

Znalecký posudek č. 11/2016

**pro ověření technických důvodů pro použití jednacního řízení bez
uveřejnění v rámci zajištění provozu
Systému elektronického mýta po roce 2016**

**Předmět posudku: posouzení možnosti provozování mýtného v ČR po
31.12. 2016 jiným odborně způsobilým dodavatelem**

Účel posudku: pro potřeby objednatele

Vypracováno ke dni: 22. 4. 2016

**Objednatel: Ministerstvo dopravy,
nábřeží Ludvíka Svobody 1222/12
110 15 Praha 1**

**Zhotovitel: A-Consult plus, spol. s r.o.
znalecký ústav
Palladium, Na Poříčí 3a, 110 00 Praha 1**

Správnost znaleckého posudku stvrzují zpracovatelé:

**Ing. Karel Cekota
Ing. Antonín Pospíchal**

V Praze, dne 22.04. 2016

Tento znalecký posudek obsahuje 49stran textu, 40 stran příloh.

Předává se ve třech vyhotoveních.

Obsah:

A. Úkol	2
B. Nález	4
C. Posudek.....	11
D. Závěr	48
Znalecká doložka	49

Přílohy:

- 1) Záznam z externího jednání dne 15.3.2016 Deloitte (1 list)
- 2) Výpis z věstníku veřejných zakázek ev. č . zakázky (3 listy)
- 3) Seznam pojmů (glosář) ESVZ dok. č. 1000003031 verze 15 (16 listů)

1. Úkol

Znalecký posudek je zpracován na základě Smlouvy o dílo evidenční číslo: S-90-120/2016 s názvem „Zhotovení znaleckého posudku pro ověřování technických důvodů propouštění jednacího řízení bez uveřejnění v rámci zajištění provozu Systému elektronického mýta po roce 2016.

1.1 Otázky položené znalci

Otázka č. 1:

Je možné, aby předmět plnění připravované veřejné zakázky Provoz systému elektronického mýta od 1. ledna 2017 s uvažovaným jediným uchazečem, jímž je konsorcium společnosti Kapsch, realizoval i kterýkoli jiný odborně způsobilý dodavatel?

Otázka č. 2:

Pokud bude odpověď na první otázku záporná, uvést popis, z jakých technických důvodů to není možné a jaká rizika by hrozila, pokud by tuto činnost realizoval jiný dodavatel než konsorcium Kapsch.

1.1.1 Doplnění ze strany MD (viz též zápis z externího jednání 15.3.2016 v příloze)

Ministerstvo dopravy zpřesňuje zadání pro společnost A-Consult plus, spol. s r. o., která bude zpracovávat znalecký posudek na základě smlouvy o dílo s názvem „Zhotovení znaleckého posudku pro ověřování technických důvodů pro použití jednacího řízení bez uveřejnění v rámci zajištění provozu Systému elektronického mýta po roce 2016, evidenční číslo: S-90-120/2016, (dále také „Smlouva“), které je obsaženo v článku 2 Smlouvy konstatací, žepředmět posouzení se týká provozu stávajícího Systému elektronického mýta.

1.2 Prohlášení znaleckého ústavu

Znalecký ústav při zpracování tohoto znaleckého posudku vycházel z podkladů a informací získaných z veřejných zdrojů a dále z podkladů a informací předaných zástupci objednatele znaleckého posudku, provozovatele a stávajícího generálního dodavatele SEM.

Znalecký ústav prohlašuje, že nemá žádný majetkový prospěch, majetkovou účast nebo jiný zájem související s předmětem znaleckého posudku ani není majetkově či personálně propojen s objednatelem či s ostatními zúčastněnými stranami. Neexistují žádné důvody, které by mohly zpochybnit nezávislost nebo objektivitu znalce.

Analýzy, názory a závěry uvedené ve zprávě jsou platné jen za omezených podmínek a předpokladů, které jsou uvedeny v posudku a jsou osobními, nezaujatými profesionálními analýzami, názory a závěry znaleckého ústavu.

1.3 Podklady pro znalecký posudek

- 1) Smlouva o službách – Příloha č. 5 : Popis provozních služeb pro projekt výkonového zpoplatnění vybraných komunikací v ČR (Kapsch TrafficCom – 2005).
- 2) Bezpečnostní pokyny, Bezpečnostní koncept (Dokument č. 1000003035, Verze 07 - 2013).
- 3) Informace a podklady získané při jednáních s GD Kapsch a provozovatelem - ŘSD.
- 4) Seznam pojmů (glosář) ESVZ (Dokument č. 1000003031, Verze 15 – 2015).
- 5) Analýza možných variant zajištění provozu Systému elektronického mýta po 31. 12. 2016 – (Deloitte – 2015).
- 6) Zákon 13/1997 v platném znění.
- 7) Bezpečnost informačních systémů (Hanáček, Staudek - úřad pro státní IS).
- 8) Internetové stránky Mýtného systému, MD, MMR atd.
- 9) Další informace z veřejně dostupných zdrojů.
- 10) Usnesení vlády ČR č. 188 z 9.3.2016

2. Nález

2.1 Zavedení systému elektronického mýta v ČR

V České republice bylo elektronické mýtné pro vozidla s celkovou hmotností nad 12 tun zavedeno od 1. ledna 2007 novelou Zákona o pozemních komunikacích (13/1997 Sb.)

Do veřejného výběrového řízení na vybudování a 5tileté, s opcí na dalších 5 let, provozování systému se v roce 2005 přihlásili čtyři uchazeči (firmy či konsorcia), všichni s mikrovlnným nebo kombinovaným systémem: Mytia (Ascom Fela + Damov + ABD Group) za 15 miliard, Autostrade za 17,5 miliardy, Kapsch za 22 miliard, A-Way + AŽD za 33,7 miliardy.

Ministerstvo tři ze čtyř nabídek vyloučilo z technických či jiných důvodů. Nakonec byla vybrána firma Kapsch. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže v lednu 2006 potvrdil výsledek soutěže. Závěrečná zpráva parlamentní vyšetřovací komise v roce 2008 žádné porušení zákona neprokázala, nebyly zjištěny ani žádné zásadní nedostatky provozu mýta. Ke stejnému závěru došel i Nejvyšší správní soud, který zamítl kasační stížnost vyloučených uchazečů.

Vlastníkem mýtného systému je Česká republika, konkrétně Ministerstvo dopravy ČR, které k provozování a správě mýta zmocnilo Ředitelství silnicí a dálnic.

Mýtný systém se od spuštění v roce 2007 postupně vyvíjí a rozšiřuje. Byla uzavřena řada dodatků v souvislosti s vývojem systému.

K datu zpracování posudku je tak v provozu celkem 267 mýtných bran na 1450 kilometrech, z toho 48 bran kontrolních.

Každý z jeho uživatelů je povinně vybaven elektronickou palubní jednotkou komunikující s mýtným systémem. Za uživatele jsou považováni provozovatelé zpoplatněných vozidel a jejich řidiči. Od okamžiku evidování v mýtném systému musí uživatel dodržovat povinnosti stanovené zákonem 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění zákonů č.80/2006 Sb., č.347/2009 Sb. a č. 196/2012 Sb. a souvisejícími prováděcími předpisy.

Mýtné je účtováno za pomoci palubní jednotky zcela automaticky bez zásahu řidiče, který je pouze informován akustickým signálem. Palubní jednotka OBU (On Board Unit) je dopravci zapůjčena zdarma, musí ale za každou jednotku složit kauci. Kauce je vratná, pokud byla OBU vrácena nepoškozená. Kauce propadá, pokud po dobu jednoho roku nebyla provedena alespoň jedna mýtná transakce.

2.2 Interoperabilita mýtných systémů

Obecně lze interoperabilitu chápat jako možnost využít jedno palubní zařízení ve více mýtných systémech či podsystémech (doménách), které jsou založeny na výběru mýta pomocí povinné elektronické jednotky umístěné ve vozidle. Přínosem pro provozovatele takového vozidla je možnost uzavřít pro tyto domény smlouvu pouze s jedním provozovatelem domény, který v takovém případě jedná i za ostatní provozovatele dalších dotčených mýtných domén.

Interoperabilní systémy lze charakterizovat rozsahem pokrytí (panevropské – např. EETS), pokrývající pouze některé regiony Evropy (REETS). Rovněž se tyto systémy mohou lišit rozsahem využívaných technologií (DSRC, GNSS), kategorizací zpoplatněných komunikací (dálnice, rychlostní komunikace, vybrané komunikace, mosty, tunely), kategorizací zpoplatněných vozidel (nákladní, osobní), což následně vede i k odlišnostem v rozsahu pasportních informací o vozidle.

Příkladem může být využití jedné palubní ve Francii, Španělsku, Portugalsku, možnosti sdílení palubní jednotky v Dánsku, Švédsku, Norsku a nově také v Německu a Rakousku (EasyGo+), uvést lze možnosti použití jednotky AutoPASS či BroBizz na zpoplatněných komunikacích v Norsku a Rakousku, na vybraných mostech ve Švédsku, Norsku a Dánsku a pro trajektové služby zejména mezi Dánskem a okolními státy (včetně Německa). V ČR, Polsku a Bělorusku je mýtný systém postaven na stejné technologii jako EasyGo+.

2.2.1 EETS (European Electronic Tolling Service)

Evropská služba elektronického mýtného (EETS) je iniciativa EU, jejímž cílem je zjednodušit platbu mýtného pro dopravce v EU. EETS by měla umožnit průjezd zeměmi EU s jedinou palubní jednotkou a vyúčtování na jednu fakturu. Funkci lze přirovnat k mobilnímu roamingu – dopravce získá po uzavření smlouvy s jedním poskytovatelem jednu palubní jednotku, která je funkční ve všech zemích. Finanční zúčtování proběhne také přes domácího poskytovatele, se kterým má smlouvu a jedno sumární vyúčtování.

Vhledem k tomu, že Ministerstvo dopravy jednoznačně deklarovalo svůj úmysl neprodleně připravit mýtný systém ČR na poskytování EEETS (závazek podpory EETS je již od roku 2014 zakotven v základní legislativě – zákon 13/1997 ve znění pozdějších novelizací), je pravděpodobné, že budou podány návrhy tento systém vybudovat v souvislosti s tendrem na další provoz mýtného systému po 1.1.2017.

2.2.2 REETS (Regional European Electronic Toll Service)

Projekt REETS (Regionální evropská služba elektronického mýtného) analyzuje smluvní, procedurální a technické otázky za účelem vypracování doporučení a konkrétního řešení, podporujícího zavedení EETS s maximálním využitím již existujícího technologického konceptu EETS do ekonomické a vztahové reality provozovatelů mýtných systémů a budoucích poskytovatelů interoperabilních palubních jednotek.

K této iniciativě se přihlásilo sedm členských států EU (Rakousko, Belgie, Německo, Dánsko, Španělsko, Francie, Itálie a Polsko) a nečlenský stát Švýcarsko. Je koordinována ze strany ASFINAGu – rakouského provozovatele mýtného systému.

Projekt je spolufinancován Evropskou unií skrze TEN-T (transevropská dopravní síť) s cílem urychlit zavedení EETS prostřednictvím povzbuzení dialogu mezi výběřčími mýtného a poskytovateli služeb.

2.3 Základní organizační struktura SEM

Systém elektronického mýta v České republice byl realizován na základě projektu splňujícího technické a provozní aspekty uvedené v zadávací dokumentaci.

Kromě technických a provozních aspektů dokumentace obsahovala další požadavky (komerčně-právně-organizační - např. prokázání kvalifikovanosti uchazečů, reference apod.), které společně s nimi měly za cíl maximálně posílit pozici státu a minimalizovat rizika na jeho straně.

Projekt byl realizován na základě 2 smluv mezi státem a generálním dodavatelem. Hmotný a nehmotný majetek dodávaný dle Smlouvy o dodávce („SoD“ - s vyloučením částí dodávky, které jsou poskytovány jako služba) přešel do vlastnictví státu, který jej poté předal zpět Generálnímu Dodavateli, aby s jeho využitím mohl zajišťovat plnění Smlouvy o službách („SoS“)

Byla zvolena následná organizační struktura zajišťující využití stávajících kompetencí a zkušeností dotčených subjektů státní správy:

Zadavatel: Ministerstvo dopravy

Zadavatel primárně odpovídá za strategické řízení projektu, řízení klíčových výběrových řízení, řešení legislativních otázek souvisejících s projektem a vztahy s EU.

Provozovatel: Ředitelství silnic a dálnic ČR (ŘSD ČR)

Provozovatel primárně odpovídá za provoz SEM, řídí provoz SEM včetně kontroly jeho kvality a se SEM spojenou administrativu, má smluvní vztah s generálním dodavatelem a hradí mu dodávky a služby, obhospodařuje majetek SEM, který je ve vlastnictví státu. K zajištění nezbytného odborného poradenství, technického know-how, dohledu nad projektem a korektního provedení testovacích a akceptačních procedur uzavřel Provozovatel na tyto činnosti smlouvu s **Projektovým Manažerem** (Konsorcium společností Deloitte a Bovis).

Celní správa České republiky: GŘC ČR

Provozuje jednotky pro mobilní enforcement (majetek zapůjčen od Provozovatele), provádí správní řízení.

Nezávislý auditor: (dříve Logica, nyní CGI)

Primárně vyhodnocuje pro Provozovatele kvalitu provozu systému na základě určení kvalitativních parametrů pro předpis mýta a kontrolu jeho výběru (postupy byly stanoveny v zadávací dokumentaci).

Generální dodavatel (GD - Konsorcium Kapsch, v rámci smluvního plnění jednající přes KTS)

Jako vítěz výběrového řízení zajišťuje dodávku technologických celků, služeb a vybavení pro výběr mýta a enforcement, provoz a údržbu infrastruktury a dohled nad technickými parametry SEM (průběžný monitoring provozuschopnosti SEM a řešení detekovaných problémů). Současně s tím zajišťuje komplexní služby uživatelům komunikace - distribuce OBU, provoz prodejní sítě (distribuční a kontaktní místa), call centrum, informační služby, vyřizování reklamací a finanční vypořádání za použití zpoplatněné sítě.

V rámci svého plnění též zajišťuje manažerské služby pro efektivní řízení provozu systému (vč. školení a vzdělávání pracovníků Uživatele Systému). Pro zajištění všech potřebných činností pro zajištění funkčnosti SEM jako celku je GD se souhlasem Provozovatele oprávněn využívat dodávky a služby třetích stran.

2.3.1 Struktura generálního dodavatele

Konsorcium Kapsch je tvořeno následujícími společnostmi:

Osoba vedoucí zakázku poskytování služeb:	Kapsch Telematic Services spol. s r.o.
Zapsaná v obchodním rejstříku:	vedeném Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 109085
Právní forma:	společnost s ručením omezeným
Sídlo:	Praha 8, Ke Štvanici 656/3, PSČ 186 00
IČ:	273 71 531

Obchodní firma společnosti:	Kapsch TrafficCom Construction & Realization spol. s r.o.
-----------------------------	--

Zapsaná v obchodním rejstříku:	vedeném Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 109084
Právní forma:	společnost s ručením omezeným
Sídlo:	Praha 8, Ke Štvanici 656/3, PSČ 186 00
IČ:	273 71 522

Obchodní firma společnosti:	Kapsch TrafficCom AG
Zapsaná v obchodním rejstříku:	vedeném Obchodním soudem ve Vídni pod číslem FN 223805 a
Právní forma:	akciová společnost
Sídlo:	Lehrbachgasse 11, 1120 Wien

Obchodní firma společnosti:	Kapsch BusinessCom s.r.o.
Zapsaná v obchodním rejstříku:	vedeném Městským soudem v Praze, oddíl C, vložka 186916
Právní forma:	společnost s ručením omezeným
Sídlo:	Praha 8, Ke Štvanici 656/3, PSČ 186 00
IČ:	241 88 409

Obchodní firma společnosti:	Kapsch BusinessCom AG
Zapsaná v obchodním rejstříku:	vedeném Obchodním soudem ve Vídni pod číslem FN 178368 g
Právní forma:	akciová společnost
Sídlo:	Wienerbergstrasse 53, 1120 Wien

Obchodní firma společnosti:	Kapsch CarrierCom AG
Zapsaná v obchodním rejstříku:	vedeném Obchodním soudem ve Vídni pod číslem FN 223804 z
Právní forma:	akciová společnost
Sídlo:	Am Europlatz 5, 1120 Wien

2.3.2 Popis společnosti Kapsch v České republice

Společnost Kapsch je neodlučně spjata s evropskými telekomunikacemi dvacátého století. Od roku 1892 se společnost úspěšně rozvíjela: od výrobce telefonů po dodavatele systémů pro telematiku silničního provozu a telekomunikace.

