

יוזמת ממשלות ירוקות, קבוצת עבודה ליירוק צי-רכב

קול קורא לקבלת מידע: מערכות ניהול לטעינת רכבים חשמליים במגרשי חנייה

מצורף להלן RFI (בקשה לקבלת מידע) לפתרונות בנושא למערכות טעינה לרכבים חשמליים במגרשי חנייה. בקשה לקבלת מידע זו הינה מאת מינהל הרכב הממשלתי בשיתוף פעולה עם קבוצת העבודה של The Greening Government Initiative, שמטרתה לקדם חדשנות ולשתף ידע ומידע לשיפור הביצועים הסביבתיים של ממשלות.



GREENING GOVERNMENT INITIATIVE

תקציר מנהלים:

קבוצת העבודה בנושא יירוק ציי-רכב הפועלת במסגרת יוזמת ממשלות ירוקות¹ (ימ"י) מפרסמת בזאת קול-קורא לקבלת מידע בנושא מערכות ניהול ובקרה לטעינת רכבים במגרשי חניה. מענה לקריאה זו יש להגיש עד לתאריך 15 בינואר, 2023.

רקע:

קול-קורא זה מפורסם בשם קבוצת העבודה בנושא יירוק ציי-רכב הפועלת במסגרת יוזמת ממשלות ירוקות (ימ"י) (www.sustainability.gov/ggi). ימ"י מהווה חלק מקהילה גלובלית הכוללת נציגי ממשל מקרב למעלה מ-40 מדינות ב 5 יבשות. חברי ימ"י פועלים לשיפור הביצועים הסביבתיים בפעילות ממשלות ברמה הלאומית, על ידי שיתוף ידע, קידום חדשנות ושיתוף שיטות עבודה לבניית חוסן אקלימי במגזר הציבורי.

במדינות רבות הממשלה היא הגורם הגדול ביותר בהיקף צי הרכב, צריכת האנרגיה, וכמות נכסים, ובעל הנתח הגדול ביותר בתחום הרכש והשירותים. על כן, מאמץ להפחתת פליטות פחמן (decarbonize) בפעילות ממשלתית משפיע לא רק על פליטת הפחמן באופן ישיר, אלא גם שולח איתות לספקים שבתורו יכול לקדם מהלכים לפיתוח טכנולוגיות ושווקים דלי פחמן, ולהוריד את עלויות הפחתת פליטות הפחמן. חברי ימ"י פועלים מתוך הכרה בתפקידה המכריעה של הממשלה בהאצת המעבר לעתיד בר-קיימא ואקלים יציב, על ידי יירוק פעילות ממשלתית ומנהיגות באמצעות דוגמה אישית.

ימ"י בחרה לתת עדיפות לנושא של הפחתת הפליטות מצי רכב ממשלתיים ומספר מדינות ימ"י פועלות לקידום מדיניות ופעולות להסבת צי הרכב הממשלתיים לציים מאופסי פליטות. מדינות אלו מעוניינות לקבל מידע בנושאי טכנולוגיה וחדשנות לקידום מטרות אלו מהמגזר הפרטי, ארגונים ללא מטרות רווח, אקדמיה ומחקר, מידע אשר עשוי לתמוך במדיניות, דרכי פעולה ורכש עתידיים.

קבוצת העבודה של ימ"י בנושא יירוק ציי-רכב, מובלת ע"י ממשלת ישראל ומורכבת מנציגי ממשל מקנדה, מרוקו, נורבגיה וארצות הברית. הקבוצה מפרסמת בזאת קריאה לקבלת מידע בנוגע לצמצום טביעת הרגל הסביבתית של צי-רכב ממשלתיים תוך התמקדות בנושא הבא:

מערכות לניהול טעינת רכבים חשמליים במגרשי חניה

המעוניינים לענות על קול קורא זה (להלן המשיבים) מוזמנים ליצור קשר עם מזכירות קבוצת העבודה דרך מר אבי בלאו, יועץ קיימות למנהל הרכב הממשלתי, בכתובת הדואר האלקטרוני הבא: avibl@mof.gov.il

על המשיבים להביא בחשבון כי מידע המוגש במסגרת קול קורא זה ישותף עם נציגי הממשלות החבריים בקבוצת העבודה של ימ"י בנושא יירוק ציי-רכב ומדינות ימ"י נוספות ככל שיבקשו. הצעות שיוגשו עשויות או לא עשויות לשמש ליידוע המדינות החברות בקבוצת העבודה של ימ"י בנושא יירוק ציי-רכב, ולשמש במסגרת מחקרי המדיניות של הממשלות החברות בנושאי שינוי אקלים וקיימות. כמו כן המידע עשוי או לא עשוי לשמש ליידוע מדינות חברות בנושאי רכש עתידי ואסטרטגיות פיתוח משאבים.

