

Warszawa, 29 maja 2020 r.

DAZ.263.32.2020

Wykonawcy

ODPOWIEDZI NA PYTANIA

dotyczy: postępowania nr 22/20/PU/P66 o udzielenie zamówienia w trybie zamówienia przedkomercyjnego (PCP) w ramach Przedsięwzięcia: „**e-Van – uniwersalny pojazd dostawczy o napędzie elektrycznym kat. N1**”

Narodowe Centrum Badań i Rozwoju (dalej: „NCBR” lub „Zamawiający”) uprzejmie informuje, iż za pośrednictwem drogi elektronicznej w dniach 20 maja 2020 r., 21 maja 2020 r., 28 maja 2020 r. wpłynęły wnioski o wyjaśnienie treści Regulaminu. Poniżej przedstawiam ich treść wraz z odpowiedziami udzielonymi przez Zamawiającego.

Pytanie 1:

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:

Punkt 5.1.3 Druga część punktu dotycząca wymogu instalacji gniazda CHAdeMO ma charakter warunkowy. Proszę określić czy także pierwsza część punktu dotycząca funkcjonalności V2G jest warunkowa lub istnieje dowolność po stronie Wykonawcy w jej zakresie?

Odpowiedź:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż zgodnie z brzmieniem punktu 5.1.3, informacja dotycząca wymogu instalacji gniazda zgodnego ze standardem CHAdeMO jest obowiązkowa w momencie wyboru opcjonalnego [o] wyposażenia Pojazdu w funkcję V2G.

Pytanie 2:

Załącznik nr 2 do Regulaminu – wzór Umowy:

Art 2.4 Rozumiemy iż NCBR w wielu obszarach merytorycznych wspiera się ekspertami zewnętrznymi jednak z punktu widzenia Przedsiębiorców technologie przez nich opracowane w trakcie oceny przez ekspertów zewnętrznych mogą przeniknąć do konkurencji niwelując wypracowaną przewagę

technologiczną. W jaki sposób, poza oświadczeniami ekspertów zewnętrznych, NCBR zamierza zabezpieczyć interesy Przedsiębiorców na polu wykorzystania ich IP w niepowołany sposób?

Odpowiedź:

Zamawiający uprzejmie informuje, że NCBR w swojej bieżącej działalności opiera się na opiniach, ocenach i ekspertyzach ekspertów zewnętrznych. Znajduje to podstawę w przepisach ustawy o Narodowym Centrum Badań i Rozwoju, wewnętrznych procedurach oraz umowach zawieranych z ekspertami. Regulują one między innymi transparentny wybór ekspertów, zarządzanie rzeczywistymi i potencjalnymi konfliktami interesów oraz obowiązek zachowania poufności przekazywanych informacji oraz odpowiedzialność za naruszenie tego obowiązku.

Pytanie 3:

Załącznik nr 2 do Regulaminu – wzór Umowy:

Art 28.6 - 10 Obecne brzmienie punktów sugeruje iż NCBR może narzucić obszary do patentowania a Wykonawca musi przeprowadzić procedurę oraz pokryć koszty procedury i utrzymania patentu pod rygorem utraty Forground IP na rzecz NCBR. Punkt w obecnej formie niesie za sobą bliżej nieokreślone nakłady finansowe (zobowiązanie) po stronie Wykonawcy pod rygorem utraty praw do IP. Punkty w obecnej formie są trudne do zaakceptowania.

Odpowiedź:

Zgodnie z ART. 28 § 6-10 decyzja o ewentualnym zgłoszeniu patentowym Wyników Prac B+R podejmowana jest w drodze uzgodnień pomiędzy NCBR a Wykonawcą dokonywanych z zachowaniem wytycznych wymienionych ww. postanowieniach. Umowa nie przewiduje jednostronnego podejmowania decyzji przez NCBR w tym zakresie.

Pytanie 4:

Załącznik nr 2 do Regulaminu – wzór Umowy:

Art 29 NCBR zakłada komercjalizację wyników prac wyłącznie w formie odpłatnej licencji. Nie ma mechanizmu pozwalającego na wdrożenie wyników prac w ramach własnej działalności Wykonawcy. Jest to podejście niezrozumiałe. Postulujemy o uwzględnienie możliwości komercjalizacji w ramach własnej działalności Wykonawcy.

