prof. nadzw. dr hab. Przemysław Drapała
Radca prawny

Andrzej Sokołowski
Radca prawny

dr Marcin Chomiuk
Radca prawny

Maciej Chrzan, LL.M.
Radca prawny

Wojciech Bazan
Adwokat

dr Michał Drozdowicz
Radca prawny

Jakub Majewski
Adwokat

Wojciech Merkwa
Radca prawny

Mariusz Nowakowski, MLE
Adwokat

dr Joanna Ostojska-Kołodziej
Adwokat

Piotr Duma
Radca prawny

Michał Urbański
Adwokat

Jakub Abramowicz
Adwokat

Michał Bala
Radca prawny

Edyta Bębenek
Radca prawny

Krzysztof Brant
Radca prawny

Dorota Dąbrowska
Doradca podatkowy

Iwo Franaszczyk
Adwokat

Konrad Gortad
Adwokat

Arkadiusz Górski
Adwokat

Maciej Grzybowski
Radca prawny

Zbigniew Jara
Radca prawny / Rechtsanwalt

Barbara Kaczała
Radca prawny

Krzysztof Kaczor
Adwokat

Ludwina Klein, LL.M.
Adwokat

Aleksandra Kot
Radca prawny

Michał Kurzela
Adwokat

dr hab. Bogusław Lackoroński
Radca prawny

Marcin Lewiński
Adwokat

Marta Lipińska
Radca prawny

Maria Łabno
Adwokat

Jaśmina Łyczewska
Adwokat

Krystyna Mazalik-Sumara
Adwokat

Michał Pietrzyk
Radca prawny

Agata Ruszel
Radca prawny

Magdalena Sienkiewicz
Adwokat

Joanna Skibicka-Mroczyńska
Doradca podatkowy

Piotr Słoniowski
Radca prawny

Justyna Solarska
Adwokat

Magdalena Zasiewska
Doradca podatkowy

Warszawa, dnia 12 października 2026 roku

Do: **Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej**
ul. Postępu 17a
02-676 Warszawa

Odwołujący: **Daimler Buses Polska sp. z o.o.**
ul. Aleja Katowicka 46
05-830 Wolica
KRS nr: 0000054455
NIP: 5272239114

reprezentowany przez: r. pr. Wojciecha Merkwę
r. pr. Michała Balę

adres do doręczeń: JDP DRAPAŁA CHOMIUK & PARTNERS Sp. k.
ul. Bonifraterska 17, 00-203 Warszawa
tel.: +48 22 246 00 30

adres poczty elektronicznej: wojciech.merkwa@jdp-law.pl
adres e-doręczeń: AE:PL-71388-72871-FCWFV-32

Zamawiający: **Gmina Kielce -**
Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach

adres do doręczeń: pl. Niepodległości 1
25-001 Kielce
tel.: +48 41 343 15 93

adres poczty elektronicznej: ztm@ztm.kielce.pl

ODWOŁANIE

Działając w imieniu wykonawcy **Daimler Buses Polska sp. z o.o.** z siedzibą w Wolicy („**Odwołujący**" albo „**Daimler**"), ubiegającego się o udzielenie zamówienia publicznego w postępowaniu prowadzonym w trybie przetargu nieograniczonego pod nazwą: *„Zakup autobusów o napędzie elektrycznym wraz z budową niezbędnej infrastruktury oraz samochodów elektrycznych do nadzoru nad funkcjonowaniem komunikacji publicznej – zakup 20 szt. autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania"* (nr postępowania 11/2026, „**Postępowanie**") przez zamawiającego: Gminę

Kielce – Zarząd Transportu Miejskiego w Kielcach („**Zamawiający**" albo „**ZTM**"), w oparciu o udzielone pełnomocnictwo, które przekazuję w załączeniu wraz z informacją z Krajowego Rejestru Sądowego oraz dowodem uiszczenia opłaty skarbowej od pełnomocnictwa, na podstawie art. 513 pkt 1 i 2 w związku z art. 505 ust. 1 ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych (tj. Dz.U. z 2026 roku poz. 793 ze zm., „**Pzp**") wnoszę odwołanie wobec treści postanowień Specyfikacji Warunków Zamówienia („**SWZ**") oraz załącznika nr 1 do SWZ – Opisu Przedmiotu Zamówienia („**OPZ**"), w zakresie:

1) Podkryteriów oceny ofert wymienionych w tabeli zawartej w rozdziale 40 ust. 40.5 pkt 2 SWZ „Kryterium nr 2 – ocena właściwości techniczno-eksploatacyjnych", tj.: T.4 „Zabudowa wnętrza" oraz T.6 „Rodzaj silnika";
2) Pkt 1.4 OPZ;
3) Pkt 2.5 OPZ;
4) Pkt 3.4 (*tiret* pierwsze kropka piąta) OPZ;
5) Pkt 9.2 OPZ;
6) Pkt 9.3 OPZ;
7) Pkt 9.4 OPZ;
8) Pkt 9.6 OPZ;
9) Pkt 9.10 OPZ;
10) Pkt 19.1 OPZ;
11) Pkt 19.15.1 OPZ;
12) Pkt 21.2 (kropka piąta i dwunasta) OPZ.

I. Zamawiającemu **zarzucam** naruszenie następujących przepisów Pzp:

(1) **art. 240 ust. 1 i 2 Pzp w związku z art. 241 ust. 1 Pzp w związku z art. 16 Pzp** poprzez sformułowanie podkryteriów oceny ofert w zakresie właściwości techniczno-eksploatacyjnych w sposób nadmierny, nieadekwatny oraz nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia, a także w sposób oderwany od przedmiotu zamówienia, a ponadto w sposób nieuzasadniony i zaburzający rzeczywistą konkurencję w postępowaniu, co prowadzi do dyskryminacji wykonawców zdolnych do realizacji zamówienia, gdy tymczasem wymagania określone w podkryteriach oceny ofert T.4 i T.6 nie są uzasadnione obiektywnymi potrzebami Zamawiającego, gdyż odnoszą się do konkretnych cech konstrukcyjnych, a nie do efektu użytkowego oczekiwanego przez ZTM;

(2) **art. 99 ust. 4 Pzp w związku z art. 16 Pzp oraz art. 99 ust. 1 i 2 Pzp** poprzez sporządzenie opisu przedmiotu zamówienia w sposób utrudniający uczciwą konkurencję, w sposób, który prowadzi do uprzywilejowania niektórych producentów/produktów oraz

wyeliminowania innych, podczas gdy obowiązkiem Zamawiającego jest opisanie przedmiotu zamówienia w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców w postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego;

a w konsekwencji powyższych:

(3) **art. 16 pkt 1-3 Pzp** poprzez przeprowadzenie Postępowania w sposób niezapewniający zachowania uczciwej konkurencji, równego traktowania wykonawców, proporcjonalności i przejrzystości.

II. Na podstawie art. 554 ust. 3 pkt 1 lit. c) Pzp **wnoszę** o rozpatrzenie i uwzględnienie odwołania oraz nakazanie Zamawiającemu zmiany postanowień SWZ i OPZ w następujący sposób:

(1) **W odniesieniu do SWZ:**

1) Usunięcie podkryterium T.4 „Zabudowa wnętrza" określonego w tabeli kryteriów oceny oferty zawartej w rozdziale 40 ust. 40.5 pkt 2 SWZ „Kryterium nr 2 – ocena właściwości techniczno-eksploatacyjnych" **w całości**;

2) Zmianę podkryterium T.6 „Rodzaj silnika" określonego w treści tabeli zawartej w rozdziale 40 ust. 40.5 pkt 2 SWZ „Kryterium nr 2 – ocena właściwości techniczno-eksploatacyjnych", w taki sposób, aby usunąć preferencję dla silnika centralnego i przyznać równą (maksymalną) liczbę punktów zarówno za silnik centralny, jak i za oś elektryczną z silnikami trakcyjnymi w piastach kół, ***ewentualnie*** **usunięcie tego kryterium w całości**;

(2) **W zakresie OPZ:**

a) Treść określoną w pkt 1.4 OPZ:

„Całkowita ilość miejsc

Minimalnie: - 75 – autobusy MAXI"

zastąpić treścią:

„Całkowita ilość miejsc

Minimalnie: - 70 – autobusy MAXI";

b) Usunięcie z treści pkt 2.5 OPZ wymogu udzielenia 12-letniej gwarancji na szczelność, parowanie i zabrudzenie szyb podwójnych jako warunku dopuszczenia ich zastosowania;

c) Treść określoną w pkt 3.4 (tiret pierwsze kropka piąta) OPZ:

„wskazanie stanu krytycznego naładowania baterii trakcyjnych na poziomie 5% (energii dostępnej) połączone z trzykrotnym krótkim sygnałem akustycznym oraz podświetleniem wskaźnika poziomu naładowania baterii na czerwono"

zastąpić treścią:

„wskazanie stanu krytycznego naładowania baterii trakcyjnych na poziomie ok. 5% (energii dostępnej) połączone z jednokrotnym, długim sygnałem akustycznym oraz podświetleniem wskaźnika poziomu naładowania baterii na czerwono";

d) Treść pkt 9.2 OPZ:

