



ZARZĄD OCZYSZCZANIA MIASTA

Al. Jerozolimskie 11/19, 00-508 Warszawa
tel. Sekretariat: 22 277 04 70; 22 277 04 99, Centrala: 22 277 04 00, Fax: 22 628 26 74
sekretariat@zom.waw.pl, www.zom.waw.pl

ZOM/NZP-3/KP/9/3059/17

Warszawa, dnia 06 czerwca 2017 r.
POLECONY/email

wykonawcy

dot. przetargu nieograniczonego nr ZOM/KP/9/17 na „Kompleksowe mechaniczne oczyszczanie jezdni ulic m.st. Warszawy w sezonie zimowym i letnim w latach 2017-2020”

Zamawiający - Zarząd Oczyszczania Miasta, na podstawie art. 185 ust. 1 ustawy Prawo zamówień publicznych zawiadamia, że w dniu 05 czerwca 2017 r. odwołujący - Wojciech Byśkiniewicz prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą BYŚ Wojciech Byśkiniewicz, ul. Wólczyńska 249, 01-919 Warszawa wniósł odwołanie dotyczące postanowień specyfikacji istotnych warunków zamówienia.

Kopię odwołania Zamawiający zamieszcza na stronie internetowej www.zom.waw.pl.

W związku z powyższym zamawiający wzywa wykonawców do przystąpienia do postępowania odwoławczego.

Wykonawca może zgłosić przystąpienie do postępowania odwoławczego w terminie 3 dni od dnia otrzymania kopii odwołania, wskazując stronę, do której przystępuje, i interes w uzyskaniu rozstrzygnięcia na korzyść strony, do której przystępuje. Zgłoszenie przystąpienia doręcza się Prezesowi Izby w postaci papierowej albo elektronicznej opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym, a jego kopię przesyła się zamawiającemu oraz wykonawcy wnoszącemu odwołanie.

załączniki:
odwołanie

z up. DYREKTORA
Przewodniczący Komisji przetargowej
Andrzej Stec

Kancelaria Prawna Schampera, Dubis, Zając i Wspólnicy Sp.k.

Prezes Krajowej Izby Odwoławczej

ul. Postępu 17a
02-676 Warszawa

Biuro:
Wrocław

Telefon:
0048 71 326 51 40

E-Mail:
wroclaw@sdzlegal.pl

Wrocław, dnia 5 czerwca 2017

Odwołujący: Wojciech Byśkiniewicz, prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą „BYŚ” **Wojciech Byśkiniewicz**, ul. Wólczyńska 249, 01-919 Warszawa, e-mail: biuro@bys.com.pl

fax: +48 22 864 54 29

zastępowany przez radcę prawnego Katarzynę Skiba – Kuraskiewicz z Kancelarii Prawnej Schampera, Dubis, Zając i Wspólnicy Sp. k., ul. Kazimierza Wilekiego 3, 50 -066 Wrocław, fax: 71 326 51 41, mail: wroclaw@sdzlegal.pl

Zamawiający: **Miasto Stołeczne Warszawa - Zarząd Oczyszczania Miasta**, Al. Jerozolimskie 11/19, 00-508 Warszawa

e-mail: przetargi@zom.waw.pl

fax: +48 22 628 26 74

Dotyczy: Przetargu nieograniczonego na „*Kompleksowe mechaniczne oczyszczanie jezdni ulic m.st. Warszawy w sezonie zimowym i letnim w latach 2017-2020*”.

Numer referencyjny: ZOM/KP/9/17, nr ogłoszenia o



5 czerwca 2017

zamówieniu 2017/S 099-196130.

ODWOŁANIE

Działając w imieniu Odwołującego, na podstawie art. 180 ust. 1 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 2164 z późn. zm., dalej jako: „Pzp”), wnoszę odwołanie wobec **czynności Zamawiającego polegającej na dokonaniu w wyżej wymienionym postępowaniu nieprawidłowego opisu przedmiotu zamówienia oraz postanowienia kryteriów oceny ofert sprzecznych z przepisami ustawy Pzp**, tj. od postanowień ogłoszenia o zamówieniu oraz Specyfikacji Istotnych Warunków Zamówienia, które zostały wskazane w części wstępnej oraz w uzasadnieniu niniejszego odwołania.

Zaskarżonej czynności Zamawiającego **zarzucam** naruszenie:

- (1) **art. 29 ust. 1 i ust. 2 w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp oraz art. 353(1) k.c. w zw. z art. 14 Pzp**, poprzez niejednoznaczne, niewyczerpujące i nieuwzględniające wszystkich wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty, dokonanie opisu przedmiotu zamówienia w zakresie, w jakim Zamawiający nie podaje maksymalnej ilości akcji oznaczonych kryptonimem „0” przewidzianych do wykonania w danym sezonie zimowym w sytuacji, gdy jednocześnie Zamawiający wykluczył możliwość uzyskania przez wykonawcę za wykonanie takiej akcji wynagrodzenia

co jednocześnie wiąże się z przerzuceniem na wykonawców całości ryzyka gospodarczego związanego z koniecznością wykonywania akcji „0”,

co z kolei zaprzecza zasadzie równości stron stosunku zobowiązaniowego.

Taki opis przedmiotu zamówienia utrudnia nadto uczciwą konkurencję, powodując nieporównywalność złożonych ofert.

- (2) **art. 29 ust. 1 i ust. 2 w zw. z art. 7 ust. 1 Pzp oraz art. 353(1) k.c. w zw. z art. 14 Pzp**, poprzez nieuwzględniające wszystkich wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty, dokonanie opisu przedmiotu zamówienia w szczególności w zakresie, w jakim Zamawiający nakazuje wykonawcy wykonanie określonych czynności opisanych w SIWZ w czasie niemożliwych do dochowania, zwłaszcza w przypadku braku informacji ze



strony Zamawiającego o konieczności podjęcia akcji z odpowiednim wyprzedzeniem, określa maksymalną prędkość pojazdów wykonujących usługę nie uwzględniając dostępnych wykonawcom rozwiązań technicznych gwarantujących należyte wykonanie usługi, nakazuje wyposażenie jednostek sprzętowych wykorzystywanych do realizacji umowy w dodatkowych, zbędny z punktu widzenia jakości świadczonych usług osprzęt i wyposażenie. Taki opis przedmiotu zamówienia utrudnia nadto uczciwą konkurencję, preferując wykonawców stosujących starsze i mniej efektywne rozwiązania techniczne oraz ograniczając wykonawcom dobór środków właściwych do wykonania zamówienia, w sytuacji, gdy to wykonawcy odpowiadają za osiągnięcie określonych rezultatów.

Nadto taki opis przedmiotu zamówienia przeczy równości stron stosunku zobowiązaniowego, przerzucając na wykonawców ryzyka związane z wykonaniem zamówienia, które można by uniknąć przy współpracy zamawiającego.

- (3) **art. 91 ust. 2 Pzp w zw. z art. 29 ust. 1 i ust. 2 i art. 7 Pzp** poprzez wyłączenie możliwości wykorzystania do realizacji zamówienia zamiatarek i zmywarek spełniających normę emisji spali EURO 4 i punktowanie wykorzystywania przez wykonawców do realizacji zamówienia wyłącznie tych urządzeń, które spełniają normę emisji spalin EURO 6, w sytuacji gdy zamawiający dopuszcza stosowanie urządzeń z niższą normą emisji spali w okresie zimowym, a nadto w sytuacji, gdy większość wykonawców działających na rynku posiada urządzenia i pojazdy, których w świetle zapisów SIWZ nie będzie można wykorzystać do realizacji zamówienia.
- (4) **art. 353 (1) k.c., art. 487 § 2 k.c., art. 29 ust. 1 i 2 Pzp oraz art. 7 Pzp** poprzez wprowadzenie nieprecyzyjnych i niejednoznacznych zapisów wzoru umowy dotyczących kar umownych, które rodzą po stronie wykonawców wątpliwości, w jakich sytuacjach kary umowne będą na nich nakładane, co jednocześnie nie pozwala na skalkulowanie w cenie ofertowej ryzyka z tym związanego, poprzez obciążenie wykonawcy odpowiedzialnością z tytułu kar umownych za niewykonanie lub nienależyte wykonanie umowy w zakresie obowiązków, których dochowanie przez wykonawcę jest niemożliwe i to także w sytuacjach, gdy do naruszenia obowiązków umownych dojdzie z przyczyn przez wykonawcę niezawinionych, co jednocześnie prowadzi do naruszenia równowagi między stronami umowy i jest sprzeczne z naturą łączącego ich stosunku.

Takie zapisy SIWZ utrudniają nadto konkurencję, tworząc po stronie wykonawców stan niepewności, który może skutkować złożeniem nieporównywalnych ofert.

W oparciu o przedstawione wyżej zarzuty wnoszę o nakazanie Zamawiającemu dokonania stosownej modyfikacji SIWZ oraz odpowiednio ogłoszenia o zamówieniu poprzez:

- (1) wprowadzenie do Formularza oferty - Wykazu cen jednostkowych dla rejonu dodatkowej pozycji rozliczeniowej, tj. ceny jednostkowej za wykonanie 1 akcji oznaczonej kryptonimem „0” i podanie w dokumentacji ilości akcji, którą wykonawcy powinni przyjąć dla potrzeb wyliczenia ceny ofertowej (porównania złożonych ofert).