V České republice začal Kapsch pravidelně působit v roce 1992 založením dceřiné společnosti Kapsch Telecom spol. s r.o. Zpočátku byla obchodní činnost Kapsch v České republice zaměřena na komplexní síťová řešení pro privátní komunikaci, a to především na hlasové a datové přenosy a zpracování.

V České republice je Kapsch zastoupen samostatnými subjekty s jasně definovanými oblastmi působnosti. Hlavní náplní společnosti Kapsch Telematic Services spol. s r.o. je implementace a provoz celostátního elektronického systému pro výběr mýtného v České republice, a vedle toho vývoj a poskytování pokročilých telekomunikačních služeb.

Jako člen Kapsch Group se může Kapsch Telematic Services spol. s r.o. spolehnout na know-how společnosti Kapsch TrafficCom AG, která je předním světovým dodavatelem elektronických systémů pro výběr mýtného s bohatou historií úspěšných implementací systému pro provoz ve více jízdních pružích.

Kapsch dodává podniková řešení pro hlasovou komunikaci, sítě a IT, a také je inovativním partnerem operátorů pevných i mobilních sítí. Jako dodavatel moderních komunikačních řešení pro železnice vybavila společnost Kapsch s.r.o. úspěšně České dráhy novým systémem digitální rádiové komunikace.

Po odkoupení části společnosti Nortel Carrier Networks Division se Kapsch transformoval z regionálního dodavatele zaměřeného na střední a jihovýchodní Evropu v globálního hráče na trhu GSM. Téměř okamžitě se tak stal celosvětovou jedničkou v oblasti GSM-R (Globální systém pro mobilní komunikace - železnice).

Kapsch TrafficCom

Firma Kapsch TrafficCom je dodavatelem vysoce výkonných inteligentních dopravních systémů (IDS) používaných k výběru mýtného, řízení přístupu do měst a zajištění bezpečnosti dopravního provozu. Kapsch TrafficCom pokrývá celý řetězec tvorby hodnoty svých zákazníků a zajišťuje kompletní služby – dodává produkty a komponenty, popř. subsystemy v podobě volně prodejných produktů, integruje je do systémů na klíč nebo vyvíjí řešení pro koncové zákazníky, včetně služeb pro technický a komerční provoz systémů.

V rámci svého hlavního zaměření na oblast systémů elektronického výběru mýtného (EVM) firma Kapsch TrafficCom navrhuje, vyrábí a provozuje primárně systémy elektronického výběru mýtného, zejména systémy s plynulým provozem ve více jízdních pružích.

Díky 280 referenčním projektům realizovaným ve 44 zemích na všech pěti kontinentech a díky téměř 70 milionům dodaných palubních jednotek a více než 18000 vybavených jízdních pružů patří firma Kapsch TrafficCom k celosvětově uznávaným dodavatelům systémů elektronického výběru mýtného.

Firma Kapsch TrafficCom sídlí ve Vídni v Rakousku a své pobočky a kanceláře má v 33 zemích světa.

2.3.3 Platný výpis z obchodního rejstříku společnosti Kapsch Telematic Services spol. s r.o.

(viz následující 2 stránky)

Výpis

z obchodního rejstříku, vedeného
Městským soudem v Praze
oddíl C, vložka 109085

Datum zápisu:

17. srpna 2005

Spisová značka:

C 109085 vedená u Městského soudu v Praze

Obchodní firma:

Kapsch Telematic Services spol. s r.o.

Sídlo:

Praha 8, Ke Štvanici 656/3, PSČ 18600

Identifikační číslo:

273 71 531

Právní forma:

Společnost s ručením omezeným

Předmět podnikání:

nakládání s odpady (vyjma nebezpečných)

velkoobchod

specializovaný maloobchod a maloobchod se smíšeným zbožím

činnost technických poradců v oblasti - elektrotechniky

poskytování software a poradenství v oblasti hardware a software

zprostředkování obchodu a služeb

reklamní činnost a marketing

zpracování dat, služby databank, správa sítí

výroba a opravy elektrických strojů a přístrojů a elektronických zařízení pracujících na malém

napětí a výroba elektrického vybavení

výroba rozvaděčů, baterií, kabelů, vodičů a televizních antén

projektování elektrických zařízení

přípravné práce pro stavby

inženýrská činnost v investiční výstavbě

činnost podnikatelských, finančních, organizačních a ekonomických poradců

testování, měření, analýzy a kontroly

služby v oblasti administrativní správy a služby organizačně hospodářské povahy

příprava a vypracování technických návrhů

pořádání odborných kurzů, školení a jiných vzdělávacích akcí včetně lektorské činnosti

výuka obsluhy (řízení) technických zařízení

pronájem a půjčování věcí movitých

Činnost účetních poradců, vedení účetnictví, vedení daňové evidence

Předmět činnosti:

pronájem nemovitostí, bytů a nebytových prostor bez poskytování jiných než základních služeb

zajišťujících řádný provoz nemovitostí, bytů a nebytových prostor

Statutární orgán:**Jednatel:**

Ing. KAREL FEIX, dat. nar. 4. srpna 1951

Praha 4, V Ondřejově 12, PSČ 14000

Den vzniku funkce: 22. srpna 2005

Způsob jednání:

Jménem společnosti jedná jednatel ve všech věcech samostatně.

Dozorčí rada:**člen dozorčí rady:**

Ing. Mgr. PETER SCHUCHLENZ, dat. nar. 13. února 1968
1120 Vídeň, Schönbrunnerstrasse 266/I/2, Rakouská republika
Den vzniku členství: 6. listopadu 2008

člen dozorčí rady:

CHRISTIAN RIENER, dat. nar. 6. března 1971
1010 Vídeň, Tegetthoffstrasse 7, Rakouská republika
Den vzniku členství: 6. listopadu 2008

člen dozorčí rady:

Mag. GERNOT WÖBER, dat. nar. 22. listopadu 1970
1080 Vídeň, Albertgasse 33/21, Rakouská republika
Den vzniku členství: 1. března 2014

člen dozorčí rady:

DIETER GROLLER, dat. nar. 12. dubna 1962
2511 Pfaffstaetten, Rudolf-Kaspargasse 18 B, Rakouská republika
Den vzniku členství: 3. května 2014

Společníci:**Společník:**

Kapsch Telematic Services GmbH
1120 Vídeň, Am Europlatz 2, Rakouská republika
Registrační číslo: FN 260843 v

Podíl:

Vklad: 1 040 000,- Kč

Splaceno: 100%

Obchodní podíl: 52 %

Společník:

VCP Telematics Holding GmbH
1010 Vídeň, Tegetthoffstrasse 7, Rakouská republika
Registrační číslo: FN 310778 b

Podíl:

Vklad: 960 000,- Kč

Splaceno: 100%

Obchodní podíl: 48 %

Základní kapitál:

2 000 000,- Kč

Splaceno: 100%

Ostatní skutečnosti:

Společnost se podřídila zákonu o obchodních společnostech a družstvech (zákon č. 90/2012 Sb.) jako celku.

3. Posudek

3.1 Otázky položené znalci

Otázka č. 1:

Je možné, aby předmět plnění připravované veřejné zakázky „Provoz Systému elektronického mýta od 1. ledna 2017“ s uvažovaným jediným uchazečem, jímž je konsorcium společnosti Kapsch, realizoval i kterýkoli jiný odborně způsobilý dodavatel ?

Doplnění zadání ze strany MD (zápis z externího jednání 15.3.2016 je uveden v příloze)

Ministerstvo dopravy zpřesňuje zadání pro společnost A – Consult plus, spol.s r.o., která bude zpracovávat znalecký posudek na základě smlouvy o dílo s názvem „Zhotovení znaleckého posudku pro ověřování technických důvodů pro použití jednacního řízení bez uveřejnění v rámci zajištění provozu Systému elektronického mýta po roce 2016, evidenční číslo: S-90-120/2016, (dále také „Smlouva“), které je obsaženo v článku 2 Smlouvy konstatací , že předmět posouzení se týká provozu stávajícího Systému elektronického mýta.

Poznámka: Doplnění zadání bylo provedeno proto, aby bylo jednoznačné, že se jedná o realizaci služeb na stávajícím HW a SW vybavení SEM ve vlastnictví státu.

Odpověď na otázku č. 1:

Není možné, aby předmět plnění připravované veřejné zakázky „Provoz stávajícího systému elektronického mýta mýtného systému od 1. ledna 2017“ s uvažovaným jediným uchazečem, jímž je konsorcium společnosti Kapsch, realizoval i kterýkoli jiný odborně způsobilý dodavatel.

Otázka č. 2:

Pokud bude odpověď na první otázku záporná, uvést popis, z jakých technických důvodů to není možné a jaká rizika by hrozila, pokud by tuto činnost realizoval jiný dodavatel než konsorcium Kapsch.

Odpověď na otázku č. 2:

Specifikace a popis technických důvodů a rizik, která by hrozila, pokud by tuto činnost realizoval jiný dodavatel, než konsorcium Kapsch, je podrobně uvedena v následujícím textu kapitoly 3.2.

3.2 Analýza k odpovědi na otázku č.2.

3.2.1 Popis SEM v ČR

SEM musí zabezpečovat následné základní funkcionality

- Předpis mýtného (identifikace atributů pro rating na základě lokalizace vozidla)
- Výběr mýtného (rating a clearing)
- Kontrolu výběru mýtného - enforcement
- Podporu uživatelů komunikací i uživatelů SEM
- Centrální dohled a řízení Systému

Předpis mýtného.

Předpisem mýtného se rozumí určení výše mýtného na základě použití zpoplatněné komunikace vozidlem/vozidly plátce – tzv. výkonové zpoplatnění. Zpoplatněná síť se skládá z mýtných úseků. Rozsah zpoplatněných komunikací stanovuje Zadavatel. Výši mýtného určuje nařízení vlády ČR pro každý mýtný úsek v závislosti na kategorii vozidla, délce a časovém okamžiku použití úseku. Denní doba může být rozdělena s přesností na celé minuty do několika různě zpoplatňovaných časových zón (max. 4 v rámci 24 hodin). Informace o použití mýtného úseku vozidlem bude získávána automaticky na základě lokalizace vozidla pomocí OBU. Součástí předpisu mýtného je vedení evidence vozidel a plátců v SEM. Uživatelům Systému (pracovníci Zadavatele, Provozovatele nebo Celní správy) jsou poskytována ze SEM data, se kterými dále pracují v rámci svých činností.

Výběr mýtného.

Výběr mýtného („vypořádání mýtného“ též rating a clearing) představuje inkaso předepsaného mýtného, sankcí a případných záloh za OBU od plátců (uživatelů zpoplatněných komunikací) a kompletní účtování související s provozem výběru mýtného a následným automatickým předáváním účetních záznamů do ekonomického systému Provozovatele. Musí umožnit zaplatit mýtné po uskutečnění jízdy (post-pay) i před jízdou (pre-pay). Plátce musí mít možnost platit mýtné minimálně hotovostně a pomocí platebních karet běžně používaných v ČR pro úhradu pohonných hmot do nákladních automobilů. Hlavní zajišťované činnosti jsou:

- Komunikace s plátcem (rozesílání vyúčtování a upomínek plátcům).
- Sledování stavu pohledávek, podpora vracení přeplatků a záloh.
- Komunikace s bankou (bankami) a provozovateli karetních či jiných platebních systémů.

SEM musí poskytovat informace o předepsaném mýtu, sankcích a zálohách a jejich úhradách plátcem Provozovateli. Platby mýtného a sankcí budou uživatelé komunikací odvádět na účet Provozovatele. Čtení pohybů na tomto účtu a jejich zpracování bude součástí zde popisovaného modulu.

Kontrola výběru mýtného (enforcement).

Enforcement zajišťuje kontrolu a prosazování používání Systému. Předmětem kontroly je jednak ověření, zda vozidlo bez funkční OBU nepodléhá zpoplatnění, nebo jednak, zda informace získané z OBU odpovídají danému vozidlu. Výsledkem kontroly, při zjištění porušení pravidel Systému, je předepsání a případně i výběr sankcí. Rozhodnutí o tom, že došlo k porušení pravidel, není možno učinit automatizovaně. Kontrola je prováděna jednak systematicky a jednak namátkově.

Pro systematickou kontrolu jsou vybudována kontrolní zařízení stacionární a kontrolní zařízení přenosná a centrální pracoviště enforcementu, které předává identifikovaná podezření ze spáchání mýtných přestupků k vyřízení pracovníkům Celní správy, kteří zajišťují výkon mobilní kontroly na zpoplatněných komunikacích.

Namátkovou kontrolu musí být možno provádět z jedoucích vozidel mobilní kontroly a dále také na parkovištích, čerpacích stanicích a obdobných místech. Centrální pracoviště enforcementu slouží zároveň jako dispečink pro mobilní enforcement.

3.2.2 Podpora uživatelů komunikací

Podpora uživatelů komunikací spočívá v zajištění služeb uvedených v následující tabulce včetně kanálů umožňujících uživatelům tyto služby využívat.

Služba uživatelům	Distrib. místo	Kont. místo	Call cent.	WEB	Pošta, FAX, e-mail
Uzavření a ukončení pre-pay smlouvy k použití zpoplatněné komunikace	x	x			
Uzavření a ukončení post-pay-pay smlouvy k použití zpoplatněné komunikace		x			
Vydání, dobítí, výměna, vrácení OBU	x	x			
Zpětný výběr nespotřebovaného předplaceného mýtného	x	x			
Možnost dodatečného zaplacení mýtného (z důvodu poruchy systému nebo OBU)	x	x			
Výpis mýtných transakcí	x	x	X	x	
Poradenství v záležitostech systému výběru mýtného	x	x	X	x	x
Příjem hlášení o technických poruchách	x	x	X	x	
Příjem stížností (reklamací), přání a podnětů	x	x	X	x	x
Kvalifikovaný příjem stížností, přání a podnětů personálem Provozovatele		x			
Vyjasňování účetních detailů (podrobné výpisy, dotazy na transakce), opravy chybných účtování		x			
Vícejazyčné informační materiály	x	x		x	
Dostupnost (hodiny x dny)	24x7	5x8	24x7	24x7	
Bezplatné telefonní číslo			X		

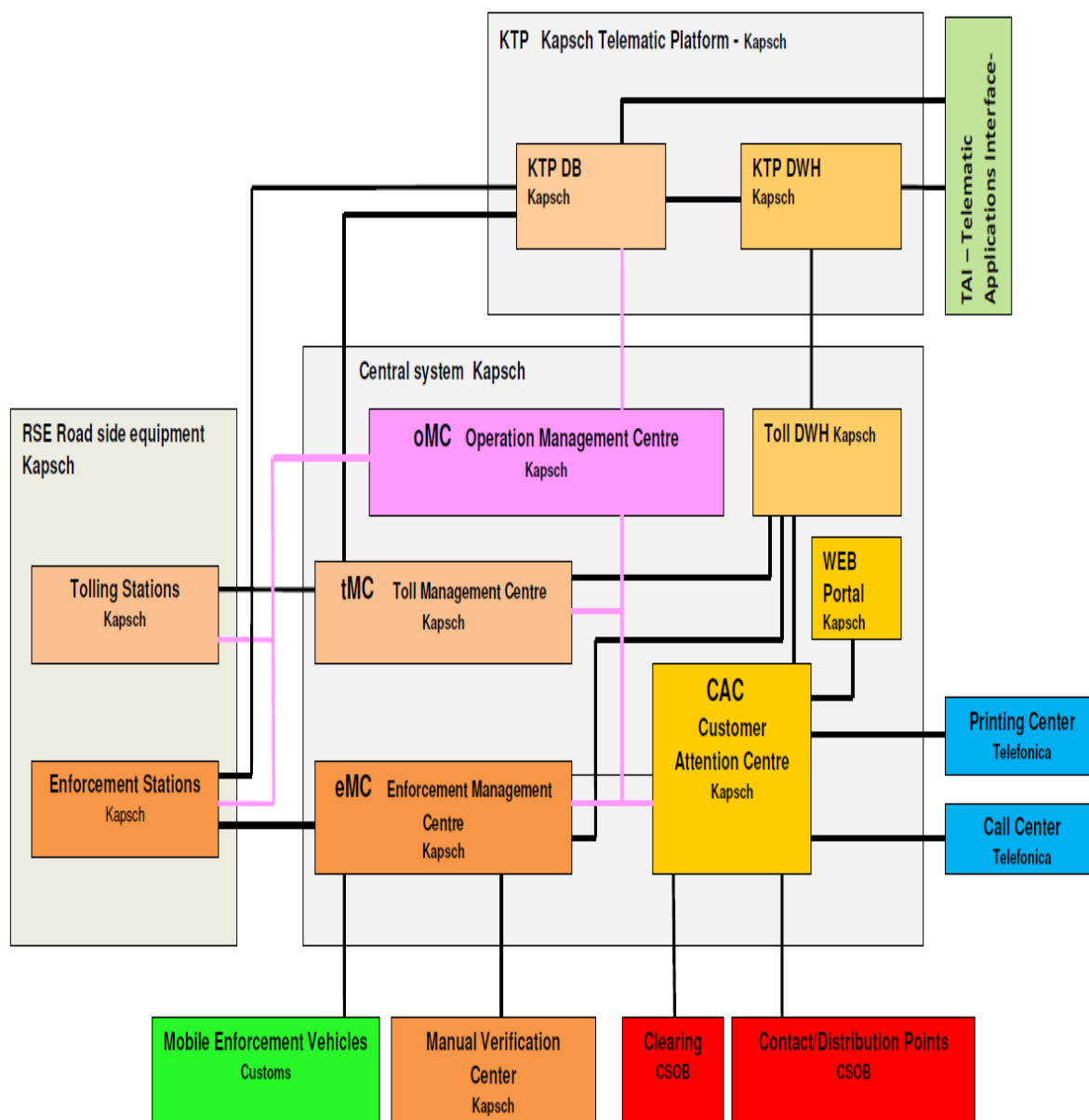
3.2.3 Centrální dohled a řízení systému

Účelem centrálního dohledu je sledování a vyhodnocování funkčnosti Systému jako celku i funkčnosti jednotlivých technologických komponent, což je v kompetenci Generálního dodavatele. Nezávislý auditor provádí měření a vyhodnocování účinnosti systému.

