0,00	18 174 034,81	19 627 957,61	116 146,39	19 511 811,22
2026 r.*	274 947,686	273 635,771	2 596 803,47	0,00	2 596 803,47	2 804 547,75	6 494,55	2 798 053,20

* Dane za okres styczeń-luty 2026 r.

Kwota kar umownych w 2026 r. obejmuje okres: 1.01-31.01.2026 r.

Umowa 486/2019

Dane za okres	Plan wkm skorygowany	Wkm wykonane	Wynagrodzenie z tytułu wykonanych wkm (netto)	Korekta wynagrodzenia z tyt. jakości świadczonych usług (netto)	Wynagrodzenie po korekcie (netto)	Wynagrodzenie po korekcie (brutto)	Kary umowne	Wynagrodzenie po uwzgl. kar umownych (brutto)
2024 r.	4 021 158,761	4 000 077,043	48 474 901,16	883 910,88	49 358 812,04	53 307 517,01	162 812,72	53 144 704,29
2025 r.	3 968 734,903	3 945 112,869	53 409 026,86	-42 688,77	53 366 338,09	57 635 645,15	250 811,54	57 384 833,61
2026 r.*	576 530,035	573 194,301	7 526 041,17	-38 664,68	7 487 376,49	8 086 366,61	0,00	8 086 366,61

* Dane za okres styczeń-luty 2026 r.

Za okres styczeń – luty 2026 r. nie została na chwilę obecną wystawiona żadna nota

Umowa 622/2016

Dane za okres	Plan wkm skorygowany	Wkm wykonane	Wynagrodzenie z tytułu wykonanych wkm (netto)	Korekta wynagrodzenia z tyt. jakości świadczonych usług (netto)	Wynagrodzenie po korekcie (netto)	Wynagrodzenie po korekcie (brutto)	Kary umowne	Wynagrodzenie po uwzgl. kar umownych (brutto)
I-XI 2024 r.	3 698 232,367	3 688 991,680	36 606 886,37	727 570,43	37 334 456,80	40 321 213,33	50 905,61	40 270 307,72

Analiza - Waloryzacja

Poniższe wyliczenie ma charakter modelowy. Nie służy wykazaniu indywidualnej struktury kosztów konkretnego wykonawcy ani konkretnej wysokości należnego wynagrodzenia. Nie służy również wykazaniu konieczności indywidualnego przeliczania struktury kosztów każdego wykonawcy przy każdej waloryzacji. Jego celem jest wyłącznie wykazanie, że im bardziej poszczególne kategorie kosztów zmieniają się w odmiennym tempie, tym większe znaczenie ma prawidłowe przypisanie im właściwych wskaźników waloryzacyjnych. Problem ten występuje w szczególności przy stosowaniu jednego modelu waloryzacyjnego dla taboru wykorzystującego odmienne nośniki energii. Przykład pozostaje zatem w bezpośrednim związku z zarzutem odwołania dotyczącym nieadekwatności mechanizmu waloryzacyjnego, w tym braku odrębnego wskaźnika dla kosztu gazu CNG oraz nieodzwierciedlenia rzeczywistej struktury kosztów właściwej dla różnych rodzajów napędu.

Przykład wpływu sztywnej struktury kosztów na wynik waloryzacji

1. Założenia początkowe

Składnik kosztowy	Udział w kosztach początkowych	Wartość
Koszty pracy	50%	5,00 zł
Koszt paliwa	30%	3,00 zł
Pozostałe koszty	20%	2,00 zł
łącznie	100%	10,00 zł

2. Pierwszy okres waloryzacyjny

Przyjęto następujące zmiany kosztów: Składnik kosztowy	Zmiana
Koszty pracy	+10%
Koszt paliwa	+40%
Pozostałe koszty	+10%

Rzeczywisty koszt po zmianie cen

Składnik kosztowy	Koszt po zmianie
Koszty pracy	5,50 zł
Koszt paliwa	4,20 zł
Pozostałe koszty	2,20 zł
łącznie	11,90 zł

Rzeczywista struktura kosztów po pierwszym okresie waloryzacyjnym:

Składnik kosztowy	Udział rzeczywisty
Koszty pracy	46,2%
Koszt paliwa	35,3%
Pozostałe koszty	18,5%
łącznie	100%

Po pierwszym okresie waloryzacyjnym koszt paliwa wzrasta z 30% do 35,3% całkowitego kosztu wykonania usługi. Oznacza to, że rzeczywista struktura kosztów ulega zmianie, mimo że mechanizm oparty na sztywnych wagach nadal traktuje koszt paliwa jako 30% kosztu jednego wozokilometra.

3. Wariant I – skutek niekorzystny dla wykonawcy

Składnik kosztowy	Udział zastosowany w algorytmie	Wartość przed zmianą	Zmiana	Wartość po zmianie
Koszty pracy	50%	5,95 zł	+10%	6,55 zł

Koszt paliwa	30%	3,57 zł	+40%	5,00 zł
Pozostałe koszty	20%	2,38 zł	+10%	2,62 zł
Łącznie	100%	11,90 zł		14,16 zł

Waloryzacja przy uwzględnieniu struktury kosztów wynikającej z pierwszego okresu waloryzacyjnego na potrzeby niniejszego przykładu, tj. 46,2% / 35,3% / 18,5%:

Składnik kosztowy	Udział rzeczywisty	Wartość przed zmianą	Zmiana	Wartość po zmianie
Koszty pracy	46,2%	5,50 zł	+10%	6,05 zł
Koszt paliwa	35,3%	4,20 zł	+40%	5,88 zł
Pozostałe koszty	18,5%	2,20 zł	+10%	2,42 zł
Łącznie	100%	11,90 zł		14,35 zł

Różnica wynosi: 14,35 zł - 14,16 zł = 0,19 zł/wozokm. Przy utrzymującym się szybszym wzroście kosztu paliwa mechanizm oparty na pierwotnych, niezmiennych wagach prowadzi do zaniżenia stawki względem rzeczywistego wzrostu kosztów wykonywania zamówienia. Mechanizm taki nie odzwierciedla zatem rzeczywistej zmiany struktury kosztów, lecz utrwała strukturę przyjętą na początku, mimo że utraciła ona aktualność ekonomiczną.

4. Wariant II – skutek niekorzystny dla Zamawiającego

W drugim okresie waloryzacyjnym przyjęto następujące zmiany kosztów:

Składnik kosztowy	Zmiana
Koszty pracy	+10%
Koszt paliwa	-30%
Pozostałe koszty	+10%

Waloryzacja przy zachowaniu pierwotnych wag 50% / 30% / 20%:

Składnik kosztowy	Udział zastosowany w algorytmie	Wartość przed zmianą	Zmiana	Wartość po zmianie
Koszty pracy	50%	5,95 zł	+10%	6,55 zł
Koszt paliwa	30%	3,57 zł	-30%	2,50 zł
Pozostałe koszty	20%	2,38 zł	+10%	2,62 zł
Łącznie	100%	11,90 zł		11,66 zł

Waloryzacja przy uwzględnieniu struktury kosztów wynikającej z pierwszego okresu waloryzacyjnego na potrzeby niniejszego przykładu, tj. 46,2% / 35,3% / 18,5%:

Składnik kosztowy	Udział rzeczywisty	Wartość przed zmianą	Zmiana	Wartość po zmianie
Koszty pracy	46,2%	5,50 zł	+10%	6,05 zł
Koszt paliwa	35,3%	4,20 zł	-30%	2,94 zł
Pozostałe koszty	18,5%	2,20 zł	+10%	2,42 zł
łącznie	100%	11,90 zł		11,41 zł

Różnica wynosi: 11,66 zł - 11,41 zł = 0,25 zł/wozokm. Przy istotnym spadku kosztu paliwa mechanizm oparty na pierwotnych, niezmiennych wagach może prowadzić do zawyżenia stawki względem rzeczywistej struktury kosztów. Potwierdza to, że wadliwość mechanizmu nie polega wyłącznie na jego ekonomicznej niekorzystności dla wykonawcy. Problem ma charakter konstrukcyjny: mechanizm oparty na sztywnych wagach może prowadzić do wyniku oderwanego od rzeczywistego wpływu poszczególnych kategorii kosztów na koszt wykonania zamówienia.

Powyższy przykład nie oznacza postulatu każdorazowego aktualizowania udziałów kosztowych w toku wykonywania umowy. Służy wyłącznie wykazaniu, że przy istotnie odmiennym tempie zmian poszczególnych kategorii kosztów szczególnego znaczenia nabiera prawidłowe przypisanie wskaźników waloryzacyjnych do kosztów właściwych dla danego rodzaju napędu oraz rzeczywistych źródeł zmiany kosztów.

Wniosek dowodowy

Powyższe wyliczenia mają charakter wyłącznie ilustracyjny. Nie służą wykazaniu konkretnego poziomu wynagrodzenia należnego wykonawcy ani rekonstrukcji indywidualnej struktury kosztów danego przedsiębiorcy. Potwierdzają natomiast, że przy istotnie różnym tempie zmian poszczególnych kategorii kosztów szczególnego znaczenia nabiera prawidłowe przyporządkowanie wskaźników waloryzacyjnych do kosztów rzeczywiście występujących przy realizacji zamówienia. Dotyczy to w szczególności kosztów nośników energii właściwych dla poszczególnych rodzajów napędu.

W konsekwencji mechanizm waloryzacyjny powinien pozostawać w racjonalnym związku z rzeczywistymi kategoriami kosztów występującymi przy realizacji zamówienia. Ma to szczególne znaczenie w przypadku zamówienia wykonywanego taborem o różnych rodzajach napędu. Koszt oleju napędowego, koszt energii elektrycznej oraz koszt gazu CNG stanowią odrębne kategorie kosztowe, podlegające innym źródłom danych rynkowych, innym modelom kontraktowania i innej dynamice zmian cenowych.

Brak odrębnego wskaźnika dla gazu CNG powoduje, że istotny koszt realizacji zamówienia taborem zasilanym tym paliwem nie jest adekwatnie uwzględniany w mechanizmie waloryzacyjnym. W tym zakresie mechanizm nie określa w pełni sposobu ustalenia wpływu zmiany istotnej kategorii kosztu na koszt wykonania zamówienia.

Napęd pojazdu

Obecnie na rynku występują 3 główne rodzaje napędu autobusów:

olej napędowy

Olej napędowy jest standardowym i powszechnie stosowanym nośnikiem energii w autobusach komunikacji miejskiej. Zmiany ceny oleju napędowego są ustalane według innych źródeł rynkowych niż zmiany ceny gazu ziemnego oraz energii elektrycznej, co uzasadnia odrębne ujęcie tego składnika w mechanizmie waloryzacyjnym.

Kontraktowanie oleju napędowego przez przewoźników odbywa się zazwyczaj w odniesieniu do Hurtowej ceny paliw Orlen.

gaz ziemny

Napęd niskoemisyjny eksploatowany aktualnie lub w przeszłości przez wielu operatorów publicznego transportu zbiorowego w kraju. **Wymaga dodatkowego przygotowania infrastruktury do tankowania pojazdów** – okres uruchomienia infrastruktury docelowej to od 12 do 24 miesięcy zależnie od wybranej technologii, przy czym możliwe jest wykorzystanie infrastruktury tymczasowej polegającej na dowozie sprężonego gazu ziemnego nawet szybciej.

Kontraktowanie gazu ziemnego przez przewoźników odbywa się w odniesieniu do cen na Towarowej Giełdzie Energii przy wykorzystaniu instrumentu miesięcznego GAS_BASE_M (czyli ceny sprzedaży 1 MWh gazu ziemnego na określony miesiąc) – to znaczy cena zakupu gazu w lutym określona jest na podstawie średniej wartości notowań GAS_BASE_M-02 w styczniu (cena w lutym to styczniowa średnia cena sprzedaży gazu na giełdzie z dostawą w lutym).

Brak wskaźnika odnoszącego się do ceny gazu ziemnego powoduje, że zmiana jednego z istotnych kosztów realizacji zamówienia taboru CNG nie jest uwzględniana w algorytmie waloryzacyjnym. W tym zakresie mechanizm przewidziany w dokumentach zamówienia nie odpowiada rzeczywistemu źródłu i dynamice zmiany kosztu właściwego dla tego rodzaju napędu.

elektryczny

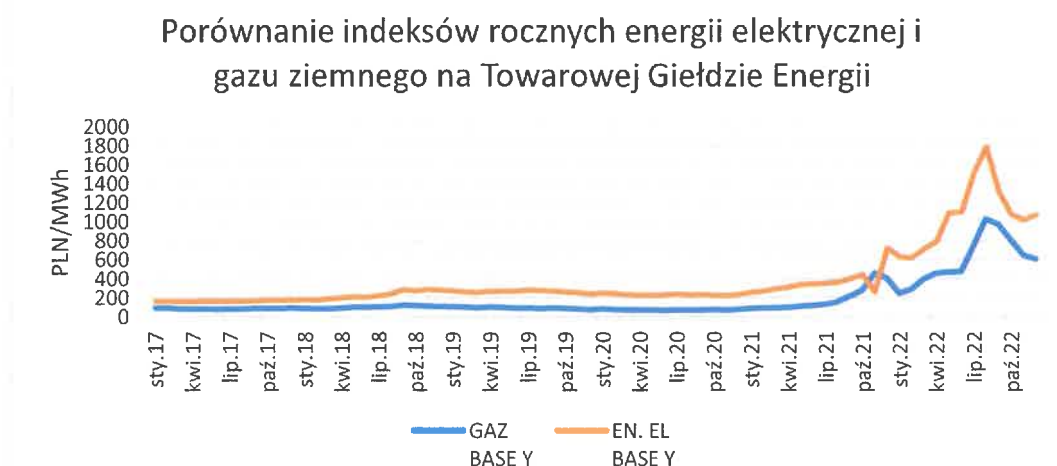
Napęd zeroemisyjny wymaga odrębnego ujęcia kosztu energii elektrycznej, ponieważ sposób kontraktowania tego nośnika energii istotnie różni się od kontraktowania oleju napędowego oraz gazu ziemnego. Z punktu widzenia mechanizmu waloryzacji kluczowe znaczenie ma zatem nie ocena przydatności danego rodzaju napędu, lecz prawidłowe przypisanie właściwego wskaźnika do rzeczywistego źródła zmiany kosztu.

Kontraktowanie energii elektrycznej przez przewoźników odbywa się przede wszystkim w formie zakontraktowania energii elektrycznej na cały rok w poprzedzającym roku, według stałej ceny (tak robi na przykład Krakowska Grupa Zakupowa Energii Elektrycznej (KGZEE)). Cena taka określana jest przez Sprzedawców w danym momencie na podstawie cen na Towarowej Giełdzie Energii przy wykorzystaniu instrumentu rocznego BASE_Y (czyli ceny sprzedaży 1 MWh energii elektrycznej na określony rok). Wynika to z tego, że sprzedawca energii elektrycznej oferując jej dostawę musi zagwarantować sobie wcześniej jej dostępność co następuje na Towarowej Giełdzie Energii. To oznacza, że cena energii elektrycznej na rok 2023 otrzymana w dniu 20 października 2022 będzie zbliżona do notowania indeksu BASE_Y-23 (czyli ceny sprzedaży 1 MWh energii elektrycznej na rok 2023).

Alternatywą do wyżej przedstawionego rozwiązania jest kontraktowanie energii na rok X przy wykorzystaniu średniej ceny instrumentu rocznego BASE_Y w roku X-1. To oznacza, że cena energii elektrycznej na rok 2023 będzie równa średniej notowań indeksu BASE_Y-23 w roku 2022. Rozwiązanie takie jednak jest o wiele mniej popularne i oferowane jest tylko przez większych dostawców energii.

Jednocześnie warto tutaj zauważyć z czego wynika cena energii elektrycznej w danym momencie – jest pochodną ceny najdroższego w danym momencie nośnika energii (mając na uwadze miks energetyczny w Polsce – węgla lub gazu ziemnego). To znaczy, mając na uwadze zasadę działania rynku – cena energii elektrycznej w danym momencie musi być co najmniej taka, aby opłacalna była produkcja z danego nośnika energii – jeżeli cena gazu ziemnego wzrasta gwałtownie, to cena energii elektrycznej również wzrasta niezależnie od tego czy produkowana jest z węgla czy gazu ziemnego (inaczej opłacalne byłoby tylko sprzedawanie energii elektrycznej wytwarzanej z węgla co zaburzyłoby polski system energetyczny).

Na potwierdzenie tych słów, przedstawiamy poniżej porównanie wartości indeksów rocznych na Towarowej Giełdzie Energii.

