

## **Rozbor alternativ náhradního řešení pro veřejnou zakázku SEM**

Zpracoval: Projektový manažer SEM, společnost Deloitte Advisory s.r.o.

Dne: 04. 04. 2018

## 1. Úvod

Tento materiál obsahuje stručnou charakteristiku a vymezení možných alternativ pro zajištění výběru mýtného v případě, že stávající VZ na systém elektronického mýtného (dále jen „SEM“) pod ev. č. Z2017-015974 bude v průběhu roku 2018 zrušena, případně nebude do října 2018 řádně dokončena. Pro každou alternativu uvádí především základní (hrubé) vymezení hlavních parametrů, výčet nejdůležitějších předpokladů proveditelnosti (s uvedením případných hlavních rizik) a stručný seznam kroků vedoucích k realizaci jednotlivých alternativ. Podrobnější rozpracování časového harmonogramu, rizik a ekonomické vyhodnocení alternativ není předmětem tohoto materiálu.

## 2. Možné alternativy

Byly identifikovány následující možné alternativy zajištění výběru mýtného pro případ, že stávající VZ na SEM bude v průběhu roku 2018 zrušena, případně nebude do října 2018 řádně dokončena:

- a) Alternativa B1 – nové technologicky neutrální zadávací řízení na dodávku a provoz SEM,
- b) Alternativa B2 – nové zadávací řízení na zajištění provozu stávajícího systému novým dodavatelem,
- a) Alternativa B3 – zajištění provozu stávajícího systému organizační složkou státu nebo státním podnikem.

V případě, že to bude pro účely porovnání alternativ vhodné nebo potřebné, bude pro srovnání použita „nulová varianta“, tedy situace, kdy běžící zadávací řízení na výběr dodavatele VZ SEM bude řádně dokončeno a realizace SEM proběhne podle harmonogramu uvedeného v zadávací dokumentaci.

Společným rysem pro všechny posuzované alternativy je zachování rozsahu zpoplatněných pozemních komunikací bez významných změn oproti současnému stavu (2018), v budoucnosti se připouští pouze změny rozsahu zpoplatnění v souvislosti s dokončením nových úseků dálnic, případně přeložek dnes již zpoplatněných úseků silnic I. třídy. Zároveň musí alternativa respektovat platný zákonný rámec pro systém elektronického mýtného, který vyplývá zejména ze zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, ve znění pozdějších předpisů. Případné změny platného zákonného rámce vyvolají dodatečné nároky na časový rámec každé z níže uvedených alternativ.

## 3. Alternativa B1

### 3.1. Vymezení

Alternativa B1 spočívá ve vypsání nového zadávacího řízení na technologicky neutrální řešení nového SEM. Předmětem veřejné zakázky bude realizace dodávek součástí SEM a poskytování služeb souvisejících s provozováním SEM po dobu 10 let.

Rozsah zpoplatnění pozemních komunikací se týká 1346,5 km dálnic a 240,8 km silnic I. třídy (předpokládané údaje pro rok 2020). V průběhu 10 let provozování SEM dojde k rozšíření zpoplatněných úseků dálnic na předkládanou celkovou délku 1949 km v roce 2029, délka zpoplatněných úseků silnic I. třídy se nezmění.

Ministerstvo dopravy ČR (dále jen „**zadavatel**“) očekává, že nové technické řešení SEM umožní budoucí zavedení poplatku za pozemní komunikace a poplatků za externí náklady v souvislosti s provozem vozidel na zpoplatněných pozemních komunikacích v souladu s požadavky Směrnice Evropského parlamentu a Rady 1999/62/ES ze dne 17. června 1999 o výběru poplatků za užívání určitých pozemních komunikací těžkými nákladními vozidly (dále jen „**Směrnice**“), zadavatel uvažuje o podmínce zavést výše uvedené poplatky do 4 let od zavedení SEM.

Nové technické řešení SEM musí umožnit kdykoliv v budoucnosti zavést účtování daně z přidané hodnoty k poplatku za pozemní komunikace a poplatkům za externí náklady a flexibilní strukturu sazeb podle druhů vozidel, hmotnostních kategorií, počtu náprav a emisních tříd.

SEM musí v budoucnosti umožnit změnu režimu poskytování elektronických zařízení (dále jen „**OBU**“), která za určitých podmínek nemusí být v budoucnosti poskytována uživatelům bezúplatně oproti

výběru kauce. Systém musí být rovněž připravený i na podmínku, kdy nebude povinné vybavení vozidel elektronickými zařízeními a bude umožněn tzv. „ticketing“.

Alternativa B1 je založena na dodavatelském modelu dodávky hlavních součástí SEM zadavateli, které se stanou jeho majetkem a následných služeb spojených se zajištěním provozu SEM po stanovenou dobu, spočívajících především, nikoliv však výlučně, v zajištění a výkonu všech provozních procesů výběru mýtného pro zadavatele a jeho jménem. Dodavatelé budou oprávněni k realizaci SEM použít stávající systém elektronického výkonového zpoplatnění (dále jen „ESVZ“) v majetku zadavatele nebo jeho libovolnou část.

Předmětem veřejné zakázky SEM v alternativě B1 bude s ohledem na výše uvedené následující soubor dodávek a služeb:

A. Dodávky a služby realizované v Etapě 1 – Příprava SEM

- a) inženýrské a projekční služby poskytované v souvislosti s realizací SEM,
- b) dodávka projektové a provozní dokumentace SEM,
- c) dodávka ICT infrastruktury a komunikačních technologií SEM, může být plněno s použitím částí ESVZ v majetku zadavatele,
- d) dodávka provozního souboru technologií pro sběr a zpracování dat z OBU, může být plněno s použitím částí ESVZ v majetku zadavatele,
- e) dodávka provozního souboru technologií pro stanovení výše mýtného, může být plněno s použitím částí ESVZ v majetku zadavatele,
- f) dodávka provozního souboru technologií pro evidenci údajů o mýtném, může být plněno s použitím částí ESVZ v majetku zadavatele,
- g) dodávka provozního souboru technologií pro kontrolu úhrady mýtného, může být plněno s použitím částí ESVZ v majetku zadavatele,
- h) dodávka provozního souboru technologií pro poskytování zákaznických služeb, může být plněno s použitím částí ESVZ v majetku zadavatele,
- i) dodávka provozního souboru technologií pro poskytování služeb evropského elektronického mýtného (dále jen „EETS“), může být plněno s použitím částí ESVZ v majetku zadavatele,
- j) dodávka provozního souboru technologií pro datový sklad, může být plněno s použitím částí ESVZ v majetku zadavatele,
- k) zajištění služeb obchodních míst a jejich systémové propojení do SEM,
- l) zajištění služeb platební infrastruktury a jejich systémové propojení do SEM,
- m) zajištění služeb logistiky (vč. distribučních skladů OBU) a jejich systémové propojení do SEM,
- n) zajištění služeb telefonického centra (call-centrum) podpory a jeho systémové propojení do SEM,
- o) zajištění služeb centra hromadných tisků dokladů a jeho systémové propojení do SEM,
- p) počáteční dodávka OBU,
- q) systémová integrace, uvedení do provozu a vyzkoušení SEM,
- r) zaškolení obsluhy a pracovníků zadavatele,
- s) provedení pilotního a zkušebního provozu SEM,
- t) předání SEM do majetku zadavatele.

