



W-1.43.2.230.2024.AI
Dot. 262/24

Warszawa, dnia 20.12.2024 r.

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

dotyczy postępowania na:

Remont drogi wojewódzkiej nr 544 na wybranych odcinkach: od km 73+713 (75+599) do km 74+351 (76+237), od km 85+746 (87+650) do km 86+896 (88+800), od km 110+009 (111+954) do km 110+597 (112+542) – nr postępowania 262/24

Działając na podstawie art. 284 ust. 1, ust. 2, ust 3 i ust. 6 ustawy Prawo zamówień publicznych (Dz.U. z 2024 r. poz. 1320) Mazowiecki Zarząd Dróg Wojewódzkich uprzejmie Państwa informuje, iż otrzymał zapytania do Specyfikacji Warunków Zamówienia, na które niniejszym udziela odpowiedzi:

Pytanie 1

W OWU pkt 1.21 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 1.21 badania mające na celu ustalenie możliwości utraty przed destruktem 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, 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.

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 unieszkodliwienia destruktu asfaltowego, który nie utraci statusu odpadu.

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż remonty polegające na wykonaniu warstwy ścieralnej zostały wykonane po roku 2000, odpowiednio:

- od km 73+713 (75+599) do km 74+351 (76+237) – 2009 r.
- od km 85+746 (87+650) do km 86+896 (88+800) – 2008 r.



- od km 110+009 (111+954) do km 110+597 (112+542) – 2015 r.

W związku z powyższym Wykonawca winien założyć, że destrukcja pozyskana z frezowania warstwy ścieralnej po przebadaniu i przetworzeniu zostanie wykorzystana do wykonania nawierzchni poboczny.

Pytanie 2

W związku z brakiem dokumentacji projektowej, oraz rozliczenia w formie ryczałtu, prosimy o potwierdzenie, iż przedstawiony przez Zamawiającego przedmiar robót jest kompletny i zawiera wszelkie niezbędne roboty (zarówno przedmiotowe jak i ilościowe) pozwalające na kompleksowe wykonanie prac przez Wykonawcę, a wszelkie braki przedmiarowe nie będą obciążały Wykonawcy, a będą stanowiły podstawę do robót dodatkowych.

Odpowiedź:

Zamawiający nie przewiduje żadnych robót ponad wymienione w przedmiarze.

Opublikowane odpowiedzi są wiążące i dotyczą wszystkich uczestników postępowania.

Dyrektor
Mazowieckiego Zarządu Dróg Wojewódzkich
w Warszawie
Grzegorz Obłękowski