



**GENERALNY DYREKTOR
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 17-03-2025 r.

DZS.WZP.630.17.2025.DD

[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

[REDACTED]

W odpowiedzi na przesłane przez [REDACTED] zapytanie w sprawie przetargu **na dzierżawę części nieruchomości przeznaczonej pod budowę ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych i pełnienie roli operatora ogólnodostępnych stacji ładowania oraz dostawcy usługi ładowania dla tych stacji, zlokalizowanych na Miejscach Obsługi Podróżnych w ciągu autostrady A1, A2, A4 i drogi ekspresowej S3, S7, S8, S17, S19, S61**, postępowanie nr DZS.WZP.630.3.2025, informuję jak niżej.

Pytanie nr 1:

Dotyczy pkt 7.3. IWP

Prosimy o potwierdzenie, że wskazane w pkt 7.3 IWP pełnienie funkcji operatora ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych lub dostawcy usług ładowania w rozumieniu ustawy z 11.01.2018 r. o elektromobilności obejmuje również pełnienie funkcji odpowiednich operatorów stacji ładowania spełniających wymóg ogólnodostępności lub odpowiednich dostawców usługi ładowania w innych państwach członkowskich UE w sposób zgodny z rozporządzeniem parlamentu europejskiego i rady (UE) 2023/1804

z 13.09.2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylania dyrektywy 2014/94/UE (Rozporządzenie 2023/1804).

W definicjach kontraktowych (§1 pkt 13) Wydzierżawiający odsyła w zakresie pojęcia „ogólnodostępna stacja ładowania” do przepisów rozporządzenia parlamentu europejskiego i rady (UE) 2023/1804 z 13.09.2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylania dyrektywy 2014/94/UE. Natomiast w powołanym warunku udziału wskazuje się jedynie na regulację krajową. Jak wiadomo, unormowania Rozporządzenia 2023/1804 stosuje się bezpośrednio. Ograniczenie kręgu potencjalnych operatorów do podmiotów krajowych, które wyłącznie już funkcjonują kolidowałoby z celami wymienionymi w pkt 13 oraz 19 preambuły Rozporządzenia 2023/1804, jak również w sposób nieproporcjonalny ograniczałoby dostęp podmiotów unijnych do rynku krajowego dotyczącego dróg publicznych o znaczeniu unijnym.

Obowiązki umowne, w szczególności określone w §6 Umowy będzie w stanie wykonać podmiot będący odpowiednikiem operatora ogólnodostępnej stacji ładowania oraz usługi ładowania w innym kraju członkowskim UE przy pomocy spółek zależnych, profesjonalnych doradców technicznych oraz prawnych. Ponadto, Wydzierżawiający zapewnił sobie dodatkowe, względem rozwiązań kodeksowych, nadzorcze uprawnienia umowne, jak również sankcje w razie naruszenia obowiązków realizacyjnych. Brak dostatecznych danych, żeby obiektywnie wykazać wyłączną możliwość sprostania wymaganiom przetargu przez podmioty już działające w Polsce. W świetle powyższego, ograniczenie grona uczestników do podmiotów obecnie funkcjonujących w Polsce byłoby nieproporcjonalne, a co za tym idzie naruszające zasadę proporcjonalności, jako podstawową zasadę prawa UE.

W efekcie, prosimy o potwierdzenie, że wymagane w pkt 7.3 IWP pełnienie funkcji operatora ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych lub dostawcy usług ładowania obejmuje również pełnienie funkcji odpowiednich operatorów stacji ładowania spełniających wymóg ogólnodostępności lub odpowiednich dostawców usługi ładowania w innych państwach członkowskich UE w sposób zgodny z rozporządzeniem parlamentu europejskiego i rady (UE) 2023/1804 z 13.09.2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylania dyrektywy 2014/94/UE.

Odpowiedź:

Wydzierżawiający informuje, że wymagania określone w pkt 7.3 IWP w zakresie obowiązku pełnienia przez podmiot chcący złożyć Ofertę w przedmiotowym postępowaniu, funkcji operatora ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów elektrycznych lub dostawy

usługi ładowania dla tych stacji, nie są skierowane jedynie do podmiotów świadczących ww. usługi na terenie Polski. Wyzierżawiający informuje, że do przedmiotowego postępowania mogą przystąpić podmioty, które spełniają wymagania, o których mowa w pkt 7.3 IWP również na terenie innych krajów, również spoza UE, niemniej muszą one spełniać wymagania określone w ustawie o elektromobilności oraz AFIR.