B. Dodávky a služby realizované v Etapě 2 – Provozování SEM

- a) provozování informačních a komunikačních technologií SEM,
- b) výkon procesů uzavírání smluv s uživateli zpoplatněných pozemních komunikací o podmínkách následného placení, vč. správy bankovních záruk PEM,
- c) výkon procesů příjmu, vratek a evidence plateb předplaceného mýtného a dodatečných plateb mýtného,
- d) výkon procesů příjmu, vratek a evidence kaucí za elektronická zařízení (OBU),
- e) výkon procesů určení polohy vozidla a ujeté vzdálenosti,

- f) výkon procesů stanovení výše a předpis mýtného,
- g) výkon procesů zúčtování předplaceného mýtného,
- h) výkon procesů kontroly úhrady mýtného vozidly a správné funkce OBU a OBE,
- i) výkon procesů zúčtování a fakturace mýtného v režimu následného placení, vč. služby hromadných tisků a rozesílání dokladů,
- j) výkon procesů peněžitých úhrad a platebního styku,
- k) výkon procesů poskytování zákaznických služeb uživatelům pozemních komunikací prostřednictvím centrálních služeb (Back-office), centra telefonické podpory, sítě obchodních míst, internetového portálu a mobilních technologií,
- l) výkon procesů výměny dat a informací s poskytovateli EETS,
- m) výkon procesů správy a poskytování kontextových dat mýtného,
- n) výkon procesů zpracování a poskytování informací z datového skladu SEM,
- o) výkon procesů logistiky OBU, včetně zajištění skladovacích prostor, přepravy věcí a služeb spojených s životním cyklem OBU,
- p) výkon procesů řízení provozu a jakosti služeb SEM, vč. poskytování informací pro účetní a majetkovou evidenci objednatele,
- q) služby oprav a údržby SEM, vč. zajištění a dodávek náhradních dílů po celou dobu provozování SEM,
- r) služby realizované na výslovný pokyn objednatele:
  - i. obnova/inovace součástí SEM,
  - ii. realizace změn rozsahu zpoplatnění, a/nebo změn mýtných sazeb, a/nebo sítě obchodních míst,
  - iii. další dodávky OBU,
  - iv. implementace nových poskytovatelů EETS do SEM,
- s) periodická školení personálu objednatele.

C. Dodávky a služby SEM, realizované v Etapě 3 – Ukončení SEM

- a) poskytování součinnosti objednateli v souvislosti s přípravou na ukončení provozu a provedením ukončení SEM,
- b) ukončení provozu SEM,
- c) inventarizace a předání majetku a dokumentace objednateli.

### 3.2. Zadávací řízení

Ministerstvo dopravy ČR je veřejným zadavatelem ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“).

Zakázka na dodávky a služby v souvislosti s přípravou a zajištěním provozu SEM bude nadlimitní veřejnou zakázkou ve smyslu ZZVZ a je nezbytné ji zadat na základě některého ze zákonem upravených druhů zadávacího řízení.

Předpokládá se, že dodavatelům bude umožněno využít některé či všechny části stávajícího ESVZ, který je v majetku ČR s právem hospodaření pro ŘSD. Jeví se proto jako nezbytné, aby měli všichni dodavatelé bez rozdílu možnost se v rámci procesu přípravy nabídek seznámit s kompletní dokumentací k ESVZ. Tato možnost je v současné době smluvně zajištěna s dodavatelem stávajícího ESVZ, konsorciem Kapsch, a to na základě posledních dodatků k uzavřeným smlouvám ze dne 28. 8. 2016. Zároveň se předpokládá, že dokumentace ESVZ bude poskytnuta dodavatelům pouze na základě uzavření smlouvy o zachování důvěrnosti informací s každým účastníkem zadávacího řízení, který o to požádá.

Alternativa B1 vychází z podmínky technologicky neutrálního zadávacího řízení stanovené usnesením vlády ČR č. 188 ze dne 9. 3. 2016. Ministerstvo dopravy ČR je v situaci, kdy disponuje stávajícím ESVZ, jehož hlavní komponenty jsou v majetku ČR, a zamýšlí tento ESVZ, resp. kteroukoliv jeho část poskytnout účastníkům zadávacího řízení k využití pro jejich technologické řešení výběru mýtného.

Zadavatel má zájem nelimitovat technologické řešení SEM využitím existujících součástí ESVZ, a to jak z důvodu zadání, které vyplývá z usnesení vlády, tak i z důvodu snahy o co nejširší soutěž různých dodavatelů a jejich technologických řešení a z důvodu snahy zadavatele o nalezení co nejvhodnějšího a nejekonomičtějšího výběru mýtného při dodržení platných českých a evropských právních předpisů a technických norem.

Zadavatel tedy jednak není jednoznačně přesvědčen o tom, že stávající technologické a technické řešení ESVZ ob stojí v nových podmínkách a v časovém výhledu následujících 10 let, a zároveň nemá jistotu v tom, zda neexistuje nové, modernější a zároveň levnější technologické či technické řešení výběru mýtného, které by lépe vyhovovalo potřebám zadavatele.

Z těchto důvodů zadavatel zamýšlí do určité míry připustit jiná technologická resp. technická řešení výběru mýtného, při dodržení základních parametrů a minimálních technických podmínek, jejichž stanovení zadavatel považuje za zcela nezbytné.

Z těchto důvodů se zároveň jeví jako účelné, aby zadavatel budoucího zadávacího řízení vedl s účastníky zadávacího řízení jednání o jimi nabízených technologiích a technických řešeních, a to za účelem ověření jejich (i) souladu s obecně závaznými právními předpisy a technickými normami, (ii) souladu s požadavky zadavatele na funkce a provoz, (iii) technické proveditelnosti navrženého řešení a (iv) finančních a případně i dalších přínosů pro zadavatele.

Z tohoto pohledu se jeví jako teoreticky vhodné druhy zadávacího řízení pouze (i) jednací řízení s uveřejněním (dále jen „JŘSU“) a (ii) řízení se soutěžním dialogem (dále jen „SD“).