„Baterie (akumulatory trakcyjne) NMC lub LFP lub LTO lub równoważne zapewniające gwarantowany przebieg co najmniej 300 km na jednym cyklu ładowania, umożliwiające ładowanie z mocą do 250 kW. Pojemność (nominalna) baterii nie mniejsza niż 440 kWh dla autobusu MAXI oraz 700 kWh dla autobusu MEGA. Baterie wyposażone w system ogrzewania i chłodzenia gwarantujący poprawną ich pracę w trudnych warunkach atmosferycznych. Sposób zabudowy poszczególnych elementów magazynu energii musi umożliwiać ich wymianę w warunkach warsztatowych Zamawiającego tj. przy użyciu powszechnie dostępnych narzędzi oraz wózków widłowych"

zastąpić treścią:

„Baterie (akumulatory trakcyjne) NMC lub LFP lub LTO lub równoważne zapewniające gwarantowany przebieg co najmniej 300 km na jednym cyklu ładowania, umożliwiające ładowanie z mocą do 120 kW. Pojemność (nominalna) baterii nie mniejsza niż 440 kWh dla autobusu MAXI oraz 700 kWh dla autobusu MEGA. Baterie wyposażone w system ogrzewania i chłodzenia gwarantujący poprawną ich pracę w trudnych warunkach atmosferycznych. Sposób zabudowy poszczególnych elementów magazynu energii musi umożliwiać ich wymianę w warunkach warsztatowych Zamawiającego tj. przy użyciu powszechnie dostępnych narzędzi oraz wózków widłowych";

e) Treść pkt 9.3 OPZ:

„Gwarancja na baterie nie krótsza niż 15 lat, co oznacza, że jeśli w tym czasie konieczna będzie wymiana np. z uwagi na niską pojemność w odniesieniu do nominalnej Wykonawca dokona tego na własny koszt. Baterie trakcyjne muszą zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji energii na poziomie minimum 80% jej wartości dostępnej (początkowej). W przypadku niezachowania wymaganego minimalnego poziomu energii Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji na baterie, do ich wymiany na fabrycznie nowe o pojemności nominalnej i użytkowej nie mniejszej od zaoferowanych w postępowaniu, przy czym wymianie podlegać będzie cały układ bateryjny – niedopuszczalna jest wymiana poszczególnych elementów (packów) baterii. Odbiór i utylizacja baterii, które zostały wymienione leży po stronie Wykonawcy"

zastąpić treścią:

„Gwarancja na baterie nie krótsza niż 15 lat, co oznacza, że jeśli w tym czasie konieczna będzie wymiana np. z uwagi na niską pojemność w odniesieniu do nominalnej Wykonawca dokona tego na własny koszt. Baterie trakcyjne muszą zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji energii na poziomie minimum 75% jej wartości dostępnej (początkowej). W przypadku niezachowania wymaganego minimalnego poziomu energii Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji na baterie, do ich wymiany na fabrycznie nowe o pojemności nominalnej i użytkowej nie mniejszej od zaoferowanych w postępowaniu, przy czym wymianie podlegać będzie cały układ bateryjny – niedopuszczalna jest wymiana poszczególnych elementów (packów) baterii. Odbiór i utylizacja baterii, które zostały wymienione leży po stronie Wykonawcy";

f) Treść pkt 9.4 OPZ:

„Układ z możliwością szybkiego ładowania z mocą do 250 kW, ładowanie ma przebiegać w sposób automatyczny za pośrednictwem stacji ładowania, komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się zgodnie ze standardem dla autobusów elektrycznych"

zastąpić treścią:

„Układ z możliwością szybkiego ładowania z mocą do 120 kW, ładowanie ma przebiegać w sposób automatyczny za pośrednictwem stacji ładowania, komunikacja pomiędzy stacją ładowania i autobusem musi odbywać się zgodnie ze standardem dla autobusów elektrycznych";

g) Treść pkt 9.6 OPZ:

„Ładowanie magazynu energii musi być realizowane przewodowo, zewnętrzną ładowarką Plug-in, dlatego też autobus musi być wyposażony w 2 przyłącza (gniazdo systemu CCS, typu 2 zgodne z IEC62196 lub równoważną) oraz instalacje do podłączenia zewnętrznej ładowarki Plug-in, umożliwiające ładowania z mocą do 250 kW, gniazdo umieszczone pod klapką rewizyjną w przedniej ścianie autobusu oraz z boku od strony drzwi nad przednią osią, gniazdo (lub bezpośrednie sąsiedztwo gniazda) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą odpowiednio o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki Plug-in – kontrolka koloru zielonego, trwającym procesie ładowania (brak możliwości odłączenia przewodu zasilania) – kontrolka koloru niebieskiego. Ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 2 godziny i 30 minut, przy mocy ładowania 250 kW

dla autobusów MAXI oraz 3 godziny i 30 minut, przy mocy ładowania 250 kW dla autobusów MEGA”

zastąpić treścią:

„Ładowanie magazynu energii musi być realizowane przewodowo, zewnętrzną ładowarką Plug-in, dlatego też autobus musi być wyposażony w 2 przyłącza (gniazdo systemu CCS, typu 2 zgodne z IEC62196 lub równoważną) oraz instalacje do podłączenia zewnętrznej ładowarki Plug-in, umożliwiające ładowania z mocą do 120 kW, gniazdo umieszczone pod klapką rewizyjną w przedniej ścianie autobusu oraz z boku od strony drzwi nad przednią osią, gniazdo (lub bezpośrednie sąsiedztwo gniazda) winno być dodatkowo wyposażone w kontrolkę informującą odpowiednio o możliwości odłączenia przewodu zasilającego z ładowarki Plug-in – kontrolka koloru zielonego, trwającym procesie ładowania (brak możliwości odłączenia przewodu zasilania) – kontrolka koloru niebieskiego. Ładowanie magazynu energii, w tym rozwiązaniu musi zapewnić pełne naładowanie magazynu energii w czasie nie większym niż 4 godziny i 30 minut, przy mocy ładowania 120 kW dla autobusów MAXI oraz 5 godzin i 30 minut, przy mocy ładowania 120 kW dla autobusów MEGA”;

h) Treść pkt 9.10 OPZ:

„Wymagana wartość średniego zużycia energii (w kWh na 1 km) przez oferowany autobus nie wyższa niż 1,0 kWh/1km dla autobusu MAXI oraz 1,4 kWh dla autobusu MEGA przy czym podana w ofercie wielkość zużycia energii powinna być określona na podstawie wyników Raportu Technicznego drogowego zużycia energii sporządzonego zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, International Association of Public Transport), w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu E-SORT 2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standarised On-Road Test, wyd. 2014; UITP Project E-SORT, Cycles for electricvehicles, wyd. 2017 r.), na podstawie posiadanych wyników (podana w ofercie wielkość zużycia energii może dotyczyć autobusu w kompletacji i wyposażeniu zbliżonym do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w niniejszym postępowaniu).

Test, o którym mowa powyżej powinien być przeprowadzony przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu.

Zamawiający wymaga, aby określona została w ofercie wielkość zużycia energii elektrycznej dla oferowanego autobusu, w kWh/1 km (z dokładnością do jednego miejsca po przecinku)”

zastąpić treścią:

„Wymagana wartość średniego zużycia energii (w kWh na 1 km) przez oferowany autobus nie wyższa niż 1,0 kWh/1km dla autobusu MAXI oraz 1,4 kWh dla autobusu MEGA przy czym podana w ofercie wielkość zużycia energii powinna być określona na podstawie wyników Raportu Technicznego drogowego zużycia energii sporządzonego zgodnie z wymaganiami określonymi przez UITP (Międzynarodowa Unia Transportu Publicznego, International Association of Public Transport), w metodyce opracowanej dla przeprowadzania testów zużycia energii elektrycznej w pojazdach elektrycznych, test typu E-SORT 2 (Znormalizowany Test Jezdny, Standarised On-Road Test, wyd. 2014; UITP Project E-SORT, Cycles for electricvehicles, wyd. 2017 r.), na podstawie posiadanych wyników. Raport E-SORT 2 należy wykonać dla autobusów wyposażonych w magazyn energii o pojemności nominalnej nie mniejszej niż 440 kWh dla autobusów MAXI oraz 700 kWh dla autobusów MEGA.

Test, o którym mowa powyżej powinien być przeprowadzony przez niezależną, certyfikowaną jednostkę badawczą, upoważnioną do wykonywania takiego testu.