- (2) Przywrócenie obowiązującej w poprzednim postępowaniu o udzielenie tego samego zamówienia publicznej zasady, że w terminach podanym w SIWZ wykonawca powinien przygotować się do akcji i opuścić obszar START (bazę), ewentualnie, wydłużenie terminów wskazanych w SIWZ na opuszczenie obszaru START (baza) i dojazd w strefę zdefiniowaną jako TRASA/ZERO co najmniej o 1 godzinę w przypadku każdego z rodzaju akcji,
- (3) Usunięcie zapisów SIWZ wskazanych w treści odwołania określających wymaganą prędkość pojazdów uczestniczących w poszczególnych rodzajach akcji i wskazanie, że prędkość, z jaką poruszają się pojazdy w czasie akcji winna być dostosowana do wymogów obowiązujących przepisów prawa oraz warunków panujących na drodze oraz zapewniać należyte wykonanie usługi,
- (4) Modyfikacja zapisu część II pkt 3 ppkt 1 lit. a, Załącznika nr 1 do wzoru umowy w następujący sposób:

osprzęt umożliwiający stosowanie technologii polegającej na rozsypywaniu chlorku sodu zwilżonego solanką, mieszanki chlorku sodu z chlorkiem wapnia lub kruszywa, z napędem zasilanym od silnika podwozia.

Ewentualnie, dopuszczenie możliwości zasilania wskazanego osprzętu od silnika podwozia lub z dodatkowego silnika z jednoczesnym wprowadzeniem w ramach Kryterium oceny ofert dodatkowego kryterium oceny ofert przewidującego przyznanie dodatkowych punktów wykonawcom, którzy zdecydują się wykorzystywać przy realizacji zamówienia osprzęt zasilany z silnika od podwozia,

- (5) Modyfikacja zapisu części II, pkt 3 ppkt 1 lit. m Załącznika nr 1 do wzoru umowy:

m) ostrzegawcze oświetlenie błyskowe koloru żółtego w tym zespoloną lampę sygnalizacyjną np. na dachu kabiny - typ BELKA min. szerokość 1 200 mm, min. wysokość 130 mm, oraz z tyłu jednostki sprzętowej pojedyncza lampa świetlną z opcją lamp stroboskopowych, widoczne oznakowanie – logo lub nazwa firmy – Wykonawcy.

- (6) Usunięcie zapisów nakładających na wykonawcę obowiązek wyposażenia pojazdów w czujniki pozycji pługa i posypywania oraz przekazywania danych pochodzących z tych czujników, za pośrednictwem systemu GPS, Zamawiającemu,
- (7) Określenie dłuższego czasu na przekazanie Zamawiającemu tzw. raportów czasowych, tj. wskazanie, że poszczególne raporty czasowe winny być przekazane Zamawiającemu do 6 godzin po zakończeniu zadysponowanej akcji,
- (8) Dopuszczenie możliwości posługiwania się zmywarkami i zmiatarkami zamontowanymi na podwoziach spełniających normę emisji spalin EURO 4 i wprowadzenie, w ramach kryterium oceny ofert, punktacji za spełnienie przez te urządzenia (podwozia) normy emisji spalin EURO 5 i EURO 6,
- (9) Usunięcie wskazanych w treści uzasadnienia odwołania zapisów § 7 ust. 1 wzoru umowy dotyczących kar umownych, względnie wskazanie, że kara umowna z § 7 ust. 1 pkt 7 wzoru umowy będzie naliczana za zwłokę wykonawcy w wykonaniu obowiązku, do którego kara się odnosi, oraz wydłużenie czasu na usunięcie nieprawidłowości wskazanego w § 7 ust. 1 pkt 2 i 7 wzoru umowy do 2 godzin oraz doprecyzowanie wzajemnych relacji między zapisami § 7



5 czerwca 2017

ust. 1 pkt 2, 3, 5, 6, 7 wzoru umowy, w tym wyłączenie możliwości naliczania dodatkowych kar umownych w razie braku rekontroli ze strony zamawiającego niezwłocznie po zgłoszeniu przez wykonawcę usunięcia nieprawidłowości.

Opisane powyżej żądania co do zakresu zmian SIWZ obejmują także zmiany dokumentacji przetargowej wprost w żądaniu nie wskazane, ale konieczne do wprowadzenia z uwagi na zakres żądania wykonawcy – będące konsekwencją żądanych zmian.

Interes

Jak wskazuje się w orzecznictwie KIO, „*na etapie specyfikacji istotnych warunków zamówienia, brak jest możliwości określenia i udowodnienia konkretnej szkody, którą wykonawca może ponieść, wystarczające jest zatem wskazanie na naruszenie przepisów prowadzące do powstania hipotetycznej szkody w postaci utrudnienia dostępu do zamówienia (...)*” (tak KIO w wyroku z dnia 23.08.2012r., sygn. akt KIO 1691/12; KIO 1704/12). Wobec powyższego, Odwołujący wskazuje, iż w wyniku naruszenia przez Zamawiającego powołanych przepisów Pzp jego interes w uzyskaniu zamówienia może doznać uszczerbku, bowiem niejednoznaczny opis przedmiotu zamówienia oraz niezgodny z prawem sposób dokonania przez Zamawiającego opisu sposobu oceny spełnienia warunku udziału w postępowaniu i kryterium oceny ofert utrudnia mu dostęp do zamówienia, w szczególności poprzez niemożliwość skalkulowania w cenie ofertowej w pełni ryzyka, jakie może się wiązać z realizacją zamówienia.

Uzasadnienie

Ogłoszeniem opublikowanym w Dzienniku Urzędowym UE w dniu 24 maja 2017r. Zamawiający wszczął postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego pn. „*Kompleksowe mechaniczne oczyszczanie jezdní ulic m.st. Warszawy w sezonie zimowym i letnim w latach 2017-2020*”. W tym samym dniu na stronie Zamawiającego opublikowana została SIWZ dla tego postępowania (co powoduje, że niniejsze odwołanie zostało złożone z zachowaniem terminu).

Szczegółowa analiza zapisów ogłoszenia o zamówieniu oraz dokumentów składających się na SIWZ prowadzi do wniosku, że Zamawiający dopuścił się następujących naruszeń obowiązujących przepisów prawa:

I. Zarzut odnoszący się do nieprecyzyjnego opisu przedmiotu zamówienia.

a) Akcje oznaczone kryptonimem „0”

Zgodnie z zapisami § 1 ust. 2 wzoru umowy, przedmiotem zamówienia (umowy) jest - w zależności od pory roku oraz warunków atmosferycznych – wykonanie przez Wykonawcę prac w ramach:

1) *Utrzymania zimowego:*



5 czerwca 2017

- *zapobieganie i likwidowanie śliskości zimowej poprzez posypywanie i płużenie jezdni ulic o kategorii drogi krajowej, wojewódzkiej, powiatowej i gminnej, po których kursuje miejska autobusowa komunikacja zbiorowa, zgodnie z załącznikiem nr 1, 2 do umowy (...).*

Rodzaj prac wykonywanych przez wykonawcę w ramach zimowego utrzymania dróg zależy od rodzaju akcji zleconej wykonawcy.

Rodzaje akcji zdefiniowane zostały w Załączniku nr 1 do wzoru umowy – Szczegółowe warunki realizacji oraz standardy jakościowe utrzymania zimowego, w części III pkt 2 ppkt 5. Podstawowymi rodzajami akcji są:

a) Akcja "ALFA" - załadunek określonym przez Zamawiającego środkiem do zapobiegania i likwidowania śliskości zimowej, wszystkich jednostek sprzętowych biorących udział w zleconej akcji, wyjazd ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza) i dojazd w strefę zdefiniowanego obszaru TRASA (trasa zimowego utrzymania) oraz rozpoczęcie posypywania jezdni ulic zgodnie z ww. trasami określonymi w załączniku nr 5 do umowy.

b) Akcja "BETA" - dojazd wszystkich jednostek sprzętowych biorących udział w zleconej akcji w strefę zdefiniowanego obszaru TRASA (trasa zimowego utrzymania) oraz rozpoczęcie mechanicznego zgarniania śniegu (płużenia), z jezdni ulic zgodnie z ww. trasami określonymi w załączniku nr 5 do umowy.

W załączniku nr 1 do wzoru umowy, w części III w pkt 2 ppkt 6 Zamawiający zdefiniował uzupełniające rodzaje akcji, do których zalicza się m. in.:

a) Akcja "ALFA - 0" - załadunek określonym przez Zamawiającego środkiem do zapobiegania i likwidowania śliskości zimowej, wszystkich jednostek sprzętowych biorących udział w zleconej akcji, wyjazd ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza), i dojazd w strefę zdefiniowanego obszaru ZERO (wskazane przez Wykonawcę miejsce rozpoczęcia posypywania).

c) Akcja "GAMMA - 0" - załadunek określonym przez Zamawiającego środkiem do zapobiegania i likwidowania śliskości zimowej, wszystkich jednostek sprzętowych biorących udział w zleconej akcji, wyjazd ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza), i dojazd w strefę zdefiniowanego obszaru ZERO (wskazane przez Wykonawcę miejsce rozpoczęcia posypywania).

Jak wynika z przytoczonych zapisów SIWZ wspólną cechą akcji oznaczonych kryptonimem „0” jest to, że akcja nie obejmuje właściwej czynności związanej z utrzymaniem zimowym drogi, tj. posypywania jezdni, czy mechanicznego zgarniania z niej śniegu. Akcje te to postawienie wykonawcy w stan gotowości do wykonywania właściwej usługi, przy czym akcja oznaczona kryptonimem „0” nie musi „przejsć” w akcję właściwą.