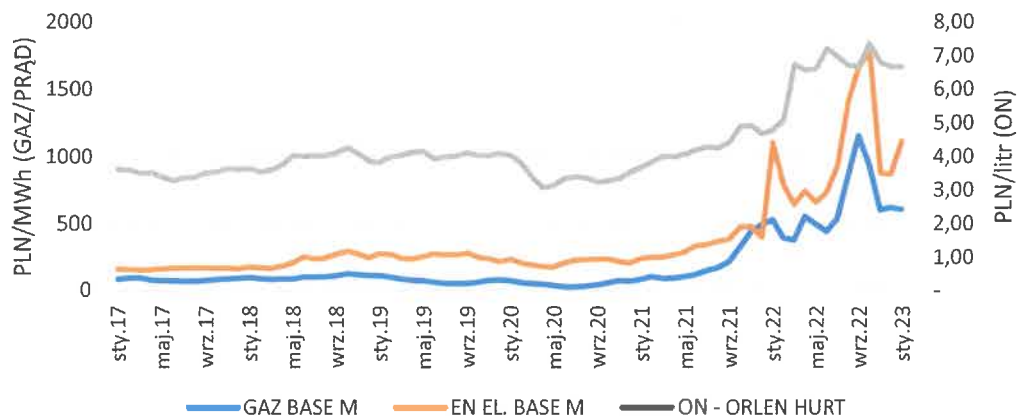


Olej napędowy, energia elektryczna i gaz ziemny

Porównanie nośników energii ma znaczenie wyłącznie w zakresie, w jakim potwierdza ich odmienną dynamikę cenową oraz odmienne źródła danych rynkowych. Mechanizm waloryzacyjny powinien zatem różnicować sposób indeksacji odpowiednio do rzeczywistej kategorii kosztowej, której dotyczy dany rodzaj napędu, w szczególności przez odrębne ujęcie oleju napędowego, energii elektrycznej oraz gazu ziemnego.

Poniżej przedstawiamy porównanie **zmian cen** oleju napędowego, energii elektrycznej i gazu ziemnego (prosimy o zwrócenie uwagi na dwie osie Y o różnej skali).

Porównanie cen różnych nośników energii w latach 2017-2022



Waloryzacja z uwzględnieniem ceny energii elektrycznej

Powyższe okoliczności dodatkowo potwierdzają, że koszt energii elektrycznej stanowi odrębną kategorię kosztową względem kosztu oleju napędowego i gazu ziemnego, a sposób jego kształtowania na rynku różni się od pozostałych nośników energii. Okoliczność ta uzasadnia stosowanie odrębnego wzoru waloryzacyjnego dla taboru zeroemisyjnego.



Prezydent
Miasta Kielce

Kielce, 16.09.2025 r.

KŚGK-IV.6220.16.2025

Decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach

Na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 572 ze zm.), zwanej dalej K.p.a., art. 71 ust. 2 pkt 2, art. 75 ust. 1 pkt 4, 84 i art. 85 ust. 1 oraz ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o *udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko* (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 1112 ze zm.), zwanej dalej u.o.o.ś.,

po rozpatrzeniu

wniosku z dnia 14.04.2025 r. (uzupełnionego w dniach 10.06. i 22.07.2025 r.), złożonego przez Gminę Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego, w imieniu której działa pełnomocnik Pan Przemysław Kruk, KIK ECO LAB Przemysław Kruk, ul. Bogusławskiego 24, 25-432 Kielce, w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa zajezdni autobusowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, planowanego do realizacji na działkach nr 583/2 i 583/3 obręb 0009 przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach

orzekam:

- I. **Stwierdzam brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko dla planowanego przedsięwzięcia pn.: „Budowa zajezdni autobusowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, planowanego do realizacji na działkach nr 583/2 i 583/3 obręb 0009 przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach.**
- II. **Określam istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia:**
 1. Należy stosować sprawny technicznie sprzęt budowlany i transportowy. Rodzaj i stan techniczny sprzętu muszą zapewnić ochronę środowiska gruntowo-wodnego przed zanieczyszczeniem produktami ropopochodnymi.
 2. Teren budowy należy wyposażyć w sorbenty neutralizujące ewentualne wycieki z maszyn budowlanych, minimalizujących możliwość skażenia gruntu lub wód.
 3. Zaopatrzenie w wodę należy realizować za pośrednictwem sieci wodociągowej.
 4. Ścieki bytowe powstające na etapie realizacji przedsięwzięcia należy gromadzić w przenośnych sanitariatach i zapewnić ich regularny wywóz przez uprawnione podmioty.
 5. Na etapie eksploatacji ścieki bytowe należy odprowadzać do sieci kanalizacji sanitarnej.
 6. Wody opadowe lub roztopowe z terenów utwardzonych przed odprowadzeniem do odbiornika należy podczyścić w separatorach substancji ropopochodnych wraz z osadnikiem.
 7. W myjni autobusowej zastosować zamknięty obieg wody z użyciem urządzeń podczyszczających wodę.
 8. Urządzenia oczyszczające należy utrzymywać w sprawności eksploatacyjnej poprzez okresowe czyszczenie.
 9. Odpady powstające na etapie realizacji i eksploatacji przedsięwzięcia należy segregować i magazynować w wydzielonym miejscu, na szczelnym podłożu, w szczelnych i oznakowanych pojemnikach, kontenerach lub zbiornikach, a następnie należy przekazywać je uprawnionym odbiorcom.
 10. Na etapie realizacji, użytkowania i likwidacji zamierzenia należy prowadzić gospodarkę wodno-ściekową i gospodarkę odpadami w sposób zabezpieczający przed negatywnym wpływem na środowisko gruntowo-wodne.



ul. Strycharska 6
25-659 Kielce
tel. 41 36 76 313
www.kielce.eu

11. Wycinkę drzew i krzewów należy przeprowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki poza ww. terminem, dopuszcza się taką możliwość, ale 1-3 dni przed planowaną wycinką drzew i krzewów ornitolog w ramach nadzoru przyrodniczego powinien przeprowadzić kontrolę terenu pod kątem obecności stanowisk lęgowych ptaków. W przypadku stwierdzenia tych stanowisk, prace związane z wycinką należy wstrzymać do czasu wyprowadzenia lęgów. Możliwość ponownego podjęcia prac należy skonsultować z ornitologiem.
12. Prace ziemne, w tym karczowanie pni i korzeni drzew, prowadzić w okresie od 15 sierpnia do 15 października lub przynajmniej rozpocząć we wskazanym terminie i nieprzerwanie kontynuować, w celu niedopuszczenia do ewentualnego zasiedlenia terenu inwestycji przez zwierzęta.
13. Na etapie realizacji nie należy prowadzić prac ziemnych i budowlano-montażowo-instalacyjnych, będących źródłem emisji zanieczyszczeń do powietrza i hałasu (głównie z wykorzystaniem maszyn, urządzeń budowlanych i pojazdów) w godzinach od 22.00 do 6.00 (poniedziałek – sobota) oraz w dniach ustawowo wolnych od prac.
- III. Określam wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. c u.o.o.ś., tj., dotyczące ochrony środowiska konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26 i 27:
- W rozwiązaniach projektowych wymagany jest dobór odpowiednich materiałów i technologii wykonania celem dostosowania obiektów budowlanych do zagrożeń związanych z intensywnymi opadami śniegu, deszczu, występowaniem nagłych zjawisk pogodowych, silnych wiatrów, itp.
- IV. „Charakterystyka przedsięwzięcia” stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Uzasadnienie

W dniu 15.04.2025 r. do tut. organu wpłynął złożony przez Gminę Kielce, ul. Rynek 1 25-303 Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego, plac Niepodległości 1, 25-001 Kielce, w imieniu której działa pełnomocnik Pan Przemysław Kruk, KIK ECO LAB Przemysław Kruk, ul. Bogusławskiego 24, 25-432 Kielce (uzupełniony w dniach 10.06. i 22.07.2025 r.), w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla przedsięwzięcia pn.: „Budowa zajezdni autobusowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, planowanego do realizacji na działkach nr 583/2 i 583/3 obręb 0009 przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach. Przedsięwzięcie realizowane w ramach programu Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 w całości finansowanego ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR). Dokumentacja spełniała wymogi określone w art. 62a oraz 74 ust. 1 i 2 u.o.o.ś. i zawierała:

- kartę informacyjną przedsięwzięcia w formie pisemnej wraz z jej zapisem w formie elektronicznej,
- poświadczoną przez właściwy organ kopię mapy ewidencyjnej, obejmującej przewidywany teren, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz przewidywany obszar, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie,
- mapę, w postaci papierowej oraz elektronicznej, w skali zapewniającej czytelność przedstawionych danych, z zaznaczonym przewidywanym terenem, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie, oraz z zaznaczonym przewidywanym obszarem, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie, wraz z wyznaczoną odległością 100 m od granic terenu, na którym będzie realizowane przedsięwzięcie,
- dowód zapłaty należnej opłaty skarbowej za wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach oraz za złożenie dokumentu stwierdzającego udzielenie pełnomocnictwa.

Dane o ww. wniosku w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach zostały zamieszczone w publicznie dostępnym wykazie danych o dokumentach zawierających informacje o środowisku i jego ochronie, prowadzonym przez tutejszy organ i udostępnionym w Biuletynie Informacji Publicznej Miasta Kielce, na stronie internetowej www.bip.kielce.eu - odnośnik „Urząd Miasta Kielce” – „Środowisko” (nr karty 135/25).

Przedmiotowe przedsięwzięcie zakwalifikowano do kategorii przedsięwzięć, o których mowa w art. 71 ust. 2 pkt 2 u.o.o.ś., tj. mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko, wymienionych

w § 3 ust. 1 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (t. j. Dz. U. z 2019 r. poz. 1839 ze zm.), tj.:

- pkt 54 lit. b tj.: „zabudowa przemysłowa lub magazynowa, wraz z towarzyszącą jej infrastrukturą, o powierzchni zabudowy nie mniejszej niż 1 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a tj. poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-3 tej ustawy”,
- pkt. 58 lit. b tj.: „garaże, parkingi samochodowe lub zespoły parkingów, w tym na potrzeby planowanych, realizowanych lub zrealizowanych przedsięwzięć, o których mowa w pkt 52, 54, 55-57 i 59, wraz z towarzyszącą im infrastrukturą, o powierzchni użytkowej nie mniejszej niż 1,0 ha na obszarach innych niż wymienione w lit. a, tj. poza obszarami objętymi formami ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-5, 8 i 9 ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody, lub w otulinach form ochrony przyrody, o których mowa w art. 6 ust. 1 pkt 1-3 tej ustawy”.

W myśl art. 71 ust. 2 pkt 2 u.o.o.ś. dla planowanych przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko wymagane jest uzyskanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach. Zgodnie z wnioskiem, decyzja ta będzie konieczna do uzyskania przez inwestora decyzji o pozwoleniu na budowę, decyzji o zatwierdzeniu projektu zagospodarowania działki lub terenu lub projektu architektoniczno-budowlanego oraz decyzji o pozwoleniu na wznowienie robót budowlanych - wydawanych na podstawie ustawy z dnia 7 lipca 1994 r. - *Prawo budowlane* (Dz.U. z 2025 r. poz. 418 ze zm.) oraz decyzji o warunkach zabudowy i zagospodarowania terenu - wydawanej na podstawie ustawy z dnia 27 marca 2003 r. o *planowaniu i zagospodarowaniu przestrzennym*.

Stosownie do art. 73 ust. 1 u.o.o.ś. postępowanie w przedmiocie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach wszczyna się na wniosek podmiotu planującego podjęcie realizacji przedsięwzięcia. W przedmiotowej sprawie organem właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest, w myśl art. 75 ust. 1 pkt 4 ww. ustawy, Prezydent Miasta Kielce.

Zgodnie z art. 64 ust. 1 pkt 1, 2 i 4 ust. 2 oraz 78 ust. 1 pkt 2 u.o.o.ś. pismem znak: KŚGK-IV.6220.16.2025, z dnia 23.04.2025 r., tutejszy organ wystąpił do Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kielcach oraz Dyrektora Zarządu Zlewni w Kielcach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o opinię w sprawie potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko i sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko, a w przypadku stwierdzenia takiej potrzeby – jego zakresu. Jednocześnie obwieszczeniem znak: KŚGK-IV.6220.16.2025 z dnia 23.04.2025 r., zawiadomił Strony o wszczęciu postępowania i wystąpieniu do ww. organów. Obwieszczenie to podano do publicznej wiadomości w dniu 23.04.2025 r. poprzez zamieszczenie na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta Kielce przy ul. Strycharskiej 6 i Rynek 1 oraz w Biuletynie Informacji Publicznej tut. organu na stronie internetowej www.bipum.kielce.eu.

Liczba stron przedmiotowego postępowania przekracza 10, wobec czego, zgodnie z art. 74 ust. 3 u.o.o.ś., stosuje się przepis art. 49 ustawy K.p.a., tj. zawiadamianie stron o decyzjach i innych czynnościach organów administracji publicznej przez publiczne obwieszczenie, w innej formie publicznego ogłoszenia zwyczajowo przyjętej w danej miejscowości lub poprzez udostępnienie w Biuletynie Informacji Publicznej na stronie podmiotowej właściwego organu administracji publicznej. Strony postępowania ustalono w oparciu o art. 74 ust. 3a u.o.o.ś., wskazujący, że stroną postępowania w sprawie wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest wnioskodawca oraz podmiot, któremu przysługuje prawo rzeczowe do nieruchomości znajdującej się w obszarze, na który będzie oddziaływać przedsięwzięcie w wariancie zaproponowanym przez wnioskodawcę, z zastrzeżeniem art. 81 ust. 1.

Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kielcach, w opinii sanitarnej znak: NZ.9022.4.82.2025, z dnia 08.05.2025 r. (podtrzymanej w opinii sanitarnej znak: NZ.9022.4.82.2025, z dnia 03.07.2025 r. i w piśmie, znak: NZ.9022.4.82.2025, z dnia 04.08.2025 r.) nie uznał potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, wskazując, że (cyt.) „Przeprowadzenie oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko nie jest wymagane m.in. z uwagi na fakt, że przedsięwzięcie nie będzie miało negatywnego wpływu na zdrowie i życie ludzi. Ponadto niekorzystny wpływ na środowisko w trakcie realizacji inwestycji będzie miał charakter krótkotrwały. Nie spowoduje on trwałych zmian w środowisku atmosferycznym oraz akustycznym i zakończy się z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Praktyczne oddziaływanie przedsięwzięcia ograniczy się do powierzchni

zajmowanej przez to przedsięwzięcie. Ponadto teren inwestycyjny stanowią grunty zabudowane i zurbanizowane, jest to teren przemysłowy i poprzemysłowy”.

Dyrektor Zarządu Zlewni w Kielcach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie, w opinii znak: KI.ZZŚ.4901.91.2025.PS, z dnia 02.07.2025 r. (podtrzymanej pismem znak: KI.ZZŚ.4901.91.2025.PS, z dnia 04.08.2025 r.) wskazał, że niniejsze przedsięwzięcie nie wymaga przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko przy uwzględnieniu w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach warunków w zakresie ochrony zasobów wodnych przedstawionych w rozstrzygnięciu opinii tego organu.

Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach w postanowieniu znak: WOO-II.4220.203.2025.PW.3, z dnia 30.07.2025 r. wyraził opinię, że nie istnieje konieczność przeprowadzenia oceny oddziaływania ww. przedsięwzięcia na środowisko.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 i 1a u.o.o.ś., w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, a także może określić warunki lub wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b lub c ww. ustawy, lub nałożyć obowiązek działań, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 2 lit. b lub c. Biorąc pod uwagę powyższe, w niniejszej decyzji Prezydent Miasta Kielce określił warunki zawarte w ww. opinii Dyrektora Zarządu Zlewni w Kielcach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie jako istotne warunki korzystania ze środowiska w fazie realizacji i eksploatacji lub użytkowania przedsięwzięcia, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. b u.o.o.ś. oraz określił wymagania, o których mowa w art. 82 ust. 1 pkt 1 lit. c u.o.o.ś., tj., dotyczące ochrony środowiska, konieczne do uwzględnienia w dokumentacji wymaganej do wydania decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, w szczególności w projekcie zagospodarowania działki lub terenu lub projekcie architektoniczno-budowlanym, w przypadku decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 pkt 1, 10, 14, 18, 23, 26 i 27.

