



**GENERALNY DYREKTOR  
DRÓG KRAJOWYCH I AUTOSTRAD**

Warszawa, 20-03-2025 r.

DZS.WZP.630.26.2025.DD

[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:**

**Procedura/przetarg DZS.WZP.M30.3.1014 z ubiegłego roku, podobnie omawiała zapotrzebowanie na urządzenia do ładowania na różnych obszarach usługowych wymienionych w nowej procedurze przetargowej (DZS.WZP.630.3.2025). W procedurze przetargowej z ubiegłego roku dodano dokument o nazwie „Szacowane\_terminy\_i\_kwoty\_przyłączenia\_do\_sieci\_elektroenergetycznej”, który zawierał oszacowanie osi czasu dostępności przyłączenia do sieci na wszystkich obszarach usługowych. Skoro takiego dokumentu nie ma w dokumentacji przetargowej zamieszczonej w nowym przetargu, to czy można przyjąć, że informacje opublikowane w ubiegłym roku są nadal aktualne? Czy też informacje z ubiegłego roku są nieaktualne, a jeśli tak, to jakich nowych terminów możemy się spodziewać w odniesieniu do przyłączeń do sieci w różnych obszarach usługowych?**

**Odpowiedź:**

Wydzierżawiający informuje, że analizując dokumentację przetargową w postępowaniu DZS.WZP.630.3.2025 należy uwzględnić wyłącznie dokumentację i wymagania dołączone do niniejszego postępowania. Wskazać w tym miejscu należy, że w stosunku do postępowania przetargowego DZS.WZP.630.3.2024 zmianie uległy wymagania oraz dokumentacja przetargowa.

W tym miejscu wskazać należy, że 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 (...)”.

Ponadto, 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.”

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.

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.”

**Pytanie nr 2:**

**Dodatkowo w dokumencie „Załącznik\_nr\_1\_Wzór\_Umowy\_Dzierżawy\_na\_MOP” w rozdziale 11 ust. 3 mowa jest o tym, że operator ma prawo wypowiedzieć umowę dzierżawy w przypadku, gdy wydane przez OSD warunki przyłączenia do sieci elektroenergetycznej nie przewidują przyłączenia przyłącza elektroenergetycznego niezbędnego do zasilania publicznej stacji ładowania pojazdów ciężarowych. Łącząc to z rozdziałem 6 ust. 28, który wspomina, że w przypadku niez uzyskania warunków przyłączenia do sieci umożliwiających uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych zgodnie z terminami, o których mowa w tym samym ustępie, Najemca zobowiązany jest do uruchomienia stacji w możliwie najkrótszym terminie. Kiedy uznaje się, że ustanowienie przyłączenia do sieci jest opóźnione do punktu, w którym spełnia możliwości zakończenia w rozdziale 11 ust. 3. Np. jeśli OSD szacuje, że będzie w stanie zapewnić przyłączenie do sieci do 2030 r., czy będzie to uważane za opóźnienie, które podlega rozdziałowi 6 ust. 28? Czy też takie opóźnienie byłoby wystarczające, aby uznać je za nieudany zakład, o którym mowa w rozdziale 11 ust. 3?**

**Odpowiedź:**

Wydzierżawiający odsyła do §6.28 Wzoru Umowy dzierżawy, który wskazuje, że „w przypadku braku uzyskania warunków przyłączenia do sieci umożliwiających uruchomienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych, zgodnie z powyższymi terminami, to Dzierżawca ma obowiązek uruchomić stację 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 Wydzierżawiającego otrzymanego powiadomienia od OSD.”

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

**Pytanie nr 3:**

**W dokumencie „Informacja\_o\_Warunkach\_Przetargu”, odnosząc się konkretnie do rozdziału I, podrozdział 3. Definicje, ust. 3.7, wspomina się o proponowanych przybliżonych powierzchniach najmu stacji ładowania w metrach kwadratowych, które mają wynosić 14 m<sup>2</sup> i 410-800 m<sup>2</sup> odpowiednio dla pojazdów osobowych i ciężarowych. Chcielibyśmy otrzymać dodatkowe wyjaśnienie, w jaki sposób tabela w punkcie 3.7 jest zgodna z tabelą w rozdziale I, podrozdziale 4. Przedmiot najmu, paragraf 4.2. Na przykład, patrząc na działkę numer 1 w Gorzelance, w tabeli w punkcie 4.2 wspomniano, że w przypadku pojazdów osobowych**