נושא המפתח עליו מבוקש מידע: מערכות לניהול טעינת רכבים חשמליים במגרשי חנייה.

באמצעות קול קורא זה, קבוצת העבודה של ימ"י בנושא יירוק ציי-רכב, מבקשת מידע בנוגע למערכות ניהול טעינת רכב חשמלי במגרשי חנייה - עם עניין מיוחד בפתרונות לחניונים של בניינים ממשלתיים (הקצאת חשמל וניהול צרכנים – סבבי טעינה למתן שירות אופטימלי), ממגוון רחב של בעלי עניין במגזר הפרטי, ארגונים ללא מטרת רווח, אקדמיה ומחקר.

עם המשך הגידול ברכש ואימוץ כלי רכב חשמליים, מעסיקים ממשלתיים המציעים מקומות חניה במקום העבודה נדרשים לתכנן את פריסת עמדות הטעינה ולאזן את הקצאת החשמל בין צרכי הבניין לצרכי הטעינה. על מנת לאפשר לכל עובד להטעין את רכבו בהתאם לנדרש (או קרוב ככל האפשר אליו) יוצר צורך להימנע ממצבים בהם רכבים טעונים במלואם או כלי רכב עם מנועי בעירה פנימית תופסים אזורים המיועדים לטעינת רכבים חשמליים ומונעים טעינה של רכבים עם סוללות ריקות, וזאת באמצעות פתרונות לוגיסטיים/תפעוליים לניהול טעינה. פתרונות כאלה עשויים להיות מערכות אשר יכוונו את הנהגים לתחנת הטעינה שהוקצתה להם, ידריכו אותם מתי לצאת מהתחנה, יפקחו על השימוש בתחנה וינהלו את אספקת החשמל בין הבניין לתחנות הטעינה וכן בין התחנות עצמן.

קבוצת העבודה של ימ"י בנושא יירוק ציי-רכב מעוניינת לקבל מידע בנושא פתרונות תוכנה וחומרה אשר יאפשרו הקצאה וניהול אופטימליים של נקודות טעינה. לדוגמה, מענה לקריאה זו עשוי להיות תחנת טעינה ניידת המגיעה לנקודת החנייה של הרכב החשמלי ובכך מייתרת את הצורך להזיז את הרכב כשהוא טעון לגמרי.

איך להגיש מענה לקול הקורא:

תשובות לקול קורא זה יש להגיש באמצעות דואר אלקטרוני ולציין בשורת הנושא "מענה לקול קורא לקבלת מידע על מערכות ניהול טעינת רכב חשמלי במגרשי חניה" לכתובת הדוא"ל הרשומה מטה, עד לתאריך 15 בינואר 2023. על המשיב לאמת את קבלת ההגשה על ידי אישור באמצעות דואר אלקטרוני חוזר.

א. יש להגיש תשובות לקריאה זו ב-Word (Doc או Docx) או כקובץ PDF.

ב. איש קשר לקול קורא זה הוא אבי בלאו, avibl@mof.gov.il

תנאים:

1. במסירת מידע במענה לקול קורא זה, המשיב מסכים כי קבוצת העבודה של ימ"י בנושא ירוק ציי-רכב רשאית, לפי שיקול דעתה הבלעדי:

א. לשנות את המועד האחרון להגשת מענה לקול הקורא.

ב. להשתמש במידע שהתקבל כתוצאה מקול קורא זה לכל צורך, וכן כדי לקדם פעילויות עתידיות בנושא זה ע"י קבוצת העבודה של ימ"י בנושא ירוק ציי-רכב.

ג. לפנות, לפי הצורך, למי שהשיב לקול קורא זה למידע והבהרות.

ד. לפרסם בדרך מכרז או בדרך אחרת, מפרטים או אפיון שעשויים להתבסס על מידע שנאסף באמצעות קול קורא זה.

2. על ידי הגשת מענה לקול קורא זה, המשיבים מסכימים שקבוצת העבודה של ימ"י בנושא ירוק ציי-רכב תשתף את תשובותיהם עם מדינות ימ"י אחרות על-פי בקשה. המשיבים גם מסכימים לכך שההגשות שלהם ייבדקו על ידי יועצים חיצוניים המסייעים לממשלות המדינות החברות בימ"י.

3. למען הסר ספק, מובהר כי כל הנמסר בתגובה לקול קורא זה הינו למטרות מידע בלבד ואינו מהווה הגשה כמענה לבקשת הצעות או למכרז. כמו כן, מובהר כי מענה לקול קורא זה אינו מהווה יתרון או תנאי להשתתפות במכרז, אם יתקיים בעתיד, ולא יחייב את קבוצת העבודה של ימ"י בנושא ירוק ציי-רכב לכלול את המשיב במכרז או להתקשר בדרך אחרת עם משיב.

