

Gdańsk , dnia 6 października 2021 roku

**INFORMACJA ZAMAWIAJĄCEGO
DOTYCZĄCA POSTĘPOWANIA O UDZIELENIE ZAMÓWIENIA
PUBLICZNEGO PROWADZONEGO W TRYBIE ZAMÓWIENIA
Z WOLNEJ RĘKI NA UDZIELENIE WSPARCIA
TECHNOLOGICZNEGO PROGRAMISTYCZNEGO W POSTACI
UTRZYMANIA, MODYFIKACJI KODU OPROGRAMOWANIA
APLIKACJI URZĄDZEŃ KOŃCOWYCH ORAZ UDZIELANIA
WSPARCIA TECHNICZNEGO W ZAKRESIE PRAWIDŁOWEJ
PRACY CENTRALNEGO SYSTEMU ZARZĄDZANIA SYSTEMEM
KARTOWYM , W TYM PODNIESIENIE ORAZ UTRZYMANIE
POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA I INTEGRACJI PASAŻERSKIEGO
SYSTEMU KARTOWEGO-ZNAK: MZKZG/ZP/WR/1/21**

1. Postępowanie prowadzone jest w trybie zamówienia z wolnej ręki na podstawie art. 305 pkt.1 w zw. z art. 214 ust.1 pkt. 1 lit.a) i b) ustawy z dnia 19 września 2019 roku Prawo zamówień publicznych (tj. Dz.U. z 2021 r. poz.1129 ze zm.).

2. Uzasadnienie faktyczne zastosowania trybu wskazanego w pkt.1. niniejszej informacji. Udzielenie zamówienia w trybie z wolnej ręki na podstawie art. 214 ust.1 pkt. 1 lit.a) i b) ustawy Prawo zamówień publicznych, który stanowi że:

„Zamawiający może udzielić zamówienia z wolnej ręki, jeżeli zachodzi co najmniej jedna z następujących okoliczności:

1) dostawy, usługi lub roboty budowlane mogą być świadczone tylko przez jednego wykonawcę z przyczyn:

a) technicznych o obiektywnym charakterze

b) związanych z ochroną praw wyłącznych, wynikających z odrębnych przepisów- jeżeli nie istnieje rozsądne rozwiązanie alternatywne lub rozwiązanie zastępcze, a brak konkurencji nie jest wynikiem celowego zawężenia parametrów zamówienia; „

W przypadku niniejszego zamówienia zachodzą przyczyny techniczne o obiektywnym charakterze oraz uwarunkowania związane z ochroną praw wyłącznych, wynikających z odrębnych przepisów co jednoznacznie oznacza, że jedynie firma EMCARD, a.s. 01 001 Zilina Bánovská cesta 7 może być Wykonawcą przedmiotowego zamówienia, a zatem uzasadnione jest zastosowanie trybu zamówienia z wolnej ręki w oparciu o powołane wyżej przepisy ustawy Prawo zamówień publicznych .

a) przyczyny techniczne o obiektywnym charakterze

Systemy biletu elektronicznego funkcjonujące na obszarze Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej w Gdańsku, Gdyni i Wejherowie zostały wyprodukowane przez firmę EMTest a.s. ze Słowacji. Każdy z tych systemów jest autonomiczny i na innym poziomie zaawansowania wdrożenia oraz użytkowania w systemie funkcji poboru opłat za przejazdy komunikacją miejską. Wynika to z tego, że w każdym z w/w miast system był wdrażany wg zróżnicowanej konfiguracji i w innym terminie. Istotna była też skala wdrożenia, w najmniejszym mieście Wejherowie infrastruktura do obsługi karty elektronicznej znajduje się we wszystkich pojazdach (100% - 30 pojazdów w tym

pojazdy różnych przewoźników) oraz 12 punktów sprzedaży stacjonarnej, w średniej wielkości Gdyni, 40 punktów sprzedaży stacjonarnej, w Gdańsku 26 punktów sprzedaży stacjonarnej oraz 60 automatów biletowych. Karta jako nośnik obowiązuje biletu metropolitalnego funkcjonuje w pociągach PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o., Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. oraz POLREGIO sp. z o.o. Do końca 2018 Zarząd Transportu Miejskiego w Gdańsku wydał 350 000 szt. kart, w Zarząd Komunikacji Miejskiej w Gdyni 250 000 szt. kart, Miejski Zakład Komunikacji Wejherowo sp. z o.o. 90 000 kart.