Na základě porovnání obou předem vybraných druhů zadávacího řízení, tj. JŘSU a SD, lze konstatovat, že ve vztahu k realizaci **alternativy B1** projektu SEM a jeho shora uvedeným parametrům se jeví JŘSU jako druh zadávacího řízení, které lépe vyhovuje charakteru současné situace, účelu projektu SEM, potřebám zadavatele. Významným aspektem je limitace možných technologických řešení SEM, upravená v právních předpisech EU. Zadavatel tak není v situaci, kdy by vůbec neznal řešení pro naplnění jeho potřeb, pouze neví, které z možných řešení či případně jaká kombinace možných řešení bude pro něj nejvýhodnější, to vše při vědomí, že je dosud provozován stávající ESVZ, který by bylo možno, minimálně částečně, pro realizaci SEM využít a převzít. Je tedy do značné míry sporné, zda v takové situaci může být naplněna základní charakteristika SD.

Využití SD je rovněž limitováno mj. zejména nemožností hodnotit nabídky pouze na základě nejnížší nabídkové ceny, a dále vzbuzuje výkladové obtíže ve vztahu k okamžiku, kdy je možné a účelné účastníkům zadávacího řízení zpřístupnit data room s podrobnou dokumentací k ESVZ.

**Ze všech shora uvedených důvodů lze doporučit, aby (pokud bude vycházeno ze shora uvedených premis) bylo pro zadání veřejné zakázky podle alternativy B1 zvoleno JŘSU.**

### 3.3. Předpoklady proveditelnosti

Jaké podmínky a předpoklady musí být splněny, aby bylo možné danou alternativu realizovat?

- a) Musí být zadavatelem nebo úředně zrušeno původní zadávací řízení VZ SEM,
- b) musí uplynout lhůta pro podání námitek dodavatelů proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení, anebo v případě, že námitky budou uplatněny, musí dojít k rozhodnutí o námitkách a k dokončení případného správního řízení s tím, že rozhodnutí ve správním řízení musí nabýt právní moci, přičemž žádné z těchto rozhodnutí nesmí směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení,
- c) je zajištěn výkon činnosti projektového manažera SEM, ať již dodavatelsky nebo vlastními zdroji zadavatele,
- d) vláda revokuje usnesení, kterým nařizuje ministru dopravy zpoplatnit silnice I. třídy v rozsahu 850 až 3000 km,
- e) zadavatel vypracuje novelizované Parametry VZ SEM a předloží je k připomínkování do mezirezortního připomínkového řízení a případně k připomínkování samosprávám (resp. jejich svazům), profesním sdružením a dalším dotčeným institucím,

- f) zadavatel vypořádá připomínky k Parametrům VZ SEM a tento dokument předloží na jednání vlády ke schválení,
- g) vláda Parametry VZ SEM schválí a uloží ministru dopravy zajistit realizaci SEM usnesením.

Jaká jsou hlavní rizika spojená se zajištěním předpokladů proveditelnosti?

- a) Jeden nebo více dodavatelů podá námitky proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- b) Zadavatel shledá důvodnost podaných námitek.
- c) Jeden nebo více dodavatelů podá návrh(y) na přezkum zákonnosti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- d) Výsledek správního(ch) řízení v prvním stupni bude směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- e) Jeden nebo více dodavatelů podá rozklad proti správnímu rozhodnutí učiněnému v prvním stupni.
- f) Výsledek správního(ch) řízení v druhém stupni bude směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- g) Jeden nebo více dodavatelů se obrátí na soud s žalobou proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- h) Výsledek soudního(ch) řízení bude směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- i) Jeden nebo více dodavatelů se obrátí na soud s žalobou o náhradu škody vzniklé v souvislosti se zrušením zadávacího řízení.
- j) Vláda nezruší předchozí usnesení, kterým ukládá zpoplatnit silnice I. třídy v rozsahu 850 až 3000 km.
- k) Zadavatel nebude schopen zajistit personální a jiné zdroje pro výkon funkce projektového manažera vlastními silami.
- l) Zadavatel nezajistí služby projektového manažera včas, protože dojde k průtahům veřejné soutěže na služby projektového manažera. Vyskytnou se okolnosti bránící dokončení soutěže nebo uzavření smlouvy s vybraným dodavatelem.

### 3.4. Nezbytné kroky/úkoly směřující k realizaci

#### 3.4.1. Výčet hlavních úkolů realizace

Krok/úkol	Předpokládaná doba	Datum
(výchozí datum)		1. 3. 2018
Interní analýza zadavatele ohledně vhodného náhradního řešení	6 týdnů	12. 4. 2018
Širší odborná diskuze a oponentura konceptu náhradního řešení	2 měsíce	11. 6. 2018
Zpracování materiálu pro vládu ČR + vnitřní připomínkové řízení	1 měsíc	11. 7. 2018
Meziresortní připomínkové řízení + schválení vládou ČR	2 měsíce	9. 9. 2018
Rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení + lhůta na podání námitek	15 dnů	24. 9. 2018
Rozhodnutí zadavatele o námitkách	15 dnů	9. 10. 2018
Podání návrhu na přezkum rozhodnutí zadavatele	10 dnů	19. 10. 2018
Řízení před ÚOHS v prvním stupni	30 dnů	18. 11. 2018

Krok/úkol	Předpokládaná doba	Datum
Rozklad	15 dnů	3. 12. 2018
Řízení o rozkladu	3,5 měsíce	18. 3. 2019
Výběr projektového manažera (zahájeno v mezidobí neprodleně po rozhodnutí o zrušení ZŘ)	8 měsíců	22. 5. 2019
Změna zadávací dokumentace	2 měsíce	21. 6. 2019
Zahájení zadávacího řízení a lhůta pro podání žádostí o účast	2 měsíce	20. 8. 2019
Posouzení žádostí o účast	2 měsíce	19. 10. 2019
Lhůta pro podání předběžných nabídek	2 měsíce	18. 12. 2019
Posouzení předběžných nabídek	1 měsíc	17. 1. 2020
Jednání s účastníky	2 měsíce	17. 3. 2020
Lhůta pro podání nabídek	1 měsíc	16. 4. 2020
Hodnocení nabídek a rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky	2 týdny	30. 4. 2020
Lhůta pro podání námitek	15 dnů	15. 5. 2020
Rozhodnutí zadavatele o námitkách	15 dnů	30. 5. 2020
Podání návrhu na přezkum rozhodnutí zadavatele	10 dnů	9. 6. 2020
Řízení před ÚOHS v prvním stupni	30 dnů	9. 7. 2020
Rozklad	15 dnů	24. 7. 2020
Řízení o rozkladu	3,5 měsíce	6. 11. 2020
Podpis smlouvy	5 dnů	11. 11. 2020
Realizace SEM a pilotní provoz	14 měsíců	5. 1. 2022
Zahájení provozu SEM	0 dnů	5. 1. 2022

### 3.4.2. Vzájemná návaznost a podmiňující souvislost hlavních úkolů

Co musí MD připravit, případně mít k dispozici, aby bylo možné zahájit nové zadávací řízení?

