



**p.o. Zastępcy Generalnego Dyrektora
Dróg Krajowych i Autostrad**

Marcin Nowacki

Warszawa, 30-11-2020r.

DZS.WZP.630.45.2020.EP

W odpowiedzi na przesłane przez Państwa pytania w przetargu na dzierżawę fragmentu nieruchomości przeznaczonego pod budowę ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i pełnienie roli operatora ogólnodostępnych stacji ładowania oraz dostawcy usługi ładowania dla tych stacji, zlokalizowanych na obiektach MOP kat I w ciągu autostrady A1 (odc. Toruń – Tuszyn oraz odc. Sośnica – Gorzyczki), A2 (odc. Konin – Warszawa), A4 (odc. Jędrzychowice – Krzyżowa, odc. Wrocław – Katowice oraz odc. Kraków- Korczowa), drogi ekspresowej S3 (odc. Szczecin – Gorzów Wlk.), S7 (odc. Elbląg – Kielce), S8 (odc. Zambrów – Ostrów Mazowiecka oraz odc. Wrocław – Kępno), Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad informuje, że:

Pytanie 1:

Czy przedmiotem dzierżawy mają być fragmenty nieruchomości zlokalizowane w sposób wskazany w pkt. 1 Informacji o Warunkach Przetargu, tj. na skrajnych miejscach postojowych w danej zatoce (zarówno teren preferowany jak i alternatywny), czy też mogą być zlokalizowane dowolnie w obrębie miejsc postojowych, z zastrzeżeniem jedynie minimalnej odległości terenu od krawędzi budynku toalety 10 m (por. par. 16.4 IWP)? Prosimy przy tym o sprecyzowanie dokładnych oczekiwanych lokalizacji samych stacji ładowania lub potwierdzenie dowolności po stronie Dzierżawcy w tym zakresie. W dotychczas realizowanych umowach dzierżawy zawartych w wyniku poprzednich postępowań pojawiały się wątpliwości w tym zakresie, np. czy stacja ładowania powinna być posadowiona na chodniku przy miejscach postojowych czy na samym miejscu postojowym między dwoma miejscami postojowymi.

Odpowiedź:

Dzierżawca zobowiązany jest wybudować stacje ładowania pojazdów elektrycznych w obrębie skrajnych miejsc postojowych w danej zatoce, z zastrzeżeniem zachowania odległości nie mniejszej niż 10 m od krawędzi budynku toalety na danym MOP.

W związku z powyższym, Wydzierżawiający zaktualizował pkt. 6.4 IWP, doprecyzowując lokalizację stacji ładowania, tj.:

Z:

„Podmioty zainteresowane przetargiem na podstawie sprawdzenia określonego w punktach 6.1-6.3 wskażą w załączniku do Oferty preferowany oraz alternatywny teren dzierżawy dla każdego z MOP z uwzględnieniem, że teren ma obejmować miejsce niezbędne do usytuowania i obsługi ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Wydzierżawiający oczekuje by wskazany preferowany oraz alternatywny teren dzierżawy, był zlokalizowany w ramach już istniejącej infrastruktury MOP, w obrębie miejsc postojowych dla samochodów osobowych, a jego zewnętrzna krawędź była oddalona od najbliższej krawędzi budynku toalety o minimum 10 m.

Preferowany oraz alternatywny teren dzierżawy nie mogą się ze sobą pokrywać.”

Na:

„Podmioty zainteresowane przetargiem na podstawie sprawdzenia określonego w punktach 6.1-6.3 wskażą w załączniku do Oferty preferowany oraz alternatywny teren dzierżawy dla każdego z MOP z uwzględnieniem, że teren ma obejmować miejsce niezbędne do usytuowania i obsługi ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. Wydzierżawiający oczekuje by wskazany preferowany oraz alternatywny teren dzierżawy, był zlokalizowany w ramach już istniejącej infrastruktury MOP, w obrębie skrajnych miejsc postojowych dla samochodów osobowych, a jego zewnętrzna krawędź była oddalona od najbliższej krawędzi budynku toalety o minimum 10 m.

Preferowany oraz alternatywny teren dzierżawy nie mogą się ze sobą pokrywać.”

