



MIEJSKI ZARZĄD ULIC I MOSTÓW

41-500 Chorzów, ul. Bałtycka 8A

tel. +48 32 241-12-70, 241-12-79

fax. +48 32 241-40-60

e-mail: sekretariat@mzuim.chorzow.eu

<http://www.mzuim.chorzow.eu>

W:\SPRAWY_2020\7045\005_letnie i zimowe utrzymanie\Wyjaśnienia nr 1.docx SC

GI/ZP/7045/005_01/000/20

Chorzów, dnia 06.03.2020 r.

Dotyczy postępowania o udzielenie zamówienia publicznego pn.: „Letnie i zimowe utrzymanie jezdni ulic na terenie miasta Chorzowa” - **wyjaśnienia treści SIWZ nr 1**

Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Chorzowie, w związku z zapytaniami otrzymanymi w dniu 27.02.2020 r. i 04.03.2020 r., działając na podstawie art. 38 ust. 2 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych, niniejszym udziela odpowiedzi.

Pytanie nr 1:

W związku z zapisem rozdziału XXV Kryterium „Emisja spalin (E)” prosimy o wyjaśnienie jakie przyjęto zasady proporcjonalności, czym się kierował Zamawiający przy ustalaniu punktacji odnoszącej się do normy emisji spalin.

Pytanie nr 2:

Prosimy o wyjaśnienie dlaczego najbardziej korzystna z punktu widzenia ochrony środowiska norma emisji spalin EURO6 została rozróżniona od normy EURO 5 różnica jedynie o 0,25 pkt, gdy różnica ta pomiędzy normą EURO 5 a starszą normą EURO 4 wynosi 0,75 pkt. Klasyfikacja- punktacja nie jest proporcjonalna. Poszczególne normy to różne techniczne rozwiązania. Normy te były wydawane w proporcjonalnych okresach, każdą z nich dzieli co najmniej 5 letni okres, a także bardziej korzystny standard emisji CO, HC, NOx, co powinno powodować, że zamawiający powinien je proporcjonalnie rozróżnić lub wyróżnić rozwiązanie które preferuje, które jest dla niego najbardziej korzystne.

Pytanie nr 3:

Prosimy o podanie jakie wymogi stawia Zamawiający w zakresie BDO (Baza danych o odpadach).

Pytanie nr 4:

W oparciu o przepis art. 38 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych zwracamy się o wyjaśnienie zapisów Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia (dalej SIWZ).

Prosimy o wyjaśnienie przyczyn drastycznego obniżenia standardów środowiskowych przy realizacji usług objętych przedmiotem zamówienia w stosunku do wymogów stawianych wykonawcom w analogicznym postępowaniu prowadzonym w roku 2017/2018.

Nie dość, że Zamawiający obniżył wagę kryterium środowiskowego w postaci emisji spalin o 10%, to jeszcze wprowadził odmienny system punktacji dla pojazdów co powoduje, że najwyższe normy emisji spalin nie są w sposób jednoznaczny preferowane.

Okoliczności prawne, społeczne, klimatyczne wręcz wymuszają na instytucjach zaost్రzanie kryteriów środowiskowych, a w przypadku niniejszego postępowania uczyniono „krok

wstecz” w tym zakresie. Tym bardziej jest to zastanawiające, że w roku 2017 Zamawiający gorliwie bronił najwyższych standardów emisji spalin, czego dał wyraz w odpowiedzi na odwołanie wniesione do Krajowej Izby Odwoławczej (sygn. akt KIO 2146/17), wskazując m.in. na:

- a) zły stan powietrza na Śląsku, którego głównym źródłem jest emisja antropogeniczna związana ze źródłami powierzchniowymi, punktowymi oraz liniowymi (transport drogowy),
- b) konieczność wprowadzania dopuszczalnych norm emisji spalin jako jeden ze sposobów zapobieżenia emisji spalin do powietrza,
- c) regulacje prawne, których funkcją jest zachowanie w stanie niepogorszonym zasobów środowiska (utrzymanie status quo), podejmowanie działań w celu ograniczenia zjawisk, które pogarszają stan środowiska,
- d) konieczność zapobiegania lub ograniczania wprowadzania do środowiska substancji lub energii (bezpośrednia dyspozycja wynikająca art. 137 ustawy Prawo ochrony środowiska),

e) fakt, że każda kolejna norma emisji spalin EURO jest mniej szkodliwa dla środowiska niż poprzednia oraz że wszyscy producenci pojazdów posiadają w swojej ofercie pojazdy spełniające normę EURO 6 .