Pytanie nr 2:

Dotyczy pkt 10 IWP

Prosimy o potwierdzenie, że wadium w stałej kwocie 100.000 PLN powinno być wniesione również w sytuacji, w której Oferent składa ofertę na więcej niż jedną Lokalizację. Powyższe nie wynika jednoznacznie z postanowień pkt 10 IWP.

Prosimy o wyjaśnienie, czy treść gwarancji wadialnej ma wymieniać wszystkich uczestników konsorcjum, czy wystarczające będzie wskazanie przez gwaranta jednego z nich. Powyższe nie wynika jednoznacznie z postanowień pkt 10 IWP.

Odpowiedź:

Wyzierżawiający informuje, że wadium dotyczy postępowania przetargowego a nie liczby Lokalizacji. W związku z tym, podmiot zainteresowany złożeniem Ofert na więcej niż jedną lokalizację wnosi jedno wadium.

W przypadku złożenia Oferty przez podmiot działający wspólnie jako Konsorcjum informuję, że wadium złożone w postaci bezgotówkowej tj. gwarancji bankowej lub gwarancji ubezpieczeniowej powinno obejmować wszystkich uczestników Konsorcjum.

Pytanie nr 3:

Dotyczy pkt 13.2-3 IWP

Czy oferenci mogą przyjąć, że okresy wskazane w pkt 13.2-3 IWP są szacowanymi przez Wyzierżawiającego okresami trwania postępowania? Powyższa informacja niezbędna jest do dokonania szacunków ekonomiczno-technicznych i potencjalnej mobilizacji zasobów.

Odpowiedź:

Wyzierżawiający informuje, że pkt 13 IWP dotyczy kryteriów wyboru i sposobu oceny Ofert.

Jednocześnie Wyzierżawiający informuje, że zgodnie z pkt 12.3 IWP, zawarcie umowy dzierżawy z wybranym Oferentem nastąpi w terminie związania z Ofertą, przy uwzględnieniu zapisów zawartych w pkt 12.2 IWP.

Pytanie nr 4:

Dotyczy pkt 13.8 IWP

Czy w przypadku, o którym w punkcie 13.8 IWP w razie upływu terminu związania ofertą drugiego oferenta przed nie przystąpieniem do zawarcia Umowy przez pierwszego oferenta, Wydzierżawiający zwróci się do wskazanego, drugiego oferenta o zgodę na zawarcie z nim umowy, czy obowiązek zawarcia umowy w okolicznościach opisanych w pkt 13.8 IWP jest niezależny od zgody Oferenta.

Odpowiedź:

Wydzierżawiający informuje, że zgodnie z pkt 12.3 IWP, Umowy dzierżawy będą zawierane w terminie związania Ofertą. W przypadku wydłużenia przez którąkolwiek ze stron terminu związania Ofertą zgodnie z pkt 12.2 IWP, termin ten będzie dotyczył wszystkich oferentów, którzy złożyli Oferty w przedmiotowym postępowaniu przetargowym. Wraz z przedłużeniem terminu związania Ofertą, nastąpi przedłużenie ważności wadium.

W przypadku, gdyby Oferent, który złożył najkorzystniejszą Ofertę na którąkolwiek z Lokalizacji, w terminie wyznaczonym przez Wydzierżawiającego, nie przystąpił do zawarcia Umowy dzierżawy Wydzierżawiający zastrzega, iż Umowa dzierżawy zostanie zawarta z Oferentem, którego Oferta otrzymała drugą najlepszą ocenę w przetargu na daną Lokalizację, zgodnie z pkt 13.8 IWP.

Wskazać w tym miejscu należy, że zgodnie z art. 66 § 1 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 roku Kodeks cywilny, oświadczenie drugiej stronie woli zawarcia umowy stanowi Ofertę, jeżeli określa istotne postanowienia tej umowy. Powyższe oznacza, że złożenie Oferty przez oferenta jest równoznaczne ze złożeniem oświadczenia woli do zawarcia Umowy dzierżawy. W przypadku, gdy oferent odmawia lub uchyla się od podpisania umowy, wówczas zgodnie z pkt 10.5 IWP Wydzierżawiający zatrzyma lub zrealizuje wadium.