Stacja ładowania powinna zostać wybudowana w obszarze dzierżawy fragmentu nieruchomości, tj. o powierzchni około 3 m². W wypadku posadowienia stacji ładowania na chodniku należy zapewnić utrzymanie funkcji komunikacyjnych chodnika w tym w razie potrzeby dokonać jego poszerzenia.

Dodatkowo, Wydzierżawiający modyfikuje pkt. I IWP, zgodnie z którym dokonuje zmian:

Z:

„Dzierżawa będzie obejmować uzgodnione z Wydzierżawiającym fragmenty nieruchomości MOP I wskazane w pkt. 3.7 -3.27 IWP, każdy o powierzchni około 3 m², zlokalizowane na skrajnych miejscach postojowych w danej zatoce, z zastrzeżeniem zachowania odległości nie mniejszej niż 10 m od krawędzi budynku toalety na danym MOP.”

Na:

„Dzierżawa będzie obejmować uzgodnione z Wydierżawiającym fragmenty nieruchomości MOP I wskazane w pkt. 3.7 -3.27 IWP, każdy o powierzchni około 3 m², zlokalizowane w obrębie skrajnych miejsc postojowych w danej zatoce, z zastrzeżeniem zachowania odległości nie mniejszej niż 10 m od krawędzi budynku toalety na danym MOP.”

Pytanie 2:

W pkt 10.1. Informacji o Warunkach Przetargu zawarto wymaganie dotyczące wadium w wysokości 100.000zł, z kolei we wzorze oferty (zał. nr 2 do IWP) pojawia się wadium w kwocie 50.000zł. Prosimy o wyjaśnienie, która kwota ma być obowiązująca, z uwzględnieniem, że niektóre z lokalizacji są pojedyncze, a niektóre podwójne. Dotychczas w postępowaniach na lokalizacje stacji ładowania obowiązywała kwota 50.000zł, zatem wnosimy o informację czy Zamawiający dopuszcza wadium na tym samym poziomie.

Odpowiedź:

Wydierżawiający informuje, że wysokość wadium wynosi 100 000 zł (słownie: sto tysięcy złotych). Wydierżawiający zaktualizował załącznik nr 2 do IWP.

Pytanie nr 3:

Czy Zamawiający dopuszcza dodanie w umowie postanowienia o możliwości odstąpienia od umowy dzierżawy w przypadku, gdy operator systemu dystrybucyjnego odmówi jednak udostępnienia mocy aktualnie wymaganej w Informacji o Warunkach Przetargu (2 x 50kW)? Wyjaśniamy, że karty uzgodnień mocy wykonywane przez GDDKiA z OSD były ustalane na poziom mocy 72 kW, a zatem niższej niż obecnie wymagana.

Odpowiedź:

Wydierżawiający informuje, że informacje uzyskane od operatorów systemów dystrybucyjnych elektroenergetycznych (OSD), które zawarte są w „Planie lokalizacji ogólnodostępnych stacji ładowania, stacji gazu ziemnego oraz punktów tankowania wodoru na Miejscach Obsługi Podróżnych na sieci bazowej TEN-T” nie są formalnymi uzgodnieniami pomiędzy GDDKiA a OSD, mają jedynie funkcję informacyjną.

Wydierżawiający wskazuje, że zgodnie z §6 ust. 6 umów dzierżawy (Umowa 1 MOP i Umowa Para MOP) Dzierżawca własnym staraniem i na własny koszt:

- 1) uzyska warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej i wszystkie inne dokumenty niezbędne do funkcjonowania ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych;
- 2) zaprojektuje i wykona, niezbędne do funkcjonowania ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych, przyłącza do istniejącej sieci;
- 3) posadowi dodatkową stację transformatorową, bądź dokona wymiany istniejącej stacji transformatorowej na warunkach uzgodnionych przez Wydierżawiającego oraz Operatora Sieci Dystrybucyjnej, jeżeli zapotrzebowanie na energię wynikającą

z budowy stacji ładowania powodować będzie taką konieczność, a brak będzie możliwości przyłączenia bezpośrednio do sieci niskiego napięcia zasilającej MOP, z zastrzeżeniem ust. 7 i 8;

4) odtworzy istniejącą sieć elektroenergetyczną wraz z układem pomiarowym.