- MD nemůže zahájit práce na výběru vhodné alternativní alternativy bez zadání příslušného úkolu (ideálně ze strany vlády).
- MD nemůže předložit materiál do vlády bez předchozího posouzení a vyhodnocení jednotlivých alternativ.
- MD nemůže přistoupit ke zrušení stávajícího zadávacího řízení bez příslušného rozhodnutí vlády, kterým bude zrušeno předchozí související usnesení.
- MD nemůže zahájit nové „technologicky neutrální“ zadávací řízení před skončením stávajícího zadávacího řízení. V případě, že některý z účastníků zrušení napadne námitkami a následně před ÚOHS, nelze takové nové zadávací řízení zahájit před nabytím právní moci rozhodnutí ÚOHS, kterým bude potvrzena zákonnost zrušení.
- Před ukončením stávajícího zadávacího řízení lze zahájit nové zadávací řízení s obdobným předmětem plnění pouze v nezbytně nutném rozsahu a na nezbytně nutnou dobu, tj. s největší pravděpodobností pouze zadávací řízení na zajištění provozu stávajícího ESVZ, a to pouze na dobu nezbytnou pro realizaci „technologicky neutrálního“ zadávacího řízení. Lze předpokládat,

že nabídku na realizaci této přechodné veřejné zakázky podá, resp. bude schopen podat pouze stávající dodavatel ESVZ (konsorcium společností Kapsch).

- f) MD nemůže zahájit nové zadávací řízení předtím, než vybere nového projektového manažera a zároveň předtím, než projektový manažer upraví zadávací podmínky.
- g) V novém zadávacím řízení musí být dodavatelům poskytnuta dostatečná lhůta pro seznámení se s Dokumentací ESVZ, tím spíše, že pravděpodobnost dalšího využití stávajícího ESVZ významně vzroste – min. 6 měsíců.
- h) Vybranému dodavateli musí být poskytnuta dostatečná lhůta pro realizaci SEM (převzetí ESVZ), jejíž délka vyplývá z ankety, kterou MD učinilo před zahájením zadávacího řízení – 14 měsíců vč. pilotního provozu.

### 3.4.3. Hlavní rizika realizace

#### a) Časový aspekt

Jak vyplývá ze shora uvedeného harmonogramu, existuje zásadní riziko, že tuto alternativu se nepodaří dokončit a uvést SEM do řádného provozu od 1. 1. 2020.

Časové riziko vyplývá zejména z:

- (i) Nemožnosti MD využít pro přípravu a realizaci nového zadávacího řízení stávajícího projektového manažera.
- (ii) Nutnosti předchozího zrušení souvisejícího usnesení vlády o zpoplatnění silnic I. třídy.
- (iii) Nemožnosti MD zahájit nové zadávací řízení před ukončením stávajícího zadávacího řízení.
- (iv) Nutnosti poskytnout dodavatelům dostatečný čas k seznámení se s Dokumentací ESVZ.
- (v) Nutnosti poskytnout dodavatelům dostatečný čas na realizaci SEM.
- (vi) Zákonných a obvyklých lhůt v rámci zadávacího řízení a přezkumu úkonů zadavatele (např. opakovaná jednání s účastníky, korespondence s účastníky za účelem vysvětlení a doplnění žádostí o účast, předběžných nabídek a nabídek, opakované námítky proti zadávacím podmínkám atd.).

#### b) Zrušení stávajícího zadávacího řízení

Existuje zásadní riziko, že v současné době není dán žádný zákonný důvod pro zrušení zadávacího řízení, resp. že se nepodaří obhájit zákonnost zrušení zadávacího řízení ve správním řízení před ÚOHS.

Dále existuje zásadní riziko, že jeden či více účastníků zadávacího řízení napadnou zákonnost zrušení zadávacího řízení jak námítkami, tak i následně ve správním řízení před ÚOHS.

Další zásadní riziko souvisí s výše uvedenými riziky a to, že si zrušení zadávacího řízení vyžádá takový časový prostor, který vůbec neumožní realizovat alternativu B1 (např. druhostupňové správní řízení před ÚOHS v závažnějších věcech trvá v posledních letech 12-18 měsíců).

Nelze rovněž vyloučit, že účastníci zadávacího řízení se budou na zadavateli domáhat náhrady nákladů spojených s účastí v zadávacím řízení, které jsou nepochybně vysoké.

#### c) Nemožnost využití stávajícího projektového manažera

Činnost stávajícího projektového manažera je spojena s probíhajícím zadávacím řízením. Existuje zásadní právní riziko, že není dán zákonný důvod pro změnu, resp. rozšíření smlouvy s projektovým manažerem, příp. že se nepodaří obhájit zákonnost takové změny při přezkumu ve správním řízení před ÚOHS. Ve vztahu k naplnění zákonného důvodu dle § 122 odst. 5 ZZVZ není zřejmé, zda platí, že změna v osobě dodavatele „**není možná z ekonomických anebo technických důvodů spočívajících zejména v požadavcích na slučitelnost nebo interoperabilitu**“.



*se stávajícími službami ...*“. Ve vztahu k naplnění zákonného důvodu dle § 122 odst. 6 ZZVZ není zřejmé, zda potřeba změny smlouvy nastane „*v důsledku okolností, které zadavatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat*“, či nikoliv.

Dále platí, že MD není schopno interně zpracovat změnu zadávacího řízení na výběr dodavatele SEM, ani zajistit realizaci nového zadávacího řízení.

S největší pravděpodobností tak bude nezbytné realizovat nové zadávací řízení na výběr projektového manažera. Předchozí obdobné zadávací řízení si vyžádalo cca 3 měsíce na přípravu a 5 měsíců na realizaci. Zatímco ve vztahu k přípravě zadávacích podmínek lze očekávat výrazné zkrácení doby, ale na druhou stranu existuje významné riziko souvisejících správních řízení, která v předchozím zadávacím řízení neproběhla.