Potwierdza to kolejny punkt części III Załącznika nr 1 do wzoru umowy – pkt 3 ppkt 5, gdzie wskazano terminy trwania akcji:



5 czerwca 2017

„Uzupełniających oznaczonych kryptonimem „... - O” łączny czas załadunku jednostek sprzętowych ich wyjazd ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza) oraz dojazd do strefy zdefiniowanego obszaru ZERO (wyznaczone miejsca na trasach), nie może być dłuższy niż **1 godzina (ALFA)** oraz **45 min (GAMMA)**, wyznaczonego terminu rozpoczęcia akcji. Czas oczekiwania do podjęcia działań określa się na **2 godziny**, który może być przedłużony pisemnie faksem tylko na następne **2 godziny** przez pracownika na Stanowisku Operacyjno-Decyzyjnym ZOM. **Brak przedłużenia po upływie pierwszych 2 godzin należy przyjąć jako zakończenie akcji z kryptonimem „O” i zjazd jednostek sprzętowych na bazę.**”

Zestawienie powyższych zapisów Opisu przedmiotu zamówienia z zapisami Załącznika nr 1a do SIWZ i Załączników nr 1/I-XV do SIWZ prowadzi do wniosku, że **za prawidłowe wykonania akcji uzupełniających oznaczonych kryptonimem „0”, wykonawcom nie będzie przysługiwało wynagrodzenie. Wynagrodzenie wykonawcy ustalane jest za 1km pasa drogi odpowiednio posypanego lub płużonego. Skoro w akcjach „0” tych czynności nie ma, wykonawcy nie będzie przysługiwało wynagrodzenie liczone we wskazany sposób.**

Niewątpliwie jednak wykonawca będzie ponosił określone koszty związane z wykonaniem akcji określonych kryptonimem „0”. Mowa tu przede wszystkim o kosztach pracy kierowców (załadunek, dojazd i oczekiwanie w strefie ZERO nawet do 4 godzin) oraz pracy sprzętu (zużycie pojazdów, paliwa).

Warto także zaznaczyć, że za nienależyte wykonanie akcji „0” wykonawcy będą mogły być naliczone kary umowne. I tak, zgodnie z § 7 ust. 1 pkt 7 i § 7 ust. 5 wzoru umowy Zamawiający naliczy karę umowną:

Za opóźnienie w dojeździe w strefę zdefiniowanego obszaru ZERO lub TRASA w normach czasowych, o których mowa w cz. III ust. 3 załącznika nr 1 do umowy (z wyjątkiem nieprzewidzianych zdarzeń losowych zaistniałych z przyczyn niezależnych od Wykonawcy), Zamawiający naliczy Wykonawcy zryczałtowaną karę umowną w wysokości 200 zł za każde rozpoczęte 30 minut opóźnienia. Kara naliczona będzie w odniesieniu do każdej opóźnionej jednostki sprzętowej, a łączna kara za opóźnienia w odniesieniu do jednej zleconej akcji nie przekroczy 600 zł.

Jeżeli podczas kontroli realizacji prac w trakcie trwania sezonu zimowego lub letniego Zamawiający stwierdzi niżej wymienione nieprawidłowości, Zamawiający naliczy Wykonawcy zryczałtowaną karę umowną w wysokości:

1) 5 000 zł w odniesieniu do każdej brakującej jednostki sprzętowej określonej w załączniku nr 11, w strefie zdefiniowanego obszaru ZERO (dotyczy sezonu zimowego) lub TRASA, z zastrzeżeniem § 7 ust. 10

Odwołujący wskazuje, że opis przedmiotu zamówienia w powyższym zakresie jest niewyczerpujący i nie uwzględnia wszystkich wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty. **We wskazanej części opisu przedmiotu zamówienia brak jest bowiem podstawowej informacji, a**



5 czerwca 2017

mianowicie informacji o maksymalnej ilości akcji uzupełniających oznaczonych kryptonimem „0”, które wykonawca powinien wykonać (wycenić) w ramach przedmiotu zamówienia. Nie sposób założyć, by Zamawiający oczekiwał, że opisane świadczenie otrzyma od wykonawców nieodpłatnie. Skoro więc Zamawiający nie przewidział w kosztorysie ofertowym osobnej pozycji rozliczeniowej za wskazane akcje, to koszt wykonania tych akcji wykonawcy muszą ująć w pozostałych pozycjach rozliczeniowych. Nie wiedząc jednak, ile takich akcji może być w danym sezonie, czy też w całym okresie realizacji zamówienia, wykonawcy nie są w stanie należycie oszacować kosztów wykonania tych akcji. Oferty wykonawców złożone w takiej sytuacji będą nieporównywalne.

Odwołujący, na podstawie własnego doświadczenia z lat poprzednich wykonywania tożsamej usługi na rzecz Zamawiającego, wie, że trudno jest oszacować ilość akcji „0” w danym sezonie. Trudność w dokonaniu opisu przedmiotu zamówienia, nie stanowi jednak uzasadnienia dla przerwania na wykonawcę całego ryzyka związanego z koniecznością wykonania tego zakresu usług, a z taką sytuacją mamy do czynienia w niniejszej sprawie. Wykonawca nie otrzyma osobnego wynagrodzenia za wykonanie tych akcji, więc ich koszty - koszt wykonywania bliżej nieokreślonej ilości akcji musi ująć w cenie ofertowej. Wobec ryzyka, że ilość akcji „0” będzie się istotnie różniła w różnych latach realizacji usługi, w ocenie Odwołującego, jedynym rozwiązaniem zaistniałej sytuacji jest wprowadzenie przez Zamawiającego osobnego, ryczałtowego rozliczenia, za akcję „0”. Przy zastosowaniu wskazanego rozwiązania, Zamawiający nie zapłaci wykonawcy za potencjalną możliwość wystąpienia akcji „0” (wykonawca otrzyma wynagrodzenie tylko za rzeczywiście wykonane akcje), z drugiej zaś strony wykonawcy otrzymają możliwość racjonalnego i porównywalnego skalkulowania kosztów tego zakresu usług.

b) Terminy trwania akcji.

W części III punkt 3 Załącznika nr 1 do wzoru umowy Zamawiający wprowadził m. in. następujące zapisy dotyczące trwania akcji:

- 1) „ALFA” załadunek określonym przez Zamawiającego środkiem do zapobiegania i likwidowania śliskości zimowej, wszystkich jednostek sprzętowych biorących udział w zleconej akcji, wyjazd pługoposypywarek ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza) i dojazd w strefę zdefiniowanego obszaru TRASA (trasa zimowego utrzymania) oraz przystąpienie do realizacji prac do **1 godziny** od wyznaczonego terminu rozpoczęcia akcji.(...)
- 2) „GAMMA” załadunek określonym przez Zamawiającego środkiem do zapobiegania i likwidowania śliskości zimowej wszystkich jednostek sprzętowych biorących udział w zleconej akcji, niezwłoczny ich wyjazd ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza) , dojazd w strefę zdefiniowanego obszaru TRASA (trasa zimowego utrzymania) i przystąpienie do realizacji prac do **45 minut** od wyznaczonego terminu rozpoczęcia akcji.(...)



- 3) „BETA” wyjazd jednostek sprzętowych ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza) w czasie nie dłuższym niż **1 godzina**, a dojazd w strefę zdefiniowanego obszaru TRASA (trasa zimowego utrzymania) i przystąpienie do realizacji prac do **2 godzin** od wyznaczonego terminu rozpoczęcia akcji. (...)
- 4) „BETA-S” załadunek określonym przez Zamawiającego środkiem do zapobiegania i likwidowania śliskości zimowej wszystkich jednostek sprzętowych biorących udział w zleconej akcji oraz ich wyjazd ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza) w czasie nie dłuższym niż **1 godzina**, a dojazd w strefę zdefiniowanego obszaru TRASA (trasa zimowego utrzymania) i przystąpienie do realizacji prac płużenia z jednoczesnym asymetrycznym posypywaniem do **2 godzin** od wyznaczonego terminu rozpoczęcia akcji. (...)
- 5) *Uzupełniających oznaczonych kryptonimem „... - O” łączny czas załadunku jednostek sprzętowych ich wyjazd ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza) oraz dojazd do strefy zdefiniowanego obszaru ZERO (wyznaczone miejsca na trasach), nie może być dłuższy niż **1 godzina** (ALFA) oraz **45 min** (GAMMA) wyznaczonego terminu rozpoczęcia akcji. (...)*
- 6) „INTERWENCJA” niezwłoczny wyjazd jednostek sprzętowych ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza), a dojazd w strefę zdefiniowanego obszaru TRASA (trasa zimowego utrzymania) i przystąpienie do realizacji prac w czasie nie dłuższym niż **45 min** od wyznaczonego terminu rozpoczęcia akcji. (...)
- 7) „INTERWENCJA - BOCZNE JEZDNIĘ” niezwłoczny wyjazd jednostek sprzętowych ze strefy zdefiniowanego obszaru START (baza), a dojazd w strefę zdefiniowanego obszaru TRASA (trasa zimowego utrzymania - obejmująca boczne jezdnie) i przystąpienie do realizacji prac w czasie nie dłuższym niż **1 godzina** od wyznaczonego terminu rozpoczęcia akcji.

Jak wynika z powyższego, w zależności od rodzaju akcji, wykonawcy będą dysponowali od 45 minut do 1 godziny na przygotowanie wszystkich jednostek sprzętowych do akcji, w tym załadowanie ich właściwym środkiem do zapobiegania i likwidowania śliskości zimowej, oraz wyjazd z bazy (obszaru START) i dojazd do miejsca oznaczonego jako „początek” trasy zimowego utrzymania i rozpoczęcie pracy (obszar TRASA/ZERO). Jedynie w przypadku akcji oznaczonych kryptonimem BETA i BETA – S ten czas jest dłuży.

Określone przez Zamawiającego wymogi co do czasu, w jakim wykonawcy mają przystąpić do wykonywania danej akcji są niemożliwe do dochowania, jeśli uwzględni się, że wykonawcy nie są wcześniej powiadamiani przez Zamawiającego o możliwości ogłoszenia jednej ze wskazanych akcji (akcje ogłaszane są z krótkim wyprzedzeniem).