W związku z powyższym, niezależnie od badań rynku, które przeprowadził Wyzierżawiający, to po stronie Dzierżawcy istnieje obowiązek uzyskania warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej dla stacji ładowania, na warunkach określonych w umowie dzierżawy.

Jednocześnie Wyzierżawiający informuje, że w przypadku wystąpienia zdarzenia mającego wpływ na brak możliwości realizacji umowy, na warunkach w niej określonych, zastosowanie mają przepisy kodeksu cywilnego.

Pytanie nr 4:

Czy Zamawiający dopuszcza dodanie w umowie dzierżawy postanowienia umożliwiającego rozwiązanie, w którym sama stacja ładowania stanowi własność innego podmiotu, który finansuje jej koszty, natomiast formalnie Dzierżawcą oraz operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania i dostawcą usług ładowania na niej pozostanie wyłoniony Oferent? Wyjaśniamy, że aktualnie w ramach rozwoju rynku elektromobilności pojawiają się pewne formy współpracy między partnerami biznesowymi, nie stanowiące jednak umowy konsorcjalnej, w ramach której jeden z podmiotów jest zainteresowany inwestycją w stację ładowania, ale z powierzeniem jej faktycznej eksploatacji, w tym obowiązków operatora ogólnodostępnej stacji ładowania i dostawcy usług ładowania innemu podmiotowi. Szczegóły regulują w tym zakresie umowy o współpracy między stronami. Występować też może model, w którym podmiotem finansującym jest bank, a same urządzenia mogą być zabezpieczone w formie przewłaszczenia na zabezpieczenie, ale eksploatującym pozostaje podmiot, który wystąpił o takie finansowanie.

Powyższe mogłoby być wprowadzone w ramach §2 ust.2, w którym dodane byłoby sformułowanie: „Wyzierżawiający dopuszcza posiadanie na nieruchomości stacji ładowania finansowanej przez podmiot inny niż Dzierżawcy i będący jej właścicielem, przy zachowaniu Dzierżawcy jako strony umowy dzierżawy, operatora ogólnodostępnej stacji ładowania i dostawcy usług ładowania.”

Odpowiedź:

Wyzierżawiający nie widzi konieczności dokonywania zmian w umowach dzierżawy. Umowy dzierżawy nie wykluczają rozwiązania, w którym sama stacja ładowania stanowi własność innego podmiotu, który finansuje jej koszty, natomiast formalnie Dzierżawcą oraz operatorem ogólnodostępnej stacji ładowania i dostawcą usług ładowania, pozostanie wyłoniony Oferent.

Jednocześnie Wyzierżawiający informuje, że opisane powyżej rozwiązanie nie może mieć wpływu na realizację Umowy. Dzierżawca ponosi wobec Wyzierżawiającego pełną odpowiedzialność z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania Umowy.

Pytanie nr 5:

Czy Zamawiający dopuszcza zmianę w §6 ust. 6 pkt 3) wzoru umowy dzierżawy (Umowa 1 MOP i Umowa Para MOP) na następujące brzmienie:

„posadowi dodatkową stację transformatorową, bądź dokona wymiany istniejącej stacji transformatorowej na warunkach uzgodnionych z Wydierżawiającym oraz Operatorem Systemu Dystrybucyjnego, jeżeli zapotrzebowanie na energię wynikającą z budowy stacji ładowania powodować będzie taką konieczność, a brak będzie możliwości przyłączenia bezpośrednio do sieci niskiego napięcia zasilającej MOP, z zastrzeżeniem ust. 7 i 8”.

Wyjaśniamy, że przebudowa lub budowa stacji transformatorowej jest znaczącą finansowo inwestycją, której warunki nie mogą być jednostronnie narzucane inwestorowi, lecz muszą być wzajemnie uzgodnione, tak aby zachowana została ekwiwalentność świadczeń w ramach umowy dzierżawy.

