ztm@ztm.kielce.pl

Od: Łukasz Misiak <lukaszmisiak@gmail.com>
Wysłano: piątek, 11 września 2026 15:22
Do: ztm@ztm.kielce.pl
Temat: Odwołanie do KIO w sprawie 490247-2026 - wew. ident. post. 10/2026
Załączniki: PelnomocnictwoKIO.pdf; MODYFIKACJA_SWZ_V.pdf; MODYFIKACJA_SWZ_III.pdf; MPKodwolanieII.pdf; Odpis_Aktualny_KRS_0000095798.pdf; Skarbowa.pdf; Wpis.pdf; PYTANIA_I_ODPOWIEDZI_III.pdf

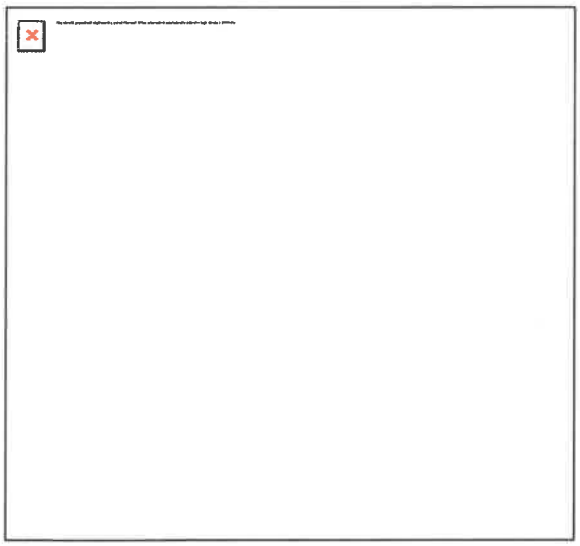
UWAGA: Nadawca poniższej wiadomości pochodzi spoza organizacji ZTM Kielce Zachowaj ostrożność w stosunku do treści i nie otwieraj nieoczekiwanych załączników lub linków.

Dzień dobry,

W załączeniu przesyłam odwołanie do KIO w sprawie 490247-2026 (wewnętrzny identyfikator postępowania 10/2026) wraz z załącznikami.



--
Z poważaniem
Łukasz Misiak
radca prawny



Niniejsza wiadomość oraz wszystkie załączone do niej pliki przeznaczone są do wyłącznego użytku zamierzonego adresata i mogą zawierać chronione lub poufne informacje. Przeglądanie, wykorzystywanie, ujawnianie lub dystrybuowanie przez osoby do tego nieupoważnione jest zabronione. Jeśli nie jest Pan/Pani wymienionym adresatem niniejszej wiadomości, prosimy o niezwłoczny kontakt z nadawca i usuniecie oryginalnej wiadomości oraz zniszczenie wszystkich jej kopii.

This e-mail message including any attachments is for the sole use of the intended recipient(s) and may contain privileged or confidential information. Any unauthorized review, use, disclosure or distribution is prohibited. If you are not the intended recipient, please immediately contact the sender by reply e-mail and delete the original message and destroy all copies thereof.

Kielce, dnia 11 września 2026 roku

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej
ul. Postępu 17a, 02 – 676 Warszawa

Zamawiający: **Gmina Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach**
pl. Niepodległości 1, 25 – 001 Kielce,
NIP: 6572617325, REGON: 291009343
e-mail: ztm@ztm.kielce.pl

Odwołujący: **Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacji sp. z o.o. w Kielcach**
ul. Jagiellońska 92, 25 – 734 Kielce
KRS: 0000095798, NIP: 9591503630, REGON: 292455850
e-mail: sekretariat@mpk.kielce.pl
reprezentowana przez:
radcę prawnego Łukasza Misiaka
adres do korespondencji:
ul. Wita Stwosza 39, 25 – 453 Kielce
tel.: 501 365 398, e-mail: lukaszmisiak@gmail.com
adres do e-doręczeń: AE:PL-97249-93744-HGTDI-23

Wewnętrzny identyfikator postępowania: 10/2026

Dotyczy: postępowania o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi".

Ogłoszenie o zamówieniu: opublikowane w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej w dniu 15 lipca 2026 roku pod numerem: 490247-2026 (Dz.U. S: 134/2026).

Przedmiot zamówienia: przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi

Szacunkowa wartość zamówienia: powyżej progów unijnych (960 000 000 zł).

Termin do wniesienia odwołania: w dniu 1 września 2026 roku Zamawiający udzielił odpowiedzi na zadane pytania dotyczące zapisów SWZ dokonując ich wiążącej wykładni oraz

w dniu 4 września 2026 roku opublikował informację o zmianie treści SWZ, a zatem odwołanie jest wniesione w terminie.

Wpis od odwołania: kwota wpisu w wysokości 15 000,00 zł została uiszczona przez Odwołującego na rachunek Urzędu Zamówień Publicznych.

ODWOŁANIE W POSTĘPOWANIU O UDZIELENIE ZAMÓWIENIA PUBLICZNEGO

Działając w imieniu i na rzecz Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji sp. z o.o. w Kielcach (dalej: MPK), na mocy udzielonego pełnomocnictwa, którego odpis przedkładam w załączeniu, na podstawie art. 513 pkt 1 i 2 Ustawy z dnia 11 września 2019 roku Prawo zamówień publicznych (dalej: Pzp) wnoszę odwołanie od niezgodnych z przepisami ustawy czynności oraz zaniechań Zamawiającego tj. Gminy Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach (dalej: Gmina Kielce). których dopuścił się w toku prowadzonego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego na „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi" (wewnętrzny identyfikator postępowania: 10/2026).

Zgodnie z art. 534 Pzp wnoszę o przeprowadzenie dowodu z dokumentów znajdujących się w aktach przedmiotowego postępowania, a w szczególności z:

1. Modyfikacji SWZ z dnia 1 września 2026 roku,
2. Pisma – Pytania i odpowiedzi na pytania – z dnia 1 września 2026 roku,
3. Modyfikacji SWZ z dnia 4 września 2026 roku,
4. Specyfikacji warunków Zamówienia wraz z załącznikami,

celem wykazania wprowadzenia zmian do dokumentacji postępowania sprzecznych z Ustawą Prawo zamówień publicznych, w szczególności naruszających zasady postępowania m.in. zasadę proporcjonalności, uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców.

I. NIEZGODNE Z USTAWĄ CZYNNOŚCI I ZANIECHANIA ORAZ ZARZUTY

Odwołujący zaskarża następujące czynności oraz zaniechania Zamawiającego:

1. czynność Zamawiającego polegającą na dokonaniu Modyfikacji SWZ V z dnia 4 września 2026 roku i wprowadzeniu do Załącznika nr 1 do SWZ – Opisu Przedmiotu

Zamówienia pkt 1.8.12, zgodnie z którym Zamawiający nie dopuszcza, aby autobusy fabrycznie nowe wykorzystywane do realizacji zamówienia były autobusami pochodzącymi z państw trzecich, z którymi Unia Europejska nie zawarła umów międzynarodowych zapewniających wzajemny i równoważny dostęp do rynku zamówień publicznych, o których mowa w art. 16a Pzp, a w konsekwencji także zaniechanie ukształtowania treści OPZ w sposób zgodny z przepisami Pzp, zasadą proporcjonalności, uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców;

2. czynność Zamawiającego polegającą na udzieleniu w dniu 1 września 2026 roku odpowiedzi na pytanie nr 10, przez którą Zamawiający dokonał wiążącej wykładni warunku udziału w postępowaniu określonego w pkt 25.4.5 ppkt 2 SWZ, dopuszczając spełnienie warunku dysponowania co najmniej 250 kierowcami również przy zatrudnieniu tych osób w niepełnym wymiarze czasu pracy, bez określenia minimalnego łącznego wymiaru ich zatrudnienia, oraz zaniechanie odpowiedniej zmiany i doprecyzowania pkt 25.4.5 ppkt 2 SWZ poprzez jednoznaczne określenie minimalnego potencjału kadrowego wymaganego od wykonawcy, w szczególności przez wskazanie, że wykonawca powinien dysponować potencjałem odpowiadającym co najmniej 250 pełnym etatom kierowców;
3. czynność Zamawiającego polegającą na udzieleniu w dniu 1 września 2026 roku odpowiedzi na pytanie nr 36, przez którą Zamawiający dokonał wiążącej wykładni pkt 1.8.9, 1.8.10, 1.9.1 i 1.9.3 Załącznika nr 1 do SWZ w ten sposób, że wyłączenie z obliczania średniego wieku taboru obejmuje wszystkie autobusy fabrycznie nowe wprowadzone do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy, niezależnie od tego, czy ich liczba przekracza wymagane minimum 60 autobusów, oraz zaniechanie dokonania odpowiedniej zmiany OPZ poprzez objęcie mechanizmem obliczania średniego wieku każdego autobusu fabrycznie nowego zaoferowanego ponad wymagane minimum 60 sztuk;
4. czynność Zamawiającego polegającą na dokonaniu w pkt 3 Modyfikacji SWZ III z dnia 1 września 2026 roku zmiany pkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ – Opisu Przedmiotu Zamówienia poprzez podwyższenie maksymalnego dopuszczalnego przebiegu autobusu kwalifikowanego jako fabrycznie nowy z 500 km do 3 500 km, a w konsekwencji dopuszczenie do realizacji zamówienia jako autobusów fabrycznie nowych pojazdów, których przebieg nie odpowiada pojęciu pojazdu fabrycznie nowego oraz pozostaje niespójny z pozostałymi elementami definicji zawartej w pkt 1.8.1–1.8.4 Załącznika nr 1 do SWZ.

W zakresie powyższych czynności, na podstawie art. 516 ust. 1 pkt 8 Pzp wskazuję, że Zamawiający dopuścił się:

1. **naruszenia art. 16b ust. 2 w zw. z art. 7 pkt 4 i pkt 28 Pzp, art. 16 pkt 1–3 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 Pzp**, poprzez błędne zastosowanie art. 16b ust. 2 Pzp i wprowadzenie w drodze Modyfikacji SWZ V z dnia 4 września 2026 roku pkt 1.8.12 Załącznika nr 1 do SWZ – Opisu Przedmiotu Zamówienia, zgodnie z którym Zamawiający nie dopuszcza do realizacji zamówienia autobusów fabrycznie nowych pochodzących z państw trzecich niebędących stronami umów międzynarodowych, o których mowa w art. 16a Pzp, w sytuacji gdy przedmiotem prowadzonego postępowania **jest świadczenie usług przewozowych**, zaś autobusy wykorzystywane przez wykonawcę nie stanowią dostawy nabywanej przez Zamawiającego, lecz środki techniczne pozostające w dyspozycji wykonawcy i służące wykonaniu usługi, a zatem ich pochodzenie nie może samoistnie stanowić podstawy zastosowania ograniczenia przewidzianego w art. 16b ust. 2 Pzp właściwego dla dostaw pochodzących z państw trzecich;
2. **naruszenia art. 16 pkt 1–3, art. 112 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 oraz art. 116 ust. 1 Pzp**, poprzez ukształtowanie – w drodze odpowiedzi na pytanie nr 10 opublikowanej w dniu 1 września 2026 roku, stanowiącej wiążącą wykładnię i integralną część SWZ – warunku udziału w postępowaniu określonego w pkt 25.4.5 ppkt 2 SWZ w sposób niejednoznaczny, nieweryfikowalny i niepozwalający na obiektywną ocenę rzeczywistej zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, poprzez dopuszczenie, aby wymagany potencjał co najmniej 250 kierowców tworzyły osoby zatrudnione także w niepełnym wymiarze czasu pracy, bez jednoczesnego określenia minimalnego łącznego wymiaru ich zatrudnienia, przy posłużeniu się niedookreślonym kryterium, zgodnie z którym „suma wymiarów czasu pracy i liczba kierowców" ma jedynie „gwarantować należyte i ciągłe wykonywanie usługi", co powoduje, że nominalnie identyczna liczba 250 kierowców może odpowiadać radykalnie różnemu rzeczywistemu potencjałowi kadrowemu wykonawców i uniemożliwia ustalenie *ex ante* minimalnego poziomu zdolności wymaganego przez Zamawiającego. Pierwotna treść pkt 25.4.5 ppkt 2 SWZ wymagała bowiem dysponowania co najmniej 250 kierowcami, nie regulując w ogóle zagadnienia wymiaru czasu ich pracy. Odpowiedź nr 10 po raz pierwszy przesądziła natomiast, że dopuszczalne jest zatrudnienie kierowców w niepełnym wymiarze czasu pracy i wprowadziła dodatkowe, niewyrażone wcześniej kryterium oceny wystarczalności tego potencjału;

3. **naruszenia art. 16 pkt 1–3, art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 Pzp**, poprzez ukształtowanie – w drodze odpowiedzi na pytanie nr 36 opublikowanej w dniu 1 września 2026 roku, stanowiącej wiążącą wykładnię pkt 1.8.9, 1.8.10, 1.9.1 i 1.9.3 Załącznika nr 1 do SWZ – zasad ustalania średniego wieku taboru w sposób nieproporcjonalny, wewnętrznie niespójny i prowadzący do pozbawienia wymogu średniego wieku taboru jego rzeczywistej funkcji w toku dziesięcioletniej realizacji zamówienia, poprzez przesądzenie, że **wszystkie** autobusy fabrycznie nowe wprowadzone do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy – a nie wyłącznie wymagane przez Zamawiającego minimum 60 takich autobusów – pozostają przez cały okres wykonywania zamówienia wyłączone z obliczania średniego wieku taboru, wskutek czego wykonawca, który na początku realizacji zamówienia skieruje do wykonywania usług 115 autobusów fabrycznie nowych, może przez cały dziesięcioletni okres umowy eksploatować ten tabor bez objęcia któregokolwiek z tych pojazdów mechanizmem kontroli średniego wieku, mimo że w dalszych latach realizacji zamówienia pojazdy te utracą cechę pojazdów nowych i osiągną wiek odpowiednio 8, 9 czy 10 lat;
4. **naruszenia art. 16 pkt 1–3, art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 Pzp**, poprzez dokonanie w pkt 3 Modyfikacji SWZ III z dnia 1 września 2026 roku zmiany pkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ – Opisu Przedmiotu Zamówienia polegającej na zwiększeniu dopuszczalnego przebiegu autobusu fabrycznie nowego z 500 km do 3 500 km, mimo że przebieg tej wielkości pozostaje sprzeczny z funkcjonalnym i językowym rozumieniem pojęcia autobusu fabrycznie nowego oraz z pozostałymi wymaganiami pkt 1.8, zgodnie z którymi pojazd ma być wprowadzany do eksploatacji po raz pierwszy i nie może być użytkowany przed dostawą, co prowadzi do zatarcia obiektywnej granicy między taborem fabrycznie nowym i używanym, obniżenia standardu jakościowego wymaganego przez Zamawiającego, nierównego traktowania wykonawców kalkulujących oferty przy założeniu rzeczywiście nowego taboru oraz ukształtowania opisu przedmiotu zamówienia w sposób wewnętrznie niespójny i niejednoznaczny.

II. WNIOSEK ODWOŁAWCZY

W związku z powyższymi zarzutami Odwołujący wnosi o uwzględnienie odwołania i nakazanie Zamawiającemu:

1. w zakresie **zarzutu nr 1** – usunięcia w całości pkt 1.8.12 Załącznika nr 1 do SWZ – Opisu Przedmiotu Zamówienia, wprowadzonego Modyfikacją SWZ V z dnia 4 września 2026 roku;
2. w zakresie **zarzutu nr 2** – dokonania zmiany pkt 25.4.5 ppkt 2 SWZ oraz odpowiedniej zmiany odpowiedzi na pytanie nr 10 w taki sposób, aby jednoznacznie określić, że wykonawca zobowiązany jest dysponować lub będzie zobowiązany dysponować co najmniej 250 kierowcami, przy czym łączny wymiar czasu pracy kierowców skierowanych do realizacji zamówienia musi odpowiadać co najmniej 250 pełnym etatom, a w przypadku zatrudniania części kierowców w niepełnym wymiarze czasu pracy suma wymiarów ich zatrudnienia nie może być niższa niż równowartość 250 pełnych etatów, z zachowaniem pozostałych wymagań określonych przez Zamawiającego w zakresie kwalifikacji, doświadczenia i podstawy zatrudnienia kierowców;
3. w zakresie **zarzutu nr 3** – dokonania zmiany pkt 1.8.9, 1.8.10, 1.9.1 i 1.9.3 Załącznika nr 1 do SWZ oraz odpowiedniej zmiany odpowiedzi na pytanie nr 36 w taki sposób, aby wyłączenie z obliczania średniego wieku taboru dotyczyło wyłącznie wymaganych przez Zamawiającego 60 autobusów fabrycznie nowych, natomiast każdy autobus fabrycznie nowy wprowadzony do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy ponad wymagane minimum 60 sztuk był uwzględniany przy obliczaniu średniego wieku taboru przez cały okres obowiązywania umowy, wraz z dokonaniem wszelkich dalszych zmian dokumentacji zamówienia niezbędnych dla zapewnienia jej spójności z tak określoną zasadą;

   Alternatywnie dokonania zmiany pkt 1.9.1 i 1.9.3 Załącznika nr 1 do SWZ oraz odpowiedniej zmiany dokumentacji zamówienia w taki sposób, aby średni wiek autobusów używanych wykorzystywanych do obsługi zamówienia nie mógł przekroczyć 10 lat w całym okresie obowiązywania umowy, z jednoczesnym zastrzeżeniem, że w przypadku przedłużenia okresu obowiązywania umowy o kolejny rok, tj. do 11 lat, dopuszczalny średni wiek autobusów używanych nie będzie mógł przekroczyć 11 lat;
4. w zakresie **zarzutu nr 4** – dokonania zmiany pkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ – Opisu Przedmiotu Zamówienia poprzez przywrócenie jego pierwotnego brzmienia, obowiązującego przed Modyfikacją SWZ III z dnia 1 września 2026 roku, tj.: „1.8.3. mają przebieg nie większy niż 500 km;".

III. INTERES DO WNIESIENIA ODOWŁANIA

Odwołujący posiada interes w uzyskaniu zamówienia, ponieważ jest podmiotem zdolnym do ubiegania się o udzielenie przedmiotowego zamówienia i zamierza złożyć ofertę w postępowaniu. Zaskarżone postanowienia SWZ oraz ich wiążąca wykładnia dokonana przez Zamawiającego wpływają na możliwość przygotowania i złożenia konkurencyjnej oferty oraz na warunki udziału i realizacji zamówienia, a tym samym mogą uniemożliwić Odwołującemu uzyskanie zamówienia lub narazić go na poniesienie szkody. W orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej wskazuje się, że za szkodę uważa się również niemożność uzyskania zamówienia na skutek niezgodnych z prawem działań zamawiającego, tj. pozbawienie korzyści wynikających z uzyskania zamówienia (por. wyrok KIO z dnia 5 sierpnia 2011 roku, sygn.: KIO 1557/11). Na etapie przed terminem składania ofert interes w złożeniu odwołania należy rozumieć szeroko – wystarczająca jest rzeczywista możliwość ubiegania się o udzielenie zamówienia.

W tym miejscu należy dodatkowo zaznaczyć, że odpowiedzi Zamawiającego udzielone w ramach wyjaśnień treści SWZ nie mogą być traktowane jako wypowiedzi pozbawione znaczenia normatywnego dla prowadzonego postępowania. W orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej konsekwentnie przyjmuje się, że odpowiedź na pytanie dotyczące SWZ staje się częścią dokumentów zamówienia, jest wiążąca zarówno dla Zamawiającego, jak i wykonawców, a jej skutkiem może być także zmiana pierwotnego znaczenia postanowień SWZ. Odpowiedzi takie określane są w orzecznictwie jako **wykładnia autentyczna** treści dokumentów zamówienia. W wyroku z dnia 15 czerwca 2026 roku o sygn.: KIO 2049/26 wskazano, że *Odpowiedziom na pytania dotyczące treści SWZ przypisywane są **doniosłe skutki**. Odpowiedzi te są bowiem uznawane za rodzaj wykładni autentycznej, **wiążącej zarówno zamawiającego jak i wykonawców***.

UZASADNIENIE

I. Stan faktyczny

W dniu 15 lipca 2026 roku opublikowano informacje o ogłoszeniu postępowania zorganizowanego przez Zamawiającego – Gminę Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach. Przedmiotowe postępowanie jest prowadzone w trybie przetargu nieograniczonego 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". Przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług przewozowych na terenie miasta Kielce oraz gmin ościennych przez okres 10 lat. W dniu 1 września 2026 roku Zamawiający opublikował odpowiedzi na otrzymane pytania dotyczące zapisów SWZ. Z kolei w dniu 4 września 2026 roku została opublikowana informacja o zmianie treści SWZ oraz załączników. Nowowprowadzone postanowienia SWZ oraz wiążąca wykładnia innych zapisów dokonana przez Zamawiającego wpływają na możliwość przygotowania i złożenia konkurencyjnej oferty przez MPK.

II. Stan prawny – uzasadnienie postawionych zarzutów

Zarzut nr 1 – naruszenie art. 16b ust. 2 w zw. z art. 7 pkt 4 i pkt 28 Pzp, art. 16 pkt 1–3 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 Pzp – modyfikacją SWZ V z dnia 4 września 2026 roku

Przedmiot niniejszego postępowania został określony jako **świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej**. Umowa ma obowiązywać od 1 stycznia 2028 roku do 31 grudnia 2037 roku, a usługi mają być wykonywane autobusami należącymi do Wykonawcy. Zamawiający nie nabywa więc autobusów, nie staje się ich właścicielem ani korzystającym na podstawie umowy dostawy, najmu czy leasingu. Nabywa określoną usługę transportową, do której wykonania wykonawca wykorzystuje pozostające w jego dyspozycji środki techniczne.

Tymczasem Modyfikacją SWZ V Zamawiający wprowadził pkt 1.8.12, którym – powołując się wprost na art. 16b ust. 2 Pzp – zabronił wykorzystywania wszystkich autobusów fabrycznie nowych pochodzących z określonych państw trzecich. Zakaz ma zastosowanie niezależnie od podstawy dysponowania pojazdem, obejmuje pojazdy rezerwowe, autobusy skierowane do wykonywania zamówienia od pierwszego dnia, jak również autobusy wprowadzane w toku realizacji dziesięcioletniej umowy jako pojazdy zastępujące.

Odwołujący nie kwestionuje samego faktu, że po wejściu w życie art. 16b Pzp Zamawiający uzyskał możliwość ustanawiania mniej korzystnych warunków dla wykonawców, robót budowlanych, dostaw lub usług pochodzących z państw trzecich nieobjętych stosownymi zobowiązaniami międzynarodowymi. Prezes UZP wskazuje nawet,

że jednym z możliwych instrumentów może być niedopuszczenie ofert z udziałem robót budowlanych, dostaw lub usług pochodzących z takich państw.