Zamawiający wymaga, aby określona została w ofercie wielkość zużycia energii elektrycznej dla oferowanego autobusu, w kWh/1 km (z dokładnością do jednego miejsca po przecinku)";

i) Treść pkt 19.1 OPZ:

„Dla całej partii 20 autobusów dostarczone oraz uruchomione zostaną stacjonarne stacje ładowania autobusów z napędem elektrycznym typu „plug-in" o maksymalnej mocy wyjściowej 250 kW. Zamawiający wymaga odrębnej ładowarki dla każdego autobusu"

zastąpić treścią:

„Dla całej partii 20 autobusów dostarczone oraz uruchomione zostaną stacjonarne stacje ładowania autobusów z napędem elektrycznym typu „plug-in" o maksymalnej mocy wyjściowej 120 kW. Zamawiający wymaga odrębnej ładowarki dla każdego autobusu";

j) Jednoznaczne dopuszczenie w treści pkt 19.15.1 OPZ możliwości dostarczenia systemu zarządzania ładowarkami w modelu zdalnego dostępu (w wersji chmurowej), utrzymanego przez wykonawcę na serwerach na terenie Unii Europejskiej jako rozwiązania równoważnego wobec systemu opartego na serwerze lokalnym Zamawiającego;

k) Usunięcie z treści pkt 21.2 OPZ kropki piątej, tj. wymogu udzielenia 12-letniej gwarancji na szczelność, parowanie i zabrudzenie szyb podwójnych;

l) Pkt 21.2 kropka dwunasta OPZ:

„gwarancja na baterie trakcyjne nie krótsza niż 15 lat, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano protokolarnego bezusterkowego odbioru urządzenia. Jeśli w tym czasie konieczna będzie wymiana np. z uwagi na niską pojemność w odniesieniu do nominalnej, Wykonawca dokona tego na własny koszt. Baterie trakcyjne muszą zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji energii na poziomie minimum 80% jej wartości nominalnej (początkowej). W przypadku niezachowania wymaganego minimalnego poziomu energii Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich wymiany na fabrycznie nowe baterie, przy czym wymianie podlegać będzie cały układ bateryjny – niedopuszczalna jest wymiana poszczególnych elementów (packów) baterii. Odbiór i utylizacja baterii, które zostały wymienione leży po stronie Wykonawcy”

zastąpić treścią:

„gwarancja na baterie trakcyjne nie krótsza niż 15 lat, począwszy od pierwszego dnia miesiąca następującego po miesiącu, w którym dokonano protokolarnego bezusterkowego odbioru urządzenia. Jeśli w tym czasie konieczna będzie wymiana np. z uwagi na niską pojemność w odniesieniu do nominalnej, Wykonawca dokona tego na własny koszt. Baterie trakcyjne muszą zapewnić bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie gwarancji energii na poziomie minimum 75% jej wartości nominalnej (początkowej). W przypadku niezachowania wymaganego minimalnego poziomu energii Wykonawca zobowiązany jest w okresie gwarancji do ich wymiany na fabrycznie nowe baterie, przy czym wymianie podlegać będzie cały układ bateryjny – niedopuszczalna jest wymiana poszczególnych elementów (packów) baterii. Odbiór i utylizacja baterii, które zostały wymienione leży po stronie Wykonawcy”;

III. na podstawie art. 534 ust. 1 w związku z art. 535 Pzp, **wnoszę o dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów** załączonych do odwołania, wnioskowanych w odwołaniu lub przedstawionych do dnia poprzedzającego rozprawę, na okoliczności wskazane w uzasadnieniu pisemnym bądź ustnym;

IV. na podstawie art. 573 Pzp **wnoszę** o zasądzenie od Zamawiającego na rzecz Odwołującego kosztów postępowania odwoławczego, w tym kosztów zastępstwa procesowego, według norm przewidzianych przepisami prawa zgodnie z fakturą przedstawioną na rozprawie.

Interes we wniesieniu odwołania

Odwołujący ma interes w uzyskaniu zamówienia będącego przedmiotem Postępowania oraz może ponieść szkodę w wyniku naruszenia przez Zamawiającego przepisów prawa. Daimler (jako przedsiębiorca działający na rynku dostaw autobusów, prowadzący przy tym taką działalność na terenie całego kraju) jest zainteresowany złożeniem oferty w Postępowaniu w przewidzianym przez ZTM terminie.

Naruszenie przez Zamawiającego wskazanych powyżej przepisów Pzp, może jednak uniemożliwić Odwołującemu przygotowanie kompleksowej oferty, zgodnie z wymaganiami dokumentacji Postępowania. Opis przedmiotu zamówienia, jak i kryteria oceny ofert określone przez ZTM w rażącym stopniu i w sposób całkowicie nieuprawniony, zawężają grono wykonawców, którzy mogą złożyć ofertę w niniejszym Postępowaniu oraz mają szanse uzyskać wysoką lokatę w rankingu ofert.

Gdyby Zamawiający przygotował dokumentację Postępowania w sposób wolny od wad, dochowując przy tym zasady uczciwej konkurencji i równego traktowania wykonawców - wykonawcy zainteresowani złożeniem ofert w Postępowaniu mogliby konkurować w sposób sprawiedliwy.

Odwołujący może ponieść faktyczną i realną szkodę w wyniku czynności ZTM, co poskutkuje brakiem możliwości złożenia oferty w Postępowaniu oraz w następstwie brakiem realizacji przedmiotowego kontraktu.

Odwołujący legitymuje się więc interesem w złożeniu odwołania, o którym mowa w art. 505 ust. 1 Pzp.

Termin na wniesienie odwołania

Ogłoszenie o zamówieniu zostało opublikowane w dniu 1 października 2026 roku, co oznacza, że termin na wniesienie odwołania upływałby w dniu 11 października 2026 roku (niedziela). Mając jednak na uwadze dyspozycję art. 509 ust. 2 Pzp termin na wniesienie odwołania upływa w dniu 12 października 2026 roku (poniedziałek). Tym samym odwołanie zostało wniesione w terminie przewidzianym przepisami Pzp.

Pozostałe wymogi formalne

Do odwołania załączono dowód wniesienia wpisu w wymaganej wysokości i potwierdzenie przekazania odwołania Zamawiającemu.

Ogłoszenie o zamówieniu opublikowane zostało w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej [Dz.U. S: 190/2026] w dniu 1 października 2026 roku pod numerem 676546-2026.

UZASADNIENIE

I. ISTOTNE DLA SPRAWY ELEMENTY STANU FAKTYCZNEGO

1. Zamawiający prowadzi postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego, którego przedmiotem jest dostawa 12 szt. autobusów elektrycznych klasy MAXI (12 m) oraz 8 szt. autobusów elektrycznych klasy MEGA (18 m). Opis przedmiotu zamówienia („**OPZ**") stanowi załącznik nr 1 do SWZ.

2. Postępowanie prowadzone jest w trybie przetargu nieograniczonego w oparciu o przepisy ustawy z dnia 11 września 2019 roku – Prawo zamówień publicznych (tj. Dz.U. z 2026 roku poz. 793 ze zm.). W tym miejscu należy zwrócić uwagę, że przedmiotowe Postępowanie jest objęte wsparciem pochodzącym z Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego (EFRR) (2021/2027) – Fundusze Europejskie dla Polski Wschodniej 2021-2027 na podstawie Umowy Nr FEPW.03.01-IP.01-0004/25-00.

3. W dniu 1 października 2026 roku Zamawiający opublikował w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej ogłoszenie o zamówieniu, udostępniając przy tym zainteresowanym wykonawcom na swojej stronie internetowej dokumentację Postępowania. Część postanowień SWZ oraz OPZ zawiera jednak szereg wymagań istotnie ograniczających konkurencyjność w Postępowaniu.

4. Poniżej Odwołujący wykaże zasadność postawionych przez siebie zarzutów.

II. UZASADNIENIE PRAWNE

II.1. Wstęp.

5. Na wstępie, Odwołujący pragnie zauważyć, że lektura dokumentacji niniejszego Postępowania pozwala zauważyć, że znaczna część wymagań określonych przez Zamawiającego zasadniczo premiuje autobusy, które oferowane są przez jednego z wykonawców działających na rynku (tj. Solaris Bus & Coach sp. z o.o., dalej jako „**Solaris**"), z którym ZTM stale współpracuje. Świadczy o tym w szczególności sposób ukształtowania kryteriów oceny ofert oraz OPZ. Zamawiający w oderwaniu od istoty kryterium oceny ofert, nagradza bowiem rozwiązania, które zgodnie z powszechnie dostępną wiedzą, stosuje przede wszystkim jeden z wykonawców, prowadzących działalność na tym samym rynku co Daimler. Jednocześnie w OPZ ZTM wskazał na elementy oferowanych autobusów, nie dopuszczając rozwiązań równoważnych, które w żadnym wypadku nie posiadają jako jedyne pożądanych cech z perspektywy rękojmi należytej realizacji zamówienia. Innymi słowy, na gruncie SWZ, Zamawiający premiuje wykonawców, którzy bez wątpienia nie oferują rozwiązań o ponadnormatywnej jakości z perspektywy technicznej.

6. Powyższe czynności ZTM zostały podjęte wadliwie – w żadnym wypadku nie mają one związku z zasadą uczciwej konkurencji oraz równego traktowania wykonawców, a w ich konsekwencji dojść może do rażącego ograniczenia konkurencyjności.

II.2. Zamawiający w sposób wadliwy sformułował kryterium oceny ofert w Postępowaniu.

7. W rozdziale 40 ust. 40.5 pkt 2 SWZ Zamawiający przedstawił kryteria oceny ofert w zakresie właściwości techniczno-eksploatacyjnych oferowanych przez wykonawców autobusów.