Krajowa Izba Odwoławcza również w wyrokach niejednokrotnie podkreśla istotną wagę aspektów ekologicznych w postępowaniach o udzielenie zamówienia publicznego:

-, ..., w ciągu lat od wydania ww. wyroku można zauważyć nie tylko przyzwolenie, ale wręcz nacisk prawa unijnego na kwestie ekologiczne, czego przykładem jest nie tylko dyrektywa wskazana przez zamawiającego, ale także nowe dyrektywy zamówieniowe z 2014 r. (2014/24/UE i 2014/25/UE). Jego śladem zaś musi pójść zarówno ustawodawstwo krajowe, jak i, przede wszystkim, praktyka. Nie można też stwierdzić, że wymóg nie znajduje żadnego racjonalnego uzasadnienia - jest nim choćby czynnik ekologiczny, który na gruncie prawa unijnego (a zatem i polskiego) jest uznawany za dobro samo w sobie, niezależnie od bezpośrednich korzyści, które mógłby odnieść zamawiający czy beneficjenci usług” (KIO 2332/15),

- „ Wprowadzenie aspektów środowiskowych jako kryteriów oceny ofert miało na celu ograniczenie lub uniknięcie degradacji środowiska naturalnego, a tam, gdzie to możliwe, również jego poprawę, poprzez redukcję emisji CO₂, zmniejszenie hałasu czy też zmniejszenie ilości substancji szkodliwych, jakie mogą być emitowane do środowiska. Kryteria te wpisują się w obowiązujące na obszarze Unii Europejskiej przepisy, dotyczące ochrony środowiska, które stają się coraz bardziej rygorystyczne w zakresie norm wielkości emisji pojazdów. Obowiązkowe stosowanie określonych norm w wyżej wskazanych obszarach nie stoi na przeszkodzie formułowaniu przez Zamawiających wyższych wymagań niż przewidują to normy i uwzględniać czynniki oddziaływania na środowisko w ramach powyższego kryterium jako podstawę do oceny ofert. ” (KIO 1878/18).

Mamy świadomość, że Zamawiający posiada autonomię w określaniu warunków udziału, kryteriów oceny, jednakże swoboda ta nie ma charakteru nieograniczonego i nie powinna wykraczać poza ramy prawne, chociażby wyżej wskazane. Stąd też prosimy o udzielenie odpowiedzi na zadane na wstępie pytanie i podanie jakimi przesłankami kierował się Zamawiający obniżając standardy ekologiczne usług letniego i zimowego oczyszczania.

Dodatkowo po wnikliwej analizie i przeprowadzeniu symulacji, zakładając hipotetycznie, że w niniejszym postępowaniu składają oferty ci sami wykonawcy co w roku 2018 i z tymi samymi cenami, to wg zaproponowanej przez Zamawiającego punktacji ranking ofert ulega odwróceniu i postępowanie wygrywa firma Orfin, która w przetargu w roku 2018 zajęła 3 miejsce spośród trzech firm ubiegających się o przedmiotowe zamówienie. Wykluczamy faworyzowanie jednej z firm przez Zamawiającego, ale jednocześnie rodzi się na tej podstawie szereg pytań, np. dlaczego i w jaki sposób Zamawiający ustalił 0,75 pkt za normę

Euro 5 na 1 pojazd i tylko 1 pkt na normę EURO 6? Dlaczego nie są to wartości, odpowiednio np. 0,85 i 1,30. Prosimy o przedstawianie założeń w oparciu o które zamawiający przyznał taką a nie inną wartość punktową.

Gdyby Zamawiającemu faktycznie zależało na uzyskaniu oferty tańszej to dokonałby modyfikacji kryteriów oceny ofert w ten sposób, że cena stanowiłaby np. 100%. Z prawnego punktu widzenia jest to możliwe a dodatkowo dałoby gwarancję uzyskania niższej ceny.

Ponadto duże wątpliwości budzi również fakt podniesienia wagi kryterium w zakresie normy ISO/EMAS z 10% na 20% co również nasuwa szereg pytań o przyczyny takiego postępowania Zamawiającego. Z jakiego powodu nagle Zamawiającemu zaczęło zależeć na takim zwiększeniu znaczenia tych certyfikatów skoro sam jako podmiot gospodarczy działający w tym segmencie rynku nie posiada takich norm? Jakimi czynnikami/kryteriami kierował się Zamawiający dokonując tej tak bardzo istotnej modyfikacji? Z jednej strony obniża punkty na pojazdy, które realnie wpływają na stan środowiska i jego degradację a z drugiej strony zwiększa wymagania „na papierze” w zakresie aspektów środowiskowych. Przyjmując, że Zamawiający w swoich decyzjach kierował się najlepszymi intencjami trudno jednak wyciągnąć z takiego postępowania logiczne wnioski.

