



W-1.43.2.173.2024.4.AW
Dot. 194/24

Warszawa, dnia 07.10.2024 r.

<https://platformazakupowa.pl/pn/mzdww>

dotyczy postępowania na:

Rozbudowa drogi wojewódzkiej nr 544 relacji Przasnysz-Ostrołęka na odcinku od km 131+530 do km 132+430 na terenie gminy Krasnosielc – nr postępowania 194/24

Działając na podstawie art. 284 ust. 1, ust. 2, ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 1320) Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich w Warszawie uprzejmie Państwa informuje, iż otrzymał zapytania do Specyfikacji Warunków Zamówienia, na które niniejszym udziela odpowiedzi.

Pytanie 10

1. Zamawiający dnia 02.10.2024 udzielając wyjaśnień Wykonawcom, wskazał, w odpowiedzi nr 4, iż załączona dokumentacja projektowa jest kompletna i w sposób jednoznaczny, określa co jest przedmiotem zamówienia. Natomiast w odpowiedzi nr 5 Zamawiający wskazał, iż nawierzchnia była wykonana przed rokiem 1999, i może zawierać smołę. Ponadto w odpowiedzi nr 7 Zamawiający określił, iż Wykonawca utylizuje na własny koszt destruk, który nie utracił statusu odpadu. Udzielone odpowiedzi Zamawiającego budzą wątpliwość co do zasady zgodnej z art. 99 ust. 1 ustawy Pzp,

iż przedmiot zamówienia opisuje się w sposób jednoznaczny i wyczerpujący, za pomocą dostatecznie dokładnych i zrozumiałych określeń, uwzględniając wymagania i okoliczności mogące mieć wpływ na sporządzenie oferty.

W OWU pkt 5.8 zawarto postanowienia dotyczące wykorzystania destruktu asfaltowego oraz gospodarki odpadami, przy czym ani z OWU, ani z pozostałych dokumentów stanowiących część SWZ nie wynika, jaka ilość destruktu asfaltowego nie utraci statusu opadu i będzie wymagała selektywnego frezowania, wywozu oraz unieszkodliwienia. Zgodnie z OWU pkt 5.8.1 badania mające na celu ustalenie możliwości utraty przed destruktu statusu odpadu mają być przeprowadzone przez Wykonawcę, a więc przez podmiot, z którym Zamawiający podpisze umowę na wykonanie zamówienia publicznego. Badania te będą więc przeprowadzone dopiero po podpisaniu umowy. Z tej przyczyny, na etapie postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, ani Zamawiający ani wykonawcy biorący udział w postępowaniu, nie mają wiedzy, co do ilości wyżej opisanego destruktu. W konsekwencji wykonawcy nie mają możliwości ujęcia w ofertach ewentualnych kosztów związanych z jego selektywnym frezowaniem, wywozem i unieszkodliwieniem w sposób umożliwiający zachowanie porównywalności składanych Zamawiającemu ofert.

Pragniemy zwrócić uwagę, że koszty związane z wywozem i unieszkodliwieniem destruktu asfaltowego, który nie utracił statusu odpadu, są bardzo wysokie w porównaniu z wywozem

i unieszkodliwieniem odpadów innych kategorii. Z tej przyczyny ewentualne ujęcie w ofercie tych kosztów, może istotnie wpłynąć na cenę oferty, a w konsekwencji na wybór oferty najkorzystniejszej, zwiększając szanse wykonawców o największej skłonności do ryzyka. Sytuacja, w której wykonawcy na etapie przetargu przyjmują w ofercie ilość destruktu, każdy wedle własnego uznania, nie tylko jest sprzeczna z przepisami ustawy pzp, ale również może prowadzić do nieprawidłowości na etapie realizacji zamówienia. Ryzyko zidentyfikowania na etapie realizacji większej ilości destruktu wymagającego wywozu i unieszkodliwienia, niż dany wykonawca skalkulował arbitralnie w ofercie,

a w konsekwencji ryzyko poniesienia znacznej straty, stwarza presję, która może sprzyjać nieprawidłowościom w trakcie badań i klasyfikacji destruktu. Może też prowadzić do sporów na linii Wykonawca – Zamawiający.

Nieprawidłowości mogą wystąpić nie tylko w przypadku ryzyka straty po stronie Wykonawcy realizującego zamówienie. Zidentyfikowanie ilości destruktu, który nie utracił statusu odpadu w ilości mniejszej niż Wykonawca skalkulował w ofercie, oznaczałoby poniesienie przez Zamawiającego publicznego kosztów realizacji prac, które nie zostały wykonane w wymiarze odpowiadającym kalkulacji Wykonawcy, generując stratę po stronie Zamawiającego.