8. Odwołujący podkreśla, że jest świadom prawa, które instytucjom zamawiającym przysługuje na gruncie kształtowania kryteriów oceny ofert. Podnieść należy jednak, że uprawnienia zamawiających w zakresie kryteriów oceny ofert nie są

nieograniczone. Już bowiem z treści art. 240 Pzp wynika, że winny być one określone w sposób jednoznaczny i zrozumiały. Ponadto, jak wskazuje art. 241 ust. 1 Pzp muszą być one powiązane z przedmiotem zamówienia. Bezsporne jest również, że kryteria (podobnie jak wszelkie inne mechanizmy stosowane przez zamawiających na gruncie regulacji wynikających z Pzp) muszą być kształtowane **z poszanowaniem reguł wynikających z art. 16 Pzp, takich jak uczciwa konkurencja, równe traktowanie, przejrzystość i przede wszystkim, proporcjonalność**.

9. Podkreślić należy, że Zamawiający nie był uprawniony do opracowania kryteriów oceny ofert w Postępowaniu w sposób całkowicie nieskrępowany. Generalnych ram związanych z kryterium oceny ofert, możemy doszukiwać się w motywie 92 Dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/24/UE z dnia 26 lutego 2014 roku w sprawie zamówień publicznych („**Dyrektywa klasyczna**"). Jak czytamy – *„Należy zachęcać instytucje zamawiające do wybierania **takich kryteriów udzielenia zamówienia, które umożliwią im otrzymanie wysokiej jakości** robót budowlanych, **dostaw** i usług, optymalnie odpowiadających ich potrzebom. **Wybrane kryteria udzielenia zamówienia nie powinny przyznawać instytucji zamawiającej nieograniczonej swobody wyboru oraz powinny zapewniać możliwość efektywnej i uczciwej konkurencji,** a także powinny im towarzyszyć rozwiązania, które pozwalają na skuteczną weryfikację informacji przedstawianych przez oferentów*".

10. Z powyższego fragmentu Dyrektywy klasycznej, można wyprowadzić dwa ogólne wnioski. Po pierwsze – kryterium oceny ofert powinno zmierzać do „nagrodzenia" wykonawców, oferujących produkt o ponadprzeciętnej jakości z perspektywy rynku. A po drugie – kryteria oceny ofert powinny zostać sformułowane w oparciu o zasadę uczciwej konkurencji (nie faworyzując jednego tylko podmiotu) – w tym w sposób proporcjonalny.

11. Reguła proporcjonalności wywodzi się z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej („**TSUE**")[1]. W orzecznictwie tym został wypracowany tzw. „test proporcjonalności", pozwalający oceniać **czy dany, postawiony przez instytucję zamawiającą wymóg, jest rzeczywiście proporcjonalny**. Istota tego testu sprowadza się do oceny adekwatności wymagania. Proporcjonalność nie oznacza zatem jakiegokolwiek powiązania z przedmiotem zamówienia, ale taką relację wymogu zamawiającego do tego przedmiotu, która pozwala na stwierdzenie, że nie jest on (wymóg) nadmierny w relacji do celów przyświecających zamawiającemu udzielającemu danego zamówienia.

12. Przenosząc powyższe na zagadnienie kryteriów oceny ofert, uznać należy, że winny być one ukształtowane w taki sposób, aby, dając zamawiającemu możliwość premiowania spełnienia przez wykonawców określonych wymagań, gwarantowały jednocześnie rzetelną i faktyczną konkurencyjność pomiędzy wykonawcami. Zatem nieproporcjonalne (a przy tym naruszające uprawnienia, z których korzysta zamawiający) będą takie kryteria oceny ofert, które np. premiują nadmierne (a więc niewpływające na realizację przyszłego zamówienia) parametry, czy też

[1] por. np. wyroki TSUE z 10 lipca 2014 roku, w sprawie C-358/12, z 2 maja 2019 roku w sprawie C-309/18, z 6 października 2021 roku w sprawie C-398/19 czy z 16 września 1999 roku w sprawie C-414/97.

takie, które w istocie nie pozwalają na uznanie, że wykonawca deklarujący ich spełnienie rzeczywiście w jakikolwiek sposób gwarantuje lepsze wykonanie zamówienia.

13. Powyższe znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej, np. w wyroku z dnia 28 sierpnia 2018 roku[2], w którym Izba stwierdza: *„Określenie przez Zamawiającego kryterium oceny ofert, z którego już na etapie publikacji SIWZ wynika, że **konkretny wykonawca otrzyma maksymalną ilość punktów w danym kryterium** narusza przepisy art. 91 ust. 2 p.z.p. w zw. z art. 7 ust. 1 p.z.p., tj. obowiązek określenia kryteriów oceny ofert powiązanych z przedmiotem zamówienia z poszanowaniem zasady jawności, równego traktowania, zapewnienia uczciwej konkurencji i proporcjonalności. Podkreślenia wymaga, że **zamawiający nie posiada w tym zakresie nieograniczonej swobody wyboru. Kryteria oceny ofert nie mogą dyskryminować wykonawców, zdolnych do realizacji przedmiotu zamówienia oraz muszą zapewniać wykonawcom możliwość efektywnej i uczciwej konkurencji**".* Na konieczność analizy sytuacji rynkowej i kształtowania kryterium z uwzględnieniem wyników tej analizy zwraca uwagę Izba w wyroku z dnia 8 marca 2013 roku.[3]

14. Jednoznacznie na temat zasad formułowania kryteriów oceny ofert wypowiedziała się Izba również w wyroku z dnia 28 sierpnia 2018 roku[4] uznając, że: *„Określenie przez Zamawiającego kryterium oceny ofert, z którego już na etapie publikacji SIWZ wynika, że konkretny wykonawca otrzyma maksymalną ilość punktów w danym kryterium narusza przepisy art. 91 ust. 2 p.z.p. w zw. z art. 7 ust. 1 p.z.p., tj. obowiązek określenia kryteriów oceny ofert powiązanych z przedmiotem zamówienia z poszanowaniem zasady jawności, równego traktowania, zapewnienia uczciwej konkurencji i proporcjonalności. Podkreślenia wymaga, że zamawiający nie posiada w tym zakresie nieograniczonej swobody wyboru. Kryteria oceny ofert nie mogą dyskryminować wykonawców, zdolnych do realizacji przedmiotu zamówienia oraz muszą zapewniać wykonawcom możliwość efektywnej i uczciwej konkurencji".*

15. Powyższe potwierdza również orzecznictwo sądów powszechnych: *„**Zakazane są zatem takie kryteria oceny ofert, które**, wprawdzie nie bezpośrednio, lecz **pośrednio i potencjalnie mogą wpłynąć na ograniczenie konkurencji*** (…) *Reasumując dyskryminacja wykonawców może przybrać różną formę, **także formę sprecyzowania kryteriów ocenę ofert w sposób typujący jednego z nich na faworyta przetargu**. Mamy wówczas do czynienia z dyskryminacją pośrednią* (…) *siwz skierowane są do szerszego kręgu wykonawców, nie tylko do tej jednej spółki. **Winny być więc skonstruowane w taki sposób, aby, z obiektywnego punktu widzenia, każdy z nich miał możliwość podjęcia realnej próby spełnienia maksymalnie punktowanych kryteriów**. Inaczej mówiąc istota sprawy polega na tym czy maksymalnie punktowane kryteria są*

[2] Sygn. KIO 1611/18

[3] Sygn. KIO 426/13

[4] Sygn. KIO 1611/18

faktycznie dostępne dla wszystkich uczestników przetargu czy tylko dla jednego, znanego wykonawcy"[5].

16. Powyższych wymagań nie dochował w Postępowaniu Zamawiający, premiując w rzeczywistości rozwiązania oferowane co do zasady przez jednego, konkretnego wykonawcę, prowadzącego działalność w Polsce w segmencie dostaw autobusów, które to rozwiązania nie charakteryzują się wyjątkowym zaawansowaniem technicznym. Przedmiotowe okoliczności Odwołujący wykaże poniżej.

II.2.1. Podkryterium T.4 pn. „Zabudowa wnętrza".

17. Zgodnie z treścią podkryterium T.4 „Zabudowa wnętrza", Zamawiający przyzna maksymalną liczbę punktów (5 punktów) wyłącznie za brak zabudowy wieżowej w tylnej części oferowanego autobusu, a 0 punktów za obecność takiej zabudowy. ZTM w uzasadnieniu do rzeczonego kryterium wskazał, że premiowany jest taki układ wnętrza, który zwiększy komfort podróżowania pasażerów, poprawi szybkość wymiany pasażerów oraz zwiększy widoczność pasażerów podróżujących w tylnej części pojazdu.

18. Odwołujący podkreśla, że przedmiotowe podkryterium nie odnosi się do obiektywnie mierzalnego efektu użytkowego autobusu, lecz do określonej cechy konstrukcyjnej pojazdu, wynikającej z przyjętej przez producenta architektury układu napędowego. Obecność bądź brak zabudowy wieżowej w tylnej części autobusu jest bowiem bezpośrednią konsekwencją zastosowania silnika centralnego, który wymaga odpowiedniej przestrzeni na zabudowę zespołu napędowego oraz elementów współpracujących (w tym wału napędowego), co wpływa na kształt i zagospodarowanie tylnej części pojazdu.