Po dokonaniu analizy materiałów zgromadzonych w przedmiotowej sprawie, rozważeniu stanowisk organów opiniujących oraz łącznym uwzględnieniu uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do przeprowadzenia oceny oddziaływania na środowisko, o których mowa w art. 63 ust. 1 u.o.o.ś., tut. organ stwierdził, co następuje:

1. Rodzaj i charakterystyka przedsięwzięcia, z uwzględnieniem:

a) skali przedsięwzięcia i wielkości zajmowanego terenu oraz ich wzajemnych proporcji, a także istotnych rozwiązań charakteryzujących przedsięwzięcie;

Przedmiotowe przedsięwzięcie będzie polegało na budowie nowej zajezdni autobusów na działkach nr 583/2 i 583/3 obręb 0009 przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach. Teren przedsięwzięcia obejmuje ok. 1,94 ha i stanowi grunty zabudowane i zurbanizowane – tereny przemysłowe (Ba). Znajduje się na nim нефункционująca bocznicą kolejowa, budynki magazynowane oraz utwardzony plac, na którym prowadzono magazynowanie węgla kamiennego. Ponadto na przedmiotowym terenie znajdują się zadrzewienia oraz betonowy zbiornik p.poż. W ramach inwestycji przewidziano rozbiórkę nawierzchni utwardzonej, bocznicę kolejowej, zbiornika p.poż. oraz budynków o łącznej powierzchni powyżej 1 ha. Główny wjazd na teren inwestycji zlokalizowany jest w rejonie skrzyżowania ul. Kolberga z ul. Hożą.

W ramach przedsięwzięcia planowane są następujące budynki i obiekty budowlane:

- wiata na autobusy elektryczne - 48 stanowisk postojowych z ładowarkami dwustanowiskowymi (ok. 24 szt.) o powierzchni zabudowy ok. 3800 m²;
- wiata na autobusy elektryczne - dwa stanowiska postojowe z ładowarką dwustanowiskową o powierzchni zabudowy ok. 220 m²;
- budynek administracyjno- dyspozytorski dwukondygnacyjny, o powierzchni zabudowy do 400 m²;
- budynek obsługi technicznej o powierzchni zabudowy do ok. 1020 m²;
- myjnia autobusów o powierzchni zabudowy do ok. 255 m². Woda w myjni w celu ograniczenia zużycia wody będzie pracowała w obiegu zamkniętym. Myjnia będzie wyposażona w urządzenie podczyszczające wodę;
- garaż na pojazdy osobowe o powierzchni zabudowy do ok. 240 m²;
- magazyn opon o powierzchni zabudowy do ok. 100 m²;

- stacja transformatorowa wraz z magazynem energii o powierzchni zabudowy do 100 m². W stacji znajdować się będą dwa lub trzy transformatory 15kV/0,4kV o łącznej mocy zainstalowanej do 4000 kVA. Pojemność magazynów energii wyniesie do 5000 kWh;
- zbiornik przeciwpożarowy o powierzchni do ok. 55 m²;
- instalacja fotowoltaiczna na dachu wiat o mocy do 50 kW;
- powierzchnia utwardzona (komunikacja i miejsca postojowe aut osobowych) o powierzchni zabudowy do ok. 9200 m².

Pozostałą część terenu stanowić będzie powierzchnia biologicznie czynna urządzona. Do urządzania terenów zielonych należy wykorzystywać gatunki drzew i krzewów rodzime dla lokalnej dendroflory, bez udziału gatunków inwazyjnych oraz obcych. Przy doborze gatunków należy wziąć pod uwagę roślinność występującą wokół inwestycji, warunki glebowo-hydrologiczne i siedliskowe.

Podstawową funkcją zajezdni będzie parkowanie oraz bieżąca obsługa autobusów w tym ładowanie baterii, mycie oraz drobne naprawy eksploatacyjne i wymiana opon. Z uwagi na możliwość wymiany oleju w obrębie budynku obsługi technicznej zostanie wykonany magazyn oleju oraz miejsce magazynowania odpadów oleju. Zbiorniki/beczki będą ustawione na kratownicy wanny lub tacy wychwytywającej. Posadzka miejsca magazynowania odpadów i olejów zostanie wykonana jako przemysłowa – pokryta warstwą chemoodporną.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wykonanie przyłącza do istniejącej zewnętrznej sieci energetycznej na warunkach zarządcy sieci. Zaopatrzenie w wodę odbywać się będzie za pomocą przyłącza do sieci wodociągowej na podstawie umowy zawartej z zarządcą sieci. Ścieki bytowe będą odprowadzane poprzez przyłącze do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej. Wody opadowe lub roztopowe z dachów nie będzie podczyszczane. Wody opadowe lub roztopowe z terenów utwardzonych przed odprowadzeniem do zbiorników retencyjnych (podziemnych) o pojemności ok. 263 m³ zostaną podczyszczone do poziomów określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311), a następnie będą odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej. Ogrzewanie budynków przewidziano jest jako elektryczne lub z użyciem pomocy pomp ciepła z wykorzystaniem rekuperacji do odzysku ciepła. Działki inwestycyjne nie są zlokalizowane na terenie obszarowych form ochrony przyrody. Nie odnotowano występowania chronionych gatunków roślin, grzybów oraz siedlisk przyrodniczych podlegających ochronie. Realizacja inwestycji związana będzie z wycinką ok. 44 szt. drzew. Inwestor przewidział nasadzenie rodzimych gatunków drzew w ilości odpowiadającej ilości drzew przewidzianych do wycinki. Na przedmiotowym terenie stwierdzono występowanie gatunków zwierząt pospolitych i szeroko rozprzestrzenionych w kraju. Nie zidentyfikowano nor, legowisk oraz schronień zwierząt podlegających ochronie. W związku z realizacją inwestycji zwiększy się powierzchnia biologicznie czynna w obrębie terenu inwestycyjnego. Obecnie powierzchnia ta wynosi ok. 1800 m², a docelowo wynosić będzie ok. 3000 m².

Zgodnie z dokumentacją zgromadzoną w aktach sprawy teren przedsięwzięcia nie stanowi obszaru, na którym zostało stwierdzone historyczne zanieczyszczenie powierzchni ziemi lub szkoda w środowisku. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie planuje się istotnych zmian ukształtowania terenu - zachowane zostaną naturalne spadki terenu, kierunki spływu powierzchniowego. Planowane przedsięwzięcie będzie wkomponowane w istniejące ukształtowanie terenu.

Sąsiedztwo terenu przedsięwzięcia stanowią tereny zabudowane (magazyny, budynki biurowe), zabudowa przemysłowo-składowa, utwardzone place i tereny zieleni niskiej. Na północ od przedmiotowych działek przebiega linia kolejowa, natomiast na wschód zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

Teren planowanego przedsięwzięcia nie jest objęty miejscowym planem zagospodarowania przestrzennego.

b) powiązań z innymi przedsięwzięciami, w szczególności kumulowania się oddziaływań przedsięwzięć realizowanych i zrealizowanych, dla których została wydana decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach, znajdujących się na terenie, na którym planuje się realizację przedsięwzięcia, oraz w obszarze oddziaływania przedsięwzięcia lub których oddziaływania mieszczą się w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia w zakresie,

w jakim ich oddziaływania mogą prowadzić do skumulowania oddziaływań z planowanym przedsięwzięciem:

Przedmiotowe zamierzenie inwestycyjne należy realizować w koordynacji z ewentualnymi inwestycjami w sąsiedztwie tak, aby wyeliminować i zminimalizować uciążliwości związane z oddziaływaniem na środowisko, poprzez m. in. właściwą organizację robót i rozłożenie w czasie prowadzonej inwestycji.

Realizacja inwestycji może spowodować zwiększenie natężenia ruchu na sąsiednich drogach publicznych zarządzanych przez odpowiedni organ wykonawczy jednostek samorządu terytorialnego. O rodzaju pojazdów dopuszczonych do ruchu daną drogą decyduje jej zarządca, natomiast kwestia ruchu pojazdów po drogach publicznych regulowana jest odrębnymi przepisami.

c) różnorodności biologicznej, wykorzystywania zasobów naturalnych, w tym gleby, wody i powierzchni ziemi;

Wszystkie użyte do budowy surowce, materiały, wodę, paliwa i energie należy wykorzystywać zgodnie z obowiązującymi normami i przepisami. Na etapie eksploatacji przedsięwzięcia przewiduje się pobór wody z wodociągu miejskiego na podstawie stosownej umowy. Ścieki bytowe odprowadzane będą docelowo do miejskiej kanalizacji sanitarnej. Ogrzewanie budynków planowane jest jako elektryczne lub z użyciem pomocy pomp ciepła z wykorzystaniem rekuperacji do odzysku ciepła. Zaopatrzenie na energię elektryczną realizowane będzie z sieci zewnętrznej na warunkach zarządzającego siecią oraz z paneli fotowoltaicznych.

Z uwagi na zakres i charakter przedsięwzięcia, lokalizację w obrębie terenów o charakterze przemysłowym, przekształconym antropogenicznie oraz poza obszarowymi formami ochrony przyrody, nie przewiduje się znaczącego wpływu na różnorodność biologiczną, rozumianą jako liczebność i kondycja populacji występujących gatunków, w szczególności gatunków chronionych, rzadkich lub ginących oraz ich siedlisk, w tym utratę, fragmentację lub izolację siedlisk oraz zaburzenia funkcji przez nie pełnionych, a także ekosystemy – ich kondycję, stabilność, odporność na zaburzenia, fragmentację i pełnione funkcje w środowisku.

d) emisji i występowania innych uciążliwości; przewidywanych ilości i rodzaju wytwarzanych odpadów oraz ich wpływu na środowisko oraz zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji;

Podczas prac budowlano-montażowych w sąsiedztwie placu budowy wystąpią potencjalne uciążliwości, w tym: emisja hałasu, zanieczyszczeń powietrza oraz będą wytwarzane odpady. W ramach działań minimalizujących wpływ tej fazy na środowisko teren zajęty w związku z realizacją inwestycji oraz jego zaplecze należy zlokalizować z uwzględnieniem zasady minimalizacji zajęcia terenu i przekształcenia jego powierzchni, a po zakończeniu prac uporządkować.

Materiały budowlane oraz substancje i preparaty stosowane na etapie realizacji przedsięwzięcia, z kart charakterystyki których wynika, że mogą stanowić zagrożenie dla wód lub dla gleby, należy magazynować na terenie zaplecza budowy na utwardzonym i uszczelnionym podłożu, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych. Miejsca te należy wyposażać w urządzenia lub środki umożliwiające ich zebranie lub neutralizację, w sytuacji przypadkowego wydostania się z opakowań.

Plac budowy oraz zaplecze budowy winny zostać wyposażone w techniczne i chemiczne środki do usuwania zanieczyszczeń ropopochodnych (np. materiały sorbentowe). W przypadku wycieku substancji ropopochodnych winny być one niezwłocznie usuwane. Ewentualne tankowanie, serwisowanie oraz parkowanie maszyn i urządzeń oraz pojazdów budowlanych należy prowadzić na terenie specjalnie przygotowanego placu w obrębie zaplecza budowy. Możliwe jest tankowanie i serwisowanie stacjonarnych maszyn i urządzeń budowlanych poza ww. miejscem, pod warunkiem zabezpieczenia gleby w miejscu ich posadowienia za pomocą materiałów technicznych umożliwiających ujęcie ewentualnych wycieków substancji ropopochodnych.

Emisja hałasu oraz zanieczyszczeń powietrza w okresie realizacji przedsięwzięcia będzie miała charakter okresowy i odwracalny, a uciążliwości z nią związane ustaną wraz z zakończeniem prac budowlanych. Ww. emisje oraz ewentualne uciążliwości akustyczne podczas prowadzonych prac budowlanych będą minimalizowane poprzez m. in. nieprowadzenie prac z wykorzystaniem pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych emitujących hałas do otoczenia, w szczególności takich jak:

samochody ciężarowe, koparki, spycharki, ciągniki, maszyny i urządzenia do cięcia materiałów twardych w godzinach od 22.00 do 6.00 (poniedziałek – sobota) oraz w dniach ustawowo wolnych od pracy. Unikana będzie również równoczesna praca pojazdów, maszyn i urządzeń budowlanych emitujących hałas do otoczenia. Przy realizacji planowanego przedsięwzięcia będą wykorzystywane maszyny, urządzenia sprawne technicznie, nie będą pracowały na biegu jałowym (rozładunek i załadunek przy wyłączonych silnikach).

Transport sprzętu, materiałów i urobku ziemnego prowadzony będzie po wyznaczonych trasach przejazdu na terenie inwestycyjnym i przy wykorzystaniu istniejącej sieci publicznych dróg komunikacyjnych.

Realizacja przedsięwzięcia wymagać będzie wykonania wykopów pod fundamenty budynków, przyłącza, itp. Zgodnie z kartą informacyjną nie przewiduje się prowadzenia odwadniania wykopów. Wykonywane prace nie mogą powodować zmian stanu wody na gruncie ze szkodą dla gruntów sąsiednich. Wykopy budowlane, które wymagałyby prowadzenia ewentualnego odwodnienia gruntów, należy wykonywać w technologii zapobiegającej powstaniu leja depresji (np. z zastosowaniem ścianki szczelnej). Na etapie użytkowania obiektów nie przewiduje się wykonania drenażu dla obniżenia zwierciadła wód podziemnych.

Odpady, powstałe na etapie realizacji przedsięwzięcia, należy magazynować na terenie przygotowanych na ten cel placów zlokalizowanych w obrębie zaplecza budowy. Odpady niebezpieczne należy magazynować w zamkniętych i szczelnych pojemnikach, odpornych na działanie przechowywanych w nich substancji. Place i miejsca przeznaczone do magazynowania odpadów niebezpiecznych należy zlokalizować na utwardzonym i szczelnym podłożu, w miejscach osłoniętych przed działaniem czynników atmosferycznych oraz zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych. Ww. place i miejsca należy wyposażać w urządzenia lub środki umożliwiające zebranie lub neutralizację odpadów, w sytuacji ich przypadkowego wydostania się z pojemników. Rodzaje i ilości tych urządzeń lub środków należy dostosować do rodzaju i ilości magazynowanych odpadów. W przypadku wydostania się odpadów z pojemników należy je niezwłocznie usunąć. Na etapie realizacji Inwestor powinien zapewnić dla potrzeb brygad budowlanych szczelne sanitariaty, których zawartość powinna być odbierana przez uprawniony podmiot i wywożona do oczyszczalni ścieków.

Powstałe niezanieczyszczone masy ziemne należy w maksymalnym stopniu zagospodarować na terenie inwestycyjnym, mając na uwadze zakaz zmian stanu wody na gruncie ze szkodą dla gruntów sąsiednich oraz zapisy art. 101 r. ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska*, tj. gleba i ziemia używane do prac ziemnych powinny spełniać standardy jakości środowiska jak dla gruntów występujących w miejscu użycia tej gleby lub ziemi. Ewentualny nadmiar mas ziemnych należy przekazać uprawnionym podmiotom. W związku z realizacją przedsięwzięcia nie planuje się istotnych zmian ukształtowania terenu, zachowane zostaną naturalne spadki terenu, kierunki spływu powierzchniowego.

Na etapie eksploatacji źródłem hałasu będą: budynek obsługi technicznej, stacja transformatorowa, myjnia oraz źródła liniowe – ruch pojazdów. Najbliższe tereny podlegające ochronie akustycznej to teren zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej, zlokalizowany w odległości ok. 35 m od inwestycji. Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku* (tekst jedn. Dz.U. z 2014 r. poz. 112) dopuszczalny poziom hałasu dla terenów zabudowy mieszkaniowej jednorodzinnej wynosi: $L_{AeqD} = 50$ dB w porze dnia i $L_{AeqN} = 40$ dB w porze nocy. Jak wynika z przedłożonej dokumentacji - analizy obliczeniowej oraz analizy porównawczej z przedsięwzięciami o podobnym charakterze oraz przy uwzględnieniu uwarunkowań wynikających z topografii terenu, aktualnego wykorzystania i zagospodarowania terenu i jego sąsiedztwa, wskazanych źródeł hałasu na terenie inwestycyjnym, na najbliższych terenach chronionych akustycznie, zarówno w porze dnia jak i nocy, nie przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych hałasu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie *dopuszczalnych poziomów hałasu*.

Użytkowanie przedsięwzięcia nie będzie związane ze zorganizowaną emisją gazów i pyłów do powietrza. Budynki będą ogrzewane elektrycznie lub za pomocą pomp ciepła z wykorzystaniem rekuperacji do odzysku ciepła. Stanowiska przewidziane do drobnych napraw realizowanych na terenie przedsięwzięcia nie będą wyposażone w odciągi. Autobusy będą zasilane elektrycznie i nie będą emitowały gazów i pyłów do powietrza. Ładowanie baterii w tych pojazdach nie będzie związane

z emisją gazów. Autobusy będą zasilane elektrycznie - źródłem energii będą baterie litowo-jonowe i nie będą emitowały gazów i pyłów do powietrza. Zgodnie z dokumentacją zgromadzoną w aktach sprawy w trakcie eksploatacji zajezdni dojdzie do emisji gazów i pyłów od osobowych pojazdów spalinowych poruszających się po terenie zajezdni. Mając na uwadze analizę zawartą w przedłożonej dokumentacji realizacja planowanego zamierzenia nie powinna powodować przekroczeń dopuszczalnych standardów określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 21 stycznia 2010 r. w sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu (Dz. U. z 2010 r. Nr 16, poz. 87) oraz w Rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu (t. j. Dz. U. z 2021 r. poz. 845) poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny.