Istota niniejszego zarzutu jest jednak inna. **Autobusy objęte pkt 1.8.12 nie stanowią dostawy będącej przedmiotem tego zamówienia.** Zgodnie z art. 7 pkt 4 Pzp dostawą jest nabywanie produktów, w szczególności w drodze sprzedaży, dostawy, najmu, dzierżawy albo leasingu. Natomiast usługą są świadczenia niebędące robotami budowlanymi ani dostawami. W niniejszym przypadku autobusu nie nabywa Zamawiający – stanowi on narzędzie, przy pomocy którego wykonawca świadczy usługę przewozową.

Rozróżnienie to znajduje dodatkowe potwierdzenie w regulacjach unijnych dotyczących Instrumentu Zamówień Międzynarodowych. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/1031 z dnia 23 czerwca 2022 roku przy ustalaniu pochodzenia wyraźnie rozdziela pochodzenie towaru i pochodzenie usługi. Pochodzenie towaru ustala się według reguł celnych, natomiast **pochodzenie usługi ustala się według pochodzenia wykonawcy, który ją świadczy**. Rozporządzenie dodatkowo wskazuje, że zwykłe dostarczenie towarów lub części niezbędnych do świadczenia usługi nie stanowi podwykonawstwa usługi.

Zamawiający zastosował natomiast reguły właściwe dla pochodzenia towaru do środka technicznego używanego przez wykonawcę w ramach świadczenia usługi, mimo że to usługa przewozowa, a nie autobus, jest świadczeniem nabywanym przez Zamawiającego. Tym samym art. 16b ust. 2 Pzp został zastosowany poza zakresem, dla którego ustanawia on odstępstwo od ogólnych zasad prowadzenia postępowania.

Odwołujący ma przy tym na uwadze wyrok KIO z 23 czerwca 2026 roku, sygn. akt: KIO 2464/26, w którym Izba zaakceptowała ograniczenie dotyczące produktów pochodzących z państw trzecich. Orzeczenie to nie przemawia jednak przeciwko niniejszemu zarzutowi. Przedmiotem tamtego postępowania był „**Zakup i dostawa** substancji chemicznych", a kwestionowany zapis wymagał, aby „wszystkie towary stanowiące **przedmiot dostawy**" pochodziły z państw dopuszczonych. Produkty objęte ograniczeniem były więc bezpośrednio przedmiotem świadczenia nabywanego przez zamawiającego. Podobnie sprawy KIO 1308/26 i KIO 1320/26 dotyczyły zamówienia, którego przedmiotem była **dostawa fabrycznie nowych liczników.**

W niniejszej sprawie zachodzi jakościowo odmienny stan faktyczny: autobus nie jest dostarczany Zamawiającemu, lecz pozostaje składnikiem przedsiębiorstwa wykonawcy i środkiem wykonywania usług. Rozszerzająca interpretacja art. 16b ust. 2 Pzp prowadziłaby do wniosku, że w zamówieniu na usługę Zamawiający może na podstawie tego przepisu regulować państwo pochodzenia każdego urządzenia, maszyny, narzędzia czy elementu wyposażenia przedsiębiorstwa używanego przez wykonawcę. Takiego uprawnienia z treści art. 16b ust. 2 Pzp wyprowadzić nie sposób.

Szczególnie daleko idący charakter ograniczenia ujawnia się przy uwzględnieniu dziesięcioletniego czasu trwania umowy. Zakaz obejmuje bowiem również zakup, leasing lub najem autobusów fabrycznie nowych dokonywany już w toku realizacji umowy, w tym w związku z wymianą taboru. Ogranicza więc przez cały okres do 2037 roku możliwość racjonalnego kształtowania przez wykonawcę struktury taboru, niezależnie od ceny, parametrów technicznych, bezpieczeństwa, niezawodności i warunków rynkowych dostępnych w chwili wymiany pojazdu.

Z tych względów pkt 1.8.12 OPZ powinien zostać usunięty.

Zarzut nr 2 – naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 112 ust. 1 i ust. 2 pkt 4 oraz art. 116 ust. 1 Pzp – niedookreślenie rzeczywistego potencjału 250 kierowców

W pkt 25.4.5 ppkt 2 SWZ Zamawiający wymaga, aby wykonawca dysponował lub będzie dysponował co najmniej 250 kierowcami posiadającymi wymagane uprawnienia i co najmniej sześciomiesięczne doświadczenie. Zamawiający ponownie podkreśla w tym postanowieniu, że spełnienie warunku następuje przez wykazanie „250 kierowców".

Jednocześnie wzór umowy przewiduje, że osoby wykonujące zamówienie w charakterze kierowców mają być zatrudnione na podstawie umowy o pracę, a Zamawiający może kontrolować nie tylko istnienie umowy o pracę, ale także wymiar etatu poszczególnych pracowników.

W odpowiedzi na pytanie nr 10 Zamawiający po raz pierwszy wyjaśnił jednak, że **wymaganych 250 kierowców nie musi być zatrudnionych w pełnym wymiarze czasu pracy**. Dopuścił zatrudnianie ich w dowolnym niepełnym wymiarze, zastrzegając jedynie, że

„suma wymiarów czasu pracy i liczba kierowców" ma gwarantować należyte i ciągłe wykonanie usług.

Tak sformułowany warunek przestaje określać minimalny, obiektywnie mierzalny poziom zdolności wykonawcy. Art. 112 ust. 1 Pzp wymaga tymczasem, aby warunki udziału były określone w sposób umożliwiający ocenę zdolności wykonawcy do należytego wykonania zamówienia, w szczególności przez wyrażenie ich jako minimalnych poziomów zdolności. Art. 116 ust. 1 pozwala natomiast określać potencjał osób skierowanych do realizacji zamówienia właśnie w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu jakości jego realizacji.

Jeżeli bowiem jeden wykonawca dysponuje 250 kierowcami zatrudnionymi w pełnym wymiarze czasu pracy, posiada potencjał odpowiadający 250 pełnym etatom. Wykonawca dysponujący również 250 osobami, lecz każdą zatrudnioną przykładowo na 1/2 etatu, dysponuje już potencjałem 125 pełnych etatów. Przy zatrudnieniu na 1/4 etatu rzeczywisty potencjał wynosiłby jedynie 62,5 pełnego etatu. Każdy z tych wykonawców nominalnie dysponowałby jednak „250 kierowcami".

Odpowiedź nr 10 nie rozwiązuje tego problemu. Formuła, według której „suma wymiarów czasu pracy i liczba kierowców" powinna gwarantować realizację zamówienia, nie zawiera żadnego miernika pozwalającego ustalić, jaka suma jest wystarczająca. Nie wiadomo zatem, czy 200, 150, 100 czy nawet mniejsza liczba pełnych etatów odpowiada – zdaniem Zamawiającego – wymaganiu 250 kierowców. Ostateczna ocena zostałaby pozostawiona swobodnemu uznaniu Zamawiającego już po otwarciu ofert.

Prowadzi to również do nierównego traktowania wykonawców na etapie przygotowania ofert. Jeden wykonawca może bowiem skalkulować koszty pracy 250 pełnoetatowych kierowców, drugi – przyjąć 250 osób zatrudnionych w znacznie mniejszym wymiarze, a dopiero po złożeniu ofert Zamawiający miałby oceniać, czy określona przez wykonawcę suma etatów jest wystarczająca. Przy zamówieniu obejmującym ciągłą obsługę komunikacji miejskiej taki element bezpośrednio oddziałuje na cenę ofertową.

Nie jest przy tym wystarczające samo wskazanie liczby osób. Jeżeli Zamawiający uznał, że dla prawidłowej realizacji przedmiotowego zamówienia wymagany jest potencjał odpowiadający 250 kierowcom, powinien określić ten potencjał poprzez miernik

uwzględniający rzeczywistą dostępność ich czasu pracy. Najbardziej przejrzystym rozwiązaniem jest pozostawienie możliwości zatrudniania pracowników w niepełnym wymiarze, ale pod warunkiem, że łączny wymiar ich czasu pracy odpowiada co najmniej 250 pełnym etatom. Rozwiązanie takie nie narzuca wykonawcy konkretnej struktury zatrudnienia, a jednocześnie czyni warunek jednakowym i obiektywnie weryfikowalnym dla wszystkich uczestników postępowania.

Zarzut nr 3 – naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 Pzp – wyłączenie wszystkich autobusów nowych z mechanizmu średniego wieku taboru

Zgodnie z pkt 1.8.10 OPZ Zamawiający wymaga wprowadzenia od pierwszego dnia realizacji zamówienia nie mniej niż 60 autobusów fabrycznie nowych. Jednocześnie pkt 1.8.9 stanowi, że autobusy fabrycznie nowe wprowadzone od pierwszego dnia wykonywania umowy nie są wliczane do średniego wieku taboru. W odniesieniu do autobusów używanych Zamawiający ustanowił natomiast zasadę, zgodnie z którą ich średni wiek przez cały okres wykonywania umowy nie może przekroczyć 8 lat.

W pytaniu nr 36 wskazano na zasadniczą wadę takiej konstrukcji. Przy literalnym rozszerzeniu wyłączenia z pkt 1.8.9 na wszystkie autobusy nowe, wykonawca może skierować pierwszego dnia realizacji zamówienia 115 autobusów fabrycznie nowych, a w rezultacie żaden z 115 autobusów tworzących podstawowy tabor nie będzie podlegał mechanizmowi średniego wieku przez cały dziesięcioletni okres umowy. Zamawiający w odpowiedzi potwierdził właśnie takie rozumienie SWZ i wskazał, że świadomie przyjął odrębne zasady dla wszystkich autobusów fabrycznie nowych i używanych.

Skutek tego rozwiązania pozostaje sprzeczny z funkcją wymagania średniego wieku taboru. Cecha „fabrycznie nowy" istnieje wyłącznie w określonym momencie – w chwili wprowadzenia pojazdu do eksploatacji. Nie ma racjonalnego uzasadnienia, aby jednorazowe posiadanie tej cechy 1 stycznia 2028 r. wyłączało dany autobus z mechanizmu kontroli wieku aż do 31 grudnia 2037 r. Autobus, który w pierwszym roku wykonywania zamówienia jest pojazdem nowym, w dziewiątym czy dziesiątym roku realizacji umowy jest pojazdem wieloletnim. Mimo to według interpretacji Zamawiającego pozostanie traktowany dla potrzeb średniego wieku tak, jakby upływ czasu w ogóle go nie dotyczył.

W skrajnym, lecz w pełni dopuszczalnym według odpowiedzi nr 36 wariancie wykonawca skieruje 115 fabrycznie nowych autobusów. Mechanizm średniego wieku, który miał obowiązywać przez cały okres realizacji zamówienia, nie będzie wówczas obejmował ani jednego pojazdu z podstawowego taboru. Wymaganie średniego wieku stanie się zatem w odniesieniu do takiego wykonawcy normą pozbawioną przedmiotu zastosowania.

Nie przekonuje argument Zamawiającego, że rozwiązanie to ma stanowić zachętę do zaoferowania większej liczby autobusów nowych. Cel taki może zostać osiągnięty bez wyłączania dodatkowych pojazdów spod wymagań jakościowych na następne dziesięć lat. Co więcej, objęcie dodatkowego autobusu fabrycznie nowego średnim wiekiem jest dla wykonawcy korzystne w początkowych latach realizacji zamówienia, ponieważ wiek nowego pojazdu obniża średnią całej grupy. Dopiero wraz ze starzeniem się pojazdu zaczyna on oddziaływać na obowiązek odpowiedniego odnawiania taboru. Jest to dokładnie efekt, jaki powinien wywoływać mechanizm średniego wieku.

Przyjęta przez Zamawiającego konstrukcja nie premiuje więc w sposób racjonalny wyższej jakości taboru. Premiuje natomiast możliwość późniejszego starzenia się taboru bez jakichkolwiek konsekwencji wynikających ze średniego wieku. Przywilej uzyskany z tytułu skierowania autobusu jako nowego na początku 2028 roku trwa przez cały okres umowy, niezależnie od rzeczywistego wieku i jakości tego autobusu w 2035, 2036 czy 2037 roku.

Rodzi to także nieuzasadnioną asymetrię pomiędzy wykonawcami. Wykonawca, który rozpocznie realizację umowy przy minimalnym wymaganym poziomie 60 autobusów nowych i pozostałych autobusach używanych, będzie przez dziesięć lat zobowiązany do aktywnego zarządzania strukturą wieku taboru tak, aby zachować średnią nieprzekraczającą 8 lat. Wykonawca, który rozpocznie wykonywanie umowy 115 autobusami nowymi, może natomiast w odniesieniu do całej tej floty zostać od analogicznego mechanizmu zwolniony. Różnica ta nie wynika z jakości pojazdów w trakcie realizacji zamówienia, lecz wyłącznie z ich statusu w jednym, historycznym momencie – pierwszym dniu wykonywania umowy.

Art. 99 ust. 1 i 2 Pzp wymaga, aby opis przedmiotu zamówienia był jednoznaczny, a wymagane cechy i zasady realizacji pozostawały związane z przedmiotem zamówienia i były proporcjonalne do jego wartości oraz celów. Z kolei art. 17 ust. 1 Pzp nakazuje dążyć do uzyskania najlepszej jakości i najlepszych efektów zamówienia w stosunku do ponoszonych

nakładów. Konstrukcja prowadząca do trwałego wyłączenia nawet całego 115-pojazdowego taboru z mechanizmu kontroli średniego wieku przez dziesięć lat pozostaje z tymi zasadami sprzeczna.

Racjonalne i proporcjonalne jest zachowanie preferencji przewidzianej przez Zamawiającego wyłącznie dla 60 autobusów fabrycznie nowych, których skierowania Zamawiający bezwzględnie wymaga. Natomiast każdy kolejny autobus fabrycznie nowy zaoferowany ponad tę liczbę powinien podlegać mechanizmowi średniego wieku. W pierwszych latach jego młody wiek będzie poprawiał średnią taboru, a w dalszych – wraz z naturalnym starzeniem – będzie wymuszał rzeczywiste odnawianie floty. Dopiero takie rozwiązanie zapewnia funkcjonowanie wymogu średniego wieku przez cały dziesięcioletni okres realizacji zamówienia, zamiast pozwalać na jego całkowite wyłączenie już w pierwszym dniu wykonywania umowy.

Jeżeli jednak Izba nie podzieli żądania podstawowego i uzna za dopuszczalne pozostawienie poza mechanizmem średniego wieku wszystkich autobusów fabrycznie nowych wprowadzonych do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy, konieczne jest odpowiednie skorygowanie rygoru odnoszącego się do autobusów używanych. W obecnym kształcie OPZ to właśnie autobusy używane są objęte limitem średniego wieku 8 lat, podczas gdy autobusy zakwalifikowane jako fabrycznie nowe na dzień rozpoczęcia świadczenia usług – niezależnie od ich liczby i rzeczywistego wieku osiąganego w kolejnych latach – pozostają z tego mechanizmu wyłączone. Utrzymanie w takim układzie limitu 8 lat prowadzi do nadmiernego i nieuzasadnionego zróżnicowania obu kategorii taboru oraz nakłada na wykonawcę korzystającego z autobusów używanych obowiązek znacznie częstszego odnawiania tej części floty, mimo że analogiczny mechanizm nie obejmuje autobusów, które były fabrycznie nowe wyłącznie w chwili rozpoczęcia realizacji zamówienia.

Z tego względu rozwiązaniem alternatywnym, które usuwałoby co najmniej najbardziej dolegliwy skutek przyjętej przez Zamawiającego konstrukcji, jest podwyższenie dopuszczalnego średniego wieku autobusów używanych z 8 do 10 lat. Okres 10 lat odpowiada podstawowemu okresowi realizacji zamówienia. Przy takim ukształtowaniu wymagania wykonawca nadal pozostawałby zobowiązany do utrzymywania taboru używanego w określonych ramach wiekowych, a jednocześnie ograniczenie to nie prowadziłoby do wymuszonej wymiany sprawnych pojazdów wyłącznie w celu zachowania średniej 8 lat,

podczas gdy autobusy wprowadzone jako fabrycznie nowe mogłyby być eksploatowane przez cały dziesięcioletni okres umowy bez uwzględniania ich wieku w tym mechanizmie. Dodatkową gwarancję jakości taboru nadal stanowi przy tym pkt 1.9.6 OPZ, zgodnie z którym świadczenie usług nie może odbywać się autobusem starszym niż 15 lat.

Konsekwentnie, jeżeli Zamawiający skorzysta z przewidzianej w § 13 ust. 5 pkt 3 wzoru umowy możliwości wydłużenia okresu obowiązywania umowy o dalsze 12 miesięcy, tak że łączny okres jej wykonywania wyniesie 11 lat, dopuszczalny średni wiek autobusów używanych powinien zostać podwyższony do 11 lat. Pojazdy pozostające w taborze naturalnie postarzeją się bowiem o kolejny rok, a utrzymanie w dodatkowym, jedenastym roku realizacji zamówienia limitu 10 lat prowadziłoby do ponownego zaostrzenia wymagania wyłącznie wskutek skorzystania przez Zamawiającego z przewidzianego przez niego prawa do przedłużenia umowy. Podwyższenie limitu o jeden rok wraz z przedłużeniem umowy o jeden rok zachowuje spójność i proporcjonalność mechanizmu oraz zapobiega konieczności wymiany autobusów wyłącznie na potrzeby dodatkowego roku świadczenia usług. Z tych względów, w razie nieuwzględnienia żądania podstawowego, zasadne jest alternatywne ukształtowanie średniego wieku taboru używanego na poziomie 10 lat, a w przypadku przedłużenia umowy do 11 lat – na poziomie 11 lat.

<u>Zarzut nr 4</u> – naruszenie art. 16 pkt 1–3, art. 17 ust. 1 oraz art. 99 ust. 1, 2 i 4 Pzp – rozszerzenie definicji autobusu fabrycznie nowego na pojazdy o przebiegu do 3 500 km

Pierwotne brzmienie pkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ przewidywało, że autobus fabrycznie nowy ma przebieg nie większy niż 500 km. W pkt 3 Modyfikacji SWZ III z dnia 1 września 2026 roku Zamawiający podwyższył tę granicę do 3 500 km. Oznacza to siedmiokrotne zwiększenie dopuszczalnego przebiegu pojazdu, któremu – wyłącznie na podstawie spełnienia warunków wskazanych w pkt 1.8 – ma nadal przysługiwać status autobusu fabrycznie nowego.

Pojęcia „autobusu fabrycznie nowego" nie można analizować w oderwaniu od pozostałych elementów definicji przyjętej przez samego Zamawiającego. Zgodnie z pkt 1.8.1 i 1.8.2 OPZ autobus taki ma być wprowadzany do eksploatacji po raz pierwszy i nie może być użytkowany przed dostawą. Limit przebiegu z pkt 1.8.3 pełni w tym układzie funkcję obiektywnego i łatwo weryfikowalnego parametru potwierdzającego rzeczywistą nowość

pojazdu. Jeżeli parametr ten zostaje ustalony na poziomie 3 500 km, przestaje pełnić taką funkcję i pozostaje w oczywistym napięciu z wymogiem wcześniejszego nieużytkowania pojazdu.

Przebieg sięgający 3 500 km nie ma charakteru śladowego ani wyłącznie incydentalnego. Jest to wartość pozwalająca na rzeczywiste i znaczące wykorzystanie pojazdu przed jego zgłoszeniem do realizacji zamówienia. Przy tak określonym limicie Zamawiający nie jest w stanie na podstawie samego przebiegu odróżnić autobusu, który wykonał jedynie niezbędne czynności techniczne, testowe lub przemieszczenia związane z dostawą, od pojazdu, który był wcześniej wykorzystywany demonstracyjnie, testowo lub w inny sposób eksploatowany. Tym samym status „fabrycznie nowego" może zostać przyznany pojazdowi, który z punktu widzenia celu tego wymagania nie jest już pojazdem nowym.

Zmiana ta ma znaczenie nie tylko terminologiczne, lecz także ekonomiczne i konkurencyjne. Zamawiający wymaga co najmniej 60 autobusów fabrycznie nowych, a z posiadaniem takiego statusu wiąże szczególne skutki w dokumentacji zamówienia. Wykonawca, który pozyska pojazdy o przebiegu zbliżonym do 3 500 km, może ponieść niższy koszt niż wykonawca kalkulujący ofertę w oparciu o autobusy rzeczywiście fabrycznie nowe, a mimo to oba pojazdy zostaną dla potrzeb SWZ potraktowane identycznie. Prowadzi to do zaburzenia porównywalności ofert i uprzywilejowania modelu realizacji o niższym standardzie jakościowym.

Skutki tej modyfikacji są dodatkowo wzmacniane przez przyjętą przez Zamawiającego konstrukcję średniego wieku taboru. Autobusy zakwalifikowane jako fabrycznie nowe i wprowadzone do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy korzystają z wyłączenia z mechanizmu obliczania średniego wieku. Nadanie statusu autobusu fabrycznie nowego pojazdowi, który już w chwili rozpoczęcia świadczenia usług może mieć przebieg do 3 500 km, powoduje więc nie tylko obniżenie standardu wejściowego, ale może wywoływać konsekwencje przez cały dziesięcioletni okres realizacji zamówienia.

Art. 99 ust. 1 Pzp wymaga, aby przedmiot zamówienia został opisany w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, przy użyciu dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń. Wymagania dotyczące cech przedmiotu zamówienia muszą ponadto pozostawać proporcjonalne do celu zamówienia, a cały opis powinien zapewniać zachowanie uczciwej

konkurencji i równego traktowania wykonawców. Nie spełnia tych standardów definicja, która z jednej strony wymaga pierwszego wprowadzenia do eksploatacji i braku wcześniejszego użytkowania, a z drugiej dopuszcza przebieg na poziomie 3 500 km, właściwy dla pojazdu mogącego mieć za sobą istotny okres faktycznej eksploatacji.

Zamawiający nie wskazał w Modyfikacji SWZ III żadnego uzasadnienia, które wyjaśniałoby potrzebę tak daleko idącego zwiększenia limitu. Co istotne, to sam Zamawiający w pierwotnej wersji OPZ uznał przebieg 500 km za granicę właściwą dla autobusu fabrycznie nowego. Przywrócenie tej wartości nie kreuje więc nowego ani nadmiernego wymagania, lecz odtwarza pierwotny standard jakościowy postępowania oraz przywraca spójność pkt 1.8.3 z pozostałymi elementami definicji autobusu fabrycznie nowego.

Z tych względów pkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ powinien zostać przywrócony do pierwotnego brzmienia: „mają przebieg nie większy niż 500 km".

Mając na uwadze powyższe, wnoszę jak we wniosku odwoławczym.