19. Potwierdzeniem powyższego jest poniższy materiał poglądowy (zdjęcia) dotyczący zabudowy autobusu elektrycznego bez wieży, z którego wynika, że w rozwiązaniach bazujących na silniku centralnym z wałem napędowym dostęp do tylnej ławki wymaga pokonania trzech stopni, podczas gdy w pojazdach wykorzystujących inną architekturę napędu (np. oś elektryczną z silnikami w piastach kół) możliwe jest ograniczenie liczby stopni do jednego, a konieczność obudowania wału napędowego zawęża przy tym szerokość przejścia na wysokości stóp, co powoduje możliwość potknięcia się przez osobę niepełnosprawną.

[5] Wyrok Sadu Okręgowego w Krakowie z dnia 27 czerwca 2012 roku, sygn. XII Ga 152/12



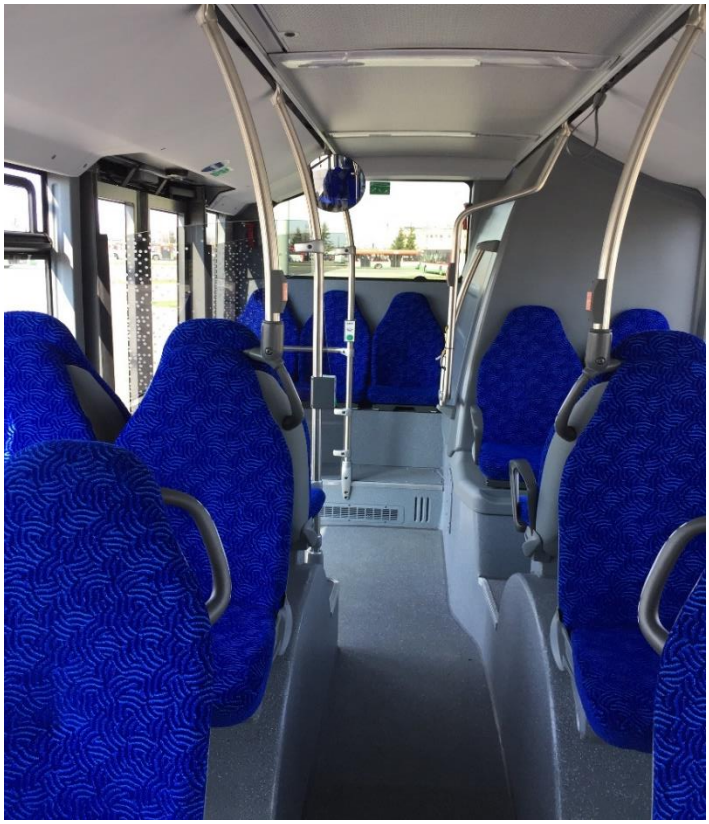
Zabudowa Solaris bez wieży[6]



Zabudowa Solaris bez wieży[7]

[6] Press

[7] Press



Zabudowa eCitaro z wieżą

20. W konsekwencji podkryterium T.4 nie ocenia samodzielnej wartości użytkowej autobusu (np. liczby miejsc pasażerskich, liczby miejsc siedzących, dostępności przestrzeni dla pasażerów), lecz pośrednio premiuje określoną architekturę napędu – tę samą, która jest wprost punktowana w kryterium T.6 (silnik centralny). Prowadzi to do podwójnego punktowania tego samego aspektu konstrukcyjnego pojazdu (wyboru rodzaju napędu) w ramach dwóch odrębnych podkryteriów oceny ofert, co nieproporcjonalnie zwiększa wagę tego jednego czynnika konstrukcyjnego w ogólnej punktacji kryterium techniczno-eksploatacyjnego.

21. Jednocześnie wymagana przez ZTM w pkt 1.5 OPZ minimalna liczba miejsc siedzących (odpowiednio 26 – dla autobusu MAXI i 42 – dla autobusu MEGA) może zostać osiągnięta zarówno w autobusach wyposażonych w zabudowę wieżową, jak i w autobusach jej pozbawionych, gdyż sama obecność zabudowy wieżowej nie powoduje automatycznie zmniejszenia liczby miejsc siedzących poniżej wymagań SWZ. Oznacza to, że cel, jaki przyświeca Zamawiającemu (komfort i przepustowość pasażerska), może zostać osiągnięty przez pojazdy o odmiennej architekturze konstrukcyjnej, a kryterium oceny ofert powinno odnosić się do tego mierzalnego efektu, a nie do preferowanej przez ZTM koncepcji technicznej jego osiągnięcia.

22. W ocenie Odwołującego premiowanie wyłącznie jednego rozwiązania konstrukcyjnego (braku zabudowy wieżowej, będącego pochodną zastosowania

określonego typu napędu) prowadzi do nieuzasadnionego uprzywilejowania części producentów autobusów elektrycznych, mimo że pojazdy wyposażone w zabudowę wieżową mogą w pełnym zakresie spełniać wszystkie pozostałe wymagania funkcjonalne, eksploatacyjne i pojemnościowe określone w dokumentacji Postępowania.

23. Ponadto wymaga podkreślenia, że rozmieszczenie komponentów systemu na dachu pojazdu, eliminuje konieczność stosowania tradycyjnej wieży silnika, ale utrudnia dostęp do poszczególnych komponentów z poziomu ziemi.

24. W konsekwencji podkryterium T.4 nie ocenia samodzielnej wartości użytkowej autobusu, lecz pośrednio premiuje określoną architekturę napędu. Powoduje to, że wraz z podkryterium T.6 dochodzi do wielokrotnego uwzględnienia tego samego aspektu konstrukcyjnego pojazdu w procesie oceny ofert.

25. Tym samym ZTM nie porównuje rzeczywistych parametrów eksploatacyjnych oferowanych autobusów, lecz preferuje określone rozwiązania konstrukcyjne, co niewątpliwie prowadzi do naruszenia podstawowych zasad przygotowania i przeprowadzenia postępowania, o których mowa w art. 16 Pzp. Kryteria oceny ofert powinny bowiem odnosić się do obiektywnie mierzalnych efektów użytkowych, związanych bezpośrednio z realizacją przedmiotu zamówienia, a nie do preferowanej przez Zamawiającego koncepcji technicznej wykonania pojazdu.

26. Mając na uwadze powyższe wnosimy o usunięcie podkryterium T.4 „Zabudowa wnętrza" w całości.

II.2.2. Podkryterium T.6 pn. „Rodzaj silnika".

27. Zgodnie z treścią podkryterium T.6 „Rodzaj silnika", Zamawiający przyzna maksymalną liczbę punktów (5 punktów) za zastosowanie silnika elektrycznego centralnego w obu typach autobusu, a 0 punktów za zastosowanie osi elektrycznej z wbudowanymi silnikami trakcyjnymi w piastach kół. W uzasadnieniu do przedmiotowego kryterium ZTM wskazał na wyższą niezawodność, prostszą konstrukcję, lepszą ochronę przed warunkami atmosferycznymi, łatwiejszy serwis i wyższą efektywność energetyczną silnika centralnego.

28. W ocenie Daimler przedstawiona przez Zamawiającego argumentacja odnosi się wyłącznie do jednego, konkretnego rozwiązania konstrukcyjnego, a nie do obiektywnie mierzalnego efektu użytkowego oczekiwanego przez ZTM. Niezawodność, koszty eksploatacji czy efektywność energetyczna pojazdu nie są pochodną wyłącznie rodzaju zastosowanego napędu, lecz jakości całego rozwiązania technicznego wdrożonego przez danego producenta, w tym jakości komponentów, rozwiązań chłodzenia, uszczelnienia oraz technologii zastosowanej w silnikach, niezależnie od ich umiejscowienia w pojeździe.

29. Należy podkreślić, że nowoczesne rozwiązania oparte na osi elektrycznej z silnikami trakcyjnymi w piastach kół stanowią sprawdzone technicznie, równoważne funkcjonalnie rozwiązanie konstrukcyjne, zdolne do realizacji celu zamówienia w postaci transportu miejskiego pasażerów, co potwierdza obecność

tego rozwiązania w ofercie renomowanych producentów autobusów elektrycznych obecnych na rynku europejskim.

30. Wymaga również odnotowania, że ustalone przez Zamawiającego kryterium T.5 „Zużycie energii" już samodzielnie i w sposób obiektywny, mierzalny oraz neutralny technologicznie premiuje pojazdy o niższym zużyciu energii na kilometr przebiegu (niezależnie od zastosowanego rodzaju napędu), realizując w ten sposób cel efektywności energetycznej, na który powołuje się ZTM uzasadniając podkryterium T.6. Wprowadzenie dodatkowego podkryterium T.6, odnoszącego się wprost do konkretnego rozwiązania konstrukcyjnego (rodzaju silnika), a nie do efektu (zużycia energii, niezawodności, kosztów eksploatacji), prowadzi do nieproporcjonalnego i zbędnego dublowania oceny tego samego aspektu technicznego pojazdu oraz do premiowania wybranej architektury konstrukcyjnej ponad inne, równoważne funkcjonalnie rozwiązania.