Odpowiedź:

Zamawiający przychyliła się do wniosku i dokonuje zmian w §6 ust. 6 pkt 3) we wzorach umów dzierżawy (Umowa 1 MOP i Umowa Para MOP), zgodnie z poniższym:

Z:

„posadowi dodatkową stację transformatorową, bądź dokona wymiany istniejącej stacji transformatorowej na warunkach wskazanych przez Wydierżawiającego oraz Operatora Sieci Dystrybucyjnej, jeżeli zapotrzebowanie na energię wynikającą z budowy stacji ładowania powodować będzie taką konieczność, a brak będzie możliwości przyłączenia bezpośrednio do sieci niskiego napięcia zasilającej MOP, z zastrzeżeniem ust. 7 i 8”

Na:

„posadowi dodatkową stację transformatorową, bądź dokona wymiany istniejącej stacji transformatorowej na warunkach uzgodnionych przez Wydierżawiającego oraz Operatora Systemu Dystrybucyjnego, jeżeli zapotrzebowanie na energię wynikającą z budowy stacji ładowania powodować będzie taką konieczność, a brak będzie możliwości przyłączenia bezpośrednio do sieci niskiego napięcia zasilającej MOP, z zastrzeżeniem ust. 7 i 8”.

Pytanie nr 6:

Analogicznie czy Zamawiający dopuszcza zmianę w §6 ust. 6 pkt 3 wzoru umowy dzierżawy (Umowa 1 MOP – koszty stacja trafo) na następujące:

„przyłączy się do stacji transformatorowej Wydierżawiającego zlokalizowanej na MOP ... na warunkach uzgodnionych z Wydierżawiającym, z zastrzeżeniem ust.7 i 8”.

Odpowiedź:

Wydierżawiający przychyliła się do wniosku i dokonuje zmian w §6 ust.6 pkt 3) we wzorze umowy dzierżawy „Umowa 1 MOP- koszty stacji trafo), zgodnie z poniższym:

Z:

„przyłączy się do stacji transformatorowej Wydzierżawiającego zlokalizowanej na MOP ... na warunkach wskazanych przez Wydzierżawiającego, z zastrzeżeniem ust. 7 i 8;”

Na:

„przyłączy się do stacji transformatorowej Wydzierżawiającego zlokalizowanej na MOP ... na warunkach uzgodnionych przez Wydzierżawiającego, z zastrzeżeniem ust. 7 i 8;”

Pytanie nr 7:

Czy Zamawiający dopuszcza uzupełnienie §6 odpowiednio ust. 23 lub 24 w zależności od wzoru umowy dzierżawy o przypadki możliwości przedłużenia terminu wykonania stacji ładowania? Wskazujemy, że doświadczenie z realizacji umów zawartych w poprzednich postępowaniach z uwagi też na szczególne okoliczności związane z trwającą epidemią COVID-19, wymuszają wprowadzenie pewnych rozwiązań do umowy, które zapewnią uproszczone tryby modyfikacji pierwotnych terminów. Poniżej proponujemy postanowienia do umowy dzierżawy:

§6 ust.23/24:

Dzierżawca zobowiązuje się zakończyć budowę i uruchomić ogólnodostępną stację ładowania pojazdów elektrycznych w terminie 12 (dwunastu) miesięcy od dnia przekazania Przedmiotu Dzierżawy. Budowa zostanie rozpoczęta i będzie prowadzona w sposób ciągły, gwarantujący terminowe jej zakończenie. Termin ten może zostać przedłużony za zgodą Wydzierżawiającego w przypadku zaistnienia okoliczności uniemożliwiających rozpoczęcie lub realizację robót, za które Dzierżawca zadania nie ponosi odpowiedzialności, w szczególności takich jak:

- a) warunki atmosferyczne uniemożliwiające realizację robót, zgodnie z zasadami wiedzy technicznej, sztuki budowlanej oraz obowiązującymi w tym zakresie norm technicznych,***
- b) decyzje władz, sądów, organów administracyjnych związane z przedmiotem Umowy dzierżawy, zakazujące prowadzenia robót lub nakazujące ich wstrzymanie, chyba że decyzje te wynikają z działania lub zaniechania Inwestora naruszającego prawo,***
- c) przypadki siły wyższej, w szczególności katastrofy, klęski żywiołowe, epidemie oraz pożary,***
- d) przyczyny leżące po stronie Wydzierżawiającego lub Operatora Systemu Dystrybucyjnego.***

Dzierżawca powiadomi Wydzierżawiającego w terminie 3 dni roboczych od zaistnienia okoliczności, o której mowa powyżej, o podstawie i okresie przedłużenia terminu w formie elektronicznej lub pisemnej. Wydzierżawiający udziela zgody na zmianę terminu w formie pisemnej lub elektronicznej i nie jest wymagane podpisanie aneksu do umowy dzierżawy.

