

Znaczenie dialogu technicznego dla samorządowych inwestycji w elektromobilność

Zasada jest prosta: im bardziej złożona lub bardziej innowacyjna inwestycja, tym większe wiążą się z nią wyzwania dla inwestora. Ich rozpoznanie z pewnością wymaga dostępu do wiedzy, o który jednak w przypadku innowacyjnych i ciągle ewoluujących rozwiązań nie jest wcale aż tak łatwo. Bycie na bieżąco z ciągle rozszerzającą się ofertą z pewnością wymaga czasu i analiz z punktu widzenia tego, które z dostępnych rozwiązań najbardziej odpowiada indywidualnym potrzebom zamawiającego. Nie inaczej jest w przypadku inwestycji w elektromobilność, którymi (coraz częściej) zainteresowane są jednostki samorządu terytorialnego.

Pomysł samochodu elektrycznego nie jest nowy. Jednak dopiero obecnie – w dobie trendów związanych z postępującą cyfryzacją, elektronizacją i walki ze smogiem – elektromobilność ściśle wiąże się z innowacją. Aby dopasować swoje oczekiwania do realnie dostępnych rozwiązań, trzeba mieć wiedzę na temat tego, co jest dostępne na rynku. Tymczasem paleta dostępnych rozwiązań i produktów cały czas ewoluuje i może się zdarzyć, że dopiero po zapoznaniu się z nią w całości krystalizuje się pogląd na temat tego, co zamawiającemu jest naprawdę potrzebne.

Wątek legislacyjny

Mimo że minął już prawie rok od przyjęcia przez Sejm ustawy o elektromobilności i paliwach alternatywnych, na realizację pokładanych w niej celów będziemy musieli jeszcze trochę poczekać.

Po części wiąże się to z wątpliwościami natury prawnej, które w zestawieniu z bardzo wysoko postawioną poprzeczką dla podmiotów publicznych mogą niejednokrotnie utrudniać sprawne prowadzenie inwestycji w elektromobilność.

Jednym z przykładów ilustrujących powyższe jest chociażby przepis ustawy wymagający (pod rygorem wygaśnięcia danej umowy) od jednostek samorządu terytorialnego (JST) realizacji zadań publicznych innych niż transport publiczny (np. odbiór odpadów) przy zapewnieniu co najmniej 10-proc. udziału pojazdów elek-

trycznych (ale już niekoniecznie napędzanych gazem ziemnym – CNG lub LNG) we flocie pojazdów wykorzystywanych do realizacji danego zadania. Kwestia ta jest jednak obecnie przedmiotem prac legislacyjnych.

Autobusy: są, stacje ładowania... będą?

Elektromobilność to także wiele realizowanych już przez JST bardzo konkretnych inwestycji. W dużej mierze koncentrują się one obecnie wokół zakupów w pełni zelektryfikowanego taboru dla komunikacji miejskiej. Polska pod względem zamówień na autobusy elektryczne znalazła się już w europejskiej czołówce.

Naturalnie wraz z autobusami musi pojawić się infrastruktura do ich ładowania. Oczywiście infrastruktura do ładowania autobusów – czy to w zajezdniach, czy też umożliwiająca doładowywanie autobusu w trakcie obsługi linii – nie musi się nadawać do ładowania samochodów. Ładowarki samochodowe (ogólnodostępne) również (przynajmniej w części gmin) będą musiały się pojawić, a ustawa o elektromobilności zawiera nawet pewne wytyczne w tym zakresie. Niezależnie jednak od tego, czy skupiamy się na autobusach elektrycznych i ładowarkach do nich, czy na innych aspektach elektromobilności, wiedza specjalistyczna jest potrzebna dla prawidłowego, sprawnego i efektywnego zaplanowania, a następnie zrealizowania inwestycji. Wydaje się, że najlepszym i testowanym w praktyce sposobem na pozyskanie niezbędnego

■ ■ ■ | DZP
więcej niż prawo



**MICHAŁ
WOJCIECHOWSKI**

adwokat,
senior associate
w Praktyce
Infrastruktury
i Energetyki kancelarii
Domański Zakrzewski
Palinka



**TOMASZ
ZIELENKIEWICZ**

associate w Praktyce
Infrastruktury
i Energetyki kancelarii
Domański Zakrzewski
Palinka

know-how w powyższym zakresie może być instytucja dialogu technicznego.