31. W konsekwencji Zamawiający, zamiast porównywać rzeczywiste, mierzalne parametry eksploatacyjne oferowanych autobusów, premiuje określone rozwiązanie konstrukcyjne stosowane przez ograniczoną liczbę producentów, co prowadzi do naruszenia podstawowych zasad przygotowania i przeprowadzenia postępowania, o których mowa w art. 16 Pzp.

32. Mając na uwadze powyższe wnosimy o wprowadzenie zmiany o treści wskazanej w petitum odwołania.

II.3. Zamawiający w sposób wadliwy sformułował OPZ w Postępowaniu.

33. Obowiązki każdego zamawiającego na gruncie art. 99 Pzp nie budzą najmniejszych wątpliwości w orzecznictwie Krajowej Izby Odwoławczej (przywołane orzecznictwo odnosi się do przepisów z nieobowiązującej już ustawy Pzp, jednak tezy wyroków pozostają aktualne): *„Przepis art. 29 ust. 3 p.z.p. określa w jaki sposób nie wolno zamawiającemu opisać przedmiotu zamówienia tj. przez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę, jeżeli mogłoby to doprowadzić do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców lub produktów. Przepis ten zatem zakazuje opisu przedmiotu zamówienia w sposób uprzywilejowujący niektórych wykonawców. Przepis ten owszem zawiera wyjątek od przewidzianego zakazu, ale ten wyjątek musi być interpretowany ściśle - czyli zamawiającemu tylko wtedy wolno wskazać znaki towarowe, patenty lub pochodzenie, źródła lub szczególny proces, który charakteryzuje produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę, jeżeli jest to uzasadnione specyfiką przedmiotu zamówienia i zamawiający nie może opisać przedmiotu zamówienia za pomocą dostatecznie dokładnych określeń, i dodatkowo wskazaniu takiemu towarzyszą wyrazy "lub równoważny"*[8]. Na tle orzecznictwa wskazuje się również, że: *„Zamawiający dopuszcza się dyskryminacji przez posłużenie się parametrami wskazującymi na konkretnego producenta i konkretny produkt oraz ustalając wymagania zbyt rygorystyczne, nieznajdujące uzasadnienia w jego*

[8] Wyrok z dnia 18 maja 2018 roku, sygn. KIO 821/18

potrzebach oraz redukujące krąg wykonawców zdolnych do wykonania zamówienia wyłącznie do przystępującego."[9]

34. W tym miejscu Odwołujący zauważa również, że w przypadku wprowadzenia do opisu przedmiotu zamówienia konkretnych danych/parametrów wskazujących na jednego producenta, to nie po stronie wykonawcy leży ciężar udowodnienia (wykazania), iż przygotowany przez zamawiającego opis techniczny mógłby niezasadnie utrudniać dostęp do zamówienia i ograniczać konkurencję. W takim przypadku wystarczającym jest wyłącznie uprawdopodobnienie, iż taki stan rzeczy może wywołać nieuzasadnione ograniczenie konkurencji oraz może wywoływać ten skutek, że tylko wąski krąg producentów jest w stanie zapewnić parametry zamówienia. Powyższe potwierdza wyrok Krajowej Izby Odwoławczej w dnia 9 września 2021 roku: *„Przepis art. 99 ust. 4 Prawa zamówień publicznych stanowi, że przedmiotu zamówienia nie można opisywać w sposób, który mógłby utrudniać uczciwą konkurencję, w szczególności przez wskazanie znaków towarowych, patentów lub pochodzenia, źródła lub szczególnego procesu, który charakteryzuje produkty lub usługi dostarczane przez konkretnego wykonawcę, jeżeli mogłoby to doprowadzić do uprzywilejowania lub wyeliminowania niektórych wykonawców lub produktów.* ***Dla wykazania powyższego stanu rzeczy wystarczające jest uprawdopodobnienie możliwości wystąpienia zakłócenia uczciwej konkurencji, a nie jej udowodnienie. Już sama potencjalna możliwość wystąpienia sytuacji utrudnienia uczciwej konkurencji może uzasadniać stwierdzenie naruszenia ww. przepisu****."*[10]

35. Jak zostanie wykazane, ZTM dopuścił się naruszenia zasady uczciwej konkurencji, formułując szereg postanowień składających się na OPZ w sposób skutkujący zablokowaniem dostępu do niniejszego zamówienia wykonawcom zdolnym do jego należytego wykonania – bez żadnych obiektywnych ku temu podstaw.

36. Jednocześnie Zamawiający sformułował OPZ w sposób niewyczerpujący istoty zamówienia będącego przedmiotem Postępowania, sztucznie dopuszczając jedynie rozwiązania, arbitralnie uznane przez siebie za właściwe **w sytuacji, w której przedmiot zamówienia można wykonać przy wykorzystaniu elementów równoważnych**.

II.3.1. Całkowita ilość miejsc pasażerskich – pkt 1.4 OPZ:

37. Zamawiający w pkt 1.4 OPZ określił, że w zakresie liczby miejsc pasażerskich wymaga, aby autobus typu MAXI objęty dostawą posiadał ich co najmniej 75. W ocenie Odwołującego wymóg ten jest nadmiarowy i nieadekwatny do pozostałych wymagań technicznych postawionych przez ZTM w niniejszym Postępowaniu, w szczególności do wymaganej przez Zamawiającego pojemności baterii trakcyjnych (zgodnie z pkt 9.2 OPZ – minimum 440 kWh dla autobusów MAXI), która bezpośrednio przekłada się na wzrost masy własnej pojazdu i w konsekwencji ogranicza masę dostępną na przewóz pasażerów. OPZ

[9] Wyrok KIO z dnia 1 września 2021 roku, sygn. KIO 2074/21.

[10] Sygn. KIO 2130/21.

przewiduje ponadto wyposażenie autobusów w rozbudowane systemy informacji pasażerskiej, monitoringu, urządzenia telematyczne oraz inne elementy wyposażenia dodatkowego, które również zwiększają masę własną pojazdu.

38. Rzeczywista dopuszczalna pojemność pasażerska autobusu elektrycznego wynika przede wszystkim z wymagań homologacyjnych oraz dopuszczalnej masy całkowitej pojazdu. W konsekwencji, przy jednoczesnym spełnieniu wymogów dotyczących pojemności baterii oraz pozostałego wyposażenia określonego w OPZ, spełnienie minimalnej pojemności na poziomie 75 miejsc może być utrudnione lub wymagać rozwiązań konstrukcyjnych dostępnych jedynie u ograniczonej liczby producentów, podczas gdy pojemność na poziomie 70 pasażerów odpowiada realnym możliwościom eksploatacyjnym nowoczesnych autobusów elektrycznych wyposażonych w wysokopojemnościowe baterie oraz wymagane przez Zamawiającego dodatkowe systemy pokładowe.

39. W tym miejscu należy wskazać, że np. w postępowaniu nr 143/RPP/AB/24 prowadzonym przez Miejskie Zakłady Autobusowe sp. z o.o. („**MZA**") na zakup i dostawę 90 szt. autobusów elektrycznych, wraz z prawem opcji, operator bardziej urealnił pojemność pasażerską (70 miejsc) przy analogicznej pojemności baterii (420 kWh)[11]. Co więcej, MZA w ramach wyjaśnień treści SWZ obniżył ten wymóg do 65 miejsc na skutek pytania nr 109, w którym wykonawca powoływał się na tożsamą argumentację[12].

40. W ocenie Odwołującego obniżenie wymaganej minimalnej ilości miejsc dla autobusów MAXI do 70 pozwoliłoby na zaoferowanie pojazdów o większym zasobie energii i tym samym większym zasięgu eksploatacyjnym, bez pogorszenia funkcjonalności pojazdu z punktu widzenia przewozów miejskich, przy jednoczesnym rozszerzeniu kręgu wykonawców zdolnych do złożenia konkurencyjnej oferty.

41. Mając na uwadze powyższe wnosimy o wprowadzenie zmiany o treści wskazanej w petitum odwołania.

II.3.2. Wymóg udzielenia 12-letniej gwarancji na szczelność, parowanie i zabrudzenie szyb podwójnych – pkt 2.5 i pkt 21.2 kropka piąta OPZ:

42. Zgodnie z pkt 2.5 OPZ oraz odpowiadającym mu pkt 21.2 OPZ, Zamawiający dopuszcza zastosowanie podwójnych szyb zespolonych (w pierwszych drzwiach oraz oknach bocznych) wyłącznie pod warunkiem przyjęcia przez Wykonawcę pełnej odpowiedzialności z tytułu 12-letniej gwarancji w zakresie szczelności, parowania i zabrudzenia przestrzeni między szybami.