Odpowiedź:

Wydzierżawiający pozostaje przy obecnych zapisach umów dzierżawy.

Pytanie nr 8:

Wnosimy o uzupełnienie postanowienia w pkt 4.5 Informacji o Warunkach Przetargu oraz §6 ust.7 wzoru umowy dzierżawy (Umowa 1 MOP – koszty stacja trafo) o dokładne oznaczenie naszej spółki poprzez wskazanie nr KRS, aby uniknąć ewentualnych wątpliwości prawnych co do skutecznego wskazania podmiotu uprawnionego i tym samym skuteczności zobowiązania.

Jednocześnie w tym zakresie wnosimy o ujednoczenie zasad między pkt 4.5 Informacji o Warunkach Przetargu a wskazanymi §6 ust.7 wzoru umowy dzierżawy (Umowa 1 MOP – koszty stacja trafo) w zakresie obowiązku sporządzania kosztorysu. Taki obowiązek pojawia się w pkt 4.5 IWP, ale nie został zawarty już w samej umowie. Proponujemy przy tym modyfikację zasad rozliczenia kosztów inwestycji w zakresie rozbudowy stacji transformatorowej poprzez wprowadzenie płatności w dwóch etapach, tak aby docelowo pokryte były realnie poniesione koszty, a nie tylko koszty szacowane we wstępnym kosztorysie, a także aby rozliczenie było powiązane z faktycznym harmonogramem realizacji rozbudowy stacji. Zaproponowany termin – 60 dni od podpisania umowy dzierżawy może odbiegać od tych kwestii. Proponujemy też z związku z tym skrócenie terminów płatności. Pierwsza płatność (połowa kwoty) mogłaby nastąpić w terminie 30 dni od poinformowania drugiego dzierżawcy o wysokości kosztów wynikających z kosztorysu uzgodnionego z GDDKiA, ale nie później niż w terminie 30 dni od podpisania umowy dzierżawy. Druga płatność nastąpiłaby w terminie 30 dni od odbioru rozbudowanej stacji transformatorowej.

Wnosimy zatem o stanowisko Zamawiającego czy Zamawiający dopuszcza takie zmiany w warunkach przetargu i projekcie umowy oraz w przypadku akceptacji uwzględnienie ich we wzorze umowy dzierżawy.

Odpowiedź:

Wydzierżawiający dokonał stosownych zmian pkt. 4.5 IWP oraz §6 ust.7 wzoru umowy dzierżawy (Umowa 1 MOP – koszty stacja trafo) dopisując numer KRS Dzierżawcy.

Jednocześnie Wydzierżawiający w zakresie zasad rozliczenia kosztów inwestycji polegającej na rozbudowie stacji transformatorowej, pozostaje przy obecnych zapisach umowy dzierżawy oraz IWP. Wskazać również należy, że z chwilą podpisania umowy IWP staje się jej integralną częścią, zatem Wydzierżawiający nie widzi konieczności dokonywania zmian.

Pytanie nr 9:

W związku z faktem, iż dokumentacja przetargowa i wzór umowy dzierżawy nie uległ istotnym zmianom w stosunku do poprzednich postępowań prowadzonych przez GDDKiA, prosimy o potwierdzenie, czy GDDKiA podtrzymuje wyjaśnienia przedstawiane w ramach odpowiedzi na pytania w poprzednich postępowaniach, także na użytek niniejszego postępowania.

Odpowiedź

Wydzierżawiający informuje, że postępowanie nr DZS.WZP.630.32.2020, jest oddzielnym postępowaniem przetargowym.

W sytuacji pojawienia się istotnych wątpliwości co do treści IWP bądź jego załączników, należy postępować zgodnie z pkt. 16 IWP.