We wskazanym czasie wykonawcy muszą zmobilizować personel (kierowców) i załadować wszystkie uczestniczące w akcji jednostki sprzętowe (a więc w każdym przypadku co najmniej kilkanaście pojazdów) środkami do zapobiegania i likwidowania śliskości, przy czym czas załadunku jednego



5 czerwca 2017

pojazdu sięga ok. 10 minut. Pojazdy są przygotowywane i wyjeżdżają z bazy sukcesywnie. Następnie, we wskazanym czasie, tak przygotowane jednostki sprzętowe muszą dojechać do miejsca wykonywania akcji. Nawet w przypadku, gdy tak jak Odwołujący wykonawcy będą dysponowali bazą zlokalizowaną w tym samym sektorze, w którym ma być wykonywana akcja, czas dojazdu wszystkich pojazdów do obszaru TRASA/ZERO to kolejne kilkadziesiąt minut, zwłaszcza w trudnych warunkach pogodowych, w jakich akcje te są wykonywane i przy częstych w Warszawie korkach (korkach, które są tym większe, im gorsze warunki pogodowe). Również zastosowanie dodatkowych urządzeń załadunkowych jedynie częściowo przyspieszy proces przygotowywania jednostek sprzętowych do pracy, uwzględniając ograniczenia logistyczne związane z przygotowaniem do pracy dużej liczby jednostek sprzętowych w krótkim czasie.

Warto w tym miejscu zaznaczyć, że dotychczas Zamawiający narzucał wykonawcom wyłącznie czas na wyjazd wszystkich jednostek sprzętowych z bazy w ramach akcji ALFA (30 min.) i akcji oznaczonych kryptonimem „0” (1 godzina). Czas dojazdu do trasy, na której miała być wykonywana akcja nie był przez Zamawiającego określony. Zamawiający nie ingerował także w czas przygotowania wykonawcy do pozostałych rodzajów akcji.

Obecnie, Zamawiający zaostriżył wymogi co do czasu, w jakim wykonawca ma rozpocząć daną akcję, określając nie tylko czas na wyjazd wszystkich jednostek z bazy, ale i czas na dotarcie do tras. Nadto, w przypadku akcji oznaczonych kryptonimem „0” mówimy o istotnym skróceniu czasu – w przypadku akcji GAMMA - 0 czas ten uległ skróceniu do 45 min, przy rozszerzeniu zakresu czynności przewidzianych do wykonania w tym czasie. W przypadku ALFA - 0 czas przygotowania nadal wynosi 1 godzinę, tyle, że w tym czasie nie tylko – jak dotychczas - wszystkie jednostki sprzętowe przeznaczone do wykonania akcji mają opuścić bazę, ale i dojechać w obszar ZERO.

Trudno znaleźć uzasadnienie dla wprowadzenia takiego ograniczenia. Odwołujący wskazuje, że takie uzasadnienie istniałoby tylko wtedy, gdyby Zamawiający przyjął na siebie obowiązek wydawania dyspozycji rozpoczęcia akcji z odpowiednim wyprzedzeniem – wyprzedzeniem gwarantującym wykonawcy możliwość odpowiedniego przygotowania pojazdów i dojazdu do obszaru TRASA/ZERO choćby bez konieczności naruszania obowiązujących przepisów dotyczących dopuszczalnej prędkości poruszania się pojazdów po drogach. Innymi słowy, przy obecnych zapisach SIWZ całe ryzyko rozpoczęcia akcji w czasie nieodpowiednim do istniejących na drodze warunków ponosi wykonawca. Zamawiający ryzyka tego nie ponosi – polecenie przystąpienia do akcji może wydać wykonawcy w ostatnim możliwym terminie, choć dysponuje on, pochodzącymi m. in. od wykonawców pełnymi danymi co do warunków pogodowych i warunków panujących na drogach.

Ryzyko, o którym mowa jest po stronie wykonawców tym większe, że zgodnie z § 7 ust. 1 pkt 7 wzoru umowy Zamawiający będzie uprawniony do naliczenia kary umownej:

Za opóźnienie w dojeździe w strefę zdefiniowanego obszaru ZERO lub TRASA w normach czasowych, o których mowa w cz. III ust. 3 załącznika nr 1 do umowy (z wyjątkiem nieprzewidzianych zdarzeń losowych zaistniałych z przyczyn niezależnych od Wykonawcy), w wysokości 200 zł za każde



5 czerwca 2017

rozpoczęte 30 minut opóźnienia. Kara naliczona będzie w odniesieniu do każdej opóźnionej jednostki sprzętowej, a łączna kara za opóźnienia w odniesieniu do jednej zleconej akcji nie przekroczy 600 zł.

We wskazanym postanowieniu umownym mowa jest przy tym o opóźnieniu, które następuje już wówczas, gdy termin nie zostanie dotrzymany z przyczyn niezależnych od opóźniającego się. Zakres odpowiedzialności wykonawcy jest więc tu szerszy niż w przypadku kodeksowej odpowiedzialności za zwłokę, czyli za niezachowanie terminu z przyczyn leżących po stronie wykonawcy.

Rozwiązanie to przeczy, w ocenie Odwołującego, zasadzie równości stron stosunku zobowiązaniowego i w istocie jest sprzeczne z naturą stosunku łączącego wykonawcę i zamawiającego.

c) Prędkości.

Zgodnie z zapisami części III pkt 4 odpowiednio ppkt 1 i 2 Załącznika nr 1 do wzoru umowy:

b) prędkość jazdy jednostek sprzętowych w trakcie akcji posypywania („INTERWENCJA” „INTERWENCJA - BOCZNE JEZDNIĘ”, „GAMMA” i „ALFA”), nie może przekroczyć 30 km/h, przy dopuszczalnej tolerancji + 5 km/h.

h) prędkość jazdy jednostek sprzętowych w trakcie wykonywania akcji płuzenia („BETA”, „BETA-S”), nie może przekroczyć 15 km/h, przy dopuszczalnej tolerancji + 5 km/h.

oraz część II pkt 4 ppkt 1 i 2 Załącznika nr 2 do wzoru umowy:

a) prędkość jazdy jednostek sprzętowych w trakcie akcji posypywania (kryptonim „INTERWENCJA - KRUSZYWO”), nie może przekroczyć 30 km/h, przy dopuszczalnej tolerancji + 5 km/h.

c) prędkość jazdy jednostek sprzętowych w trakcie wykonywania płuzenia nie może przekroczyć 15 km/h, przy dopuszczalnej tolerancji + 5 km/h.

W ślad za tymi wymogami, do Załącznika nr 4 do wzoru umowy Zamawiający wprowadził wymóg, by:

„System GPS generował alert w postaci informacji wysłanej na adres mailowy dyspozytor@zom.waw.pl w przypadku:

1) utraty łączności jednostki sprzętowej pracującej na zlecenie Zamawiającego z serwerem GPS dłuższej niż 10 min,

2) przekroczenia prędkości 35 km/h podczas posypywania w trakcie zleconych przez Zamawiającego działań,

3) przekroczenia prędkości 20 km/h podczas płuzenia w trakcie zleconych przez Zamawiającego działań.”



5 czerwca 2017

Odwołujący wskazuje, że ograniczenie maksymalnej prędkości, z jaką mogą poruszać się pojazdy odśnieżające i posypujące drogi środkami zwalczającymi i likwidującymi śliskość nie ma uzasadnienia.

Na rynku dostępne są różne rozwiązania techniczne pozwalające na zapewnienie należytego wykonania usług zleczanych przez Zamawiającego (posypywanie środkami zapobiegającymi i likwidującymi śliskość oraz płuzenie) przy wyższych prędkościach niż wskazane przez Zamawiającego. Innymi słowy, tylko przy wykorzystaniu starszych rozwiązań technologicznych, np. kwestionowanego poniżej zapisu dot. napędy osprzętu z dodatkowego silnika zamontowanego na podwoziu, jakość świadczonej usługi (w tym dokładność posypywania) zależała od prędkości pojazdu. W rozwiązaniach nowszych, gdy osprzęt jest połączony z podwoziem, system dostosowuje ilość środka i częstotliwość jego sypania do prędkości pojazdu.

W niektórych przypadkach, np. przy większych ilościach śniegu, płuzenie z prędkością 15 km/h może być nieefektywne i prowadzić do utrudnień na drodze.

Wprowadzenie tak sztywnych wymogów w zakresie docelowej prędkości pojazdów świadczących usługę pozbawia więc wykonawcę możliwości dopasowania prędkości do warunków zastanych na trasie i ogranicza go w zakresie doboru odpowiedniej technologii wykonywania prac (np. zniechęca do inwestowania w nowszy sprzęt optymalizujący czas pracy). Warto przy tym dodać, że ze względu na obowiązujące przepisy prawa oraz warunki, w jakich wykonywana jest usługa, wykonawca nie ma obiektywnie możliwości wykonywania zleconych prac z prędkością większą niż 50km/h.

Wymóg, o którym mowa jest więc nieadekwatny i nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia.

d) Wymagania względem sprzętu.

Napęd osprzętu.

Zgodnie z zapisami Załącznika nr 1 do wzoru umowy – Szczegółowe warunki realizacji oraz standardy jakościowe utrzymania zimowego łącznika, część II pkt 3 ppkt 1, obowiązkiem wykonawcy jest dysponowanie określoną w załączniku nr 11 do umowy liczbą jednostek sprzętowych, w tym m. in. pługoposypywarkami spełniającymi niżej wymienione parametry:

a) *osprzęt umożliwiający stosowanie technologii polegającej na rozsypaniu chlorku sodu zwilżonego solanką, mieszanki chlorku sodu z chlorkiem wapnia lub kruszywa, z własnym napędem mechanicznym niezależnym od podwozia.*

Wprowadzenie przez Zamawiającego wymogu, by pługoposypywarki były wyposażone w osprzęt z własnym napędem mechanicznym niezależnym od podwozia jest co najmniej niezrozumiałe. Wymóg ten nie jest podyktowany uzasadnionymi potrzebami Zamawiającego i jako taki powoduje, że opis przedmiotu zamówienia wyłącznie utrudnia uczciwą konkurencję pomiędzy wykonawcami. Wprowadzenie przez Zamawiającego takiego wymogu świadczy także o tym, że Zamawiający nie uwzględnił wszystkich wymagań i okoliczności mogących mieć wpływ na sporządzenie oferty.