Řízení a administrativa SEM pokrývá řešení reklamací, řízení vztahů dodavateli, vedení správních řízení, procesní a finanční kontroling, legislativní zabezpečení provozu, kontrola a administrativa spojená s uvedenými činnostmi.

3.2.4 Základní struktura SEM

Základní struktura systému elektronického mýta vyplývá z následujícího schématu (Obr. 1):



Popis schématu

SEM je tvořen čtyřmi hlavními skupinami:

- zařízení podél komunikací (RSE),
- centrální systém vč. manuální validace,
- skupina sady externích služeb, které jsou napojeny do centrálního systému.
- telematická platforma Kapsch (KTP), která se však přímo nepodílí na výběru mýta, ale částečně využívá transakční data z mýtného systému pro účely jiných telematických aplikací)

Výše uvedené blokové zobrazení indikuje následné skutečnosti:

Princip fungování SEM je založen na jednoznačném přiřazení specifické OBU (OBU ID) ke specifickému vozidlu (RZ) a specifickému provozovateli tohoto vozidla (account ID).

Průběhy finančních a transakčních toků spojených s výše uvedenými atributy jsou od sebe odděleny. Uživatel zpoplatněné komunikace vstupuje do systému buď přes prodejní síť, nebopřes svého vydavatele tankovací karty. Tak je elektronicky zaregistrován do systému a jeho relevantní datové atributy zadané při procesu registrace do SEM jsou dále použity pro jeho transakční tracking.

Tato data jsou párována s clearingovým systémem, který (jako externí služba) monitoruje pohyb finančních prostředků které uživatel do systému vložil nebo jsou jinak garantovány jako jistina pro krytí jeho výkonové spotřeby (FCI, Bankovní záruka). Tento koncept umožňuje korektní párování výkonové spotřeby uživatele komunikace (stanovené ratingem dle tarifní tabulky) na provedení odpovídajícího finančního vyrovnání vůči Provozovateli SEM.

Centrální systém (v majetku státu) tudíž nemůže fungovat samostatně a za tím účelem je soustavou rozhraní připojen k poskytovatelům externích služeb (primárně se jedná o službu provozu sítě distribučních a kontaktních míst, clearingů a též kontrolu výběru mýta).

Navíc je provozování HW a SW v majetku státu zajištěno rovněž formou služby (buď přímo GD (aplikační SW pro transakční zpracování v datových centrech nebo na distribuční síti) nebo službami subdodavatelů provozu a údržby HW a SW komponent (HW a generický SW v datových centrech).

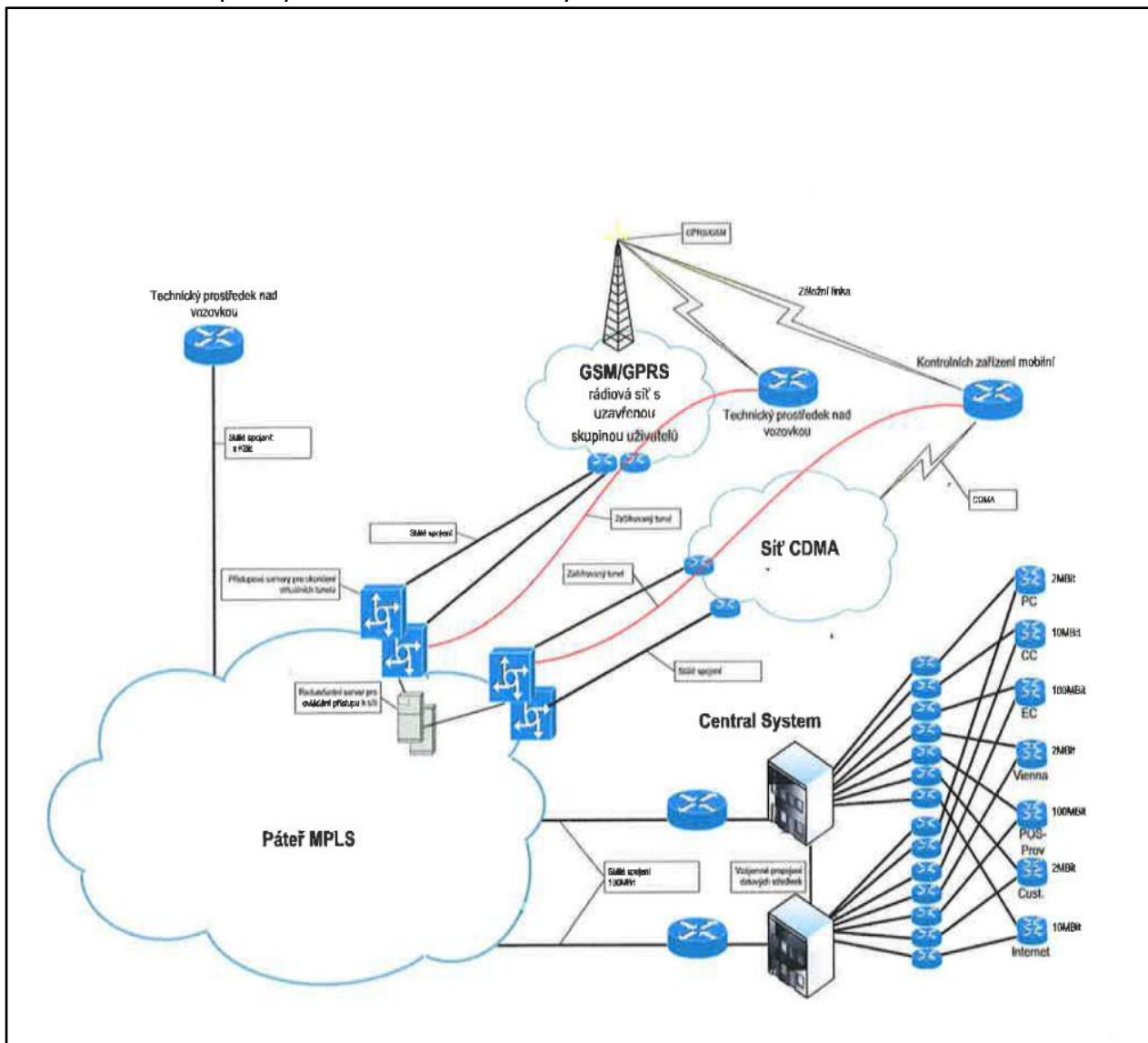
3.2.5 Komunikace v SEM

Komunikace v rámci systému elektronického mýta v ČR probíhá po WAN mezi následujícími prvky. Vzájemné propojení těchto prvků vyžaduje bezpečnou a odolnou virtuální privátní síť (VPN):

- Mýtná stanice
- Kontrolní stanice
- Mobilní kontrolní zařízení
- Datová střediska (centrální systém)
- Kontrolní středisko
- Údržbové a podpůrné centrum

- Místo soustředění kontaktních a distribučních bodů včetně systému vyúčtování
- Kontaktní a distribuční centra
- Operátor
- Internet
- Call Centrum
- Centrum tisku

Schéma WAN pro Systém elektronického mýta - Obr. 2



Popis schématu

Komunikace v rámci systému elektronického mýta v ČR probíhá po WAN mezi následujícími prvky:

- Mýtné stanice
- Kontrolní stanice
- Mobilní kontrolní zařízení

- Datová centra (centrální systém)
- Středisko manuální validace
- Středisko dohledu a podpory systému
- Rozhraní clearingového systému
- Kontaktní a distribuční místa
- Operátoři/pracovníci mobilní kontroly (Celní správa)
- Internet
- Call Centrum
- Centrum tisku faktur

Základní provozní rizika za dostatečně dimenzovanou síť VPN a její odolnost nese poskytovatel komunikační techniky, odpovědnost za funkčnost tohoto subsystému však má generální dodavatel.

3.2.6 Popis zajištění dodávky a souvisejících služeb SEM poskytovaných konsorciem KAPSCH a externími subdodavateli.

S ohledem na původní požadavky výběrového řízení o zavedení SEM v ČR, které bylo koncipováno s cílem zajistit z pohledu státu co možná nejmenší rizika, která by mohla v souvislosti s projektem SEM nastat, rozhodl se GD realizovat projekt jako kombinaci dodávek a služeb jak vlastních tak i třetích stran.

I při nutnosti splnit předepsané mandatorní požadavky zůstala GD určitá volnost ve způsobu volby organizace dodavatelско-organizačního zajištění dodávky SEM a s ní spojených provozních služeb.

Lze tedy říci, že právě konkrétní smluvní zajištění plnění GD s využitím externích subdodavatelů, lze svým způsobem považovat za jedinečné.

Pochopitelné je, že při jejich výběru hrály podstatnou roli také komerční otázky (termíny, kvalita, cena), protože prostředí projektu bylo vysoce konkurenční a indikované případné sankce velmi vysoké.

Stávající GD se tudíž rozhodl pro dále uvedené smluvní zajištění svého plnění dodávky a provozních služeb.

V následujícím schématu jsou barevně vyznačeny komponenty poskytované jako externí služba subdodavatelů stávajícího GD:

Smlouva o dodávkách	Smlouva o	Zajišťuje
----------------------------	------------------	------------------

	službách	
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura pro předpis mýtného včetně OBU jednotek <ul style="list-style-type: none"> ➤ RSI: mýtné brány vč. napájení a datová konektivita do DC ➤ RSE-TS: HW a SW pro registraci mýtných transakcí ➤ DC: HW a SW pro datová centra (tMC) vč. datové konektivitu ➤ OBU 	<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění provozu systému pro předpis mýta • Údržba SEM a obnova technologie (bez OBU a KMDM) • Repase a recyklace OBU 	<ul style="list-style-type: none"> • GD (provoz obnova údržba) • Ex. subdodavatelé <ul style="list-style-type: none"> ➤ napájení ➤ datová konektivita ➤ provoz DC
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura pro KMDM vč. datové konektivitu <ul style="list-style-type: none"> ➤ HW a SW pro KMDM (OPS, CAC-CRM, DPA) ➤ Prostorové a personální zajištění lokalit vč. napájení a datové konektivitu 	<ul style="list-style-type: none"> • Údržba a provoz sítě KMDM • Obnova technologie KMDM • Podpora uživatelů • Vztahy s veřejností 	<ul style="list-style-type: none"> • GD/sub (provoz, obnova a údržba) • Ex. subdodavatelé <ul style="list-style-type: none"> ➤ Pronájem prostor KMDM vč. napájení a datové konektivitu ➤ Administrace finančních transakcí ➤ Podpora provozu KMDM (Call centrum) ➤ Logistika OBU ➤ Provoz DC
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura pro výběr (rating + clearing) <ul style="list-style-type: none"> ➤ RSI: mýtné brány vč. napájení a datové konektivitu do DC ➤ RSE-TS: HW a SW pro registraci TTR ➤ DC: HW a SW pro datová centra (tMC) vč. datové konektivitu ➤ OBU (KMDM, RU, KTS) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění provozu výběru • Zajištění provozu systému pro předpis mýta • Údržba SEM a obnova technologie (bez OBU a KMDM) • Podpora uživatelů 	<ul style="list-style-type: none"> • GD (provoz, obnova a údržba) • Ex. subdodavatelé <ul style="list-style-type: none"> ➤ Napájení ➤ Print centrum ➤ Platební styk a clearing ➤ Datová konektivita ➤ Provoz DC
<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura pro enforcement <ul style="list-style-type: none"> ➤ DC: HW a SW (eMC) vč. napájení a datové konektivitu ➤ RSE – ES: HW a SW pro kontrolu výběru mýta (stacionární a přenosná zařízení) ➤ HW a SW pro vozidla mobilní kontroly ➤ Vozidla mobilní kontroly ➤ Centrum manuální validace (HW, SW, datová konektivita) 	<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění provozu stacionární a přenosné infrastruktury pro kontrolu výběru mýta • Údržba SEM a obnova technologie (bez OBU a KMDM) • Podpora výkonu činnosti Celní správy v oblasti kontroly výběru 	<ul style="list-style-type: none"> • GD (provoz, obnova a údržba) • Subdodavatelé <ul style="list-style-type: none"> ➤ Údržba, servis a opravy vozidel ➤ Pronájem a provoz platebních terminálů ➤ Datová konektivita ➤ Provoz DC

<ul style="list-style-type: none"> • Infrastruktura pro centrální dohled a řízení systému a administrativu <ul style="list-style-type: none"> ➤ DC: HW a SW (oMC) vč. napájení a datové konektivity ➤ Dohledová pracoviště: HW, SW (Diamond Point, Vídeň) ➤ HW, SW KTS Back office (reklamace) ➤ Školící střediska 	<ul style="list-style-type: none"> • Zajištění provozu centrálního dohledu systému elektronického mýtného vč. reportingu pro potřeby Provozovatele a jím určených subjektů • Zajištění provozu systému pro předpis mýta • Zajištění provozu výběru • Zajištění provozu infrastruktury pro kontrolu výběru mýta • Podpora uživatelů (back office, Web portál, Call centrum) • PR 	<ul style="list-style-type: none"> • GD (provoz, obnova a údržba) • Ext. subdodavatelé <ul style="list-style-type: none"> ➤ Web portál ➤ Datová konektivita ➤ Provoz DC ➤ Call centrum
---	---	---

3.2.7 Zhodnocení stávajícího průběhu provozu

Efektivita výběru mýtného za vozidla, která využijí zpoplatněných komunikací v ČR činí v procentuálním vyjádření v současné době 99,8 %.

Minimální smluvní hodnota činí min.95%. Při účinnosti vyšší obdrží provozovatel bonus ve výši 50% z vybrané částky nad 95%.

Tabulka příjmů, včetně očekávání až do konce roku 2016.

Rok	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Výnos z mýtného systému (v mld. Kč)	5,56	6,14	5,54	5,57	8,13	8,68	8,55	8,7	9,5	9,8

Na běžný provoz a údržbu systému připadá cca 20% vybraných prostředků, což odpovídá nákladům v jiných zemích, které používají mýtný systém (udávaný údaj 18-22%).

Náklady samozřejmě zahrnují ze značné části i činnosti zajišťované subdodavateli. Kromě Kapsch se podílí subdodavatelsky zejména: ČSOB, O2, HPa řada dalších.

3.2.8 Struktura sazeb za mýto

Ceny stanovuje nařízení vlády ČR, které se musí řídit evropskými směrnici. Ceny v ČR však patří k nižším v rámci EU, kupříkladu řidič nákladního vozidla zaplatí o 159 % více za kilometr v Rakousku, než na českých zpoplatněných komunikacích pro vybranou kategorii vozidel. Výši a výpočet mýtných sazeb upravuje směrnice ES 1999/62/ES upravená směrnicí 2006/38/ES, která zároveň určuje, na co smí být vybrané prostředky využity.

Při nastavení sazeb jde o střet mezi regulační a výnosovou funkcí mýta. V České republice je rozdíl mezi sazbami největší v Evropě, což je zároveň pozitivní, jelikož to motivuje dopravce modernizovat vozový park, na druhou stranu to však vede k menšímu výběru peněz na modernizaci dopravní infrastruktury.