## **4. Alternativa B2**

### **4.1. Vymezení**

Alternativa B2 spočívá ve vypsání zadávacího řízení na poskytování služeb spojených se zajištěním provozu stávajícího mýtného systému (dále jen „Služby ESVZ“). Předmětem veřejné zakázky bude poskytování Služeb ESVZ, součástí plnění budou dílčí dodávky OBU, náhradních dílů, a případných změn zpoplatněné sítě pozemních komunikací realizované na pokyn objednatele.

Rozsah zpoplatnění pozemních komunikací se týká 1346,5 km dálnic a 240,8 km silnic I. třídy (předpokládané údaje pro rok 2020).

Ve stávajícím ESVZ bez zásadní a nákladné změny ESVZ (jejíž zákonnost je velmi problematická) nebude technicky možné zavést poplatky za pozemní komunikace a poplatky za externí náklady v souvislosti s provozem vozidel na zpoplatněných pozemních komunikacích v souladu s požadavky Směrnice.

Zadavatel přesto předpokládá, že v budoucnosti bude možné změnit režim poskytování OBU, která za určitých podmínek nemusí být v budoucnosti poskytována uživatelům bezúplatně oproti výběru kauce. Nepředpokládá se zrušení povinnosti vybavení vozidel elektronickým zařízením tj. OBU a zavedení flexibilnější struktury mýtných sazeb.

Alternativa B2 je založena na dodavatelském poskytování služeb spojených se zajištěním provozu ESVZ po stanovenou dobu, spočívajících především, nikoliv však výlučně, v zajištění a výkonu všech provozních procesů výběru mýtného pro zadavatele a jeho jménem. Dodavatelé budou povinni provozovat stávající ESVZ v majetku zadavatele.

Předmětem veřejné zakázky Služeb ESVZ v alternativě B2 bude s ohledem na výše uvedené následující soubor dodávek a služeb:

- A. Dodávky a služby realizované v Etapě 1 – Příprava Služeb ESVZ
  - a) inženýrské a projekční služby poskytované v souvislosti s převzetím ESVZ,
  - b) zaškolení provozní obsluhy ESVZ,
  - c) prostorové zajištění pracovišť ESVZ,
  - d) převzetí odpovědnosti za provozování ESVZ,
  - e) zajištění služeb obchodních míst a jejich systémové propojení do ESVZ,
  - f) zajištění služeb platební infrastruktury a jejich systémové propojení do ESVZ,
  - g) zajištění služeb logistiky (vč. distribučních skladů OBU) a jejich systémové propojení do ESVZ,
  - h) zajištění služeb telefonického centra (call-centrum) podpory a jeho systémové propojení do ESVZ,
  - i) zajištění služeb centra hromadných tisků dokladů a jeho systémové propojení do ESVZ,
  - j) systémová integrace, uvedení do provozu a vyzkoušení nově zajištěných externích služeb, uvedených pod písm. e) až i).
  
- B. Dodávky a služby realizované v Etapě 2 – Služby ESVZ

- a) provozování informačních a komunikačních technologií ESVZ,
- b) výkon procesů uzavírání smluv s uživateli zpoplatněných pozemních komunikací o podmínkách následného placení, vč. správy bankovních záruk PEM,
- c) výkon procesů příjmu, vratek a evidence plateb předplaceného mýtného a dodatečných plateb mýtného,
- d) výkon procesů příjmu, vratek a evidence kaucí za OBU,
- e) výkon procesů určení polohy vozidla a ujeté vzdálenosti,
- f) výkon procesů stanovení výše a předpis mýtného,
- g) výkon procesů zúčtování předplaceného mýtného,
- h) výkon procesů kontroly úhrady mýtného vozidly a správné funkce OBU a OBE,
- i) výkon procesů zúčtování a fakturace mýtného v režimu následného placení, vč. služby hromadných tisků a rozesílání dokladů,
- j) výkon procesů peněžitých úhrad a platebního styku,
- k) výkon procesů poskytování zákaznických služeb uživatelům pozemních komunikací prostřednictvím centrálních služeb (Back-office), centra telefonické podpory, sítě obchodních míst, internetového portálu a mobilních technologií,
- l) výkon procesů výměny dat a informací s poskytovateli EETS,
- m) výkon procesů správy a poskytování kontextových dat mýtného,
- n) výkon procesů zpracování a poskytování informací z datového skladu ESVZ,
- o) výkon procesů logistiky OBU, včetně zajištění skladovacích prostor, přepravy věcí a služeb spojených s životním cyklem OBU,
- p) výkon procesů řízení provozu a jakosti služeb ESVZ, vč. poskytování informací pro účetní a majetkovou evidenci objednatele,
- q) služby oprav a údržby ESVZ, vč. zajištění a dodávek náhradních dílů po celou dobu provozování ESVZ,
- r) služby realizované na výslovný pokyn objednatele:
  - i. obnova/inovace součástí ESVZ,
  - ii. realizace změn rozsahu zpoplatnění, a/nebo změn mýtných sazeb, a/nebo sítě obchodních míst,
  - iii. dodávky OBU,
  - iv. implementace nových poskytovatelů EETS do ESVZ,
- s) periodická školení personálu objednatele.

#### C. Dodávky a služby, realizované v Etapě 3 – Ukončení ESVZ

- d) poskytování součinnosti objednateli v souvislosti s přípravou na ukončení provozu a provedením ukončení ESVZ,
- e) ukončení provozu ESVZ,
- f) inventarizace a předání majetku a dokumentace objednateli.

#### 4.2. Zadávací řízení

Alternativa B2 nebere na zřetel podmínku technologicky neutrálního zadávacího řízení stanovené usnesením vlády ČR č. 188 ze dne 9. 3. 2016.

Zadavatel je v situaci, kdy disponuje stávajícím ESVZ, jehož hlavní komponenty jsou v majetku ČR, a zamýšlí zajistit provoz tohoto ESVZ beze změny parametrů výběru mýtného nově vybraným dodavatelem.

Zadavatel v alternativě B2 rezignuje na možnost prověřit veřejnou soutěží, zda (i) stávající technologické a technické řešení ESVZ ob stojí v nových podmínkách a ve zvoleném časovém výhledu, zda (ii) neexistuje nové, modernější a zároveň levnější technologické či technické řešení výběru mýtného, které by lépe vyhovovalo potřebám zadavatele, a na možnost (iii) v budoucnosti zavést výběr

poplatků za pozemní komunikace a za externí náklady spojené s provozem na pozemních komunikacích, jak požaduje evropská směrnice.

Předmět veřejné zakázky lze v alternativě B2 definovat přesně, podrobně a jednoznačně tak, že každý z účastníků zadávacího řízení bude muset respektovat dané (tedy stávající) technické řešení a nabídky budou spočívat pouze v nabídnutí ceny za realizaci tohoto závazně a jednotně stanoveného řešení. Jednání zadavatele s účastníky zadávacího řízení, jednání o jimi nabízených technologiích a technických řešeních v takovém případě není účelné, protože technologie a technické řešení jsou pevně stanoveny zadavatelem předem.