5 czerwca 2017

W tym miejscu wyjaśnienia wymaga, że na rynku dominują rozwiązania polegające na zapewnieniu napędu dla osprzętu pługoposypywarki z podwozia. Rozwiązanie, którego wymaga Zamawiający, sprowadza się do zamontowania na pojeździe dodatkowego silnika przemysłowego. Silniki takie są mało popularne na rynku ze względu na dużą awaryjność i dodatkową, bardzo wysoką emisję spalin. W posypywarkach, przy tego typu rozwiązaniach, stosuje się silniki przemysłowe o mocy około 10 kW, które nie podlegają żadnym normom emisji spalin (ani normie EURO, ani normie STAGE).

Zamawiającym choć więc wymaga spełnienia relatywnie wysokich standardów emisji spalin, gdy chodzi o poszczególne pojazdy wykorzystywane do realizacji zamówienia (podwozia) i zapewnienie mniejszej emisji z pojazdów premiuje dodatkowymi punktami w kryterium oceny ofert, jednocześnie wprowadza do opisu przedmiotu wymagania, które są przestarzałe i będą powodowały realne zwiększenie emisji spalin z tych samych pojazdów. Pod tym względem wymogi stawiane przez Zamawiającego się niespójne, czy wręcz wzajemnie wykluczają się. Dodatkowe silnik wymagane przez Zamawiającego to źródło dodatkowej emisji spalin i to źródło niepodlegające kontroli. Podwozie może więc spełniać normę emisji spalin EURO 6, ale poprzez zamontowanie na nim przestarzałego silnika napędzającego osprzęt, pojazd jako taki będzie większym źródłem emisji spalin niż gdyby wykonawca zasiliał osprzęt z napędu podwozia np. spełniającego normę emisji spalin EURO 4.

Nie sposób przy tym przyjąć, by zapewnienie własnego napędu dla osprzętu niezależnego od podwozia miało dla Zamawiającego jakąś inną wartość dodaną, której pozyskanie uzasadniałoby wzrost emisji spalin.

W ocenie Odwołującego, Zamawiający wymagać zasilania osprzętu z podwozia lub też – popuszczając wykorzystanie starszych rozwiązań związanych z montażem dodatkowego silnika – premiovac tych wykonawców, którzy zdecydują się na zasilanie osprzętu z silnika podwozia przez co ograniczają emisję spalin.

Belka świetlna.

Zgodnie z zapisem części II, pkt 3 ppkt 1 Załącznika nr 1 do wzoru umowy, wykonawca ma dysponować pługoposypywarkami spełniającymi m. in. wymóg posiadania:

m) ostrzegawcze oświetlenie błyskowe koloru żółtego w tym zespoloną lampę sygnalizacyjną np. na dachu kabiny - typ BELKA min. szerokość 1 600 mm, min. wysokość 130 mm, oraz z tłu jednostki sprzętowej belkę świetlną z opcją lamp stroboskopowych min. szerokość 2 000 mm, widoczne oznakowanie - logo lub nazwa firmy - Wykonawcy.

Wymóg, by każdy ze wskazanych pojazdów miał lampy sygnalizacyjne typu BELKA o wskazanych parametrach jest nieadekwatny i nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia – nie jest uzasadniony specyfiką usługi objętej przedmiotem zamówienia i prowadzi przez to do ograniczenia konkurencji.



5 czerwca 2017

Warto zaznaczyć, że wykonawca, obecnie wykonując usługę, wyposażył każdy z posiadanych przez siebie pojazdów w oświetlenie typu BELKA, zamontowane na kabinie, o długości 1200 mm. Jest to rozwiązanie standardowe, stosowane przez większość producentów tego typu urządzeń. Co przy tym istotne, rozwiązanie to gwarantuje pełną widoczność pojazdu, czego najlepszym dowodem jest to, że Zamawiający nie wnosił dotychczas żadnych zastrzeżeń co do widoczności pojazdów wykonawcy. O widoczności pojazdu nie decyduje bowiem wyłącznie długość belki, ale także moc i rodzaj zastosowanego oświetlenia. Zastosowanie oświetlenia tradycyjnego, zamiast lamp LED da gorszy efekt, nawet jeśli belka będzie dłuższa.

Z kolei belka świetlna z tyłu pojazdu w opcji lamp stroboskopowych będzie oślepiała innych użytkowników drogi. Rozwiązanie to nadto nie jest powszechnie stosowane, a co za tym idzie będzie wymagało dopuszczenia do użytkowania i co najmniej wątpliwe jest, czy rozwiązanie to spełni obowiązujące normy (normy dot. nadawania znaku E). Obecnie wszyscy producenci posypywarek stosują pojedynczą lampę, która w przypadku technologii LED i tak jest bardzo widoczna. Poza tym w posypywarkach brak jest miejsca na zainstalowanie belki świetlnej z tyłu pojazdu.

Z punktu widzenia innych użytkowników drogi istotne jest, by pojazdy utrzymujące drogę były dobrze widoczne. Rozwiązanie to gwarantuje bezpieczeństwo na drodze. Jeżeli jednak pożądaný efekt jest osiągnięty także w sytuacji, gdy wykonawca zastosuje belkę świetlną o długości 10 cm, czy 20 cm krótszej niż wskazana obecnie przez Zamawiającego, czy inny rodzaj tylnego oświetlenia (np. zamiast belki, oświetlenie punktowe) takie rozwiązanie również winno być przez Zamawiającego zaakceptowane. Liczy się bowiem osiągnięta funkcjonalność.

Czujniki.

Zamawiający w Załączniku nr 4 do wzoru umowy wprowadził następujące wymogi:

3. *Wykonawca wyposaży pojazdy wyszczególnione w umowie:*

1) *w sezonie zimowym:*

a) *w czujnik pozycji pługa,*

b) *w czujnik posypywania,*

4. *Wszystkie czujniki wymagane przez Zamawiającego mają posiadać wbudowane moduły auto-diagnostyczne sygnalizujące operatorowi jednostki sprzętowej poprawność ich działania tj. stan pracy, nieprawidłowość/awaria.*

Wymogi te powtórzone zostały w Załączniku 1 do wzoru umowy, w części II pkt 3 lit. g i h.

W ocenie Odwołującego, wymóg ten jest nieproporcjonalny do przedmiotu zamówienia.

Po pierwsze, zaznaczyć należy, że pojazdy do zimowego utrzymania dróg mogą być wyposażone w różnego rodzaju czujniki, ale ze względu na warunki, w jakich sprzęt jest ten wykorzystywany (niskie



5 czerwca 2017

temperatury, kontakt z solą i innymi środkami chemicznymi), czujniki te charakteryzują się dużą awaryjnością. Wykonawca, mimo iż wyposaży pojazdy we wskazane przez Zamawiającego czujniki, nie może zagwarantować, że czujniki te będą działały w sposób bezawaryjny i przekazywały w sposób ciągły dane oczekiwane przez Zamawiającego. Nadto, w im większą ilość czujników będą wyposażone pojazdy lub też im więcej danych wykonawca będzie musiał przekazać zamawiającemu za pomocą systemu GPS, tym większa jest awaryjność całego systemu przesyła danych. Obiektywnie trudno jest zapewnić kompatybilność większej liczby czujników z systemem GPS.

Po drugie, zaznaczenia wymaga, że czujniki, o których mowa są montowane przez dostawców systemów GPS. Niewielu z nich posiada autoryzację producentów posypywarek. Montaż czujników nieautoryzowanych dostawców, skutkuje utratą gwarancji na pojazd. Wymogi, o których mowa nie były stawiane przez Zamawiającego w poprzednich postępowaniach o udzielenie niniejszego zamówienia. Wykonawcy, którzy realizowali dotychczas zamówienie będą musieli więc doposażyć posiadane przez siebie pojazdy lub – co bardziej prawdopodobne – zakupić nowe jednostki sprzętowe, które będą „fabrycznie” wyposażone we wskazane czujniki. Montaż czujników na obecnie użytkowanych pojazdach, ze względów wskazanych powyżej, może okazać się niemożliwy.

Wyposażenie pojazdów we wskazane czujniki istotnie podraża koszty realizacji zamówienia, przy czym efekt osiągnięty tym kosztem jest co najmniej niepewny.

Warto przy tym zaznaczyć, że dane, które Zamawiający zamierza pozyskać przy wykorzystaniu czujników, nie są istotne z punktu widzenia umowy łączącej Zamawiającego z wykonawcą. Usługa, którą świadczy wykonawca jest usługą „rezultatu” (wykonawca ma zapewnić efekt „czarnej drogi”) – to wykonawca odpowiada za to, by dana trasa była przejezdna (posypana odpowiednim środkiem, płuzona). W szczególności wysokość wynagrodzenia wykonawcy nie jest uzależniona od ilości rozsypanych środków. Dodatkowe dane, które Zamawiający chce otrzymywać z czujników, o których mowa nie mają więc z punktu widzenia niniejszej umowy większego praktycznego znaczenia. Natomiast po stronie wykonawców wymóg ten może rodzić daleko idące problemy, m. in. z zapewnieniem kompatybilności czujników, systemu GPS i oprogramowania pojazdów, a co za tym idzie bezawaryjnej pracy pojazdów.

c) Raport czasowy.