W celu uniknięcia opisanych wyżej ryzyk i nieprawidłowości, oraz zachowania porównywalności ofert, konieczne jest jednoznaczne uregulowanie zasad rozliczania selektywnego frezowania, wywozu i unieszkodliwiania destruktu asfaltowego, który nie utraci statusu odpadu.

Jedną z możliwości jest wyłącznie tych prac i obowiązków z wyceny w ramach składanych ofert z wyraźnym wskazaniem, że w przypadku ich wystąpienia, będą one stanowiły roboty dodatkowe, np. w rozumieniu OWU pkt 10.5.3. Takiemu wskazaniu powinno towarzyszyć określenie podstaw kalkulacji wynagrodzenia Wykonawcy, w sposób zabezpieczający zarówno interesy Wykonawcy jak i Zamawiającego, np. poprzez obowiązek przedłożenia umów, faktur dokumentujących faktyczne koszty poniesione w związku z ich wykonaniem. Art.455 ust.1 pkt 1) ustawy pzp dopuszcza wprowadzenie tego typu zmian w umowach, przy czym, wymaga wskazania w ogłoszeniu o zamówieniu, że Zamawiający przewiduje zmianę, oraz określenia zasad jej ewentualnego wprowadzenia, w sposób opisany w tym przepisie.

Alternatywą do powyższego rozwiązania jest wprowadzenie w formularzu oferty, bądź innym dokumencie składanym wraz z ofertą, odrębnej pozycji obejmującej opisane wyżej prace i obowiązki, wraz z ceną jednostkową oraz szacowaną przez Zamawiającego ilością, z zastrzeżeniem obmiarowego rozliczenia tej pozycji. Należy jednak zaznaczyć, że zastosowanie tej metody spowoduje wzrost cen ofert w postępowaniu przetargowym, szczególnie gdy oszacowana ilość destruktu będzie wysoka, co może mieć znaczenie w trakcie weryfikacji ewentualnego przekroczenia budżetu Zamawiającego. Natomiast przy wskazaniu stosunkowo niewielkiej ilości szacunkowej, niektórzy wykonawcy mogą wyceniać te prace znacznie powyżej faktycznych kosztów, a na etapie realizacji dążyć do maksymalizacji ilości prac i wygenerowania w ten sposób dodatkowego zysku, kosztem Zamawiającego. Z drugiej strony, przewaga tej metody nad poprzednią polega na ustaleniu konkretnej ceny jednostkowej za wyżej wskazane prace i obowiązki już na etapie postępowania, bez pozostawienia tej kwestii do rozstrzygnięcia na etapie realizacji.

Pragniemy również wskazać na analogię pomiędzy nieprzewidywalnością związaną z destruktem asfaltowym, a nieprzewidywalnością warunków gruntowych, których przebadanie na etapie projektowania, w sposób wykluczający stwierdzenie odmienności na etapie realizacji prac budowlanych, nie jest możliwe. Stwierdzenie odmienności warunków gruntowych, na etapie realizacji zamówienia, pociąga za sobą zazwyczaj konieczność zmiany zakresu prac, przy czym powszechną praktyką jest uznawanie takiej sytuacji za podstawę zlecenia robót dodatkowych lub zamiennych. Wprowadzenie analogicznych zasad do rozliczania faktycznych ilości destruktu jest więc uzasadnione, skoro kwestie destruktu i warunków gruntowych łączy cecha nieprzewidywalności.

W związku z tym zwracamy się do Zamawiającego o rozważenie problemu opisanego w niniejszym pytaniu i zastosowania jednej z zaproponowanych metod uregulowania kwestii kalkulacji oraz rozliczenia kosztów ewentualnego selektywnego frezowania, wywozu i unieszkodliwiania destruktu asfaltowego, który nie utraci statusu odpadu.

Odpowiedź 10:

Zamawiający informuje, że z uwagi na ryczałtową formułę zamówienia publicznego przedmiary robót udostępnione są jedynie poglądowo, natomiast dokładne ilości należy określić na podstawie dokumentacji. Zamawiający wskazuje, że ilość materiału przewidzianą do utylizacji, której koszt poniesie Wykonawca należy przyjąć jako 1000 Mg ilości materiału z rozbiórki nawierzchni bitumicznych.

Opublikowana odpowiedź jest wiążąca i dotyczy wszystkich uczestników postępowania.

Dyrektor
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie
Grzegorz Obłękowski
07 PAŹ 2024