

### Informace k připravované veřejné zakázce

<b>Předkladatel materiálu</b>	Ministerstvo dopravy
<b>Zadavatel veřejné zakázky</b>	Česká republika – Ministerstvo dopravy
<b>Název veřejné zakázky</b>	Zajištění návrhu, vývoje a provozu Systému jednotného tarifu
<b>Předpokládaná hodnota bez DPH</b>	nejvýše 210 523 003,- Kč bez DPH
<b>Identifikace dodavatele</b> <i>Předkladatel uvede označení dodavatele, je-li znám.</i>	CENDIS, s. p. IČO: 00311391 nábr. L. Svobody 1222/12, 110 00 Praha 1 <i>(státní podnik založený Českou republikou, jejímž jménem vykonává funkci zakladatele Ministerstvo dopravy)</i>
<b>Navrhovaný způsob zadání</b> <i>Odkaz na ustanovení ZZVZ, dle kterého má zadavatel v úmyslu postupovat.</i>	Vertikální spolupráce podle § 11 odst. 1 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek (dále jen „ZZVZ“).
<b>Předmět veřejné zakázky</b> <i>Předkladatel musí předmět veřejné zakázky vymezit dostatečně určitě a musí uvést všechny relevantní informace, na základě kterých si členové vlády vytvoří komplexní představu, čeho se má předkládaná veřejná zakázka týkat.</i>	<p>Předmětem veřejné zakázky je návrh, vybudování a následné provozování Systému jednotného tarifu (vč. zajištění jeho údržby a podpory), který umožní cestujícím využít přepravní služby ve veřejné, primárně železniční dopravě, postupně i v dalších druzích dopravy, a to bez ohledu na dopravce, který dopravní služby poskytuje.</p> <p>Předmětem zakázky je detailní návrh řešení technologické funkce předmětného Systému, dodávka hardware a software nezbytného pro vytvoření a provoz Systému (včetně poskytnutí licenčních práv k užívání dodaného software), implementace systému (včetně zajištění jeho pilotního provozu) a zajištění rutinního provozu Systému po dobu pěti let od jeho vybudování (včetně související údržby a podpory Systému, služeb rozvoje a obnovy Systému a konzultačních a poradenských služeb).</p>
<b>Způsob stanovení předpokládané hodnoty</b> <i>Předkladatel uvede postup při stanovení předpokládané hodnoty (např. způsob výpočtu, odkaz na znalecký posudek, průzkum trhu).</i>	<p>Předpokládaná maximální hodnota veřejné zakázky byla stanovena na základě součtu všech poskytnutých dílčích plnění.</p> <p>Cena za <u>dodávku hardware a software třetích stran</u> bude fakturována podle <u>skutečné ceny, za kterou dodavatel pořídí předmětné plnění na základě příslušné veřejné zakázky s maximálním limitem</u></p>

	<p>16 100 000,- Kč, který odpovídá navržené technické specifikaci Systému.</p> <p>Hodnota plnění za provedení <u>implementace Systému</u> (včetně zajištění samotného programování Systému) bude probíhat <u>po dobu 23 měsíců, s využitím projektového týmu a zapojení přinejmenším 13 programátorů na plný pracovní úvazek</u>, a je stanovena na 67 285 007,-Kč.</p> <p>Hodnota plnění <u>zajištění rutinního provozu</u> je vymezena následným smluvním zajištěním Dodavatele provozovat tento Systém <u>po dobu pěti let od vybudování, tj. do 31. prosince 2024</u> a byla stanovena na 43 197 996,- Kč v souvislosti s nezbytnými technickými a finančními službami na vstupu a v souvislosti s nezbytným personálním zajištěním provozu Systému.</p> <p><i>S ohledem na jedinečnost projektu, kdy v ČR dosud nebyla řešena problematika celonárodní tarifní integrace, není hodnota zakázky zcela srovnatelná s jiným obdobným projektem<sup>1</sup>.</i></p> <p>Náklady <u>údržby a podpory systému</u> ve výši 27 450 000,- Kč jsou analogicky vztaženy na délku smluvního vztahu s Dodavatelem na zajištění provozování Systému do 31. prosince 2024 a jsou determinovány <u>personálními náklady na provoz centrálního helpdesku, nezbytnou údržbou Systému v délce trvání smluvního vztahu</u> a v neposlední řadě i pravidelnými výdaji na zajištění podpory dodavatelů softwarových produktů třetích stran.</p> <p>Služby <u>rozvoje a obnovy systému</u> v hodnotě nejvýše 17 830 000,- Kč pro celé smluvní období do 31. prosince 2024 a <u>konzultační a poradenské služby</u> v hodnotě nejvýše 35 660 000,- Kč pro totéž smluvní období se budou odvíjet od požadavků Objednatele a budou odpovídat reálné vykázané a provedené práci. <u>Výše odměn za hodinu práce jsou u jednotlivých pozic uvedeny v příloze č. 4 návrhu předmětné smlouvy a odpovídají Ceníku obvyklých cen ICT prací publikovaným Vysokou školou ekonomickou</u></p>
--	--

<sup>1</sup> Operátor ICT, a.s. pro potřeby Hlavního města Prahy aktuálně řeší zakázku pro dodávku, podporu a rozvoj softwarového řešení pro tzv. Multikanálový odbavovací systém. Předpokládaná hodnota tohoto softwarového řešení činí 45 mil Kč bez DPH. V daném případě se však jedná pouze o plnění, které obsahově (nikoliv však délkou trvání) pouze zčásti odpovídá implementaci projektu Systému jednotného tarifu a zajištění jeho rutinního provozu.

