



DDO.463.25.2024

Tychy, 30.10.2024 r.

**Do wszystkich  
zainteresowanych  
Wykonawców**

Dotyczy zaproszenia do składania ofert na dzierżawę gruntów na cele związane z potrzebami obsługi użytkowników ruchu, na których wybuduje stacje ładowania pojazdów elektrycznych.

*Szanowni Państwo,*

w imieniu Zamawiającego – Miejskiego Zarządu Ulic i Mostów w Tychach w odpowiedzi na wniosek Wykonawcy o wyjaśnienie treści sporządzonej dla przedmiotowego zamówienia udzielam odpowiedzi:

### **1. Lokalizacje stacji**

Czy lokalizacje stacji ładowania wskazane przez Państwa na mapach lokalizacyjnych mogą zostać przesunięte? Czy lokalizacje stacji były konsultowane z Zespołem Uzgodnień Dokumentacji?

Obecne lokalizacje w znacznej większości przecinają się lub są ustawione zbyt blisko sieci podziemnych. Z naszego doświadczenia jak i prawa, budowa tak blisko sieci gazowej, kanalizacyjnej czy elektrycznej jest niemożliwa do uzgodnienia z operatorami sieci.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że na obecnym etapie nie ma możliwości dokonania zmiany lokalizacji stacji, gdyż przyłącza do stacji zostały wybudowane, a wszystkie uzgodnienia zostały dokonane na etapie projektowania przez Tauron Dystrybucja.

### **2. Termin dzierżawy - inwestycja jest nie do zwrotu**

Okres dzierżawy na 5+5 lat jest okresem bardzo ryzykownym dla dzierżawcy z uwagi na zwrot poniesionej inwestycji. Obecnie w całej Polsce według danych z PSNM z czerwca 2024 po drogach jeździło 120 tys. samochodów z napędem elektrycznym (z czego tylko 62 tys. w pełni elektrycznym). Rozwój elektromobilności jak i okres zwrotu inwestycji jest bardzo długi i niepewny. W tożsamyh miastach do Tych użytkowanie stacji ładowania jest na poziomie 0,4% w skali roku co daje średnio 6 minut korzystania ze stacji ładowania dziennie.

**Proszę o zmianę zapisu** na możliwość dzierżawy stacji lokalizacji na 8 lat z możliwością wydłużenia o kolejne 8 lat.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że wskazany okres dzierżawy 5+5 już uległ zmianie. Dotychczasowe umowy dzierżawy obejmują okres 3+3, co oznacza, że został on wydłużony o kolejne 2 lata, a z perspektywy Wykonawcy łącznie o 4 lata. Zatem Zamawiający nie widzi konieczności ponownego wydłużenia tego okresu o kolejne 3 lata przystając na propozycję Wykonawcy 8+8.

**3. Uruchomienie stacji w 8 miesięcy**

§1 pkt. 6 - nie możliwe jest wybudowanie i uruchomienie stacji w Polsce w 8 miesięcy od daty otrzymania praw do terenu (podpisania umowy) od miasta. W załączonych warunkach przyłączeniowych jest informacja o przyłączeniu do sieci w ciągu 2 lat od daty podpisania umowy. Proszę o potwierdzenie, że OSD przyłączy stacje ładowania do sieci w tym okresie.

**Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że w przedmiotowym postępowaniu budowa stacji ładowania pojazdów elektrycznych we wskazanych lokalizacjach jest „dwuetapowa”. Etap pierwszy polega na wybudowaniu i uruchomieniu w ciągu 8 miesięcy (§ 1 pkt 6 umowy) stacji wolnego ładowania typu AC. *Z doświadczenia Zamawiającego przy realizacji podobnych projektów czas realizacji budowy stacji wyniósł 5 miesięcy od daty podpisania umowy.* Biorąc pod uwagę dotychczasowe realizacje Zamawiający uznał, że termin 8 miesięcy jest wystarczający na realizację pierwszego etapu. Podkreślać należy, że we wskazanych lokalizacjach Zamawiający wybudował przyłącza, posiada dla nich karty danych technicznych, które dostępne są jako załączniki do postępowania i zawarł umowy z Tauron Dystrybucja o przyłączenie do sieci dystrybucyjnej. Zadaniem Wykonawcy jest przepisanie umów, wybudowanie i uruchomienie stacji.