Pytanie nr 5:

Dotyczy pkt. 4.4 IWP w związku z §6 ust. 5 i 7 Wzoru Umowy Dzierżawy („Umowa Dzierżawy”, „Projekt Umowy Dzierżawy”, „Umowa”)

Prosimy o potwierdzenie czy powierzchnia potencjalnie wymagana do posadowienia automatu vendingowego/sklepu autonomicznego na Przedmiocie Dzierżawy powinna zostać uwzględniona w ofercie przetargowej, czy też zostanie uzgodniona i dodana na etapie zawierania Umowy Dzierżawy lub na etapi późniejszym w przypadku podjęcia w przyszłości decyzji co do realizacji tego elementu w formie aneksu do Umowy Dzierżawy. Postanowienia §6.5-7 nie dają w tym względzie jasności.

Odpowiedź:

Wydzierżawiający informuje, że przedmiotem postępowania przetargowego jest dzierżawa części MOP w celu budowy ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych. W ramach zawartej Umowy dzierżawy, Dzierżawca ma możliwość na wydierżawionej części nieruchomości MOP posadowienia automatu vendingowego/sklepu autonomicznego.

W związku z powyższym Oferta powinna zostać złożona na dzierżawę Lokalizacji, o których mowa pkt 3.7 IWP w celu budowy stacji ładowania dla pojazdów elektrycznych. Powierzchnia pod posadowienie automatu vendingowego/sklepu autonomicznego nie podlega kryterium oceny Ofert w niniejszym postępowaniu przetargowym.

Wydzierżawiający wskazuje, że Dzierżawca po podpisaniu Umowy dzierżawy na podstawie § 6.5 Wzorca Umowy dzierżawy, w zakresie posadowienia automatu vendingowego /sklepu autonomicznego, wystąpi do Wydierżawiającego z odrębnym wnioskiem o możliwość posadowienia takiej infrastruktury na Przedmiocie Dzierżawy oraz przedstawi koncepcję projektu wraz z zakresem planowanego asortymentu, celem ich uzgodnienia.

Pytanie nr 6:**Dotyczy pkt 4.3 IWP, §2 ust. 5 Wzoru Umowy Dzierżawy**

Czy dopuszcza się, żeby liczba miejsc postojowych dla samochodów osobowych przylegających do każdego z czterech punktów ładowania była większa niż cztery, aby umożliwić bardziej komfortowe oraz zgodne ze standardami rynkowymi ładowanie pojazdu elektrycznego?

Czy możliwe jest powiększenie, w tym poszerzenie czterech miejsc postojowych, a jeżeli tak, do jakiej szerokości lub długości?

W jakich okolicznościach liczba czterech miejsc postojowych, o których mowa w §2.5 Umowy Dzierżawy może zostać zwiększona lub istniejące powiększone? Czy może to nastąpić po zawarciu Umowy?

Odpowiedź:

Wydierżawiający przewiduje, że liczba miejsc postojowych dla pojazdów osobowych będzie nie większa niż 4 miejsca postojowe, spełniające wymagania jak dla osób niepełnosprawnych. W przypadku miejsc dla pojazdów ciężarowych Wydierżawiający nie narzuca maksymalnej ich liczby na Przedmiocie dzierżawy - decyzja o ich liczbie należy do Dzierżawcy.

W tym miejscu Wydierżawiający informuje, minimalne wymiary stanowisk postojowych powinny spełniać wymagania zawarte w załączniku nr 2 pkt 5.2.4., tabela 5.1 do Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 lipca 2003 r. w sprawie szczegółowych warunków technicznych dla znaków i sygnałów drogowych oraz urządzeń bezpieczeństwa

ruchu drogowego i warunków ich umieszczania na drogach. Jednocześnie informuje, że w przypadku dużego zainteresowania użytkowników drogi usługą ładowania, Wydierżawiający przewiduje rozszerzenie zakresu Umowy o dodatkowe punkty ładowania oraz część nieruchomości (miejsca parkingowe) niezbędną do ich obsługi na zasadach określonych w § 8 Wzoru Umowy dzierżawy.