W załączeniu:

1. *pełnomocnictwo,*
2. *potwierdzenie uiszczenia opłaty skarbowej,*
3. *potwierdzenie uiszczenia opłaty od odwołania,*
4. *Modyfikacja SWZ z dnia 1 września 2026 roku,*
5. *Modyfikacja SWZ z dnia 4 września 2026 roku,*
6. *Pytania i odpowiedzi na pytania z dnia 1 września 2026 roku,*
7. *potwierdzenie przekazania odwołania Zamawiającemu.*

MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI
Sp. z o.o. w Kielcach
25-734 Kielce, ul. Jagiellońska 92
NIP 959-15-03-630, REGON 292455850
Kapitał zakładowy spółka -16.938.834,00 zł.
KRS 0000095798, X Wydział gospodarczy
Sądu Rejonowego w Kielcach
tel. centr. 041 34 524 21 do 25, fax 04134 535 06

Kielce, dnia 27 lipca 2026 roku

PEŁNOMOCNICTWO

Działając w imieniu Miejskiego Przedsiębiorstwa Komunikacji sp. z o.o. w Kielcach (KRS: 0000095798) niniejszym udzielam pełnomocnictwa **radcy prawnemu Łukaszowi Misiakowi**, wpisanemu na listę radców prawnych pod numerem: KL-K-842, do wniesienia odwołania i reprezentowania Spółki w toku postępowania odwoławczego prowadzonego na skutek wniesionego odwołania w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonego w trybie przetargu nieograniczonego na „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi" prowadzonego przez Zamawiającego – Gminę Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach.

Niniejsze pełnomocnictwo uprawnia do:

- samodzielnego podpisywania i wnoszenia w imieniu Odwołującego odwołania,
- zastępowania Odwołującego w postępowaniu i rozprawach przed Krajową Izbą Odwoławczą,
- reprezentowania przed Prezesem UZP, Prezesem KIO, Krajową Izbą Odwoławczą,
- wnoszenia pism oraz dokumentów w toku postępowania, zgłaszania przystąpień, opozycji przeciw przystąpieniu oraz sprzeciwów wobec uwzględnienia zarzutów,
- podejmowania wszelkich czynności faktycznych i prawnych oraz składania oświadczeń woli, jakie okażą się konieczne dla realizacji niniejszego pełnomocnictwa
- odbioru korespondencji, odbioru pism, w tym od KIO, organu odwoławczego, Zamawiającego,
- udzielenia substytucji.

PREZES ZARZĄDU
Jerzy Met

PODPIS ZAUFANY
ŁUKASZ
MISIAK
11.09.2026 11:47:17 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Kielce, dnia 04.09.2026r.

NO.26.3.2026.17

MODYFIKACJA SWZ

Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach działając na podstawie art.. 137 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, pzp, (t.j. Dz.U. z 2024 r. poz. 1320) **zmienia treść Specyfikacji Warunków Zamówienia** w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na podst. art. 132 na: ***„Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi".***

1. Usuwa się punkt 1.7.4 w Załączniku nr 1 do SWZ „Opis przedmiotu zamówienia" (dodany modyfikacją z dnia 1 września 2026 r.)

2. Dodaje się punkt 1.8.12 w Załączniku nr 1 do SWZ „Opis przedmiotu zamówienia" o następującym brzmieniu:

„Zamawiający, na podstawie art. 16b ust. 2 ustawy Pzp, **nie dopuszcza, by autobusy fabrycznie nowe były autobusami pochodzącymi z państw trzecich, z którymi Unia Europejska nie zawarła umów międzynarodowych zapewniających wzajemny i równoważny dostęp do rynku zamówień publicznych, o których mowa w art. 16a Pzp.**
Pochodzenie pojazdów ustala się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny.
Wymóg ten dotyczy wszystkich autobusów fabrycznie nowych skierowanych do realizacji usług (w tym pojazdów rezerwowych), niezależnie od tytułu prawnego, na podstawie którego Wykonawca nimi dysponuje (własność, leasing, najem itp.). W przypadku stwierdzenia w trakcie realizacji umowy, że wykorzystywany przez Wykonawcę tabor nie spełnia ww. wymagań i pochodzi z państw trzecich, Zamawiający może nie dopuścić takiego taboru do

realizacji umowy ze wszystkimi ustawowymi i umownymi konsekwencjami jej nienależytego wykonywania z winy Wykonawcy.

Dla uniknięcia wątpliwości, Zamawiający wskazuje, że ograniczenie to odnosi się do wszystkich autobusów fabrycznie nowych wprowadzanych do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy (w szczególności uwzględnionych w Załącznikach nr 2a i 2c do umowy), jak i do autobusów fabrycznie nowych wprowadzanych do eksploatacji w toku realizacji umowy (w szczególności w razie wymiany autobusu uwzględnionego w Załączniku nr 2a do umowy na autobus fabrycznie nowy, a także w razie wymiany autobusu uwzględnionego w Załączniku nr 2b do umowy na autobus fabrycznie nowy).".

3. Dodaje się punkt 1.9.8 w Załączniku nr 1 do SWZ „Opis przedmiotu zamówienia" o następującym brzmieniu:

„Zamawiający, na podstawie art. 16b ust. 2 ustawy Pzp, **dopuszcza do realizacji zamówienia autobusy używane pochodzące z państw trzecich, z którymi Unia Europejska nie zawarła umów międzynarodowych zapewniających wzajemny i równoważny dostęp do rynku zamówień publicznych, o których mowa w art. 16a Pzp jedynie w przypadku, w którym autobusy te zostały wyprodukowane najpóźniej na 12 miesięcy przed terminem rozpoczęcia świadczenia usługi. Zamawiający nie dopuszcza do realizacji zamówienia autobusów używanych pochodzących z ww. państw, które zostaną wyprodukowane w późniejszym okresie.**

Pochodzenie pojazdów ustala się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny.

Wymóg ten dotyczy autobusów używanych skierowanych do realizacji usług (w tym pojazdów rezerwowych), niezależnie od tytułu prawnego, na podstawie którego Wykonawca nimi dysponuje (własność, leasing, najem itp.). W przypadku stwierdzenia w trakcie realizacji umowy, że wykorzystywany przez Wykonawcę tabor nie spełnia ww. wymagań, Zamawiający może nie dopuścić takiego taboru do realizacji umowy ze wszystkimi ustawowymi i umownymi konsekwencjami jej nienależytego wykonywania z winy Wykonawcy.

Dla uniknięcia wątpliwości, Zamawiający wskazuje, że ograniczenie to odnosi się do wszystkich autobusów używanych do realizacji umowy (w szczególności w przypadku wymiany autobusu uwzględnionego w Załączniku nr 2b do umowy na autobus używany).

4. Jednocześnie, w związku z wyżej wprowadzonymi zmianami SWZ, oraz odpowiedzią na pytanie nr 30 opublikowaną w dniu 1 września 2026 r., Zamawiający wyjaśnia, że jego intencją jest dopuszczenie do realizacji zamówienia autobusów pochodzących z państw trzecich, niebędących stronami umów międzynarodowych zawartych przez Unię Europejską w zakresie zamówień publicznych, z którymi Unia Europejska nie zawarła umów międzynarodowych zapewniających wzajemny i równoważny dostęp do rynku zamówień publicznych, o których mowa w art. 16a Pzp, tylko w zakresie, w którym będą to autobusy używane wyprodukowane najpóźniej na 12 miesięcy przed terminem rozpoczęcia świadczenia usługi.

DYREKTOR
mgr Barbara Damian

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
plac Niepodległości 1
25-001 KIELCE
tel. 41 343-15-93

Kielce, dnia 01.09.2026 r.

NO.26.3.2026.15

MODYFIKACJA SWZ

Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach działając na podstawie art. 137 ust. 2 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2026 r. poz. 793 ze zm.), dalej „Pzp", **zmienia treść Specyfikacji Warunków Zamówienia, dalej „SWZ"** w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 132 Pzp, którego przedmiotem jest: ***„Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi".***

1. § 8 pkt 9 Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy - Projektowane Postanowienia Umowy (PPU), otrzymuje następujące brzmienie:

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

$C = (C_1 * W) : 100$

gdzie:

C – oznacza wysokość stawki po waloryzacji

C_1 – oznacza wysokość stawki za 1 km wykonywany na linii komunikacyjnej, która obowiązywała przed waloryzacją

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

Wskaźnik waloryzacji W będzie wyliczany zgodnie z poniższymi wzorami:

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

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

WT = wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych ogółem w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), ogłaszany w komunikatach Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego (poprzedni kwartał = 100).

WP = wskaźnik zmiany cen paliwa używanego do napędu autobusów określonych w Umowie, wyliczany przez Zamawianego jako stosunek średniej ceny hurtowej netto paliwa w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji). Do wyliczenia tego wskaźnika dane będą pochodzić z cennika cen hurtowych netto oleju napędowego Ekodiesel publikowanych na stronie internetowej PKN Orlen S.A. Do wyliczenia średniej ceny dla danego kwartału brane będą ceny publikowane przez PKN Orlen S.A. obowiązujące dla każdego dnia danego kwartału (w przypadku braku publikacji ceny w danym dniu, jako cena tego dnia brana będzie pod uwagę ostatnia opublikowana cena).

WW = wskaźnik zmiany przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku wyliczony będzie jako stosunek przeciętnego miesięcznego wynagrodzenia w sektorze przedsiębiorstw bez wypłat nagród z zysku w danym kwartale X w stosunku do kwartału poprzedzającego X-1 (X = kwartał poprzedzający kwartał dokonywania waloryzacji), na podstawie wartości publikowanych w komunikatach i obwieszczenia Prezesa Głównego Urzędu Statystycznego wg wzoru:

$$\mathbf{WW} = \frac{\mathbf{WW_X}}{\mathbf{WW_{X-1}}} \mathbf{x\ 100}$$

gdzie:

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

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

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

$$\mathbf{WE} = \frac{\mathbf{WE_X}}{\mathbf{WE_{X-1}}} \mathbf{x\ 100}$$

gdzie:

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

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

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

2. § 13 ust. 1 Załącznika nr 11 do SWZ – wzoru umowy, otrzymuje następujące brzmienie:

„1. Zakazuje się zmian postanowień niniejszej umowy w stosunku do treści oferty, na podstawie której dokonano wyboru Wykonawcy, z wyjątkiem zmiany stawki za kilometr przebiegu wyliczonej zgodnie z przyjętymi w § 8 zasadami, a także zmiany stawki spowodowanej zmianą podatku VAT oraz wysokości minimalnego wynagrodzenia, zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne, zasad gromadzenia i wysokości wpłat do pracowniczych planów kapitałowych.

3. Punkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ: „Opis przedmiotu zamówienia" otrzymuje następujące brzmienie:

„1.8.3. mają przebieg nie większy niż 3 500 km;"

4. Punkt 1.8.4 Załącznika nr 1 do SWZ: „Opis przedmiotu zamówienia" otrzymuje następujące brzmienie:

„1.8.4. zostały wyprodukowane maksymalnie 8 miesięcy przed terminem rozpoczęcia świadczenia usługi;"

5. Punkt 1.8.6. Załącznika nr 1 do SWZ: „Opis przedmiotu zamówienia" otrzymuje następujące brzmienie:

„1.8.6. spełniające wymogi homologacji typu pojazdów w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)) – jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej, zawierającego serię poprawek 02 (Dz.U.UE.L.2011.84.1 z dnia 30 listopada 2011 r. ze zm.) oraz spełniać wymagania w zakresie wytrzymałości przestrzeni przeznaczonej dla kierowcy i ochrony kierowcy w przypadku zderzenia, odpowiadające wytycznym Regulaminu nr 29 EKG ONZ lub rozwiązania równoważne, zapewniające co najmniej taki sam poziom ochrony."

6. Punkt 4.1.3.3. Załącznika nr 1 do SWZ: „Opis przedmiotu zamówienia" otrzymuje następujące brzmienie:

„4.1.3.3. autobusy MEGA – nie mniej niż 35 miejsc siedzących, przy czym łączna liczba miejsc w pojeździe nie może być mniejsza niż 135;"

7. Punkt 4.1.33.2 Załącznika nr 1 do SWZ: „Opis przedmiotu zamówienia" otrzymuje następujące brzmienie:

„4.1.33.2. BSIS – Blind Spot Information System – system informacji o martwym polu z prawej strony, monitorujący obszar po prawej stronie pojazdu oraz informujący i ostrzegający kierowcę o możliwości kolizji z poruszającymi się niechronionymi uczestnikami ruchu, znajdującymi się w strefie ryzyka kolizji podczas wykonywania manewru skrętu pojazdu. System musi spełniać wymagania Regulaminu ONZ nr 151;"

8. Punkt 4.1.33.6 lit. a Załącznika nr 1 do SWZ: „Opis przedmiotu zamówienia" otrzymuje następujące brzmienie:

„a) System musi aktywnie monitorować prawą stronę pojazdu oraz informować i ostrzegać kierowcę o obecności poruszających się niechronionych uczestników ruchu, w szczególności

rowerzystów, znajdujących się w strefie ryzyka kolizji podczas manewru skrętu. System musi spełniać wymagania Regulaminu ONZ nr 151;"

9. Punkt 4.1.33.7 Załącznika nr 1 do SWZ: „Opis przedmiotu zamówienia" otrzymuje następujące brzmienie:

a) Autobus musi posiadać homologowany system wykrywania zagrożenia kolizją z poprzedzającymi pojazdami lub nieoczekiwanymi przeszkodami przed pojazdem;

b) System w pierwszej fazie musi jednoznacznie ostrzegać kierowcę sygnałem optycznym i akustycznym o ryzyku najechania;

c) Dopuszcza się jako rozwiązanie równoważne system wykrywania zagrożenia kolizją z poprzedzającymi pojazdami lub nieoczekiwanymi przeszkodami realizujący wymagania określone w lit. a i b, bez funkcji automatycznego inicjowania hamowania."

10. Punkt 4.1.36.1.b Załącznika nr 1 do SWZ: „Opis przedmiotu zamówienia" otrzymuje następujące brzmienie:

„b) Wymagana temperatura barwowa światła dla przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy wynosi od 3500 K do 4000 K (barwa neutralna biała)."

11. Dodaje się punkt 1.7.4 w Załączniku nr 1 do SWZ: „Opis przedmiotu zamówienia" o następującym brzmieniu:

„1.7.4. Zamawiający, na podstawie art. 16b ust. 2 Pzp, nie dopuszcza do realizacji zamówienia autobusów pochodzących z państw trzecich, z którymi Unia Europejska nie zawarła umów międzynarodowych zapewniających wzajemny i równoważny dostęp do rynku zamówień publicznych, o których mowa w art. 16a Pzp.

Pochodzenie pojazdów ustala się zgodnie z przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny.

Wymóg ten dotyczy wszystkich autobusów skierowanych do realizacji usług (w tym pojazdów rezerwowych), niezależnie od tytułu prawnego, na podstawie którego Wykonawca nimi dysponuje (własność, leasing, najem itp.). W przypadku stwierdzenia w trakcie realizacji umowy, że wykorzystywany przez Wykonawcę tabor nie spełnia ww. wymagań i pochodzi z państw trzecich, Zamawiający może nie dopuścić takiego taboru do realizacji umowy ze wszystkimi ustawowymi i umownymi konsekwencjami jej nienależytego wykonywania z winy Wykonawcy.

DYREKTOR
mgr Barbara Damian

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 11.09.2026 godz. 11:45:10

Numer KRS: 0000095798

Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu Z REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW

Data rejestracji w Krajowym Rejestrze Sądowym		06.03.2002		
Ostatni wpis	Numer wpisu	101	Data dokonania wpisu	04.09.2026
	Sygnatura akt	KI.X NS-REJ.KRS/9708/26/574		
	Oznaczenie sądu	SĄD REJONOWY W KIELCACH, X WYDZIAŁ GOSPODARCZY KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO		

Dział 1

Rubryka 1 - Dane podmiotu	
1.Oznaczenie formy prawnej	SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
2.Numer REGON/NIP	REGON: 292455850, NIP: 9591503630
3.Firma, pod którą spółka działa	MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ W KIELCACH
4.Dane o wcześniejszej rejestracji	------
5.Czy przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą z innymi podmiotami na podstawie umowy spółki cywilnej?	NIE
6.Czy podmiot posiada status organizacji pożytku publicznego?	NIE

Rubryka 2 - Siedziba i adres podmiotu	
1.Siedziba	kraj POLSKA, woj. ŚWIĘTOKRZYSKIE, powiat M. KIELCE, gmina M. KIELCE, miejsc. KIELCE
2.Adres	ul. JAGIELLOŃSKA, nr 92, lok. ---, miejsc. KIELCE, kod 25-734, poczta KIELCE, kraj POLSKA
3.Adres poczty elektronicznej	------
4.Adres strony internetowej	------
5. Adres do doręczeń elektronicznych wpisany do Bazy Adresów Elektronicznych	AE:PL-93549-98259-FWUGU-16

Rubryka 3 - Oddziały
Brak wpisów

Rubryka 4 - Informacje o umowie

1.Informacja o zawarciu lub zmianach umowy spółki	1	21.12.2001 ROK, REP.A 4108/2001 - NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W CHĘCINACH, UL. 14 - GO STYCZNIA 10A.
	2	27.03.2003 ROK, REP.A 1875/2003 - NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29 - ZMIANA: ART. 2 PKT 34; ART. 6 UST. 8 ZD. 2; ART. 7 UST. 1, UST. 6; ART. 9 UST. 2 PKT 1 I 2; ART. 10; ART. 11; ART. 16; ART. 18; ART. 19 UST. 5; ART. 23; ART. 27 UST. 1;
	3	03.06.2004 ROK, NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA NR 29, REPERTORIUM A NR 4045/2004 - ZMIENIONO: ART.6, ART.7 UST.1, ART.7 UST.2, ART.9 UST.2 PKT 6, ART.10, ART.19 PKT 5, ART.19 PKT 12, ART. 24.
	4	29.06.2004 ROK, NOTARIUSZ MARIA SAWICKA-BIERNACKA, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. ŚW. LEONARDA NR 23, REPERTORIUM A NR 2064/2004 - ZMIANA ART. 3 UST.1 UMOWY SPÓŁKI.
	5	08.09.2006 R. - NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29, REP A NR 6404/2006 - ZMIANA UMOWY SPÓŁKI - ZMIENIONO ART. 7 UST. 9; 12.09.2006 R. - NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29, REP A NR 6521/2006 - ZMIANA UMOWY SPÓŁKI - PROTOKÓŁ SPROSTOWANIA;
	6	29.11.2007 R. - REP. A 11180/2007, NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29 - ZMIANA UMOWY - ZMIENIONO ART. 3 UST. 1 I UST. 4; 26.06.2008 R. - REP. A 7538/2008, NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29 - SPROSTOWANIE UMOWY.
	7	22.08.2008 R. - REP. A NR 9138/2008 - NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29 - ZMIANA UMOWY SPÓŁKI, ZMIENIONO ART. 2 I ART. 9 UST. 2 PKT 7.
	8	19.09.2008 R. - REP. A 10089/2008 ORAZ 10.03.2008 R. - REP. A 2015/2009, NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29 - ZMIANA UMOWY SPÓŁKI - ZMIENIONO: ART. 3 UST. 4, ART. 7 UST. 1, ART. 8 UST. 1, ART. 16 UST. 3, ART. 19 PKT 9, ART. 19 PKT 10, ART. 24; DODANO: ART. 7 UST. 10, ART. 9 UST. 2 PKT 10 I PKT 11; WYKREŚLONO: ART. 12 UST. 4, ART. 16 UST. 2, ART. 27 UST. 1.
	9	20.02.2009 R. - REP. A 1423/2009, NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29 - ZMIANA UMOWY SPÓŁKI - ZMIENIONO: ART. 1 UST. 5, ART. 7 UST. 7, ART. 9 UST. 2 PKT 7, ART. 12 UST. 5; DODANO: ART. 7 UST. 10, ART. 9 UST. 2 PKT 12; UST. 10 OTRZYMUJE OZNACZENIE JAKO UST. 11; WYKREŚLONO: ART. 18, ART. 19 UST. 14.
	10	30.06.2008 R. - REP. A 7652/2008, NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29 - ZMIANA UMOWY SPÓŁKI; ZMIENIONO: ART. 3 UST. 1 I UST. 4. 28.10.2008 R. - REP. A 11724/2008, NOTARIUSZ JANUSZ W. PUTOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. PIOTRKOWSKA 29 - ZMIANA UMOWY SPÓŁKI; ZMIENIONO: ART. 7 PKT 9.
	11	11.09.2010 R., REP. A 12300/2010, NOTARIUSZ ADAM KRASOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, UL. ŚW. LEONARDA 2 ZMIANA UMOWY SPÓŁKI - ZMIENIONO: ART. 13 UST. 1, ART. 17 UST. 1, ART. 24 UST. 1; DODANO: W ART. 9 PKT 13 I 14, W ART. 19 PKT. 17, W ART. 24 UST. 5; WYKREŚLONO: W ART. 7 UST. 9, W ART. 19 UST. 10 I 12.
	12	30.06.2012 R., REP. A 3711/2012, NOTARIUSZ ADAM KRASOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, AL. IX WIEKÓW KIELC 6 LOK. 12; ZMIANA UMOWY SPÓŁKI - DODANO: W ART. 2 PKT 57, W ART. 2 PKT 58, W ART. 2 PKT 59.
	13	21.05.2016 R., REP. A 8098/2016, NOTARIUSZ MARIUSZ ŻELICHOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, AL. IX WIEKÓW KIELC 3/13 - ZMIENIONO: ART. 6 PKT 6, ART. 8 PKT 1.
	14	01.09.2022 R., REP. A 16060/2022, NOTARIUSZ ADAM KRASOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH, AL. IX WIEKÓW KIELC 6/13; ZMIANA UMOWY - DODANO: ART. 9 UST. 2 PKT 15.
	15	30.06.2023 R., REP. A 12166/2023, NOTARIUSZ ADAM KRASOWSKI, KANCELARIA

	NOTARIALNA W KIELCACH, AL. IX WIEKÓW KIELC 6 LOK. 13; ZMIANA UMOWY - ZMIENIONO: ART. 7 PKT 7.
16	30.06.2026 R., REP. A 3134/2026, NOTARIUSZ MARIUSZ ŻELICHOWSKI, KANCELARIA NOTARIALNA W KIELCACH UL. PIOTRKOWSKA 16 LOKAL A, ZMIANA UMOWY - ZMIENIONO ART. 2.