**operator musiałby być w stanie zapewnić moc ładowania 600 kW. Zgodnie z obecnymi standardami branżowymi wymagałoby to co najmniej dwóch EVSE i zajmowałoby ponad 14 m<sup>2</sup>. Stąd pytanie o wyjaśnienie, w jaki sposób przybliżona przestrzeń jest powiązana z wymaganiami dotyczącymi kW. To pytanie o wyjaśnienie rozbieżności między tabelami w 3.7 i 4.2 dotyczy również sekcji dotyczącej przybliżonej powierzchni m<sup>2</sup> do ładowania pojazdów ciężarowych. Zgodnie z wymaganiami dotyczącymi kW wymienionymi w tabeli w punkcie 4.2, niektóre lokalizacje musiałyby ostatecznie być w stanie zapewnić moc ładowania 3600 kW, co zgodnie z obecnymi standardami rynkowymi wymagałoby 9 EVSE, co wymagałoby więcej miejsca niż proponowane 800 m<sup>2</sup>.**

**Odpowiedź:**

Wydzierżawiający informuje, że informacje ujęte w tabelach w pkt 3.7 IWP oraz pkt 4.2 IWP są prawidłowe.

Wydzierżawiający informuje, że w chwili obecnej posiada już zawarte umowy na infrastrukturę do ładowania pojazdów elektrycznych, gdzie sama stacja ładowania nie przekracza powierzchni 3m<sup>2</sup>. W związku z powyższym, powierzchnia przeznaczona pod infrastrukturę dla pojazdów osobowych i ciężarowych została oszacowana przez Wydzierżawiającego jako wystarczająca do posadowienia przedmiotowej infrastruktury.

Wskazać w tym miejscu należy, że zgodnie pkt 6.3 IWP „w przypadku terenu pod budowę stacji ładowania dla pojazdów osobowych infrastruktura ładowania powinna być zlokalizowana w ramach już istniejącej infrastruktury, w obrębie skrajnych miejsc postojowych w danej zatoce na danym MOP”. Oznacza to, że teren 14 m<sup>2</sup> obejmuje jedynie miejsce pod posadowienie stacji ładowania pojazdów elektrycznych, zaś miejsca postojowe dedykowane do infrastruktury ładowania pojazdów osobowych zostaną udostępnione przez Wydzierżawiającego i nie będą stanowiły Przedmiotu Dzierżawy.

W przypadku stacji ładowania dla pojazdów ciężarowych Wydzierżawiający nie określa ilości miejsc postojowych a jedynie teren dzierżawy zaznaczony w załączniku nr 3 do IWP, który zobowiązany jest zagospodarować Dzierżawca w taki sposób, aby w wyznaczonym obszarze zlokalizować stacje ładowania oraz miejsca postojowe dla samochodów ciężarowych, spełniając tym samym wymagania określone w pkt 4.2 IWP.

Zaznaczyć w tym miejscu również należy, że Przedmiot Dzierżawy, tj. teren przeznaczony pod infrastrukturę dla pojazdów ciężarowych, została oszacowana przez Wydzierżawiającego biorąc pod uwagę obecne ograniczenia techniczne, terenowe oraz inne uwarunkowania związane z wykorzystaniem MOP na potrzeby obsługi pojazdów ciężarowych.

**Pytanie nr 4:**

**W przypadku, gdy szczegóły dotyczące dostarczonych/wynajętych m<sup>2</sup> są przedmiotem dyskusji po przyznaniu koncesji, jak to się ma**

**do proponowanego czynszu oferowanego za m<sup>2</sup> w ramach propozycji ofertowych? W jaki sposób zainteresowana strona ma określić ewentualne płatności czynszu, jeśli czynsz jest częściowo obliczany za m<sup>2</sup>, co zostanie ustalone dopiero na późniejszym etapie, podczas gdy czynsz za m<sup>2</sup> jest już wtedy ustalony?**

**Odpowiedź:**

Zgodnie z zapisem w pkt. 13.6.1 IWP „powierzchnia dzierżawy określona w pkt 3.7 IWP dla poszczególnych lokalizacji, jest wiążąca na potrzeby obliczenia wysokości proponowanego Czynszu Podstawowego”, w związku z czym wielkość powierzchni na potrzeby wyliczenia czynszu nie ulegnie zmianie i dla pojazdów osobowych będzie wynosić 14 m<sup>2</sup>, natomiast dla pojazdów ciężarowych w zależności od lokalizacji będzie wynosić 410 m<sup>2</sup>, 460 m<sup>2</sup> lub 800 m<sup>2</sup>.