Ve srovnání se zeměmi střední Evropy jsou sazby v ČR nyní přibližně na úrovni německých, o něco menší než na Slovensku, výrazně nižší než v Rakousku a o něco vyšší než v Polsku. Platit je možné buď před vjetím na zpoplatnění úsek (režim pre-pay, podobné jako nabití kreditu na mobilní telefon), případně po užití zpoplatněné komunikace za předpokladu předchozího uzavření smlouvy (režim post-pay). Dopravci využívající často zpoplatněné komunikace mohou využít systému slev na mýtném, ten funguje na principu množstevních slev. Rozhodující parametry:

- a) Druh komunikace (silnice I. třídy jsou výrazně levnější)
- b) Emisní třída (čím ekologičtější vozidlo, tím levnější mýto)
- c) Počet náprav (čím více, tím vyšší mýto)
- d) Typ vozidla (autobusy mají nižší sazby, stát tím podporuje hromadnou dopravu)
- e) Denní doba (pátek od 15 do 20 hodin platí vyšší sazba).

Sazby mýtného (Kč/km) v SEM ČR v roce 2016

emisní třída	EURO 0–II			EURO III–IV			EURO V			tarif Euro6 EURO VI, EEV		
	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
počet náprav	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+	2	3	4+
dálnice a rychlostní silnice	3,34	5,70	8,24	2,82	4,81	6,97	1,83	3,13	4,52	1,67	2,85	4,12
-- pátek 15-20 h	4,24	8,10	11,76	3,58	6,87	9,94	2,33	4,46	6,46	2,12	4,05	5,88
silnice I. třídy	1,58	2,74	3,92	1,33	2,31	3,31	0,87	1,50	2,15	0,79	1,37	1,96
-- pátek 15-20 h	2,00	3,92	5,60	1,69	3,31	4,74	1,10	2,15	3,07	1,00	1,96	2,80
Autobusy	1,38			1,15			1,04			0,80		

Zdroj: internet

3.2.9 Vymáhání plateb za mýto

Kontrola placení je prováděna několika způsoby. Stacionárními kontrolními stanicemi, které také automaticky kontrolují správnost údajů zadaných do OBU. Každá mýtná stanice může být vybavena přenosným kontrolním zařízením. Nedílnou složkou kontroly jsou mobilní kontrolní jednotky celní zprávy a dopravní policie. Jak již bylo zmíněno, efektivita mýtného systému, ověřená nezávislým auditorem, je 99,8 % a vyhnout se placení mýtného i jízdě na zpoplatněné komunikaci je takřka nemožné.

3.2.10 Rozsah poskytovaných služeb v oblasti technické péče o zařízení

Přehled základních činností, které jsou vykonávány Kapschem v rámci servisu a údržby mýtného systému na území České republiky:

- Údržba a opravy přípojek NN v rámci definovaného SLA (dohoda o úrovni údržby).
- Preventivní pravidelné prohlídky přípojek NN včetně okamžitých oprav zjištěných závad.
- Preventivní pravidelné prohlídky včetně běžné údržby konstrukcí mýtných a kontrolních stanic.
- Podrobné prohlídky včetně běžné údržby konstrukcí mýtných a kontrolních stanic.
- Údržba a opravy konstrukcí mýtných a kontrolních stanic v rámci definovaného SLA.

Celkový technický stav ocelové konstrukce bran se zjišťuje pravidelnými preventivními a podrobnými prohlídkami, při kterých se současně provádí i běžná údržba.

3.2.10.1 Preventivní prohlídka

Preventivní prohlídka se provádí převážně vizuálně, poklepem apod., kde musí být kontrolováno:

- zda konstrukce jako celek nevykazuje deformace nebo nadměrné chvění nosných a ztužujících dílců,
- zda se neobjevily trhliny ve svarech a základních materiálech,
- zda nedošlo k uvolnění nebo ztrátě šroubových spojů a styků,
- zda konstrukce nevykazuje deformace,
- zda je konstrukce stabilní při nadměrném dynamickém namáhání od působení větru,
- zda je konstrukce stabilní při poškození konstrukce po případném nárazu vozidla, jiném mechanickém poškození, vandalismu apod.,
- zda nedošlo k poškození systému povrchové ochrany nárazem cizího předmětu nebo vandalizmu,
- zda nedošlo k zanesení tenkostěnných, otevřených C-profilů na zábradlích nečistotami, které by mohly způsobit ztížení korozivního prostředí a mohly tak mít vliv na životnost portálu,

- zda je portál kompletní se všemi hlavními i pomocnými konstrukcemi včetně krytek kotevních šroubů, víček, zábran proti vniknutí do ochranného koše žebříku apod.,
- zda není přetížen jinými konstrukcemi a vlivy, pro které není určen a na které není dimenzován.

Preventivní prohlídku je též nutné provést, pokud síla větru v mýtném úseku přesáhne 100 km/hod nebo pokud dojde k nárazu vozidla do portálu.

3.2.10.2 Podrobná prohlídka

Podrobná prohlídka se provádí v rozsahu preventivní prohlídky s použitím vizuální kontroly a fyzické kontroly za pomoci ručního náradí a pomůcek. Zjišťuje se celkový stav konstrukce, spojů, styků, přípojů, kotevních šroubů, stav systému ochrany proti korozi. Rovněž se kontroluje tvar dílců a jejich případné tvarové změny, zda se na konstrukci neprojevují mimořádné deformace nebo chvění od dynamických účinků, zda se neobjevily trhliny z únavy materiálu vlivem dynamických účinků apod.

Podrobnou kontrolní prohlídku je potřeba provést ihned, jestliže se preventivní prohlídkou zjistí závada, která může vést k vážnějšímu ohrožení provozu nebo bezpečnosti.

O každé prohlídce se učiní zápis do pasportu provozu, zařízení, popř. jiné dokumentace, ve které se chronologicky zaznamenává stav a všechny změny konstrukce.

3.2.10.3 Lhůty k provedení prohlídek

Lhůty a provedení preventivních i podrobných prohlídek jsou dány normou ČSN 73 2601 pro výrobní skupinu B (portály) a C (zábradlí a žebřík) jedenkrát za 5 let pro preventivní prohlídku a jedenkrát za 10 let podrobnou prohlídku.

- Konstrukce NBS INVEST
Preventivní prohlídky budou dělány minimálně jedenkrát ročně, podrobné prohlídky jedenkrát za dva roky, zjištěné závady budou okamžitě odstraňovány.
- Konstrukce SOK TŘEBESTOVICE
Preventivní prohlídky budou dělány minimálně jedenkrát za pět (5) let, podrobné prohlídky jedenkrát za pět (5) let, zjištěné závady budou okamžitě odstraňovány.
- Konstrukce Forster
Preventivní prohlídky budou dělány minimálně jedenkrát za pět (5) let, podrobné prohlídky jedenkrát za pět (5) let, zjištěné závady budou okamžitě odstraňovány.

3.2.10.4 Související normy

Preventivní a podrobné prohlídky řeší norma ČSN 73 2601, systém protikorozi ochrany je kontrolován, opravován a obnovován v souladu s normou ČSN 03 8260 a ČSN 03 8220.

3.2.10.5 Způsobilost k prohlídkám

Prohlídky ocelových konstrukcí a jejich povrchových úprav může provádět osoba nebo organizace, která je k tomu způsobilá dle platných norem (ČSN 73 2601 Změna 2) a vyhlášek, nebo autorizovaný inženýr v oboru statika a dynamika stavebních konstrukcí, který navrhuje ocelové konstrukce a prokáže se platným certifikátem, autorizačním osvědčením apod.

Prokazování způsobilosti se provádí:

- u výrobce, certifikátem, který byl vydán výrobcí certifikačním orgánem;
- u autorizovaného inženýra, platným autorizačním osvědčením.

O každé prohlídce se provede zápis, který je protokolárně zařazen do dokumentace stavby.

3.2.10.6 Údržba ocelových hlavních a pomocných konstrukcí

Generální dodavatel (GD) je povinen provádět údržbu portálů. Jsou to práce, kterými se portály udržují v řádném stavu za všech povětrnostních a běžných dopravních podmínek. Provozní údržba se provádí průběžně po celý rok.

Na kontrolní zařízení (žebřík a pochozí plocha příčnicku portálů) smí vstoupit maximálně 2 osoby najednou a to jen za účelem kontroly a údržby portálu. Osoby provádějící údržbu musí být proškoleny ve smyslu BOZP a PO a dále musí splňovat požadavky ČSN 732601.

Ocelovou konstrukci je nutno udržovat v takovém stavu, aby nebyly porušeny podmínky, na které byl portál konstruován, vyráběn a dodán.

3.2.10.7 Revize uzemnění

Prohlídky nebo údržby portálů nelze dělat na portálech bez platné revize uzemnění portálu. Revize uzemnění portálu se musí provádět pravidelně každé čtyři roky dle normy EN 60495.

3.2.10.8 Jednání se stavebními úřady a dalšími subjekty

- Jde o zajištění veškeré komunikace se stavebními úřady a dalšími subjekty v rámci ČR při stavebních řízeních, která se svým rozsahem dotknou vybudovaného energetického zařízení NN a VN sloužícího pro dodávku elektřiny pro technologii elektronického mytí.
- Jedná se o vypracování písemného vyjádření k existenci energetického zařízení ve správě ŘSD a stanovení podmínek pro stavební práce v blízkosti tohoto zařízení.
- Řízení, koordinace a dohled při realizaci všech staveb vyskytujících se v ochranném pásmu NN přípojky, dále pak řízení, koordinace a dohled při realizaci přeložek přípojek NN pro elektronické mytí vyvolané výstavbou cizích investorů.

3.2.10.9 Vztahy s dodavateli elektřiny

- Zajištění komunikace a administrace související se smluvními vztahy k dodavatelům elektřiny v rámci celé ČR.
- Jedná se o evidenci a případnou aktualizaci všech smluv potřebných pro zajištění distribuce a dodávky elektřiny pro jednotlivá odběrná místa – mytné brány.
- Zajištění veškeré komunikace s dodavateli elektřiny vyplývající ze smluvních ustanovení, řešení případných změn ve smlouvách o poskytování technických informací o odběrném místě (OM) a přípojce NN k tomuto OM.
- Vyhodnocování bilance spotřeby silové elektřiny.
- Namátkové kontroly OM a odečty stavu elektroměrů za účelem vyhodnocování bilance spotřeby elektřiny na různých typech mytných bran a v různých klimatických lokalitách.
- Vyhodnocování poruchovosti v dodávkách elektrické energie s ohledem na stabilitu distribuční sítě dodavatele v místě připojení OM.
- Vyhodnocení plnění smluvních závazků dodavatele elektřiny a plnění garantovaných standardů dle vyhlášky č. 540/2005 Sb.
- Dále pak o zajištění informací a předání těchto informací na dohledové centrum Kapsch o plánovaných odstávkách dodávky elektřiny od jednotlivých dodavatelů elektřiny pro jednotlivé mytné brány v dostatečném předstihu.

3.2.10.10 Periodické údržby energetického zařízení NN a VN

- Řízení a realizace pravidelné periodické údržby energetického zařízení NN a VN (přípojky NN a trafostanice 22/0,4kV).
- Jedná se o zajištění pravidelné fyzické kontroly tzv. pochůzkové revize energetického zařízení NN, VN a to minimálně jednou ročně. Pochůzková revize představuje vyčištění rozvaděčových skříní, kontrola stavu všech spojů pod napětím a kontrola celé trasy kabelové přípojky.
- Jednou za pět let dle ČSN 331500 se provádí periodická revize revizním technikem odpovídající svým rozsahem výchozí revizi zařízení před uvedením do provozu. Což představuje, že k činnostem pochůzkové revize budou provedena veškerá měření izolačních stavů, přechodových odporů, impedanční smyčky, odporů uzemnění a bude vystaven protokol.
- Zajištění, vedení evidence dokumentace periodické údržby dle platných ČSN.

3.2.10.11 Odstranění poruch na energetickém zařízení NN a VN

- Řízení obnovení dodávky elektřiny a odstranění poruch na energetickém zařízení NN a VN.
- Tato činnost představuje zabezpečení nepřetržité 24 hodinové dispečerské služby, která převezme informaci o výpadku napájení 230 V/50 Hz na příslušné mytné

bráně od dohledového centra GD. Dispečer zajistí identifikaci dodavatele elektřiny, kontaktuje dodavatele a zjistí, zda výpadek dodávky elektřiny pro mýtnou bránu souvisí s poruchou distribuční sítě (DS) dodavatele nebo se jedná o plánovanou odstávku DS z důvodu její rekonstrukce. Současně zjistí předpokládanou dobu bezproudí DS. Pokud výpadek napájení nesouvisí s poruchou DS, jde s největší pravděpodobností o poruchu na NN přípojce od přípojného bodu k mýtné bráně.

- Na základě těchto informací začne řešit zajištění dodávky elektřiny pro mýtnou bránu, a to vysláním servisní skupiny na odstranění poruchy na energetickém zařízení NN případně VN (přípojka NN, trafostanice) s cílem zajištění obnovy dodávky elektřiny do 4 hodin od nahlášení výpadku napájení nebo v případě avizování doby výpadku DS pouze na dobu do 8 hodin poskytne informace o době trvání výpadku na dohledové centrum generálního dodavatele.
- GD garantuje dobu opravy do 4 hodin od potvrzení TT pro všechny poruchy s výjimkou případů, kdy nedostane povolení k opravě zařízení v důsledku špatných povětrnostních podmínek.
- GD je odpovědný za přidělování práce technikům a za dostupnost náhradních dílů.
- GD je odpovědný za získání všech nezbytných povolení k práci na silnicích.
- GD je odpovědný za všechny nezbytné uzavírky a ochranné prostředky v průběhu prací.

3.2.11 Povinné požadavky na dodávku a provoz SEM.

V následující tabulce jsou uvedeny mandatorní požadavky na SEM ze zadávací dokumentace. Tyto požadavky musí být v rámci dodávky a provozu plněny, jejich nedodržení ve fázi výběrového řízení bylonapř. v zadávacích podmínkách dostatečným důvodem k vyloučení uchazeče, jejich neplnění v průběhu dodávky či provozování umožnilo přijetí sankčních opatření.

Obecné povinné požadavky na základě ustanovení zákonů a dalších právních norem	
A	Požadavky na architekturu systému
1.	Dodávka Systému a jeho provoz musí splňovat veškeré požadavky vyplývající z národní legislativy a legislativy ES.
2.	Systém musí spolehlivě a trvale fungovat za všech v České republice běžných dopravních podmínek a podmínek životního prostředí jakož i obvyklých vlivů okolí a povětrnostních podmínek.
3.	Systém, jeho zřízení a provoz nesmí být příčinou žádného nebezpečí pro osoby, hmotný majetek a životní prostředí.
4.	Systém, jeho zřízení a provoz nesmí nepříznivě ovlivňovat bezpečnost silničního provozu.
B	Předpis mýtného

5.	Předpis mýtného musí probíhat právě jen v zákonech daných případech a musí správně ošetřit výjimky z mýtné povinnosti. Vozidla osvobozená od zpoplatnění, která by však díky své konstrukci obecně podléhala zpoplatnění, budou také vybavena palubní elektronickou jednotkou a v centrální evidenci budou mít nastaven nulový tarif. Pozn.: Pokud by vozidla osvobozená od zpoplatnění nebyla vybavena palubní elektronickou jednotkou, enforcement by je na základě zjištěné charakteristiky vozidla (obrys, počet náprav...) označil k prověření.
6.	Systém musí provádět předpis mýtného transparentním a prokazatelným způsobem. Všechny potřebné vstupní údaje pro výpočet a předpis mýtného musí být natolik průkazné, aby nebyly následně zpochybnitelné v případě reklamace či soudního sporu.
7.	Předpis mýtného nesmí omezit plynulost dopravy na zpoplatněných komunikacích, zejména požadavky na zastavování, snižování rychlosti nebo přikazování jízdy v určitých jízdních pružích.
8.	Již instalovaná zařízení sloužící jiným účelům na zpoplatněné komunikaci nesmějí být rušena zařízeními Provozovatele Systému umístěnými u komunikací.
9.	Zařízení Systému umístěná nad vozovkou musí garantovat průjezdní profil dle platné legislativy a technických norem.
10.	Systém nesmí omezovat rutinní činnosti provozní údržby zpoplatněné komunikace. Rutinními činnostmi provozní údržby se rozumí např. zimní údržba, péče o zelené plochy, údržba dopravních zařízení a další činnosti.
11.	Systém musí být navržen a zrealizován tak, že jeho funkčnost nesmí být omezena rutinními činnostmi provozní údržby zpoplatněné komunikace.
C	Výběr mýtného
12.	Systém musí umožnit získat při všech platebních operacích účetní doklad podle zákona všem uživatelům komunikace, vydavatelům karet jakož i třetím oprávněným osobám.
13.	Systém nesmí akceptovat při platbě blokováne karty libovolného typu nebo karty a platby nesplňující smluvní podmínky.
14.	Systém musí provádět vyúčtování s vydavatelem všech běžně používaných typů karet.
D	Vynucování – enforcement
15.	Systém výběru mýtného musí být navržen, zrealizován a provozován takovým způsobem, aby nemohlo docházet k nespravedlivému stíhání nebo opakovanému stíhání za stejný přečin. Rozhodnutí o tom, že došlo k porušení pravidel, není možno učinit automatizovaně.
E	Podpora uživatelů komunikace
16.	Uchazeč musí dodržet zásadu, že veškerá práva k ochranným známkám, grafickým či slovním názvům, doménovým jménům apod., které charakterizují dodávaný nebo provozovaný Systém, patří Provozovateli a musí je zaregistrovat na jméno Provozovatele.
F	Zabezpečení provozu
17.	Uchazeč musí zabránit manipulaci a zneužívání Systému nebo tyto skutky a pokusy o ně umět rozpoznat a zvládnout.
18.	Systém výběru mýtného musí splňovat podmínky zákona č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů a musí ochraňovat obchodní tajemství provozovatelů vozidel.
19.	Systém výběru mýtného musí být odolný vůči úmyslnému útoku na libovolnou technologickou komponentu jako například vandalství vůči technickému zařízení v dané lokalitě, plošné rušení určitých frekvencí či zneřádnění či úplné vypnutí systému, změna či smazání dat, DoS útok apod.
G	Dokumentace