Odpowiedź:

Zgodnie z definicją Komercjalizacji Wyników Prac B+R zawartą w §30 Załącznika nr 3 do Regulaminu „Strony dopuszczają następujące ścieżki komercjalizacji Wyników Prac B+R:

- 1) wprowadzenie Wyników Prac B+R do własnej działalności gospodarczej Wykonawcy poprzez rozpoczęcie produkcji lub świadczenia usług na bazie uzyskanych Wyników Prac B+R,



- 2) udzielenie licencji na korzystanie z Wyników Prac B+R w działalności gospodarczej prowadzonej przez osobę trzecią lub
- 3) sprzedaż Wyników Prac B+R – za uprzednią zgodą NCBR wyrażoną w formie pisemnej pod rygorem nieważności.

Szczegółowe zasady Komerccjalizacji Wyników Prac B+R określa art. 29 Umowy”.

Pytanie 5:

Załącznik nr 2 do Regulaminu – wzór Umowy:

Art 29.6.2 Jaką definicję technologii zależnych postuluje się NCBR?

Odpowiedź:

Definicja Technologii Zależnej znajduje się w §84 Załącznika nr 3 do Regulaminu i zgodnie z nią „Technologia Zależna – oznacza każdą modyfikację lub rozwinięcie Wyników Prac B+R, stworzone przez Wykonawcę lub na zlecenie Wykonawcy, po zakończeniu Prac B+R, w tym w szczególności Technologie Zależne zawierające w sobie (lub modyfikujące, rozszerzające, ulepszające) Wyniki Prac B+R”.

Pytanie 6:

Załącznik nr 2 do Regulaminu – wzór Umowy:

Art 39.5.2 W regulaminie eVan Zamawiający pisze: "Zamówienie Przedkomercyjne przewiduje podział ryzyka i korzyści wynikających z prowadzenia zamówienia, na warunkach rynkowych" jednak obecne brzmienie artykułu traktuje strony odmiennie - generalnie kary są jednostronne, oczekujemy możliwości modyfikacji punktu w kierunku równorzędnego traktowania stron.

Odpowiedź:

Zgodnie z przywołaną w pytaniu zasadą podziału ryzyka i korzyści, NCBR partycypuje w ryzykach i korzyściach związanych z prowadzeniem przez Wykonawcę prac badawczo-rozwojowych poprzez wypłatę mu za te prace wynagrodzenia. Z uwagi na to, że NCBR ponosi w efekcie koszty przeprowadzenia prac będących przedmiotem zamówienia w ramach Przedsięwzięcia wprowadzony został ograniczony katalog kar umownych mających na celu zapewnienie należytego wykonania zamówienia przez wykonawców.

Z uwagi na charakter statutowej działalności NCBR (wspieranie innowacji, uczestniczenie w procesach badawczych) praktyka zastrzegania wysokich kar umownych za naruszenie obowiązku zachowania poufności jest w NCBR częsta i ma na celu zapewnić efektywną ochronę informacji poufnych, w posiadaniu których jest NCBR.



Pytanie 7:

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:

Wymaganie 2.1.1

Czy w związku z tym, że wspomniana dyrektywa (2007/46/WE) przestaje obowiązywać z dniem 31-08-2020 projekt należy realizować zgodnie z najnowszą dyrektywą 2018/858?

Odpowiedź:

Tak, pojazd powinien spełniać wymagania zgodnie z dyrektywą aktualną na dzień dostarczenia Pojazdu.

Pytanie 8:

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:

Wymaganie 2.1.2

Czy homologacja kategorii N1 ma być uzyskana dla dużej czy małej serii produkcyjnej?

Odpowiedź:

Wybór serii dla której homologowany jest pojazd zależy od producenta i przygotowanego przez niego biznesplanu przedsięwzięcia.

Pytanie 9:

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:

Wymaganie 3.1.13

Czy wymaganie ma być realizowane w odniesieniu do Regulaminu R 118 odnoszącego się do pojazdu kategorii M3 choć w ramach projektu realizowany jest pojazd kategorii N1?

Odpowiedź:

Pojazd musi spełniać wymagania dla pojazdu kategorii N1, Regulamin R118 został przywołany szczególnie z myślą o wymaganiach stawianych zabudowom pojazdu.