Pytanie nr 7:

Dotyczy pkt 4.3 IWP, §2 ust. 5 Umowy Dzierżawy, Załącznik nr 3

Czy dopuszcza się modyfikację istniejących miejsc parkingowych dla samochodów osobowych oraz samochodów ciężarowych na miejsca postojowe ustawione prostopadłe do drogi pod kątem 90 stopni, aby umożliwić pojazdom elektrycznym wyposażonym w gniazdo pojazdowe w różnych miejscach pojazdu (np. z przodu lub z tyłu pojazdu) wjazd zarówno przodem, jak i tyłem pojazdu?

Odpowiedź:

Wydierżawiający informuje, że docelowe miejsca postojowe przeznaczone do obsługi pojazdów elektrycznych powinny być dostosowane do organizacji ruchu zastosowanej na danym MOP. W przypadku budowy infrastruktury do ładowania pojazdów ciężarowych, Wydierżawiający nie narzuca ich umiejscowienia w stosunku do danego miejsca postojowego. W związku z powyższym, Dzierżawca zgodnie z §6.4 Wzoru Umowy dzierżawy, na własny koszt i własnym staraniem uzgodni m.in. koncepcję zagospodarowania terenu, projekt budowlany i wybuduje ogólnodostępne stacje ładowania pojazdów elektrycznych.

Pytanie nr 8:

Dotyczy pkt 3.7 IWP, §2 ust. 1, §6 ust. 18 Projektu Umowy Dzierżawy

Prosimy o potwierdzenie, że powierzchnia części nieruchomości MOP objętej dzierżawą o powierzchni 14 m² przeznaczonej na budowę stacji ładowania obejmuje tylko i wyłącznie miejsce wymagane na punkt ładowania i jego infrastrukturę, a nie obejmuje powierzchni wymaganej na miejsca postojowe.

Czy oferta ma być złożona w oparciu o powierzchnię 14m² bez względu na to, czy faktyczna powierzchnia niezbędna pod wyposażenie stacji ładowania wynosiłaby 12 albo 16 m²?

Odpowiedź:

Wydierżawiający informuje, że teren 14 m² obejmuje jedynie miejsce pod posadowienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych, zaś miejsca postojowe dedykowane do infrastruktury ładowania pojazdów osobowych zostaną udostępnione przez Wydierżawiającego i nie będą stanowiły Przedmiotu Dzierżawy. Powierzchnia ta została oszacowana przez Wydierżawiającego jako wystarczająca do posadowienia stacji

ładowania dla osobowych pojazdów elektrycznych w związku z czym Oferta powinna zostać złożona w oparciu o taką właśnie powierzchnię.

Pytanie nr 9:

Dotyczy pkt 6.3 IWP, Załącznik nr 3

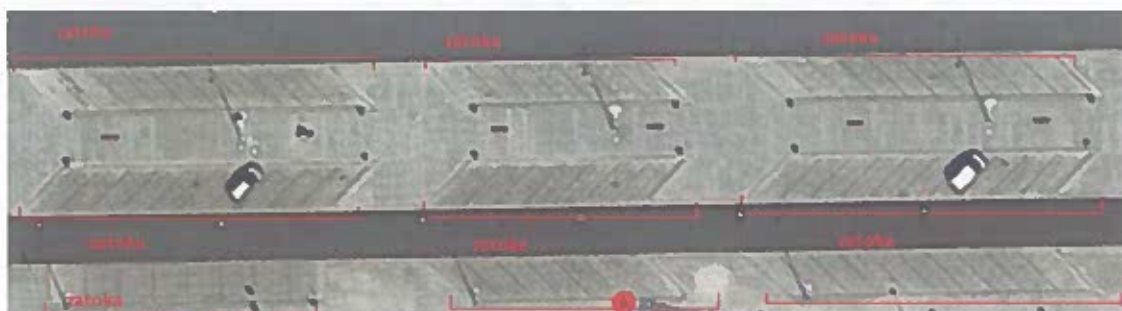
Prosimy o sprecyzowanie pojęcia „zatoka”, gdyż jest ono rozmaicie interpretowane, w szczególności zatoka postojowa, parkingowa, rozszerzenie jezdni na pewnej długości kosztem chodnika lub pobocza lub terenu zielonego, które ma służyć jako miejsce do parkowania.