Wykorzystywane urządzenia, np. związane z zapewnieniem dostaw energii elektrycznej mogą powodować niewielkie oddziaływanie promieniowania elektromagnetycznego. Biorąc pod uwagę zakres przedsięwzięcia, nie przewiduje się, aby oddziaływanie planowanego zamierzenia w tym zakresie, na terenach przeznaczonych pod zabudowę mieszkaniową i w miejscach dostępnych dla ludności spowodowało przekroczenie dopuszczalnych standardów jakości środowiska, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku (Dz. U. z 2019 r., poz. 2448), tj. w miejscach dostępnych dla ludności, wartości granicznych: natężenia pola elektrycznego (E) - 10000 V/m, natężenia pola magnetycznego (H) - 60 A/m, oraz w miejscach przeznaczonych pod zabudowę: natężenia pola elektrycznego (E) - 1000 V/m, natężenia pola magnetycznego (H) - 60 A/m.

Na potrzeby opracowania Kip przeprowadzono rozpoznanie przyrodnicze, którym objęto obszar planowanej inwestycji i jej sąsiedztwo. Na terenie inwestycyjnym nie stwierdzono gatunków roślin podlegających ochronie wykazanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej roślin (Dz. U. z 2014 r. poz. 1409) oraz chronionych gatunków grzybów wykazanych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 9 października 2014 r. w sprawie ochrony gatunkowej grzybów (Dz. U. z 2014 r. poz. 1408). Realizacja inwestycji związana będzie z wycinką ok. 44 szt. drzew. Na przedmiotowym terenie stwierdzono występowanie gatunków zwierząt pospolitych i szeroko rozprzestrzenionych w kraju. Nie zidentyfikowano nor, legowisk oraz schronień zwierząt podlegających ochronie.

Celem minimalizacji oddziaływania na środowisko przyrodnicze należy:

- wyznaczyć i oznakować pas terenu zajęty pod inwestycję tak, aby nie dopuścić do nieumyślnego zniszczenia powierzchni biologicznie czynnych w stopniu większym niż wynikający z zakresu przedsięwzięcia;
- wycinkę drzew i krzewów prowadzić poza okresem lęgowym ptaków, tj. w okresie od 16 października do końca lutego. W przypadku konieczności prowadzenia wycinki poza ww. terminem, dopuszcza się taką możliwość, ale 1-3 dni przed planowaną wycinką drzew i krzewów ornitolog w ramach nadzoru przyrodniczego powinien przeprowadzić kontrolę terenu pod kątem obecności stanowisk lęgowych ptaków. W przypadku stwierdzenia tych stanowisk, prace związane z wycinką należy wstrzymać do czasu wyprowadzenia lęgów. Możliwość ponownego podjęcia prac należy skonsultować z ornitologiem;
- drzewa i krzewy nieprzeznaczone do wycięcia, znajdujące się na terenie inwestycyjnym i w obszarze oddziaływania planowanego przedsięwzięcia zabezpieczyć przed uszkodzeniem np. przez ich wyгородzenie, oszalowanie pni, obłożenie matami ze słomy. W przypadku konieczności prowadzenia wykopów w obrębie rzutu koron drzew należy minimalizować czas takich prac, a odsłonięte korzenie chronić przed przesuszeniem, np. przez ich osłonięcie matami. Nie składować materiałów budowlanych i odpadów pod koronami drzew. Wykopy zasypywać miejscowym gruntem;
- kontrolować plac budowy na obecność występowania zwierząt, w szczególności wykopy, koleiny, studzienki, itp. lub inne miejsca, które mogłyby stanowić pułapki dla małych zwierząt oraz eliminować elementy mogące powodować ich okaleczenie czy zaplątanie; w przypadku ich uwięzienia chwytać je i przenosić w odpowiednie dla danego gatunku siedliska poza rejonem oddziaływania przedsięwzięcia; przed zasypywaniem wykopów należy starannie sprawdzić ich dno i ściany pod kątem obecności zwierząt; napotkane osobniki należy odłowić, a następnie przenieść w bezpieczne miejsca na tereny sąsiednie o podobnych warunkach siedliskowych, niekolidujące z inwestycją.

W ramach zamierzenia planuje się zagospodarowanie części terenu w postaci zieleni urządzonej. Przy doborze gatunków do urządzenia terenów zieleni należy wziąć pod uwagę roślinność występującą wokół inwestycji, warunki glebowo - hydrologiczne i siedliskowe.

Jeśli w trakcie realizacji prac zaistnieją okoliczności skutkujące naruszeniem zakazów obowiązujących w stosunku do gatunków chronionych niezbędne jest uzyskanie zezwolenia w trybie art. 56 ustawy o ochronie przyrody na odstępstwa od zakazów obowiązujących w odniesieniu do gatunków objętych ochroną.

Zamierzenie nie powinno spowodować zaburzeń w funkcjonowaniu lokalnych korytarzy migracyjnych, z uwagi na aktualną formę zagospodarowania/użytkowania przedmiotowego terenu.

W przypadku likwidacji przedsięwzięcia, teren przedsięwzięcia należy uporządkować, odpady prawidłowo zabezpieczyć oraz zagospodarować zgodnie z obowiązującymi przepisami.

e) ocenionego w oparciu o wiedzę naukową ryzyka wystąpienia poważnych awarii lub katastrof naturalnych i budowlanych, przy uwzględnieniu używanych substancji i stosowanych technologii, w tym ryzyka związanego ze zmianą klimatu

Planowane przedsięwzięcie nie jest zaliczane do obiektów stwarzających zagrożenie wystąpienia poważnych awarii przemysłowych – według Rozporządzenia Ministra Rozwoju z dnia 29 stycznia 2016 r. w sprawie rodzajów i ilości znajdujących się w zakładzie substancji niebezpiecznych decydujących o zaliczeniu zakładu do zakładu o zwiększonym lub dużym ryzyku wystąpienia poważnej awarii przemysłowej (Dz. U. z 2016 r., poz. 138). Teren inwestycji należy wyposażać w urządzenia i materiały służące potrzebom gaśniczym zgodnie z przepisami o ochronie przeciwpożarowej oraz przestrzegać zasad bezpieczeństwa i higieny pracy. Mając na uwadze wskazane powyżej rozwiązania dot. odprowadzania ścieków bytowych, gospodarowania odpadami, nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla środowiska. Zapewnienie właściwego stanu technicznego urządzeń i instalacji stanowiących wyposażenie budynków oraz prowadzenie okresowych przeglądów ograniczy możliwość wystąpienia sytuacji awaryjnych.

Z uwagi na Dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/52/UE z dnia 16 kwietnia 2014 r. zmieniającą dyrektywę 2011/92/UE w sprawie oceny wpływu wywieranego przez niektóre przedsięwzięcia publiczne i prywatne na środowisko i rozpoczęcie implementacji do prawa polskiego, analizując adaptację przedsięwzięcia do zmian klimatu, w tym elementy wpływające na łagodzenie tych zmian należy stwierdzić, że:

- przedsięwzięcie usytuowane jest poza terenami osuwisk (<http://geozagrozenia.pgi.gov.pl/>) i obszarami zagrożenia powodziowego (Hydroportal - ISOK);
- w rozwiązaniach projektowych wymagany jest dobór odpowiednich materiałów i technologii wykonania uwzględniający podatność na fale upałów, katastrofalne opady śniegu i silne wiatry,
- przedsięwzięcie ze względu na swój charakter, lokalizację jest neutralne względem oddziaływań związanych z klęskami żywiołowymi, takimi jak np. powódzie, fale mrozu, podnoszący się poziom mórz, erozja wybrzeża i intruzje wód zasolonych,
- wystąpi emisja do powietrza, w tym gazów cieplarnianych (na etapie realizacji w związku ze spalaniem paliw w pojazdach spalinowych).

Z uwagi na powyższe wpływ planowanego zamierzenia na zmiany klimatu oceniono jako nieznaczny.

Zgodnie z art. 61 ust. 2 ustawy Prawo budowlane, właściciel lub zarządca obiektu jest obowiązany: zapewnić, dochowując należytej staranności, bezpieczne użytkowanie obiektu w razie wystąpienia czynników zewnętrznych oddziałujących na obiekt, związanych z działaniem człowieka lub sił natury, takich jak: wyładowania atmosferyczne, wstrząsy sejsmiczne, silne wiatry, intensywne opady atmosferyczne, pożary, powódzie, w wyniku których następuje uszkodzenie obiektu budowlanego lub bezpośrednie zagrożenie takim uszkodzeniem, mogące spowodować zagrożenie życia lub zdrowia ludzi, bezpieczeństwa mienia lub środowiska. Z uwagi na powyższe oraz cel inwestycji wpływ na zmiany klimatu oceniono jako korzystny.

f) zagrożenia dla zdrowia ludzi, w tym wynikającego z emisji

Przedsięwzięcie nie stworzy zagrożeń dla środowiska oraz nie pogorszy jego stanu na terenach przyległych. Z uwagi na: rodzaj, charakter, zakres, parametry techniczne, planowany sposób realizacji przedsięwzięcia, jego lokalizację, rodzaj i niewielką skalę możliwego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie jego realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej likwidacji, a także rozwiązania

chroniące środowisko, zrealizowanie przez Inwestora wszystkich wskazanych w przedłożonych dokumentach rozwiązań projektowych, organizacyjnych, technicznych i technologicznych, omawiane przedsięwzięcie nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko i nie będzie stanowiło zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

2. Usytuowanie przedsięwzięcia, z uwzględnieniem możliwego zagrożenia dla środowiska, w szczególności przy istniejącym i planowanym użytkowaniu terenu, zdolności samooczyszczania się środowiska i odnawiania się zasobów naturalnych, walorów przyrodniczych i krajobrazowych oraz uwarunkowań miejscowych planów zagospodarowania przestrzennego,

Planowane przedsięwzięcie nie jest zlokalizowane na:

- obszarach wodno-błotnych, innych obszarach o płytkim zaleganiu wód podziemnych, w tym siedliskach łęgowych oraz ujściach rzek;
- obszarach wybrzeży i środowiska morskiego;
- obszarach górskich – wymienionych w Zarządzeniu nr 18/2000 Wojewody Świętokrzyskiego z dnia 2 marca 2000 r. w sprawie ustalenia wykazu miejscowości zaliczonych do terenów podgórskich i górskich na terenie województwa świętokrzyskiego (Dz. Urz. Woj. Święt. z 2000 r. Nr 13 poz. 104);
- obszarach leśnych;
- obszarach stref ochronnych ujęć wód - w odległości ok. 1,3 km w kierunku południowo-zachodnim od terenu inwestycyjnego znajduje się granica strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej Kielce Białogon, wyznaczona rozporządzeniem Nr 4/2019 Dyrektora Regionalnego Zarządu Gospodarki Wodnej w Krakowie z dnia 19 grudnia 2019 r. w sprawie ustanowienia strefy ochronnej ujęcia wody podziemnej Kielce Białogon (Dz. Urz. Woj. Święt. z 2019 r. poz. 5314);
- obszarach przylegających do jezior;
- obszarach uzdrowisk i ochrony uzdrowiskowej;
- obszarach o krajobrazie mającym znaczenie historyczne, kulturowe lub archeologiczne: na obszarze planowanego zamierzenia oraz w jego sąsiedztwie nie zostały zlokalizowane zabytki wpisane do rejestru zabytków województwa świętokrzyskiego, w przypadku odkrycia przedmiotu, co do którego istnieje przypuszczenie, iż jest on zabytkiem, należy: wstrzymać wszelkie roboty mogące uszkodzić lub zniszczyć odkryty przedmiot; zabezpieczyć, przy użyciu dostępnych środków ten przedmiot i miejsce jego odkrycia; niezwłocznie zawiadomić o tym Świętokrzyskiego Wojewódzkiego Konserwatora Zabytków, a jeśli nie jest to możliwe, Prezydenta Miasta Kielce;
- teren parku narodowego, parku krajobrazowego, rezerwatu przyrody, obszaru chronionego krajobrazu, zespołu przyrodniczo-krajobrazowego, stanowiska dokumentacyjnego, użytku ekologicznego, korytarzy ekologicznych dla obszarów Natura 2000 z uwzględnieniem potrzeb ochrony kluczowych gatunków dużych ssaków oraz korytarzy istotnych dla populacji dużych ssaków leśnych oraz spójności siedlisk leśnych i wodno-błotnych w skali krajowej i kontynentalnej; nie koliduje z pomnikami przyrody. Najbliższy obszar sieci ekologicznej Natura 2000 Dolina Bobrzy PLH260014 znajduje się w odległości ponad 2 km od przedmiotowej inwestycji.

Uwzględniając odległość inwestycji od ww. obszarów, zakres przedsięwzięcia oraz zasięg jego oddziaływania na środowisko, zastosowane rozwiązania chroniące środowisko, nie przewiduje się znaczącego negatywnego oddziaływania na środowisko przyrodnicze oraz na cele ochrony obszarów Natura 2000, tj.: stan siedlisk przyrodniczych, siedlisk gatunków roślin i zwierząt, gatunki, dla których ochrony wyznaczono obszary Natura 2000 oraz ich integralność i powiązania z innymi obszarami.

Ze względu na znaczne oddalenie przedsięwzięcia od wymienionych powyżej form ochrony przyrody, a także charakter i skalę przedsięwzięcia, tuż. organ uznał, że w wyniku realizacji inwestycji nie nastąpi zagrożenie dla ww. obiektów i obszarów podlegających ochronie na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Planowane przedsięwzięcie będzie stanowiło nowy element krajobrazu. Zgodnie z art. 5 pkt 23 ustawy o ochronie przyrody na walory krajobrazowe składają się wartości przyrodnicze, kulturowe, historyczne, estetyczno-widokowe obszaru oraz związana z nimi rzeźba terenu, twory i składniki przyrody oraz elementy cywilizacyjne, ukształtowane przez siły przyrody lub działalność człowieka. Mając na uwadze charakter terenu inwestycyjnego, zaproponowane działania minimalizujące oddziaływanie na środowisko przyrodnicze (o których mowa w niniejszej decyzji), nie przewiduje się negatywnego wpływu na wartości ekologiczne.

Przedmiotowe przedsięwzięcie jest zlokalizowane:

- w obszarze o małej gęstości zaludnienia – najbliższa zabudowa mieszkaniowa znajduje się w odległości ok. 35 m na wschód od planowanej inwestycji; biorąc pod uwagę charakter zamierzenia oraz informacje zawarte w dokumentacji zgromadzonej w aktach sprawy nie przewiduje się ponadnormatywnego oddziaływania w zakresie emisji hałasu, zanieczyszczeń powietrza, pól elektromagnetycznych;
- w obszarze najwyższej ochrony zbiornika wód śródlądowych (ONO) Głównego Zbiornika Wód Podziemnych GZWP 417 Kielce;

W świetle obowiązujących przepisów Dyrektywy 2000/60/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2000 r. ustanawiającej ramy wspólnotowego działania w dziedzinie polityki wodnej (Ramowa Dyrektywa Wodna), cele planowania i gospodarowania wodami mają zostać osiągnięte poprzez wdrożenie zadań zawartych w dokumentach planistycznych. Zgodnie z zapisami Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły zatwierdzonego rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 4 listopada 2022 r. w sprawie *Planu gospodarowania wodami na obszarze dorzecza Wisły* (Dz. U. z 2023 r. poz. 300) przedmiotowa inwestycja zlokalizowana jest w obszarze:

- zlewni Jednolitej Części Wód Powierzchniowych Rzecznych oznaczonej kodem RW20000621648289 o nazwie Silnica, zaliczonej do regionu wodnego Górnej-Zachodniej Wisły. Status – silnie zmieniona część wód, słaby potencjał ekologiczny; stan chemiczny poniżej dobrego; stan ogólny zły. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona. Celem środowiskowym dla ww. JCWP jest: dobry stan ekologiczny; zapewnienie drożności cieku dla migracji ichtiofauny o ile jest monitorowany wskaźnik diadromiczny D; stan chemiczny: dla złagodzonych wskaźników [benzo(a)piren(w), benzo(b)fluoranten(w), benzo (g, h, i) perylen(w), fluoranten (w)] poniżej stanu dobrego, dla pozostałych wskaźników – stan dobry.