20.	Dokumentace technologických komponent systému musí respektovat standardy Ministerstva informatiky (např. „Standard ISVS 005/02.01 pro náležitosti životního cyklu informačního systému“, mezinárodní normu ČSN ISO/IEC 12207 „Informační technologie – Procesy v životním cyklu softwaru“) a další právními předpisy (např. zákon č. 365/2000 Sb., o informačních systémech veřejné správy) dané požadavky, případně další platná doporučení a metodické pokyny Ministerstva informatiky nebo další mezinárodní normy, které Zadavatel určí jako závazné. Uchazeč musí pro finální verzi dokumentace zajistit ověření shody na výše zmíněný standard ISVS certifikovaným auditorem do 6 měsíců od uvedení systému do Zkušebního provozu.
Povinné požadavky – dodávka	
A	Požadavky na architekturu systému
21.	Systém musí být navržen a realizován jako otevřený systém s jasně vymezenými subsystemy tak, aby bylo možno jednotlivé subsystemy nezávisle technologicky rozvíjet a obměňovat, využívat dodávek různých dodavatelů v oblasti technologických komponent i služeb, průběžně s postupem standardizace rozhraní jednotlivých subsystemů v rámci EU tyto rozvíjet a obměňovat se zajištěním vazby bez dopadu na ostatní subsystemy. V subsystemu Předpis mýtného musí být navrženy oddělené moduly pro zjišťování mýtných transakcí a pro centrální zpracování mýtných transakcí s možností rozvoje a přechodu na nový systém, aby byla zajištěna nezávislost na použité technologii modulu zjišťování mýtných transakcí. Systém musí využívat v maximálně možné míře běžně obecně rozšířená rozhraní mezi jednotlivými komponenty. V úvahu musí být brány všechny evropské standardy a normy týkající se systému výběru mýtného nebo jeho částí. Systém zejména nesmí porušovat zákaz diskriminace podle směrnice ES 1999/62/ES, a to ve smyslu finanční a časové náročnosti na uživatele zpoplatněné komunikace. Systém musí umožnit sdílení dat. V případě datové komunikace s ICT zadavatele bude plně technologicky kompatibilní. Systém musí splnit Atest na shodu s ISVS.
22.	Systém musí zajistit, že mýtnými body bude pokryto minimálně 95% zpoplatněných komunikací.
23.	Systém musí zajistit, aby bez zbytečného odkladu došlo k prokazatelnému a auditovanému vymazání vizuálně zpracovávaných dat v případech, že tyto údaje se netýkají vozidel s mýtnou povinností a/nebo u vozidel s mýtnou povinností byly vyhodnocené jako bez závad.
24.	Centrální části systému elektronického mýtného (modul centrálního zpracování mýtných transakcí a modul výběru mýta) musí být zdvojeny. Tyto dvě instalace musí být umístěny ve dvou různých lokalitách v České republice, které jsou vzdáleny minimálně 5 km a napojeny na nezávislé přívody elektrické energie. Modul centrálního zpracování mýtných transakcí musí být provozován duplicitně s duplikací dat a modul výběru mýta musí být zálohován jako hot-standby. Úplná činnost centra musí být obnovena do 4 hodin od výskytu poruchy
25.	Veškerá datová komunikace mezi prvky systému musí probíhat šifrovaně.
26.	Uchazeč musí zajistit při zahájení Zkušebního provozu a poté každý rok vždy k 31. 12. inventuru té části majetku Systému, která je ve vlastnictví státu a to prostřednictvím nezávislého autorizovaného auditora pro tuto oblast.
B	Předpis mýtného
27.	Informaci o použití mýtného úseku vozidlem musí Systém standardně získávat automaticky na základě lokalizace vozidla s využitím palubní elektronické jednotky.

28.	Každá palubní elektronická jednotka musí být jednoznačně označena identifikačním číslem, které bude snadno zjistitelné a nezměnitelné.
29.	Každý případ předpisu mýtného musí být jednoznačně svázán s registrační značkou vozidla podléhajícího mýtné povinnosti. Identifikační číslo každé palubní elektronické jednotky musí být jednoznačně přiřazeno registrační značce vozidla podléhajícího mýtné povinnosti. Palubní elektronická jednotka je v rámci jedné registrace nepřenosná. Její použití v jiném vozidle je možné, ale musí být spojeno se zrušením registrace a s novou registrací.
30.	Potřebná infrastruktura okolo zpoplatněných komunikací musí v co největší míře využívat stávající infrastrukturu Provozovatele a dalších subjektů. Smluvní zabezpečení využití stávající infrastruktury je povinností Uchazeče. Provozovatel systému poskytne vybranému uchazeči maximální možnou součinnost při realizaci tohoto zabezpečení.
31.	Údržba a opravy Systému nesmí ovlivňovat silniční provoz ani výběr mýtného. Pro komunikace se dvěma a více jízdními pruhy v jednom směru jízdy musí Uchazeč dodržet zásady: <ul style="list-style-type: none"> • Zařízení stacionárního enforcementu umístěná nad takovou komunikací musí být způsobilá pro pěší přístup. • Při výstavbě a při údržbě a opravách zařízení Systému na takových komunikacích nesmí být uzavřeno více jak 50 % jízdních pruhů. <p>Odstavný pruh se nepočítá jako jízdni pruh.</p>
32.	Infrastruktura pro monitorování průjezdu vozidel mýtnými body musí být natolik autonomní, aby byla schopna plnit svou funkci bez komunikační a napájecí infrastruktury alespoň po dobu 2 hodin.
33.	OBU musí splňovat následující požadavky nediskriminačního přístupu do Systému: <p>a) je požadována interoperabilita jednotky v souladu s postupem přijímání odpovídajících standardů EU. Každá z nabízených OBU musí technicky vyhovovat alespoň jednomu z požadavků směrnice ES 52/2004</p> <ul style="list-style-type: none"> • satelitní určování polohy s mobilní komunikací užívající normy GSM-GPRS (referenční GSM TS 03.60/23.060); • mikrovlnná technika na 5,8 GHz. <p>b) Každá OBU nezávisle na použité technologii lokalizace musí mít k dispozici DSRC rozhraní, splňující podmínky CEN TC 278 k využití pro enforcement.</p> <p>c) Případná nutnost registrace OBU na cizím území (u provozovatele jiného systému výběru mýta) není považována za diskriminační podmínku.</p> <p>d) Při zapůjčení jednotky uživateli komunikace (a při jejím vrácení) je dodavatel povinen zajistit jménem Provozovatele výběr (vrácení) zálohy ve výši, kterou stanoví Provozovatel.</p>
34.	Pokud nabídne Uchazeč řešení založené pouze na DSRC, musí z důvodu připravované interoperability do nabídky také popsat alespoň jeden typ palubní elektronické jednotky OBU II včetně její ceny a být připraven na vyzvání Provozovatele ji dodávat. V takovém případě se cena této OBU II nekalkuluje do nabídkové ceny.
35.	Uchazeč musí nabídnout minimálně jeden typ palubní elektronické jednotky nediskriminační a nabízet jej po celou dobu trvání Smlouvy o službách.

36.	<p>Palubní elektronické jednotky musí být zkonstruovány takovým způsobem, že musí být chráněny proti neoprávněné manipulaci uživatelem komunikace a že jejich provozuschopnost může být jednoduše ověřena uživatelem komunikace před započítáním i během jízdy.</p> <p>Řidič bude na základě zákona povinen před započítáním a během jízdy podléhající mýtné povinnosti kontrolovat řádnou funkčnost palubní elektronické jednotky.</p>
37.	<p>Palubní elektronické jednotky musí uživateli Systému umožňovat zjistit během jízdy nebo po ukončení jízdy po zpoplatněné síti silnic, zda funkčnost palubní elektronické jednotky odpovídá jejímu určení.</p> <p>Uživatel Systému bude na základě zákona nebo podzákonného nařízení povinen ověřovat správnou funkčnost palubní elektronické jednotky a v případě zjištěných závad bude povinen provést vhodná opatření (např. dodatečná platba mýtného, výměna palubní elektronické jednotky a.p.).</p> <p>Tím má být zajištěno, že během procesu vynucování (enforcement) se uživatel komunikace nebude moci odvolávat na systémovou chybu nebo chybnou funkci palubní elektronické jednotky. Ta musí umožnit kontrolu záznamů o průjezdech mýtných bodů mobilnímu enforcementu bez nutnosti napojení na centrum.</p>
38.	<p>Palubní elektronická jednotka musí umožnit předávání informací či podnětů od Provozovatele Systému uživateli komunikace (řidiči). V každém případě musí zpracovat a oznámit řidiči výsledek mýtné transakce.</p>
39.	<p>Poskytuje-li palubní jednotka i jiné služby přímo nesouvisející s výkonovým zpoplatněním a vyžadují-li tyto služby komunikační infrastrukturu, pak musí být technicky komunikační moduly pro tyto služby odděleny od modulů pro výkonové zpoplatnění.</p>
40.	<p>Systém musí zajistit, aby v případě přechodu na jinou verzi software v palubní elektronické jednotce byla tato změna provedena během přechodného období u všech jednotek a to prokazatelným způsobem.</p>
C	Výběr mýtného – billing
41.	<p>Systém musí být přizpůsobitelný možným změnám rozsahu zpoplatněné silniční sítě a to dočasným i trvalým. (Např. vznik / zánik mýtné povinnosti na určitém úseku, vznik objízdnych tras, vznik nového zpoplatněného úseku apod.) Systém tedy musí umožňovat časově omezené změny parametrů pro výpočet mýta. (Časově omezené vyloučení určitého úseku ze zpoplatnění se vyřeší např. tak, že pro toto období bude sazba mýta nula Kč).</p>
42.	<p>Systém musí uživateli komunikace umožnit prohlédnout si jednoduchým způsobem nejméně posledních 20 mýtných transakcí provedených maximálně v posledních 14 kalendářních dnech buď přímo na palubní elektronické jednotce, nebo jiným vhodným způsobem (např. na distribučním místě).</p>
43.	<p>Uživateli komunikace musí být umožněno snadno provést změnu kategorie vozidla – počet náprav. Při použití OBU volitelné, musí být tato změna umožněna přímo ve vozidle prostřednictvím OBU, při použití OBU nediskriminační musí být umožněna buď přímo ve vozidle, nebo maximálně na distribučním místě. Uživateli komunikace musí být umožněno ověřit jednoduchým způsobem správnost nastavení deklarované kategorie.</p>
44.	<p>Systém musí umožnit flexibilní stanovení poplatků dle jednotlivých mýtných úseků, dnů v roce a dle hodin a minut v tomto dni. Ke změně poplatku závislého na čase může dojít maximálně 4krát v rámci jednoho dne.</p>
45.	<p>Systém musí zaznamenávat události minimálně v detailu sekund, čas musí být synchronizován se dvěma nezávislými zdroji.</p>

46.	<p>Výběr mýtného musí být pro uživatele komunikace transparentní. Musí být schopen získat veškeré podklady použité pro Výběr mýtného přes zabezpečené rozhraní nebo v papírové formě.</p> <p>Archivace dat v Systému musí umožnit:</p> <p>On-line zobrazení podrobného výkazu automaticky provedených mýtných transakcí za určité období na zpoplatněných komunikacích v ČR (nejdéle však 6 měsíců do minulosti)</p> <p>Na vyžádání zaslání výkazu poštou za zvolené období v papírové formě ve lhůtě maximálně 7 pracovních dnů od obdržení žádosti (nejdéle 3 roky do minulosti) za úplatu.</p>
47.	<p>Systém výběru mýtného musí umožňovat vrácení předem zaplacených záloh za nezrealizované služby.</p>
48.	<p>Systém výběru mýtného musí umožnit, aby uživatel komunikace v případě poruchy palubní elektronické jednotky mohl zaplatit příslušné mýtné za jeden mýtný úsek do 4 hodin.</p> <p>Uživatel komunikace je povinen ověřovat funkčnost palubní elektronické jednotky. V případě chybějících mýtných transakcí (nebo vzniku podezření, že nastala tato skutečnost) musí uživatel komunikace opustit zpoplatněnou komunikaci a v součinnosti s Provozovatelem Systému mu musí být umožněno ověřit skutkovou podstatu a popř. provést kroky k nápravě (výměna palubní elektronické jednotky, dodatečné zaplacení mýtného).</p>
49.	<p>Systém musí zajistit zapsání informace o zcizení palubní elektronické jednotky na „BLACK LIST“ do 5 minut od ověřeného nahlášení ztráty Uživatelem komunikace na Call centrum nebo v distribučním nebo kontaktním místě</p>
50.	<p>Systém musí zajistit, že uživateli komunikace bude umožněna platba mýta pro použití zpoplatněné komunikace pomocí všech v silniční dopravě používaných platebních instrumentů (jako např. pro úhradu pohonných hmot) a to v režimech předplatného i úhrady na fakturu zpětně. Pravidla pro uzavření smluv, která umožní platbu na fakturu, stanovuje Provozovatel. Systém musí umožnit složení a vyúčtování stálé zálohy.</p>
51.	<p>Systém musí umožnit promítnutí zálohy uhrazené přes platební terminál do záznamu o palubní elektronické jednotce do 5 minut.</p>
52.	<p>Uchazeč musí v případě platby fakturou vystavit a odeslat jménem provozovatele daňový doklad nejpozději třetí pracovní den po ukončení období stanoveného ve smlouvě s uživatelem komunikace. Pokud bude příjemce požadovat, musí být v příloze tohoto daňového dokladu rozpis položek. Systém musí rozpoznat neuhrazení faktury a nejpozději třetí pracovní den po lhůtě splatnosti odeslat první upomínku. Při trvajícím neuhrazení faktury musí Systém odeslat třicátý den po lhůtě splatnosti druhou upomínku a informaci předat enforcementu k vymáhání pohledávky. Systém musí umožnit, aby Uživatel Systému mohl dočasně nebo trvale zablokovat možnost úhrady mýtného na fakturu a všechny palubní elektronické jednotky takového uživatele komunikace převést do režimu předplatného. Systém musí umožnit vystavení duplikátu daňového dokladu do 3 let.</p>
D	Vynucování – enforcement
53.	<p>Systém vynucování (enforcement systém) musí zajistit v součinnosti se systémem výběru mýtného, aby každé vozidlo podléhající mýtné povinnosti mohlo být zkontrolováno na každém mýtném úseku.</p>
54.	<p>Systém musí zajistit, aby kontrolní orgány byly schopny provést kontrolu funkčnosti palubní elektronické jednotky jednoduchými prostředky u stojícího i jedoucího vozidla podléhajícího mýtné povinnosti.</p>

55.	Uchazeč musí navrhnout realizaci procesů popsaných výše. Během provozování Systému je musí dodržovat a poskytovat nezbytnou podporu a součinnost Provozovateli.
56.	Systém musí všechna data podstatná pro systém vynucování spravovat centrálně v režimu 24 x 7 x 365 a zajistit okamžitý přístup k těmto datům pro subjekty popř. procesy podílející se na vynucování.
57.	Uchazeč musí dát k dispozici všechna zařízení nezbytná pro systém vynucování připravená k provozu v místě nasazení nejpozději dva měsíce před uvedením Systému do zkušebního provozu.
58.	Uchazeč musí pro provádění automatických kontrol zřídit na zpoplatněných komunikacích stacionární kontrolní zařízení, umožňující kontrolu všech projíždějících vozidel v obou jízdních směrech a každý den je nepřetržitě provozovat. Maximální rychlost vozidla, při které musí být zabezpečena funkčnost kontrolního zařízení, je minimálně 160 km/h. Minimální počet těchto stacionárních zařízení je pro jednotlivé etapy uveden v tabulce 3
59.	Uchazeč musí pro automatické kontroly dodat a nepřetržitě (s výjimkou převozu) provozovat přenosná kontrolní zařízení. Minimální počet těchto přenosných zařízení je pro jednotlivé etapy uveden v tabulce 3. Jejich umístění musí uchazeč měnit dle pokynu Provozovatele Systému, minimální doba umístění v jedné lokalitě je 7 dnů. Pro inspekci budou využívány stávající odstavné plochy.
60.	Uchazeč musí pro účely mobilního enforcementu dodat vozidla vybavená mobilním kontrolním zařízením k provádění namátkových kontrol ze souběžně jedoucího vozidla a zajistit, že tato vozidla včetně vybavení budou provozuschopná v režimu 24 x 7 x 365. Minimální počet těchto vozidel je pro jednotlivé etapy uveden v příslušné tabulce zadávací dokumentace. Namátkovou kontrolu musí být možno provádět z jedoucích vozidel a dále také na parkovištích, čerpacích stanicích a obdobných místech.
E	Podpora uživatelů komunikace
61.	Uchazeč musí pro kontakt s uživateli komunikace zřídit distribuční místa, kontaktní místa, call centrum a internetový portál. Call centrum a internetový portál musí poskytovat služby v min. rozsahu výše popsaném. Pro Call centrum musí Uchazeč zajistit jménem Provozovatele jednotné celoevropské telefonní číslo. Oprávněným uživatelem a vlastníkem tohoto čísla bude Provozovatel, náklady hradí Uchazeč.
62.	Uchazeč musí zřídit distribuční místo a zajistit jeho nepřetržitý provoz u každého vjezdu na zpoplatněnou komunikaci do vzdálenosti max. 12 km jízdy po komunikacích přístupných vozidlům podléhajícími mýtné povinnosti. Zajištění prostorů pro provoz distribučních míst je povinností Uchazeče. Minimální počet distribučních míst pro jednotlivé etapy je určen.
63.	Uchazeč musí zřídit v každém kraji ČR alespoň jedno kontaktní místo a zajistit jeho provoz v min. rozsahu 8 hodin každý pracovní den. Zajištění prostorů pro provoz kontaktních míst je povinností Uchazeče. Minimální počet kontaktních míst pro jednotlivé etapy je určen.
64.	Distribuční a kontaktní místa musí být označena vhodným způsobem umožňujícím jejich snadné nalezení.

