



Urząd
Zamówień
Publicznych

ZIELONE ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

II Podręcznik

ZIELONE ZAMÓWIENIA PUBLICZNE

II Podręcznik

Warszawa, 2012 r.

II. INNE NIŻ CENA OBOWIĄZKOWE KRYTERIA OCENY OFERT W ODNIESIENIU DO NIEKTÓRYCH RODZAJÓW ZAMÓWIEŃ PUBLICZNYCH – TRANSPOZYCJA DYREKTYWY 2009/33/WE

aut. Jakub Beli – Departament Prawny, Urząd Zamówień Publicznych

1. Obowiązek uwzględniania przy zakupie pojazdów samochodowych czynnika energetycznego i oddziaływania na środowisko

Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych¹ wdraża dyrektywę 2009/33/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 120 z dnia 15.05.2009 r.). Zamawiający przy zakupie pojazdów transportu drogowego (to jest: samochodów osobowych M_1 , lekkich pojazdów ciężarowych N_1 , pojazdów ciężarowych o dużej ładowności N_2 i N_3 oraz autobusów M_2 i M_3) mają obowiązek uwzględnienia **czynników energetycznych i oddziaływania na środowisko** podczas cyklu użytkowania pojazdu (tj. zużycia energii, emisji dwutlenku węgla (CO_2) oraz emisji tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (NMHC) i cząstek stałych). Mogą również uwzględniać dodatkowe, określone przez nich samych, czynniki oddziaływania na środowisko. Implementacja obowiązku uwzględniania przy zakupie pojazdów samochodowych czynnika energetycznego i oddziaływania na środowisko ma na celu promowanie i pobudzanie rynku pojazdów o mniejszej uciążliwości dla środowiska i efektywniejszych energetycznie oraz zwiększanie udziału sektora transportowego w realizacji polityki dotyczącej środowiska, klimatu i energii.

Istnieje zatem możliwość spełnienia wymogu uwzględniania czynników środowiskowych przy zakupie pojazdów bądź poprzez uwzględnienie i określenie w specyfikacji wymogów technicznych dotyczących parametrów energetycznych i środowiskowych dla każdego rozważanego rodzaju oddziaływania, a także wszelkich dodatkowych skutków dla środowiska, bądź też poprzez uwzględnienie w prowadzonych postępowaniach konkurencyjnych czynników oddziaływania na zużycie energii i na środowisko jako kryteriów oceny ofert, w tym poprzez określenie kosztów całego cyklu użytkowania.

Cytowana wyżej dyrektywa wymaga, aby zawsze, jeżeli stosowane jest postępowanie konkurencyjne – procedura przetargowa, czynniki te były stosowane jako kryteria oceny ofert. Do tego drugiego przypadku określonego dyrektywą odwołuje się właśnie rozporządzenie.

Warto przy tym zaznaczyć, jak wskazuje dyrektywa, że energetyczne i środowiskowe kryteria udzielania zamówień publicznych powinny znajdować się wśród różnych kryteriów branych pod uwagę przez instytucje lub podmioty zamawiające przy podejmowaniu decyzji o udzieleniu zamówienia publicznego na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy transportu drogowego. Obowiązek stosowania omawianych kryteriów podczas udzielania zamówień na ekologicznie czyste i energooszczędne pojazdy nie wyklucza włączenia innych istotnych z punktu przedmiotu zamówienia kryteriów udzielania zamówień.

2. Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert – zakres zastosowania

Zamawiający przy zakupie pojazdów transportu drogowego (to jest: samochodów osobowych M_1 , lekkich pojazdów ciężarowych N_1 , pojazdów ciężarowych o dużej ładowności N_2 i N_3 oraz

¹ Rozporządzenie Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 r. w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych (Dziennik Ustaw Nr 96, poz. 559) opublikowane w dniu 10 maja 2011 r. – weszło w życie w dniu 25 maja 2011 r.

autobusów M_2 i M_3) mają obowiązek stosowania przepisów rozporządzenia poprzez uwzględnianie czynników energetycznych i oddziaływania na środowisko podczas cyklu użytkowania pojazdu w opisie przedmiotu zamówienia bądź w kryteriach oceny ofert. Rozporządzenie wskazuje, że jeżeli w specyfikacji istotnych warunków zamówienia określono wymogi techniczne pojazdu dotyczące czynników oddziaływania na środowisko: zużycia energii, emisji dwutlenku węgla (CO_2) oraz emisji tlenków azotu (NO_x), węglowodorów (NMHC) i cząstek stałych, a także innych, określonych przez samych zamawiających (np. poziom emisji hałasu), czynników oddziaływania na środowisko, przepisów rozporządzenia nie stosuje się (por. § 2 rozporządzenia). Natomiast, jeżeli takie wymogi techniczne odnoszące się do czynników oddziaływania na środowisko nie zostały określone w specyfikacji wymagane jest ujęcie w postępowaniach na zakup pojazdów transportu drogowego czynników energetycznych i oddziaływania na środowisko jako kryteriów oceny ofert, gdyż wówczas ma zastosowanie rozporządzenie (por. § 3 rozporządzenia).

Zamawiający może również zrealizować zalecenia dyrektywy poprzez jednoczesne zastosowanie obu wyżej wymienionych metod, umieszczając np. w specyfikacji istotnych warunków zamówienia wymogi odnoszące się do jednego bądź dwóch czynników, zaś pozostałe czynniki, których zamawiający nie uwzględnił w specyfikacji, zastosować jako kryteria oceny ofert. Zamawiającemu zatem, pozostawiona została swoboda co do sposobu uwzględnienia czynników środowiskowych określonych rozporządzeniem. Należy jednakże zaznaczyć, iż bez względu na sposób realizacji przepisów rozporządzenia zamawiający obowiązany jest uwzględnić w prowadzonym przez siebie postępowaniu wszystkie czynniki wymienione w rozporządzeniu tj. zużycie energii, emisje: dwutlenku węgla, tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów. Niedopuszczalne jest ujęcie, czy to w specyfikacji istotnych warunków zamówienia czy jako kryterium oceny ofert tylko jednego czynnika np. zużycia energii, z jednoczesnym pominięciem w prowadzonym postępowaniu pozostałych wymogów dotyczących emisji dwutlenku węgla, tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów.

3. Metody stosowania innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert przy zakupie pojazdów transportu drogowego

Zamawiający określając kryteria oceny ofert przy zakupie pojazdów transportu drogowego może wykorzystać jedną z dwóch metod wskazanych rozporządzeniem; **metodę wielkościową**, w której porównuje się oferty przy wykorzystaniu informacji dotyczących emisji gazów cieplarnianych, emisji zanieczyszczeń i zużycia energii np. zużycie paliwa, rodzaju paliwa, rodzaju napędu pojazdu (§ 5 rozporządzenia) bądź **metodę kosztową**, w której porównuje się oferty przy wykorzystaniu określonych według metodyki opisanej w § 7 wartości rozporządzenia pieniężnych (kwot) odzwierciedlających koszty zużycia energii, koszty emisji dwutlenku węgla (§ 8 rozporządzenia) oraz koszty emisji zanieczyszczeń (stanowiących elementy tzw. kosztów zewnętrznych) podczas cyklu użytkowania oferowanego pojazdu samochodowego (§ 9 rozporządzenia).

3.1. Metoda wielkościowa

Zamawiający decydując się na zastosowanie tzw. metody wielkościowej określonej w § 4 pkt 1 rozporządzenia a uszczegółowionej w § 5 rozporządzenia, żąda jedynie podania informacji wskazujących na wielkość zużywanej przez oferowany pojazd energii, wielkości emisji dwutlenku węgla oraz wyrażone łącznie (poprzez np. odwołanie się do normy EURO) lub oddzielnie wielkości emisji tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów, z jednoczesnym wskazaniem w jakich jednostkach dane te mają być przedstawione.