Pytanie 10:

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:

Wymaganie 3.2.1

W jaki sposób (zgodnie z jakim standardem) wyznaczana jest moc znamionowa napędu?

Odpowiedź:

Moc napędu sprawdzana będzie na podstawie deklaracji i testów producentów układu napędowego, dostarczonych przez podmioty realizujące przedsięwzięcie.

Pytanie 11:



Zamówienie jest współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach poddziałania 4.1.3 Innowacyjne metody zarządzania badaniami Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020, w ramach projektu pn. Podniesienie poziomu innowacyjności gospodarki poprzez wdrożenie nowego modelu finansowania przełomowych projektów badawczych (nr POIR.04.01.03-00-0001/16).

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:

Wymaganie 3.6.7

Procedura WLTP odnosi się do maksymalnej prędkości pojazdy, czy w projekcie jest wymóg maksymalnej, minimalnej prędkości do projektowanego pojazdu.

Odpowiedź:

Wymagania maksymalnej prędkości pojazdu wynikają z kategorii pojazdu i przewidywanego sposobu użytkowania.

Pytanie 12:

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:

Wymaganie 3.20.3

Czy wymagany czas ładowania poniżej 8 h podczas ładowania wolnego AC (max 20% do 100%) odnosi się do energii nominalnej czy użytkowej baterii?

Odpowiedź:

Czas ładowania odnosi się do energii dostępnej dla użytkownika pojazdu czyli energii użytkowej. Użytkowa energia baterii określona przez producenta pojazdu jest podstawą do sprawdzenia czasu ładowania.

Pytanie 13:

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:

Wymaganie 3.20.3

Czy wymagany czas ładowania 1 h podczas ładowania szybkiego DC (max 20% do 100%) odnosi się do energii nominalnej czy użytkowej baterii?

Odpowiedź:

Czas ładowania odnosi się do energii dostępnej dla użytkownika pojazdu czyli energii użytkowej.

Pytanie 14:

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:

Wymaganie 3.20.6

Czy w rozumieniu wymagania standard DIN 70121 można uznać za równoważny z ISO 15118?

Odpowiedź:

Tak, standard DIN 70121 można uznać za równoważny do ISO 15118.

Pytanie 15:

Załącznik nr 1 do Regulaminu – Specyfikacja Minimalna Pojazdu:



Zamówienie jest współfinansowane ze środków Europejskiego Funduszu Rozwoju Regionalnego w ramach poddziałania 4.1.3 Innowacyjne metody zarządzania badaniami Programu Operacyjnego Inteligentny Rozwój 2014-2020, w ramach projektu pn. Podniesienie poziomu innowacyjności gospodarki poprzez wdrożenie nowego modelu finansowania przełomowych projektów badawczych (nr POIR.04.01.03-00-0001/16).

Wymaganie 4.3.3

Czy ogranicznik prędkości ma być regulowany przez producenta auta czy przez użytkownika? Czy pojazd który ma maksymalną prędkość X ma mieć możliwość ustawiania kolejnego ograniczenia poniżej tej wartości przez użytkownika?

Odpowiedź:

Ogranicznik prędkości ma być regulowany co najmniej przez producenta, tak by użytkownik w momencie odbioru zamówionego pojazdu, dysponował pojazdem o pożądanej prędkości maksymalnej (ewentualnie ograniczonej względem maksymalnej prędkości konstrukcyjnej).

Pytanie 16:

1.3. Omówienie formuły PCP. Pkt. 3

„(...) Wobec tego, do Zamówień Przedkomercyjnych, jako przewidujących podział korzyści pomiędzy Zamawiającego i Wykonawcę, nie stosuje się przepisów PZP.”

Punkt ten nie reguluje, czy wymagane jest stosowanie zasad konkurencyjności przy wyborze podwykonawstwa w projekcie. Zapis ten należałoby uzupełnić odpowiednim zapisem.

Odpowiedź:

Zamawiający uprzejmie informuje, że nie jest wymagane stosowanie zasad konkurencyjności przy wyborze podwykonawców. Wykonawca będzie mógł korzystać ze wsparcia podwykonawców na zasadach określonych w art. 10 wzoru Umowy.

Pytanie 17:

2.1. Informacje ogólne. Pkt 3

Z wyniku zapisu wynika, że jeden podmiot może złożyć jeden wniosek. Czy należy rozumieć, że członkowie konsorcjum mogą występować tylko w jednym wniosku?