43. W ocenie Odwołującego wymóg ten prowadzi do nierównego traktowania rozwiązań technicznych i nieuzasadnionego ograniczenia konkurencji. Szyby podwójne stanowią rozwiązanie bardziej energooszczędne niż szyby ogrzewane elektrycznie, gdyż ograniczają parowanie i straty ciepła bez dodatkowego poboru energii, co ma istotne znaczenie w autobusach elektrycznych, w których zużycie

[11] Załącznik nr 1.1 do SWZ (postępowanie numer: 143/RPP/AB/24)

[12] Pismo MZA z dnia 15 kwietnia 2025 roku – odpowiedzi na pytania wykonawców

energii przez układy pomocnicze wpływa na rzeczywisty zasięg pojazdu – a więc wprost na realizację celu, któremu służy m.in. kryterium T.5 „Zużycie energii".

44. Wymóg 12-letniej gwarancji na konkretne, wąsko określone parametry eksploatacyjne szyb podwójnych (szczelność, parowanie, zabrudzenie przestrzeni między szybami) nie znajduje odpowiednika w odniesieniu do alternatywnych rozwiązań (np. szyb ogrzewanych elektrycznie), co w sposób nieuzasadniony eliminuje lub czyni ekonomicznie nieatrakcyjnym zastosowanie rozwiązania korzystniejszego z punktu widzenia efektywności energetycznej i kosztów eksploatacji Zamawiającego.

45. W konsekwencji, w ocenie Odwołującego, wymóg ten nie jest adekwatny do uzasadnionych potrzeb Zamawiającego, a jednocześnie zniechęca do oferowania rozwiązań korzystniejszych energetycznie.

46. Mając na uwadze powyższe wnosimy o usunięcie z treści pkt 2.5 i pkt 21.2 kropka piąta OPZ wymogu udzielenia 12- letniej gwarancji na szczelność, parowanie i zabrudzenie szyb podwójnych.

II.3.3. Sygnalizacja krytycznie niskiego poziomu naładowania – pkt 3.4 tiret pierwsze kropka piąta OPZ:

47. Opis przedmiotu zamówienia w pkt 3.4 OPZ określa sposób sygnalizacji stanu krytycznie niskiego poziomu naładowania magazynu energii w sposób, który w ocenie Odwołującego nie dopuszcza rozwiązania polegającego na wyświetlaniu stanu krytycznego przy poziomie naładowania baterii wynoszącym około 5% oraz zastosowaniu jednokrotnego, długiego sygnału akustycznego, zamiast sygnału trzykrotnego.

48. Zdaniem Daimler poziom 5% pojemności baterii stanowi rzeczywiście krytyczny stan energetyczny pojazdu, wymagający podjęcia działań przez kierowcę, a zastosowanie pojedynczego, długiego sygnału akustycznego zapewnia skuteczne zwrócenie uwagi kierowcy przy jednoczesnym ograniczeniu ryzyka jego niepotrzebnego rozpraszania oraz irytacji podczas prowadzenia pojazdu w ruchu miejskim, co ma również znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu drogowego. Proponowane rozwiązanie zachowuje pełną funkcjonalność ostrzegawczą wymaganą przez Zamawiającego przy jednoczesnym zwiększeniu komfortu eksploatacji autobusu.

49. Mając na uwadze powyższe wnosimy o wprowadzenie zmiany o treści wskazanej w petitum odwołania.

II.3.4. Wymagana moc ładowania – pkt 9.2, pkt 9.4, pkt 9.6 i pkt 19.1 OPZ:

50. Zgodnie z pkt 9.4 OPZ, Zamawiający wymaga wyposażenia autobusów w układ umożliwiający szybkie ładowanie przewodowe DC z mocą do 250 kW.

51. W ocenie Odwołującego wymaganie ładowania z mocą do 250 kW jest nieproporcjonalne do rzeczywistych potrzeb eksploatacyjnych określonych w Postępowaniu oraz istotnie ogranicza konkurencję, eliminując z udziału w Postępowaniu producentów oferujących sprawdzone na rynku rozwiązania o niższej mocy ładowania. Przy wymaganych pojemnościach magazynów energii

(440 kWh – dla autobusu MAXI, 700 kWh – dla autobusu MEGA, zgodnie z pkt 9.2 OPZ) oraz założonym sposobie eksploatacji pojazdów komunikacji miejskiej, zastosowanie ładowania o mocy 120 kW pozwala na pełne przygotowanie autobusów do realizacji zadań przewozowych przy odpowiednio wydłużonym czasie ładowania (4 godziny 30 minut – dla autobusów MAXI i 5 godzin 30 minut – dla autobusów MEGA), przy zachowaniu wszystkich pozostałych parametrów technicznych i użytkowych wymaganych przez Zamawiającego.

52. Dopuszczenie ładowania z mocą do 120 kW oraz odpowiednia zmiana wymaganego czasu pełnego ładowania zwiększyłyby konkurencyjność Postępowania przy zachowaniu pełnej funkcjonalności i efektywności eksploatacyjnej zamawianych autobusów, nie naruszając uzasadnionych potrzeb Zamawiającego związanych z organizacją pracy taboru.

53. Jednocześnie Odwołujący wskazuje, że w poprzednio prowadzonych przez ZTM postępowaniach (nr 9/2024 – „Zielony transport publiczny w Kielcach – zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania”[13] i nr 9/2025 – „Zeroemisyjny transport publiczny w centrum Kielc – zakup taboru wraz z infrastrukturą ładowania”[14]) wymagania dotyczące ładowania były mniej restrykcyjne (120 kW), co umożliwiało szerszy udział producentów autobusów elektrycznych bez negatywnego wpływu na późniejszą eksploatację pojazdów. Co istotne, **zarówno postępowanie nr 9/2024 jak i postępowanie nr 9/2025 wygrał Solaris[15], który obecnie – według najlepszej wiedzy Odwołującego – jest jedynym podmiotem działającym na terenie Polski oferującym moc ładowania 250 kW[16]. Powyższe działanie Zamawiającego jawi się jako rażące ograniczenie konkurencji w Postępowaniu poprzez preferowanie rozwiązań, które oferuje wyłącznie jeden wykonawca działający na rynku, z którym ZTM stale współpracuje**.

54. Mając na uwadze powyższe wnosimy o wprowadzenie zmiany o treści wskazanej w petitum odwołania.

II.3.5. Wymagany minimalny poziom zachowania energii baterii – pkt 9.3 i pkt 21.2 kropka dwunasta OPZ:

55. Zgodnie z pkt 9.3 OPZ (odpowiednio pkt 21.2 OPZ), Zamawiający wymaga, aby baterie trakcyjne zapewniały bezawaryjną eksploatację i zachowanie w całym okresie 15-letniej gwarancji energii na poziomie minimum 80% jej wartości dostępnej (początkowej), pod rygorem obowiązku wymiany całego układu bateryjnego na fabrycznie nowy.

---

[13] https://ztm.kielce.pl/images/pdf/pliki/2024/Autobusy%20elektryczne/SWZ.pdf

[14] https://ztm.kielce.pl/images/pdf/pliki/2025/ZEROEMISYJNY%20TRANSPORT%202/SWZ.pdf

[15] Informacja o wyniku postępowania nr 9/2024 – „Zielony transport publiczny w Kielcach – zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania”

https://kielce.tvp.pl/90640488/umowa-na-dostawe-autobusow-elektrycznych-podpisana-w-kielcach-zadebiutuje-nowy-model-solaris-urbino-105

[16] https://www.rynek-kolejowy.pl/wiadomosci/solaris-prezentuje-autobus-urbino-15-le-electric-swiatowa-premiera-147580.html

56. W ocenie Odwołującego wymagany poziom zachowania energii dostępnej baterii na poziomie 80% stanowi parametr wywodzący się z wcześniejszych generacji autobusów elektrycznych i nie znajduje obecnie pełnego uzasadnienia przy równoczesnym wymaganiu przez Zamawiającego aż 15-letniej gwarancji na baterie oraz gwarantowanego zasięgu pojazdu przez cały ten okres. Interes Zamawiającego pozostaje w pełni zabezpieczony poprzez obowiązek utrzymania wymaganych parametrów eksploatacyjnych (w tym gwarantowanego zasięgu) przez cały okres gwarancji – w przypadku ich niespełnienia Wykonawca jest zobowiązany do podjęcia działań gwarancyjnych niezależnie od tego, czy formalny próg zachowania pojemności wynosi 80% czy 75%.

57. Należy zauważyć, że współczesne opracowania branżowe wskazują, że próg EOL zależy od konkretnego zastosowania, a baterie mogą być efektywnie wykorzystywane również przy poziomie 70-80% pojemności[17].

58. Z kolei większość producentów pojazdów elektrycznych gwarantuje minimalny poziom pojemności baterii na poziomie około 70% SoH po 8 latach eksploatacji. Dotyczy to m.in. producentów takich jak Tesla, Mercedes-Benz, Volkswagen, BMW, Hyundai czy Kia[18].