Należy zaznaczyć, że zamawiający powinien porównywać ze sobą tylko te wielkości, które zostały zmierzone według **takiej samej procedury badawczej** np. procedury homologacyjnej. Nie można bowiem porównywać ofert, w których podane wielkości wynikają z różnych procedur badawczych.

Zaznaczenia wymaga jednakże fakt, iż dla pojazdów kategorii M_1 oraz części pojazdów kategorii N_1 dane określające wielkość emisji dwutlenku węgla, tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów podawane są przez producentów w g/km. Natomiast, wielkość przedmiotowych emisji dla pozostałych

kategoriach pojazdów tj. N₂, M₂, N₃ i M₃ oraz dla części pojazdów kategorii N₁ producenci podają w g/kWh. Przygotowując zatem postępowania o udzielenie zamówienia publicznego, zamawiający musi uwzględnić właściwą jednostkę pomiarową dla danej kategorii pojazdów, w przeciwnym bowiem wypadku, nie będzie w stanie zweryfikować rzeczywistych parametrów oferowanego produktu z uwagi na nieposiadanie przez wykonawców dokumentów potwierdzających ilość emitowanych gazów w jednostce żądanej przez zamawiającego.

Standardowym dokumentem zawierającym dane dotyczące wielkości zużywanej energii, emisji dwutlenku węgla, tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów jest *Wyciąg ze świadectwa homologacji dla homologacji całopojazdowej krajowej bądź Świadectwo zgodności WE dla homologacji całopojazdowej wspólnotowej*. Dokumenty te, wydawane dla pojazdów kategorii M₁ oraz części pojazdów kategorii N₁, zawierają wszystkie wyżej wymienione dane. Warto podkreślić, że dokumenty homologacyjne w tych kategoriach zawierają dane dotyczące emisji poszczególnych cząstek podawane są w g/km. Natomiast, *Wyciąg ze świadectwa homologacji bądź Świadectwo zgodności WE* wydawane dla pojazdów kategorii N₂, M₂, N₃ i M₃ oraz dla części pojazdów kategorii N₁ na ogół zawierają jedynie wskaźnik emisji tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów. Powyższe implikuje tym samym konieczność przedstawienia przez wykonawców zamawiającemu innego wskazanego przez niego dokumentu, określającego rzeczywistą ilość zużywanej energii oraz emisji dwutlenku węgla przez oferowany pojazd. Dokument taki spełniać musi wymóg podawania w nim wielkości zużycia energii bądź emisji dwutlenku węgla określonej według innej metody pomiaru zapewniającej porównywalność ofert. Jedną z takich metod może być ETC (*Emission Test Cycle*), z zastrzeżeniem jednakże, iż nie wszystkie pojazdy kategorii M i N mogły być badane z zastosowaniem przedmiotowej metody.

Jeżeli, przeprowadzane jest postępowanie o udzielenie zamówienia na pojazd kategorii M lub N, co do którego nie ma ujednoliconych metod pomiaru poszczególnych kryteriów, zamawiający może zażądać przeprowadzenia stosownych badań dla oferowanych produktów przez jeden z podmiotów specjalizujących się w tego typu badaniach. Zamawiający powinien jednakże zastrzec, iż badania te mają być przeprowadzane według jednolitej metody badawczej np. w przypadku przetargu na autobusy, zamawiający wskazuje, że wielkości mają być zmierzone na określonej trasie, o określonej porze dnia i temperaturze przy jednoczesnym obciążeniu autobusu masą np. 450 kg. Aktualna lista instytucji zajmujących się przedmiotowymi badaniami na terenie Unii Europejskiej znajduje się pod adresem http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/approval-authorities-technical-services/approval-authorities/index_en.htm.