Dla ww. JCWP ustanowione zostało odstępstwo polegające na odroczeniu terminu osiągnięcia celów środowiskowych z uwagi na nie osiągnięte (lub zagrożone) cele środowiskowe JCWP. Jest to spowodowane warunkami naturalnymi (dopływ z innej JCWP; procesy biochemiczne; procesy ekologiczne; procesy fizykochemiczne; procesy hydromorfologiczne), a w odniesieniu do substancji priorytetowych wprowadzonych dyrektywą 2013/39/ UE – brakiem możliwości technicznych (w tym: niewystarczającymi danymi na temat źródeł zanieczyszczenia) i nieproporcjonalnością kosztów. Dla JCWP ustanowione zostało również odstępstwo polegające na ustaleniu mniej rygorystycznego celu środowiskowego.

- obszarze Jednolitej Części Wód Podziemnych oznaczonej Europejskim kodem JCWPd GW2000101, region wodny Górnej-Zachodniej Wisły. Dla wód tego obszaru aktualna ocena to dobry stan ilościowy i dobry stan chemiczny. Celem środowiskowym dla przedmiotowej JCWPd na lata 2022 - 2027 jest dobry stan chemiczny i dobry stan ilościowy. Dla przedmiotowej JCWPd nie ustalono odstępstwa od osiągnięcia celów środowiskowych. Ocena ryzyka nieosiągnięcia celu środowiskowego – zagrożona ilościowo.

W odniesieniu do obszarów chronionych w rozumieniu art. 16 pkt 32 ustawy z dnia 20 lipca 2017 r. *Prawo wodne* (obejmujących: jednolite części wód przeznaczone do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi, jednolite części wód przeznaczone do celów rekreacyjnych, w tym kąpieliskowych, obszary wrażliwe na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych, obszary przeznaczone do ochrony siedlisk lub gatunków, o których mowa w przepisach ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. *o ochronie przyrody*, dla których utrzymanie lub poprawa stanu wód jest ważnym czynnikiem w ich ochronie, obszary przeznaczone do ochrony gatunków zwierząt wodnych o znaczeniu gospodarczym) na terenie, na którym planowane jest przedsięwzięcie, wyznaczono jednolitą część wód podziemnych, przeznaczoną do poboru wody na potrzeby zaopatrzenia ludności w wodę przeznaczoną do spożycia przez ludzi oraz obszar wrażliwy na eutrofizację wywołaną zanieczyszczeniami pochodzącymi ze źródeł komunalnych (który obejmuje cały kraj).

Z uwagi na rodzaj, charakterystykę i lokalizację planowanej inwestycji, nie przewiduje się negatywnego wpływu tego przedsięwzięcia na możliwość osiągnięcia celów środowiskowych jednolitych części wód powierzchniowych, jednolitych części wód podziemnych oraz obszarów chronionych, o których mowa w art. 56, art. 59 i art. 61 ustawy *Prawo wodne*.

Jak wynika z uchwały nr LXIV/798/23 Sejmiku Województwa Świętokrzyskiego z dnia 25 września 2023 r. w sprawie *określenia "Aktualizacji Programu ochrony powietrza dla województwa świętokrzyskiego*

wraz z *planem działań krótkoterminowych*" (Dz. Urz. Woj. Świętokrzyskiego z 2023 r., poz. 3871), inwestycja realizowana będzie w strefie miasta Kielce, w której stwierdzono przekroczenie standardów jakości środowiska w zakresie przekroczenia poziomu dopuszczalnego dla pyłu zawieszonego PM₁₀ i PM_{2,5} oraz poziomu docelowego benzo(a)pirenu. Rodzaj i skala przedsięwzięcia pozwalają na stwierdzenie, że emisja gazów i pyłów przewidziana do powstania w trakcie prowadzenia prac mających na celu realizację planowanego przedsięwzięcia, a także w trakcie eksploatacji planowanej inwestycji, nie będzie znacząco negatywnie oddziaływać na powietrze, nie będzie powodować przekroczeń obowiązujących standardów oraz nie będzie miała znaczącego negatywnego wpływu na zadania przewidziane w ww. dokumencie.

3. Rodzaj, cechy i skala możliwego oddziaływania rozważanego w odniesieniu do kryteriów wymienionych w pkt 1 i 2 oraz w art. 62 ust. 1 pkt 1.

Tut. organ przy wydawaniu niniejszej decyzji wziął pod uwagę następujące kwestie:

- 1) ze względu na charakter, rodzaj i skalę przedsięwzięcia przewiduje się, że na etapie realizacji i eksploatacji omawiane przedsięwzięcie nie stwarza ryzyka negatywnego oddziaływania na duży obszar geograficzny, ani na dużą liczbę ludności. Inwestycja na etapie eksploatacji nie będzie negatywnie oddziaływać na środowisko;
- 2) przedsięwzięcie planowane jest poza obszarami szczególnego zagrożenia powodzią w rozumieniu art. 16 pkt 34 ustawy – *Prawo wodne*;
- 3) przedsięwzięcie nie będzie powodować oddziaływań długotrwałych, nieodwracalnych, w stopniu mogącym zagrozić poszczególnym komponentom środowiska;
- 4) omawiana inwestycja nie przyczyni się do znacznego obciążenia istniejącej infrastruktury technicznej;
- 5) przedmiotowe przedsięwzięcie nie będzie powodować transgranicznego oddziaływania na środowisko ze względu na swój charakter, położenie w centralnej części Polski, z dala od granic państwowych i niewielki zakres obszaru oddziaływania planowanego przedsięwzięcia, który zamknie się w granicach planowanej inwestycji;
- 6) w wyniku przeprowadzonego postępowania ustalono, iż brak jest podstaw prawnych do stwierdzenia konieczności utworzenia obszaru ograniczonego użytkowania dla planowanej inwestycji w myśl art. 135 ustawy *Prawo ochrony środowiska*.

Zgodnie z art. 63 ust. 3 u.o.o.ś. obowiązek przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko stwierdza się obligatoryjnie, jeżeli:

- 1) możliwość realizacji przedsięwzięcia jest uzależniona od ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania, o którym mowa w przepisach ustawy *Prawo ochrony środowiska*;
- 2) z karty informacyjnej przedsięwzięcia wynika, że realizacja przedsięwzięcia może spowodować nieosiągnięcie celów środowiskowych zawartych w planie gospodarowania wodami na obszarze dorzecza.

Przesłanki te nie zachodzą w przypadku analizowanego przedsięwzięcia – możliwość realizacji przedsięwzięcia nie jest uzależniona od ustanowienia obszaru ograniczonego użytkowania.

W toku postępowania uzyskano opinie Regionalnego Dyrektora Ochrony Środowiska w Kielcach, Państwowego Powiatowego Inspektora Sanitarnego w Kielcach, Dyrektora Zarządu Zlewni w Kielcach Państwowego Gospodarstwa Wodnego Wody Polskie o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Biorąc pod uwagę rodzaj i charakterystykę przedsięwzięcia, jego lokalizację, parametry techniczne, planowany sposób realizacji, a także rodzaj i skalę możliwego oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko na etapie jego realizacji, eksploatacji oraz ewentualnej likwidacji, tut. organ uznał stanowiska ww. organów za zasadne, stwierdzając, że poprzez zrealizowanie przez Inwestora wszystkich wskazanych w przedłożonych dokumentach rozwiązań projektowych, organizacyjnych, technicznych i technologicznych, omawiane przedsięwzięcie nie spowoduje znaczących negatywnych oddziaływań na środowisko, a ze względu na rodzaj i charakter tego przedsięwzięcia nie będzie ono stanowiło zagrożenia dla zdrowia i życia ludzi.

Po zgromadzeniu całości materiału dowodowego w prowadzonym postępowaniu tut. organ, zgodnie z wymogami art. 9, art. 10 § 1 K.p.a., obwieszczeniem znak: KŚGK-IV.6220.16.2025, z dnia 14.08.2025 r., zawiadomił strony postępowania o zakończeniu postępowania dowodowego w przedmiocie

wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach dla ww. przedsięwzięcia oraz przysługującym stronom prawie do zapoznania się z aktami sprawy i wypowiedzenia się co do zebranych dowodów, materiałów i zgłoszonych żądań, przed wydaniem decyzji, w terminie 7 dni od daty doręczenia tego zawiadomienia. Obwieszczenie to podano do publicznej wiadomości w dniu 18.08.2025 r. poprzez zamieszczenie na tablicach ogłoszeń w siedzibie Urzędu Miasta Kielce przy ul. Strycharskiej 6 i Rynek 1, oraz Biuletynie Informacji Publicznej www.bip.um.kielce.eu. W trakcie prowadzonego postępowania strony były informowane o poszczególnych czynnościach w sprawie i kolejnych etapach postępowania. Do dnia wydania niniejszej decyzji żadna ze stron nie wniosła uwag ani wniosków co do planowanej inwestycji. Organizacje ekologiczne również nie złożyły żadnych wniosków i uwag w przedmiotowej sprawie. Powyższe świadczy o tym, że planowana do realizacji inwestycja nie budzi kontrowersji wśród opinii publicznej i organizacji ekologicznych, a eksploatacja przedsięwzięcia nie będzie źródłem konfliktów społecznych.

Zgodnie z wymogami wynikającymi z art. 85 ust. 2 pkt 2 u.o.o.ś., w niniejszej decyzji tut. organ wskazał jakimi okolicznościami kierował się rozstrzygając o braku potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko oraz szczegółowo odniósł się do kryteriów określonych w art. 63 ust. 1 u.o.o.ś.

Powyższe znajduje odzwierciedlenie w materiale dowodowym zebranym w sprawie, w tym w karcie informacyjnej przedsięwzięcia wraz z uzupełnieniami, gdzie opisano przewidywane oddziaływanie planowanej inwestycji na poszczególne elementy środowiska, a także dokonano analizy dla poszczególnych rodzajów emisji i oddziaływań związanych z omawianym przedsięwzięciem.

Jak wykazano w uzasadnieniu ww. decyzji, niekorzystny wpływ na środowisko w trakcie realizacji inwestycji będzie miał charakter krótkotrwały. Nie spowoduje on trwałych zmian w środowisku atmosferycznym oraz akustycznym i zakończy się z chwilą zakończenia realizacji inwestycji. Praktyczne oddziaływanie przedsięwzięcia ograniczy się do powierzchni zajmowanej przez to przedsięwzięcie.

Zgodnie z art. 84 ust. 1 u.o.o.ś. w przypadku, gdy nie została przeprowadzona ocena oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko, w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach właściwy organ stwierdza brak potrzeby przeprowadzenia oceny oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko.

Mając na uwadze całość przeprowadzonego postępowania, w oparciu o wskazane we wstępie przepisy prawne oraz zebrane w sprawie dokumenty, orzeczono jak w sentencji.

Zgodnie z art. 84 ust. 2 u.o.o.ś. charakterystyka przedsięwzięcia stanowi załącznik do niniejszej decyzji.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji służy Stronom odwołanie do Samorządowego Kolegium Odwoławczego w Kielcach (al. IX Wieków Kielc 3, 25-516 Kielce), za pośrednictwem Prezydenta Miasta Kielce (Rynek 1, 25-303 Kielce), w terminie 14 dni od daty doręczenia decyzji.

Zgodnie z art. 127a K.p.a., w trakcie biegu terminu do wniesienia odwołania strona może zrzec się prawa do wniesienia odwołania wobec organu administracji publicznej, który wydał decyzję. Z dniem doręczenia organowi administracji publicznej oświadczenia o zrzeczeniu się prawa do wniesienia odwołania przez ostatnią ze stron postępowania, decyzja staje się ostateczna i prawomocna.

Zgodnie z art. 72 ust. 3 u.o.o.ś., decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach dołącza się do wniosku o wydanie decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1 oraz zgłoszenia, o którym mowa w art. 72 ust. 1a ww. ustawy. Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia następuje w terminie 6 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, z zastrzeżeniem art. 72 ust. 4 i 4b ww. ustawy.

Złożenie wniosku lub dokonanie zgłoszenia może nastąpić w terminie 10 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna, o ile strona, która złożyła wniosek o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach, lub podmiot, na który została przeniesiona ta decyzja, otrzymali, przed upływem terminu, o którym mowa w ust. 3, od organu, który wydał decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach w pierwszej instancji, stanowisko, że aktualne są warunki realizacji przedsięwzięcia określone w decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowieniu, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Zajęcie stanowiska następuje na wniosek uwzględniający informacje na temat stanu środowiska i możliwości realizacji warunków wynikających z decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach lub postanowienia, o którym mowa w art. 90 ust. 1, jeżeli było wydane. Wniosek, o którym mowa w zdaniu drugim, składa się do organu nie wcześniej niż po upływie 5 lat od dnia, w którym decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach stała się ostateczna. W okresie, o którym mowa w art. 72 ust. 3, 4 i 4b ww. ustawy, dla danego przedsięwzięcia wydaje się jedną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach. Jedną decyzję o środowiskowych uwarunkowaniach wydaje się także w przypadku, gdy

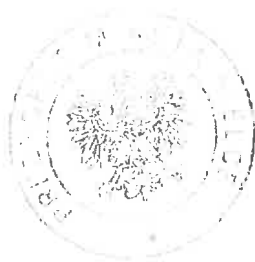
dla danego przedsięwzięcia jest wymagane uzyskanie więcej niż jednej z decyzji, o których mowa w art. 72 ust. 1, lub gdy wnioskodawca uzyskuje odrębnie decyzje dla poszczególnych etapów realizacji przedsięwzięcia.

Zgodnie z art. 86 u.o.o.ś. decyzja o środowiskowych uwarunkowaniach wiąże organy:

- wydające decyzje określające warunki korzystania ze środowiska w zakresie, w jakim ma być uwzględniona przy wydawaniu tych decyzji,
- wydające decyzje, o których mowa w art. 72 ust. 1 u.o.o.ś.,
- przyjmujące zgłoszenia, o których mowa w art. 72 ust. 1a u.o.o.ś.

Adnotacja:

Wnioskodawca dokonał zapłaty opłaty skarbowej za wydanie niniejszej decyzji, w wysokości 205 zł, zgodnie z Częścią I, ust. 45 załącznika do ustawy z dnia 16 listopada 2006 r. o opłacie skarbowej (t.j. Dz. U. z 2025 r. poz. 1154) o którym mowa w art. 4 tej ustawy i zapłaty należnej opłaty skarbowej za złożenie dokumentu stwierdzającego udzielenie pełnomocnictwa w wysokości 17 zł, zgodnie z Częścią IV załącznika do ww. ustawy, o którym mowa w art. 4 tej ustawy.



Decyzja niniejsza
stała się ostateczna
p. min.: 15.10.2025 r.
s. o. min.: 17.10.2025 r.

A

Otrzymują Strony postępowania:

1. Gmina Kielce, ul. Rynek 1 25-303 Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego, plac Niepodległości 1, 25-001 Kielce, za pośrednictwem pełnomocnika Pana Przemysława Kruka, KIK ECO LAB Przemysław Kruk, ul. Bogusławskiego 24, 25-432 Kielce
2. Pozostałe Strony postępowania poprzez obwieszczenie wywieszone na tablicach ogłoszeń Urzędu Miasta Kielce Rynek 1 i ul. Strycharska 6 w Kielcach, w miejscu realizacji przedsięwzięcia, oraz w Biuletynie Informacji Publicznej Urzędu Miasta Kielce na stronie internetowej: www.bipum.kielce.eu
3. Aa.

Otrzymują na podstawie art. 74 ust. 4 u.o.o.ś.

4. Regionalny Dyrektor Ochrony Środowiska w Kielcach, ul. Karola Szymanowskiego 6, 25-361 Kielce
5. Państwowy Powiatowy Inspektor Sanitarny w Kielcach, ul. Leona Skibińskiego 4, 25-819 Kielce
6. Dyrektor Zarządu Zlewni w Kielcach Państwowe Gospodarstwo Wodne Wody Polskie, ul. Robotnicza 5, 25-662 Kielce



**Prezydent
Miasta Kielce**

*Załącznik do decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach
znak: KŚGK-IV.6220.16.2025, z dnia 16.09.2025 r.*

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘWZIĘCIA

„Budowa zajezdni autobusowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą”, planowanego do realizacji na działkach nr 583/2 i 583/3 obręb 0009 przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach.

Przedmiotem planowanego przedsięwzięcia jest budowa zajezdni autobusowej wraz z infrastrukturą towarzyszącą na działkach nr 583/2 i 583/3 obręb 0009 przy ul. Oskara Kolberga w Kielcach.