Zgodnie z wymogiem Załącznika nr 4 pkt 9 i 10 do wzoru umowy:

9. 30 minut po zakończeniu zadysponowanych działań ALFA - 0, GAMMA - 0, ALFA, BETA, BETA-S, GAMMA Wykonawca dostarczy Zamawiającemu na adres mailowy dyspozytor@zom.waw.pl raport czasowy w formacie .xls, z pracy każdej jednostki sprzętowej zawierający następujące informacje:

1) liczba jednostek sprzętowych biorących udział w akcji wraz z numerami rejestracyjnymi/taborowymi,



5 czerwca 2017

- 2) godziny wyjazdu jednostek sprzętowych ze strefy „START” ,
- 3) godziny dojazdu jednostek sprzętowych do strefy „ZERO” w rejonie objętym umową (w przypadku zadysponowania działań ALFA - 0 lub GAMMA - 0),
- 4) godziny dojazdu jednostek sprzętowych do strefy „TRASA” w rejonie objętym umową,
- 5) godzina zakończenia prac jednostek sprzętowych w strefie „TRASA” w rejonie objętym umową,
- 6) łączny czas pracy jednostek sprzętowych liczony od momentu wyjazdu ze strefy „START” do zakończenia prac w strefie „TRASA” (lub od momentu wyjazdu ze strefy „ZERO, jeśli akcja ALFA - 0/GAMMA - 0 trwa min. 1h)

10. 30 minut po zakończeniu prac mechanicznego oczyszczania (zamiatania/zmywania) Wykonawca dostarczy Zamawiającemu na adres mailowy dyspozytor@zom.waw.pl raport czasowy w formacie .xls, z pracy każdej jednostki sprzętowej zawierający następujące informacje:

- 1) liczba jednostek sprzętowych biorących udział zleconych pracach z numerami rejestracyjnymi/taborowymi,
- 2) godzina dojazdu jednostek sprzętowych do strefy „TRASA” w rejonie objętym umową,
- 3) godzina zakończenia prac jednostek sprzętowych w strefie „TRASA” w rejonie objętym umową,
- 4) łączny czas pracy urządzenia od momentu wjazdu do strefy „TRASA” do zakończenia prac w rejonie objętym umową.

Wprowadzony przez Zamawiającego w SIWZ czas na sporządzenie raportu czasowego i przekazanie go Zamawiającemu jest zbyt krótki, biorąc pod uwagę ilość informacji, jakie obecnie mają być zawarte w raporcie. W ciągu 30 minut od zakończenia akcji większość samochodów uczestniczących w akcji nie zdąży wrócić do bazy (ze względu na odległości do pokonania, ze względu na konieczność oczekiwania na przeprowadzenie przez zamawiającego kontroli i ewentualne usuwanie nieprawidłowości), a co za tym idzie dane, o których mowa będzie trzeba pozyskać zdalnie. Jakikolwiek utrudnienie w funkcjonowaniu systemu GPS, uniemożliwi wykonawcy automatyczne sczytanie tych danych. Również zmiany w toku akcji co do liczby, czy poszczególnych jednostek uczestniczących w akcji będą musiały być wprowadzane ręcznie.

Warto także zaznaczyć, że większość rejestratorów zamieszczonych na pojazdach obecnie wykorzystywanych do realizacji tego zamówienia, nie gwarantuje zapisu aż takiej ilości i tak szczegółowych danych. Konieczna więc będzie wymiana rejestratorów obecnie wykorzystywanych przez większość wykonawców, przy czym tak szczegółowy opis wymagań Zamawiającego sugeruje, że rejestratory będą musiały być wymienione na rejestratory konkretnego producenta.

W ocenie Odwołującego, nie występuje przy tym potrzeba, by raporty, o których mowa były dostarczane Zamawiającemu w tak krótkim czasie i zawierały aż tak szczegółowe dane. Zamawiający ma bezpośredni dostęp do danych objętych raportami w czasie rzeczywistym za pośrednictwem



5 czerwca 2017

systemów GPS, a wskazane raporty służą co najwyżej następcej kontroli sposobu wykonywania umowy – kontroli po zakończeniu akcji, która nie jest wszak wykonywana przez służby Zamawiającego „od ręki”.

Zgodnie pkt 4 Załącznika nr 4 *Wykonawca zapewni Zamawiającemu dostęp do następujących informacji systemu GPS:*

- 1) *zliczona w formie tabelarycznej ilość jednostek sprzętowych wykonujących zlecone prace na rejonie objętym umową w czasie rzeczywistym,*
- 2) *lokalizacja pojazdu - rzeczywiste położenie pojazdu na aktualnej cyfrowej mapie m. st. Warszawy,*
- 3) *czas pracy - rzeczywisty czas pracy jednostki sprzętowej liczony od momentu wyjazdu, ze strefy „START” (lub strefy „ZERO”, w przypadku, gdy ogłoszona akcja ALFA - 0 lub GAMMA - 0 trwa min. 1h).*

Zamawiający w czasie trwania akcji ma zapewniony w czasie rzeczywistym dostęp do najistotniejszych informacji dotyczących sposobu wykonywania akcji przez wykonawcę, a co za tym idzie ma zapewnioną możliwość sprawowania bieżącej kontroli.

II. Zarzut dotyczący pozacenowego kryterium oceny ofert oraz opisu przedmiotu zamówienia w zakresie normy emisji spalin EURO.

Zgodnie z wymogami SIWZ wykonawcy mogą korzystać przy wykonywaniu zamówienia wyłącznie z zamiatarek i zmywarek spełniających normę emisji spalin EURO 5 (załącznik nr 3 do wzoru umowy – część III – pkt 1).

Zamawiający przy realizacji prac wymienionych w części II wskazanego załącznika w pkt. 1, 3 nie dopuszcza przy tym sprzętu w postaci zamiatarek elewatorowych, ciągnionych np. typu BRODDWAY, holowanych przez ciężarówkę.

Wskazanymi zapisami, Zamawiający istotnie ograniczył rodzaj urządzeń, które mają być wykorzystywane przy letnim utrzymaniu dróg.

Warto przy tym zaznaczyć, że w przypadku zimowego utrzymania dróg, ograniczenia ze strony Zamawiającego nie są tak dalece idące, bowiem zamawiający dopuszcza stosowanie przez wykonawców pługów i posypywarek spełniających normę emisji spalin EURO 4 (choć mówimy o większej liczbie pojazdów oraz o większym zakresie ich użytkowania).

Trudno znaleźć uzasadnienie dla takiego rozróżnienia wymogów względem sprzętów stosowanych do letniego i zimowego utrzymania dróg.



5 czerwca 2017

Zamawiający wprowadził nadto w niniejszym postępowaniu następujące kryterium oceny ofert (zob. pkt XIII pkt 2 STWZ – IDW)

- *aspekt środowiskowy: „zaoferowanie do realizacji zamówienia podwozi pługoposywywarek spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO 5” – waga 4%*
- *aspekt środowiskowy: „zaoferowanie do realizacji zamówienia podwozi pługoposypywarek spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO 6” – waga 9%*
- *aspekt środowiskowy: „zaoferowanie do realizacji zamówienia podwozi zamiatarek spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO 6” – waga 1%*
- *aspekt środowiskowy: „zaoferowanie do realizacji zamówienia podwozi zmywarek spełniających normę emisji spalin co najmniej EURO 6” – waga 1%*

Warto zaznaczyć, że standardem wśród wykonawców realizujących obecnie zamówienie jest posiadanie jednostek sprzętowych – podwozi spełniających normy emisji spalin EURO 4 i 5, choć część wykonawców posiada także starsze pojazdy, spełniające niższe standardy emisyjne. Wprowadzenie w ramach kryterium oceny ofert zasady, że punkty przyznawane są za posiadanie przez wykonawców podwozi – przy zamiatarkach i zmywarkach – spełniających normę emisji EURO 6 jest wymogiem zbyt wygórowanym i, w ocenie Odwołującego, nakierowanym na konkretnych wykonawców.

Gdyby rzeczywistym celem wprowadzenia opisanych wymogów była ochrona środowiska naturalnego, Zamawiający nie godziłby się na przyznawanie dodatkowych punktów za posiadanie przez wykonawców podwozi pługoposypywarek spełniających normę emisji EURO 5. Skoro wykorzystywanie przez wykonawcę pługoposypywarek spełniających normę emisji EURO 5 jest dla Zamawiającego dość dobre, bo wszak pozwala na uzyskanie dodatkowych punktów, to dlaczego zastosowanie zamiatarek i zmywarek spełniających te same wymogi już oczekiwań Zamawiającego nie spełnia?

Na tak postawione pytanie nie sposób znaleźć odpowiedzi, co potwierdza, że postawione przez Zamawiającego kryterium oceny ofert jest nieadekwatne do przedmiotu zamówienia.

Na tej zasadzie, Zamawiający powinien dopuścić możliwość wykorzystywania do realizacji zamówienia zamiatarek i zmywarek zamontowanych na podwoziach spełniających normę emisji spalin EURO 4 i w ślad za tym ustalić system przyznawania punktów w kryterium na analogicznych zasadach, jak w przypadku pługoposypywarek, tj. przyznawać mniejszą ilość punktów za pojazdy spełniające normę emisji spalin EURO 5 i większą, gdy podwozia spełniają normę emisji spalin EURO 6.