3.2. Metoda kosztowa

Zamawiający może również uwzględnić kryteria oceny ofert w prowadzonym postępowaniu o udzielenie zamówienia publicznego stosując tzw. metodę kosztową wskazaną w § 4 pkt 2 rozporządzenia.

Z uwagi na fakt, iż sposób obliczania kosztów poszczególnych emisji wskazany w § 8 oraz § 9 rozporządzenia, uwzględnia jedynie wielkości emisji wyrażone w g/km, w obecnym stanie prawnym metodę tę można jedynie zastosować do pojazdów kategorii M₁ oraz części pojazdów kategorii N₁, dla których to pojazdów dane pomiarowe zawarte w *Wyciągu ze świadectwa homologacji bądź Świadectwie zgodności WE* wyrażone są w g/km.

Rozporządzenie podaje metodologię obliczania wartości pieniężnej kosztów operacyjnych podczas całego cyklu użytkowania dla zużycia energii oraz dla emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń. Przy czym, związane z eksploatacją pojazdu zużycie paliwa oraz emisje dwutlenku węgla i zanieczyszczeń w przeliczeniu na kilometr opierają się na znormalizowanych procedurach testowych w odniesieniu do pojazdów, dla których w przepisach dotyczących homologacji typu zostały ustalone takie procedury testowe. Procedury ustalone dla badań homologacyjnych wynikają z przepisów art. 68 ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, z późn. zm.) oraz wydanego na podstawie delegacji tej ustawy rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. z 2005 r. Nr 238, poz. 2010, z późn. zm.), dla homologacji całopojazdowej krajowej i homologacji całopojazdowej wspólnotowej.

W odniesieniu do pojazdów nieobjętych znormalizowanymi procedurami testowymi porównalność między różnymi ofertami powinna być zapewniona przez wykorzystanie powszechnie uznanych procedur testowych, wyników testów przeprowadzonych dla danej instytucji lub informacji dostarczonych przez producenta. W tym miejscu należy zaznaczyć, iż podawane dla poszczególnych pojazdów wielkości zużywanego paliwa na danym odcinku (najczęściej 100 km), uwzględniają trzy tryby spalania tj. tryb miejski, pozamiejski oraz mieszany.

3.3. Przykład obliczenia kosztów eksploatacji dla pojazdu kategorii M₁

Poniżej przedstawiony został sposób obliczania kosztów eksploatacji poszczególnych czynników oddziaływania na środowisko określonych rozporządzeniem dla pojazdu kategorii M₁, który nie jest samochodem elektrycznym ani hybrydowym typu „plug in”, o następujących parametrach: zużycie paliwa w cyklu mieszanym – 5 litrów benzyny na 100 km; wielkość emisji dwutlenku węgla – 170 g/km; wielkość emisji tlenków azotu – 0,05 g/km; wielkość emisji cząstek stałych – 0,005 g/km; wielkość emisji węglowodorów – 0,1 g/km.

3.3.1. Obliczanie wartości pieniężnej odzwierciedlającej koszty zużycia energii (KZE)

Zgodnie z § 7 rozporządzenia wartość pieniężna odzwierciedlająca koszty zużycia energii (KZE) stanowi iloczyn założonego przez zamawiającego lub ustalonego na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia przebiegu pojazdu (PP), zużycia energii (ZE) oraz wartości pieniężnej za jednostkę energii (WPJE) **[KZE = PP x ZE x WPJE]**.

Przebieg pojazdu (PP) dla samochodu osobowego M₁ zgodnie z załącznikiem nr 3 do rozporządzenia wynosi **200 000 km**.

Stosownie do § 7 ust. 2 pkt 2 zużycie energii (ZE) wyrażone w megadżulach na kilometr stanowi iloczyn zużycia paliwa (5l/100 km) i wartości energetycznej (32 MJ/l – załącznik nr 1 rozporządzenia). A zatem **[ZE = 5l/100 km (zużycie paliwa) x 32 MJ/l (wartość energetyczna); ZE = 1,6 MJ/km]**.