Co w przypadku, gdy ilość firm niezbędnych do wykonania części projektu jest ograniczona? np. ilość firm działających na polskim rynku zajmujących się homologacją? Taki zapis może ograniczyć konkurencyjność realizacji projektu oraz utrudnić udział w konkursie większej ilości Wnioskodawców.

Rekomendacja: wprowadzenie zapisu odstępowania w takich szczególnych przypadkach.

Odpowiedź:

Zamawiający uprzejmie informuje, że zgodnie z postanowieniami Regulaminu (II. 2.1. ppkt 3) jeden podmiot może złożyć nie więcej niż jeden Wniosek, niezależnie od tego czy składa Wniosek samodzielnie czy łącznie z innym podmiotem/innymi podmiotami.

Wszystkie Wnioski złożone z naruszeniem zasady wskazanej w zdaniu poprzedzającym podlegają wykluczeniu w Postępowaniu w ramach oceny formalnej, co skutkuje odmową wszczęcia Postępowania w sprawie takich Wniosków.

Dla usunięcia wątpliwości NCBR wskazuje, że np.:

- 1) jeden podmiot nie może być wskazany jako podmiot składający dwa Wnioski;
- 2) dwa różne wydziały wchodzące w skład tej samej uczelni, mogą złożyć dwa odrębne Wnioski, z zastrzeżeniem postanowień Regulaminu i Umowy dot. unikania konfliktu interesów.

Powyższe postanowienia wskazują, że niedopuszczalna jest sytuacja w której (w odniesieniu do niniejszego postępowania), firma będąca członkiem jednego konsorcjum jest jednocześnie członkiem innego konsorcjum i do Zamawiającego wpływają dwa różne Wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu złożone przed konsorcja, w składzie których jest ta sama firma. Sytuacja ta spowodowałaby konflikt interesów, oraz doprowadziłaby do podwójnego finansowania. Zamawiający dopuszcza jedynie możliwość złożenia Wniosków przez dwa różne wydziały wchodzące w skład tej samej uczelni – każdy wydział może zawiązać konsorcjum i brać udział w postępowaniu jako odrębny, niezależny podmiot.

Zamawiający dodatkowo informuje, że dopuszcza wykonanie przez Wykonawców przedmiotu Umowy z udziałem Podwykonawców. Kwestię podwykonawstwa uregulowano w art. 10 wzoru Umowy.

Pytanie 18:

Czy ekspertami, oceniającymi etapy projektu jak i cały projekt mogą być osoby z firm konkurencyjnych ?

Odpowiedź:

Zamawiający uprzejmie informuje, że eksperci Zespołu Oceniającego nie będą związani z Wykonawcami, którzy złożą wnioski o dopuszczenie do udziału w postępowaniu.

Pytanie 19:

Czy projekt powinien być prowadzony w oparciu o małą serię np. 1000 szt. czy dużą serię. O ile to możliwe w przypadku dużej serii proszę o wskazanie planowanej ilości produkcyjnej.

Odpowiedź:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż wybór ten pozostaje w gestii Wykonawcy i jego biznesplanu.

Pytanie 20:

Na kogo mają być wystawione świadectwa homologacji, na NCBiR czy Wykonawcę?

Odpowiedź:

Zamawiający uprzejmie informuje, opracowane Pojazdy będą własnością Wykonawcy, w związku z tym świadectwa homologacji powinny być wystawione na podmiot realizujący projekt, czyli Wykonawcę.

Pytanie 21:

Finansowanie badań homologacyjnych odbędzie się w ramach funduszu projektu z NCBiR, czy na koszt Wykonawcy ?

Odpowiedź:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż badania te należy przeprowadzić na własny koszt. Należy jednak wziąć pod uwagę, iż za dostarczenie zhomologowanych Pojazdów będących Wynikiem Prac Etapu IV Wykonawcy przysługuje wynagrodzenie, zgodnie z umową.

Pytanie 22:

W załączniku nr 7 do Regulaminu – Kryteria Oceny Wniosków oraz Kryteria Selekcji w Przedsięwzięciu w pkt 2.2 ocena wniosków jest napisane, że oceniający będzie oceniał wnioski m. in pod kątem posiadania odpowiednich zasobów materialnych.