III. Kary umowne.

Zamawiający do § 7 wzoru umowy wprowadził bardzo szeroki katalog kar umownych i odliczeń od wynagrodzenia należnego wykonawcom. Co istotne, zapisy wskazanego postanowienia umownego są niejasne i nieprecyzyjne, gdy chodzi o wskazanie okoliczności, w jakich część z tych kar będzie



5 czerwca 2017

naliczana, co prowadzi w niektórych przypadkach do dublowania się kar. Nadto, wprowadzone kary, czy to przez określenie, że będą one naliczane w przypadku opóźnienia, czy to poprzez przyjęty przez Zamawiającego sposób określenia ich wartości, czy to wreszcie poprzez wskazanie dość daleko idących standardów tego, co jest należywym wykonaniem umowy, są rażąco wygórowane, nieadekwatne do rodzaju i skali „przewinień”, jakich może dopuścić się wykonawca oraz szkody, jaką z tego tytułu może ponieść Zamawiający, czy wręcz zostały skonstruowane w taki sposób, że wykonawca działający z należyłą starannością nie jest w stanie unikać ich naliczenia. I tak:

§ 7 ust. 1 pkt 2, 3, 5 i 6 wzoru umowy:

W przypadku określonym w ust. 1 pkt 1, lit. a) i b) niniejszego paragrafu gdy Wykonawca nie poprawi (usunie) wskazanych przez Zamawiającego nieprawidłowości, w ciągu 30 minut od zgłoszenia, wykonawca nie otrzyma wynagrodzenia za całą trasę zimowego utrzymania, na której stwierdzone zostały nieprawidłowości w wykonywanych pracach - wskazane w protokole kontroli. Zamawiający dodatkowo naliczy Wykonawcy zryczałtowaną karę umowną:

a) w wysokości 1 500 zł od każdej zakwestionowanej trasy zimowego utrzymania (dot. akcji ALFA, BETA, BETA-S),

b) w wysokości 500 zł od każdego zakwestionowanego odcinka jezdni ulicy (dot. działań INTERWENCJA, INTERWENCJA-BOCZNE JEZDNIE, INTERWENCJA-KRUSZYWO w przypadku gdy zlecony jest odcinek jezdni ulicy a nie cała trasa zimowego utrzymania),

c) w wysokości 1 000 zł od każdej zakwestionowanej trasy zimowego utrzymania w przypadku akcji INTERWENCJA, INTERWENCJA - BOCZNE JEZDNIE, INTERWENCJA -KRUSZYWO, gdy Zamawiający zleci całą trasę zimowego utrzymania.

Zgodnie z § 7 ust. 1 pkt 1, lit. a) i b) Zamawiający przewiduje obniżenie wynagrodzenia należnego wykonawcy w razie stwierdzenia, że wykonawca nie posypał co najmniej 90% szerokości jezdni objętej zleceniem lub niepodłużył całej szerokości jezdni objętej zleceniem – odpowiednio o 25% w odniesieniu do trasy, na której stwierdzono te nieprawidłowości.

Kwestionowane postanowienie pkt 2 wprowadza dodatkową sankcję w postaci utraty całości wynagrodzenia i naliczenia wykonawcy dodatkowej kary umownej w sytuacji, gdy owe nieprawidłowości nie zostaną usunięte w ciągu 30 minut od zgłoszenia. Czas podany w tym punkcie na usunięcie nieprawidłowości jest – w większości przypadków – z założenia niemożliwy do dochowania przez wykonawcę. Warto bowiem zaznaczyć, że Zamawiający nie określił szczegółowo zasad i czasu, w jakim od rozpoczęcia/zakończenia akcji będzie prowadził kontrolę sposobu wykonywania usługi. Zgłoszenie nieprawidłowości może więc nastąpić w każdym momencie trwania akcji lub po jej zakończeniu. Zgłoszenie, o którym mówi wskazane postanowienie wzoru umowy wykonawca, jak dzieje się to obecnie, będzie więc najczęściej otrzymywał po opuszczeniu przez



5 czerwca 2017

pojazdy danego odcinka trasy, czy wręcz po zakończeniu akcji. **Zawrócenie pojazdów, czy skierowanie innych pojazdów do usunięcia nieprawidłowości i ich usunięcie w ciągu 30 minut będzie więc w większości przypadków obiektywnie niemożliwe.**

Warto przy tym zaznaczyć, że w kolejnym punkcie – pkt. 3 Zamawiający wskazuje, że „w przypadku określonym w ust. 1 pkt 2 niniejszego paragrafu zryczałtowane kary umowne będą naliczane do czasu usunięcia przez Wykonawcę wskazanych nieprawidłowości, z zastrzeżeniem, że dla wariantu opisanego w pkt 2 lit. a) rekontrola odbędzie się nie wcześniej niż 2 godz. natomiast dla wariantu opisanego w pkt 2 lit. b) i c) rekontrola odbędzie się nie wcześniej niż 1 godz. od niepoprawionych a wskazanych przez Zamawiającego nieprawidłowości.”

Wprowadzony w tym postanowieniu umownym mechanizm naliczania kar umownych jest całkowicie niezrozumiały. Kary z punktu 2 są naliczane za pewne zdarzenie, tj. za nieusunięcie nieprawidłowości w ciągu 30 minut, przy czym kara liczona jest jako określona kwota za naruszenie, np. 1500 zł od każdej zakwestionowanej trasy. Zamawiający nie wprowadził więc takiego mechanizmu, że wysokość kary umownej jest uzależniona od czasu, jaki mija do momentu usunięcia nieprawidłowości (np. kara umowna w wysokości 1500 zł za każdą godzinę zwłoki w usunięciu nieprawidłowości). Skoro więc kara z punktu 2 jest naliczona jednorazowo (za nieusunięcie nieprawidłowości w określonym czasie), to nasuwa się pytanie, jak kara ta będzie liczona „do czasu usunięcia przez Wykonawcę wskazanych nieprawidłowości”? Czy Zamawiający zamierza naliczać kolejne kary umowne z punktu 2 co kolejne 30 minut nieusunięcia nieprawidłowości? Jeżeli tak, to zamiar ten powinien być wprost wyrażony w SIWZ. Warto przy tym zaznaczyć, że jeśli takie rozwiązanie chciałby wprowadzić Zamawiający to rozwiązanie to byłoby rażąco krzywdzące dla wykonawców – po pierwsze, kary z punktu 2 są wysokie, jeśli miałyby być liczone za każde 30 minut, nadto, zamawiający zastrzega, że kontrole będą prowadzone odpowiednio po 1 lub 2 godzinach od „niepoprawionych a wskazanych przez Zamawiającego nieprawidłowości”.

Nawet więc jeśli wykonawca usunie nieprawidłowość w ciągu 35 min. od jej zgłoszenia przez Zamawiającego, czyli przekroczy wskazany w punkcie 2 czas na usunięcie nieprawidłowości tylko o 5 minut, straci całe wynagrodzenie za wykonanie akcji na zakwestionowanym odcinku, naliczona będzie mu dodatkowa kara umowna z punktu 2, a nadto do czasu przeprowadzenia kontroli, która nastąpi nie wcześniej niż po kolejnych 2 godzinach Zamawiający będzie mu naliczał – w zasadzie nie wiadomo, w jaki sposób – karę z punktu 3.

Analogiczne uwagi poczynić należy względem postanowienia punktu 5 i 6, które przewidują analogiczny system naliczania kar.

§ 7 ust. 1 pkt 7 wzoru umowy

Za opóźnienie w dojeździe w strefę zdefiniowanego obszaru ZERO lub TRASA w normach czasowych, o których mowa w cz. III ust. 3 załącznika nr 1 do umowy (z wyjątkiem nieprzewidzianych zdarzeń losowych zaistniałych z przyczyn niezależnych od Wykonawcy), Zamawiający naliczy Wykonawcy



5 czerwca 2017

zryczałtowaną karę umowną w wysokości 200 zł za każde rozpoczęte 30 minut opóźnienia. Kara naliczona będzie w odniesieniu do każdej opóźnionej jednostki sprzętowej, a łączna kara za opóźnienia w odniesieniu do jednej zleconej akcji nie przekroczy 600 zł.

Jak wskazano powyżej, zamawiający w tym miejscu wprowadza kare umową za zdarzenia niezawinione przez wykonawcę, co istotnie zaburza równowagę stron stosunku zobowiązaniowego. To zaburzenie jest przy tym istotniejsze, że zamawiający wprowadza jednocześnie niemożliwe do dochowania terminy przygotowania się wykonawcy i akcji i dotarcia do miejsca początkowego wykonywania usługi.

Jak słusznie zauważono w wyroku KIO z dnia 21 lutego 2008r., sygn. akt: KIO/UZP 97/08: **„Jakkolwiek pozycja Zamawiającego przy kształtowaniu treści umowy jest silniejsza, powinien on brać pod uwagę nie tylko swoje interesy, ale także interesy swojego kontrahenta i starać się ułożyć stosunek prawny tak, aby te interesy były jak najbardziej zrównoważone”.**

Na szczególną uwagę zasługuje wyrok KIO z dnia 1 marca 2011r., sygn. akt: KIO 298/11, w którym Izba podniosła, że: **„Zakres kompetencji stron do kształtowania treści stosunków zobowiązaniowych ustawodawca wyznaczył na dwa sposoby. Po pierwsze, w sposób pozytywny, stanowiąc, że strony mogą "ułożyć stosunek prawny". Po drugie, komentowany przepis określa zakres kompetencji stron także w sposób negatywny, wskazując granice, poza które ich działalność normotwórcza nie może wykroczać. Chodzi tu o zakaz kształtowania stosunku zobowiązaniowego w sposób sprzeczny z właściwością (naturą) stosunku, ustawą i zasadami współżycia społecznego** [por. wyrok SN z dnia 25 maja 2011r., sygn. akt: II CSK 528/10] **Redakcja powołanego przepisu wyraźnie wskazuje, iż nie jest możliwe ukształtowanie treści umowy w sposób, który prowadziłby do naruszenia przepisów ustawy. (...) Dla ustalenia granic swobody umów z punktu widzenia zasad współżycia społecznego istotne znaczenie mają te zasady, które służą ochronie wolności. Jednakże na potrzeby niniejszych rozważań szczególnie ważną sferą zastosowania zasad współżycia społecznego, jako granicy swobody umów, jest problematyka tzw. słuszności (sprawiedliwości) kontraktowej, rozumianej jako równomierny rozkład uprawnień i obowiązków w stosunku prawnym, czy też korzyści i ciężarów oraz szans i ryzyk związanych z powstaniem i realizacją tego stosunku.**

Badaniu z punktu widzenia słuszności kontraktowej podlega przede wszystkim stosunek wartości świadczeń w umowach wzajemnych. O naruszeniu reguł sprawiedliwościowych można mówić wówczas, gdy dysproporcja tych wartości jest rażąca. W grę wchodzi także badanie rozkładu innych niż długi i wierzytelności obowiązków i uprawnień stron, ustalenie, czy równomiernie obciążone są obowiązkami i wyposażone w uprawnienia różnych postaci. Chodzi zatem o konieczność zapewnienia wzajemności lub odpowiedniości uprawnień (rozumianych jako przysługiwanie obu stronom takich samych uprawnień lub uprawnień różnych postaci, ale ekwiwalentnych wobec siebie, ewentualnie jako zrównoważenie dysproporcji wartości świadczeń przez nierówny rozdział



innych obowiązków i uprawnień) oraz proporcjonalności uprawnień (to jest dostosowania ich zakresu do rzeczywistej potrzeby ochrony interesów uprawnionego).