Zgodnie z brzmieniem § 7 ust. 4 rozporządzenia, jednolitą wartość pieniężną za jednostkę energii (WPJE) wyrażoną w zł na megadżul, stanowi niższy z kosztów za jeden megadżul energii uzyskanej z benzyny lub oleju napędowego przed opodatkowaniem. Ceny paliw w Polsce przed opodatkowaniem, zamieszczane są cotygodniowo pod adresem http://ec.europa.eu/energy/observatory/oil/bulletin_en.htm Uwzględniając aktualną stawkę cen benzyny przed opodatkowaniem, zgodnie z wykazem zamieszczonym pod wyżej wskazanym adresem, tj. 2,40 zł/l oraz podaną wcześniej wartość energetyczną benzyny tj. 32 MJ/l, otrzymujemy wynik 0,075 zł/MJ **[WPJE = 2,40 zł/l / 32 MJ/l; WPJE = 0,075 zł/MJ]**.

A zatem, koszt zużycia energii dla samochodu kategorii M₁ spalającego 5 litrów na 100 km, wynosi **24 000,00 zł** **[KZE = 200 000 km (PP) x 1,6 MJ/km (ZE) x 0,075 zł/MJ (WPJE)]**.

3.3.2. Obliczanie wartości pieniężnej odzwierciedlającej koszty emisji dwutlenku węgla (KEDW)

Zgodnie z § 8 rozporządzenia wartość pieniężna odzwierciedlająca koszty emisji dwutlenku węgla (KEDW) stanowi iloczyn założonego przez zamawiającego lub ustalonego na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia przebiegu pojazdu (PP), wielkości emisji dwutlenku węgla (WEDW) dla danego pojazdu oraz określonego na podstawie załącznika nr 2 kosztu jednostkowego emisji dwutlenku węgla (KJEDW)

[KEDW = PP x WEDW x KJEDW].

Koszt jednostkowy emisji dwutlenku węgla, zgodnie z załącznikiem nr 2 rozporządzenia wynosi 0,115–0,154 zł/kg. Z uwagi jednakże na fakt, iż wielkość emisji przedmiotowego pojazdu podana jest w g/km koniecznym jest ujednoczenie zastosowanych jednostek wielkości. A zatem, koszt jednostkowy emisji dwutlenku węgla wynosi **0,000115 zł/g (KJEDW)**.

Wielkość emisji dwutlenku węgla, zgodnie z przyjętymi założeniami wynosi **170 g/km (WEDW)**. Przebieg pojazdu pozostaje taki sam jak przy obliczaniu kosztów zużycia energii tj. **200 000 km (PP)**.

A zatem, koszt emisji dwutlenku węgla dla samochodu kategorii M1 emitującego 170 g/km dwutlenku węgla, wynosi **3910,00 zł** [KEDW = 200 000 km (PP) x 170 g/km (WEDW) x 0,000115 zł/g (KJEDW)].

3.3.3. Obliczanie wartości pieniężnej odzwierciedlającej koszty emisji zanieczyszczeń (KEZ)

Zgodnie z § 9 rozporządzenia wartość pieniężna odzwierciedlająca koszty emisji zanieczyszczeń (KEZ) stanowi suma kosztów każdego z zanieczyszczeń tj. tlenków azotu (KETA), cząstek stałych (KECS) oraz węglowodorów (KEW)

[KEZ = KETA + KECS + KEW].

Koszty poszczególnych zanieczyszczeń (KETA, KECS, KEW) stanowią iloczyn założonego przez zamawiającego lub ustalonego na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia przebiegu pojazdu (PP), wielkości emisji danego zanieczyszczenia (WETA, WECS, WEW) dla danego pojazdu oraz określonego na podstawie załącznika nr 2 kosztu jednostkowego emisji zanieczyszczenia (KJETA, KJECS, KJEW)

[KETA, KECS, KEW = PP x WETA, WECS, WEW x KJETA, KJECS, KJEW].