Postanowienia Projektu Umowy oraz Załącznika nr 3 nie określają wyraźnie tego pojęcia, a ma ono istotne znaczenie dla lokalizacji infrastruktury ładowania.

Odpowiedź:

Wydzierżawiający informuje, że przez zatokę należy rozumieć wydzieloną powierzchnię terenu przeznaczoną do postoju pojazdów osobowych z wyznaczonymi miejscami postojowymi.

Poniżej przedstawiam grafikę precyzującą odpowiedź na zadane pytanie:



Pytanie nr 10:

Dotyczy pkt 9.5.2 IWP

Prosimy o sprecyzowanie wymogów w zakresie załącznika graficznego, przedstawiającego preferowaną oraz alternatywną lokalizację stacji ładowania. Jakiego rodzaju, skali, dokładności rysunki mają to być?

Czy wystarczające będzie naniesienie obszarów na udostępnioną przez Wydierżawiającego mapę parkingu, czy należy podać również takie szczegóły infrastruktury ładowania jak punkty ładowania, szafki, transformatory?

Odpowiedź:

Preferowana oraz alternatywna lokalizacja stacji ładowania dla pojazdów osobowych powinna zostać naniesiona na udostępnione przez Wydierżawiającego materiały graficzne do niniejszego postępowania przetargowego.

Wydierżawiający na obecnym etapie nie oczekuje naniesienia innej infrastruktury (tj. szaf lub transformatorów).

Pytanie nr 11:

Dotyczy pkt 9.5.2 IWP, §8 Umowy Dzierżawy

Koszty związane z realizacją przyłączenia, w tym wynikające z odległości do miejsca przyłączania (budowa linii) oraz opłatami związanymi z zapewnieniem tytułów prawnych do nieruchomości, przez które przebiegać będzie przyłączenie, istotnie wpływają na sporządzenie oferty i zaoferowanie ceny. Dodatkowo, OSD może wskazać inną maksymalną dostępną moc przyłączeniową niż wskazana we wniosku o przyłączenie.

Prosimy o wyjaśnienie, jaką długość przyłącza Oferenci mają przyjąć do kalkulacji cenowych (np. 5 km)?

Dodatkowo, również termin wykonania przyłącza po stronie OSD może wpłynąć na kalkulację uzyskiwania przychodów, opóźnienie po jego stronie redukuje okres pozyskiwania przychodów z dzierżawy zawartej na czas oznaczony. Jaki okres wykonania przyłącza przez OSD dzierżawcy mają przyjąć na potrzeby kalkulacji ofertowych (5 letni okres budowy przyłącza skróci o 25% czas uzyskiwania przychodów).

Czy w razie wydania warunków przyłączenia podważających założenia ofertowe Oferenta (np. z uwagi na konieczność budowy znaczenie dłuższych niż zakładane linii przyłączeniowych lub koszty tytułów do nieruchomości, na których przyłącze byłoby lokalizowane) Wydierżawiający dopuszcza modyfikację Umowy w zakresie czynszu, terminów uruchomienia stacji ładowania, terminu obowiązywania Umowy Dzierżawy, względnie odstąpienie od Umowy?

Odpowiedź:

Zgodnie z założeniami, sieć elektroenergetyczna ma być wybudowana przez Operatora Sieci Dystrybucji Energii Elektrycznej do granicy działki MOP.

Zgodnie z §6.28 Wzoru Umowy dzierżawy „Dzierżawca zobowiązany jest dołożyć wszelkich starań celem uzyskania warunków przyłączenia do sieci elektroenergetycznej (jeśli będą konieczne), które umożliwią uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych, zgodnie z powyższymi terminami. W tym celu Dzierżawca wystąpi o warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej dla każdego MOP do właściwego OSD (...)”.

W przypadku wydania warunków przez OSD, które nie przewidują doprowadzenia przyłącza elektroenergetycznego przez OSD do granicy działki MOP, na którym znajduje się Przedmiot Dzierżawy, Dzierżawca ma możliwość samodzielnego doprowadzenia ww. infrastruktury do wskazanego przez OSD punktu przyłączeniowego w uzyskanych warunkach przyłączeniowych.