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	MIASTO KIELCE
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	291009343
	4.Numer KRS	----------
	5.Posiadane przez wspólnika udziały	10 096 UDZIAŁÓW O ŁĄCZNEJ WARTOŚCI 5 663 856,00 ZŁ
	6.Czy wspólnik posiada całość udziałów spółki?	NIE
2	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	"KIELECKIE AUTOBUSY SPÓŁKA PRACOWNICZA" SPÓŁKA Z OGRANICZONĄ ODPOWIEDZIALNOŚCIĄ
	2.Imiona	*****
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	260195686
	4.Numer KRS	0000291952
	5.Posiadane przez wspólnika udziały	18 866 UDZIAŁÓW O ŁĄCZNEJ WARTOŚCI 10 583.826,00 ZŁ
	6.Czy wspólnik posiada całość udziałów spółki?	NIE

Rubryka 8 - Kapitał spółki		
1.Wysokość kapitału zakładowego		16 938 834,00 ZŁ
Podrubryka 1 Informacja o wniesieniu aportu		
1.Określenie wartości udziałów objętych	1	24 104 000,00 ZŁ

za aport	2	667 000,00 ZŁ
	3	4 077 000,00 ZŁ

Rubryka 9 - Nie dotyczy
Brak wpisów

Rubryka 10 - Nie dotyczy
Brak wpisów

Rubryka 11 - Nie dotyczy
Brak wpisów

Rubryka 12 - Wzmianka o uczestnictwie w grupie spółek
Brak wpisów

Dział 2

Rubryka 1 - Organ uprawniony do reprezentacji podmiotu		
1.Nazwa organu uprawnionego do reprezentowania podmiotu		ZARZĄD
2.Sposób reprezentacji podmiotu		DO SKŁADANIA OŚWIADCZEŃ W IMIENIU SPÓŁKI UPOWAŻNIONY JEST KAŻDY CZŁONEK ZARZĄDU SAMODZIELNIE.
Podrubryka 1 Dane osób wchodzących w skład organu		
1	1.Nazwisko / Nazwa lub Firma	MET
	2.Imiona	JERZY
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	65032010270, ------
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	PREZES ZARZĄDU
	6.Czy osoba wchodząca w skład zarządu została zawieszona w czynnościach?	NIE
	7.Data do jakiej została zawieszona	------
2	1.Nazwisko / Nazwa lub Firma	GĘBSKA
	2.Imiona	MONIKA
	3.Numer PESEL/REGON lub data urodzenia	75122903762, ------
	4.Numer KRS	****
	5.Funkcja w organie reprezentującym	CZŁONEK 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	LATOSIŃSKI
		2.Imiona	BOGDAN JAN
		3.Numer PESEL lub data urodzenia	64112801957, ------
	2	1.Nazwisko	PIEKARSKI
		2.Imiona	MIECZYSŁAW
		3.Numer PESEL lub data urodzenia	71070310933, ------
	3	1.Nazwisko	KUBICZA
		2.Imiona	DARIUSZ
		3.Numer PESEL lub data urodzenia	66031213114, ------
	4	1.Nazwisko	GRUND
		2.Imiona	MIROSŁAW
		3.Numer PESEL lub data urodzenia	68121604994, ------
	5	1.Nazwisko	ROGULA
		2.Imiona	PIOTR PATRYK
		3.Numer PESEL lub data urodzenia	86082806590, ------

Rubryka 3 - Prokurenci
Brak wpisów

Dział 3

Rubryka 1 - Przedmiot działalności		
1.Przedmiot przeważającej działalności przedsiębiorcy	1	49, 31, Z, TRANSPORT DROGOWY PASAŻERSKI ROZKŁADOWY
2.Przedmiot pozostałej działalności przedsiębiorcy	1	49, 39, Z, POZOSTAŁY TRANSPORT LĄDOWY PASAŻERSKI, GDZIE INDZIEJ NIESKLASYFIKOWANY
	2	95, 31, A, NAPRAWA MECHANICZNA I SERWISOWA POJAZDÓW SILNIKOWYCH, Z WYŁĄCZENIEM MOTOCYKLI
	3	47, 82, Z, SPRZEDAŻ DETALICZNA CZĘŚCI I AKCESORIÓW DO POJAZDÓW SILNIKOWYCH, Z WYŁĄCZENIEM MOTOCYKLI
	4	47, 30, Z, SPRZEDAŻ DETALICZNA PALIW DO POJAZDÓW SILNIKOWYCH
	5	55, 20, Z, OBIEKTY NOCLEGOWE TURYSTYCZNE I MIEJSCA KRÓTKOTRWAŁEGO ZAKWATEROWANIA
	6	55, 90, Z, POZOSTAŁE ZAKWATEROWANIE
	7	71, 20, C, POZOSTAŁE BADANIA I ANALIZY TECHNICZNE
	8	73, 12, Z, REKLAMA POPRZEZ ŚRODKI MASOWEGO PRZEKAZU
	9	77, 11, Z, WYNAJEM I DZIERŻAWA SAMOCHODÓW OSOBOWYCH I LEKKICH POJAZDÓW SILNIKOWYCH, W TYM MOTOCYKLI

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	07.07.2003	OD DNIA 01.01.2002 R. DO DNIA 31.12.2002 R.
	2	03.08.2004	01.01.2003 - 31.12.2003
	3	29.06.2005	OD DNIA 01.01.2004 ROKU DO DNIA 31.12.2004 ROKU
	4	03.07.2006	OD DNIA 01.01.2005 R. DO DNIA 31.12.2005 R.
	5	05.07.2007	OD DNIA 01.01.2006 R. DO DNIA 31.12.2006 R.
	6	16.07.2008	OD DNIA 01.01.2007 R. DO DNIA 31.12.2007 R.
	7	24.02.2010	OD DNIA 01.01.2008 R. DO DNIA 31.12.2008 R.
	8	19.07.2010	OD DNIA 01.01.2009 R. DO DNIA 31.12.2009 R.
	9	08.07.2011	OD DNIA 01.01.2010 R. DO DNIA 31.12.2010 R.
	10	13.07.2012	OD DNIA 01.01.2011 R. DO DNIA 31.12.2011 R.
	11	10.07.2013	OD DNIA 01.01.2012 R. DO DNIA 31.12.2012 R.
	12	09.07.2014	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	13	06.07.2015	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	14	02.06.2016	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	15	06.07.2017	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
	16	12.07.2018	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
	17	05.07.2019	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
	18	18.08.2020	OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
	19	28.06.2021	OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
	20	14.09.2022	OD 01.01.2021 DO 31.12.2021
	21	12.07.2023	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
	22	09.07.2024	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
	23	07.07.2025	OD 01.01.2024 DO 31.12.2024
	24	09.07.2026	OD 01.01.2025 DO 31.12.2025
2.Wzmianka o złożeniu opinii biegłego rewidenta / sprawozdania z badania rocznego sprawozdania finansowego	1	*****	OD DNIA 01.01.2002 R. DO DNIA 31.12.2002 R.
	2	*****	01.01.2003 - 31.12.2003
	3	*****	OD DNIA 01.01.2004 ROKU DO DNIA 31.12.2004 ROKU
	4	*****	OD DNIA 01.01.2005 R. DO DNIA 31.12.2005 R.
	5	*****	OD DNIA 01.01.2006 R. DO DNIA 31.12.2006 R.
	6	*****	OD DNIA 01.01.2007 R. DO DNIA 31.12.2007 R.
	7	*****	OD DNIA 01.01.2008 R. DO DNIA 31.12.2008 R.
	8	*****	OD DNIA 01.01.2009 R. DO DNIA 31.12.2009 R.
	9	*****	OD DNIA 01.01.2010 R. DO DNIA 31.12.2010 R.
	10	*****	OD DNIA 01.01.2011 R. DO DNIA 31.12.2011 R.
	11	*****	OD DNIA 01.01.2012 R. DO DNIA 31.12.2012 R.
	12	*****	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
	13	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
	14	*****	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
	15	*****	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016

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

11	*****	OD DNIA 01.01.2012 R. DO DNIA 31.12.2012 R.
12	*****	OD 01.01.2013 DO 31.12.2013
13	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
14	*****	OD 01.01.2015 DO 31.12.2015
15	*****	OD 01.01.2016 DO 31.12.2016
16	*****	OD 01.01.2017 DO 31.12.2017
17	*****	OD 01.01.2018 DO 31.12.2018
18	*****	OD 01.01.2019 DO 31.12.2019
19	*****	OD 01.01.2020 DO 31.12.2020
20	*****	OD 01.01.2021 DO 31.12.2021
21	*****	OD 01.01.2022 DO 31.12.2022
22	*****	OD 01.01.2023 DO 31.12.2023
23	*****	OD 01.01.2024 DO 31.12.2024
24	*****	OD 01.01.2025 DO 31.12.2025

Rubryka 3 - Sprawozdania grupy kapitałowej
Brak wpisów

Rubryka 4 - Przedmiot działalności statutowej organizacji pożytku publicznego
Brak wpisów

Rubryka 5 - Informacja o dniu kończącym rok obrotowy	
1.Dzień kończący pierwszy rok obrotowy, za który należy złożyć sprawozdanie finansowe	31.12.2002

Dział 4

Rubryka 1 - Zaległości
Brak wpisów

Rubryka 2 - Wierzytelności
Brak wpisów

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

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

Dział 5

Rubryka 1 - Kurator
Brak wpisów

Dział 6

Rubryka 1 - Likwidacja
Brak wpisów

Rubryka 2 - Informacje o rozwiązaniu lub unieważnieniu spółki
Brak wpisów

Rubryka 3 - Nie dotyczy
Brak wpisów

Rubryka 4 - Informacja o połączeniu, podziale lub przekształceniu
Brak wpisów

Rubryka 5 - Informacja o postępowaniu upadłościowym
Brak wpisów

Rubryka 6 - Informacja o postępowaniu układowym
Brak wpisów

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

Rubryka 8 - Informacja o zawieszeniu działalności gospodarczej
Brak wpisów

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

data sporządzenia wydruku 11.09.2026

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

PODPIS ZAUFANY
ŁUKASZ
MISIAK
11.09.2026 11:47:17 GMT+0200
Dokument podpisany elektronicznie
podpisem zaufanym

Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski SA
Korporacje, Przedsiębiorstwa i Samorządy 801 36 36 36, +48 61 855 94 94
Firmy 800 302 302, +48 81 535 66 60
(Opłata zgodna z taryfą operatora)

Data wydruku: 2026-09-11, 11:51:21
Numer rachunku: 38 1020 2629 0000 9102 0268 3993
Właściciel rachunku: MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SP. Z O.O. W KIELCACH, JAGIELLOŃSKA 92, 25-734 KIELCE

Bank Polski

PRZELEW Z RACHUNKU - Szczegóły transakcji zrealizowanej

Z rachunku	38 1020 2629 0000 9102 0268 3993 RACHUNEK BIEŻĄCY
Na rachunek	21 1030 1508 0000 0005 5000 0070
Nazwa i adres Kontrahenta	URZĄD MIASTA STOŁECZNEGO WARSZAWY
Tytuł	OPŁ. OD PEŁNOMOCNICTWA DLA R.P. ŁUK ASZA MISIAKA
Kwota	-17,00 PLN
Data operacji	2026-09-11
Data waluty	2026-09-11
Identyfikator transakcji	67540504300070577

Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski SA
Korporacje, Przedsiębiorstwa i Samorządy 801 36 36 36, +48 61 855 94 94
Firmy 800 302 302, +48 81 535 66 60
(Opłata zgodna z taryfą operatora)

Data wydruku: 2026-09-11, 11:50:53
Numer rachunku: 38 1020 2629 0000 9102 0268 3993
Właściciel rachunku: MIEJSKIE PRZEDSIĘBIORSTWO KOMUNIKACJI SP. Z O.O. W KIELCACH, JAGIELLOŃSKA 92, 25-734 KIELCE

Bank Polski

PRZELEW Z RACHUNKU - Szczegóły transakcji zrealizowanej

Z rachunku	38 1020 2629 0000 9102 0268 3993 RACHUNEK BIEŻĄCY
Na rachunek	60 1010 1010 0081 3622 3100 0000
Nazwa i adres Kontrahenta	URZĄD ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH
Tytuł	WPIS OD ODWOŁANIA WNIESIONEGO PRZEZ MPK SP. Z O.O. DO KIO W SPRAWIE OG ŁOSZENIA O ZAMÓWIENIU NR 490247-202 6
Kwota	-15 000,00 PLN
Data operacji	2026-09-11
Data waluty	2026-09-11
Identyfikator transakcji	67540506700070741

ZARZĄD TRANSPORTU MIEJSKIEGO
plac Niepodległości 1
25-001 KIELCE
tel. 41 343 15 92

NO.26.3.2026.14

Kielce, dnia 01.09 2026 r.

Pytania i odpowiedzi na pytania

dot. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na: ***10/2026 „Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi".***

Zamawiający - Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach - informuje, że w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego na podstawie art. 132 ustawy z dnia 11 września 2019 r. Prawo zamówień publicznych, którego przedmiotem jest ***„Świadczenie usług przewozowych w komunikacji miejskiej organizowanej przez Miasto Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach, na obszarze Miasta Kielce oraz gmin objętych porozumieniami międzygminnymi"*** **(Postępowanie)** wpłynęły pytania, dotyczące wyjaśnienia treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ).

Poniżej Zamawiający zamieszcza pytania i udzielone odpowiedzi.

Pytanie 1

Proszę o jednoznaczne określenie, ile autobusów oraz jakiego rodzaju jest niezbędne do czasowej obsługi linii 8, 26 i 34. Zgodnie z pkt 1.10.6. Załącznika Nr 1 do SWZ (OPZ) Do czasowej obsługi linii 8, 26 i 34 Wykonawca wykorzysta autobusy wymagane w punkcie 1.7. oraz zapewni dodatkowe 8 autobusów klasy MAXI (…). Tak sformułowany zapis pozostaje nieprecyzyjny i uniemożliwia dokonanie prawidłowej wyceny zamówienia. Załącznik nr 2 do SWZ (Oferta) przewiduje różne ceny jednostkowe dla poszczególnych rodzajów autobusów. Bez precyzyjnego wskazania, ile oraz jakiego rodzaju pojazdy są niezbędne do czasowej obsługi w/w linii, Wykonawca nie jest w stanie przewidzieć, które autobusy (i w jakiej ilości) w późniejszym okresie pozostaną w rezerwie.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z pkt 1.10.6 Załącznika Nr 1 do SWZ (OPZ) do czasowej obsługi linii nr 8, 26 i 34 Wykonawca wykorzysta pojazdy wynikające z bazy taborowej

określonej w pkt 1.7 oraz **zapewni dodatkowo dokładnie 8 autobusów klasy MAXI**. Oznacza to, że do obsługi tych konkretnych linii w okresie ich tymczasowego funkcjonowania należy skalkulować cenę w oparciu o stawkę jednostkową dla pojazdów klasy MAXI dla wskazanej liczby 8 dodatkowych sztuk. Pozostałe autobusy bazowe oraz rezerwowe pozostają na liniach i w strukturach zgodnie z podstawowym podziałem taborowym określonym w dokumentacji zamówienia.

Pytanie 2

Jaka jest maksymalna roczna wielkość pracy przewozowej wyrażona w wozokilometrach w pierwszym okresie obowiązywania umowy, biorąc pod uwagę czasową obsługę linii nr 8, 26, 34? Czy Zamawiający potwierdza, że jest to liczba 10 800 000 km? Wskazana wartość to planowana roczna liczba wozokilometrów (8 000 000 km) powiększona o 20%, do której dodano 1 200 000 km związaną z czasową obsługą w/w linii.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że zgodnie z punktem 1.10.4 OPZ szacowana liczba wozokilometrów do czasowej obsługi linii nr 8, 26 i 34 w liczbie 1.200.000 km rocznie nie wlicza się w planowaną roczną liczbę 8.000.000 km, o której mowa w pkt 1.3 OPZ. Jednocześnie punkt 1.10.3 OPZ wskazuje, że obsługa tych linii mieści się w limicie, o którym mowa w pkt 1.5 OPZ (możliwość zmiany wielkości pracy przewozowej w każdym roku obowiązywania umowy w granicach +20% /-10%). Zatem maksymalna roczna praca przewozowa w ramach postępowania przetargowego wynosi 9.600.000 km

Pytanie 3

W odniesieniu do pkt 1.10.1. Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) czy w przypadku obsługi linii nr 8, 26 i 34 przez okres dłuższy niż zakładany przy składaniu ofert Wykonawcy będzie przysługiwała zmiana wynagrodzenia uwzględniająca koszty dalszego utrzymywania dodatkowych ośmiu autobusów i niezbędnego personelu?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że czasowa obsługa linii nr 8, 26 i 34 stanowi integralną część zamówienia, a harmonogram jej realizacji oraz koszty związane z utrzymaniem dodatkowych 8 autobusów klasy MAXI i niezbędnego personelu powinny zostać w pełni ujęte w ryzykach kontraktowych Wykonawcy.

W związku z powyższym, koszty dalszego utrzymywania taboru i personelu leżą po stronie Wykonawcy, a Zamawiający nie przewiduje odrębnego mechanizmu rekompensaty z tego

tytułu poza stawkami jednostkowymi zaoferowanymi w formularzu ofertowym za faktycznie wykonaną pracę przewozową.

Pytanie 4

W odniesieniu do pkt 1.16. Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) proszę o wskazanie:

1. jaka jest maksymalna wielkość dodatkowej pracy przewozowej, którą Zamawiający może zlecać w związku z imprezami masowymi, wzmożonymi przewozami, sytuacjami kryzysowymi itp.? Czy do dodatkowej pracy przewozowej zastosowanie znajduje pkt 1.5. OPZ?
2. z jakim minimalnym wyprzedzeniem Zamawiający będzie przekazywał zlecenie wykonana dodatkowej pracy przewozowej?
3. czy odmowa wykonania dodatkowej pracy przewozowej będzie podstawą nałożenia kary umownej również wtedy, gdy Wykonawca nie będzie miał obiektywnej możliwości zapewnienia dodatkowego taboru lub kierowców z uwagi na brak odpowiedniego wyprzedzenia albo wykorzystanie wszystkich zasobów do realizacji obowiązującego rozkładu jazdy?
4. czy autobusy wykorzystywane do realizacji dodatkowej pracy przewozowej powinny spełniać wymagania określone w pkt 4.2. OPZ oraz wymagania dotyczące identyfikacji wizualnej wskazane w Załączniku nr 12 do SWZ?

Odpowiedź:

1. Zamawiający wyjaśnia, że maksymalna wielkość dodatkowej pracy przewozowej zlecanej w okolicznościach, o których mowa w pkt 1.16 OPZ, mieści się w granicach ogólnego prawa opcji określonego w pkt 1.5 OPZ (tj. do 20% wielkości bazowej pracy przewozowej).
2. Zamawiający będzie przekazywał zlecenia wykonania dodatkowej pracy przewozowej z zachowaniem rozsądnego i obiektywnie uzasadnionego wyprzedzenia, dostosowanego do specyfiki sytuacji (np. planowane imprezy masowe), z uwzględnieniem możliwości organizacyjnych Wykonawcy (minimum 7 dni). W sytuacjach nagłych lub kryzysowych czas ten może być krótszy.
3. Ewentualna odmowa wykonania dodatkowej pracy przewozowej będzie każdorazowo rozpatrywana indywidualnie. Jeżeli Wykonawca wykaże brak obiektywnych możliwości technicznych lub kadrowych wynikający z braku odpowiedniego wyprzedzenia lub pełnego zaangażowania zasobów w realizację podstawowego rozkładu jazdy, fakt ten nie będzie stanowił podstawy do nałożenia kary umownej.

4. Tak, autobusy skierowane do realizacji dodatkowej pracy przewozowej muszą spełniać wymagania techniczne określone w pkt 4.2 OPZ oraz wymogi dotyczące identyfikacji wizualnej wskazane w Załączniku nr 12 do SWZ.

Pytanie 5

W odniesieniu do pkt 1.17. Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ), który przewiduje możliwość dokonywania przez Zamawiającego zmian w rozkładach jazdy, zwracam się o wyjaśnienie:

1. z jakim minimalnym wyprzedzeniem Zamawiający będzie informował Wykonawcę o planowanych zmianach rozkładów jazdy, zmianach liczby kursów oraz godzin ich realizacji?
2. czy w przypadku, gdy wprowadzane przez Zamawiającego zmiany będą powodowały istotną zmianę parametrów mających bezpośredni wpływ na koszty realizacji zamówienia, w szczególności:
   - prędkości komunikacyjnej,
   - liczby kilometrów dojazdowych i zjazdowych,
   - zakresu stosowania przerywanego systemu czasu pracy kierowców lub długości przerw w ramach tego systemu,]

   Wykonawcy będzie przysługiwało odpowiednie dodatkowe wynagrodzenie lub możliwość odpowiedniej zmiany stawki za 1 wozokilometr, rekompensującej wzrost kosztów realizacji zamówienia wynikający z takich zmian.

Odpowiedź:

1. Zamawiający informuje, że o planowanych zmianach rozkładów jazdy, zmianach liczby kursów oraz godzin ich realizacji będzie informował Wykonawcę z zachowaniem wyprzedzenia, umożliwiającego terminowe dostosowanie obsady taborowej i kadrowej.
2. Zamawiający wyjaśnia, że wynagrodzenie Wykonawcy kalkulowane jest w oparciu o stawkę jednostkową za 1 wozokilometr, która pozostaje niezmienna w przypadku standardowych modyfikacji rozkładów jazdy mieszczących się w granicach ryzyka kontraktowego. Ewentualne korekty stawek lub dodatkowe wynagrodzenie mogą być dokonywane wyłącznie w przypadkach wyraźnie przewidzianych w ustawie Prawo zamówień publicznych oraz wzorze umowy - Projektowanych Postanowieniach Umowy (PPU) dotyczących zasad zmiany wysokości wynagrodzenia.

Pytanie 6

W odniesieniu do zmienionego pkt 1.15. Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) oraz dodanego Załącznika nr 14 do SWZ, czy Zamawiający potwierdza, że aktualnie obowiązujące rozkłady jazdy nie ulegną zmianie po dniu 1 stycznia 2028 roku? Jeżeli Zamawiający planuje wprowadzenie w tym zakresie zmian, to w jakim celu zostały udostępnione aktualnie obowiązujące rozkłady jazdy?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że aktualnie obowiązujące rozkłady jazdy udostępnione w postępowaniu (w tym w Załączniku nr 14 do SWZ) stanowią materiał bazowy oraz punkt odniesienia do prawidłowej kalkulacji oferty i oszacowania kosztów realizacji zamówienia przez Wykonawców.

Zamawiający **nie potwierdza**, że rozkłady jazdy nie ulegną zmianie po dniu 1 stycznia 2028 roku. Organizator transportu publicznego zachowuje ustawowe i umowne prawo do bieżącego dostosowywania siatki połączeń, korekt rozkładów jazdy, liczby kursów oraz godzin ich realizacji do zmieniających się potrzeb przewozowych pasażerów oraz możliwości budżetowych Miasta Kielce i gmin ościennych, na zasadach określonych w Opisie Przedmiotu Zamówienia (OPZ) oraz wzorze umowy (PPU). Udostępnienie obecnych rozkładów miało na celu wyłącznie ułatwienie Wykonawcom rzetelnego obliczenia ceny ofertowej na bazie realnych, dotychczasowych danych eksploatacyjnych.

Pytanie 7

W odniesieniu do uwag wskazanych w załączniku nr 5 do umowy (tj. Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy) czy kurs rozpoczęty z opóźnieniem przekraczającym 30 minut, ale następnie wykonany w całości, będzie podlegał zapłacie jako wykonana praca przewozowa, niezależnie od możliwości naliczenia kary umownej?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że co do zasady – zgodnie z postanowieniami SWZ oraz wzoru umowy (PPU) – kurs rozpoczęty z opóźnieniem przekraczającym 30 minut traktowany jest jako kurs niewykonany i nie podlega automatycznemu rozliczeniu finansowemu.

Jednocześnie Zamawiający zastrzega sobie prawo do indywidualnej oceny każdego takiego przypadku. W sytuacjach, w których, mimo znacznego opóźnienia, przejazd pojazdu zachował realną wartość przewozową dla pasażerów (np. na liniach o niskiej częstotliwości kursowania, gdzie wykonanie kursu z opóźnieniem zapewniło pasażerom jedyną dostępną ofertę przewozową), **Zamawiający może uznać taką pracę za wykonaną i zaliczyć ją do**

wynagrodzenia Wykonawcy, przy jednoczesnym naliczeniu stosownej kary umownej za nieterminową realizację kursu.

