

# Případová studie:

## Svoz a likvidace komunálního a nebezpečného odpadu

**Zakázku na pravidelný svoz komunálního a nebezpečného odpadu připravovalo Vysoké učení technické v Brně v roce 2019 jako nadlimitní, se smlouvou na dobu neurčitou. Po průzkumu místního trhu s odpady (cca 2–3 možní dodavatelé) a teoretických východisek se oproti předešlé veřejné zakázce zadavatel soustředil na kvalitativní kritéria hodnocení s důrazem na environmentální aspekty.**

*„Vnímáme, že vyšší míra recyklace je aktuálním trendem a jedním z aspektů odpadového hospodářství je i omezení jeho produkce. O to se můžeme snažit v rámci veřejných zakázek na jiné předměty plnění a vnímáme tento trend v obecné rovině chování na úrovni zaměstnanců i součástí. Zakázka na likvidaci již vzniklého odpadu je tedy jedním z prvků, které navazují na širší souvislosti přesahující zakázkovou agendu,“ představuje vizi veřejné zakázky Ing. Martin Vyklický, vedoucí Odboru veřejných zakázek VUT v Brně.*

Zadavatel se rozhodl hodnotit technologickou úroveň vozidel a současně způsob nakládání se směsným a komunálním odpadem (ostatní typy odpadů zadavatel považoval za vyříděné technickou specifikací, která byla standardně rozčleněna na základní tříděné složky: plast, papír, sklo a směsný komunální odpad, v případě menz také bioodpad).

*„V teoretické rovině lze posílit kontrolní mechanismus svozů, například požadavkem na přesné vážení odpadu či jinou formou digitalizace, nicméně tyto požadavky se v současné době ukazují jako nepřiměřené možností trhu nakládání s odpady, případně jako natolik nákladné, že jejich aplikace je prakticky nerealizovatelná v prostředí veřejného zadavatele. Za úvahu stojí případné sdružování zadavatelů s podobným nadstandardním požadavkem na přesné vážení odpadu, kde by se dalo využít úspory z rozsahu. Takový způsob nakládání s odpady by už mohl být rentabilnější pro dodavatele a současně ekonomicky přijatelný pro sdružené zadavatele,“ uvádí Vyklický.*

Vzhledem k tehdejší ustálené situaci na trhu s odpady zvolil zadavatel smlouvu na dobu neurčitou se standardní výpovědní

dobou, která dává oběma stranám možnost smlouvu vypovědět, pokud se změni ekonomická situace pro jednu či druhou stranu. Zvýšení operativnosti svozu v kontextu přidávání/ubírání sběrných nádob v jednotlivých lokalitách bylo docíleno tzv. vyhrazenou změnou závazku. Při přípravě zadávacích podmínek zadavatel využil mimo jiné i metodiky Evropské komise.

”

**Věděli jsme, že máme v rukou téma, které chceme zpracovat s využitím nejlepší dosavadní praxe a na kterém si můžeme vyzkoušet aplikaci některých doporučení Evropské komise – kritéria EU pro zelené veřejné zakázky na nákup služeb v oblasti odpadů.**

*„Vzhledem k tomu, že se intenzivně zabýváme aplikací metody Best Value Approach, rádi bychom tuto metodu aplikovali například právě na zakázku na svoz odpadu. Jsme si však vědomi toho, že se jedná o relativně*

*malý a omezený trh, takže by bylo nutné ještě zvážit a analyzovat, zda by aplikace této metody, která je časově velmi náročná ve vztahu k velikosti relevantního trhu, byla účinným a efektivním nástrojem pro výběr dodavatele. Každopádně naše zkušenosti se zakázkami BVA ukazují, že tímto způsobem a touto metodou lze skutečně dosáhnout kvality,“ uzavírá Vyklický.*

### Způsob hodnocení

Před nastavením systému hodnocení proběhl průzkum trhu, na základě kterého bylo evidentní, že v rámci města Brna se do využití komunálního odpadu nabízí zapojení brněnské spalovny, která využívá komunální odpad k výrobě páry, horké vody a elektrické energie, a to bez využití fosilních paliv.

Přestože v Brně existuje v oblasti svozu všech požadovaných kategorií odpadu konkurenční prostředí cca 2–3 dodavatelů schopných veřejnou zakázku v požadova-

#### VEŘEJNÁ ZAKÁZKA

Zajištění svozu a likvidace komunálního a nebezpečného odpadu VUT v Brně



## HODNOTICÍ KRITÉRIA A JEJICH VÁHY:

1. Nabídková cena: 50 %



2. Technologická úroveň vozidel: 30 %



dále rozděleno do dvou subkritérií:

### A. Vybavení svozových vozidel technologií sloužící k redukci skleníkových plynů:

60 %



V tomto subkritériu zadavatel hodnotil poměr svozových vozidel kategorie N2 a N3 (dle přílohy vyhláška č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích) vybavených alespoň jednou z níže uvedených technologií ku počtu svozových vozidel příslušných kategorií, která budou dodavatelem využívána pro svoz odpadu v požadovaných svozových lokalitách:

- Vozidla vybavená technologií Plug-in hybrid
- Vozidla vybavená vysokotlakým přímým vstříkáváním zemního plynu (CNG)
- Plně elektrická vozidla
- Elektrická vozidla na bázi vodíkových palivových článků

### B. Emisní třída svozových vozidel:

40 %



V tomto subkritériu byl hodnocen poměr svozových vozidel kategorie N2 a N3 splňujících emisní normu EURO VI. ku počtu svozových vozidel příslušných kategorií, která budou dodavatelem využívána pro svoz odpadu v požadovaných svozových lokalitách.

3. Způsob nakládání se směsným komunálním odpadem: 20 %



Hodnocen byl poměr mezi dvěma způsoby nakládání se směsným komunálním odpadem, a to mezi spalováním a jiným způsobem, přičemž tento poměr je sledován pouze u svozových lokalit zadavatele. Nejvíce bodů v tomto hodnocení subkritériu získal účastník, který se směsným komunálním odpadem bude nakládat jeho spalováním ve spalovně v nejvyšším poměru vůči jinému způsobu nakládání s odpady. Spalování bylo pro účely tohoto zadávacího řízení považováno za nejekologičtější formu nakládání s komunálním odpadem.

dozvěděl minimálně o jednom dodavateli, který disponuje vozidly vybavenými CNG, ten se však zadávacího řízení nakonec neúčastnil.

## Nastavení kontrolních mechanismů a pružnost změn v průběhu plnění

Dodržení hodnocených parametrů zajišťuje smlouva, která poskytovatele zavazuje dodržovat vybavení vozidel na takové technologické úrovni, jaká byla předmětem hodnocení, nebo lepší. Stejný mechanismus platí i pro způsob nakládání se směsným komunálním odpadem, tedy 100% spalování. Zadavatel může výzvou požadovat doložení splnění těchto povinností, přičemž tato povinnost není sankcionována, protože zadavatel obecně není zastáncem příslušného sankcionování jako „motivačního“ prostředku pro dodavatele. Zvýšení operativnosti přidávání/odebírání sběrných nádob v závislosti na aktuálních potřebách zadavatele je docíleno tím, že všechny ceny za jednotlivé typy sběrných nádob byly považovány pro všechny lokality zadavatele za ceny jednotkové a pro všechny lokality stejné. V případě potřeby se následně pouze přidává/odebírání sběrná nádoba v konkrétní lokalitě, která již má svou jednotkovou cenu stanovenou na základě výsledku zadávacího řízení. Je to rozdíl oproti standardnímu nastavení zakázek podobného předmětu plnění, u kterých je systém hodnocení ceny nastaven ve formátu cena/nádoba/lokality. To znamená, že ve chvíli, kdy se například přidává jiný typ nádoby do lokality, ze které odpad doposud svážen nebyl, to vyvolává potřebu aplikace změny závazku ze smlouvy. Nastavením systému jednotkových cen pro typy sběrných nádob bez ohledu na lokalitu svozu zadavatel tomuto problému předešel. Ze strany dodavatelů nezazněl na tento koncept nastavení nabídkové ceny žádný dotaz ani v průběhu zadávacího řízení, ani v průběhu průzkumu trhu.

Ve smlouvě je standardně vyhrazena změna závazku u cenových ujednání jako inflační doložka a doložka zvýšení zaručené mzdy pro příslušnou kategorii prací. Vzhledem k v poslední době se měnící situaci v odpadovém hospodářství (změna legislativy, nárůst cen za zpracování odpadu apod.) je možné, že časem dojde k požadavku dodavatele na navýšení ceny za svoz z důvodů jiných, než dovoluje a uvažuje smlouva, a to z důvodů objektivních a nepředvídatelných. Vyhrazené změny jsou však ze strany orgánu dohledu posuzovány velmi přísně. ○

ném rozsahu realizovat, zadavatel obdržel pouze jednu nabídku. V hodnocení kritériu „Způsob nakládání se směsným komunálním odpadem“ se účastník zavázal ke 100% spalování odpadu. V rámci hodnocení subkritéria „Emisní třída svozových vozidel“ tento účastník nabídl, že všechna svozová vozidla kategorie N2 a N3, kterými

bude realizovat svoz odpadu, splňují emisní normu EURO VI. Požadavek na využití technologií dle doporučení Evropské komise se v rámci této zakázky ukázal jako hudba budoucnosti. Ze všech svozových vozidel kategorie N2 a N3 není ani jedno vybaveno technologií sloužící k redukci skleníkových plynů. Z průzkumu trhu se však zadavatel