Jakie zasoby materialne będą oceniane przez Zamawiającego?

Odpowiedź:

Zamawiający uprzejmie informuje, iż chodzi o wszelkie zasoby techniczne przedstawione przez Wnioskodawcę do oceny. Wnioskodawca powinien wykazać, że jest zdolny do realizacji projektu, tj. że przewidział wszystkie zasoby niezbędne do zrealizowania zaplanowanych prac. Należy przedstawić zarówno zasoby posiadane w momencie wnioskowania o udział w postępowaniu, jak również przewidziane do pozyskania w trakcie realizacji projektu. W przypadku pozyskiwania zasobów na zasadzie podwykonawstwa (usługi podmiotów zewnętrznych), należy wskazać te podmioty (jeśli zostały już wyłonione) albo opisać cechy, które muszą spełniać, aby być zaangażowanymi do realizacji projektu.

Pytanie 23:

Czy wykorzystanie w projekcie gotowej kabiny ze spalinowym układem napędowym, bez tylnej części ramy i wykonanie przez nas tylnej części ramy wraz z wymianą spalinowego układu napędowego na elektryczny, będzie spełniać warunki platformy opisanej w projekcie e-Van ?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż Wykonawca ma dowolność w podejściu w jaki sposób będzie projektować Pojazd, bądź prototyp Pojazdu. Intencją Zamawiającego nie jest rozstrzygnięcie w jaki sposób Wykonawca zaprojektuje przedstawiony do oceny Pojazd. Należy jednak pamiętać, iż Pojazd powinien spełniać wymogi obligatoryjne oraz opcjonalne, zadeklarowane przez Wykonawcę w Wniosku.

Pytanie 24:

Czy pisząc w wytycznych o zasięgu 250 km oraz ładowności 1000 kg macie Państwo na myśli konieczność pokonania dystansu 250 km przy jednoczesnym obciążeniu pojazdu masą 1000 kg? Czy raczej chodzi tutaj o pojazdy typu light-duty o ładowności 1000 kg, gdzie testy WLTC wykonuje się przy obciążeniu 28%, a więc ładunku ok. 300kg ?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, iż zgodnie z zapisami znajdującymi się w Załączniku nr. 3 do Regulaminu - Definicje, w paragrafie dotyczącym przedmiotowej kwestii tj. §129. Zasięg Pojazdu lub Zasięg – maksymalny dystans jaki jest w stanie przebyć Prototyp Pojazdu, Platforma Pojazdu lub Pojazd bez uzupełniania energii z zewnątrz wg procedury WLTP, z zastrzeżeniem obciążenia 1000kg; Oznacza to, iż Pojazd BEV musi pokonać dystans 250 km przy jednoczesnym obciążeniu pojazdu masą 1000 kg.

Pytanie 25:

Czy wobec uwagi jak powyżej w przypadku zachowania pierwotnego założenia testu zasięgu z obciążeniem 1000 kg przewiduje się, możliwość obniżenia wymaganych parametrów zasięgu pojazdu do wartości 150 km ?

Odpowiedź:

Zamawiający informuje, aby odpowiedzieć na Państwa pytanie należy zapoznać się z informacjami znajdującymi się w Załączniku nr. 1 do Regulaminu - Specyfikacja Minimalna Pojazdu: 3.17 Magazyn energii Pojazdu BEV, 3.17.1 [w] Pojazd powinien posiadać zasięg minimum 250 km (w oparciu o elementy procedury badawczej WLTP) z zastrzeżeniem, że badany pojazd będzie obciążony masą ładunku 1000 kg. Ponadto zasięg pojazdów BEV i FCEV testowanych w oparciu o procedurę WLTP w temperaturze 0 stopni nie może być mniejszy niż 40 % zasięgu pojazdów BEV i FCEV osiągniętych w temperaturze 20 stopni. Zgodnie z powyższym zapisem nie jest przewidziana możliwość obniżenia wymaganych parametrów zasięgu pojazdu do 150 km, w innym przypadku jak podczas testów w temperaturze 0 stopni.

Zamawiający informuje, że jest w trakcie opracowywania odpowiedzi na pozostałe pytania dotyczące dokumentacji Przedsięwzięcia eVan.

Wojciech Racięcki
Dyrektor
Działu Innowacyjnych Metod
Zarządzania Programami
/podpisano elektronicznie/