Drugi etap związany jest z rozbudową wcześniej wybudowanych stacji AC na DC zgodnie z deklaracją Wykonawcy złożoną w postępowaniu (*załącznik nr 1 do oferty*) – Wykonawca deklaruje, które stacje rozbuduje w trakcie trwania umowy i na realizację tego zadania Zamawiający przewiduje termin 2,5 roku od daty podpisania umowy (§ 1 pkt 7 umowy).

**4. § 3 punkt 5**

Operator Ogólnodostępnej stacji ładowania nie może ponosić odpowiedzialności za wszelkie szkody wyrządzone osobom trzecim które przebywały na terenie dzierżawnym i wykonywały czynności nie związane z korzystaniem ze stacji ładowania. Zgodnie z Art. 5 Ustawy o Elektromobilności i paliwach alternatywnych: *Operator ogólnodostępnej stacji ładowania ponosi odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z niespełnieniem przez ogólnodostępną stację ładowania wymagań technicznych, określonych w art. 13 oraz w przepisach wydanych na podstawie art. 17, lub w wyniku niezrealizowania obowiązków, o których mowa w art. 3 ust. 1 pkt 3 i 9, na zasadach określonych w art. 435 ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz.U. z 2024 r. poz. 1061).*

**Proszę o wykreślenie punktu lub zmianę jego treści na:**

*Dzierżawca ponosi na zasadzie ryzyka odpowiedzialność za szkody powstałe w związku z niespełnieniem przez ogólnodostępną stację ładowania wymagań technicznych. Zgodnie z Art. 5 Ustawy o Elektromobilności i Paliwach alternatywnych.*

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje zmiany w tym zakresie.

**5. §6 punkt 1d.**

Budowa stacji ładowania jest sporą inwestycją, nie tylko w postaci budowy samego urządzenia, kosztów budowy jak i jego zarządzaniu. Aby inwestycja ta miała prawo się zwrócić stacja musi być dostępna oraz jako operator musimy znać z wyprzedzeniem wszelkie inwestycje czy remonty w danej okolicy. Wyłączenie kosztu dzierżawy z tego tytułu nie jest w żaden sposób opłacalne gdyż dalej operator będzie ponosić koszty stałe związane z dystrybucją prądu oraz przez ten okres nie będziemy mogli uzyskać zysku z prowadzenia działalności gospodarczej działając na niekorzyść spółki.

**Proszę o dopisanie informacji do punktu:** że w przypadku remontów trwających dłużej niż 2 tygodnie Wydierżawiający zwróci poniesioną stratę za brak ładowania dla dzierżawcy.

**Odpowiedź:**

Zamawiający nie przewiduje zmiany w tym zakresie.

**6. § 7 2b)**

Stacje ładowania są urządzeniami elektrycznymi dostępnymi i muszącymi działać 24h, 7 dni w tygodniu. Podczas takiej pracy może dojść do usterki której naprawa będzie trwać dłużej niż 15 dni (np. będzie konieczność wymiany całej stacji ładowania).

**Proszę o dopisanie w § 7 pkt. 2b) *Jeżeli operator przekaze wszelkie informacje do Wydierżawiającego o usterce w przeciągu 10 dni i planie jego naprawy to punkt ten nie obowiązuje.***

**Odpowiedź:**

Zamawiający we wzorze umowy w § 7 pkt 2b dopisze „*Jeżeli operator przekaze wszelkie informacje do Wydierżawiającego o usterce w przeciągu 10 dni i planie jego naprawy to punkt ten nie obowiązuje*”.

**7. Budowa stacji DC w centrach miast jest niepraktyczne i niepotrzebne**

Rozbudowa stacji AC z mocy 40 kW do 77 kW jest nieuzasadniona i niepotrzebna dla ogólnodostępnej miejskiej sieci ładowania samochodów elektrycznych. Stacje ładowania DC, które oferują szybkie ładowanie z mocą nawet do 300 kW, znacząco obciążają sieć energetyczną, co nie jest konieczne w warunkach miejskich. Zgodnie ze swoim przeznaczeniem, stacje AC są idealnym rozwiązaniem dla miast.

Samochody elektryczne średnio pokonują około 15 tysięcy kilometrów rocznie, co przy przeciętnej prędkości 50 km/h przekłada się na mniej niż godzinę użytkowania dziennie. W związku z tym, ładowanie w mieście z mocą powyżej 22 kW nie jest potrzebne, ponieważ większość czasu pojazdy pozostają zaparkowane. Dodatkowo, przyciąganie pojazdów do centrów miast tylko w celu szybkiego ładowania nie jest korzystne z perspektywy organizacji ruchu.