	<u>v Praze.</u>
<b>Délka trvání připravovaného smluvního vztahu</b> <i>Časové vymezení trvání veřejné zakázky.</i>	<p>Smlouva je nastavena tak, aby k návrhu vybudování a pilotnímu provozu Systému došlo v období od nabytí účinnosti smlouvy do 14. prosince 2019, kdy ke skončení platnosti jízdního řádu 2018/2019 skončí naprostá většina smluv o veřejných službách v železniční dopravě. V rámci nových smluv o veřejných službách platných od 15. prosince 2019 se předpokládá, že bude implementováno uznávání Systému jednotného tarifu, a proto je tento termín pro přípravu předmětného Systému důležitý.</p> <p>Rutinní provoz systému je v rámci zakázky nastaven na dobu pěti let, konkrétně do 31. prosince 2024. <u>Návrh smlouvy obsahuje jasně garantovanou proceduru pro předání Systému jinému provozovateli, pokud se pro to Ministerstvo dopravy, jako vlastník Systému, rozhodne.</u></p>
<b>Termín uzavření smlouvy</b> <i>Termín, do kterého je třeba uzavřít smlouvu, aby nedošlo k ohrožení naplnění potřeby.</i>	<p>Leden 2018 – s ohledem na termíny vybudování Systému a zajištění pilotního provozu Systému se jedná o termín, v případě jehož nedodržení je ohroženo zahájení rutinního provozu od začátku platnosti jízdního řádu 2019/2020, tzn. 15. prosince 2019.</p>
<b>Skutečnosti prokazující oprávněnost použití navrhovaného postupu</b> <i>Předkladatel musí uvést všechny relevantní skutečnosti, z nichž vyplývá oprávněnost navrhovaného postupu a naplnění veškerých podmínek plynoucích pro zvolený postup dle ZZVZ. Má-li předkladatel k dispozici znalecké posudky potvrzující správnost jeho postupu, měl by tuto informaci v odůvodnění uvést. Předkladatel je také povinen uvést identifikační údaje dodavatele, s nímž hodlá uzavřít smlouvu, příp. okruh oslovovaných dodavatelů, není-li vybraný dodavatel znám.</i>	<p>Existují věcné důvody zdůvodňující potřebu řešení Systému jednotného tarifu, které jsou podrobněji popsány v následujícím bodě. Ministerstvo dopravy tak složitý Systém nemůže řešit na základě vlastních kapacit daných tabulkovými místy a musí se tedy obrátit na třetí osobu.</p> <p>V daném případě jsou z pohledu ZZVZ naplněny podmínky pro použití vertikální spolupráce a takové řešení se tedy jeví jako možné, konkrétně v daném případě</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Ministerstvo dopravy, jakožto zakladatel státního podniku CENDIS, ovládá předmětný státní podnik obdobně jako své vnitřní organizační jednotky, neboť má ve smyslu § 11 odst. 2 ZZVZ rozhodující vliv na strategické cíle i významná rozhodnutí takto ovládané právnické osoby, což vyplývá i z jeho zakládající listiny, v takto ovládané osobě nemá majetkovou účast jiná osoba než Ministerstvo dopravy a</li> <li>V současné době je plný rozsah činnosti takto ovládané osoby prováděn při plnění</li> </ol>