W związku z powyższym, w przypadku niewykorzystania przez Dzierżawcę całej powierzchni Przedmiotu Dzierżawy, wysokość Czynszu podstawowego nie ulegnie zmianie.

**Pytanie nr 5:**

**W dokumencie „Załącznik\_nr\_1\_-\_Wzór\_Umowy\_Dzierżawy\_na\_MOP” w rozdziale 6 ust. 24 mowa jest o tym, że wynajmujący dopuszcza usytuowanie szlabanów parkingowych na dwóch miejscach postojowych przeznaczonych do ładowania samochodów ciężarowych. Czy w związku z tym, że żaden inny z udostępnionych dokumentów nie określa jednoznacznie ilości miejsc postojowych przeznaczonych do ładowania pojazdów ciężarowych, można przyjąć, że operator otrzymał polecenie wybudowania dwóch miejsc postojowych dla pojazdów ciężarowych? Jeśli tak, to jak to się ma do tabeli w punkcie 4.2 w podrozdziale 3 rozdziału I dokumentu „Informacja\_o\_Warunkach\_Przetargu”? Zgodnie z którą dla wszystkich lokalizacji operator musi docelowo zapewnić nie dwa, ale minimum dwa stanowiska do ładowania pojazdów ciężarowych. Co więcej, w tej samej tabeli w punkcie 4.2 stwierdza się, że operator musi docelowo zapewnić 3600 kW mocy ładowania. Coś, co zgodnie z obecnymi i oczekiwanymi przyszłymi standardami branżowymi nie jest technologicznie możliwe przy użyciu tylko dwóch stanowisk ładowania.**

**Odpowiedź:**

Wydzierżawiający odsyła do odpowiedzi udzielonej na pytanie nr 3.

Odnosząc się natomiast do kwestii szlabanów informuję, że Wydzierżawiający wprowadził przedmiotowy zapis w wyniku konsultacji z podmiotami z branży elektromobilności. Z uwagi na obecnie rozwijającą się branżę elektromobilności dla pojazdów ciężarowych, Wydzierżawiający umożliwił zastosowanie szlabanów w przypadku dwóch miejsc postojowych, tak aby zminimalizować ryzyko blokowania przedmiotowych miejsc przez

pojazdy napędzane paliwami konwencjonalnymi. Powyższe oznacza, że w sytuacji wybudowania przez Dzierżawcę 6 punktów ładowania dla pojazdów ciężarowych, 2 miejsca postojowe przynależne do tych punktów mogą (ale nie muszą) mieć posadowione szlabany. Pozostałe miejsca postojowe nie będą zabezpieczone szlabanami.

Ponadto, w przypadku miejsc dla pojazdów ciężarowych Wydierżawiający nie narzuca maksymalnej ich liczby na Przedmiocie Dzierżawy - decyzja o ich liczbie należy do Dzierżawcy.

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

**Pytanie nr 6:**

**W dokumencie „Informacja\_o\_Warunkach\_Przetargu”, odnosząc się konkretnie do rozdziału I, podrozdział 3. Definicje, paragraf 3.7 pokazuje przybliżoną powierzchnię dzierżawy dla stacji ładowania w metrach kwadratowych, chcielibyśmy uzyskać wyjaśnienie, dlaczego liczby różnią się między różnymi działkami / lokalizacjami. Przykładem jest to, że na działce Ciosny pod Łodzią operator otrzymuje tylko 410 lub 460 m2 do obsługi, podczas gdy na działce Gorzelanka pod Katowicami przyznaje 800 m2 dla pojazdów ciężarowych. Powodem tego pytania jest to, że nie jest jasne, dlaczego niektóre działki przyznają więcej miejsca, podczas gdy minimalne wymagania dotyczące mocy pokazane w tabeli w pkt 4.2 podrozdziału 4 tego samego dokumentu i rozdziału są takie same dla tych dwóch przykładów?**

**Odpowiedź:**

Przedmiot Dzierżawy, tj. teren przeznaczony pod infrastrukturę dla pojazdów ciężarowych, został oszacowany przez Wydierżawiającego biorąc pod uwagę obecne ograniczenia techniczne, terenowe oraz inne uwarunkowania związane z wykorzystaniem MOP na potrzeby obsługi pojazdów ciężarowych.