Z tohoto pohledu se jeví jako teoreticky vhodné druhy zadávacího řízení pouze (i) otevřené řízení (dále jen „OR“) a (ii) užší řízení (dále jen „UR“).

Z hlediska potřeb zadavatele se **jeví UR jako druh zadávacího řízení, které lépe vyhovuje účelu projektu SEM pro realizaci alternativy B2**, a to především pro možnost předem omezit okruh dodavatelů, kteří budou vyzváni k předložení nabídek.

#### 4.3. Předpoklady proveditelnosti

Jaké podmínky a předpoklady musí být splněny, aby bylo možné danou alternativu realizovat?

- a) Musí být zadavatelem nebo úředně zrušeno původní zadávací řízení VZ SEM,
- b) musí uplynout lhůta pro podání námitek dodavatelů proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení, anebo v případě, že námitky budou uplatněny, musí dojít k rozhodnutí o námitkách a k dokončení případného správního řízení s tím, že rozhodnutí ve správním řízení musí nabýt právní moci, přičemž žádné z těchto rozhodnutí nesmí směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení,
- c) je zajištěn výkon činnosti projektového manažera pro VZ na Služby ESVZ, ať již dodavatelsky, nebo vlastními zdroji zadavatele,
- d) vláda revokuje usnesení, kterým nařizuje ministru dopravy zpoplatnit silnice I. třídy v rozsahu 850 až 3000 km a usnesení, kterým uložila realizovat „technologicky neutrální“ zadávací řízení,
- e) zadavatel vypracuje novelizované Parametry VZ na Služby ESVZ a předloží je k připomínkování do mezirezortního připomínkového řízení a případně k připomínkování samosprávám (resp. jejich svazům), profesním sdružením a dalším dotčeným institucím,
- f) zadavatel vypořádá připomínky k Parametrům VZ na Služby ESVZ a tento dokument předloží na jednání vlády ke schválení,
- g) vláda Parametry VZ na Služby ESVZ schválí a uloží ministru dopravy zajistit realizaci Služeb ESVZ usnesením,
- h) pro alternativu B2 musí být vypracována zcela nová zadávací dokumentace VZ, prostá úprava existující ZD SEM pro tyto účely nepostačuje,
- i) zadávací řízení pro alternativu B2 musí počítat s přiměřeně dlouhou dobou na přípravu nabídek s ohledem na objem dokumentace ESVZ, se kterou se musí dodavatelé podrobně seznámit (min. 6 měsíců),
- j) převzetí a uvedení do provozu Služeb ESVZ zajišťovaných novým dodavatelem může být spojeno s technologickou odstávkou ESVZ a přerušením výběru mytného na přechodnou dobu, proto je nutné zajistit zákonnost takových kroků.

Jaká jsou hlavní rizika spojená se zajištěním předpokladů proveditelnosti?

- a) Jeden nebo více dodavatelů podá námitky proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- b) Zadavatel shledá důvodnost podaných námitek.
- c) Jeden nebo více dodavatelů podá návrh(y) na přezkum zákonnosti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.

- d) Výsledek správního(ch) řízení v prvním stupni bude směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- e) Jeden nebo více dodavatelů podá rozklad proti správnímu rozhodnutí učiněnému v prvním stupni.
- f) Výsledek správního(ch) řízení v druhém stupni bude směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- g) Jeden nebo více dodavatelů se obrátí na soud s žalobou proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- h) Výsledek soudního(ch) řízení bude směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- i) Jeden nebo více dodavatelů se obrátí na soud s žalobou o náhradu škody vzniklé v souvislosti se zrušením zadávacího řízení.
- j) Vláda nezruší svá předchozí usnesení.
- k) Zadavatel nebude schopen zajistit personální a jiné zdroje pro výkon funkce projektového manažera vlastními silami.
- l) Zadavatel nezajistí služby projektového manažera včas, protože dojde k průtahům veřejné soutěže na služby projektového manažera. Vyskytnou se okolnosti bránící dokončení soutěže nebo uzavření smlouvy s vybraným dodavatelem. Bude nezbytná technologická odstávka ESVZ (spojená s přerušáním výběru mýtného) k převzetí a uvedení do provozu Služeb ESVZ zajišťovaných novým dodavatelem, avšak nebude pro rozpor se zákonem uskutečnitelná.

#### 4.4. Nezbytné kroky/úkoly směřující k realizaci

##### 4.4.1. Výčet hlavních úkolů realizace

Krok/úkol	Předpokládaná doba	Datum
(výchozí datum)		1. 3. 2018
Interní analýza Zadavatele ohledně vhodného náhradního řešení	6 týdnů	12. 4. 2018
Širší odborná diskuze a oponentura konceptu náhradního řešení	2 měsíce	11. 6. 2018
Zpracování materiálu pro vládu ČR + vnitřní připomínkové řízení	1 měsíc	11. 7. 2018
Meziresortní připomínkové řízení + schválení vládou ČR	2 měsíce	9. 9. 2018
Příprava změny zákona o pozemních komunikacích – doplnění možnosti přerušit výběr mýtného (zahájení navazuje na rozhodnutí vlády a přijetí novely je podmínkou pro zahájení zadávacího řízení)	12 měsíců	9. 9. 2019
Rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení + lhůta na podání námitek	15 dnů	24. 9. 2018
Rozhodnutí zadavatele o námítkách	15 dnů	9. 10. 2018
Podání návrhu na přezkum rozhodnutí zadavatele	10 dnů	19. 10. 2018
Řízení před ÚOHS v prvním stupni	30 dnů	18. 11. 2018
Rozklad	15 dnů	3. 12. 2018
Řízení o rozkladu	3,5 měsíce	18. 3. 2019
Výběr projektového manažera (zahájeno v mezidobí neprodleně po rozhodnutí o zrušení ZŘ)	8 měsíců	22. 5. 2019

Krok/úkol	Předpokládaná doba	Datum
Změna zadávací dokumentace	5 měsíců	19. 10. 2019
Zahájení zadávacího řízení a lhůta pro podání nabídek	6 měsíců	16. 4. 2020
Posouzení a hodnocení nabídek a rozhodnutí o výběru nejvhodnější nabídky	2 měsíce	15. 6. 2020
Lhůta pro podání námitek	15 dnů	30. 6. 2020
Rozhodnutí zadavatele o námitkách	15 dnů	15. 7. 2020
Podání návrhu na přezkum rozhodnutí zadavatele	10 dnů	25. 7. 2020
Řízení před ÚOHS v prvním stupni	30 dnů	24. 8. 2020
Rozklad	15 dnů	8. 9. 2020
Řízení o rozkladu	3,5 měsíce	22. 12. 2020
Podpis smlouvy	5 dnů	27. 12. 2020
Realizace SEM a pilotní provoz	14 měsíců	20. 2. 2022
Zahájení provozu SEM	0 dnů	20. 2. 2022

#### 4.4.2. Vzájemná návaznost a podmiňující souvislost hlavních úkolů

Co musí MD připravit, případně mít k dispozici, aby bylo možné zahájit nové výběrové řízení?