W przypadku, gdy opóźniony kurs nie przyniósł efektu przewozowego – w szczególności na liniach o wysokiej częstotliwości, gdzie doszło do zdublowania kursów (tzw. jazdy w stadzie) i autobus jechał bezpośrednio obok innego pojazdu tej samej linii – praca taka nie zostanie uznana za wykonaną i nie będzie podlegała zapłacie.

Pytanie 8

Czy wymóg pozostawiania autobusów do wyłącznej dyspozycji Zamawiającego oznacza zakaz wykorzystywania ich do innych przewozów również poza godzinami wykonywania rozkładów jazdy objętych umową? Czy w przypadku zmniejszenia wielkości pracy przewozowej, w zakresie określonym w pkt 1.5. Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ), proporcjonalnemu zmniejszeniu ulega łączna liczba autobusów wymaganych do realizacji usług przewozowych?

Odpowiedź:

Wymóg pozostawiania autobusów do dyspozycji Zamawiającego nie ma charakteru absolutnego – zgodnie z zapisami Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ), tabor przeznaczony do realizacji usługi może być wykorzystywany do innych celów lub przewozów jednak wyłącznie po uzyskaniu uprzedniej zgody Zamawiającego.

Pytanie 9

Pkt 1.10.7 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) pozwala Wykonawcy po zakończeniu obsługi linii nr 8, 26 i 34 wycofać autobusy wskazane w Załączniku nr 2c, natomiast § 6 Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy (PPU) stanowi, że autobusy z Załączników nr 2a, 2b i 2c pozostają do wyłącznej dyspozycji Zamawiającego przez cały okres obowiązywania umowy. Proszę o usunięcie tej sprzeczności i potwierdzenie, że po zakończeniu obsługi wymienionych linii Wykonawca może swobodnie wycofać autobusy z Załącznika nr 2c.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pomiędzy powołanymi postanowieniami Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) nie występuje sprzeczność.

- **wycofanie taboru:** pkt 1.10.7 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ) precyzyjnie reguluje uprawnienie Wykonawcy do wycofania autobusów wskazanych w Załączniku nr 2c po zakończeniu czasowej obsługi linii nr 8, 26 i 34.
- **czas dyspozycyjności taboru:** postanowienia § 6 PPU (Załącznik nr 11 do SWZ) odnoszą się do ogólnego reżimu dyspozycyjności taboru niezbędnego do realizacji

stałego zakresu zamówienia (Załączniki nr 2a i 2b) oraz taboru dedykowanego do obsługi czasowej na okres jej trwania (Załącznik nr 2c).

Zamawiający potwierdza, że po oficjalnym zakończeniu okresu czasowej obsługi linii nr 8, 26 i 34 i zwolnieniu pojazdów z tego konkretnego obowiązku, Wykonawca uzyskuje możliwość wycofania autobusów z Załącznika nr 2c, a wymóg wyłącznej dyspozycji przestaje ich dotyczyć w zakresie zakończonych zadań przewozowych.

Pytanie 10

Odnosząc się do warunku udziału w postępowaniu dotyczącego potencjału technicznego do wykonywania zamówienia (pkt 25.4.5. SWZ) proszę o doprecyzowanie następujących kwestii:

1. czy wymagane dysponowanie co najmniej 250 kierowcami oznacza, że wszystkie te osoby muszą pozostawać w dyspozycji Wykonawcy przez cały okres obowiązywania umowy?
2. czy wszyscy wykazywani kierowcy muszą być zatrudnieni w pełnym wymiarze czasu pracy?

Odpowiedź:

1. **potencjał kadrowy:** Zamawiający wyjaśnia, że wymagany potencjał kadrowy (co najmniej 250 kierowców) musi znajdować się w dyspozycji Wykonawcy w stopniu gwarantującym ciągłą i prawidłową realizację usług przez cały okres obowiązywania umowy. Oznacza to obowiązek zapewnienia odpowiedniej liczby personelu zdolnego do wykonywania zadań w każdym czasie przez cały okres obowiązywania umowy, przy czym dopuszczalne są zmiany osobowe w składzie personelu (np. w wyniku rotacji), pod warunkiem stałego zachowania wymaganego potencjału osobowego.
2. **wymiar czasu pracy:** Zamawiający wymaga, aby Wykonawca dysponował faktycznym potencjałem gwarantującym realizację zamówienia zgodnie z rozkładami jazdy i przepisami prawa pracy. W tych granicach Zamawiający wymaga zatrudnienia wszystkich kierowców autobusów skierowanych do realizacji zamówienia na umowę o pracę. SWZ nie nakłada wymogu zatrudnienia kierowców w pełnym wymiarze czasu pracy, co oznacza, że dopuszczalne jest zatrudnienie kierowców również w niepełnym wymiarze czasu pracy, o ile stosunek pracy jest oparty na umowie o pracę, a suma wymiarów czasu pracy i liczba kierowców gwarantuje należyte i ciągłe wykonywanie usługi. 250 kierowców to liczba minimalna określona przez Zamawiającego jako niezbędna do wykonania umowy.

Pytanie nr 11

Odnosząc się do § 8 ust. 8 i kolejnych Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy zawierających klauzule waloryzacyjne – czy wskaźnik ceny oleju napędowego będzie obliczany na podstawie detalicznych cen brutto, czy cen netto? Jeżeli będzie oparty na cenach brutto, proszę o wyjaśnienie, w jaki sposób uwzględniony zostanie fakt odliczania podatku VAT przez Wykonawcę.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż dokonuje modyfikacji treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ) w zakresie Załącznika nr 11 do SWZ (Wzór umowy) – § 8.

Wskaźnik zmiany ceny oleju napędowego przyjmowany do waloryzacji wynagrodzenia opierać się będzie na hurtowych cenach netto oleju napędowego (Ekodiesel) publikowanych przez producenta PKN ORLEN S.A. Szczegółowe zasady i sposób obliczania wskaźnika waloryzacji zostały określone w zmodyfikowanym brzmieniu § 8 Załącznika nr 11 do SWZ.

Pytanie 12

W kontekście Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy wskazuje, że § 8 ust. 15 przewiduje możliwość zmiany wynagrodzenia w związku ze zmianą zasad ubezpieczeń społecznych, ubezpieczenia zdrowotnego i wpłat do PPK, natomiast § 13 ust. 1 jako dopuszczalną zmianę wskazuje zmianę w zakresie stawki za wozokilometr oraz stawki wynikającej ze zmiany podatku VAT i minimalnego wynagrodzenia. Proszę o ujednolicenie tych postanowień.

Odpowiedź:

W celu uniknięcia wątpliwości w czasie wykonywania umowy Zamawiający zmienia brzmienie § 13 ust. 1 PPU przez dodanie w tym postanowieniu zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub ubezpieczeniu zdrowotnemu lub wysokości stawki składki na ubezpieczenia społeczne lub zdrowotne, zasad gromadzenia i wysokości wpłat do pracowniczych planów kapitałowych, jako podstaw do zmiany umowy.

Zamawiający wyjaśnia, że § 13 w zmienionym brzmieniu w sposób kompleksowy opisuje możliwość zmiany umowy, natomiast § 8 zawiera zasady wprowadzenia zmian umowy w sytuacji zmiany kosztów jej wykonywania.

W § 8 ust. 8–14 Zamawiający przewidział mechanizm kwartalnej waloryzacji stawki netto za 1 km, oparty na określonych wskaźnikach ekonomicznych, natomiast § 8 ust. 15–16 odnosi się do przypadku zmiany wynagrodzenia w związku ze zmianą kosztów osobowych: wysokości minimalnego wynagrodzenia lub minimalnej stawki godzinowej, zasad podlegania ubezpieczeniom społecznym lub zdrowotnym, wysokości składek na te ubezpieczenia oraz

zasad gromadzenia i wysokości wpłat do PPK, jeżeli zmiany te wpływają na koszty realizacji zamówienia.

Pytanie 13

Odnosząc się do załącznika nr 5 do umowy (tj. do Załącznika nr 11 do SWZ – wzór umowy) niniejszym:

1. proszę o wskazanie maksymalnej wysokości kar rosnących w każdym kolejnym okresie 30-dniowym. Z obecnego brzmienia wynika, że kary mogą wzrastać bez żadnego ograniczenia przez cały okres obowiązywania umowy,
2. pozycja nr 70 w tabeli kar umownych przewiduje karę za niewłaściwą jakość usług wynikającą ze skarg zgłoszonych przez pasażerów – na jakiej podstawie będzie stwierdzana niewłaściwa jakość usług wynikająca ze skarg zgłoszonych przez pasażerów? Czy kara zostanie naliczona dopiero po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego i potwierdzeniu zasadności skargi?
3. pozycja nr 71 w tabeli kar umownych przewiduje karę Za każdy inny przypadek niewykonania lub nienależytego wykonania umowy, przy czym jako podstawę naliczenia wskazano jednocześnie każdy przypadek i każdy dzień. Proszę o określenie zamkniętego katalogu naruszeń objętych tą karą albo usunięcie wskazanej pozycji jako niedającej możliwości ustalenia zakresu odpowiedzialności Wykonawcy.

Odpowiedź:

1. **maksymalna wysokość kar umownych:** Zamawiający wyjaśnia, że we wzorze umowy określony jest ogólny limit kar umownych, do którego wysokości mogą być naliczane kary w trakcie trwania umowy, co zabezpiecza interesy obu stron. Kary nie rosną w sposób nieograniczony – ich łączna maksymalna wysokość nie może przekroczyć 20% ceny brutto wskazanej w ofercie złożonej przez Wykonawcę zgodnie z § 7 pkt 3 Załącznika Nr 11 do SWZ - Wzór umowy.
2. **pozycja 70 (kara wynikająca ze skarg pasażerów):** Zamawiający potwierdza, że kara za niewłaściwą jakość usług wynikającą ze skarg pasażerów nie jest naliczana automatycznie w oparciu o samo zgłoszenie. Podstawą do nałożenia kary jest zakończenie wewnętrznego postępowania wyjaśniającego prowadzonego przez Zamawiającego, w ramach którego weryfikowany jest stan faktyczny (np. poprzez analizę zapisów monitoringu, rozmowy z nadzorem ruchu czy wyjaśnienia Wykonawcy). Kara zostanie nałożona wyłącznie w sytuacji, gdy w wyniku tego postępowania skarga zostanie uznana za w pełni uzasadnioną.

3. **pozycja 71 (kary za inne naruszenia):** Zamawiający wyjaśnia, że pozycja nr 71 w tabeli kar umownych ma charakter generalny i dotyczy wyłącznie sytuacji nadzwyczajnych, które nie zostały wprost nazwane w pozostałych pozycjach tabeli, a stanowią ewidentne nienależyte wykonanie umowy. Zamawiający nie dokona usunięcia tej pozycji ani zamknięcia katalogu, ponieważ specyfika transportu publicznego generuje różnorodne sytuacje niestandardowe. Jednocześnie Zamawiający potwierdza, że każdorazowe naliczenie kary z tej pozycji wymaga udokumentowania konkretnego naruszenia oraz zachowania zasady proporcjonalności.

Pytanie 14

39.6 P.3 Kryterium „Liczba autobusów innych niż zeroemisyjne spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO VI" (E):

Pytanie – Relacja do wymogu minimalnego 90 autobusów

Czy 90 autobusów wskazanych w pkt 25.4.5 ppkt 3) lit. b) jako próg minimalny obejmuje wyłącznie autobusy spalinowe spełniające normę EURO VI, czy również autobusy zeroemisyjne?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że próg minimalny wynoszący 90 autobusów, o którym mowa w pkt 25.4.5 ppkt 3) lit. b) SWZ, odnosi się ogólnie do floty autobusów spalinowych spełniających wymaganą normę emisji spalin (co najmniej EURO VI) niezbędnych do realizacji zamówienia. W związku z tym, do tego minimalnego limitu nie wlicza się autobusów zeroemisyjnych, ponieważ pojazdy zeroemisyjne stanowią odrębną kategorię taboru i są przedmiotem odrębnych wymagań. Autobusy zeroemisyjne nie mogą zatem dublować ani zastępować wymaganej puli 90 autobusów spalinowych EURO VI.

Pytanie 15

Czy Zamawiający rozważał, że wyłączenie autobusów zeroemisyjnych z kryterium „E" może działać na niekorzyść Wykonawców, którzy dysponują nowoczesnymi flotami i tym samym zniechęcać do oferowania pojazdów zeroemisyjnych ponad wymagane minimum 2 szt?

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że ograniczenie liczby wymaganych autobusów zeroemisyjnych do **2 sztuk** wynika z obiektywnych uwarunkowań rynkowych oraz infrastrukturalnych związanych z realizacją usług publicznego transportu zbiorowego.

- **aspekt ekonomiczny:** Znacznie wyższe koszty zakupu, utrzymania oraz specjalistycznej wymiany floty zeroemisyjnej w stosunku do pojazdów konwencjonalnych mogłyby w sposób nieproporcjonalny zwiększyć szacunkową wartość zamówienia, co negatywnie wpłynęłoby na efektywność gospodarowania środkami publicznymi oraz mogłoby drastycznie ograniczyć krąg potencjalnych wykonawców zdolnych do złożenia oferty.
- **aspekt infrastrukturalny i energetyczny:** Obecny stan infrastruktury technicznej oraz realne możliwości pozyskania stabilnych, dużych mocy przyłączeniowych w wymaganym czasie nie gwarantują pełnego i bezpiecznego zabezpieczenia ciągłych dostaw energii elektrycznej do ładowania dużej floty zeroemisyjnej.

Ustalenie wymogu na poziomie 2 sztuk stanowi optymalny, bezpieczny kompromis pomiędzy stopniowym wdrażaniem nowoczesnych, ekologicznych technologii a realnymi możliwościami techniczno-finansowymi rynku i samego Zamawiającego w perspektywie najbliższego kontraktu.

Pytanie 16

Czy Zamawiający w systemie punktacji w kryterium „E" wprowadzi mechanizm premiujący I. pojazdy bardziej ekologiczne: II. oraz nowsze roczniki (punkty za średnią wieku autobusów)

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w obecnym stanie postępowania **nie przewiduje wprowadzenia dodatkowego mechanizmu punktacyjnego w kryterium „E"** (ani w innych kryteriach oceny ofert) premiującego pojazdy bardziej ekologiczne ponad wyznaczony standard (np. o wyższej klasie zeroemisyjności) czy też nowsze roczniki floty (punkty za średnią wieku autobusów). Kryteria oceny ofert zostały ukształtowane w sposób jasny i zamknięty w treści Specyfikacji Warunków Zamówienia (SWZ). Zamawiający uznał, że wymagany w SWZ standard techniczny i ekologiczny pojazdów w pełni zabezpiecza potrzeby realizacyjne oraz jakościowe publicznego transportu zbiorowego, a wprowadzenie dodatkowych podkryteriów wiekowych czy emisyjnych nie jest w tym postępowaniu celowe.

Pytanie 17

Jeśli odpowiedź na powyższe pytanie skutkuje brakiem punktowania autobusów bardziej ekologicznych to:

Czy Zamawiający potwierdza, że Wykonawca oferujący np. 101 autobusów spalinowych EURO VI oraz 112 zeroemisyjnych uzyska w kryterium „E" 10 punktów, mimo, że jego tabor

będzie bardziej ekologiczny od oferenta, który zaoferuje wszystkie 113 wyłącznie EURO VI?. Czy takie podejście nie prowadzi do paradoksu, w którym Wykonawca oferujący więcej autobusów zeroemisyjnych (a więc środowiskowo korzystniejszych) jest oceniany gorzej niż Wykonawca oferujący wyłącznie autobusy spalinowe EURO VI.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że mechanizm przyznawania punktów w kryterium „E" został skonstruowany w oparciu o precyzyjnie zdefiniowane zasady opisanego algorytmu w Specyfikacji Warunków Zamówień (SWZ), które odnoszą się do określonych kategorii taboru wymaganych dla realizacji tego konkretnego zamówienia.

Kryterium to ocenia liczbę autobusów spełniających określoną normę spalin zgodnie z przyjętą formułą matematyczną, a nie ogólny, subiektywny stopień ekologiczności całego, rozszerzonego taboru wykonawcy przekraczającego wyznaczone limity i proporcje. Wprowadzone zasady mają na celu zapewnienie równego traktowania wykonawców oraz przejrzystości oceny ofert w oparciu o tabor niezbędny do świadczenia usług.

Zamawiający **nie dopatruje się w tym mechanizmie paradoksu**, lecz konsekwentną realizację przyjętych kryteriów oceny ofert, w związku z czym nie przewiduje modyfikacji zapisów w tym zakresie.

Pytanie 18

Pytanie do § 4 - W podstawowych swoich obowiązkach Zamawiający nie uwzględnił sprawy dostarczania wykonawcy rozkładów jazdy. W OPZ wskazuje na możliwość dokonywania istotnych zmian, ale nie podaje procedury ich wprowadzania. Ma to bardzo istotne znaczenie dla odpowiedniego zabezpieczenie odpowiedniej ilości kierowców do realizacji zadań przewozowych

Czy zamawiający określi zasady i harmonogram przekazywania rozkładów jazdy obowiązujących na określone okresy czasu oraz ewentualnych ich zmian z podaniem minimalnego wyprzedzenia umożliwiającego wykonawcy dysponowanie odpowiedniego taboru oraz personelu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że o planowanych zmianach rozkładów jazdy, zmianach liczby kursów oraz godzin ich realizacji będzie informował Wykonawcę z zachowaniem rozsądnego i obiektywnie uzasadnionego wyprzedzenia, dostosowanego do specyfiki sytuacji z uwzględnieniem możliwości organizacyjnych Wykonawcy (minimum 7 dni). W sytuacjach nagłych lub kryzysowych czas ten może być krótszy.

Pytanie 19

Pytanie do § 10 – nie rozpoczęcie w terminie świadczenie przewozów. Prosimy o wyjaśnienie, jak zamawiający rozumie pojęcie: nie rozpocznie świadczenia usług przewozowych w terminie określonym w § 2 niniejszej umowy. Czy brak 1 autobusu w ruchu lub opóźnienia wyjazdu na linie 1 autobusu to brak rozpoczęcia. Prosimy o doprecyzowanie sytuacji, które będzie uprawniać zamawiającego do odstąpienia od umowy.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że pojęcie **„nie rozpocznie świadczenia usług przewozowych w terminie"**, o którym mowa w § 10 wzoru umowy, dotyczy sytuacji o charakterze generalnym i fundamentalnym – tj. całkowitego braku przystąpienia przez Wykonawcę do świadczenia usług przewozowych w dacie wyznaczonej jako początek obowiązywania umowy (np. niestawienie się Wykonawcy i brak jakichkolwiek realizowanych kursów).

Odnosząc się do szczegółowych pytań Wykonawcy, Zamawiający wyjaśnia co następuje:

- **jednostkowe naruszenia:** Brak pojedynczego autobusu w ruchu lub opóźnienie wyjazdu na linię jednego pojazdu **nie stanowi** podstawy do odstąpienia od umowy z tytułu nierozpoczęcia świadczenia usług. Tego rodzaju uchybienia są traktowane jako nienależyte wykonanie umowy o charakterze incydentalnym i podlegają rozliczeniu w oparciu o odpowiednie kary umowne za opóźnienia lub niewykonanie konkretnych wozokilometrów (zgodnie z tabelą kar umownych).
- **uprawnienie do odstąpienia:** Odstąpienie od umowy ze względu na nierozpoczęcie usług w terminie ma zastosowanie wyłącznie w skrajnych przypadkach, w których Wykonawca w ogóle nie wykazuje gotowości do realizacji kontraktu w wyznaczonym dniu, paraliżując tym samym funkcjonowanie komunikacji miejskiej w danym zakresie.

Pytanie 20

Pytanie do p.2.22 - W przypadku zniszczenia lub dewastacji mienia powierzonego Wykonawcy jest on zobowiązany do jego naprawy lub odtworzenia na własny koszt.

Czy Zamawiający nie będzie miał ubezpieczonego swojego mienia? Jeśli tak, to dlaczego żąda o wykonawcy naprawy na jego koszt. Jeśli zamawiający nie będzie ubezpieczał swojego mienia to prosimy o podanie jego wartości, aby w prawidłowy sposób ocenić do wyliczenia stawki koszty jego ubezpieczenia.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że powierzone mienie będące własnością Zamawiającego, będzie objęte jego własną polisą ubezpieczeniową.

W związku z powyższym, w przypadku wystąpienia szkody polegającej na zniszczeniu lub dewastacji takiego mienia, Wykonawca nie ponosi kosztów jego **naprawy lub odtworzenia ze środków własnych w pełnym zakresie, o ile szkoda ta nie wynikła z rażącego niedbalstwa lub umyślnego działania Wykonawcy.**

Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że obowiązek dbałości o powierzone mienie oraz zgłaszania wszelkich incydentów Zamawiającemu spoczywa na Wykonawcy.

Pytanie 21

Pytanie do zał. nr 1 do SIWZ (opis przedmiotu zamówienia).

a) W p. 10.1.3 zamawiający wskazuje możliwość zwiększenia wielkości pracy przewozowej, odwołując się do punktu 1.5. Czy należy ten zapis rozumieć, że taka sytuacja będzie powodowała zwiększenie pracy przewozowej wskazanej w p.1.3 do 20% wielkości tam wskazanych bez konieczności dysponowania dodatkowym taborem wskazanym przez zamawiającego?

b) Czy w celu umożliwienia prawidłowego skalkulowania cen do oferty zamawiający wskaże, jaką wielkość zwiększenia pracy przewozowej należy przyjąć na ten okres.

Odpowiedź:

a) Zamawiający informuje, że wozokilometry, o których mowa w pkt. 1.10 tj. obsługa linii komunikacyjnych nr 8, 26 i 34, o szacowanej rocznej liczbie 1 200 000 km, mieszczą się w prawie do zwiększenia pracy przewozowej o +20%, o którym mowa w pkt. 1.5.

b) Zamawiający wskazuje, że wielkość pracy przewozowej podana w dokumentacji przetargowej stanowi bazową wielkość zamówienia. Ewentualne zwiększenie (do 20%) ma charakter maksymalny i warunkowy (uzależniony od faktycznych potrzeb przewozowych w trakcie trwania umowy). W związku z tym Wykonawca na etapie kalkulacji ceny ofertowej powinien wkalkulować ryzyko i koszty związane z możliwością realizacji usług w rozszerzonym zakresie (stawka za 1 wozokilometr pozostaje stała), a Zamawiający nie wskazuje sztywnej, dodatkowej liczby wozokilometrów, którą należałoby obowiązkowo przyjąć do wyliczeń poza wielkością bazową.