W roku 2007 w związku z wprowadzeniem nowych biletów metropolitalnych na potrzeby pasażerów dokonano programowej integracji użytkowanych systemów kartowych ujednolicając mapę kart oraz zabezpieczenia przy zastosowaniu użytkowanych powszechnie bezpiecznych wówczas kart typu Mifare Classic. A. Zabezpieczenia zostały osadzone w kodzie programu poszczególnych urządzeń końcowych co spowodowało, że Zamawiający był w znacznym stopniu uzależniony od producenta urządzeń i oprogramowania. Funkcjonujące rozwiązanie w związku z upływem lat i potrzebą zwiększania funkcjonalności i bezpieczeństwa transakcji wymaga podniesienia bezpieczeństwa systemu kartowego poprzez zastosowanie bardziej zaawansowanych technologicznie kart elektronicznych oraz umożliwienie dokonywania w przyszłości zakupu urządzeń systemu takie jak komputery sprzedaży, komputery pokładowe, kasowniki biletu elektronicznego, infoterminaly, czytniki kontrolerskie czy też integrację z innymi systemami dystrybucji biletów. Przy obecnie funkcjonującym rozwiązaniu Zamawiający nie ma dokonywania zakupu urządzeń w trybie konkurencyjnym lub integracji bezpośredniej z powodu braku dostępu do mechanizmu uwierzytelnienia i braku uprawnień do zmiany kodu oprogramowania.

W roku 2015 uruchomiono zintegrowany system kartowy umożliwiający rozwój w tym zakup infrastruktury w trybie konkurencyjnym. Mając na uwadze przede wszystkim przepływy pieniężne w systemach poboru opłat za przejazdy komunikacją miejską należy ograniczyć do minimum udostępnianie informacji o zastosowanych zabezpieczeniach systemu kartowego, jednocześnie utrzymując go w postaci „otwartej” dla przyszłych systemów pracujących w ich ramach urządzeń oraz rozwiązań informatyczno – funkcjonalnych w komunikacji publicznej. W tym celu utworzony został zestaw aplikacji funkcjonalnych do wszystkich urządzeń końcowych, umożliwiający pracę z CSZSK (Centralnym Systemem Zarządzania Systemem Kartowym) za pośrednictwem modułu SAM (karta mikroprocesorowa umożliwiająca zastosowanie algorytmów uwierzytelniających niezbędnych do pracy z kartą). Wprowadzono proces certyfikacji nowo zakupionych urządzeń i w tym celu opracowano minimalne warunki certyfikacji jakie musi spełniać dostawca sprzętu, aby je uzyskać. Certyfikacja polega na przekazaniu przez producenta zestawu komend SDK oraz sterowników sprzętowych w raz z ich instalacją w oferowanym typie urządzenia. Rozwiązanie to pozwala na zakup infrastruktury dowolnemu podmiotowi w tym organizatorowi komunikacji, przewoźnikowi, firmie kontrolującej bilety lub zewnętrznemu podmiotowi świadczącemu usługi komunikacji zbiorowej w trybie konkurencyjnym. Do dnia dzisiejszego udzielono certyfikacji dla urządzeń kontrolujących i automatów biletowych. Obecnie trwają przygotowania do wymiany kart elektronicznych. W okresie przejściowym nowy system musi być w pełni kompatybilny z obecnie funkcjonującym systemem kartowym opartym na karcie MIFARE Classic 1k. Zastosowanie nowego systemu kartowego i wymiana kart musi odbywać się sukcesywnie w ramach zużycia bądź wydawania kart dla nowych użytkowników, np. w pięcioletnim okresie. W celu zapewnienia nieprzerwanej możliwości korzystania z dotychczasowych wdrożeń systemu biletu elektronicznego przez pasażerów z jednoczesnym zwiększeniem zapewnienia bezpieczeństwa i funkcjonalności transakcji wymagane jest wdrażanie nowego systemu kartowego związanego z naturalną wymianą kart, z jednoczesnym wykonywaniem monitoringu bezpieczeństwa realizowanych transakcji oraz

niezbędnej wymiany dotychczasowych użytkowanych urządzeń dla kart Mifare Classic i DESFire EV2.

W roku 2017 uruchomiona została dystrybucja mobilnego biletu metropolitalnego w formie elektronicznej za pośrednictwem systemu eMagazyn i tym samym zintegrowane zostało oprogramowanie końcowe urządzeń przeznaczonych do kontroli biletów. Rozwiązanie umożliwia przeprowadzenie kontroli biletu elektronicznego niezależnie od jego typu, kanału dystrybucji jednym urządzeniem. Rozszerzona funkcjonalność znacznie ułatwia pracę osób kontrolujących bilety (nie zachodzi konieczność zakupu dodatkowych urządzeń do kontroli biletów mobilnych i tym samym konieczność przeprowadzenia kontroli dwoma urządzeniami w zależności od okazanego do kontroli biletu przez podróżnego). Obecnie oprogramowanie końcowe posiada funkcjonalność kontroli biletu metropolitalnego:

- zakodowanego na karcie,
- zakupionego i nie zakodowanego na karcie z jednoczesnym kodowaniem w trakcie kontroli,
- zakupionego za pośrednictwem urządzeń mobilnych.

Rezygnacja z utrzymania i rozwoju CSZSK uniemożliwi odtworzenie zamortyzowanej infrastruktury, zakup nowych urządzeń systemu, wprowadzenie nowych rozwiązań funkcjonalnych i ich modyfikacji. Ponadto spowoduje konieczność zakupu nowego systemu w całości oraz niewykorzystanie istniejącej już infrastruktury systemu biletu elektronicznego i tym samym negatywne konsekwencje dla budżetu. Ponadto nastąpi brak możliwości płynnego przejścia z starego systemu na nowy, co znacząco pogorszy jakość świadczenia usług we wszystkich sektorach związanych z systemem biletu elektronicznego.