Dalsza przesłanka uznania umowy za wykraczającą poza granice kompetencji stron wynika z istoty zasad współżycia społecznego jako ocen i norm moralnych, a polegająca na konieczności uwzględnienia również postawy drugiej strony umowy. Negatywna ocena ze względu na kryteria moralne uzasadniona jest w tych tylko przypadkach, gdy kontrahentowi osoby pokrzywdzonej można postawić zarzut złego postępowania, polegającego na wykorzystaniu (świadomym lub spowodowanym niedbalstwem) swojej przewagi."

W tym miejscu żądania odwołania znajdują szczególne uzasadnienie w wyroku KIO z dnia 2 marca 2010r., KIO/UZP 184/10, gdzie stwierdza się m.in.: *Skład orzekający Izby w niniejszej sprawie, podziela pogląd wyrażony wyroku Krajowej Izby Odwoławczej z dnia 14 lipca 2009 r.: "...obwarowanie opisu przedmiotu zamówienia zdarzeniami przyszłymi i niezdefiniowanymi, które jednak z dużym prawdopodobieństwem wystąpią w trakcie wykonywania przedmiotu zamówienia powoduje, że w rzeczywistości opis przedmiotu zamówienia staje się dalece niewyczerpujący i nie pozwala na sporządzenie rzetelnej, profesjonalnej oferty" (wyrok KIO z 14 lipca 2009r. sygn. akt KIO/UZP 812/09, KIO/UZP 833/09).(...)* Kwestionowane postanowienia SIWZ narzucają takie warunki, iż każdy z wykonawców będzie mógł inaczej identyfikować poszczególne ryzyka, co może prowadzić do złożenia nieporównywalnych ofert, a tym samym naruszenia art. 7 Pzp, zgodnie z którym zamawiający ma obowiązek przeprowadzić postępowanie o udzielenie zamówienia publicznego w sposób zapewniający zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców w zgodności z przepisami ustawy Pzp. (...) Postanowienia § 1 ust. 6 wzoru umowy, Izba uznaje za naruszające art. 29 ust. 1 i 2 art. 31 ust. 1 oraz art. 140 ust. 1 i 3 ustawy Pzp, w zakresie, w jakim wymagają od wykonawcy realizacji na jego koszt prac w wyniku zaleceń organów uprawnionych, a nie ujętych w dokumentacji ani nie podanych wprost w specyfikacji istotnych warunków zamówienia, chyba, iż zalecenia te zostały wydane wskutek stwierdzenia wadliwości prowadzenia robót, czy innych przyczyn leżących po stronie wykonawcy. (...)

Izba nie podziela poglądu zamawiającego, iż wykonawca dobrowolnie może przejść wszelkie obowiązki ustawowe, spoczywające na drugiej stronie umowy, a więc i odpowiedzialność. Skrajnie prowadziłyby to do zawarcia umowy jednostronnie zobowiązującej. Przepis art. 473 § 1 K.c. odnosi się do rozszerzenia odpowiedzialności strony umowy za nienależyte wykonanie własnego zobowiązania. Natomiast nie dotyczy to przejęcia odpowiedzialności za projektanta i za wady opracowanej przez projektanta dokumentacji (w sytuacji, gdy projektant nie jest stroną danej umowy) i z wykonawcą robót nie wiąże go żaden stosunek umowny, w oparciu o który wykonawca mógłby poszukiwać rekompensaty, z tytułu przyjętej wobec inwestora odpowiedzialności za skutki wad projektu. Izba w pełni podziela stanowisko odwołującego, iż nie może on ponosić odpowiedzialności, nawet rozszerzonej, zwalniając zamawiającego od wypełnienia jego obowiązków wzajemnych i współdziałania przy realizacji umowy. Umowne rozszerzenie odpowiedzialności dopuszczalne jest w granicach zasady swobody umów, jednakże Izba uznaje, iż żądanie rozszerzenia umownej



5 czerwca 2017

odpowiedzialności wykonawcy na przypadki nieujawnionych wad i luk projektów technicznych, w odniesieniu do których służą zamawiającemu roszczenia względem projektanta o ich naprawienie, narusza przepisy i stanowi nadużycie przez zamawiającego prawa do kształtowania wzoru umowy oraz stanowi przejaw czynienia ze swego prawa użytku sprzecznego ze społeczno-gospodarczym przeznaczeniem tego prawa.

Mając powyższe na względzie, odwołanie zasługuje na uwzględnienie w całości. Wobec tego wnoszę, jak we wstępie.

Katarzyna Skiba – Kuraszkiewicz

Radca prawny

Załączniki:

- 1) dowód uiszczenia wpisu od odwołania,
- 2) dowód przekazania kopii odwołania Zamawiającemu,
- 3) pełnomocnictwo z opłatą.

Warszawa, dnia 02 czerwiec 2017 r..

Pełnomocnictwo

Ja, niżej podpisany Wojciech Byśkiniewicz, prowadzący działalność gospodarczą pod nazwą „**BYŚ**” **Wojciech Byśkiniewicz**, ul. Arkuszowa 43, 01-934 Warszawa, ubiegający się o udzielenie zamówienia publicznego na:

„Kompleksowe mechaniczne oczyszczanie jezdni ulic m.st. Warszawy w sezonie zimowym i letnim w latach 2017-2020”

Zamawiający: Zarząd Oczyszczania Miasta, 00-508 Warszawa, Al. Jerozolimskie 11/19

udzielam niniejszym:

radcy prawnemu Katarzynie Skiba-Kuraszkiewicz,

z Kancelarii Prawnej Schampera, Dubis, Zajac i Wspólnicy Sp. k. z siedzibą we Wrocławiu, adres: Pl. Solny 16, 50-062 Wrocław, pełnomocnictwa do zastępowania mnie w postępowaniu odwoławczym i skargowym w przedmiotowym postępowaniu, w tym do:

- a) wnoszenia środków ochrony prawnej przewidzianych w Prawie zamówień publicznych,
- b) wnoszenia i przyjmowania pism w postępowaniu przed Prezesem Urzędu Zamówień Publicznych, Prezesem Krajowej Izby Odwoławczej, Krajową Izbą Odwoławczą przy Prezesie Urzędu Zamówień Publicznych oraz przed Sądem Okręgowym,
- c) reprezentowania mnie na posiedzeniu i na rozprawie przed Krajową Izbą Odwoławczą przy Prezesie Urzędu Zamówień Publicznych oraz przed Sądem Okręgowym,
- d) udzielania dalszych pełnomocnictw w opisanym zakresie.

 WŁAŚCICIEL
Wojciech Byśkiniewicz

Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski SA
www.pkobp.pl, Firmowy 801 307 307 lub +48 (81) 535 60 60,
Korporacje i Samorządy 801 36 36 36 lub +48 (61) 855 94 94

Data wydruku: 09:51, 2017-06-02
Nr rachunku: 08 1020 1026 0000 1102 0016 1661
Właściciel: BYŚ WOJCIECH BYŚKINIEWICZ, Ul. ARKUSZOWA 43, 01-934 WARSZAWA



Bank Polski

PRZELEW Z RACHUNKU - SZCZEGÓŁY TRANSAKCJI ZLECONEJ DO REALIZACJI

Numer rachunku: 08 1020 1026 0000 1102 0016 1661

Data waluty: 2017-06-02

Data operacji: 2017-06-02

Opis: Nr rach. przeciwst.:
18 1030 1508 0000 0005 5002 3113
Dane adr. rach. przeciwst.:
URZĄD DZIELNICY MOKOTÓW
RAKOWIECKA 25/27
WARSZAWA
Tytuł: OPŁATY ZA PEŁNOMOCNICTWO X 2
Identyfikator: 71530501200172197

Typ transakcji: Przelew z rachunku

Kwota: -34,00 PLN

Powszechna Kasa Oszczędności Bank Polski SA
www.pkobp.pl, Firmy 801 307 307 lub +48 (81) 535 60 60,
Korporacje i Samorządy 801 36 36 36 lub +48 (61) 855 94 94

Data wydruku: 09:49, 2017-06-02
Nr rachunku: 08 1020 1026 0000 1102 0016 1661
Właściciel: BYŚ WOJCIECH BYŚKINIEWICZ, UL. ARKUSZOWA 43, 01-934 WARSZAWA



Bank Polski

PRZELEW Z RACHUNKU - SZCZEGÓŁY TRANSAKcji ZLECONej DO REALIZACji

Numer rachunku: 08 1020 1026 0000 1102 0016 1661

Data waluty: 2017-06-02

Data operacji: 2017-06-02

Opis: Nr rach. przeciwst.:
60 1010 1010 0081 3622 3100 0000
Dane adr. rach. przeciwst.:
URZĄD ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH
Tytuł: WPIS DO ODWOŁANIA
Identyfikator: 71530501200172192

Typ transakcji: Przelew z rachunku

Kwota: -15 000,00 PLN