Odpowiedź 1, 2 i 4:

Zgodnie z przepisem art. 91 ust. 2 pkt 3 ustawy Pzp, kryteriami oceny ofert są cena lub koszt albo cena lub koszt i inne kryteria odnoszące się do przedmiotu zamówienia, w szczególności aspekty środowiskowe, w tym efektywność energetyczna przedmiotu zamówienia. Powyższe oznacza, że Zamawiający ma prawo do takiego ustalania kryteriów oceny ofert, które w jego ocenie spełnią zamierzenia wynikające z realizacji przedmiotu zamówienia. Zamawiający kształtując pozacenowe kryteria ma prawo doboru i poszukiwania różnego rodzaju rozwiązań limitowane jedynie koniecznością powiązania kryteriów oceny ofert z przedmiotem zamówienia, jego specyfiką i potrzebami zamawiającego.

Zamawiający w przedmiotowym postępowaniu starał się w taki sposób opisać pozacenowe kryteria oceny ofert, aby odpowiadały one aktualnym trendom w zakresie ochrony środowiska i ekologii, dlatego 40% wagi kryteriów oceny ofert zajmują aspekty środowiskowe, w tym 20% kryterium „emisja spalin”. Ustalając kryterium „emisja spalin”, po analizie dopuszczalnych wartości emisji spalin przez poszczególne normy, a także biorąc pod uwagę wiek samochodów spełniających poszczególne normy, Zamawiający jako wyjściową przyjął normę Euro 4. Pomiędzy normą Euro 4 a Euro 5 zauważalna jest znaczna zmiana dopuszczalnych wartości emisji spalin – dopiero norma Euro 5 przyniosła zdecydowaną poprawę jakości spalin w przypadku silników Diesla oraz wprowadziła limit ilości emisji cząstek stałych (PM) na poziomie 0,005 [g/km]. Stąd przyjęty w SIWZ sposób punktacji za spełnianie przez poszczególne pojazdy poszczególnych norm. Punkty te po zsumowaniu zostaną przeliczone wg wzoru określonego dla kryterium „emisja spalin”, dając w efekcie liczbę punktów, jakie oferta otrzyma w kryterium „emisja spalin” [max 20 punktów]. Zamawiający opisując sposób oceny w kryterium „emisja spalin” premiuje oferty z pojazdami jak najnowszymi, w tym produkowanymi w latach 2011- 2013 (norma Euro 5) i od roku 2014 do nadal (norma Euro 6 lub nie emitujące spalin).

W przedmiotowym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego, Zamawiający ustalając wagę poszczególnych kryteriów oceny ofert oraz sposób ich oceny, działał w zgodzie z obowiązującymi przepisami prawa, w szczególności ustawą Prawo zamówień publicznych i ustawą o finansach publicznych oraz w oparciu o swoją wiedzę dotyczącą norm emisji spalin obowiązujących na przestrzeni kolejnych lat.

Odpowiedź 3:

Zgodnie z Rozdziałem III. Pkt. 4.1 Postanowień SIWZ Zamawiający nakłada na Wykonawcę obowiązki w zakresie:

1/selektywnego zbierania, selektywnego wywozu, zgodnie z wymogami prawa, zagospodarowania odpadów, które na nieruchomościach, objętych utrzymaniem będą się pojawiać lub będą powstałe w wyniku działań wynikających lub związanych z realizacją umowy o zamówienie;

2/gospodarowania odpadami komunalnymi zbieranymi z nieruchomości objętych utrzymaniem – w zakresie w jakim stanowi to obowiązek faktycznie władającego nieruchomością – Wykonawca zobowiązany jest realizować w sposób określony w obowiązujących przepisach prawa.

W tym celu Wykonawca musi posiadać wpis do *Rejestru podmiotów wprowadzających produkty, produkty w opakowaniach i gospodarujących odpadami* (rejestr BDO), o którym mowa w art. 49 ustawy z dnia 14.12.2012 r. o odpadach.

Zgodnie z zapisami Projektu umowy: par. 9 ust. 4-6:

Wykonawca na każde żądanie Zamawiającego i w terminie przez niego wskazanym przedstawi dokumenty potwierdzające wywóz i unieszkodliwienie odpadów powstałych przy realizacji przedmiotu umowy na legalne składowisko.

Gospodarkę odpadami powstającymi w związku z realizacją przedmiotu umowy Wykonawca będzie prowadzić zgodnie z obowiązującymi w tym zakresie przepisami, a szczególności ustawą z dnia 27 kwietnia 2001 r. Prawo ochrony środowiska (Dz. U. 2019. 1396.) oraz ustawą z dnia 14 grudnia 2012 r. o odpadach (Dz. U. 2019.701).

Wykonawca musi mieć uregulowany stan formalno- prawny w zakresie gospodarowania odpadami.

Dyrektor MZUiM

mgr inż. Piotr Wojtala