	<p>úkolů, které jí byly svěřeny ovládajícím veřejným zadavatelem či jinými subjekty podle § 11 odst. 1 písm. c) ZZVZ. Do budoucna podnik neplánuje realizovat zakázky pro jiné subjekty, než zřizovatele, nebo jiné resortní organizace. Prohlášení státního podniku CENDIS v tomto smyslu je uvedeno v příloze 1 tohoto formuláře.</p> <p>Zákonné podmínky jsou v tomto případě naplněny.</p> <p>S ohledem na jedinečnost tohoto projektu a s tím související možný vývoj požadavků na jeho řešení v průběhu realizace veřejné zakázky se jeví forma vertikální spolupráce jako vhodný způsob řešení vzniklé situace. V případě jiné formy zadávacího řízení ve smyslu ZZVZ by bylo potřebné přesně stanovit veškeré požadavky na řešení projektu s ohledem na určitost řízení a zadávací dokumentace, s ohledem na transparentnost hodnocení nabídek a omezení rizika napadení takové soutěže. V ČR však nikdy v minulosti nebyla řešena problematika celonárodní tarifní integrace a s touto problematikou nejsou praktické zkušenosti. Státní podnik CENDIS je vybaven personálními kapacitami, které jsou speciálně vybrány pro řešení takto komplikovaného projektu, s velkou praxí v daném oboru a zkušenostmi s řešením složitých problémů v oblasti IT systémů v železniční dopravě. S ohledem na to se v daném případě forma vertikální spolupráce jeví jako nejvhodnější řešení vzniklé situace.</p> <p>Vlastní provoz Systému jednotného tarifu ve vlastnictví státu, spojený s nezávislostí Systému na jednotlivých dopravcích i dodavatelích jejich informačních systémů byl podpořen <u>souhlasným stanoviskem k projektu ze strany odboru Hlavního architekta eGovernmentu (č.j. MV- 98606-9/OHA-2017 ze dne 18. září 2017)</u>. Toto stanovisko je uvedeno v příloze 2 tohoto formuláře.</p>
<p><b>Zdůvodnění potřeby realizace</b></p> <p><i>Předkladatel uvede informace dostatečně zdůvodňující nezbytnost realizace předkládané veřejné zakázky.</i></p>	<p>Vzhledem k vývoji právní úpravy v oblasti zajišťování veřejných služeb v přepravě cestujících je zjevné, že postupně budou výkony v silniční i železniční dopravě zajišťovány různými dopravci vybíranými v tzv. nabídkových řízeních podle unijní právní úpravy. Jeví se proto jako nezbytné nastavit systém, který umožní zejména v železniční</p>

	<p>dopravě využívat dopravní služby jako jeden celistvý „tarifní produkt“ (tj. projet Českou republiku na jeden jízdní doklad) a bude nezávislý na všech dopravcích. V opačném případě by mohl být cestující konfrontován se situací, že by pro cestu napříč územím České republiky byl nucen pořizovat řadu jízdních dokladů různých dopravců i v železniční dopravě, kde je mnohem větší provázanost mezi jednotlivými službami než v případě (dálkové) autobusové dopravy.</p> <p>Podobně i v jiných státech, které již veřejnou železniční dopravu liberalizovali, nebo mají vysoký zájem na jejím síťovém chování, vznikly obdobné systémy podporované či přímo zřízené státem. Jako příklady lze uvést systém jednotného prodeje jízdních dokladů ve Velké Británii či systém <i>Direkter Verkehr</i> ve švýcarské konfederaci. Projekt <i>Systém jednotného tarifu</i> sleduje v zásadě obdobné cíle jako tyto zahraniční systémy, byť za použití odlišných nástrojů přizpůsobených právním, ekonomickým a obchodním podmínkám běžným v České republice.</p> <p>K tomu, aby moha taková ucelená nabídka v oblasti české (železniční, postupně i další) veřejné dopravy vzniknout, je zadání předmětné zakázky esenciální podmínkou.</p>
<p><b>Zvažované alternativy naplnění potřeby či cíle</b></p> <p><i>Předkladatel uvede popis možných alternativních řešení, včetně ekonomických aspektů jednotlivých variant. Z uvedených informací musí vyplývat, z jakého důvodu je navrhovaný postup nejvhodnější (ve srovnání s alternativními variantami) a dále z něj musí vyplývat, proč nelze uskutečnit alespoň omezenou soutěž dodavatelů.</i></p>	<p>Zvažována byla realizace projektu externím dodavatelem na základě jiného druhu zadávacího řízení podle ZZVZ, jeví se však jako problematická s ohledem na postupnou konstituci požadavků ze strany státu. Jedná se o zcela nový projekt, který v historii české železniční dopravy nemá obdoby. V souvislosti s vysokým zájmem státu na jeho realizaci, s možností aktivně ovlivňovat práce na projektu ze strany ministerstva v celém průběhu řešení, kdy parametry projektu musí komplexně splňovat požadavky dopravní politiky státu, nebyla varianta realizace jiného druhu zadávací procedury na výběr externího dodavatele podpořena.</p>
<p><b>Vývoj smluvního vztahu s dodavatelem</b></p> <p><i>Jestliže předkladatel hodlá uzavřít smlouvu se stávajícím dodavatelem (zejm. podle § 63 odst. 3 písm. b) a c) ZZVZ), uvede stručný popis vývoje dosavadního smluvního vztahu, včetně souhrnné částky doposud realizovaných výdajů.</i></p>	<p>Dodavatel, jakožto státní podnik založený Českou republikou, jejímž jménem vykonává funkci zakladatele Ministerstvo dopravy, již nyní na základě rámcové smlouvy z roku 2016 zajišťuje pro ministerstvo činnosti v oblasti informačních technologií.</p>

<b>Další informace</b> <i>Předkladatel uvede případné další relevantní informace.</i>	---
--	-----