65.	Vozidla podléhající mýtné povinnosti musí mít možnost zastavit u distribučních míst a kontaktních míst na dostatečnou dobu pro provedení nezbytných úkonů bez omezení provozu ostatních vozidel. Parkovací kapacity musí být přizpůsobeny konkrétní potřebě. Nezbytné úkony mohou směřovat k získání oprávnění k použití zpoplatněné komunikace nebo obsahovat dotazování, poradenství či získání nebo montáž a uvedení do provozu palubní elektronické jednotky a podobně.
66.	Uchazeč musí po celou dobu provozování Systému mít k dispozici dostatečné množství palubních elektronických jednotek, které bude vydávat a (případně zajišťovat jejich montáž a zprovoznění) na základě žádosti uživatelů komunikace.
67.	Každému potenciálnímu uživateli komunikace musí být umožněno získat provozuschopnou palubní elektronickou jednotku rychle a bez komplikací.
68.	Uchazeč musí zajistit, aby minimálně 75% vozidel podléhajících mýtné povinnosti bylo možno vybavit palubní elektronickou jednotkou před zahájením zkušebního provozu Systému
69.	Uchazeč musí umožnit kontakt s uživateli komunikace osobně, telefonicky, faxem, pozemní poštou, elektronickou poštou a přes internetový portál. Uchazeč musí zajistit odpovídající autentizaci komunikace. Doplnkové služby pro vnější informační systémy by měl přednostně poskytovat přes rozhraní webových služeb - protokol SOAP (Simple Object Access Protocol).
70.	Přechodné pozastavení zpoplatňování v určitých úsecích, které překročí dobu šesti hodin nebo je předvídatelné, musí Uchazeč na pokyn Provozovatele vhodným způsobem oznámit uživatelům komunikace i uživatelům Systému. K přechodnému pozastavení zpoplatňování může dojít např. v důsledku nehod, chyb systému výběru mýtného nebo stavebních prací.
71.	Na internetových stránkách Zadavatele musí uchazeč poskytovat veřejně dostupnou aplikaci – tzv. mýtný kalkulátor, která vypočte mýtné pro danou trasu a kategorii vozidla v rámci zpoplatněných komunikací v České republice. Při změně algoritmu a pravidel systému poplatků musí být v předstihu 1 měsíce zpřístupněna i její modifikace, která vypočte mýtné podle nových podmínek a tím umožní optimalizaci trasy jízdy zpoplatněného vozidla.
F	Zabezpečení provozu
72.	Uchazeč musí zavést a udržovat v chodu auditovaný bezpečnostní proces, který bude kontinuálně zajišťovat integritu, důvěrnost a dostupnost dat nezbytných pro provoz Systému.
73.	Uchazeč musí definovat a provozovat proces dohledu nad kvalitou a funkčností Systému.
74.	Systém musí umožnit Uživateli Systému získávání dat pro další zpracování bez omezení. Pro tento účel musí být plně zdokumentován a zadavateli předán jejich datový model a poskytnuta zadavateli přístupová práva na základě požadavku Zadavatele. Tyto informační systémy musí uchovávat neredukovaná data pro on-line přístup 12 měsíců a následně off-line přístup s historií následujících 24 měsíců. Tyto informační systémy musí být také dostatečně parametrizovatelné v oblastech kategorizace vozidel a mýtných úseků a jejich zpoplatnění tak, aby při jejich změně nebyly nutné další finanční náklady.
75.	Uchazeč musí zřídit a provozovat informační systém sledující funkčnost, výkonnost, spolehlivost Systému po celou dobu existence systému a zpřístupnit jej trvale a nepřetržitě Objednateli.
76.	Uchazeč musí vytvořit Systém takovým způsobem, aby Provozovatel měl možnost do 24 hodin po výmazu vizuálně zpracovávaných dat (snímky registračních značek ...) zkontrolovat, že došlo k vymazání.

77.	Přístup k provozním aplikacím systému musí být umožněn pouze Objednateli a oprávněným operátorům a musí být omezen jasně definovanými oprávněními.
78.	Data musí být v Systému ukládána tak, aby při poruše jednoho zařízení nebo technologické komponenty (např. disku) nedošlo k jejich ztrátě. Záložní a archivní kopie dat z centrálních částí systému musí být bezpečně ukládány ve dvou dostatečně vzdálených lokalitách.
G	Dokumentace
79.	Uchazeč musí do nabídky zapracovat návrh systému, který musí obsahovat minimálně: <ul style="list-style-type: none"> • dekompozice systému a popis subsystémů zejména: <ul style="list-style-type: none"> – infrastruktura pro předpis mýtného – infrastruktura pro billingové centrum – enforcement • datový a procesní model včetně garantované kapacity dílčích procesů • použité technologie, základní a komerční SW • topografie sítě
80.	Systém a jeho komponenty, procesy i postup prací musí být plně zdokumentován. Součástí požadované dokumentace je i Metodika řízení prací, kterou vybraný Uchazeč předloží ke schválení Projektovému manažerovi před zahájením prací na Prováděcím projektu. Předložení dostatečné dokumentace je podmínkou pro převzetí dílčích komponent i systému jako celku. Ke každé komponentě systému musí být předložena dokumentace: <ul style="list-style-type: none"> • harmonogram zavádění (před zahájením prací) • technická • procesní • bezpečnostní • uživatelská
81.	Uživatelská dokumentace pro uživatele komunikací musí být dostupná na distribučních místech minimálně v daných jazykových verzích.
82.	Uchazeč musí specifikovat komunikační rozhraní centrálního systému pro předpis mýta, které umožní příjem a poskytování informací o mýtných transakcích a oprávnění používat zpoplatněnou komunikaci. Rozhraní musí být realizované standardními prostředky a musí používat běžné formáty výměny dat.
Povinné požadavky – služby	
83.	Úplná činnost centrálního zpracování, tedy obě instalace modulu centrálního zpracování mýtných transakcí a obě instalace modulu billingu, musí být při poruše obnoveny nejpozději do 4 hodin.
84.	Minimální jazykové vybavení pracovníků distribučních míst: čeština (nebo slovenština) plyně, angličtina, němčina a ruština částečně.
85.	Minimální jazykové vybavení pracovníků kontaktních míst: čeština (nebo slovenština), angličtina, němčina a ruština plyně.

86.	Call centrum musí minimálně poskytovat služby v jazycích: čeština (nebo slovenština), angličtina, němčina a ruština non-stop. Polština, maďarština a španělština od 6.00 do 22.00 hod.
87.	System musí zajistit maximální parametry zahájení komunikace ze strany pracovníka Call centra: 90 % do 20 sekund, 99 % do 120 sekund
88.	System musí zajistit maximální parametr pro vyřízení reklamace: odpověď odejde nejpozději 4. pracovní den
89.	Oprava vozidla mobilního enforcementu včetně vybavení maximálně do 72 hodin.

3.2.12 Analýza časových, technických a bezpečnostních rizik

Analýza provedená v kapitole 3.2.12.1 je zaměřena na posouzení disponibilního časového prostoru od případného jmenování NVD do doby převzetí plné odpovědnosti za funkčnost stávajícího SEM a potřebné spolupráce stávajícího GD při předávání SEM. V kapitole 3.2.12.2 je posuzována technická problematika provozu a údržby infrastruktury na komunikacích, HW a SW a jejich optimalizace. Kapitola 3.2.12.3 je věnována bezpečnostním rizikům.

3.2.12.1 Časová problematika a rizika

Komplexnost technicko-provozního zajištění poskytovaných služeb

S ohledem na komplexnost dodavatelsko-odběratelských vztahů vytvořených s cílem poskytovat komplexní služby SEM a platí-li předpoklad, že od 1.1.2017 přebírá odpovědnost za provoz SEM ve stávající konfiguraci nově vybraný dodavatel provozních služeb (NVD), a měl by kompletně převzít stávající SEM včetně smluvního zajištění.

Pokud podle dostupných údajů je ve finančním objemu přes polovinu činností, které jsou pro GD zajišťovány v rámci provozu SEM subdodavately, pak je proces projednání a uzavření smluv s případným NVD časově a technicky již obtížně realizovatelný.

Do 31.12.2016 je obsah smluv mezi GD a jeho subdodavatelem důvěrný. Pokud nedojde k dohodě, nebude mít GD zřejmě důvod zahájení jednání mezi NVD a svými subdodavatelem podpořit.

Lze uvést, že např. jednání s hlavními subdodavatelem (ČSOB, HP, TO2) při vypsání veřejné zakázky trvala více než 12 měsíců.

V případě, že by NVD měl možnost měnit skladbu a rozsah plnění svých subdodavatelů, je výše uvedené z pohledu důvěrnosti méně relevantní, nicméně to výrazně omezí možnosti spolupráce stávajícího GD na školení, testování apod. Nicméně musí dojít k prověření kvalifikace veškerých subdodavatelů NVD.

Nadále se tedy zaměříme pouze na variantu provozu stávajícího systému a zachování subdodavatelé struktury. Součástí toto identifikovaného rizika je skutečnost, že externí subdodavatelé mohou mít své vlastní externí smluvně vázané subdodavatele.

Je také nutno vzít v úvahu, že pro stávající klíčové subdodavatele nemusí být NVD akceptovatelný smluvní partner a smlouva nebude uzavřena a činnost zajištěna.

Nevyjasněné obchodní podmínky uvolnění důvěrných informací 3. stranám:

Dle informací zjištěných znaleckým ústavem v průběhu zpracování posudku, GD provedl revizi dokumentace SEM, kterou má Provozovatel k dispozici a sdělil, které dokumenty je ochoten za předpokladu dosažení kompenzace uvolnit před 31. 12. 2016 pro účely výběru NVD. K dohodě však dle předaných informací nedošlo a tudíž GD zatím nedal souhlas s tímto uvolněním.

Nevyjasněnost způsobu řešení vypořádání případných technickoprovozních problémů, které mohou být NVD uváděny jako důvod jeho neplnění.

V rámci původní zadávací dokumentace byly stanoveny mandatorní podmínky, které podmiňovaly předání a převzetí SEM. Není zřejmé, jaký mechanismus bude použit pro předání provozu mezi GD a NVD, případně zda GD předá SEM provozovateli a ten jej předá NVD.

Riziko úzce souvisí se způsobem předání SEM NVD a zajištěním podpory NVD od stávající GD (testování stavu systému, školení NVD před 1. 1. 2017). Do tohoto rizika je třeba zakalkulovat doběh služeb činností z období, kdy za SEM odpovídal stávající GD (platba za fakturaci, reklamace, vratky). Standardní doba doběhu fakturací a vratek je 4 měsíce od zahájení procesu, reklamace lze uplatňovat po dobu 3 let zpětně.

V původním výběrovém řízení měl GD povinnost během 5 měsíců (srpen-prosinec) před uvedením SEM do provozu provést otestování a pilotní provoz (prosinec - 1 měsíc plný provoz bez výběru mýta) a poté 1 rok zkušební provoz SEM s plným výběrem mýta. Během tohoto roku byly na SEM Projektovým manažerem zjišťovány vady a nedodělky (nebránící provozu) neodhalené před spuštěním. Vydání finálního protokolu o ukončení prací (po odstranění všech vad a nedodělků) proběhlo v červnu 2009.

V letech 2007 a 2008 byly definovány konkrétní způsoby naplnění TP a jejich plnění bylo rozděleno do 135 dílčích úkolů. Na definici i testování a ověřování TP byly zainteresovány jak strany Dodavatele, Objednatele i nezávislého orgánu (Projektového manažera). Vlastní ověření probíhalo, v případě, kdy to bylo technicky možné, testováním v SEM (testovací nebo provozní prostředí) nebo předložením příslušného popisu z Technické dokumentace anebo Prohlášením Dodavatele, že SEM danou podmínku splňuje, pokud nelze ověřit ani jednou z předchozích metod.

Celý proces včetně dohody všech zúčastněných stran (ŘSD, KTS, Mandatář) nad způsobem ověřování a vlastní testy a dokumentování trval cca 1,5 roku (bylo vytvořeno více jak 1 000 dokumentů), zkrátit tuto činnost např. na 0,5 roku není myslitelné, protože vyžaduje úzkou součinnost současného Dodavatele.

Obdobné procesy (metodika, testy, předávání) KTS prováděl také se svými subdodavateli a např. s HP trvaly tyto činnosti 4 měsíce a byly rozděleny do více než 80 oblastí popisující rozsah služeb a tomu odpovídající dokumentaci a testování /ověřování parametrů.

Pokud by NVD měl být ještě před zahájením svého smluvního plnění vyškolen GD, musí si vytvořit vlastní školící a testovací prostředí napojené i na prostředí (rozhraní) ostatních dodavatelů, k čemuž ovšem potřebuje technickou dokumentaci a SW SEM a všech dodavatelů návazných technických systémů. Toto bude k dispozici až od 1. 1. 2017. Stávající školící a testovací prostředí v majetku Provozovatele nelze použít do 31. 12. 2016, protože by to znamenalo ohrožení plnění GD.

Součástí provozní činnosti NVD bude i realizace změn SEM, které budou primárně vyvolány legislativními potřebami, ale mohou být Provozovatelem požadovány také z jiných důvodů. Zdrojový kód a dokumentaci SEM bude mít NVD k dispozici až po 31. 12. 2016

3.2.12.2 Technická a provozní problematika a rizika

V kapitole 3.2.11 jsou uvedeny požadavky na dodávku a provoz systému elektronického mýtapřevzaté ze zadávací dokumentace.

V následujícím přehledu jsou uvedeny vybrané okruhy a činnosti, u kterých lze důvodně dle názoru znaleckého ústavu předpokládat rizika v případě převzetí SEM NVD.

Číslování v závěru textu odstavců (xx), odpovídá číslování požadavků v kapitole 3.2.11.

Povinné požadavky – dodávka

a) Požadavky na architekturu systému

Modul centrálního zpracování mýtných transakcí musí být provozován duplicitně s duplikací dat a modul výběru mýta musí být zálohován jako hot-standby. Úplná činnost centra musí být obnovena do 4 hodin od výskytu poruchy (24).

Veškerá datová komunikace mezi prvky systému musí probíhat šifrovaně (25).