Brak wsparcia technicznego uniemożliwi przeprowadzenie prawidłowego procesu kontroli biletu metropolitalnego, co może spowodować znaczny spadek przychodu ze sprzedaży i tym samym utratę dochodu gmin wchodzących w skład MZKZG.

Utrzymanie i rozwój CSZSK umożliwi Zamawiającemu utrzymanie dotychczasowej integralności funkcjonalnej systemu Zarządu Transportu Miejskiego w Gdańsku (dalej „ZTM w Gdańsku”), Zarządu Komunikacji Miejskiej w Gdyni (dalej „ZKM w Gdyni”) i Miejskim Zakładem Komunikacji Wejherowo sp. z o.o. (dalej „MZK Wejherowo”), a także możliwość korzystania z biletu metropolitalnego w pociągach PKP Szybkiej Kolei Miejskiej w Trójmieście sp. z o.o. , Pomorskiej Kolei Metropolitalnej S.A. oraz POLREGIO sp. z o.o. W tym:

- współpracę ze wszystkimi użytkowanymi dotychczas w Gdańsku, Gdyni i w Wejherowie systemami opartymi na kartach Mifare Classic,
- współpracę ze wszystkimi użytkowanymi dotychczas w Gdańsku, Gdyni i w Wejherowie systemami opartymi na kartach DESFire EV1,
- płynne przejście systemu z kart Mifare Classic na karty DESFire EV1,
- zwiększenie bezpieczeństwa poprzez uruchomienie zintegrowanego systemu monitorującego poprawność i autoryzację transakcji,
- zastosowanie urządzeń innych producentów oferujących swoje produkty i oprogramowanie,
- przeprowadzenie w trybie konkurencyjnym postępowania dotyczącego zakupu nowych urządzeń do systemu biletu elektronicznego,
- wykorzystanie istniejącej już infrastruktury,
- możliwość ewentualnej wymiany systemu biletu elektronicznego poprzez elastyczne wygaszanie funkcji starego systemu wraz z jednoczesnym uruchomieniem nowego systemu biletu elektronicznego,
- możliwość dołączania lub rozszerzania istniejącego systemu biletu elektronicznego z systemami innych partnerów przy utrzymaniu ustalonego poziomu bezpieczeństwa,

- zwiększenie bezpieczeństwa transakcji kartowych poprzez zastosowanie kart nowej technologii oraz zabezpieczenie mapy kart oraz algorytmów poprzez zastosowanie procesorowej karty SAM,
- implementacja nowych kanałów płatności w przyszłości.

b) przyczyny związane z ochroną praw wyłącznych, wynikających z odrębnych przepisów.

Zgodnie z oświadczeniem firmy ECard a.s. 01 001 Zilina Bánovská cesta 7 z dnia 17 września 2021 roku posiada ona wyłączne prawa autorskie do oprogramowania systemu biletu elektronicznego zainstalowanego w ZTM w Gdańsku, ZKM w Gdyni i MZK Wejherowo oraz Centralnego Systemu Zarządzania Systemem Kartowym. Jedynym podmiotem upoważnionym do udzielenia licencji oprogramowania Centralnego Systemu Zarządzania Systemem Kartowym i świadczenia usługi serwisowej dla klientów mających siedzibę w Polsce. Należy podkreślić, że świadczenie usług przez innego Wykonawcę nie jest możliwe, zamówienie może zostać zrealizowane wyłącznie przez firmę ECard a.s., ponieważ tylko ta droga zapewnia Zamawiającemu dostęp do licencjonowanego oprogramowania, wyników prowadzonych na bieżąco przez producenta prac rozwojowych oraz do poprawek usuwających błędy stwierdzone w funkcjonowaniu oprogramowania. Zamówienie przedmiotowe jakim jest dostawa i instalacja Centralnego Systemu zarządzania systemem kartowym dla Metropolitalnego Związku Komunikacyjnego Zatoki Gdańskiej jest oprogramowaniem dedykowanym w celu obsługi niepowtarzalnych specyficznych procesów biznesowych zamawiającego. W ocenie Zamawiającego nie istnieje żadne rozwiązanie alternatywne lub rozwiązanie zastępcze umożliwiające przeprowadzenie postępowania konkurencyjnego na świadczenie usług stanowiących przedmiot zamówienia, a brak konkurencji nie jest wynikiem celowego zawężenia przez Zamawiającego parametrów zamówienia, tylko braku funkcjonowania na rynku innego podmiotu zdolnego do realizacji przedmiotu zamówienia publicznego.

PRZEWODNICZĄCY ZARZĄDU
METROPOLITALNEGO ZWIĄZKU KOMUNIKACYJNEGO
ZATOKI GDAŃSKIEJ

Kamil Bujak