Niemniej jednak, w przypadku braku zainteresowania Dzierżawcy samodzielnym wybudowaniem przedmiotowej infrastruktury elektroenergetycznej, Dzierżawca może rozwiązać w części Umowę, zgodnie z §11. 3 Wzoru Umowy dzierżawy.

Wydzierżawiający wskazuje, że Dzierżawca zobowiązany jest uruchomić stacje ładowania zgodnie z terminami wskazanymi w §6.28 Wzoru Umowy dzierżawy. Dodatkowo, zgodnie z postanowieniem §6.28 Wzoru Umowy dzierżawy „W przypadku braku uzyskana warunków przyłączenia do sieci umożliwiających uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych, zgodnie z powyższymi terminami, to Dzierżawca ma obowiązek uruchomić stacje w najszybszym możliwym terminie, tj. nie później niż w ciągu 160 dni, licząc od dnia doręczenia powiadomienia przez OSD o wykonaniu przyłącza i możliwości przyłączenia stacji ładowania pojazdów elektrycznych do dystrybucyjnej sieci elektroenergetycznej. Dzierżawca ma obowiązek przekazania do Wydierżawiającego otrzymanego powiadomienia od OSD.”

Wskazać w tym miejscu również należy, że §6.28 Wzoru Umowy dzierżawy przewiduje uruchomienie przez Dzierżawcę „stacji ładowania o mocach mniejszych niż docelowe, w terminach wcześniejszych niż wskazane powyżej, jednak działania te nie mogą mieć negatywnego wpływu na realizację docelowych mocy stacji oraz zachowania obowiązujących terminów.”

Odnosząc się natomiast do kwestii obowiązku uiszczania należnego czynszu dzierżawnego informuję, że Wydierżawiający uwzględnił niezbędny czas potrzebny na realizację infrastruktury do ładowania pojazdów elektrycznych i tym samym wprowadził stosowne postanowienia uwzględniające powyższą kwestię. Wydierżawiający odsyła do §9.2-5 Wzoru Umowy dzierżawy.

Nawiązując natomiast do kwestii terminu obowiązywania umowy, Wydierżawiający wskazuje, że zgodnie §7.4 Wzoru Umowy dzierżawy istnieje możliwość jednokrotnego przedłużenia okresu trwania Umowy dzierżawy o okres nie dłuższy niż 5 lat. Przedłużenie umowy wymaga podpisania aneksu do niniejszej Umowy.

Pytanie nr 12:

Dotyczy § 6 ust. 28, §9 ust. 2, §10 ust. 1-2 Umowy, Załącznik 4

Prosimy o wyjaśnienie, w jakich przypadkach braku wykonania przyłączenia do sieci elektroenergetycznej w terminie umożliwiającym terminowe uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych Dzierżawca ma obowiązek zapłaty kary umownej, o której mowa w §10 ust. 1-2 Umowy Dzierżawy oraz Załączniku 4?

Czy Dzierżawca odpowiada w tym względzie wyłącznie za zwłokę?

Czy w razie braku możliwości uruchomienia stacji ładowania z przyczyn niezawinionych przez Dzierżawcę oraz podmioty, za które ponosi odpowiedzialność zgodnie z art. 474 Kc w terminie, o którym mowa w §9 ust. 2 Umowy Dzierżawy (1 stycznia 2027 r.), Dzierżawca będzie wciąż obowiązany płacić czynsz począwszy od dnia 1 stycznia 2027 r.?

Odpowiedź:

Wydzierżawiający informuje, że kwestia realizacji sieci elektroenergetycznej, terminów uruchomienia stacji ładowania oraz zapłaty wymaganych czynszów dzierżawnych została wyjaśniona w odpowiedzi na pytanie nr 11.

Ponadto, zgodnie z § 6.18 Wzoru Umowy dzierżawy, w przypadku powzięcia informacji przez Dzierżawcę o braku możliwości dotrzymania terminu na uruchomienie ogólnodostępnych stacji ładowania pojazdów elektrycznych zgodnie z ust. 28, Dzierżawca ma obowiązek niezwłocznego poinformowania Wydzierżawiającego o tym fakcie. Informacja będzie zawierać szczegółowe wyjaśnienia w zakresie braku możliwości dotrzymania terminu. Wraz z informacją, o której mowa w zdaniu poprzedzającym, Dzierżawca przedstawi Wydzierżawiającemu zaktualizowany harmonogram, data uruchomienia stacji ładowania pojazdów elektrycznych określona w tym harmonogramie będzie zastępowała termin określony w ust. 28.