Przebieg pojazdu wynosi **200 000 km (PP)**.

Zgodnie z załącznikiem nr 2 do rozporządzenia koszty jednostkowe dla poszczególnych emisji wynoszą: **0,0169 zł/g** dla tlenku azotu (**KJETA**); **0,334 zł/g** dla cząstek stałych (**KJECS**); **0,00384 zł/g** dla węglowodorów (**KJEW**).

Przyjęte do celów niniejszego obliczenia wielkości emisji poszczególnych zanieczyszczeń wynoszą: 0,05 g/km dla tlenków azotu (**WETA**); **0,005 g/km** dla cząstek stałych (**WECS**); **0,1 g/km** dla węglowodorów (**WEW**).

Koszt emisji tlenków azotu (**KETA**) wynosi **169 zł** [KETA = 200 000 km (PP) x 0,05 g/km (WETA) x 0,0169 zł/g (KJETA)].

Koszt emisji cząstek stałych (**KECS**) wynosi **334 zł** [KECS = 200 000 km (PP) x 0,005 g/km (WECS) x 0,334 zł/g (KJETA)].

Koszt emisji węglowodorów (**KEW**) wynosi **76,80 zł** [KEW = 200 000 km (PP) x 0,1 g/km (WEW) x 0,00384 zł/g (KJEW)].

A zatem koszt emisji zanieczyszczeń (**KEZ**) wynosi **579,80 zł** [KEZ = 169 zł (KETA) + 334 zł (KECS) + 76,80 zł (KEW)].

4. Akty powiązane

4.1. Zestawienie

Ustawa z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2005 r. Nr 108, poz. 908, Nr 109, poz. 925, Nr 175, poz. 1462, Nr 179, poz. 1486, Nr 180, poz. 1494 i 1497, z 2006 r. Nr 17, poz. 141, Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 190, poz. 1400, Nr 191, poz. 1410, Nr 235, poz. 1701, z 2007 r. Nr 52, poz. 343, Nr 57, poz. 381, Nr 99, poz. 661, Nr 123, poz. 845, Nr 176, poz. 1238, z 2008 r. Nr 37, poz. 214, Nr 100, poz. 649, Nr 163, poz. 1015, Nr 209, poz. 1320, Nr 220, poz. 1411 i 1426, Nr 223, poz. 1461 i 1462, Nr 234, poz. 1573 i 1574, z 2009 r. Nr 3, poz. 11, Nr 18, poz. 97, Nr 79, poz. 663, Nr 91, poz. 739, Nr 92, poz. 753, Nr 97, poz. 802, Nr 97, poz. 803, Nr 98, poz. 817, Nr 168, poz. 1323, z 2010 r. Nr 40, poz. 230, Nr 43, poz. 246, Nr 122, poz. 827, Nr 151, poz. 1013, Nr 152, poz. 1018, Nr 182, poz. 1228, Nr 219, poz. 1443, Nr 225, poz. 1466, Nr 257, poz. 1726, z 2011 r. Nr 30, poz. 151, Nr 92, poz. 530, Nr 102, poz. 585, Nr 106, poz. 622, Nr 171, poz. 1016, Nr 204, poz. 1195, Nr 205, poz. 1210, Nr 208, poz. 1240 i 1241, Nr 222, poz. 1321, Nr 227, poz. 1367, Nr 244, poz. 1454, Nr 291, poz. 1707, z 2012 r. poz. 113).

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. z 2005 r. Nr 238, poz. 2010, z późn. zm.)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 września 2003 r. w sprawie szczegółowych czynności organów w sprawach związanych z dopuszczeniem pojazdu do ruchu oraz wzorów dokumentów w tych sprawach (Dz. U. z 2007 r. Nr 137, poz. 968, z późn. zm.)