4. כל ההוצאות הכרוכות בהכנת והגשת ההגשה לקול קורא זה הינן באחריות המשיב בלבד. יודגש כי המשיב לא יהיה זכאי לכל פיצוי, שיפוי, החזר או תשלום מקבוצת העבודה של ימ"י בנושא ירוק ציי-רכב עבור מענה לקול קורא זה.

5. במסירת מידע בתגובה לקריאה זו, המשיב מצהיר בנוסף:

א. הוא לא יגיש כל טענות או דרישות כלפי קבוצת העבודה של ימ"י בנושא ירוק ציי-רכב או כל גורם אחר בקשר לשימוש במידע שנמסר בתגובה לקול הקורא.

ב. המידע שנמסר בתגובה לקול קורא זה אינו כולל כל מידע רגיש, סודי או סוד מסחרי. הממשלות המשתתפות בקבוצת העבודה של ימ"י בנושא יירוק ציי-רכב עשויות לרצות להפגש עם משיבים רלוונטיים אם ירגישו שדרוש מידע נוסף על מנת להבין את הערך של הפתרונות המוצעים ובהתאם לנוהג ולנהלים הלאומיים שלהן.

ג. מידע שנמסר בתגובה לקול קורא זה או השימוש העתידי בו אינו פוגע בזכויות של צד שלישי, לרבות זכויות יוצרים, וכי המשיב לבדו יהיה אחראי לכל דרישה או תביעה הנובעת משימוש במידע שנמסר תוך הפרת זכויות צד ג' כאמור.

	1. שם החברה המשיבה:
	2. סוג הארגון (חברה/עמותה/שותפות וכו'):
	3. מספר תעודת זהות (ח.פ./מספר זיהוי אחר):
	4. כתובת (כולל מדינה):
שם:	5. פרטי נציג החברה המשיבה:
תפקיד	
מס' טלפון קווי:	
מס' טלפון נייד:	
כתובת דואר אלקטרוני:	
	6. שם ההצעה:
	7. רשימת לקוחות (אם יש):
	8. עקרונות הפתרון: פירוט הטכנולוגיה / השיטה / המודל העסקי עליו מבוססת תפיסת הפתרון. יש להתייחס לנושאים הבאים בהתאם לרלוונטיות שלהם, ולהדגיש את ההשפעות הסביבתיות של הפתרון: <ul style="list-style-type: none"> • מהו קצב הטעינה הפוטנציאלי המרבי עבור נקודת טעינה נתונה ב-3.5 kW (קילוואט עד 350 קילוואט) • נא לתאר את כל תהליך הטעינה כולל התאמות הנדרשות בצד הנהג/חניון כדי לאפשר אימוץ הפתרון? • כיצד המערכת מזהה נהג ספציפי (גם אם הוא נוהג בכל פעם ברכב אחר)? • כיצד המערכת מזהה רכב ספציפי (גם אם בכל פעם נוהג בו נהג אחר)? • האם המערכת יודעת לעשות חיוב וסליקת אשראי? כיצד מופעל הפתרון על ידי המשתמשים? • כיצד מאובטחת הפרטיות של מסד הנתונים? אנה התייחס במפורש לנושאים הבאים: • אבטחת מידע במהלך העברתו • אבטחת הרשת שבשימוש • האם פרוטוקול הרשת שבו נעשה שימוש הוא פרוטוקול פתוח? • לאיזה רשת/פרוטוקול למערכת יש תאימות? • היכן מאוחסן המידע (מסד נתונים או ענן, באיזו מדינה) • האם המערכת יודעת לתעדף באופן דינמי את הקצאת הטעינה או ההספק בהתאם לצרכי צריכת החשמל של הבניין/חניון הצמוד? • האם החומרה יודעת להתממשק לרשתות טעינה שונות (תאימות ל OCPP)? • האם המערכת מתממשקת עם ספק החשמל? המערכת משתמשת בממשק סטנדרטי (כלומר OpenADR)?