Kolejnym ważnym aspektem jest różnica w kosztach ładowania: prąd w stacjach szybkiego ładowania (DC) jest droższy dla użytkowników (obecnie średnio 3,20 zł/kWh dla DC w porównaniu do 1,95 zł/kWh dla AC). Stacje DC powinny być zlokalizowane na drogach wyjazdowych z miast, gdzie mogą szybko naładować pojazdy przed dalszą trasą.

Patrząc na powyższe argumenty to nie moc powinna być kryterium oceniającym, a technologia samej stacji ładowania. Proszę o zmianę kryteriów przetargu z wymogu rozbudowy mocy przyłączeniowej na innowacyjność stacji. Nowoczesna stacja powinna oferować płatności ad-hoc bez konieczności instalowania aplikacji operatora, obsługę jak największej liczby partnerów roamingowych, możliwość rezerwacji miejsca ładowania oraz czujniki parkowania, które pozwolą użytkownikowi sprawdzić dostępność miejsca postojowego, a nie samej stacji ładowania.

#### **Odpowiedź:**

Zamawiający informuje, że szanuje stanowisko Wykonawcy, jednak nie w pełni może się z nim zgodzić.

Obowiązek budowy stacji ładowania pojazdów elektrycznych w miastach określa art. 60 ust. 1 pkt 4) Ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych (Dz. U. Z 2024 r. poz. 1289), który zobowiązuje gminy o liczbie mieszkańców wyższej niż 100 000, w których zostało zarejestrowanych co najmniej 60 000 pojazdów samochodowych i na 1000 mieszkańców przypada co najmniej 400 pojazdów samochodowych do wybudowania 60 punktów ładowania. Zamawiający uznał, że budowa przedmiotowych stacji w centrum miasta tudzież w osiedlach ma w szczególności służyć jego mieszkańcom, a przede wszystkim tym użytkownikom samochodów elektrycznych, którzy nie mają możliwości ładowania swojego pojazdu na własnej posesji. Stacje ładowania powinny pozostawiać mieszkańcom wybór, chociażby w kwestii zróżnicowanej mocy ładowania AC lub DC. W ostateczności to użytkownicy pojazdów zdecydują, czy chcą naładować swój samochód szybciej i drożej czy też, wolniej i taniej.

Zamawiający informuje, że zwiększenie mocy i rozbudowa stacji z AC na DC nie jest obowiązkowa. To Wykonawca decyduje o wyborze lokalizacji, w której zamierza rozbudować stację i taką deklarację składa wypełniając załącznik nr 1 do oferty.

Za najkorzystniejszą ofertę zostanie uznana ta która uzyska łącznie największą liczbę punktów. Reasumując, przedmiotowe postępowanie nie ogranicza Wykonawcy do złożenia oferty na stacje wyłącznie technologicznie zaawansowane, ale oczekuje od Wykonawcy również spełnienia warunków wskazanych w *zaproszeniu ofertowym* między innymi w części dotyczącej *kryterium wyboru Wykonawcy*.

DYREKTOR



mgr inż. Arkadiusz Bąk

Zgodnie z art. 13 ogólnego rozporządzenia o ochronie danych osobowych z dnia 27 kwietnia 2016 r. (RODO), informujemy, że:

- 1) Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Miejski Zarząd Ulic i Mostów w Tychach z siedzibą w Tychach, ul. Budowlanych 59, 43-100 Tychy, email: [daneosobowe@mzuim.tychy.pl](mailto:daneosobowe@mzuim.tychy.pl). Inspektor Ochrony Danych
- 2) Przysługuje Pani/Panu prawo dostępu do treści swoich danych osobowych oraz prawo ich sprostowania, usunięcia, ograniczenia przetwarzania. Jeśli uzna Pani/Pan, iż przetwarzanie danych osobowych Pani/Pana dotyczących narusza przepisy RODO, przysługuje Pani/Panu prawo wniesienia skargi do organu nadzorczego – Prezesa Urzędu Ochrony Danych Osobowych.

Więcej o zasadach przetwarzania Pani/Pana danych osobowych oraz o przysługujących Pani/Panu prawach z tym związanych na stronie: <http://bip.mzuim.tychy.pl/ochrona-danych-osobowych>

TYCHY ✓ DOBRE MIEJSCE