4.2. Tekst rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych

559

ROZPORZĄDZENIE PREZESA RADY MINISTRÓW

z dnia 10 maja 2011 r.

w sprawie innych niż cena obowiązkowych kryteriów oceny ofert w odniesieniu do niektórych rodzajów zamówień publicznych¹⁾

Na podstawie art. 91 ust. 8 ustawy z dnia 29 stycznia 2004 r. — Prawo zamówień publicznych (Dz. U. z 2010 r. Nr 113, poz. 759, z późn. zm.²⁾) zarządza się, co następuje:

§ 1. Rozporządzenie określa inne niż cena obowiązkowe kryteria oceny ofert w odniesieniu do zamówień publicznych na zakup pojazdów samochodowych kategorii M i N, o których mowa w załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 24 października 2005 r. w sprawie homologacji typu pojazdów samochodowych i przyczep (Dz. U. Nr 238, poz. 2010, z 2006 r. Nr 205, poz. 1512 oraz z 2008 r. Nr 29, poz. 166), niebędących pojazdami specjalnymi, zwanych dalej „pojazdami samochodowymi kategorii M i N”.

§ 2. Przepisów rozporządzenia nie stosuje się do zamówień publicznych na zakup pojazdów samochodowych kategorii M i N, jeżeli w specyfikacji istotnych warunków zamówienia określono wymogi techniczne pojazdu dotyczące czynników, o których mowa w § 3.

§ 3. Kryteriami oceny ofert w odniesieniu do zamówień publicznych na zakup pojazdów samochodowych kategorii M i N są:

- 1) zużycie energii;
- 2) emisja dwutlenku węgla;
- 3) emisje zanieczyszczeń: tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów.

§ 4. Kryteria oceny ofert, o których mowa w § 3, wyraża się w postaci:

- 1) wielkości zużycia energii oraz emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń albo
- 2) wartości pieniężnej odzwierciedlającej koszty zużycia energii oraz koszty emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń podczas cyklu użytkowania pojazdu samochodowego, obliczonej zgodnie z metodologią określoną w § 7—9.

§ 5. W przypadku, o którym mowa w § 4 pkt 1, zamawiający przy ocenie ofert bierze pod uwagę w szczególności:

1) wielkość zużywanej energii, zmierzona według procedury ustalonej dla celów badań homologacyjnych, a w przypadku pojazdów nieobjętych tą procedurą — określoną według innej metody pomiaru zużycia paliwa lub zużycia energii elektrycznej, zapewniającej porównywalność ofert;

2) wielkość emisji dwutlenku węgla, zmierzona według procedury ustalonej dla celów badań homologacyjnych, a w przypadku pojazdów nieobjętych tą procedurą — określoną według innej metody pomiaru emisji, zapewniającej porównywalność ofert;

3) wyrażone łącznie lub oddzielnie wielkości emisji tlenków azotu, cząstek stałych oraz węglowodorów (niemetanowych albo ich sumy), zmierzone według procedury ustalonej dla celów badań homologacyjnych, zapewniającej porównywalność ofert.

§ 6. 1. Wartości energetyczne paliw silnikowych określa załącznik nr 1 do rozporządzenia.

2. Koszty jednostkowe emisji dwutlenku węgla i zanieczyszczeń określa załącznik nr 2 do rozporządzenia.

3. Przebiegi pojazdów podczas całego cyklu użytkowania określa załącznik nr 3 do rozporządzenia.

§ 7. 1. Wartość pieniężną odzwierciedlającą koszty zużycia energii stanowi iloczyn założonego przez zamawiającego lub ustalonego na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia przebiegu pojazdu, zużycia energii oraz wartości pieniężnej za jednostkę energii.

2. Zużycie energii wyrażone w megadżulach na kilometr stanowi:

- 1) dla samochodów elektrycznych oraz hybrydowych typu „plug in” wielkość zużywanej energii elektrycznej, określona zgodnie z § 5 pkt 1;
- 2) dla pozostałych pojazdów samochodowych iloczyn zużycia paliwa, określonego zgodnie z § 5 pkt 1, i wartości energetycznej paliwa.