59. Obniżenie wymaganego minimalnego poziomu zachowania energii dostępnej baterii z 80% do 75% zwiększyłoby zatem krąg wykonawców zdolnych do zaoferowania zgodnego z wymaganiami rozwiązania bateryjnego, bez realnego uszczerbku dla interesów ZTM oraz bez obniżenia wymaganych parametrów eksploatacyjnych autobusów, które pozostają zabezpieczone poprzez odrębne wymogi gwarantowanego zasięgu i 15-letniego okresu gwarancji.

60. Mając na uwadze powyższe wnosimy o wprowadzenie zmiany o treści wskazanej w petitum odwołania.

II.3.6. Metodyka testu E-SORT 2

61. Zgodnie z obecnym brzmieniem pkt 9.10 OPZ, podana w ofercie wielkość zużycia energii może dotyczyć autobusu w kompletacji i wyposażeniu jedynie „zbliżonym" do wyposażenia i kompletacji autobusów oferowanych w Postępowaniu.

62. Zdaniem Daimler obecne brzmienie tego postanowienia stwarza możliwość posługiwania się raportami z testu E-SORT 2 wykonanymi dla autobusów wyposażonych w baterie o istotnie mniejszej pojemności niż wymagana w Postępowaniu (440 kWh – dla autobusu MAXI, 700 kWh – dla autobusu MEGA). Pojemność magazynu energii ma bezpośredni wpływ na masę własną pojazdu, a tym samym na uzyskiwane wyniki zużycia energii mierzone w ramach testu E-SORT 2, który stanowi jednocześnie podstawę oceny ofert w ramach podkryterium T.5 „Zużycie energii".

63. W konsekwencji, przy obecnym brzmieniu pkt 9.10 OPZ, porównywane mogą być wyniki pochodzące z badań pojazdów o odmiennych parametrach technicznych

[17] https://www.twaice.com/battery-encyclopedia/end-of-life

[18] https://soh.lv/en/knowledge-base/ev-battery-warranty-explained

(różnej masie związanej z różną pojemnością baterii), co nie zapewnia równego i obiektywnego porównania ofert w ramach podkryterium oceny ofert T.5.

64. Dla zachowania zasady uczciwej konkurencji oraz porównywalności deklarowanych parametrów eksploatacyjnych konieczne jest, aby raport z testu E-SORT 2 dotyczył autobusu wyposażonego w magazyn energii o pojemności nominalnej nie mniejszej niż wymagana przez Zamawiającego dla danego typu pojazdu, dzięki czemu wyniki zużycia energii będą odnosiły się do pojazdów faktycznie odpowiadających wymaganiom Postępowania i będą w pełni porównywalne pomiędzy wykonawcami.

65. Mając na uwadze powyższe wnosimy o wprowadzenie zmiany o treści wskazanej w petitum odwołania.

II.3.7 System zarządzania ładowarkami – pkt 19.15.1 OPZ:

66. Zgodnie z pkt 19.15.1 OPZ, w obecnym brzmieniu nie dopuszcza się jednoznacznie możliwości dostarczenia systemu zarządzania ładowarkami w modelu zdalnego dostępu, w którym wykonawca udostępnia dostęp do systemu na własnych serwerach zlokalizowanych na terenie Unii Europejskiej, a Zamawiający loguje się do niego za pośrednictwem szyfrowanej aplikacji webowej.

67. Model oparty na zdalnym dostępie do systemu zarządzania ładowarkami utrzymywanego przez wykonawcę w chmurze obliczeniowej umożliwia podgląd pracy stacji ładowania z każdego urządzenia posiadającego dostęp do sieci Internet (stacjonarnie i mobilnie), oferuje nieograniczoną skalowalność systemu w przyszłości, automatyczne kopie zapasowe oraz zdalną konserwację i aktualizacje, co eliminuje konieczność fizycznego serwisowania systemu przez osoby trzecie oraz zakupu, montażu i administrowania fizycznym serwerem, obniżając tym samym koszty wdrożenia po stronie Zamawiającego.

68. Rozwiązanie chmurowe oparte na profesjonalnych centrach danych zapewnia przy tym wysoki poziom bezpieczeństwa i dostępności danych dzięki wielopoziomowym zabezpieczeniom, redundantnym systemom przechowywania danych oraz automatycznym mechanizmom kopii zapasowych, pozostając przy tym bardziej odporne na skutki zdarzeń losowych dotykających pojedynczą lokalizację (awarie infrastruktury, włamania, pożary) niż rozwiązanie oparte wyłącznie na pojedynczym serwerze lokalnym, który stanowi pojedynczy punkt awarii.

69. Należy zauważyć, że – wbrew często spotykanemu przekonaniu – rozwiązanie oparte na lokalnym serwerze nie jest z definicji rozwiązaniem bezpieczniejszym od rozwiązania chmurowego. Profesjonalne platformy chmurowe wykorzystywane obecnie przez przedsiębiorstwa i instytucje publiczne zapewniają wielopoziomowe mechanizmy bezpieczeństwa, których wdrożenie w pojedynczej lokalizacji Zamawiającego byłoby nieproporcjonalnie kosztowne lub wręcz niemożliwe[19].

[19] https://learn.microsoft.com/en-us/azure/security/fundamentals/physical-security

70. Z kolei dane przechowywane w środowisku chmurowym są zwykle replikowane pomiędzy wieloma centrami danych oraz objęte mechanizmami redundancji i automatycznych kopii zapasowych. Dzięki temu awaria pojedynczego serwera, budynku lub nawet całego centrum danych nie powoduje utraty danych ani niedostępności systemu. W przypadku rozwiązania lokalnego pojedynczy serwer pozostaje natomiast pojedynczym punktem awarii[20].

71. Dodatkowo centra danych dostawców usług chmurowych są wyposażone w zaawansowane zabezpieczenia fizyczne, obejmujące kontrolę dostępu, monitoring, ochronę obiektów, redundantne źródła zasilania, niezależne systemy chłodzenia oraz procedury ciągłości działania. Tego rodzaju środki ochrony znacząco przewyższają standardowo stosowane zabezpieczenia pojedynczych serwerowni lokalnych[21].

72. Rozwiązania chmurowe zapewniają również automatyczne aktualizacje bezpieczeństwa, stały monitoring cyberzagrożeń, zarządzanie kopiami zapasowymi oraz możliwość odtwarzania danych po incydencie, co ogranicza ryzyko błędów ludzkich będących jedną z najczęstszych przyczyn naruszeń bezpieczeństwa systemów informatycznych[22].

73. Ponadto chmura umożliwia geograficzne rozproszenie danych oraz ich replikację pomiędzy odrębnymi lokalizacjami. W efekcie pozostaje bardziej odporna na skutki zdarzeń losowych, takich jak pożar, zalanie, włamanie, uszkodzenie sprzętu, awaria infrastruktury technicznej czy akty sabotażu, które w przypadku pojedynczego serwera lokalnego mogą doprowadzić do całkowitej utraty dostępu do systemu.

74. Podsumowując, w ocenie Daimler, ukształtowanie opisu przedmiotu zamówienia w sposób, który nie dopuszcza jednoznacznie równoważnego, nowoczesnego rozwiązania opartego na modelu zdalnego dostępu do systemu zarządzania ładowarkami, w sposób nieuzasadniony ogranicza krąg wykonawców zdolnych do zaoferowania rozwiązania optymalnego kosztowo i technicznie dla ZTM.

75. Mając na uwadze powyższe wnosimy o jednoznaczne dopuszczenie w treści pkt 19.15.1 OPZ możliwości dostarczenia systemu zarządzania ładowarkami w modelu zdalnego dostępu (w wersji chmurowej), utrzymanego przez wykonawcę na serwerach na terenie Unii Europejskiej jako rozwiązania równoważnego wobec systemu opartego na serwerze lokalnym Zamawiającego.

* * *

Wobec powyższego wnoszę o uwzględnienie odwołania

Signature Not Verified
Dokument podpisany przez Wojciech Merkwa
Data: 2026.10.12 14:08:54 CEST

Wojciech Merkwa
radca prawny

[20] https://learn.microsoft.com/en-us/azure/reliability/concept-redundancy-replication-backup
https://azure.microsoft.com/en-us/explore/global-infrastructure/availability-zones/
https://docs.aws.amazon.com/aws-backup/latest/devguide/disaster-recovery-resiliency.html

[21] https://learn.microsoft.com/en-us/azure/security/fundamentals/physical-security

[22] https://www.nist.gov/publications/cloud-computing-review-features-benefits-and-risks-and-recommendations-secure-efficient

ZAŁĄCZNIKI

Załącznik 1 Pełnomocnictwo

Załącznik 2 Opłata skarbowa za pełnomocnictwo

Załącznik 3 Odpis z Krajowego Rejestru Sądowego

Załącznik 4 Dowód uiszczenia wpisu

Załącznik 5 Dowód przekazania kopii odwołania Zamawiającemu

Załącznik 6 Załącznik nr 1.1 do SWZ (postępowanie numer: 143/RPP/AB/24)

Załącznik 7 Pismo MZA z dnia 15 kwietnia 2025 roku – odpowiedzi na pytania wykonawców

Załącznik 8 Informacja o wyniku postępowania nr 9/2024 – „Zielony transport publiczny w Kielcach – zakup autobusów elektrycznych wraz z infrastrukturą ładowania”