Dialog techniczny zachętą dla nieprzekonanych

Dialog techniczny polega na tym, że podmiot publiczny planujący zrealizować daną inwestycję jeszcze przed wszczęciem danego postępowania mającego na celu wybór wykonawcy tej inwestycji (tj. postępowania o udzielenie zamówienia publicznego na zakup stacji do ładowania pojazdów elektrycznych) może pozyskać z rynku odpowiednie dane w zakresie niezbędnym do przygotowania wymaganej przepisami dokumentacji. W tym celu inwestor może rozmawiać (prowadzić konsultacje) z potencjalnymi wykonawcami inwestycji posiadającymi niezbędną wiedzę w zakresie przedmiotu przyszłego zamówienia. Można bowiem zakładać, że wykonawcy, jako żywotnie zainteresowani realizacją inwestycji, będą ochoczo dzielili się swoją wiedzą z potencjalnym inwestorem.

WAŻNE

Dialog techniczny nie stanowi odrębnego trybu udzielania zamówień publicznych. Nie rodzi on po stronie publicznej jakiegokolwiek obowiązku przeprowadzenia właściwego postępowania o udzielenie zamówienia publicznego (czyli: dokonania zakupu wspomnianej stacji do ładowania pojazdów elektrycznych). Przekłada się to również na brak możliwości korzystania przez wykonawców w toku dialogu technicznego ze środków ochrony prawnej (odwołań kierowanych do Prezesa Krajowej Izby Odwoławczej).

Należy jednak pamiętać, że sam sposób prowadzenia dialogu technicznego przez samorządowego inwestora musi zapewniać zachowanie uczciwej konkurencji oraz równe traktowanie wykonawców. Dla wykonawców zainteresowanych

wzięciem udziału w dialogu technicznym istotne jest uregulowanie wymagające od strony publicznej zamieszczenia informacji o zamiarze przeprowadzenia dialogu technicznego oraz o jego przedmiocie na swojej stronie internetowej.

Rośnie zainteresowanie dialogiem technicznym

Pomimo licznych korzyści płynących z zastosowania dialogu technicznego, instytucja ta cały czas w skali systemu zamówień publicznych traktowana jest po macoszemu, choć z powoli rosnącym zainteresowaniem. To dobrze, bo praktyka pokazuje, że dialog techniczny, z jednej strony, ułatwia wybór właściwych rozwiązań technicznych, z drugiej zaś – usprawnia proces zamówieniowy.

Z danych UZP

W 2017 r. 0,35% ogółu postępowań poniżej progów unijnych było poprzedzonych procedurą dialogu technicznego. Wartość ta może nie robi wrażenia, dopóki nie porównamy jej z analogicznymi danymi za rok 2016. Wówczas dialog techniczny poprzedzał zaledwie 0,18% ogółu postępowań poniżej progów unijnych.

Pojawiają się także pierwsze przykłady zastosowania dialogu technicznego do inwestycji w elektromobilność po stronie samorządowej. W tym miejscu warto wymienić chociażby rozmowy prowadzone przez Miejskie Przedsiębiorstwo Komunikacyjne S.A. w Krakowie na dostawę i zakup stacji do ładowania autobusów elektrycznych czy rozeznanie rynku dokonane przez Zarząd Transportu Miejskiego w Warszawie dotyczące zakupu stacji do ładowania samochodów elektrycznych na parkingach systemu P&R.

Pozostaje zatem wierzyć, że obecnie dostępne regulacje prawne (zarówno ustawa o elektromobilności, jak też ustawa – Prawo zamówień publicznych i wynikająca z niej możliwość zastosowania dialogu technicznego) z biegiem czasu (jednak) przyczynią się do rozwoju elektromobilności w Polsce. ©©

Podstawa prawna

► art. 31a–31c ustawy z 29 stycznia 2004 r. – Prawo zamówień publicznych (j.t. Dz.U. z 2018 r. poz. 1986; ost. zm. Dz.U. z 2018 r. poz. 1603)