W ramach przedsięwzięcia planowane są następujące budynki i obiekty budowlane:

- wiata na autobusy elektryczne - 48 stanowisk postojowych z ładowarkami dwustanowiskowymi (ok. 24 szt.) o powierzchni zabudowy ok. 3800 m²;
- wiata na autobusy elektryczne - dwa stanowiska postojowe z ładowarką dwustanowiskową o powierzchni zabudowy ok. 220 m²;
- budynek administracyjno- dyspozytorski dwukondygnacyjny, o powierzchni zabudowy do 400 m²;
- budynek obsługi technicznej o powierzchni zabudowy do ok. 1020 m²;
- myjnia autobusów o powierzchni zabudowy do ok. 255 m². Woda w myjni w celu ograniczenia zużycia wody będzie pracowała w obiegu zamkniętym. Myjnia będzie wyposażona w urządzenie podczyszczające wodę;
- garaż na pojazdy osobowe o powierzchni zabudowy do ok. 240 m²;
- magazyn opon o powierzchni zabudowy do ok. 100 m²;
- stacja transformatorowa wraz z magazynem energii o powierzchni zabudowy do 100 m². W stacji znajdować się będą dwa lub trzy transformatory 15kV/0,4kV o łącznej mocy zainstalowanej do 4000 kVA. Pojemność magazynów energii wyniesie do 5000 kWh;
- zbiornik przeciwpożarowy o powierzchni do ok. 55 m²;
- instalacja fotowoltaiczna na dachu wiat o mocy do 50 kW;
- powierzchnia utwardzona (komunikacja i miejsca postojowe aut osobowych) o powierzchni zabudowy do ok. 9200 m².

Podstawową funkcją zajezdni będzie parkowanie oraz bieżąca obsługa autobusów w tym ładowanie baterii, mycie oraz drobne naprawy eksploatacyjne i wymiana opon. Z uwagi na możliwość wymiany oleju w obrębie budynku obsługi technicznej zostanie wykonany magazyn oleju oraz miejsce magazynowania odpadów oleju. Zbiorniki/beczki będą ustawione na kratownicy wanny lub tacy wychwytywającej. Posadzka w miejscach magazynowania odpadów i olejów zostanie wykonana jako przemysłowa – zostanie pokryta warstwą chemoodporną.

W ramach realizacji inwestycji przewiduje się wykonanie przyłącza do istniejącej zewnętrznej sieci energetycznej na warunkach zarządcy sieci. Zaopatrzenie w wodę odbywać się będzie za pomocą przyłącza do sieci wodociągowej na podstawie umowy zawartej z zarządcą sieci. Ścieki bytowe będą odprowadzane poprzez przyłącze do miejskiej sieci kanalizacji sanitarnej. Wody opadowe lub roztopowe z dachów nie będą podczyszczane. Wody opadowe lub roztopowe z terenów utwardzonych przed odprowadzeniem do zbiorników retencyjnych (podziemnych) o pojemności ok. 263 m³ zostaną podczyszczone do poziomów określonych w rozporządzeniu Ministra Gospodarki Morskiej i Żeglugi Śródlądowej z dnia 12 lipca 2019 r. w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego oraz warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu do wód lub do ziemi ścieków, a także przy odprowadzaniu wód opadowych lub roztopowych do wód lub do urządzeń wodnych (Dz. U. z 2019 r. poz. 1311), a następnie będą odprowadzane do miejskiej kanalizacji deszczowej. Ogrzewanie budynków przewidziano jest jako elektryczne lub z użyciem pomocą pomp ciepła z wykorzystaniem rekuperacji do odzysku ciepła. Realizacja inwestycji związana będzie z wycinką ok. 44 szt. drzew. Inwestor przewidział nasadzenie rodzimych gatunków drzew w ilości odpowiadającej ilości drzew przewidzianych do wycinki. Do urządzania terenów zostaną wykorzystane gatunki drzew i krzewów rodzime dla lokalnej dendroflory, bez udziału gatunków inwazyjnych oraz obcych. Gatunków



ul. Strycharska 6
25-659 Kielce
tel. 41 36 76 313
www.kielce.eu

będą dobierane z uwzględnieniem, warunków glebowo-hydrologicznych i siedliskowych. W związku z realizacją inwestycji zostanie zwiększona się powierzchnia biologicznie czynna w obrębie terenu inwestycyjnego. Obecnie powierzchnia ta wynosi ok. 1800 m², a docelowo wyniesie ok. 3000 m².

Sąsiedztwo terenu przedsięwzięcia stanowią tereny zabudowane (magazyny, budynki biurowe), zabudowa przemysłowo-składowa, utwardzone place i tereny zieleni niskiej. Na północ od przedmiotowych działek przebiega linia kolejowa, natomiast na wschód w odległości ok. 35 m zlokalizowana jest zabudowa mieszkaniowa jednorodzinna.

Eksploatacja przedmiotowej inwestycji będzie wiązała się z emisją hałasu, którego źródłem będą budynek obsługi technicznej, stacja transformatorowa, myjnia oraz źródła liniowe – ruch pojazdów. Klasyfikacji terenów chronionych akustycznie, znajdujących się w sąsiedztwie przedmiotowej inwestycji, dokonano na podstawie faktycznego zagospodarowania i wykorzystania. Najbliższe tereny chronione akustycznie zlokalizowane są w odległości ok. 35 m w kierunku wschodnim od terenu realizacji przedsięwzięcia. W związku z funkcjonowaniem planowanego przedsięwzięcia nie będą występowały przekroczenia dopuszczalnego poziomu hałasu w porze dziennej i porze nocy na ww. terenach chronionych akustycznie.

Nie przewiduje się przekroczenia wartości dopuszczalnych średniorocznych i maksymalnych jednogodzinnych substancji w powietrzu określonych w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 24 sierpnia 2012 r. w *sprawie poziomów niektórych substancji w powietrzu* (Dz. U. z 2021 r. poz. 845) oraz w rozporządzeniu Ministra Środowiska z dnia 26 stycznia 2010 r. w *sprawie wartości odniesienia dla niektórych substancji w powietrzu* (Dz. U. z 2010 r., Nr 16, poz. 87) poza terenem, do którego Inwestor posiada tytuł prawny. Nie nastąpi przekroczenie dopuszczalnych standardów jakości środowiska, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Zdrowia z dnia 17 grudnia 2019 r. w *sprawie dopuszczalnych poziomów pól elektromagnetycznych w środowisku* (Dz. U. z 2019 r., poz. 2448), tj. promieniowania elektromagnetycznego w miejscach dostępnych dla ludności.

Wszelkie odpady wytworzone zarówno na etapie eksploatacji, jak i likwidacji będą prawidłowo zabezpieczone oraz zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami, tzn. selektywnie magazynowane tymczasowo na terenie Inwestora w wydzielonych i przystosowanych do tego celu miejscach, w warunkach zabezpieczających przed przedostaniem się do środowiska zanieczyszczeń, z zapewnieniem ich sprawnego odbioru przez uprawnione podmioty.

Ze względu na charakter przedsięwzięcia, jego zakres przedmiotowy i zastosowaną technologię prac, która nie wiąże się z koniecznością użycia niebezpiecznych substancji ani technologii, nie przewiduje się wystąpienia zagrożenia dla środowiska naturalnego.

W przypadku likwidacji przedsięwzięcia teren zostanie uporządkowany, odpady prawidłowo zabezpieczone oraz zagospodarowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Nr kontrahenta **1181237**

UMOWA nr 25-10/UP/00179/1
o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej obiektu: Zajeżdźnia autobusowa (stacje ładowania pojazdów
elektrycznych 25 szt. o mocy 250 kW),
lokalizacja: gmina Kielce, miejscowość Kielce, ul. Oskara Kolberga, dz. nr 583/2, 583/3.

W dniu r. w m. Skarżysko-Kamienna pomiędzy PGE Dystrybucja Spółka Akcyjna z siedzibą w Lublinie, adres: 20-340 Lublin, ul. Garbarska 21A, Oddział Skarżysko-Kamienna z siedzibą w 26-110 Skarżysko-Kamienna, al. Marsz. J. Piłsudskiego 51, nr tel.: +48 41 252 67 90, fax: +48 41 252 63 15, adres e-mail: sekretariat.os@pgedystrybucja.pl, wpisana do rejestru przedsiębiorców prowadzonego przez Sąd Rejonowy Lublin-Wschód w Lublinie z siedzibą w Świdniku, VI Wydział Gospodarczy pod nr KRS: 0000343124, NIP: 9462593855, REGON: 060552840, kapitał zakładowy: 9 729 424 160,00 zł w pełni opłacony, reprezentowana przez:

.....
zwaną w dalszej treści umowy „**PGE Dystrybucja S.A.**”,

adres do korespondencji: PGE Dystrybucja S.A. Oddział Skarżysko-Kamienna, 26-110 Skarżysko-Kamienna, al. Marsz. J. Piłsudskiego 51,
a

Gmina Kielce

z siedzibą w miejscowości Kielce, ul. Rynek 1, (kod pocztowy 25-303 Kielce), NIP 6572617325, REGON 291009343
reprezentowana przez:

.....
zwaną dalej „**Podmiotem Przyłączanym**”,

została zawarta umowa o następującej treści:

§ 1 PRZEDMIOT UMOWY.

1. Przedmiotem umowy jest przyłączenie do sieci dystrybucyjnej PGE Dystrybucja S.A. instalacji odbiorczej Podmiotu Przyłączanego, zakwalifikowanego do **III grupy przyłączeniowej**, o mocy przyłączeniowej /moc istniejąca: pobierana **3500 kW – zasilanie podstawowe**, zgodnie z warunkami przyłączenia nr **25-10/WP/00179** z dnia **11-06-2025 r.**, stanowiącymi Załącznik nr 1 do umowy.
2. Podmiot Przyłączany określa planowaną ilość pobieranej energii elektrycznej w wysokości **10 000 000 kWh** rocznie.
3. Strony ustalają miejsce dostarczania energii elektrycznej: **zaciski prądowe głowic kablowych w polu liniowym nr 15 w rozdzielni SN-15 kV w GPZ Karcówka w kierunku instalacji Podmiotu Przyłączanego**. Miejsce dostarczania energii elektrycznej stanowi jednocześnie miejsce rozgraniczenia własności sieci dystrybucyjnej PGE Dystrybucja S.A. i instalacji Podmiotu Przyłączanego.
4. Miejsce zainstalowania układu pomiarowo - rozliczeniowego: **projektowane złącze kablowo-pomiarowe ZKP-SN zlokalizowane przy ogrodzeniu GPZ Karcówka należące do Podmiotu Przyłączanego**.
5. Strony ustalają termin przyłączenia **do dnia 31-12-2027 r.**

§ 2 OBOWIĄZKI PGE DYSTRYBUCJA S.A.

PGE Dystrybucja S.A. zobowiązuje się do:

- 1) realizacji przyłączenia instalacji Podmiotu Przyłączanego poprzez wykonanie zadań określonych w warunkach przyłączenia dla PGE Dystrybucja S.A., do miejsca dostarczania energii elektrycznej, w terminie do dnia przyłączenia,
- 2) przeprowadzenia odbioru prac, o których mowa w pkt 1), odbiór ma charakter wewnętrzny i wykonywany jest zgodnie z zasadami przyjętymi w PGE Dystrybucja S.A.,
- 3) wystawienia faktury w przedmiocie opłaty za przyłączenie po dokonaniu odbioru, o którym mowa w pkt 2),
- 4) podania napięcia do miejsca dostarczania energii elektrycznej.



§ 3 OBOWIĄZKI PODMIOTU PRZYŁĄCZANEGO.

Podmiot Przyłączany zobowiązuje się do:

- 1) zrealizowania własnym kosztem i staraniem zadań określonych w warunkach przyłączenia dla Podmiotu Przyłączanego, od miejsca dostarczania energii elektrycznej, zgodnie z obowiązującymi przepisami i normami, w terminie do dnia przyłączenia,
- 2) niezwłocznego powiadomienia PGE Dystrybucja S.A. o wszelkich zmianach dotyczących tytułu prawnego do obiektu będącego przedmiotem przyłączenia,
- 3) zgłoszenia do dnia przyłączenia gotowości do wykonania przyłączenia. Do zgłoszenia należy dołączyć oświadczenie o wykonaniu instalacji odbiorczej zgodnie z obowiązującymi przepisami, podpisane przez wykonawcę instalacji i Podmiot Przyłączany. Wzór ww. oświadczenia dostępny jest w siedzibie PGE Dystrybucja S.A. oraz na stronie internetowej PGE Dystrybucja S.A.: www.pgedystrybucja.pl,
- 4) zawarcia umowy obejmującej swoim zakresem świadczenie usługi dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej (umowy kompleksowej) albo umowy o świadczenie usługi dystrybucji energii elektrycznej oraz umowy sprzedaży energii elektrycznej, najpóźniej w terminie 30 dni od daty wydania przez PGE Dystrybucja S.A. Podmiotowi Przyłączanemu dokumentu „Potwierdzenie możliwości świadczenia usługi dystrybucji energii elektrycznej i określenie parametrów technicznych dostaw”. W umowie zostaną przyjęte następujące czasy trwania przerw w dostarczaniu energii elektrycznej: jednorazowa przerwa planowana 16 godz., jednorazowa przerwa nieplanowana 24 godz., łączny czas przerw planowanych w ciągu roku 35 godz., łączny czas przerw nieplanowanych w ciągu roku 48 godz. Podmiot Przyłączany może wskazać inny podmiot uprawniony do zawarcia ww. umowy lub umów. Podstawą do zawarcia ww. umowy/umów jest „Potwierdzenie możliwości świadczenia usługi dystrybucji energii elektrycznej i określenie parametrów technicznych dostaw”, które PGE Dystrybucja S.A. wydaje niezwłocznie po dokonaniu odbioru robót, otrzymaniu opłaty za przyłączenie i pozyskaniu oświadczenia, o którym mowa w pkt 3),
- 5) zawiadomienia PGE Dystrybucja S.A. o zawarciu umowy kompleksowej lub umowy sprzedaży energii elektrycznej zgodnie z punktem 4),
- 6) utrzymywania właściwego stanu technicznego należących do niego instalacji i urządzeń elektrycznych w nieruchomości / lokalu / budynku, do którego ma być dostarczana energia elektryczna, utrzymywania właściwych warunków użytkowania urządzeń do pomiaru zużycia energii elektrycznej, w tym zabezpieczenia układu pomiarowego przed uszkodzeniem lub utratą,
- 7) nieodpłatnego udostępnienia PGE Dystrybucja S.A. swojej nieruchomości w celu budowy i rozbudowy sieci elektroenergetycznej zgodnie z wydanymi warunkami przyłączenia, jak również do zapewnienia dostępu, wraz z niezbędnym sprzętem, do urządzeń stanowiących własność PGE Dystrybucja S.A. znajdujących się na nieruchomości Podmiotu Przyłączanego w celu usunięcia awarii, kontroli, przeglądu, modernizacji oraz dostępu do układu pomiarowo – rozliczeniowego.
- 8) dostarczenia do PGE Dystrybucja S.A. prawomocnej decyzji pozwolenia na budowę obiektu wymienionego w tytule umowy, lub innego dokumentu wymaganego ustawą Prawo budowlane, o ile zgodnie z przepisami istnieje konieczność jego uzyskania, nie później niż **8 miesięcy** przed terminem przyłączenia. Dostarczenie ww. dokumentu może warunkować rozpoczęcie realizacji robót budowlano – montażowych przez PGE Dystrybucja S.A.,
- 9) zakupu i zainstalowania własnym kosztem i staraniem układu pomiarowo – rozliczeniowego energii elektrycznej, zgodnie z warunkami przyłączenia oraz do pokrywania kosztów związanych z utrzymaniem miejsca, w którym układ ten będzie zainstalowany.

§ 4 OPŁATA ZA PRZYŁĄCZENIE.

1. Szacowana opłata za przyłączenie, której wysokość została wyliczona na podstawie obowiązującej w dniu opracowania niniejszej umowy „Taryfy dla energii elektrycznej PGE Dystrybucja S.A.”, zgodnie z kalkulacją stanowiącą Załącznik nr 3, wynosi **brutto 21 140,63 zł** (słownie: dwadzieścia jeden tysięcy sto czterdzieści i 63/100 zł), tj. **netto 17 187,50 zł** (słownie: siedemnaście tysięcy sto osiemdziesiąt siedem i 50/100 zł) plus **23 % VAT**.
2. Ostateczne wyliczenie wysokości opłaty za przyłączenie nastąpi po wykonaniu robót, o których mowa w § 2 pkt 1), przy zastosowaniu opłat według „Taryfy dla energii elektrycznej PGE Dystrybucja S.A.”, obowiązującej w dniu zawarcia niniejszej umowy. Opłata za przyłączenie netto będzie powiększona o podatek VAT w ustawowej wysokości, którego zapłata obciąża Podmiot Przyłączany.
3. Podmiot Przyłączany zobowiązuje się do wniesienia opłaty za przyłączenie jednorazowo, na podstawie otrzymanej od PGE Dystrybucja S.A. faktury, w terminie 14 dni od wystawienia faktury. Faktura zostanie wystawiona po zakończeniu i odbiorze prac do których wykonania zobowiązana jest na mocy niniejszej umowy PGE Dystrybucja S.A – zgodnie z zasadami określonymi w § 2 pkt 1) - 3).
4. Treść „Taryfy dla energii elektrycznej PGE Dystrybucja S.A.”, dostępna jest na stronie internetowej www.pgedystrybucja.pl oraz w siedzibie i oddziałach PGE Dystrybucja S.A.