Uchazeč musí zajistit při zahájení Zkušebního provozu a poté každý rok vždy k 31. 12. inventuru té části majetku Systému, která je ve vlastnictví státu a to prostřednictvím nezávislého autorizovaného auditora pro tuto oblast (26).

b) Předpis mýtného

Uživatel Systému bude na základě zákona nebo podzákoného nařízení povinen ověřovat správnou funkčnost palubní elektronické jednotky a v případě zjištěných závad bude povinen provést vhodná opatření (např. dodatečná platba mýtného, výměna palubní elektronické jednotky apod.) (37).

Systém musí zajistit, aby v případě přechodu na jinou verzi software v palubní elektronické jednotce byla tato změna provedena během přechodného období u všech jednotek a to prokazatelným způsobem (40).

c) Výběr mýtného

Systém musí uživateli komunikace umožnit prohlédnout si jednoduchým způsobem nejméně posledních 20 mýtných transakcí provedených maximálně v posledních 14 kalendářních dnech buď přímo na palubní elektronické jednotce, nebo jiným vhodným způsobem (např. na distribučním místě)(42).

Archivace dat v Systému musí umožnit:

On-line zobrazení podrobného výkazu automaticky provedených mýtných transakcí za určité období na zpoplatněných komunikacích v ČR (nejdéle však 6 měsíců do minulosti) (46).

Systému mu musí být umožněno ověřit skutkovou podstatu a popř. provést kroky k nápravě (výměna palubní elektronické jednotky, dodatečné zaplacení mýtného)(48).

Systém musí zajistit zapsání informace o zcizení palubní elektronické jednotky na „BLACK LIST“ do 5 minut od ověřeného nahlášení ztráty Uživatelem komunikace na Call centrum nebo v distribučním nebo kontaktním místě(49).

Systém musí umožnit promítnutí zálohy uhrazené přes platební terminál do záznamu o palubní elektronické jednotce do 5 minut (51).

d) Vynucování enforcement

Systém musí všechna data podstatná pro systém vynucování spravovat centrálně v režimu 24 x 7 x 365 a zajistit okamžitý přístup k těmto datům pro subjekty popř. procesy podílející se na vynucování (56).

Uchazeč musí dát k dispozici všechna zařízení nezbytná pro systém vynucování připravená k provozu v místě nasazení nejpozději dva měsíce před uvedením Systému do zkušebního provozu (57).

Uchazeč musí pro účely mobilního enforcementu dodat vozidla vybavená mobilním kontrolním zařízením k provádění namátkových kontrol ze souběžně jedoucího vozidla a zajistit, že tato vozidla včetně vybavení budou provozuschopná v režimu 24 x 7 x 365. Minimální počet těchto vozidel je pro jednotlivé etapy uveden v příslušné tabulce zadávací dokumentace (60).

e) Podpora uživatelů komunikace

Uchazeč musí pro kontakt s uživateli komunikace zřídit distribuční místa, kontaktní místa, call centrum a internetový portál (61).

Uchazeč musí zřídit distribuční místo a zajistit jeho nepřetržitý provoz u každého vjezdu na zpoplatněnou komunikaci do vzdálenosti max. 12 km jízdy po komunikacích přístupných vozidlům podléhajícím mýtné povinnosti (62).

Zajištění prostorů pro provoz distribučních míst je povinností Uchazeče. Minimální počet distribučních míst pro jednotlivé etapy je určen (62).

Vozidla podléhající mýtné povinnosti musí mít možnost zastavit u distribučních míst a kontaktních míst na dostatečnou dobu pro provedení nezbytných úkonů bez omezení provozu ostatních vozidel. Parkovací kapacity musí být přizpůsobeny konkrétní potřebě. Nezbytné úkony mohou směřovat k získání oprávnění k použití zpoplatněné komunikace nebo obsahovat dotazování, poradenství či získání nebo montáž a uvedení do provozu palubní elektronické jednotky a podobně (65).

Uchazeč musí po celou dobu provozování Systému mít k dispozici dostatečné množství palubních elektronických jednotek, které bude vydávat a (případně zajišťovat jejich montáž a zprovoznění) na základě žádosti uživatelů komunikace (66).

Uchazeč musí zajistit, aby minimálně 75% vozidel podléhajících mýtné povinnosti bylo možno vybavit palubní elektronickou jednotkou před zahájením zkušebního provozu Systému (68).

Uchazeč musí umožnit kontakt s uživateli komunikace osobně, telefonicky, faxem, pozemní poštou, elektronickou poštou a přes internetový portál. Uchazeč musí zajistit odpovídající autentizaci komunikace. Doplnkové služby pro vnější informační systémy by měl přednostně poskytovat přes rozhraní webových služeb - protokol SOAP (69).

f) Zabezpečení provozu

Uchazeč musí zřídit a provozovat informační systém sledující funkčnost, výkonnost, spolehlivost Systému po celou dobu existence systému a zpřístupnit jej trvale a nepřetržitě Objednateli (75).

Přístup k provozním aplikacím systému musí být umožněn pouze Objednateli a oprávněným operátorům a musí být omezen jasně definovanými oprávněními (77).

Data musí být v Systému ukládána tak, aby při poruše jednoho zařízení nebo technologické komponenty (např. disku) nedošlo k jejich ztrátě. Záložní a archivní kopie dat z centrálních částí systému musí být bezpečně ukládány ve dvou dostatečně vzdálených lokalitách (78).

Povinné požadavky - služby

Úplná činnost centrálního zpracování, tedy obě instalace modulu centrálního zpracování mýtných transakcí a obě instalace modulu billingu, musí být při poruše obnoveny nejpozději do 4 hodin (83).

Oprava vozidla mobilního enforcementu včetně vybavení maximálně do 72 hodin (89).

3.2.12.3 Bezpečnostní problematika a rizika

Charakteristika SEM z pohledu informačních systémů.

Na základě vyhlášky č. 317/2014 Sb. Ze dne 15.12.2014 o významných informačních systémech a určujících kritériích byl SEM zařazen mezi „**Významné informační systémy**“ pod položkou č. 23. Celkově je v seznamu v současné době zařazeno 92 informačních systémů důležitých pro stát.

Bezpečnostní koncept.

Funkčnost SEM je plně závislá jak na spolehlivosti, funkčnosti a bezpečnosti vlastních technických prostředků sloužících pro vytváření a sběr prvotních údajů, tak na přenosu dat prostřednictvím telekomunikačních zařízení a jejich finálního zpracování. V dalším textu je uvedena základní problematika, kterou řeší Bezpečnostní **koncept společnosti Kapsch**.

Bezpečnostní koncepce Kapsch je vytvořena za účelem zajištění ochrany citlivých údajů, které elektronický systém výkonového zpoplatnění (ESVZ) svou činností shromažďuje a se kterými operuje, a to zejména dle platných zákonných předpisů, zákonu č. 101/2000 Sb., o ochraně osobních údajů, a zajistit ochranu obchodního tajemství provozovatelů dopravních prostředků, to vše podle standardu BS7799 – o systému ochrany informací a mezinárodního standardu ISO/IEC 17799, představující soubor postupů pro management bezpečnosti informací.

Společností Kapsch definované základní aspekty bezpečnostního systému obsahují pojmy jako **integrita**, tedy přesnost a kvalita zjišťovaných informací, **důvěrnost**, tedy ochrana získaných informací před neoprávněným přístupem a zneužitím, **dostupnost**, tedy zajištění plynulého výkonu a poskytování služeb telematických a informačních, či **právníshoda**, tedy respektování zákonných požadavků právního systému státu.

Bezpečnostní opatření zahrnují všechny zúčastněné subjekty, tedy systémového operátora, střediska údržby a enforcementu, datová centra a všechny pobočky s datovým spojením s počítačovými centry, které představují kontaktní místa, distribuční místa, mýtné stanice, stanice enforcementu, vozidla mobilní kontroly a jejich mobilní zařízení. Předpisy pak zahrnují také další napojené subjekty a třetí strany.

Za účelem účinného řízení informační bezpečnosti společnost zřídila organizační jednotku Bezpečnost, fungující pod vedením a dohledem manažera bezpečnosti. Náplní práce této jednotky je zejména provádění interních analýz rizik, analýza úrovně bezpečnosti systému, konstrukce bezpečnostních směrnic a řízení bezpečnosti ve smyslu vývoje obecné struktury bezpečnosti, plánování a koordinace bezpečnostních zásahů, analýza funkčnosti systému, informační bezpečnostní činnost, školení uživatelů systému, analýza incidentů a další. Hlavním rizikem, které je identifikováno a eliminováno, je jakýkoli typ hrozby, zneužití, zlého úmyslu, nebezpečí nebo události, který by potenciálně mohl vést ke zničení, ztrátě, nedostupnosti informací, nebo ke snížení jejich integrity nebo důvěrnosti. Sledované kritické oblasti představuje např. neoprávněný přístup třetích stran do systému, útok, sabotáž či krádež zařízení či softwaru, výpadek napájení a další.

Jsou definovány soubory určitého typu dat jako kritické pro spolehlivé fungování systému ESVZ. Jsou to zejména uživatelská data, transakce, seznamy, přenosy plateb společností vydávajícím karty a data enforcementu. Tato data jsou dělena do kategorií pro jejich účinnější ochranu: **velmivýznamná** (mýtné a platební údaje), **relevantní z hlediska ochrany** (jména, snímky, další osobní údaje) a **důležitá pro provozní procesy** (statistiky, seznamy, programy).

Následující přehled obsahuje nejzásadnější bezpečnostní opatření, která společnost Kapsch aplikuje z důvodu splnění cíle chránit systém ESVZ před primárními riziky a hrozbami:

- Fyzická bezpečnostní opatření
- Řízení logického přístupu k informačním zdrojům
- Bezpečnost softwaru
- Redundance kritických hardwarových prvků
- Zálohování informací
- Bezpečnost obsahu
- Havarijní plány
- Ochranná opatření pro kritické informace přenášené sítí

Fyzická bezpečnostní opatření představují první linii obrany před hrozbami typu ztráty, zničení, či nesprávné funkce zdrojů elektronického zpracování dat (EDP) dalšího technického zařízení. Prostory budov chrání zařízení a zdroje potřebné k poskytování služeb zejména před hrozbami přírodními (požár, úder blesku,...), úmyslnými (vandalismus) a

náhodnými (porucha chladícího zařízení), vnější ochrana je zajištěna standardními dostupnými způsoby (oplocení, průmyslové kamery, poplašné systémy). Datová centra jsou nepřetržitě hlídána pracovníky ostrahy, kritické prostory jsou přístupné pouze skrze ověření totožnosti a práva k přístupu pomocí identifikačních karet. Ochranu kritických prostor, jako např. místnosti se servery, zajišťuje:

- Poplašné zařízení proti vniknutí
- Systém detekce požáru a protipožární hasící systém
- Systém detekce vody
- Klimatizační zařízení
- Ochrana proti zásahu bleskem

Terminály distribučních a kontaktních míst jsou napojeny pouze na síť WAN. Zařízení mýtných stanic a stanic enforcementu je chráněno bránou, přístup je neustále sledován. Zajištění vozidla mobilního enforcementu podléhá předpisům Celní správy.

Podstatu **řízení logického přístupu k EDP zdrojům** z hlediska bezpečnosti představuje rámcové schvalování přístupových práv na základě kritérií daných konkrétním pracovníkem či jeho funkcí. Zaměstnancům jsou přidělovány role, se kterými pak souvisí rozsah jejich přístupu, ten je omezen na oblasti pouze související s jejich pracovní náplní, je uplatňován „need-to-know“ princip. Kromě standardního zabezpečení v podobě přiřazených uživatelských ID a hesel zaměstnancům jsou používána také jednorázová hesla generována pomocí tokenů chráněných PINem. K provoznímu prostředí a operačním systémům mají přístup pouze systémoví administrátoři, je vyvíjena snaha, aby tuto roli zastával minimální počet lidí. Každý administrátor má své osobní ID, každá jeho činnost v rámci systému je tedy jasně vysledovatelná až ke konkrétní osobě.

Systém ESVZ byl navržen způsobem, aby byl schopen zajistit **bezpečnost softwaru** pomocí pravidelných kontrol, automatických i manuálních, za účelem přezkumu a kontroly shody a přesnosti dat v systému, případné odhalené nesrovnalosti označit a poukázat tak na anomálie indikující možnou manipulaci s daty. Úkolem systému bezpečnosti softwarových programů je sledování použití jednotlivých funkcí aplikace, kontrola „end-to-end“, hodnověrnost aplikace posuzovaná pomocí přesnosti zpracování dat, okamžité rozpoznání chyby v aplikaci, tvorba bezpečných záloh dat a další. Jeden z bezpečnostních nástrojů představuje systém oprávnění pro použití funkčnosti aplikace, kdy vhodnou kontrolou oprávnění lze zabránit přístupu neoprávněných osob k funkčnostem a datům aplikace. Role dané osoby vyžadující přístup k aplikaci či datům tak určuje parametry typu: jaké úkony mohou s daty provádět, místní a časové příslušnosti a další. Bezpečnostní opatření pro ochranu před manipulací s daty aplikace jsou implementována následující:

- **Zabezpečení integrity dat** – představuje procesy, které zajišťují, aby již zpracovaná a uložená data nebyla následně měněna nebo jakýmkoli způsobem zneužita
- **Verifikace dat** – soubor opatření, které kontrolou aplikačních dat přispívají k transparentnosti systému. Mezi taková opatření patří registrace a sledování systémových vstupů/pokusů o přístup i veškerých transakcí prováděných s daty,

ukládání takto pořízených záznamů o procesech po přiměřenou dobu, provádění auditních kontrol bezpečnostních opatření uvnitř systému, identifikace veškerých anomálií, geneze zpráv o takových případech.

- **Indikace anomálií** – v systému jsou zavedeny chybové zprávy a hlášení pro jednotlivé možné problémy, mezi ně patří např. nesprávná funkčnost, anomálie procesů a dat, a další.
- **Oprávnění k provedení specifických kritických funkcí** – některé specifické kritické funkce, zejména vedoucí ke zrušení či změně prováděných operací nebo přistupující k již archivovaným datům, vyžadují autorizaci odpovědnou osobou v podobě hardware nebo software manažera.
- **Použití nástrojů/utilit** – jejich užívání souvisí zejména se zálohováním dat a softwaru, avšak mají i další funkce, jako např. formalizování požadavků, registrace síťového přístupu k datům, generování kopií dat, provádění modifikací a jejich zálohování a další.

Zajištění bezpečnosti dat při DSRC komunikaci obstarává standardní šifrování, dále digitální podepisování citlivých dat na radiovém rozhraní DSRC, také ale řízení fyzického přístupu ke kritickým prostorám, zábrany proti vandalům a další mechanické bezpečnostní prvky.

Důležitý aspekt představuje **správa poskytování služeb**, je nutné zajistit, aby došlo k přijetí a dodržování bezpečnostních opatření a dohod o úrovni služeb poskytovatelů. Za sledování partnera poskytujícího službu je zodpovědná jedna jasně určená kontaktní osoba, která má na starost kontrolu dodržování smlouvy. Stěžejní pro společnost je si uvědomit, že v případě outsourcingu stále leží konečná zodpovědnost za zpracovávané informace z vnějších zdrojů právě na ní.

Systém ESVZ je chráněn nejnovějšími antivirovými technologiemi, seznamy virů a antivirové prostředky na serverech jsou udržovány v neaktuálnější možné verzi. Samotný systém ESVZ je z bezpečnostních důvodů izolován firewallem od kancelářské e-mailové komunikace. Veškerá data jsou před použitím/odesláním automaticky kontrolována z hlediska přítomnosti virů, aby v případě zjištění infekce mohl systém okamžitě reagovat a zabránit hrozbě vůči systému ESVZ.

Komunikační síť musí být zabezpečena tak, aby byla bezpečná, spolehlivá a důvěryhodná a chráněná před napadením a neoprávněným přístupem z vnějšku. Formy takového zabezpečení jsou:

- Vhodné plánování a správa architektury a konfigurace sítě
- Logická a fyzická ochrana prvků a infrastruktury sítě
- Ochrana a sledování přístupových bodů sítě
- Autentizace protistran podílejících se na přenosu dat
- Šifrování všech informací během fáze přenosu
- Ochrana před viry šířícími se po síti
- Řízení a sledování síťových služeb a jejich funkčních úrovní a výkonnosti
- Spolehlivost a redundance centrálních síťových prvků s cílem zajistit nepřerušované poskytování a dostupnost služeb

Kontaktní body mezi interní (aplikace, Extranet, atd.) a veřejnými sítěmi (Internet) jsou chráněny odpovídajícími firewally. Bezpečnostní zajištění demonstruje aplikace konceptu víceúrovňových redundantních firewallů. K ochraně informací komunikovaných přes síť se využívají technologie asymetrického šifrování dat, digitální podpisy a další.