3. Zużycie paliwa wyraża się dla paliw ciekłych w litrach na kilometr, a dla paliw gazowych w normalnych metrach sześciennych na kilometr.

4. Stosuje się jednolitą wartość pieniężną za jednostkę energii wyrażoną w PLN na megadżul, którą stanowi niższy z kosztów za jeden megadżul energii uzyskanej z benzyny lub oleju napędowego przed opodatkowaniem.

¹⁾ Niniejsze rozporządzenie dokonuje w zakresie swojej regulacji wdrożenia dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/33/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz. Urz. UE L 120 z 15.05.2009, str. 5).

²⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2010 r. Nr 161, poz. 1078 i Nr 182, poz. 1228 oraz z 2011 r. Nr 5, poz. 13, Nr 28, poz. 143 i Nr 87, poz. 484.

§ 8. 1. Wartość pieniężną odzwierciedlającą koszty emisji dwutlenku węgla stanowi iloczyn założonego przez zamawiającego lub ustalonego na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia przebiegu pojazdu, wielkości emisji dwutlenku węgla dla danego pojazdu oraz określonego na podstawie załącznika nr 2 do rozporządzenia kosztu jednostkowego emisji dwutlenku węgla.

2. Wielkość emisji dwutlenku węgla, określoną zgodnie z § 5 pkt 2, wyraża się w gramach na kilometr.

§ 9. 1. Wartość pieniężną odzwierciedlającą koszty emisji zanieczyszczeń stanowi suma kosztów każdego z zanieczyszczeń wymienionych w § 3 pkt 3.

2. Koszt poszczególnych zanieczyszczeń stanowi iloczyn założonego przez zamawiającego lub ustalonego na podstawie załącznika nr 3 do rozporządzenia przebiegu pojazdu, wielkości emisji danego zanieczyszczenia dla danego pojazdu oraz ustalonego na podstawie załącznika nr 2 do rozporządzenia kosztu jednostkowego emisji zanieczyszczenia.

3. Wielkość emisji zanieczyszczeń, określoną zgodnie z § 5 pkt 3, wyraża się w gramach na kilometr.

§ 10. Rozporządzenie wchodzi w życie po upływie 14 dni od dnia ogłoszenia.

Prezes Rady Ministrów: *D. Tusk*

Załączniki do rozporządzenia Prezesa Rady Ministrów z dnia 10 maja 2011 r. (poz. 559)

Załącznik nr 1

WARTOŚCI ENERGETYCZNE PALIW SILNIKOWYCH

Paliwo	Wartość energetyczna*
Olej napędowy	36 MJ/l
Benzyna	32 MJ/l
Gaz ziemny lub biogaz	33–38 MJ/Nm ³
Skroplony gaz (LPG)	24 MJ/l
Etanol	21 MJ/l
Biodiesel — estry metylowe kwasów tłuszczowych	33 MJ/l
Paliwo emulsyjne	32 MJ/l
Wodór	11 MJ/Nm ³

* MJ — megadžul
l — litr
Nm³ — normalny metr sześcienny

Załącznik nr 2

KOSZTY JEDNOSTKOWE EMISJI DWUTLENKU WĘGLA I ZANIECZYSZCZEŃ

Dwutlenek węgla	Tlenek azotu	Węglowodory	Cząstki stałe
0,115 – 0,154 PLN/kg**	0,0169 PLN/g**	0,00384 PLN/g**	0,334 PLN/g**

** kg — kilogram
g — gram

Załącznik nr 3

PRZEBIEGI POJAZDÓW PODCZAS CAŁEGO CYKLU UŻYTKOWANIA

Kategoria pojazdu	Przebieg pojazdu***
Samochody osobowe (M ₁)	200 000 km
Lekkie pojazdy ciężarowe (N ₁)	250 000 km
Pojazdy ciężarowe o dużej ładowności (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobusy (M ₂ , M ₃)	800 000 km

*** km — kilometr