§ 5 DANE KONTAKTOWE.

Przedstawicielami Stron upoważnionymi do wymiany danych i informacji w trakcie realizacji niniejszej umowy oraz podejmowania ustaleń koordynacyjnych są:

Ze strony Podmiotu Przyłączanego	Ze strony PGE Dystrybucja S.A.
..... nr tel.	Punkt Obsługi Klienta Dystrybucyjnego nr tel. +48 41 252 67 90

§ 6 WARUNKI ROZWIĄZANIA I ODSTĄPIENIA OD UMOWY.

- Umowa może być rozwiązana w drodze zgodnego porozumienia Stron.
- PGE Dystrybucja S.A. przysługuje prawo odstąpienia od niniejszej umowy, na mocy oświadczenia o odstąpieniu złożonego nie później niż w terminie 90 dni od daty:
 - powzięcia informacji o utracie przez Podmiot Przyłączany tytułu prawnego do nieruchomości,
 - upływu 30-dniowego terminu, wyznaczonego Podmiotowi Przyłączanemu przez PGE Dystrybucja S.A. na realizację konkretnych obowiązków ujętych w § 3 umowy, w zakresie których Podmiot ten nie wywiązuje się ze swoich zobowiązań.
- Postanowienia niniejszego paragrafu nie stanowią ograniczenia dla Stron w możliwości odstąpienia od umowy na zasadach przewidzianych w przepisach prawa.
- Rozwiązanie lub odstąpienie od umowy z przyczyn dotyczących jednej ze Stron uprawnia drugą Stronę do dochodzenia na zasadach ogólnych naprawienia wynikłej z tego tytułu szkody, w szczególności zaś taka szkoda może obejmować równowartość kosztów i nakładów lub zobowiązań faktycznie poniesionych lub spełnionych w związku z realizacją niniejszej umowy. Uprawnienie do uzyskania przez Stronę naprawienia pełnej szkody nie jest ograniczone wysokością szacowanej opłaty za przyłączenie.
- Odstąpienie lub rozwiązanie umowy następuje poprzez oświadczenie złożone drugiej Stronie w formie pisemnej pod rygorem nieważności.

§ 7 ZASADY ODPOWIEDZIALNOŚCI STRON.

- Strony zastrzegają sobie prawo do naliczenia odsetek i kar umownych za niedotrzymanie warunków niniejszej umowy, w następujących przypadkach i wysokościach:
 - Strony mogą naliczyć kary umowne w wysokości 0,05 % wartości szacunkowej opłaty za przyłączenie brutto, za każdy dzień zwłoki powstałej z winy drugiej Strony w dochowaniu terminu określonego w § 1 ust. 5,
 - PGE Dystrybucja S.A. może naliczyć odsetki zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami prawa, za każdy dzień opóźnienia w przypadku nieterminowej płatności wynikającej z niniejszej umowy.
- PGE Dystrybucja S.A. nie ponosi odpowiedzialności z tytułu uchybienia terminowi realizacji przedmiotu umowy w przypadku, gdy uchybienie to nastąpiło z przyczyn nieleżących po stronie PGE Dystrybucja S.A., a w szczególności:
 - niewywiązania się przez Podmiot Przyłączany z obowiązków określonych w § 3 niniejszej umowy,
 - niedostępności przez osoby trzecie nieruchomości, na których ma być realizowana budowa (rozbudowa) sieci elektroenergetycznej,
 - wystąpienia siły wyższej – tj. zdarzenia nagłego, nieprzewidywalnego i niezależnego od woli Stron, uniemożliwiającego wykonanie umowy w całości lub części,
 - braku niwelacji terenu do rzędnych docelowych, przez który została zaprojektowana sieć dystrybucyjna.
- W przypadku, gdy wysokość szkody poniesionej przez Stronę umowy przekroczy wysokość zastrzeżonej kary umownej, poszkodowana Strona umowy uprawniona jest do dochodzenia odszkodowania uzupełniającego na zasadach ogólnych uregulowanych w kodeksie cywilnym.

§ 8 ZASADY ROZSTRZYGANIA SPORÓW.

- W przypadkach nieuregulowanych niniejszą umową mają zastosowanie przepisy ustawy Kodeks cywilny, ustawy Prawo energetyczne oraz przepisy wykonawcze wydane na jej podstawie.
- Wszelkie spory, jakie mogą powstać w związku z realizacją tej umowy, Strony będą starały się rozstrzygać w drodze negocjacji, a w przypadku niemożności osiągnięcia porozumienia – poddadzą taki spór pod rozstrzygnięcie właściwym sądom powszechnym.

§ 9 POSTANOWIENIA KOŃCOWE.

- Okres obowiązywania niniejszej umowy: od daty zawarcia umowy do dnia **31-12-2028 r.**
- Wszelkie zmiany niniejszej umowy wymagają formy pisemnej pod rygorem nieważności.
- Administratorem danych osobowych podanych w procesie przyłączenia, w tym wskazanych w niniejszej umowie (i załącznikach) jest PGE Dystrybucja S.A. z siedzibą w Lublinie, ul. Garbarska 21 A, 20-340 Lublin. Szczegółowe informacje w zakresie przetwarzania tych danych osobowych zawiera Klauzula informacyjna stanowiąca Załącznik nr 4 do niniejszej Umowy.



4. W przypadku zmiany charakteru instalacji na sieć dystrybucyjną zgodnie z postanowieniem § 6 ust. 3 rozporządzenia Ministra Gospodarki z dnia 4 maja 2007 r. w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego (Dz. U z 2007 r. Nr 93 poz. 623, z późn. zm.) każdorazowy podmiot przyłączony zobowiązany jest złożyć wniosek o określenie warunków przyłączenia. Zmiana charakteru instalacji odbiorczej na elektroenergetyczną sieć dystrybucyjną będzie skutkować naliczeniem opłaty za przyłączenie w wysokości 100% kosztów rzeczywistych przyłączenia zrealizowanego przyłącza pomniejszoną o wniesioną opłatę za przyłączenie związaną z dotychczasowym charakterem instalacji.
5. W związku z posiadaniem przez PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. statusu spółki dominującej w stosunku do PGE Dystrybucja S.A. oraz statusu spółki publicznej, PGE Dystrybucja S.A. jest uprawniona przekazać tę umowę oraz dokumenty z nią związane do PGE Polska Grupa Energetyczna S.A. na potrzeby wykonania przez tę spółkę obowiązków wynikających z przepisów powszechnie obowiązujących.
6. PGE Dystrybucja S.A. oświadcza, że posiada status dużego przedsiębiorcy – w rozumieniu ustawy z dnia 8 marca 2013 r. o przeciwdziałaniu nadmiernym opóźnieniom w transakcjach handlowych (t.j. Dz.U.2023. poz.1790 z późn. zm.).
7. Treść powołanych w umowie aktów prawnych jest dostępna na stronie <http://isap.sejm.gov.pl/>.
8. Umowę niniejszą sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach, po jednym egzemplarzu dla każdej ze Stron.

Wykaz załączników do umowy:

- Załącznik nr 1 Warunki przyłączenia nr 25-IO/WP/00179 z dnia 11-06-2025 r. /kserokopia/.
- Załącznik nr 2 Harmonogram przyłączenia.
- Załącznik nr 3 Kalkulacja wstępna opłaty za przyłączenie z dnia 09-10-2025 r.
- Załącznik nr 4 Klauzula informacyjna w zakresie przetwarzania danych osobowych – dotyczy osób fizycznych (w tym prowadzących jednoosobową działalność gospodarczą, w formie spółki cywilnej, jak i pełnomocników i reprezentantów Podmiotu Przyłączanego).

Podpisy Stron umowy

Podmiot Przyłączany
(podpis, pieczęć)

PGE Dystrybucja S.A.
(podpis, pieczęć)

Gmina Kielce
ul. Rynek 1
25-303 Kielce

Warunki przyłączenia nr 25-IO/WP/00179 dla Podmiotu III grupy przyłączeniowej do sieci dystrybucyjnej o napięciu znamionowym 15 kV

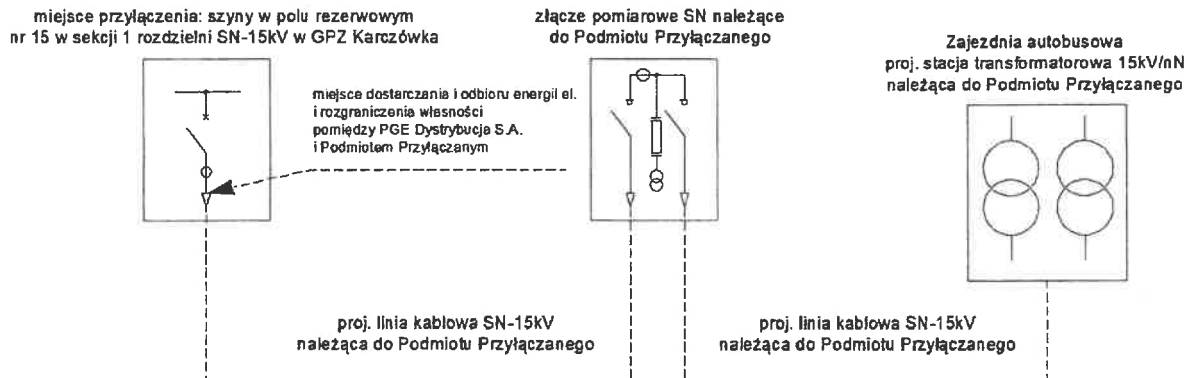
Operator systemu dystrybucyjnego PGE Dystrybucja S.A. określa następujące warunki przyłączenia w odpowiedzi na wniosek z dnia 15-04-2025 r. w oparciu o obowiązujące wymogi opisane w poniższych przepisach, w treści obowiązującej na dzień ich wydania.

Odbiorca winien spełniać wymagania przepisów prawa, w szczególności wymagania zawarte w przywołanych poniżej dokumentach:

- [1] Ustawa Prawo Energetyczne z dnia 10 kwietnia 1997 (tj. dz. U z 2024 r poz. 266 z późn. zm.) - dalej: uPe,
- [2] Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska w sprawie szczegółowych warunków funkcjonowania systemu elektroenergetycznego z dnia 22 marca 2023 (dz. U. z 2023 r poz. 819 z późn. zm.) - dalej: Rozporządzenie Systemowe,
- [3] Rozporządzenie Ministra Klimatu i Środowiska z dnia 22 marca 2022 r. w sprawie systemu pomiarowego (Dz. U. z 2022 r. poz. 788 z późn. zm.) - dalej: Rozporządzenie pomiarowe.
- [4] Instrukcja Ruchu i Eksploatacji Systemu Dystrybucyjnego - dalej IRIESD.

1. Miejsce przyłączenia: szyny w polu rezerwowym nr 15 w rozdzielni SN-15kV w GPZ Karczówka.
2. Nazwa obiektu przyłączanego do sieci: Zajezdnia autobusowa (stacje ładowania pojazdów elektrycznych 25 szt. o mocy 250 kW), zlokalizowany: gmina Kielce, miejscowość Kielce, ul. Oskara Kolberga, nr dz. 583/2, 583/3.
3. Miejsce rozgraniczenia własności: zaciski prądowe głowic kablowych w polu liniowym nr 15 w rozdzielni SN-15kV w GPZ Karczówka w kierunku instalacji Podmiotu Przyłączanego.
4. Miejsce dostarczania energii elektrycznej stanowi jednocześnie miejsce rozgraniczenia własności sieci dystrybucyjnej PGE Dystrybucja S.A. i instalacji Podmiotu Przyłączanego: zaciski prądowe głowic kablowych w polu liniowym nr 15 w rozdzielni SN-15kV w GPZ Karczówka w kierunku instalacji Podmiotu Przyłączanego.
5. Moc przyłączeniowa: pobierana 3500 kW - zasilanie podstawowe.
6. Rodzaj przyłącza dla zasilania docelowego: kablowe.
7. Zakres niezbędnych zmian w sieci związanych z przyłączeniem:
 - 7.1. Wyposażyć istniejące rezerwowe pole liniowe nr 15 w rozdzielni SN-15kV (sekcja 1) w GPZ Karczówka.
8. Dane znamionowe urządzeń, instalacji i sieci oraz dopuszczalne graniczne parametry ich pracy.
 - 8.1. Instalacje i urządzenia elektryczne należące do Odbiorcy powinny zapewniać bezpieczeństwo użytkowania, w szczególności ochronę przed porażeniem prądem elektrycznym oraz ochronę przed przepięciami łączeniowymi i atmosferycznymi występującymi w sieci energetycznej, powstaniem pożaru, wybuchem i innymi szkodami.
 - 8.2. Wszelkie prace powinny wykonać osoby posiadające odpowiednie uprawnienia i kwalifikacje do prowadzenia robót elektrycznych.
 - 8.3. Jako system dodatkowej ochrony od porażień przyjąć samoczynne wyłączenie zasilania w czasie określonym w obowiązujących normach.
 - 8.4. Dodatkowe wymagania w zakresie budowy instalacji:
 - 8.4.1. Wybudować stację/e transformatorową/e SN/nN należące do Podmiotu Przyłączanego z transformatorami 15/0,4 kV o mocy dobranej do planowanego obciążenia.
 - 8.4.2. Wybudować złącze kablowo-pomiarowe ZKP-SN z pośrednim układem pomiarowym przy ogrodzeniu GPZ Karczówka. Projektowane złącze kablowo-pomiarowe ZKP-SN zasilć kablem SN z pola liniowego nr 15 w rozdzielni SN-15kV w GPZ Karczówka.
 - 8.4.3. Główną stację transformatorową Podmiotu Przyłączanego zasilć linią SN o przekroju wynikającym z obliczeń technicznych ze złącza kablowo-pomiarowego ZKP-SN zabudowanego przy ogrodzeniu GPZ Karczówka.
 - 8.4.4. Instalację Podmiotu Przyłączanego wybudowaną zgodnie z aktualnie obowiązującymi w tym zakresie przepisami oraz wymaganiami zawartymi w punkcie 15.3 niniejszych warunków przyłączenia zasilć z projektowanej/wych stacji transformatorowej/wych 15/0,4 kV.
 - 8.5. Moc minimalna poboru dla zapewnienia bezpieczeństwa osób i mienia: 300 kW.
9. Poziom zmienności parametrów technicznych energii elektrycznej w sieci mieści się w granicach przywołanego wyżej Rozporządzenia Ministra Klimatu i Środowiska.
10. Miejsce zainstalowania układu pomiarowo-rozliczeniowego: projektowane złącze kablowo-pomiarowe ZKP-SN zlokalizowane przy ogrodzeniu GPZ Karczówka należące do Podmiotu Przyłączanego.
11. Wymagania dotyczące układu pomiarowo-rozliczeniowego i systemu pomiarowo-rozliczeniowego:
 - 11.1. Pośredni układ pomiarowo rozliczeniowy kategorii B2 zgodny z IRIESD.