Pytanie 22

Prosimy o podanie następujących danych dotyczących warunków eksploatacji na liniach planowanych do obsługi przez autobusy będące przedmiotem zamówienia:

- Średnia prędkość handlowa (km/h)

- Odległość trasa-zajezdnia (km)
- Średnia długość pojedynczego odcinka (km)
- Liczba odcinków dziennie
- Odległość pomiędzy punktami ładowania (km)
- Wymagany zasięg na pojedynczym ładowaniu (km)
- Dzienny przebieg (km)
- Roczny przebieg (km)
- Średnia odległość pomiędzy przystankami (km)
- Maksymalne nachylenie (%)
- Odcinek z maksymalnym nachyleniem (mt)
- Dni pracy w roku

Dane te są niezbędne do profesjonalnego przeprowadzenia symulacji i odpowiedniego doboru magazynów energii spełniających wszystkie wymogi SWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że aktualnie obowiązujące rozkłady jazdy zostały udostępnione w Załączniku nr 14 do SWZ. Dokumentacja ta zawiera szczegółowe dane dotyczące tras, przebiegów oraz czasów przejazdu na poszczególnych liniach i stanowi podstawę do przeprowadzenia symulacji oraz właściwego doboru parametrów pojazdów.

Zamawiający wyjaśnia ponadto, że:

1. Odległość trasa–zajezdnia jest uzależniona od usytuowania bazy eksploatacyjnej Wykonawcy. Zamawiający na tym etapie postępowania nie zna lokalizacji docelowego Wykonawcy usług przewozowych
2. Wymagany zasięg oraz parametry magazynów energii muszą zostać dobrane przez Wykonawcę w sposób gwarantujący bezawaryjne wykonywanie przewozów wynikających z rozkładów jazdy stanowiących załącznik do SWZ.

Pytanie 23

Zamawiający w SWZ w pkt 1.8 napisał:

„1.8.3 mają przebieg nie większy niż 500 km;

1.8.4.zostały wyprodukowane maksymalnie 6 miesięcy przed terminem rozpoczęcia świadczenia usługi,"

Czy Zamawiający zgodzi się, aby autobusy miały przebieg nie większy niż 1000 km, co związane jest z koniecznością wykonania jazd testowych oraz transportu.?

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględniając odpowiedź na pytanie nr 44 informuje, że **wyraża zgodę na zmianę wymaganego maksymalnego przebiegu pojazdów.**

W związku z powyższym Zamawiający dokonuje zmiany treści pkt 1.8.3 Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) i nadaje mu następujące brzmienie:

„1.8.3. mają przebieg nie większy niż 3 500 km;"

Pytanie 24

Zwracamy się z prośbą o zmianę postanowienia pkt 1.8.4 SWZ poprzez wydłużenie wymaganego okresu od daty produkcji pojazdu do terminu rozpoczęcia świadczenia usługi **z 6 miesięcy do 12 miesięcy**, ewentualnie o całkowite odstąpienie od określania maksymalnego wieku pojazdu w momencie rozpoczęcia świadczenia usługi.

Wymóg, zgodnie z którym autobus musi zostać wyprodukowany maksymalnie 6 miesięcy przed terminem rozpoczęcia świadczenia usługi, w istotny sposób ogranicza możliwość zaoferowania pojazdów dostępnych na rynku oraz może ograniczać konkurencję pomiędzy wykonawcami.

Proces produkcji autobusów, w szczególności pojazdów przeznaczonych do realizacji zamówień publicznych, jest procesem wieloetapowym i wymaga odpowiedniego planowania produkcji, kompletacji podzespołów, przeprowadzenia badań i odbiorów oraz organizacji transportu i przygotowania pojazdów do przekazania Zamawiającemu. W praktyce pojazdy mogą zostać wyprodukowane z odpowiednim wyprzedzeniem i pozostawać nieeksploatowane, oczekując na realizację konkretnego kontraktu.

Samo wydłużenie okresu pomiędzy datą produkcji a rozpoczęciem świadczenia usługi do 12 miesięcy nie będzie miało istotnego wpływu na stan techniczny ani przydatność pojazdu do realizacji przedmiotu zamówienia, w szczególności przy jednoczesnym obowiązywaniu wymogu dotyczącego maksymalnego przebiegu pojazdu, określonego w pkt 1.8.3 SWZ. Autobus o przebiegu nie większym niż 500 km, który został wyprodukowany wcześniej i był właściwie przechowywany oraz przygotowany do eksploatacji, może zapewniać taki sam poziom funkcjonalności, bezpieczeństwa i niezawodności jak pojazd wyprodukowany w okresie 6 miesięcy przed rozpoczęciem świadczenia usługi.

Obecne brzmienie wymagania może natomiast prowadzić do sytuacji, w której wykonawcy posiadający pojazdy spełniające wszystkie pozostałe wymagania techniczne i jakościowe, lecz wyprodukowane ponad 6 miesięcy przed rozpoczęciem świadczenia usługi, nie będą mogli zaoferować ich w ramach niniejszego postępowania. Może to nieuzasadnienie ograniczać krąg

potencjalnych wykonawców oraz dostępność pojazdów, a w konsekwencji mieć wpływ na poziom konkurencji i ceny ofert.

Wydłużenie okresu do 12 miesięcy pozwoliłoby Zamawiającemu zachować wymagania dotyczące dostawy pojazdów nowych i praktycznie nieeksploatowanych, a jednocześnie zwiększyłoby dostępność pojazdów mogących zostać zaoferowanych w postępowaniu.

Mając powyższe na uwadze, zwracamy się z prośbą o:

1. **zmianę pkt 1.8.4 SWZ poprzez wydłużenie okresu od daty produkcji autobusu do terminu rozpoczęcia świadczenia usługi z 6 miesięcy do 12 miesięcy,**

ewentualnie, w przypadku braku zgody na powyższe,

2. **odstąpienie od określania maksymalnego okresu, jaki może upłynąć od daty produkcji autobusu do terminu rozpoczęcia świadczenia usługi,** przy pozostawieniu pozostałych wymagań dotyczących stanu technicznego i przebiegu pojazdów.

Prosimy o uwzględnienie powyższego wniosku i odpowiednią zmianę treści SWZ.

Odpowiedź:

Zamawiający częściowo uwzględnia wniosek Wykonawcy i **wyraża zgodę na wydłużenie okresu od daty produkcji pojazdu do terminu rozpoczęcia świadczenia usługi z 6 do 8 miesięcy.** Zamawiający **nie wyraża zgody na wydłużenie tego okresu do 12 miesięcy ani na całkowite odstąpienie od tego wymogu.**

W związku z powyższym Zamawiający dokonuje zmiany treści pkt 1.8.4 Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) i nadaje mu brzmienie:

„1.8.4. zostały wyprodukowane maksymalnie 8 miesięcy przed terminem rozpoczęcia świadczenia usługi;"

Pytanie 25

Zamawiający w pkt 1.8.6 OPZ określił wymaganie:

„ 1.8.6. spełniające wymogi homologacji typu pojazdów w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)) – jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej, zawierającego serię poprawek 02 (Dz.U.UE.L.2011.84.1 z dnia 30 listopada 2011 r. z późniejszymi zmianami)."

W związku z powyższym zwracamy się z wnioskiem o rozszerzenie wymagań dotyczących bezpieczeństwa konstrukcji oferowanych autobusów poprzez dodanie wymogu spełniania,

w zakresie mającym zastosowanie do danego typu pojazdu lub poprzez zastosowanie rozwiązań technicznych zapewniających równoważny poziom bezpieczeństwa, wymagań określonych w:

- **Regulaminie nr 29 EKG ONZ** – w zakresie wymagań dotyczących wytrzymałości przestrzeni przeznaczonej dla kierowcy i ochrony kierowcy w przypadku zderzenia,
- **Regulaminie nr 93 EKG ONZ** – w zakresie wymagań dotyczących przedniej ochrony pojazdu przed wjechaniem pod pojazd / przedniego urządzenia zabezpieczającego.

Proponujemy zatem dodanie do pkt 1.8 OPZ następującego postanowienia:

„1.8.7. spełniające wymagania bezpieczeństwa konstrukcji przestrzeni kierowcy oraz przedniej części pojazdu odpowiadające wymaganiom Regulaminu nr 29 oraz Regulaminu nr 93 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ), w zakresie mającym zastosowanie do danego typu pojazdu, lub wymagania równoważne, zapewniające co najmniej taki sam poziom bezpieczeństwa.

W ocenie Wykonawcy, mając na uwadze charakter przedmiotu zamówienia oraz fakt, że autobusy będą wykorzystywane do przewozu dużej liczby pasażerów w ruchu miejskim, zasadne jest zastosowanie możliwie wysokich wymagań w zakresie bezpieczeństwa konstrukcyjnego pojazdu.

Obecny zapis pkt 1.8.6 OPZ odwołuje się do Regulaminu nr 66 EKG ONZ, którego przedmiotem jest wytrzymałość konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich, w szczególności w aspekcie zapewnienia przestrzeni przeżycia pasażerów w przypadku przewrócenia autobusu. W ocenie Wykonawcy wymaganie to powinno zostać uzupełnione o dodatkowe kryteria odnoszące się do bezpieczeństwa przedniej części pojazdu oraz przestrzeni kierowcy.

Regulamin nr 29 EKG ONZ odnosi się do wytrzymałości kabiny pojazdu i ma na celu zapewnienie odpowiedniego poziomu ochrony osób znajdujących się w przestrzeni kierowcy w przypadku określonych oddziaływań i zderzeń. Regulamin ten jest stosowany w obszarze bezpieczeństwa konstrukcyjnego pojazdów użytkowych, a wymagania dotyczące wytrzymałości przestrzeni kierowcy są istotnym elementem ochrony kierującego pojazdem.

Z kolei Regulamin nr 93 EKG ONZ określa wymagania dotyczące przedniej ochrony przed wjechaniem pod pojazd i obejmuje wymagania konstrukcyjne związane z przednią częścią pojazdu oraz urządzeniami zabezpieczającymi. Regulamin ten został opracowany w celu zwiększenia ochrony w przypadku zderzeń czołowych, w szczególności poprzez ograniczenie ryzyka wjechania pojazdu pod pojazd znajdujący się przed nim.

Wniosek o rozszerzenie wymagań należy rozpatrywać również w kontekście bezpieczeństwa ruchu autobusów miejskich. Szczególnie istotne znaczenie mają w tym zakresie zdarzenia,

w których autobus miejski z dużą liczbą pasażerów ulega nagłej utracie toru jazdy lub dochodzi do zderzenia z przeszkodą infrastruktury drogowej.

Przykładem jest zdarzenie z 5 lipca 2026 r. w Warszawie, kiedy autobus miejski wjechał w przejście podziemne.

Powyższe zdarzenie pokazuje, że w przypadku autobusów miejskich bezpieczeństwo konstrukcji przedniej części pojazdu oraz odpowiednia ochrona kierowcy mają znaczenie nie tylko w typowych scenariuszach kolizji drogowych, lecz również w przypadku zderzenia z elementami infrastruktury drogowej. W takich sytuacjach przednia część autobusu może przyjąć bardzo duże obciążenia, natomiast konstrukcja przestrzeni kierowcy ma bezpośrednie znaczenie dla możliwości ograniczenia skutków zdarzenia.

Zamawiający, określając wymagania dla autobusów przeznaczonych do regularnego przewozu pasażerów, powinien zatem dążyć do zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa zarówno pasażerów, jak i kierujących pojazdami.

Mając powyższe na uwadze, zwracamy się z prośbą o rozszerzenie pkt 1.8 OPZ o wymaganie dotyczące spełnienia przez oferowane autobusy wymagań bezpieczeństwa odpowiadających Regulaminom nr 29 i 93 EKG ONZ.

W naszej ocenie wprowadzenie powyższego wymagania będzie uzasadnione charakterem przedmiotu zamówienia, zwiększy poziom bezpieczeństwa kierowców i pasażerów oraz będzie stanowiło racjonalne uzupełnienie obecnego wymagania dotyczącego wytrzymałości konstrukcji nośnej autobusu zgodnie z Regulaminem nr 66 EKG ONZ.

Odpowiedź:

Zamawiający **częściowo uwzględnia wniosek** Wykonawcy.

1. **w zakresie Regulaminu nr 29 EKG ONZ:** Zamawiający przychyla się do wniosku o podniesienie standardu bezpieczeństwa stanowiska pracy kierowcy i **dokonuje modyfikacji OPZ** - pkt 1.8.6 otrzymuje następujące brzmienie:

   „1.8.6. spełniające wymogi homologacji typu pojazdów w zakresie wytrzymałości konstrukcji nośnej dużych pojazdów pasażerskich (homologacja udzielona zgodnie z Regulaminem nr 66 Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych (EKG ONZ)) – jednolite przepisy dotyczące homologacji dużych pojazdów pasażerskich w zakresie wytrzymałości ich konstrukcji nośnej, zawierającego serię poprawek 02 (Dz.U.UE.L.2011.84.1 z dnia 30 listopada 2011 r. z późniejszymi zmianami oraz spełniać wymagania w zakresie wytrzymałości przestrzeni przeznaczonej dla kierowcy i ochrony kierowcy w przypadku zderzenia, odpowiadające

wytycznym Regulaminu nr 29 EKG ONZ lub rozwiązania równoważne, zapewniające co najmniej taki sam poziom ochrony."

2. **w zakresie Regulaminu nr 93 EKG ONZ:** Zamawiający **nie wyraża zgody** na wprowadzenie wymogu spełniania wymagań Regulaminu nr 93 EKG ONZ.

   Regulamin nr 93 EKG ONZ dotyczy homologacji przednich urządzeń zabezpieczających przed wjechaniem pod pojazd (RUPD) i jest normą stworzoną specyficznie dla pojazdów ciężarowych (kategorie N2/N3). Autobusy miejskie (kategoria M3) ze względu na swoją specyfikę konstrukcyjną (niskopodłogowość, specyficzny kąt natarcia, konstrukcję ścian czołowych oraz wymogi bezpieczeństwa pieszych) posiadają odrębną specyfikę techniczną. Narzucenie wymogów Regulaminu nr 93 EKG ONZ dla taboru miejskiego mogłoby prowadzić do nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji i wykluczenia producentów oferujących pojazdy w pełni zgodne z europejskimi normami dedykowanymi dla kategorii M3.

Pytanie 26

Zamawiający w pkt 4.1.33.2 OPZ wymaga:

„BSIS – Blind Spot Information System – system informacji o martwym polu z prawej strony, monitoruje i ostrzega w czasie rzeczywistym o możliwości kolizji z obiektami ruchomymi i/lub nieruchomymi znajdującymi się w polu skrętu pojazdu (w strefie ryzyka kolizji) oraz przy zmianie pasa ruchu".

Natomiast zgodnie z pkt 4.1.33.6 lit. a OPZ:

„System musi aktywnie kontrolować prawą stronę pojazdu i ostrzegać kierowcę o obecności obiektów ruchomych (w szczególności pieszych, rowerzystów, użytkowników urządzeń transportu osobistego) oraz obiektów nieruchomych, znajdujących się w strefie ryzyka kolizji podczas manewru skrętu lub zmiany pasa ruchu".

Zwracamy się z prośbą o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści system BSIS zgodny z Regulaminem ONZ nr 151, którego zasadniczą funkcją jest informowanie i ostrzeganie kierowcy o ryzyku kolizji z poruszającymi się rowerzystami znajdującymi się po prawej stronie pojazdu, bez wymagania wykrywania obiektów nieruchomych oraz działania jako system asystenta zmiany pasa ruchu.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o zmianę pkt 4.1.33.2 i 4.1.33.6 lit. a OPZ zgodnie z poniższą propozycją.

4.1.33.2. BSIS – Blind Spot Information System – system informacji o martwym polu z prawej strony, monitorujący obszar po prawej stronie pojazdu oraz informujący i ostrzegający

kierowcę o możliwości kolizji z poruszającymi się niechronionymi uczestnikami ruchu, znajdującymi się w strefie ryzyka kolizji podczas wykonywania manewru skrętu pojazdu. System musi spełniać wymagania Regulaminu ONZ nr 151.

4.1.33.6. System monitorowania strefy martwej i asystenta skrętu (Side Collision Warning / BSIS):

a) System musi aktywnie monitorować prawą stronę pojazdu oraz informować i ostrzegać kierowcę o obecności poruszających się niechronionych uczestników ruchu, w szczególności rowerzystów, znajdujących się w strefie ryzyka kolizji podczas manewru skrętu. System musi spełniać wymagania Regulaminu ONZ nr 151.

Zgodnie z pkt 5.3.1.4 Regulaminu ONZ nr 151 wymagania funkcjonalne BSIS dotyczą wykrywania poruszającego się roweru, dla którego określono między innymi zakres prędkości od 5 do 20 km/h oraz wymagane położenie względem pojazdu. Regulamin nie wymaga wykrywania ani klasyfikowania obiektów nieruchomych. Zgodnie z pkt 5.3.1.5 producent powinien wręcz minimalizować liczbę fałszywych informacji powodowanych przez nieruchome obiekty niebędące niechronionymi uczestnikami ruchu, takie jak pachołki, znaki drogowe, żywopłoty i zaparkowane samochody.

Wymaganie wykrywania obiektów nieruchomych oraz działania podczas zmiany pasa ruchu wykracza zatem poza zakres systemu BSIS określony w Regulaminie ONZ nr 151. Proponowana zmiana zachowuje podstawową funkcję ochronną systemu wobec poruszających się niechronionych uczestników ruchu, jednocześnie dostosowując wymaganie do zakresu homologacyjnego BSIS."

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i dokonuje modyfikacji treści pkt 4.1.33.2 oraz pkt 4.1.33.6 lit. a Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) i nadaje mu nowe, następujące brzmienie:

- **pkt 4.1.33.2 OPZ:**

„4.1.33.2. BSIS – Blind Spot Information System – system informacji o martwym polu z prawej strony, monitorujący obszar po prawej stronie pojazdu oraz informujący i ostrzegający kierowcę o możliwości kolizji z poruszającymi się niechronionymi uczestnikami ruchu, znajdującymi się w strefie ryzyka kolizji podczas wykonywania manewru skrętu pojazdu. System musi spełniać wymagania Regulaminu ONZ nr 151;"

- **pkt 4.1.33.6 lit. a OPZ:**

„a) System musi aktywnie monitorować prawą stronę pojazdu oraz informować i ostrzegać kierowcę o obecności poruszających się niechronionych uczestników ruchu, w szczególności

rowerzystów, znajdujących się w strefie ryzyka kolizji podczas manewru skrętu. System musi spełniać wymagania Regulaminu ONZ nr 151;"

Pytanie 27

W Załączniku nr 1 do SWZ – OPZ, w pkt 4.1.33.7 Zamawiający wymaga:

„System ostrzegania przed kolizją czołową z funkcją wspomagania hamowania (Forward Collision Warning / AEBS):_

a) Autobus musi posiadać homologowany system wykrywania zagrożenia kolizją z poprzedzającymi pojazdami lub nieoczekiwanymi przeszkodami przed pojazdem._

b) System w pierwszej fazie musi jednoznacznie ostrzegać kierowcę sygnałem optycznym i akustycznym o ryzyku najechania._

c) W przypadku braku reakcji kierowcy system musi automatycznie zainicjować działanie mające na celu zminimalizowanie skutków zderzenia lub jego uniknięcie, działając w pełnej integracji z układem hamulcowym EBS pojazdu.

d) Charakterystyka pracy systemu i algorytm automatycznego hamowania awaryjnego muszą być fabrycznie przystosowane do specyfiki przewozu pasażerów stojących w komunikacji miejskiej (zgodnie z wymogami homologacyjnymi dla pojazdów kategorii M3 klasy I), dążąc do maksymalnego ograniczenia ryzyka upadku pasażerów wewnątrz pojazdu."

Zwracamy się z wnioskiem o wykreślenie wymagań określonych w pkt 4.1.33.7 lit. c–d albo o dopuszczenie jako rozwiązania równoważnego systemu Forward Collision Warning stanowiącego element homologowanego typu pojazdu, realizującego wymagania określone w ppkt a–b, tj. wykrywającego zagrożenie kolizją oraz zapewniającego kierowcy ostrzeżenie optyczne i akustyczne o ryzyku najechania, bez funkcji automatycznego inicjowania hamowania.

Pełna funkcjonalność automatycznego hamowania opisana w ppkt c–d nie stanowi uniwersalnego, obligatoryjnego wyposażenia każdego autobusu miejskiego kategorii M3 klasy I wynikającego wyłącznie z wymagań GSR. Jest to dodatkowa funkcja, której dostępność zależy między innymi od platformy pojazdu, architektury układu hamulcowego oraz zakresu homologacji konkretnego typu autobusu.

Utrzymanie wymagania w obecnym brzmieniu może ograniczyć możliwość zaoferowania części aktualnie produkowanych i homologowanych autobusów miejskich kategorii M3 klasy I, pomimo że pojazdy te spełniają obowiązujące wymagania prawne w zakresie bezpieczeństwa oraz są wyposażone w obligatoryjne systemy wymagane przepisami GSR.

Wprowadzenie jako obligatoryjnego wyposażenia dodatkowej, nieobowiązkowej funkcji automatycznego hamowania może zatem ograniczać konkurencję w postępowaniu, a także zwiększać koszt zakupu pojazdów. W ocenie Wykonawcy wymaganie wykraczające poza obligatoryjne wymagania homologacyjne powinno pozostawać proporcjonalne do celu zamówienia, w szczególności z uwzględnieniem jego wpływu na dostępność pojazdów na rynku, liczbę możliwych ofert oraz cenę zakupu autobusów.

Dopuszczenie systemu FCW realizującego wymagania określone w lit. a–b pozwoli zachować wysoki poziom bezpieczeństwa poprzez odpowiednio wczesne ostrzeganie kierowcy o zagrożeniu kolizją, a jednocześnie umożliwi udział w postępowaniu większej liczbie wykonawców i zwiększy możliwość uzyskania przez Zamawiającego konkurencyjnych ofert.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy i dopuszcza jako rozwiązanie równoważne zastosowanie systemu ostrzegania przed kolizją czołową (Forward Collision Warning – FCW) bez funkcji automatycznego inicjowania hamowania.

W związku z powyższym **Zamawiający dokonuje modyfikacji treści pkt 4.1.33.7 Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ)** i nadaje mu brzmienie:

„4.1.33.7. System ostrzegania przed kolizją czołową (Forward Collision Warning – FCW):

a) Autobus musi posiadać homologowany system wykrywania zagrożenia kolizją z poprzedzającymi pojazdami lub nieoczekiwanymi przeszkodami przed pojazdem;

b) System w pierwszej fazie musi jednoznacznie ostrzegać kierowcę sygnałem optycznym i akustycznym o ryzyku najechania;

c) Dopuszcza się jako rozwiązanie równoważne system wykrywania zagrożenia kolizją z poprzedzającymi pojazdami lub nieoczekiwanymi przeszkodami realizujący wymagania określone w lit. a i b, bez funkcji automatycznego inicjowania hamowania."

Pytanie 28

W załączniku nr 1 do SWZ - OPZ w pkt 4.1.36.1. b Zamawiający napisał:

"Wymagana temperatura barwowa światła dla przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy wynosi 4000 K (barwa neutralna biała)."

Prosimy o dopuszczenie oświetlenia o barwie 3500 K (neutralny biały).