- a) MD nemůže zahájit práce na výběru vhodné alternativy bez zadání příslušného úkolu (ideálně ze strany vlády).
- b) MD nemůže předložit materiál do vlády bez předchozího posouzení a vyhodnocení jednotlivých alternativ.
- c) MD nemůže přistoupit ke zrušení stávajícího zadávacího řízení bez příslušného rozhodnutí vlády, kterým bude zrušeno předchozí související usnesení.
- d) MD může zahájit nové zadávací řízení na provoz stávajícího ESVZ před skončením stávajícího zadávacího řízení pouze v případě, že bude zakázka zadána pouze v nezbytném rozsahu a pouze na nezbytnou dobu. Pokud tomu tak nebude (např. bude zvolena doba plnění 10 let), pak v případě, že některý z účastníků zrušení napadne námitkami a následně před ÚOHS, nelze takové nové zadávací řízení zahájit před nabytím právní moci rozhodnutí ÚOHS, kterým bude potvrzena zákonnost zrušení.
- e) MD nemůže zahájit nové zadávací řízení předtím, než vybere nového projektového manažera a zároveň předtím, než projektový manažer zpracuje zcela nové, zásadně odlišné zadávací podmínky.
- f) V novém zadávacím řízení musí být dodavatelům poskytnuta dostatečná lhůta pro seznámení se s Dokumentací ESVZ, tím spíše, že další využití stávajícího ESVZ bude zadávací podmínkou – min. 6 měsíců.
- g) Vybranému dodavateli musí být poskytnuta dostatečná lhůta pro převzetí ESVZ, jejíž délka vyplývá z ankety, kterou MD učinilo před zahájením zadávacího řízení – 14 měsíců vč. pilotního provozu.

#### 4.4.3. Hlavní rizika realizace

- a) Časový aspekt

Jak vyplývá ze shora uvedeného harmonogramu, existuje zásadní riziko, že tuto alternativu se nepodaří dokončit a uvést SEM do řádného provozu od 1. 1. 2020.

Časové riziko vyplývá zejména z:

- (i) Nemožnosti MD využít pro přípravu a realizaci nového zadávacího řízení stávajícího projektového manažera.
- (ii) Nutnosti předchozího zrušení souvisejících usnesení vlády o technologicky neutrálním řešení a o zproplatnění silnic I. třídy.
- (iii) Nemožnosti MD zahájit nové zadávací řízení před ukončením stávajícího zadávacího řízení, pokud by se mělo jednat o „plnohodnotné“ zadávací řízení na delší než nezbytnou dobu či ve větším než nezbytném rozsahu.
- (iv) Nutnosti zcela přepracovat zadávací dokumentaci, tj. připravit koncepčně novou zadávací dokumentaci.
- (v) Nutnosti poskytnout dodavatelům dostatečný čas k seznámení se s Dokumentací ESVZ.
- (vi) Nutnosti poskytnout dodavatelům dostatečný čas na převzetí ESVZ,
- (vii) Zákonných a obvyklých lhůt v rámci zadávacího řízení a přezkumu úkonů zadavatele (např. opakovaná jednání s účastníky, korespondence s účastníky za účelem vysvětlení a doplnění žádostí o účast, předběžných nabídek a nabídek, opakované námítky proti zadávacím podmínkám atd.),
- (viii) Nutnosti přijmout změnu zákona o pozemních komunikacích, která výslovně umožní přerušit výběr mýtného na dobu nezbytně nutnou pro změnu v osobě poskytovatele služeb.

b) Zrušení stávajícího zadávacího řízení

Existuje zásadní riziko, že v současné době není dán žádný zákonný důvod pro zrušení zadávacího řízení, resp. že se nepodaří obhájit zákonnost zrušení zadávacího řízení ve správním řízení před ÚOHS.

Dále existuje zásadní riziko, že jeden či více účastníků zadávacího řízení napadnou zákonnost zrušení zadávacího řízení jak námítkami, tak i následně ve správním řízení před ÚOHS.

Další zásadní riziko souvisí s výše uvedenými riziky, a to že si zrušení zadávacího řízení vyžádá takový časový prostor, který neumožní realizovat „plnohodnotnou“ alternativu B2, nýbrž pouze její předmětem a časem limitovanou alternativu za podmínek § 51 odst. 4 ZZVZ (např. druhostupňové správní řízení před ÚOHS v závažnějších věcech trvá v posledních letech 12-18 měsíců). Ani zadání „nouzové“ veřejné zakázky však nemusí být časově realizovatelné, a to z důvodu ostatních shora uvedených časových aspektů.

c) Nemožnost využití stávajícího projektového manažera

Činnost stávajícího projektového manažera je spojena s probíhajícím zadávacím řízením. Existuje zásadní právní riziko, že není dán zákonný důvod pro změnu, resp. rozšíření smlouvy s projektovým manažerem, příp. že se nepodaří obhájit zákonnost takové změny při přezkumu ve správním řízení před ÚOHS. Ve vztahu k naplnění zákonného důvodu dle § 122 odst. 5 ZZVZ není zřejmé, zda platí, že změna v osobě dodavatele „*není možná z ekonomických anebo technických důvodů spočívajících zejména v požadavcích na slučitelnost nebo interoperabilitu se stávajícími službami ...*“. Ve vztahu k naplnění zákonného důvodu dle § 122 odst. 6 ZZVZ není zřejmé, zda potřeba změny smlouvy nastane „*v důsledku okolností, které zadavatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat*“, či nikoliv.

Dále platí, že MD není schopno interně zpracovat zcela nové zadávací podmínky zadávacího řízení na výběr poskytovatele služeb ESVZ, ani zajistit realizaci nového zadávacího řízení.

S největší pravděpodobností tak bude nezbytné realizovat nové zadávací řízení na výběr projektového manažera. Předchozí obdobné zadávací řízení si vyžádalo cca 3 měsíce na přípravu a 5 měsíců na realizaci. Zatímco ve vztahu k přípravě zadávacích podmínek lze

očekávat výrazné zkrácení doby, ale na druhou stranu existuje významné riziko souvisejících správních řízení, která v předchozím zadávacím řízení neproběhla.