	<ul style="list-style-type: none"> • האם המערכת יודעת להתריע בפני המשתמש על תקלות חומרה ותוכנה? • באיזו מידה המערכת המוצעת מסוגלת לטפל בבעיות ובתקלות מרחוק? • האם יש מוקד שירות זמין אליו ניתן לפנות במקרה של בעיות? – ומהן שעות הפתיחה של שירות זה? • לאילו פרוטוקולי תקשורת של מערכת ניהול מבנים המערכת תואמת? • סטטוס פריסה של הפתרון (לדוגמה, משיב המעוניין להציג תוכנה השולחת הודעות טקסט לנהגים הממתינים, מוזמן להציג את הפתרון ולהדגים כיצד פועלת המערכת הנוכחית). • מהו המודל העסקי – האם הלקוח רוכש את החומרה והתוכנה, או שהספק מנהל את כל השירותים הכרוכים בטעינה בעסקת שירות?
	<p>9. מה היתרונות של הפתרון/מוצר המוצע על פני פתרונות/מוצרים אחרים הקיימים בשוק?</p> <p>10. מה החסרונות של הפתרון/מוצר המוצע על פני פתרונות/מוצרים אחרים הקיימים בשוק?</p>
	<p>11. מה הסטטוס של הפתרון – האם הוא קיים או נדרש להמשך מו"פ? אם נדרש מו"פ, האם החל פיתוח, ובאיזה שלב נמצא המו"פ?</p>
	<p>12. אם דרוש מו"פ – מה ערך הרכש המינימלי הדרוש להצדקת המשך ההשקעה בפיתוח הפתרון המוצע?</p>
	<p>13. מה התשתיות הנדרשות להפעלה ואחזקה של המוצר? (הקצאת שטח/חלל, חשמל, קישוריות, הקצאת נתיבי תנועה למערכות אוטונומיות, תשתיות תת-קרקע וכו')</p>
	<p>14. האם נדרשות פעולות מפעיל לצורך מקסום התועלות מן המוצר?</p>
	<p>15. מה טווח המחירים עבור כל שלב של הפתרון המוצע, כולל עלויות ישירות עבור המוצר עצמו וההתקנה, ועלויות נלוות (עלות טיפול, אחזקה, מערכות עזר, גריטה וכו') שישולמו על ידי הלקוח?</p> <p>האם יש עלויות שימוש/מתמשכות מעבר לעלות הרכש? כגון רישוי, אחזקה, קישוריות וכו'?</p>
	<p>16. אופן ההתקשרות – סוגיות חוזיות/קנייניות שהמשיב רוצה להביא לידיעת המבקש כמודל התקשרות אפשרי. מהם פורמטים ומשכי התקשרות אפשריים המוצעים עם חברי קבוצת העבודה של ימ"י בנושא ירוק צי-רכב?</p>
	<p>17. כיצד יבואו לידי ביטוי היתרונות של התקשרות עם הפתרון המוצע – אנא התייחס</p>

	<p>בנפרד לכל אחד מהיתרונות הפוטנציאליים הבאים:</p> <ul style="list-style-type: none"> • כלכלי • סביבתי • תפעולי <p>נבקש מהמשיבים לשים לב לסעיף זה – חשוב שקבוצת העבודה תבין האם הפתרון המוצע הוא אכן חלופה סביבתית מועדפת, ובמידה שניתן אף לכמת את התועלות של הפתרון המוצע.</p>
	<p>18. מידע נוסף שהמשיב רוצה להביא לידיעת הפונה</p>
	<p>19. שאלות נוספות של ממשלות קנדה/נורווגיה:</p> <ul style="list-style-type: none"> • האם הפתרון יתאים לאקלים הקנדי/נורווגי (מסוגל לעמוד בטמפרטורות קרות יותר)? מהם טווחי טמפרטורת העבודה? • האם הפתרון יוכל להתאים לכלי הרכב ו/או המחברים השונים המשמשים בצפון אמריקה/אירופה? • האם הפתרון ניתן להתאמה/הרחבה כדי לכסות את המרחקים הארוכים יותר של נסיעות בצפון אמריקה, בהשוואה לשווקים האחרים שזוהו על ידי קבוצת העבודה בנושא ירוק צי-רכב? • האם המערכות והרכיבים המוצעים לניהול אנרגיה לרכב חשמלי בשוק הקנדי עומדים בתקנים הקנדים (CSA)? • האם אמצעי האבטחה המוצעים עבור פרוטוקול הרשת תואמים לדרישות בתחום בקנדה וצפון אמריקה?



كنوع ، لقد استكشفنا دائماً.
إنه مجرد جزء من حمضنا النووي ،
للسير فوق قمة الجبل التالية.
لتحمل هذا الخطر. لتعلم شيء جديد.

As a species, we've always explored.
It's just a part of our DNA,
To walk over the next mountain top.
To take that risk. To learn something new

כזן, תמיד היינו חוקרים.
זהו פשוט חלק מהדי אן איי שלנו.
להמשיך אל מעבר לפסגת ההר הבא.
לקחת את הסיכון הזה. ללמוד משהו חדש.

Som art har vi alltid utforsket.
Det er bare en del av vårt DNA,
Å gå over neste fjelltopp.
Å ta den risikoen. Å lære noe nytt.

En tant qu'espèce, nous avons toujours exploré.
Cela fait simplement partie de notre ADN.
Continuez au-delà du sommet de la prochaine montagne.
Prendre ce risque. Apprendre quelque chose de nouveau.