Odpowiedź:

Zamawiający **wyraża zgodę i dokonuje modyfikacji treści pkt 4.1.36.1.b Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ)** i nadaje mu brzmienie:

„b) Wymagana temperatura barwowa światła dla przestrzeni pasażerskiej oraz kabiny kierowcy wynosi od 3500 K do 4000 K (barwa neutralna biała)."

Pytanie 29

W postępowaniu, którego przedmiotem jest świadczenie usług przewozowych na liniach objętych zamówieniem, Zamawiający przewidział obowiązek zapewnienia przez Wykonawcę autobusów, którymi będą realizowane usługi przewozowe. Jednocześnie Zamawiający nie stawia wymogów zgodnie z art. 393 ust.1 pkt 4 Prawa Zamówień Publicznych w zakresie udziału towarów lub oprogramowania wykorzystywanego w wyposażeniu autobusów, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw wobec których, na mocy decyzji Rady, stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, przekraczał 50%.

W związku z tym:

1. Zwracamy się z wnioskiem o wprowadzenie do SWZ wymogu, aby autobusy, które będą wykorzystywane przez Wykonawcę do świadczenia usług przewozowych objętych przedmiotem zamówienia, spełniały wymóg dotyczący udziału towarów lub oprogramowania pochodzących z państw wskazanych w art. 393 ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp. Wprowadzenie takiego wymogu pozwoli zapewnić, że autobusy wykorzystywane do realizacji usług będą charakteryzowały się odpowiednimi standardami jakości wykonania i parametrami technicznymi, a także zapewnioną obsługą posprzedażową, w szczególności w zakresie serwisu oraz dostępności części zamiennych na rynku Unii Europejskiej.
2. Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający odrzuci ofertę Wykonawcy, w której udział towarów lub oprogramowania wykorzystywanych w wyposażeniu autobusów, za pomocą których będą świadczone usługi przewozowe objęte przedmiotem zamówienia, pochodzących z państw członkowskich Unii Europejskiej, państw, z którymi Unia Europejska zawarła umowy o równym traktowaniu przedsiębiorców, lub państw wobec których, na mocy decyzji Rady, stosuje się przepisy dyrektywy 2014/25/UE, nie będzie przekraczał 50%, zgodnie z art. 138c ust. 1 pkt 4 ustawy Pzp.

Odpowiedź:

Zamawiający zwraca uwagę, że powyższe nie jest pytaniem i wnioskiem o wyjaśnienie treści SWZ, ale wnioskiem o jej zmianę. Zamawiający nie wyraża zgody na wprowadzenie wnioskowanego wymogu i nie potwierdza założeń Wykonawcy.

Jednocześnie Zamawiający wyjaśnia, że ustawa Prawo zamówień publicznych w aktualnym brzmieniu nie zawiera przepisu art. 138c ust. 1 pkt 4. Wniosek o zmianę SWZ dotyczy art. 393 ust. 1 pkt 4 Pzp, który ma zastosowanie do zamówień sektorowych na dostawy. Przedmiotem niniejszego postępowania jest świadczenie **usług przewozowych** w miejskim transporcie zbiorowym.

Zamawiający informuje ponadto, że w ramach modyfikacji treści SWZ wprowadza postanowienia oparte na art. 16b ust. 2 Pzp, zgodnie z którymi do realizacji zamówienia nie dopuszcza się autobusów pochodzących z państw trzecich, z którymi Unia Europejska nie zawarła umów międzynarodowych w zakresie zamówień publicznych. Regulacja ta w pełni i wyczerpująco zabezpiecza wymagania Zamawiającego w zakresie pochodzenia i jakości taboru.

W związku z powyższym brak jest podstaw prawnych i merytorycznych do wnioskowanej zmiany SWZ w zakresie dodatkowego wymogu dotyczącego 50% udziału towarów lub oprogramowania na podstawie przepisów sektorowych.

Pytanie 30

Prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający, w odniesieniu do autobusów, którymi Wykonawca będzie świadczył usługi przewozowe objęte przedmiotem zamówienia, nie korzysta z uprawnienia przewidzianego w art. 16b ust. 1 ustawy Pzp, w odniesieniu do dostaw pochodzących z państw trzecich niebędących stronami umów międzynarodowych (w rozumieniu art. 16b ust. 1 pkt ustawy Pzp – zwanych dalej „państwami trzecimi"), i że Zamawiający określa warunki realizacji zamówienia w sposób mniej korzystny dla wykonawców oferujących autobusy pochodzące z państw trzecich, w rozumieniu art. 16b ust. 2 ustawy Pzp, poprzez wprowadzenie wymogu, zgodnie z którym:

Zamawiający nie dopuszcza, aby stanowiące przedmiot zamówienia autobusy pochodziły z państw trzecich.

Pochodzenie pojazdów ustala się zgodnie z art. 60 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 z dnia 9 października 2013 r. ustanawiającego unijny kodeks celny (dalej jako „UKC"), z uwzględnieniem informacji zawartych w pkt 3-6 poniżej.

Pojazd uznaje się za pochodzący z kraju lub terytorium, w którym został poddany ostatniemu istotnemu, ekonomicznie uzasadnionemu przetwarzaniu lub obróbce, w przedsiębiorstwie przystosowanym do tego celu, co spowodowało wytworzenie nowego produktu lub stanowiło istotny etap wytwarzania.

Wszelkie operacje obróbki lub przetwarzania przeprowadzone w innym państwie lub na innym terytorium uznaje się za ekonomicznie nieuzasadnione, jeżeli na podstawie dostępnych faktów można ustalić, że celem tych operacji było uniknięcie zastosowania środków, o których mowa w art. 59 UKC.

Następujących operacji nie uznaje się za istotne, ekonomicznie uzasadnione przetworzenie lub obróbkę do celów nadania pochodzenia:

1. operacje mające na celu zachowanie produktów w dobrym stanie podczas transportu i składowania (wietrzenie, rozkładanie, suszenie, usuwanie uszkodzonych części i podobne czynności) lub operacje ułatwiające przesyłkę lub transport;
2. proste czynności polegające na usuwaniu kurzu, przesiewaniu lub sortowaniu, segregowaniu, dobieraniu, myciu, rozcinaniu;
3. zmiany opakowania oraz rozdzielanie i łączenie przesyłek, proste umieszczanie w butelkach, puszkach, butlach, workach, pudełkach, skrzynkach, umieszczanie na kartonach lub deskach oraz wszelkie inne proste operacje związane z pakowaniem;
4. dobieranie towarów w zestawy lub komplety lub przygotowywanie do sprzedaży;
5. umieszczanie znaków, etykiet lub innych podobnych wyróżniających oznakowań na towarach lub na ich opakowaniach;
6. prosty montaż części produktu dla otrzymania kompletnego wyrobu;
7. demontaż bądź zmiana zastosowania;
8. połączenie dwóch lub więcej operacji wymienionych w pkt. 1 -7.

W celu określenia czy towary pochodzą z danego państwa lub terytorium, nie bierze się pod uwagę pochodzenia następujących elementów:

- energii i paliwa;
- instalacji i wyposażenia;
- maszyn i narzędzi;
- materiałów, które nie wchodzą ani nie są przeznaczone do wejścia w końcowy skład towarów.

1. Prosimy o potwierdzenie, że oferta Wykonawcy, którego oświadczenie, dokumenty lub ewentualne wyjaśnienia potwierdzają, że autobusy wskazane do realizacji usług przewozowych pochodzą z państw trzecich, zostanie odrzucona na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 ustawy Pzp.
2. Prosimy również o potwierdzenie, że powyższe wymagania dotyczą wszystkich autobusów, które Wykonawca zamierza wykorzystywać do świadczenia usług przewozowych objętych niniejszym postępowaniem, niezależnie od tego, czy autobusy

te stanowią własność Wykonawcy, są przez niego leasingowane, wynajmowane lub pozostają w jego dyspozycji na podstawie innego tytułu prawnego

Odpowiedź:

Zamawiający potwierdza, że na podstawie art. 16b ust. 2 Pzp nie dopuści do realizacji zamówienia autobusów pochodzących z państw trzecich, niebędących stronami umów międzynarodowych zawartych przez Unię Europejską w zakresie zamówień publicznych, ustalanych zgodnie z przepisami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) NR 952/2013 (Unijny Kodeks Celny).

Zamawiający potwierdza również, że powyższe wymagania dotyczą wszystkich autobusów skierowanych do świadczenia usług przewozowych objętych przedmiotem zamówienia, niezależnie od tytułu prawnego, na podstawie którego Wykonawca dysponuje tymi pojazdami (własność, leasing, wynajem itp.).

Zamawiający informuje, że nie wymaga podawania w treści oferty informacji na temat pochodzenia taboru, który Wykonawca planuje do wykonania przedmiotu zamówienia i oferowanych usług i nie przewiduje szczególnej weryfikacji tej kwestii na etapie składania i oceny ofert. Powyższe wymogi jako element zobowiązania do wykonywania zamówienia zgodnie z wymaganiami SWZ, będą egzekwowane na etapie realizacji umowy. Natomiast w przypadku, gdy Wykonawcy podadzą w ofercie informacje wskazujące na to, że przedmiotem ich oferty jest wykonanie zamawianego świadczenia opisanego w SWZ w sposób niezgodny z jej wymaganiami, taka oferta zostanie naturalnie odrzucona jako niezgodna z warunkami zamówienia na podstawie art. 226 ust. 1 pkt 5 Pzp, po wyczerpaniu ewentualnej procedury poprawienia oferty na postawie art. 223 ust. 2 Pzp.

Pytanie 31

W załączniku nr 1 do SWZ - OPZ, w punkcie 4.1.3 Zamawiający napisał:

„ 4.1.3. Liczba miejsc stojących i siedzących:

4.1.3.1. autobusy MAXI – nie mniej niż 27 miejsc siedzących i nie mniej niż 68 miejsc stojących;

4.1.3.2. autobusy MAXI elektryczne – nie mniej niż 26 miejsc siedzących, przy czym łączna liczba miejsc w pojeździe nie może być mniejsza niż 72.

4.1.3.3. autobusy MEGA – nie mniej niż 35 miejsc siedzących i nie mniej niż 120 miejsc stojących;"

W związku z tym, że wymagania Zamawiającego dotyczące ilości pasażerów w autobusie MEGA są wyższe aniżeli wartości dopuszczalne homologacyjnie z zachowaniem

maksymalnych nacisków na osie prosimy o zmianę punktu 4.1.3.3 zgodnie z poniższą propozycją:

4.1.3.3. autobusy MEGA – nie mniej niż 35 miejsc siedzących i nie mniej niż 100 miejsc stojących;

lub

4.1.3.3. autobusy MEGA – nie mniej niż 35 miejsc siedzących, przy czym łączna liczba miejsc w pojeździe nie może być mniejsza niż 135.

Dodatkowym argumentem przemawiającym za zasadnością zmniejszenia wymaganej liczby miejsc jest zastosowanie w oferowanym pojeździe nowej generacji silnika spełniającego wymagania normy emisji spalin Euro 6+. Zastosowanie nowej jednostki napędowej, przy jednoczesnym spełnieniu wszystkich wymagań dotyczących emisji spalin oraz parametrów eksploatacyjnych pojazdu, może wpływać na masę własną oraz rozkład masy pojazdu. W konsekwencji, przy zachowaniu wymaganych przez Zamawiającego parametrów użytkowych i bezpieczeństwa, ograniczenie wymaganej liczby miejsc pasażerskich pozwoli na zachowanie odpowiedniego zapasu masy pasażerskiej oraz właściwych nacisków na osie, zgodnych z wymaganiami homologacyjnymi.

Zmniejszenie wymaganej liczby miejsc stojących pozwoli również na zaoferowanie pojazdu o korzystniejszych parametrach jezdnych, w szczególności w zakresie prowadzenia, stabilności oraz zachowania pojazdu podczas jazdy z pełnym obciążeniem. Jednocześnie proponowana zmiana nie spowoduje istotnego ograniczenia funkcjonalności autobusu, a pozwoli na zaoferowanie nowoczesnego pojazdu wyposażonego w silnik spełniający zaostrzone wymagania emisyjne normy Euro 6+.

Mając powyższe na uwadze, prosimy o uwzględnienie proponowanej zmiany, która pozwoli na zwiększenie konkurencyjności postępowania i z pewnością przyczyni się do zwiększenia liczby potencjalnych ofert, a jednocześnie umożliwi Zamawiającemu pozyskanie nowoczesnych autobusów spełniających najnowsze wymagania w zakresie emisji spalin.

Odpowiedź:

Zamawiający uwzględnia wniosek Wykonawcy.

Zamawiający dokonuje zmiany treści pkt 4.1.3.3 Opisu Przedmiotu Zamówienia (OPZ) i nadaje mu następujące brzmienie:

„4.1.3.3. autobusy MEGA – nie mniej niż 35 miejsc siedzących, przy czym łączna liczba miejsc w pojeździe nie może być mniejsza niż 135;"

Pytanie 32

Zgodnie z pkt 4.3.2 OPZ Zamawiający przekaże Wykonawcy 217 sztuk fabrycznie nowych trzyfunkcyjnych kasowników typu KRG-12, natomiast pozostałe kasowniki Wykonawca ma zakupić na własny koszt. Dokumentacja wymaga przy tym, aby kasowniki dokupowane przez Wykonawcę były technicznie, programowo i estetycznie tożsame z urządzeniami powierzonymi przez Zamawiającego oraz w pełni kompatybilne z systemem Kieleckiej Karty Miejskiej i centralnym systemem rozliczeniowym Zamawiającego. Wobec powyższego czy Zamawiający dopuszcza, w szczególności w autobusach używanych, stosowanie kasowników typu KRG-8, które pod względem wizualnym pozostają bardzo zbliżone do kasowników KRG-12? W przypadku odpowiedzi negatywnej na powyższe pytanie wnoszę o wprowadzenie co najmniej 6-miesięcznego okresu przejściowego liczonego od daty rozpoczęcia świadczenia usług, w którym Wykonawca będzie uprawniony do wykorzystywania w autobusach używanych dotychczasowych kasowników KRG-8 i do sukcesywnego zastępowania ich kasownikami KRG-12, bez naliczania z tego tytułu kar umownych oraz bez uznawania samego zastosowania kasownika KRG-8 za niezgodność autobusu z wymaganiami Zamawiającego. Wyjaśniam, że wprowadzenie okresu przejściowego jest szczególnie uzasadnione tym, że rozpoczęcie świadczenia usług nastąpi już 1 stycznia 2028 roku. Wykonawcy realizujący inne kontrakty przewozowe do 31 grudnia 2027 roku mogą faktycznie wykorzystywać autobusy przeznaczone następnie do realizacji niniejszego zamówienia aż do ostatniego dnia 2027 roku. Oczekiwanie, że cała flota autobusów używanych zostanie w sposób jednoczesny przebudowana i doposażona pomiędzy zakończeniem dotychczasowych kontraktów a godziną rozpoczęcia realizacji niniejszej umowy, stanowi istotne i nieuzasadnione utrudnienie organizacyjne.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że kasowniki typu KRG-12 stanowią nowoczesny standard techniczny i systemowy zintegrowany z Kielecką Kartą Miejską oraz centralnym systemem rozliczeniowym, zapewniający pełną funkcjonalność trójfunkcyjną wymaganą w realizowanych usługach. W związku z tym Zamawiający nie dopuszcza stosowania starszych modeli kasowników typu KRG-8, nawet w autobusach używanych, ze względu na brak pełnej kompatybilności programowej oraz operacyjnej z architekturą systemu, który będzie użytkowany w ZTM, a tym samym nie uwzględnia wniosku o wprowadzenie okresu przejściowego na wykorzystywanie w autobusach używanych dotychczasowych kasowników KRG-8.

Pytanie 33

Zgodnie z pkt 9.1 OPZ system monitoringu wizyjnego każdego autobusu ma komunikować się z oprogramowaniem centralnym do zdalnej obsługi oraz ma być kompatybilny z systemem monitoringu posiadanym przez Zamawiającego. Jednocześnie pkt 9.9.3 wymaga przekazywania obrazu online oraz informacji o stanie urządzeń do „oprogramowania dyspozytorskiego stosowanego przez Zamawiającego". OPZ nie określa w sposób pozwalający wykonawcom na jednoznaczną wycenę integracji nazwy, producenta i wersji centralnego systemu monitoringu/oprogramowania dyspozytorskiego, protokołu komunikacyjnego ani dokumentacji interfejsów integracyjnych. Obecne brzmienie dokumentacji powoduje, że Wykonawca ma obowiązek zagwarantować kompatybilność z rozwiązaniem, którego podstawowe parametry integracyjne nie zostały mu udostępnione. Wobec powyższego proszę o wskazanie, jaki konkretnie system monitoringu wizyjnego oraz jakie oprogramowanie centralne Zamawiający posiada obecnie albo zamierza posiadać na dzień rozpoczęcia świadczenia usług, z którym systemy zainstalowane przez Wykonawcę mają być kompatybilne.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że obecnie użytkowanym przez ZTM Kielce centralnym systemem monitoringu wizyjnego jest rozwiązanie BBR.CMS.WEB, którego dostawcą jest firma **Polgard s.c. P. Groszyński, G. Adamczyk**

W celu umożliwienia Wykonawcom dokonania prawidłowej wyceny i oceny wymogów integracyjnych, Zamawiający doprecyzowuje, że systemy monitoringu wizyjnego instalowane w autobusach muszą zapewniać kompatybilność z ww. oprogramowaniem centralnym w oparciu o następujące standardy i protokoły:

1. **Transmisja wideo online (podgląd na żywo):** strumieniowanie obrazu z kamer w pojeździe w oparciu o protokół **RTSP** (Real Time Streaming Protocol) i interfejs/protokół komunikacyjny dostawcy oprogramowania centralnego systemu monitoringu wizyjnego.
2. **Transmisja nagrań online:** strumieniowanie nagrań w oparciu o protokół **RTSP** (Real Time Streaming Protocol) i interfejs/protokół komunikacyjny dostawcy centralnego systemu monitoringu wizyjnego.
3. **Przekazywanie stanu urządzeń i danych diagnostycznych:** wymiana danych telemetrycznych, w tym m.in. GPS oraz statusów pracy rejestratorów i kamer w oparciu o interfejs/protokół komunikacyjny dostawcy centralnego systemu monitoringu wizyjnego.

4. **Wyszukiwanie nagrań:** przesyłanie informacji nt. dostępności nagrań dla danego kanału m.in. w danym czasie i lokalizacji w oparciu o interfejs/protokół komunikacyjny dostawcy centralnego systemu monitoringu wizyjnego.
5. **Pobieranie nagrań na serwer z funkcją zamawiania (po GSM/Wi-Fi)** w oparciu o interfejs/protokół komunikacyjny dostawcy centralnego systemu monitoringu wizyjnego.

Pytanie 34

Pkt 2.4.7 OPZ przewiduje, że na terenie bazy ma znajdować się co najmniej 6 stanowisk wyposażonych w kanały lub podnośniki, umożliwiających obsługę bieżącą i okresową autobusów. Obecne sformułowanie należy uznać za nieracjonalne z punktu widzenia celu, jakiemu ma służyć zaplecze techniczne. Posłużenie się alternatywą „kanały lub podnośniki" oznacza bowiem, że wymóg SWZ będzie formalnie spełniony również przez bazę posiadającą sześć stanowisk z podnośnikami i ani jednego kanału obsługowo-naprawczego. Tym samym Zamawiający wymaga bardzo rozbudowanej bazy dla floty 115 autobusów, lecz jednocześnie dopuszcza jej zorganizowanie bez choćby jednego stanowiska zapewniającego stały, bezpośredni dostęp do całej dolnej części autobusu. Kanały są niezbędne przy prowadzeniu bieżących oględzin podwozia, wykrywaniu wycieków oraz kontroli i obsłudze elementów układu hamulcowego, kierowniczego, zawieszenia i innych podzespołów znajdujących się pod pojazdem. Wobec powyższego wnoszę o zmianę pkt 2.4.7 OPZ i nadanie mu następującego brzmienia: 2.4.7. Na terenie bazy eksploatacyjnej musi znajdować się co najmniej 6 stanowisk wyposażonych w kanały obsługowo-naprawcze, umożliwiających obsługę bieżącą i okresową autobusów, przy czym co najmniej 3 z tych stanowisk muszą być dodatkowo wyposażone w podnośniki przeznaczone do obsługi autobusów."

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę treści pkt 2.4.7 OPZ i podtrzymuje dotychczasowe postanowienia SWZ.

Zamawiający odrzuca argumentację Wnioskodawcy, jakoby posłużenie się alternatywą „kanały lub podnośniki" miało charakter nieracjonalny lub uniemożliwiało prawidłowe wykonywanie przedmiotu zamówienia.

Zamawiający określił w OPZ minimalny standard ilościowy (co najmniej 6 stanowisk umożliwiających obsługę bieżącą i okresową) oraz pozostawił Wykonawcom swobodę w doborze rozwiązań technicznych (formuła „kanały lub podnośniki"). Przedmiotem zamówienia jest świadczenie usług przewozu pasażerskiego taborowo-przewozowego

w określonym standardzie i jakości. Zamawiający wymaga od Wykonawcy bezwzględnego zagwarantowania sprawności technicznej floty, jej bezpiecznej eksploatacji oraz niezawodności w realizowaniu rozkładów jazdy.

To Wykonawca jako podmiot profesjonalny, ma ocenić i dobrać strukturę swojej bazy technicznej tak, aby sprostać rygorystycznym wymogom dotyczącym gotowości taborowej, standardu bezpiecznego przewozu pasażerów oraz kar umownych przewidzianych za niewykonanie lub nienależyte wykonanie usług.

Pytanie 35

Zamawiający udostępnił jako Załącznik nr 14 aktualnie obowiązujące rozkłady jazdy, jednak z dokumentu tego nie wynika, które linie są obecnie obsługiwane 25 autobusami hybrydowymi stanowiącymi własność Zamawiającego. W związku z powyższym proszę o wskazanie, które spośród linii ujętych w Załączniku nr 14 są obecnie obsługiwane przez 25 autobusów hybrydowych stanowiących własność Zamawiającego oraz jaka jest roczna liczba wozokilometrów wykonywana tym taborem. Ponadto proszę o jednoznaczne wskazanie, czy i które linie, Zamawiający przewiduje w okresie obowiązywania niniejszej umowy przeznaczyć do obsługi autobusami hybrydowymi w ramach odrębnego zamówienia i tym samym wyłączyć z zakresu usług realizowanych przez Wykonawcę wybranego w niniejszym postępowaniu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, że przedmiotowe postępowanie przetargowe nie obejmuje linii, które od 1 stycznia 2028 będą obsługiwane autobusami hybrydowymi stanowiącymi własność Zamawiającego. Na stronie internetowej Zamawiającego znajduje się ogłoszenie wstępne dotyczące wykonywania usług przewozowych w komunikacji miejskiej w Kielcach autobusami hybrydowymi będącymi własnością organizatora, w którym wskazano linie przeznaczone do obsługi tymi autobusami (tj. linie: 21, 25, 30, 50, 51 i 54).