- 11.2. Dwukierunkowy pomiar energii czynnej oraz biernej mierzony w czterech kwadrantach z rejestracją profilu obciążenia.
12. Zastosować jako zabezpieczenie główne: wg indywidualnego rozwiązania projektowego.
13. Dane i informacje dotyczące sieci umożliwiające określenie prądów zwarć oraz niezbędne w celu doboru systemu ochrony od porażeń:
- 13.1. GPZ Karczówka.
- 13.2. Sieć SN - 15 kV pracuje w układzie z kompensacją z czynną automatyką AWSC (prąd wymuszany 20 A).
- 13.3. Prąd zwarć wielofazowych 7,95 kA przy czasie $t = 1,5$ w miejscu WN/SN - napięcie dolne
- 13.4. Prąd ziemnozwarciowy 255 A przy czasie $t = 4,00$ trwania zwarcia.
- 13.5. Jako system dodatkowej ochrony od porażeń przyjąć uziemianie w sieci SN.
14. Wymagany stosunek poboru energii biernej do czynnej, w miejscu dostarczania nie może być większy niż $\tan \varphi = 0,4$.
15. Wymagania w zakresie:
- 15.1. Przystosowania układu pomiarowo-rozliczeniowego do systemów zdalnego odczytu danych pomiarowych: układ pomiarowy powinien spełniać wymagania określone w pkt. 11.
- 15.2. Zabezpieczenia sieci przed zakłóceniami elektrycznymi powodowanymi przez urządzenia, instalacje lub sieci Podmiotu przyłączanego: urządzenia, instalacje i sieci podmiotu przyłączanego do sieci dystrybucyjnej nie mogą wprowadzać do sieci zaburzeń parametrów technicznych energii elektrycznej powyżej dopuszczalnych poziomów określonych w Instrukcji Ruchu i Eksploatacji Sieci Dystrybucyjnej.
- 15.3. Wyposażenia urządzeń, instalacji lub sieci, niezbędnego do współpracy z siecią, do której ma nastąpić przyłączenie: zastosowane urządzenia i rozwiązania muszą zapewniać bezpieczeństwo funkcjonowania systemu elektroenergetycznego, dotrzymanie w miejscu przyłączenia parametrów jakościowych energii, muszą spełniać także wymagania określone w odrębnych przepisach szczegółowych.
16. Informacje dodatkowe.
- 16.1. Realizacja inwestycji związanych z przyłączaniem obiektu Podmiotu Przyłączanego będzie dokonywana na zasadach określonych w umowie o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej. Realizacja warunków przyłączenia (w tym rozpoczęcie prac projektowych) wymaga podpisania w okresie ważności warunków przyłączenia umowy o przyłączenie.
- 16.2. PGE Dystrybucja S.A. zastrzega sobie prawo zmiany zakresu prac określonego w pkt. 7, wynikające z ewentualnych zmian stanu sieci, jej konfiguracji lub utrudnień w budowie urządzeń. Zmiany wpływające na zwiększenie opłaty za przyłączenie wymagają akceptacji Podmiotu Przyłączanego oraz zmiany umowy o przyłączenie.
- 16.3. Warunki przyłączenia są ważne 2 lata od dnia ich doręczenia.
17. Schemat elektryczny:



Warunki przyłączenia opracowała:
Marcin Rogala

Warunki przyłączenia zatwierdził:

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Skarżysko-Kamienna
Dyrektor Generalny
Ryszard Bekawski

**Harmonogram przyłączenia z dnia 09-10-2025 r.
do warunków przyłączenia i umowy**

1. Dotyczy

Nr Kontrahenta PNO:	1181237
Nr warunków przyłączenia:	25-IO/WP/00179
Nr umowy o przyłączenie	25-IO/UP/00179/1
Podmiot Przyłączany:	Gmina Kielce
Obiekt:	Zajezdnia autobusowa (stacje ładowania pojazdów elektrycznych 25 szt. o mocy 250 kW)
Lokalizacja:	Gmina: Kielce Miejscowość: Kielce, ul. Oskara Kolberga Nr działki: 583/2, 583/3

2. Harmonogram realizacji przyłączenia

Lp.	Etap realizacji	Termin realizacji
1.	Prace projektowe	Do 8 miesięcy przed terminem przyłączenia
2.	Dostarczenie do PGE Dystrybucja S.A. prawomocnej decyzji pozwolenia na budowę obiektu wymienionego w tytule umowy, lub innego dokumentu wymaganego ustawą Prawo budowlane	Do 8 miesięcy przed terminem przyłączenia
3.	Realizacja robót budowlanych i odbiór robót	Do 14 dni przed terminem przyłączenia
4.	Zgłoszenie gotowości instalacji Podmiotu przyłączanego do przyłączenia	Do terminu przyłączenia
5	Zawarcie umowy kompleksowej lub dystrybucji i sprzedaży energii elektrycznej.	Do 30 dni od wydania dokumentu „Potwierdzenie możliwości świadczenia usługi dystrybucji energii elektrycznej i określenie parametrów technicznych dostaw.”
6.	Termin przyłączenia	Do dnia 31-12-2027 r.
7.	Termin dostarczenia po raz pierwszy do sieci energii elektrycznej wytworzonej w instalacji	Nie dotyczy

Sporządziła:

Edyta Wójcik

Zatwierdził:

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Skarżysko-Kamienna
Zastępca Dyrektora Generalnego
Andrzej Piętko

Kalkulacja wstępna opłaty za przyłączenie z dnia 09-10-2025

Nr Kontrahenta PNO:	1181237
Nr warunków przyłączenia:	25-IO/WP/00179
Nr umowy o przyłączenie	25-IO/UP/00179/1
Podmiot Przyłączany:	Gmina Kielce
Obiekt:	Zajezdnia autobusowa (stacje ładowania pojazdów elektrycznych 25 szt. o mocy 250 kW)
Lokalizacja:	Gmina: Kielce Miejscowość: Kielce, ul. Oskara Kolberga Nr działki: 583/2, 583/3

Opłatę za przyłączenie oblicza się na podstawie rzeczywistych nakładów poniesionych na przyłączenie.

$$O_p = 6,25\% \times N$$

gdzie szacunkowe nakłady (N) na przyłączenie obiektu wynoszą:

Lp.	Rodzaj (typ)	Ilość [m, szt.]	Wartość netto [zł]
1	Przystosowanie pola liniowego nr 15 w rozdzielni SN-15 kV (sekcja 1) GPZ Karczówka z dokumentacją projektową	1 szt.	275 000,00
Suma nakładów (N):			275 000,00

Opłata za przyłączenie podlega opodatkowaniu podatkiem VAT.

Szacowana opłata za przyłączenie (Op) wynosi brutto 21 140,63 zł (słownie: dwadzieścia jeden tysięcy sto czterdzieści i 63/100 zł), tj. netto 17 187,50 zł (słownie: siedemnaście tysięcy sto osiemdziesiąt siedem i 50/100 zł), plus 23% VAT.

Sporządziła:
Edyta Wójcik

Zatwierdził:

PGE Dystrybucja S.A.
Oddział Skarżysko-Kamienna
Zastępca Dyrektora Generalnego
Andrzej Piętka

Edyta Wójcik

PGE Dystrybucja S.A. informuje: Celem RODO jest ujednolicenie zasad przetwarzania danych osobowych na terenie całej Unii Europejskiej. Poniższa klauzula informuje o tym w jakim celu i na jakiej podstawie Pani/Pana dane osobowe są przetwarzane, kto jest ich administratorem, jakim podmiotom mogą zostać udostępnione oraz o prawach przysługujących osobom, których dane dotyczą. Dodatkowo informujemy, że w związku z otrzymaniem tej klauzuli, nie trzeba kontaktować się z PGE Dystrybucja S.A. ani składać dodatkowych oświadczeń. Wystarczy zapoznać się z niniejszą klauzulą informacyjną.

KLAUZULA INFORMACYJNA

Zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (dalej „**RODO**”) informujemy, że:

- I. Administratorem** Pani/Pana danych osobowych jest PGE Dystrybucja S.A z siedzibą w Lublinie – adres: ul. Garbarska 21 A, 20-340 Lublin (zwana dalej „Spółką”).
- II.** W sprawie przetwarzania danych osobowych można skontaktować się z:
 - **Inspektorem Ochrony Danych** pod email: dane.osobowe@pgedystrybucja.pl,
 - pisemnie na adresy siedzib naszych Oddziałów wskazane na stronie internetowej: www.pgedystrybucja.pl
- III. Cele i podstawy przetwarzania Pani/Pana danych osobowych:**
 - 1) w celu wypełnienia ciążących na Spółce obowiązków prawnych związanych z: realizacją procesu przyłączania odbiorców do sieci dystrybucyjnej, pełnieniem przez Spółkę funkcji Operatora Systemu Dystrybucyjnego (OSD) i prowadzeniem działalności w zakresie dystrybucji energii elektrycznej, monitorowaniem jakości świadczonych usług oraz utrzymaniem, rozbudową i modernizacją sieci elektroenergetycznej (podstawa z art. 6 ust 1 lit. c RODO),
 - 2) w celu podjęcia na Pani/Pana żądanie działań zmierzających do zawarcia umowy o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej Spółki, w tym wydania warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej a także realizacji tej umowy (podstawa z art. 6 ust. 1 lit. b RODO),
 - 3) w celu ustalenia, obrony i dochodzenia roszczeń, w celu badania satysfakcji klientów z jakości świadczonych usług, w celu prowadzenia działalności operacyjnej Spółki, w tym statystyki i raportowania Spółki, prowadzenia ewidencji punktów poboru energii w zakresie danych bieżących i historycznych, w celach archiwalnych (dowodowych) będących realizacją naszego prawnie uzasadnionego interesu zabezpieczenia informacji na wypadek prawnej potrzeby wykazania faktów, wykazania wykonania obowiązków (podstawa z art. 6 ust. 1 lit. f RODO).

W przypadku gdy jest Pani/Pan pełnomocnikiem/reprezentantem zastosowanie do Pani/Pana danych osobowych mają ww. cele i podstawy przetwarzania w zakresie wynikającym z umocowania.

W przypadku, gdy jest Pani/Pan wykonawcą podmiotu przyłączanego w zakresie koniecznym do dokonania przyłączenia do sieci elektroenergetycznej Spółki, Pani/Pana dane osobowe wskazane w dokumentach przekazywanych PGE Dystrybucja S.A. przetwarzane będą w celu i na podstawie wskazanej w pkt III.1 i pkt III.3, a także w celu podjęcia działań i realizacji umowy w zakresie wskazanych w pkt III.2 na rzecz podmiotu przyłączanego (podstawa z art. 6 ust. 1 lit. f RODO).

- IV. Będziemy przechowywać Pani/Pana dane osobowe** przez czas niezbędny do realizacji celów określonych w pkt III, tj.:
 - w zakresie wypełniania obowiązków prawnych ciążących na Spółce przez czas wykonywania tych obowiązków przez Spółkę, a także przez czas, w którym przepisy nakazują nam przechowywać dane,
 - w celu podjęcia na Pani/Pana żądanie działań zmierzających do zawarcia umowy wskazanej w pkt III – przez okres konieczny do podjęcia działań zmierzających do zawarcia umowy, a także przez czas, w którym przepisy nakazują nam przechowywać dane,
 - w zakresie realizacji zawartej przez Panią/Pana umowy wskazanej w pkt III - przez okres obowiązywania umowy do czasu zakończenia jej realizacji i rozliczenia oraz przez czas, w którym przepisy prawa nakazują nam przechowywać dane, a także przez okres konieczny do zabezpieczenia ewentualnych roszczeń – zgodnie z okresem przedawnienia roszczeń wynikającym z przepisów prawa.
 - w zakresie ustalenia, obrony i dochodzenia roszczeń - przez okres przedawnienia roszczeń wynikający z przepisów prawa, a także przez czas, w którym przepisy prawa nakazują nam przechowywać dane,
 - w zakresie badania satysfakcji klientów z jakości świadczonych usług, prowadzenia działalności operacyjnej Spółki, w tym statystyki i raportowania Spółki, prowadzenia ewidencji punktów poboru energii w zakresie danych bieżących i historycznych, w celach archiwalnych (dowodowych) będących realizacją naszego

prawnie uzasadnionego interesu zabezpieczenia informacji na wypadek prawnej potrzeby wykazania faktów, wykazania wykonania obowiązków – do czasu istnienia prawie uzasadnionych interesów Spółki stanowiących podstawę tego przetwarzania, a także przez czas, w którym przepisy nakazują nam przechowywać dane.

V. Przysługujące prawa. W każdej chwili przysługuje Pani/Panu:

- **prawo do wniesienia sprzeciwu** wobec przetwarzania danych, przetwarzanych na podstawie art. 6 ust. 1 lit. f RODO wskazanych powyżej w pkt III. Przystaniemy przetwarzać dane w tym zakresie, chyba że będziemy w stanie wykazać, że istnieją ważne, prawnie uzasadnione podstawy, które są nadrzędne wobec Pani/Pana interesów, praw i wolności lub dane będą nam niezbędne do ewentualnego ustalenia, dochodzenia lub obrony roszczeń.
- **prawo żądania dostępu do swoich danych osobowych** oraz otrzymania ich kopii, prawo żądania ich sprostowania (poprawiania), **usunięcia lub ograniczenia przetwarzania** swoich danych osobowych, a także prawo do **przenoszenia** swoich danych osobowych.

Wnioski w w/w zakresie można przestać na adresy wskazane w pkt II powyżej lub składać osobiście w Punktach Obsługi Klienta Dystrybucyjnego (POKD) Spółki znajdujących się w Oddziałach Spółki i Rejonach Energetycznych (adresy dostępne na stronie internetowej www.pgedystrybucja.pl). Aby mieć pewność że jest Pani/Pan uprawniony do złożenia wniosku w w/w sprawach, możemy prosić o podanie dodatkowych informacji pozwalających na uwierzytelnienie Pani/Pana tożsamości. Zakres każdego z tych praw oraz sytuacje, w których można z nich skorzystać, wynikają z przepisów prawa - RODO.

- **prawo do wniesienia skargi** do organu nadzorczego właściwego do monitorowania stosowania RODO zgodnie z art. 51 RODO tj. Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

VI. Udostępnianie danych osobowych.

Pani/Pana dane osobowe mogą zostać udostępnione następującym odbiorcom i kategoriom odbiorców: podmiotowi sprawującemu uprawnienia właścicielskie wobec Spółki, naszym partnerom, z którymi współpracujemy przy świadczeniu usług, realizacji obowiązków wynikających z przepisów prawa, w szczególności: Polskie Sieci Elektroenergetyczne S.A., innym operatorom systemów dystrybucyjnych, sprzedawcom energii elektrycznej, podmiotom prowadzącym działalność pocztową lub kurierską, podmiotom prowadzącym działalność płatniczą, podmiotom prowadzącym działalność ubezpieczeniową, podmiotom nabywającym wierzytelności, biuram informacji gospodarczej, instytucjom, organom, podmiotom uprawnionym przez przepisy prawa np. policja, organy skarbowe, sądy, prokuratura, organy celne, Agencja Rynku Energii, Krajowy Ośrodek Wsparcia Rolnictwa, Urząd Regulacji Energetyki, UOKIK, lub innym oraz **naszym podwykonawcom** działającym na nasze zlecenie (podmiotom przetwarzającym dane osobowe w zakresie wskazanym przez Spółkę), firmom wspierającym nas przy realizacji usług, wykonywaniu obowiązków OSD, np. firmom świadczącym nam usługi doradcze, konsultacyjne, audytowe, w zakresie archiwizacji, digitalizacji dokumentów, w zakresie remontów, modernizacji, rozbudowy sieci elektroenergetycznej, w zakresie usuwania awarii, firmom prawniczym, teleinformatycznym, informatycznym (w szczególności dostawcom oprogramowania i utrzymującym, obsługującym systemy teleinformatyczne, informatyczne), firmom realizującym kontrole, obsługę korespondencji, agencjom badawczym, a także podwykonawcom w/w odbiorców i podwykonawców.

Pani/Pana dane osobowe mogą być przekazywane do państwa trzeciego (tj. państwa spoza Europejskiego Obszaru Gospodarczego, dalej: EOG) w związku ze świadczeniem na rzecz Spółki przez wykonawców usług w zakresie ICT. Dane te przekazywane są do tych państw trzecich, które w ocenie Komisji Europejskiej zapewniają odpowiedni stopień ochrony takich danych, a do innych państw trzecich jedynie wówczas, gdy przekazywanie tych danych oparte jest o zawierane przez Spółkę umowy gwarantujące stosowanie standardowych klauzul ochrony danych, przyjętych przez Komisję Europejską zgodnie z art. 46 ust. 2 lit. c RODO. Kopię standardowych klauzul ochrony danych, o których mowa powyżej, można uzyskać od Inspektora Ochrony Danych w sposób wskazany w pkt II.

VII. Wymóg podania danych.

Podanie Pani/Pana danych osobowych jest dobrowolne, ale konieczne do realizacji celów określonych w pkt III, natomiast w przypadkach i w zakresie wskazanym w art. 7 ustawy z dnia 10 kwietnia 1997 r. Prawo energetyczne (Dz.U. 2018 poz. 755) podanie danych osobowych podmiotu przyłączanego jest obowiązkowe. (bez ich podanie nie będziemy mogli realizować procesu przyłączania i obowiązków prawnych ciążących na Spółce).

W zakresie Pani/Pana numeru telefonu, adresu e-mail – podanie takich danych jest dobrowolne, ale usprawnia komunikację z osobą, której dane dotyczą.

W przypadku wykonawców podanie danych jest dobrowolne, ale konieczne do realizacji celów wskazanych w pkt III.

VIII. Zautomatyzowane podejmowanie decyzji, w tym profilowanie.

Informujemy, że Pani/Pana dane osobowe nie będą przetwarzane w sposób zautomatyzowany w tym stosując profilowanie.