Pro zajištění vysoké hladiny spolehlivosti fungování systému ESVZ jsou použita vysoce spolehlivá zařízení s akcentem na **redundanci kritických hardwarových prvků**. Všechny kritické síťové i systémové prvky jsou strukturovány redundantně, zařízení EDP musejí mít zajištěn rezervní zdroj energie, v chodu je také centrální monitorovací systém, který je nepřetržitě provozován školenými zaměstnanci. Společnost využívá pouze řádně certifikovaný hardware a software pro zajištění nejvyšší kvality a spolehlivosti systému. Serverové systémy existují dvojmo v oddělených oblastech a jsou zrcadleny přes redundantní datový okruh.

Každoročně probíhá nehlášený test – simulace selhání datového centra, který má za úkol prozkoušet kvalitu bezpečnostních opatření a spolehlivost systému ESVZ. Jakékoli nedostatky zjištěné tímto testem jsou ihned napravovány a test musí proběhnout opakovaně pro získání jistoty nápravy daného problému. Celý bezpečnostní systém systému ESVZ je kontinuálně monitorován, kontrolován a prošetřován za účelem udržení jeho účinnosti na nejvyšší úrovni.

Shrnutí.

Definovat nyní jednotlivé problémy a hrozící rizika v bezpečnostním systému není účelné. Zdrojem rizika může být vše, jak technický problém na úrovni sběru prvotních dat, tak v komunikaci, ve využití přenosových sítí, v SW vlastního systému, tak např. v komunikaci a zpracování dat v bankovním systému. Bezpečnost systému má samozřejmě přímý vliv na účinnost výběru mýta.

Bezpečnostní systém tvoří komplexní soubor technických a systémových opatření, které eventuelní zájemce musí předložit, aby mohl být přezkoumán z hlediska plnění všech bezpečnostních funkcí případného NVD při výběru mýta za použití zpoplatněných komunikací.

3.2.13 Další rizika v oblasti EETS, SW a patentového portfolia

3.2.13.1 Implementace EETS

Právo Evropské unie ukládá České republice povinnost zavést systém EETS. Aktuálně má tato povinnost svůj odraz i v národní legislativě. S ohledem na tuto povinnost České republiky musí být součástí jakékoliv veřejné zakázky na budoucí provoz SEM rovněž implementace systému EETS.

Zavedení EETS je možné dvěma způsoby, a to buď vybudováním zcela nového systému SEM, (za tím účelem musí ovšem být na straně MD k dispozici strategie zpoplatňování komunikací po roce 2017, jak je zadáno v Usnesení vlády č. 188 z 9.3.2015), nebo implementací EETS do stávajícího systému, který již je majetkem České republiky.

Z ekonomického hlediska je výrazně hospodárnější využití stávajícího systému, než budování systému zcela nového.

Z technického hlediska, zejména s ohledem na bezpečnost a stabilitu provozu SEM, je implementaci EETS schopno v současné situaci s vyloučením rizik provést výlučně konsorcium Kapsch.

Tato implementace představuje především vybudování zcela nového rozhraní mezi systémem asystémy poskytovatelů EETS (EETS Service Providers). Při implementaci je nezbytné využít celosvětově unikátní know-how konsorcia Kapsch, které dodavatel získal zejména při obdobných projektech v Polsku a Rakousku a též při regionálních evropských projektech (RETS).

Toto know-how nikterak nesouvisí s provozem systému v ČR a Kapsch, tak není povinen ani při ukončení SoS toto know-how předat objednateli. Navíc Kapsch disponuje vlastními jedinečnými vývojovými nástroji, které jsou nezbytné pro úspěšné provedení implementace.

Koncepce EETS nebyla v době objednatelovazadání požadavků na systém v roce 2005/2006 jakkoliv definována. V době návrhu systému byla jeho architektura tedy taková, že implementace nových funkcionalit do systému je díky této skutečnosti značně technicky náročná, zvláště proto, že nové funkcionality, požadované po 10 letech provozu systému jsou koncepčně (i technologicky) řešeny odlišně od původně navržené architektury systému, a proto jejich začlenění do současného systému vyžaduje detailní a komplexní znalost stávajícího řešení vzhledem k tak významným zásahům do stávajícího systému jako je implementace EETS.

Z výše uvedeného vyplývá, že není možné, aby stávající systém elektronického mýta převzal a provozoval nově vybraný dodavatel a implementoval do stávajícího systému EETS.

V oznámení o připravovaném VR (viz příloha) je zmíněno, že jako součást plnění je očekáváno předložení řešení způsobu ukončení služeb, které je nezbytné pro zajištění bezproblémového přechodu na nový SEM (technologicky neutrální systém, který bude provozován po dalších 10 let), jehož přípravu zahájilo MD.

Stávající GD, který dle svého prohlášení počítá s účastí ve VR na prodloužení provozu stávajícího SEM, v současné době na obou dokumentech (ukončení služeb a umožnění přechodu na nový SEM, implementace EETS) intenzivně pracuje a tudíž v žádném případě neposkytne žádnému zájemci o NVD jakékoliv know-how v této oblasti.

Pokud by tento NVD chtěl připravit tuto část své nabídky na základě dokumentace ke stávajícímu SEM, musel by ji mít k dispozici, což znamená dořešit riziko 3.1.12 – uvolnění důvěrných informací.

Toto představuje rovněž komplexní problém. V původním výběrovém řízení měl GD povinnost během 5 měsíců (srpen-prosinec) provést otestování a pilotní provoz (prosinec - 1 měsíc plný provoz bez výběru mýta) a poté 1 rok zkušební provoz SEM s plným výběrem mýta. Během tohoto roku byly na SEM Projektovým manažerem zjišťovány vady a nedodělky (nebránící provozu) neodhalené před spuštěním Zkušebního provozu. Pro informaci GD uvádí, že vydání

Finálního protokolu o ukončení prací (pod odstranění všech vad a nedodělků) proběhlo až v červnu 2009.

3.2.13.2 Změny systému, softwarová optimalizace

Po celou dobu provozu SEM docházelo z iniciativy konsorcia Kapsch k průběžnému vylepšování a modernizaci systému. Ve svém základě je systém svou architekturou poplatný době svého vzniku (2005/2006). Díky průběžné modernizaci prováděné konsorciem Kapsch byl systém obohacen o nové pokročilé funkce, jeho provoz byl výrazně optimalizován a díky tomu si k dnešnímu dni udržuje i po téměř deseti letech provozu vysoký standard odpovídající modernímu systému.

Tato průběžná modernizace systému byla dle prohlášení GD prováděna nad rámec SoD a její výsledky tvoří know-how konsorcia Kapsch, jehož předání není smluvní povinností konsorcia Kapsch. Systém tedy by byl zřejmě při skončení SoD předán bez dodatečných funkcionalit, které do něj byly z iniciativy konsorcia Kapsch průběžně implementovány.

Pravděpodobně by rovněž byl systém předán bez nad rámec SoD provedené softwarové optimalizace. Existuje tedy reálné riziko, že přiskončení SoD by byl systém předán funkční, ale na technologické úrovni odpovídající roku 2006.

V důsledku toho pravděpodobně dojde k výraznému poklesu efektivity systému a současně bude toto snížení technologické úrovně zpět znemožňovat jakoukoliv další modernizaci či rozšíření systému, včetně možnosti implementace EETS.

Ačkoliv tedy může být technická dokumentace systému (Dokumenty dodavatele dle SoD) z velké části za některých okolností zpřístupněna i dalším osobám, není prakticky možné provést bezchybně fungující a efektivní rozšíření či jakékoli jiné změny na žádost objednatel bez unikátního know-how, kterým disponuje za stávající situace pouze konsorcium Kapsch.

K jakékoli změně a alespoň rámcové optimalizaci nákladů na její provedení bude tedy nutná kooperace případně třetí osoby pověřené provedením změn s Kapsch, což bude i v případě souhlasu Kapsch znamenat pouze významné zvýšení nákladů na provedení takové změny.

Změny a optimalizaci stávajícího systému by teoreticky mohla být po čistě technologické stránce schopna provést i třetí osoba. I pokud by se však jednalo o skutečného profesionála ve svém oboru, který by disponoval širokou škálou lidských i technických prostředků, je tato možnost opravdu čistě teoretická z důvodu neúměrného času, který by byl potřebak nastudování celého systému a jeho architektury.

Z praktického hlediska zejména spolehlivost jejího výsledku, kvality a záruky funkčnosti ve smyslu výkonnostním, cenovém, časovém, možností následné podpory resp. zajištění SLA apod., stejně jako případná možnost škálovatelnosti a úprav takového výsledku se nemůže jednat o srovnatelné plnění na úrovni možností, které je schopen zaručit Kapsch.

I v případě dalších změn systému nad rámec implementace EETS jiným subjektem odlišným odkonsorcia Kapsch by tak s největší pravděpodobností došlo k ohrožení řádného nepřetržitého a bezporuchového provozu systému.

V koncepční části testovací dokumentace je obsaženo know-how Kapsch a ten s odkazem na SoD odpírá k datu zpracování posudku souhlas k jejímu zpřístupnění a uvádí, že zpřístupněním některých dokumentů uvedeného seznamu by se Kapsch i MD/ŘSD vystavili nebezpečí zneužití informací obsažených v těchto dokumentech třetími osobami, tzn., došlo by ke snížení bezpečnostní ochrany systému. Tím by bylo konsorciu Kapsch znemožněno garantovat plnění jeho povinností plynoucích z SoS, (zejména povinnost Kapsch k zajištění řádného nepřetržitého a bezporuchového provozu systému ve lhůtách stanovených SoS, vč. SLA). V případě zpřístupnění dokumentace týkající se bezpečnosti by se vytvořilo nové závažné riziko zneužití této dokumentace, resp. dílčích technických informací obsažených v této dokumentaci, k realizaci útoku/útokům vůči systému.

3.2.13.3 Patentové portfolio

Technická jedinečnost role konsorcia Kapsch spočívá i v tom, že při realizaci SEM bylo využito větší množství patentů, jejichž majitelem je některý z členů konsorcia Kapsch či společnost některé členy konsorcia ovládající. Patenty byly odpovídajícím způsobem a v nezbytném rozsahu použity, vyjádřeny a principy některých z nich popsány v rámci Dokumentů dodavatele dle Čl. 1.1.6.1 a 1.7 SoD. K patentům má tedy nepřímo prostřednictvím udělené licence dokumentům dodavatele a k Software potřebnému pro řádné provozování systému přístup jakýkoli oprávněný uživatel, provozovatel či držitel příslušné části systému, a to za účelem dle bodu b) citovaného článku (tedy, mj., změn, úprav a oprav), Dokumenty musí být průběžně aktualizovány, což nicméně neznamená, že by musely být oproti předání jednotlivých etap systému jakkoli věčně rozšiřovány o další aspekty použitých patentů.

Dle Čl. 1.11 SoS je Kapsch povinen ke dni ukončení SoS poskytnout licenci k software, dokumentům, listinám, náčrtům, návrhům, databázovým strukturám a datovým sadám, které představují autorská díla, nebo know-how, a to za obdobným účelem jako dle čl. 1.7 b) SoD. Rovněž v těchto autorských dílech jsou samozřejmě patenty vyjádřeny nepřímo a pouze v nezbytném dohodnutém rozsahu.

Jelikož součástí stávající či budoucí licence dle SoD, ani SoS, nejsou jednotlivé patenty jako celek, ale pouze nepřímá a omezená licence k nim, ke správnému a úplnému pochopení fungování systému a jeho zákonitostí, jeho analýzám, rozborům a zejména ke správnému provedení významnějších změn např. při implementaci EETS je nezbytné disponovat právem užití některé patenty Kapsch v širším rozsahu (než pouze tak, jak jsou vyjádřeny v Dokumentech dodavatele a v Software) a získat práva k jejich relevantní dokumentaci.

Vznikne-li v budoucnu potřeba učinit jakýkoli krok nad rámec udělených licencí dle SoD a SoS (tedy nad rámec dokončení, provozování, údržby, změny, úpravy, opravy a demontáže systému), patenty nepřímo vyjádřené v Dokumentech dodavatele a v Software bude oprávněn použít opět výhradně Kapsch.

Rovněž tedy i z výše uvedeného důvodu by v případě nutnosti jakýchkoli dalších změn systému jiným subjektem odlišným od Kapsch s největší pravděpodobností mohlo dojít k ohrožení řádného nepřetržitého a bezporuchového provozu systému.

4. ZÁVĚR

Analýzou problematiky z hledisek disponibilního času v intervalu mezi datem 31.12.2016 a datem určení nového dodavatele SEM a nezbytných činností které by bylo nutno zabezpečit, technických a bezpečnostních rizik, znalecký ústav došel k jednoznačnému závěru, že rizika související s převzetím provozování SEM od 1. 1. 2017 jiným dodavatelem a to zřejmě bez součinnosti se stávajícím generálním dodavatelem jsou natolik vysoká, že **nelze převzetí stávajícího SEM od 1. 1. 2017 jiným NVD doporučit.**

Odpověď na otázku č. 1 je tedy následující:

Není možné, aby předmět plnění připravované veřejné zakázky „Provoz stávajícího systému elektronického mýta mýtného systému od 1. ledna 2017“ s uvažovaným jediným uchazečem, jímž je konsorcium společnosti Kapsch, realizoval i kterýkoli jiný odborně způsobilý dodavatel.

Zdůvodnění požadované otázkou č. 2 je zpracováno formou analýz a závěrů provedených znaleckým ústavem, které jsou uvedeny v kapitole 3. Posudek.

Znalecký ústav dospěl k jednoznačnému závěru, že bezproblémový a bezrizikový přechod ze stávajícího dodavatele na nově vybraného dodavatele vyžaduje minimálně 12 měsíční období, s tím, že během prvních 6ti měsíců musí nový dodavatel prokázat svojí kvalifikaci a schopnost zajistit funkčnost, provozuschopnost, bezpečnost a efektivitu výběru mýta včetně postupu implementace EETS.

Po dobu dalších 6 měsíců by byl provozován SEM současně stávajícím a novým dodavatelem s tím, že NVD pracuje v testovacím režimu. Teprve po tomto ověření může dojít k převzetí SEM NVD.

Souběh a určitou spolupráci stávajícího GD a NVD považuje znalecký ústav za naprosto nezbytné podmínky bezrizikového přechodu.

Vlastní překlopení systému ze stávajícího GD na NVD musí být pro uživatele komunikace zaznamatelné, bez jakékoli odstávky SEM, která ve finančním vyčíslení ztráty za neprovozování mýta denně činí cca 26 mil Kč.

Výběr mýta stávajícím systémem je k datu zpracování posudku plně funkční, bez problémů a očekávaný příjem v roce 2016 činí obdobně jako v roce 2015 celkem 9,5 mld. Kčs uváděnou účinností 99,8%. Již např. pokles na minimální smluvně požadovanou účinnost výběru mýtného 95% znamená ztrátu na výběru mýta cca **456 mil. Kč ročně.**

Znalecký ústav je jednoznačného názoru, že není žádný veřejně známý technický, smluvní a systémový důvod k nestandardnímu „nucenému“ postupu převzetí provozování SEM jiným dodavatelem od 1.1.2017 bez dostatečně dlouhého přechodného období.

Lhůta 36 měsíců, t.j. provozování systému NVD až od 31.12.2019 na základě standardního výběrové řízení probíhajícího 3 roky v souběhu se stávajícím GD SEM je v tomto případě zcela standardní a doporučitelné.

xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxy

Znalecká doložka

Znalecký posudek byl proveden:

znaleckým ústavem jmenovaným Ministerstvem spravedlnosti ČR a zapsaným do prvního oddílu seznamu ústavů kvalifikovaných pro znaleckou činnost v oboru ekonomika s rozsahem znaleckého oprávnění pro ceny a odhady nemovitostí, movitého majetku včetně dopravních prostředků, strojů, technologických zařízení, cenných papírů, podniků a jejich částí, kapitálových účastí včetně oceňování podílů v obchodních společnostech, zemědělské techniky, výpočetní a zabezpečovací techniky, elektrotechniky, oceňování nepeněžitých vkladů, jmění pro účely přeměn obchodních společností a družstev, nehmotného majetku, zejména patentů, vzorů, ochranných známek a obchodního tajemství, majetkových práv a pohledávek, investičních nástrojů, včetně akcií, dluhopisů a derivátů, posuzování v oblasti účetnictví, ekonomiky podniků, financování a řízení peněžního toku, posuzování úvěrové způsobilosti ekonomických subjektů, bankovníctví, peněžnictví a pojišťovnictví, burzovníctví a kolektivní investování, analýza finančních rizik.

Znalecký posudek byl do znaleckého deníku zapsán pod pořadovým číslem 1230/11/2016.

V Praze dne 22. 4. 2016

A-Consult plus, spol. s r.o.
znalecký ústav
Na Poříčí 3a, Palladium
110 00 Praha 1