Pytanie 36

Pkt 1.8.9 OPZ stanowi, że autobusy fabrycznie nowe wprowadzone do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy nie będą wliczane do średniego wieku taboru, natomiast pkt 1.8.10 wymaga co najmniej 60 takich autobusów. Średnia wieku określona w pkt 1.9 liczona jest wyłącznie dla autobusów, które w chwili rozpoczęcia świadczenia usług nie były fabrycznie nowe. Proszę o wyjaśnienie, z jakiego powodu z obliczania średniego wieku taboru wyłączone mają być wszystkie autobusy fabrycznie nowe wprowadzone pierwszego dnia realizacji umowy, a nie wyłącznie wymagane przez Zamawiającego minimum 60 sztuk?

Obecna konstrukcja prowadzi do skutku sprzecznego z celem regulacji dotyczącej średniego wieku taboru. Jeżeli bowiem Wykonawca zaoferuje od pierwszego dnia realizacji zamówienia 115 fabrycznie nowych autobusów, to żaden z nich nie będzie uwzględniany przy obliczaniu średniego wieku taboru przez cały 10-letni okres obowiązywania umowy. W konsekwencji w ósmym, dziewiątym i dziesiątym roku realizacji zamówienia wszystkie te pojazdy będą mogły mieć odpowiednio około 8, 9 i 10 lat, a mechanizm średniego wieku taboru nie będzie miał do nich jakiegokolwiek zastosowania. Wobec powyższego wnoszę o zmianę OPZ w ten sposób, aby z obliczania średniego wieku wyłączone pozostawało wymagane przez Zamawiającego minimum 60 autobusów fabrycznie nowych, natomiast każdy autobus fabrycznie nowy zaoferowany ponad tę liczbę był uwzględniany przy obliczaniu średniego wieku taboru – takie rozwiązanie zachowuje preferencję przyznaną wymaganym 60 autobusom nowym, a jednocześnie zapewnia, że wymóg średniego wieku taboru będzie rzeczywiście realizował swoją funkcję przez cały dziesięcioletni okres umowy, zamiast utracić znaczenie już w chwili rozpoczęcia jej wykonywania.

Odpowiedź:

Zamawiający podtrzymuje postanowienia pkt 1.8.9–1.9 OPZ i nie wyraża zgody na proponowaną zmianę.

Zamawiający wskazuje, że liczba 60 autobusów określona w pkt 1.8.10 OPZ stanowi **minimalną liczbę autobusów fabrycznie nowych**, których zapewnienie od pierwszego dnia realizacji umowy jest wymagane przez Zamawiającego. Nie stanowi ona natomiast maksymalnej liczby autobusów objętych zasadą określoną w pkt 1.8.9 OPZ, zgodnie z którym autobusy fabrycznie nowe wprowadzone do eksploatacji od pierwszego dnia realizacji umowy nie są wliczane do średniego wieku taboru.

Przyjęte rozwiązanie jest korzystne zarówno dla Zamawiającego, jak i Wykonawcy. Z punktu widzenia Zamawiającego stanowi ono zachętę do zapewnienia większej liczby autobusów fabrycznie nowych niż wymagane minimum 60 sztuk, co sprzyja zapewnieniu wysokiego standardu świadczonych usług. Z kolei dla Wykonawcy wyłączenie nowych autobusów z kalkulacji średniego wieku zapewnia większą elastyczność w kształtowaniu struktury taboru oraz planowaniu jego eksploatacji i wymiany w trakcie obowiązywania umowy.

Jednocześnie rozwiązanie to nie oznacza rezygnacji z wymogu dotyczącego wieku taboru używanego. Zgodnie z pkt 1.9.1 i 1.9.3 OPZ średni wiek autobusów, które w chwili rozpoczęcia świadczenia usług nie były fabrycznie nowe, nie może przekroczyć 8 lat w całym okresie obowiązywania umowy.

Tym samym Zamawiający świadomie przyjął odrębne zasady dla autobusów fabrycznie nowych i autobusów używanych, a zaoferowanie większej liczby autobusów nowych niż wymagane minimum nie powoduje obowiązku uwzględniania ich w średniej wieku.
W związku z powyższym Zamawiający podtrzymuje treść pkt 1.8.9–1.9 OPZ i nie dokonuje wnioskowanej zmiany.

Pytanie 37

Pkt 2.9 OPZ wymaga dysponowania pojazdem specjalistycznym, umożliwiającym holowanie autobusów, a pkt 2.9.1 określa maksymalny czas jego przyjazdu do uszkodzonego autobusu na 60 minut na terenie Kielc oraz 90 minut poza granicami miasta. Jednocześnie brak dysponowania takim pojazdem został objęty odrębną karą umowną. Proszę o doprecyzowanie, co Zamawiający rozumie przez wymóg dysponowania pojazdem specjalistycznym, umożliwiającym holowanie autobusów? Czy dla spełnienia tego wymagania wystarczające będzie zawarcie przez Wykonawcę umowy z zewnętrznym przedsiębiorcą świadczącym usługi holowania, czy też intencją Zamawiającego jest zapewnienie przez Wykonawcę dedykowanego pojazdu pozostającego w stałej, bezpośredniej dyspozycji Wykonawcy przez cały czas świadczenia usług? Uwzględniając skalę zamówienia obejmującego 115 autobusów oraz rygorystycznie określony maksymalny czas reakcji, wymaganie powinno zostać doprecyzowane poprzez wskazanie, że pojazd specjalistyczny do holowania autobusów musi pozostawać w stałej dyspozycji Wykonawcy oraz być garażowany/stacjonować na bazie eksploatacyjnej Wykonawcy. Tylko takie sformułowanie zapewni jednolite rozumienie wymagania przez wszystkich wykonawców i porównywalność przyjętych przez nich kosztów realizacji zamówienia.
Wnoszę zatem o odpowiednią zmianę pkt 2.9 OPZ.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że przez „dysponowanie pojazdem specjalistycznym" rozumie stałą dyspozycyjność pojazdu holowniczego przystosowanego do gabarytów i masy autobusów objętych zamówieniem. Zamawiający dopuszcza realizację tej usługi na podstawie umowy z podmiotem zewnętrznym, pod warunkiem, że z treści tej umowy wynikać będzie zagwarantowana dostępność pojazdu w reżimie 24/7/365 oraz zobowiązanie do dojazdu na miejsce zdarzenia w czasach nie dłuższych niż wskazane w pkt 2.9.1 OPZ. Sposób organizacji holowania i miejsce garażowania pojazdu pozostaje w gestii Wykonawcy, przy czym ryzyko opóźnień i ewentualnych kar umownych obciąża bezpośrednio Wykonawcę.

Pytanie 38

Dokumentacja bardzo szczegółowo określa wymagania infrastrukturalne dotyczące bazy: powierzchnię co najmniej 3 ha, stanowiska naprawcze, automatyczną myjnię, stanowisko do mycia podwozia i podzespołów, ruchomy serwis techniczny, pojazd do holowania oraz służbę nadzoru ruchu. Jednocześnie SWZ wymaga zatrudnienia na podstawie umowy o pracę kierowców, dyspozytorów i pracowników służby nadzoru ruchu, ale nie określa minimalnej liczby osób, które mają zapewniać rzeczywistą obsługę zaplecza. W związku z tym wnoszę o uzupełnienie dokumentacji postępowania poprzez określenie minimalnej liczby osób odpowiedzialnych za obsługę bazy eksploatacyjnej, w szczególności mechaników, dyspozytorów, pracowników myjni, pracowników ruchomego serwisu technicznego oraz pozostałego personelu odpowiedzialnego za bieżącą obsługę techniczną taboru, z uwzględnieniem konieczności zapewnienia odpowiedniej obsady na poszczególnych zmianach. Wnoszę o wprowadzenie takiego wymagania. Samo posiadanie sześciu stanowisk naprawczych, myjni, zaplecza technicznego, pojazdu serwisowego i pozostałej infrastruktury nie zapewnia bowiem zdolności do rzeczywistej obsługi 115 autobusów, jeżeli Zamawiający nie wymaga jednocześnie zapewnienia minimalnej obsady tej infrastruktury. OPZ wymaga codziennego mycia, sprzątania, odkurzania i dezynfekowania autobusów oraz zapewnienia stałego kontaktu dyspozytora z kierowcami. Wymagania te mają charakter ciągły, wobec czego nie jest spójne szczegółowe określanie liczby stanowisk, rodzaju urządzeń i powierzchni bazy przy całkowitym pozostawieniu poza regulacją liczby osób, które mają wykonywać związane z nimi zadania.

Odpowiedź:

Zamawiający **nie wyraża zgody na zmianę SWZ/OPZ poprzez określenie minimalnej liczby pracowników odpowiedzialnych za obsługę bazy eksploatacyjnej** (w tym mechaników, pracowników myjni, pracowników serwisu i dyspozytorów).

Zamawiający w dokumentacji postępowania określił wymagania w zakresie parametrów infrastrukturalnych bazy oraz standardów jakościowych świadczenia usług (m.in. wymóg codziennego mycia i sprzątania taboru, dysponowania sprawnym taborem, dotrzymywania rozkładów jazdy oraz zachowania czasów reakcji służb technicznych).

Sposób organizacji pracy na bazie eksploatacyjnej, wybór modelu utrzymania taboru oraz dobór odpowiedniej liczby personelu technicznego i pomocniczego stanowią element ryzyka zawodowego i autonomii zarządczej Wykonawcy. Narzucanie sztywnej liczby etatów dla poszczególnych stanowisk naruszałoby swobodę Wykonawcy w zakresie optymalizacji procesów technologicznych i organizacyjnych.

Zamawiający weryfikuje i egzekwuje prawidłowość realizacji zamówienia poprzez wskaźniki gotowości taborowej, kontrole stanu czystości i sprawności pojazdów oraz kary umowne za niewykonanie lub nienależyte wykonanie obowiązków wynikających z SWZ i OPZ. To Wykonawca zobowiązany jest zapewnić taką obsadę osobową, która zagwarantuje bezwzględne spełnienie wszystkich wymogów OPZ przez cały okres trwania umowy.

Pytanie 39

Załącznik nr 12 do SWZ określa kolor czerwony jako RAL 3001 Signal Red, a kolor żółty jako RAL 1003 Signal Yellow oraz przedstawia przykładowe schematy ich rozmieszczenia. Jednocześnie Zamawiający wskazuje, że ostateczny schemat malowania nadwozia każdorazowo podlega uzgodnieniu z ZTM. Załącznik przewiduje również, że w zależności od specyfiki modelu autobusu układ, proporcje i wymiary elementów grafiki mogą się różnić. Czy Zamawiający dopuszcza zastosowanie autobusów, w których zachowane zostaną wszystkie wskazane w Załączniku nr 12 kolory, jak również wymagane proporcje kolorystyczne, natomiast nastąpi odwrócenie kolejności – rozmieszczenia barw czerwonej i żółtej – w stosunku do przykładowych schematów przedstawionych w Księdze Identyfikacji Wizualnej?

Odpowiedź:

Zamawiający dopuszcza możliwość zastosowania odwróconego układu barw (zamiany miejscami koloru czerwonego RAL 3001 i żółtego RAL 1003) na nadwoziu autobusu, pod warunkiem zachowania wymaganych odcieni RAL, odpowiednich proporcji powierzchniowych oraz uzyskania pisemnej akceptacji ostatecznego projektu graficznego przez ZTM przed wprowadzeniem pojazdów do eksploatacji.

Pytanie 40

Dotyczy Załącznik Nr 1 do SWZ, Rozdział 4, Pkt 4.1.6.

Czy Zamawiający dopuści zaoferowanie autobusów wyposażonych w drzwi pasażerskie otwierane do wnętrza pojazdu, spełniające wszystkie wymagania bezpieczeństwa określone w obowiązujących przepisach homologacyjnych oraz zapewniające pełną funkcjonalność eksploatacyjną wymaganą dla pojazdów komunikacji miejskiej?

Uzasadnienie:

- Drzwi otwierane do wnętrza pojazdu posiadają prostszą i bardziej zwartą konstrukcję mechaniczną, co przekłada się na niższy koszt zakupu oraz niższe koszty obsługi

eksploatacyjnej. Rozwiązanie to charakteryzuje się mniejszą liczbą elementów narażonych na uszkodzenia i rozregulowanie podczas codziennej eksploatacji.

- Mechanizmy drzwi otwieranych do środka są mniej podatne na wpływ warunków atmosferycznych, zabrudzeń oraz uszkodzeń mechanicznych związanych z eksploatacją w ruchu miejskim. Ogranicza to liczbę awarii oraz przestojów pojazdów.
- Drzwi otwierane na zewnątrz wymagają zachowania dodatkowej przestrzeni podczas otwierania. W praktyce zwiększa to ryzyko kolizji z elementami infrastruktury przystankowej, słupkami, barierami ochronnymi czy innymi pojazdami. Drzwi otwierane do wnętrza eliminują to ryzyko.

W ostatnich latach część organizatorów transportu publicznego odchodzi od wymogu stosowania drzwi otwieranych na zewnątrz, dostrzegając wyższe koszty utrzymania i większą awaryjność tego rozwiązania. Przykładowo w postępowaniach prowadzonych dla komunikacji miejskiej w Poznaniu dopuszczane są drzwi otwierane do wnętrza pojazdu. Jednocześnie niektórzy zamawiający, w tym Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni, preferują lub wymagają stosowania drzwi otwieranych do wnętrza pojazdu, uznając je za korzystniejsze z punktu widzenia trwałości i eksploatacji.

Drzwi otwierane do wnętrza są powszechnie stosowane w autobusach miejskich eksploatowanych przez wielu przewoźników w Polsce i Europie. Rozwiązanie to spełnia wszystkie wymagania bezpieczeństwa określone przepisami homologacyjnymi i nie wpływa negatywnie na komfort pasażerów, wymianę pasażerską czy dostępność pojazdu dla osób o ograniczonej mobilności.

Mając powyższe na uwadze, wnosimy o dopuszczenie autobusów wyposażonych w drzwi pasażerskie otwierane do wnętrza pojazdu jako rozwiązania równoważnego względem wymaganego rozwiązania z drzwiami otwieranymi na zewnątrz.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę i podtrzymuje dotychczasowe postanowienia pkt 4.1.6 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ).

Zamawiający podtrzymuje wymóg stosowania drzwi pasażerskich otwieranych na zewnątrz pojazdu. Wybrane rozwiązanie ma na celu maksymalizację przestrzeni wewnętrznej dostępnej dla pasażerów stojących w rejonie drzwi oraz w strefach wymiany pasażerskiej (m.in. w rejonie platformy dla osób na wózkach inwalidzkich i wózków dziecięcych). Skrzydła drzwi otwierane do wnętrza pojazdu ograniczają przestrzeń użytkową wewnątrz autobusu i zwiększają ryzyko kolizji z pasażerami stojącymi blisko krawędzi stopni podczas ich otwierania w godzinach szczytu przewozowego.

Pytanie 41

Dotyczy Załącznik Nr 1 do SWZ, Rozdział 4, Pkt. 4.1.3.8.

Prosimy o potwierdzenie, że dla Zamawiającego kluczowym wymaganiem w zakresie siedzeń pasażerskich jest zapewnienie wysokiej trwałości, estetyki oraz łatwości utrzymania w czystości skorupy fotela, a nie sama technologia wykonania skorupy (np. rodzaj zastosowanego tworzywa lub sposób jego formowania).

Wskazujemy, że o odporności na zabrudzenia, graffiti oraz łatwości czyszczenia decydują przede wszystkim właściwości i jakość zastosowanego materiału. Nowoczesne tworzywa sztuczne, również te posiadające mikroporowatą strukturę, mogą charakteryzować się bardzo wysoką estetyką, trwałością oraz odpornością na zabrudzenia, w tym utrudniać trwałe nanoszenie napisów markerem i umożliwiać ich łatwe usuwanie.

W związku z powyższym prosimy o potwierdzenie, że Zamawiający dopuści siedzenia pasażerskie wykonane w równoważnej technologii, pod warunkiem spełnienia wymagań dotyczących trwałości, estetyki oraz łatwości utrzymania w czystości.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę i podtrzymuje dotychczasowe postanowienia pkt 4.1.3.8 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ).

W ocenie Zamawiającego jedynie ściśle określona w OPZ technologia wykonania skorupy fotela zapewnia właściwą gładkość powierzchni, ograniczającą wnikanie brudu w pory materiału i gwarantującą bezproblemowe czyszczenie taboru w długoletniej perspektywie eksploatacji.

Pytanie 42

Dotyczy Załącznik Nr 1 do SWZ, Rozdział 4, Pkt. 4.1.36.3.

Wnosimy o rezygnację z wymogu stosowania dodatkowego liniowego oświetlenia krawędzi stopni i progów wejściowych za pomocą zintegrowanych listew lub profili LED oraz o uznanie za wystarczające zastosowanie oświetlenia stref wejściowych realizowanego przez standardowe oświetlenie nad drzwiami pasażerskimi oraz zewnętrzne oświetlenie drzwi uruchamiane podczas ich otwarcia.

Uzasadnienie:

Współcześnie oferowane autobusy miejskie wyposażane są standardowo w skuteczne oświetlenie stref wejściowych, obejmujące zarówno oświetlenie wewnętrzne umieszczone nad drzwiami, jak i zewnętrzne oświetlenie, zapewniające odpowiednią widoczność pasażerom podczas wsiadania i wysiadania.

W związku z powyższym wymaganie stosowania dodatkowych listew lub profili LED bezpośrednio w progach i na krawędziach stopni należy uznać za rozwiązanie nadmiarowe, które nie powoduje istotnego zwiększenia poziomu bezpieczeństwa pasażerów w stosunku do rozwiązań standardowo stosowanych przez producentów autobusów.

Jednocześnie wymóg ten ogranicza możliwość zaoferowania pojazdów wykorzystujących sprawdzone rozwiązania konstrukcyjne stosowane powszechnie na rynku europejskim. W praktyce prowadzi to do niepotrzebnego zawężenia konkurencji pomiędzy producentami, pomimo że oferowane przez nich pojazdy zapewniają identyczny efekt funkcjonalny w zakresie oświetlenia stref wejściowych.

Należy również zauważyć, że dodatkowe elementy oświetleniowe zabudowane w obrębie stopni i progów są szczególnie narażone na uszkodzenia mechaniczne, działanie wilgoci, środków chemicznych stosowanych do mycia pojazdów oraz zabrudzenia wynikające z codziennej eksploatacji. Powoduje to wzrost kosztów utrzymania taboru bez uzyskania proporcjonalnych korzyści dla pasażerów.

Odpowiedź:

Zamawiający nie wyraża zgody na zmianę i podtrzymuje dotychczasowe postanowienia pkt 4.1.36.3 OPZ.

W ocenie Zamawiającego bezpośrednie oświetlenie liniowe krawędzi stopni i progów LED znacząco podnosi poziom bezpieczeństwa pasażerów (w szczególności osób starszych oraz niedowidzących) podczas wsiadania i wysiadania po zmroku, chroniąc przed potknięciem lub poślizgnięciem.

Pytanie 43

Dotyczy Załącznik Nr 1 do SWZ, Rozdział 4, Pkt. 4.1.3.3.

W odniesieniu do wymagania pkt 1.1.1.1, zgodnie z którym autobusy typu MEGA mają posiadać nie mniej niż 35 miejsc siedzących oraz nie mniej niż 120 miejsc stojących, zwracamy się z prośbą o zmianę wymagania i dopuszczenie autobusów oferujących nie mniej niż 35 miejsc siedzących oraz nie mniej niż 105 miejsc stojących.

Łączna pojemność pojazdu wynikająca z wymagania 35 miejsc siedzących oraz 120 miejsc stojących oznacza możliwość przewozu co najmniej 155 pasażerów. Tak wysoka liczba pasażerów przypadająca na autobus przegubowy może negatywnie wpływać na komfort podróżowania, zwłaszcza w godzinach szczytu, powodując znaczne zagęszczenie pasażerów w przestrzeni stojącej, utrudnioną wymianę pasażerską na przystankach oraz ograniczenie swobody przemieszczania się wewnątrz pojazdu.

Dopuszczenie autobusów oferujących minimum 105 miejsc stojących pozwoli zachować bardzo wysoką pojemność przewozową pojazdu na poziomie co najmniej 140 pasażerów, jednocześnie zapewniając większy komfort podróży oraz lepsze warunki użytkowania przestrzeni pasażerskiej.

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w ramach opublikowanej zbiorczej modyfikacji treści SWZ dokonano zmiany zapisów dotyczących pojemności autobusów przegubowych (MEGA) w pkt 4.1.3.3 OPZ, nadając mu nowe brzmienie:

„4.1.3.3. autobusy MEGA – nie mniej niż 35 miejsc siedzących, przy czym łączna liczba miejsc w pojeździe nie może być mniejsza niż 135;"

W związku z powyższym obowiązujące wymaganie Zamawiającego dotyczące łącznej pojemności autobusu MEGA wynosi **co najmniej 135 miejsc** (przy zachowaniu minimum 35 miejsc siedzących), co w pełni spełnia, a wręcz rozszerza oczekiwania Wykonawcy zawarte w zapytaniu.

Pytanie 44

Dotyczy Załącznik Nr 1 do SWZ, Rozdział 1, Pkt. 1.8.3

Wnosimy o zmianę zapisu pkt 1.1.3 OPZ/SWZ:

z: „mają przebieg nie większy niż 500 km",

na: „mają przebieg nie większy niż 3 500 km".

Wskazany przez Zamawiającego limit przebiegu do 500 km jest nadmiernie restrykcyjny i nie odpowiada realiom produkcji oraz przygotowania autobusów do dostawy. Przed przekazaniem pojazdu użytkownikowi autobusy przechodzą szereg obowiązkowych testów fabrycznych, jazd kontrolnych, procedur odbiorowych oraz przejazdów związanych z wyposażeniem, homologacją i przygotowaniem do eksploatacji.

Przebieg do 3 500 km nie wpływa na status pojazdu jako fabrycznie nowego, nieużytkowanego oraz wprowadzanego do eksploatacji po raz pierwszy. Nie powoduje również pogorszenia parametrów eksploatacyjnych, trwałości, bezpieczeństwa, niezawodności ani zakresu udzielanej gwarancji. Jednocześnie umożliwia producentowi przeprowadzenie wszystkich niezbędnych czynności kontrolnych i logistycznych przed dostawą pojazdu.

W związku z powyższym zwracamy się z prośbą o dopuszczenie autobusów fabrycznie nowych o przebiegu nie większym niż **3 500 km.**

Odpowiedź:

Zamawiający wyjaśnia, że w ramach opublikowanej modyfikacji treści SWZ dokonał zmiany zapisu pkt 1.8.3 Załącznika nr 1 do SWZ (OPZ), uwzględniając wniosek Wykonawcy i nadając mu nowe brzmienie:

„1.8.3. mają przebieg nie większy niż 3 500 km;"

W związku z powyższym obowiązujący limit przebiegu dla autobusów wprowadzanych do eksploatacji wynosi **do 3 500 km**, co jest w pełni zgodne z wnioskiem Wykonawcy.

STARSZY SPECJALISTA
ds. organizacji i zamówień publicznych
mgr Agnieszka Liszka

DYREKTOR
mgr Barbara Damian