Kara nie zostanie nałożona na Dzierżawcę, jeżeli opóźnienie w uruchomieniu stacji ładowania nie będzie spowodowane z przyczyn leżących po stronie Dzierżawcy.

Pytanie nr 13:

Dotyczy pkt 5.1 IWP, §4 ust. 1-2 oraz §7 Wzoru Umowy Dzierżawy

Prosimy o wskazanie przewidywanego przez Wydzierżawiającego okresu przekazania Przedmiotu Dzierżawy oraz uwarunkowań, od których zaistnienia zależy skierowanie przez Wydzierżawiającego wezwania do przekazania Przedmiotu Dzierżawy.

W szczególności biorąc pod uwagę brak wydanych warunków przyłączenia może okazać się, że wezwanie do przekazania nastąpi na 3-5 lat przed faktycznym uruchomieniem stacji ładowania. W tym okresie, Dzierżawca będzie obowiązany uiszczać czynsz, ponosić ryzyko uszkodzenia lub zniszczenia, ponosić odpowiedzialność za szkody.

Jaki okres przekazania przyjąć należy do kalkulacji oferty?

Czy Wydzierżawiający dopuszcza możliwości przedłużenia okresu dzierżawy w razie uchybienia terminowi uruchomienia stacji ładowania z przyczyn, za które Dzierżawca nie ponosi odpowiedzialności?

Odpowiedź:

Wydzierżawiający odsyła do odpowiedzi na pytanie nr 11.

Jednocześnie Wydzierżawiający informuje, że przekazanie terenu nastąpi niezwłocznie po podpisaniu Umowy na warunkach określonych w §4 Wzoru Umowy dzierżawy.

Pytanie nr 14:

Dotyczy pkt 5.4 IWP

Czy Wydzierżawiający dopuszcza zmianę położenia obszaru przeznaczonego pod lokalizację stacji ładowania w sytuacji, w której uzgodniony obszar położenia stacji ładowania znajdowałby się dalej od punktu przyłączenia niż obszar inny w części MOP?

Powyższe może okazać się dopiero po uzyskaniu warunków przyłączenia.

Odpowiedź:

Wydierżawiający informuje, że nie dopuszcza zmiany obszaru Przedmiotu Dzierżawy.

Pytanie nr 15:

Dotyczy §5 ust. 10 Wzoru Umowy Dzierżawy

Prosimy o potwierdzenie, że Wydzierżawiający w ramach ogólnego obowiązku współpracy lub powinności, o których mowa w §5 ust. 10 Umowy dopuści możliwość wykorzystania przepustów biegnących pod pasem drogowym właściwej drogi publicznej na potrzeby poprowadzenia odpowiednich linii elektroenergetycznych, w tym średniego napięcia (SN) w związku uwarunkowaniami wynikającymi z otrzymanych warunków przyłączenia, związanymi z koniecznością zasilania stacji ładowania.

Odpowiedź:

W związku z tym, że przepusty służą innym celom niż prowadzenie linii kablowych Wydzierżawiający nie dopuszcza wykorzystania ich w innym celu niż te do których zostały przeznaczone.

Jednocześnie Wydzierżawiający informuje, że wyjątkowo dopuszcza ewentualne wykorzystanie istniejących kanałów technologicznych wyłącznie dla potrzeb lokalizacji wewnętrznych elektroenergetycznych linii kablowych niskiego napięcia zasilających (WLZ) niezbędnych do zasilania stacji ładowania pojazdów elektrycznych w ramach niniejszego postępowania przetargowego. Warunkiem koniecznym jest między innymi, aby konfiguracja i stan kanału technologicznego pozwalała na taką lokalizację, którą należy każdorazowo rozpatrywać indywidualnie dla poszczególnych MOP. Jednocześnie Wydzierżawiający wymaga zaprojektowania i wykonania rozwiązań, tak jak zostało to wskazane w §6 ust. 9 Wzoru Umowy dzierżawy.

Z poważaniem

Piotr Kurkowski