**Pytanie nr 7:**

**Czy dobrze rozumiemy, że po wyborze jako preferowanego oferenta, preferowany oferent nadal może negocjować niektóre warunki określone w dokumencie „Załącznik\_nr\_1\_-\_Wzór\_Umowy\_Dzierżawy\_na\_MOP” (Umowa Dzierżawy)?**

**Odpowiedź:**

W przypadku wyboru Oferenta, Umowa dzierżawy zostaje podpisana w brzmieniu, który został opublikowany na stronie niniejszego postępowania przetargowego i nie podlega negocjacji.

**Pytanie nr 8:**

**Czy po wyborze preferowanego oferenta rozmowy dotyczące podpisania umowy najmu będą prowadzone w języku polskim, czy też możliwe jest prowadzenie tych rozmów w języku angielskim?**

**Odpowiedź:**

Zarówno niniejsze postępowanie przetargowe, proces podpisywania umów jak ich późniejsza realizacja będzie przebiegała w języku polskim.

**Pytanie nr 9:**

**Czy dostępne są informacje na temat terminu otwarcia naboru do programu dotacji? A dokładniej: jaki jest harmonogram procesu składania wniosków, w tym terminy składania wniosków i ogłoszenia decyzji?**

**Odpowiedź:**

Przedmiotowe pytanie powinno zostać skierowane do podmiotu odpowiedzialnego za realizację przedmiotowego konkursu, tj. Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Pytanie nr 10:**

**Dotowana stacja zlokalizowana wzdłuż sieci bazowej dróg TEN-T musi mieć co najmniej dwa punkty ładowania o indywidualnej mocy co najmniej 350 kW. Chcielibyśmy sprawdzić, czy oznacza to, że każdy punkt ładowania (EVSE) powinien mieć co najmniej 350 kW, ale mogą one mieć wiele złączy (na przykład 2x CCS).**

**Odpowiedź:**

Przedmiotowe pytanie powinno zostać skierowane do podmiotu odpowiedzialnego za realizację przedmiotowego konkursu, tj. Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Pytanie nr 11:**

**Co dzieje się z dotacją, jeśli stacja nie może zostać zbudowana przed 2029 r., ponieważ nie możemy uzyskać wymaganych pozwoleń na budowę lub podłączenia do sieci przed 31.06.2029 r.?**

**Odpowiedź:**

Przedmiotowe pytanie powinno zostać skierowane do podmiotu odpowiedzialnego za realizację przedmiotowego konkursu, tj. Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Pytanie nr 12:**

**Czy dotacja może być również wykorzystana, jeśli (część) punktów ładowania (EVSE) na miejscu jest dostępna dla pojazdów LDV i samochodów osobowych?**

**Odpowiedź:**

Przedmiotowe pytanie powinno zostać skierowane do podmiotu odpowiedzialnego za realizację przedmiotowego konkursu, tj. Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Pytanie nr 13:**

**Jeśli tak, to czy koszty poniesione na punkty ładowania, które są dostępne dla pojazdów dostawczych i osobowych, obok pojazdów HDV, również mogą zostać uwzględnione w programie (zakładając, że są one również  $\geq 350$  kW na punkt ładowania)?**

**Odpowiedź:**

Przedmiotowe pytanie powinno zostać skierowane do podmiotu odpowiedzialnego za realizację przedmiotowego konkursu, tj. Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

**Pytanie nr 14:**

**Jeśli tak, czy koszty te spełniają te same warunki, co koszty kwalifikowalne wymienione w tabeli w projekcie programu?**

**Odpowiedź:**

Przedmiotowe pytanie powinno zostać skierowane do podmiotu odpowiedzialnego za realizację przedmiotowego konkursu, tj. Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

*Z poważaniem*

Piotr Kurkowski