## **5. Alternativa B3**

### **5.1. Vymezení**

Alternativa B3 spočívá v tom, že zadavatel, jím určená organizační složka státu nebo státní podnik převezme / odkoupí závod nebo část podniku stávajícího generálního dodavatele tj. konsorcia Kapsch, který v současnosti zajišťuje pro zadavatele služby spojené s provozováním ESVZ. Následně zadavatel nebo příslušná organizační složka státu / státní podnik zajistí provozování ESVZ na dobu neurčitou.

Rozsah a principy zpoplatnění pozemních komunikací zůstanou beze změny zachovány, v roce 2020 půjde o předpokládaný rozsah 1346,5 km dálnic a 240,8 km silnic I. třídy.

Protože generální dodavatel ESVZ dnes zajišťuje provoz ESVZ prostřednictvím celé řady subdodavatelů – poskytovatelů externích služeb, bude alternativa B3 spojena s nutností zadání celé řady veřejných zakázek na zajištění předmětných externích služeb po roce 2020, kdy smluvní vztahy s generálním dodavatelem, a tedy i zajištění subdodávek skončí.

V souvislosti s realizací bude nutné zajistit následující externí služby resp. dodávky prostřednictvím jednotlivých veřejných zakázek, jejichž předmětem bude zejména:

- A. Poradenské a auditní služby v souvislosti s odkoupením závodu nebo části závodu
  - a) provedení účetního auditu, due-diligence a ocenění závodu nebo části závodu, který má být odkoupen,
  - b) provedení IT auditu závodu nebo části závodu, který má být odkoupen,
  - c) provedení bezpečnostního auditu závodu nebo části závodu, který má být odkoupen,
  - d) provedení personálního auditu závodu nebo části závodu, který má být odkoupen,
  - e) vypracování nezávislých oponentních posudků k výsledkům jednotlivých auditů a k stanovení kupní ceny,
  - f) služby technické pomoci a systémové integrace v souvislosti s migrací technologií do nového prostředí a integrací nově vybraných poskytovatelů externích služeb,
  - g) služby odborné a právní pomoci v souvislosti s přípravou a provedením zadávacích řízení uvedených pod písm. B níže.
  
- B. Externí služby poskytované v souvislosti se zajištěním provozu ESVZ
  - a) prostorové zabezpečení – pronájem kanceláří a technologických prostor pro zřízení pracovišť ESVZ,
  - b) služby telekomunikační infrastruktury a datových přenosů,
  - c) dodávky energií,
  - d) platební terminály a služby zúčtovacího centra pro bezhotovostní platební styk realizovaný tankovacími kartami,
  - e) platební terminály a služby zúčtovacího centra pro bezhotovostní platební styk realizovaný bankovními kartami,
  - f) služby centra telefonické podpory (call-centrum),
  - g) služby sítě distribučních míst a jejich materiální a technologické vybavení,
  - h) služby sítě kontaktních míst a jejich materiální a technologické vybavení,
  - i) služby hromadných tisků a poštovní listovní služby,
  - j) služby logistiky OBU,
  - k) služby terénní údržby mýtných a kontrolních zařízení na komunikacích,
  - l) služby správy a údržby ICT infrastruktury,
  - m) služby technické podpory k systémovému a aplikačnímu softwaru,
  - n) dodávky náhradních dílů,
  - o) dodávky OBU,

- p) dodávky nových mýtných stanic, kontrolních stanic, vozidel enforcementu a dalších specializovaných komponent ESVZ,
- q) generální opravy mýtných stanic, kontrolních stanic, vozidel enforcementu a dalších specializovaných komponent ESVZ,
- r) služby vydávání a distribuce tiskovin pro uživatele komunikací.

Převážnou většinu výše uvedených veřejných zakázek lze realizovat prostřednictvím otevřených nebo užších zadávacích řízení. Výjimkou jsou položky uvedené pod písm. B body m) a n), případně též p) a q), které z povahy věci budou muset být zajišťovány u původního dodavatele ESVZ prostřednictvím jednacích řízení bez uveřejnění (konsorcium společností Kapsch).

## 5.2. Předpoklady proveditelnosti

Jaké podmínky a předpoklady musí být splněny, aby bylo možné danou alternativu realizovat?

- a) Musí být zadavatelem nebo úředně zrušeno původní zadávací řízení VZ SEM,
- b) musí uplynout lhůta pro podání námitek dodavatelů proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení, anebo v případě, že námitky budou uplatněny, musí dojít k rozhodnutí o námitkách a všechna tato rozhodnutí musí nabýt právní moci, přičemž žádné z těchto rozhodnutí nesmí směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení,
- c) vláda revokuje usnesení, kterým nařizuje ministru dopravy zpoplatnit silnice I. třídy v rozsahu 850 až 3000 km, a dále usnesení, na základě kterého mělo MD realizovat „technologicky neutrální“ zadávací řízení,
- d) zadavatel vypracuje Realizační záměr k odkoupení závodu / části závodu a předloží jej k připomínkování do mezirezortního připomínkového řízení, a dalším dotčeným institucím,
- e) zadavatel vypořádá připomínky k Realizačnímu záměru a tento dokument předloží na jednání vlády ke schválení,
- f) vláda Realizační záměr schválí a uloží ministru dopravy zajistit jeho provedení usnesením,
- g) zadavatel musí zajistit financování Realizačního záměru,
- h) zadavatel připraví a provede zadávací řízení na Poradenské a auditní služby v souvislosti s odkoupením závodu nebo části závodu, uvedené výše,
- i) zadavatel uzavře smlouvy s poskytovateli Poradenských a auditních služeb v souvislosti s odkoupením závodu nebo části závodu, uvedených výše,
- j) výsledky účetního auditu, due-diligence a ocenění závodu / části závodu, který má být předmětem prodeje prokáží proveditelnost takového obchodu,
- k) výsledky IT auditu, bezpečnostního auditu, personálního auditu nebrání uskutečnění prodeje závodu / části závodu,
- l) plán a technické podmínky migrace technologií do nového prostředí a integrace nově vybraných poskytovatelů externích služeb prokáží jejich proveditelnost,
- m) zadavatel vypracuje Návrh na odkoupení závodu / části závodu s uvedením ceny a všech podmínek takové transakce a předloží jej vládě ke schválení,
- n) vláda podmínky odkoupení závodu / části závodu schválí usnesením a uvolní prostředky, pokud bude transakce financována ze státního rozpočtu,
- o) dojde k dohodě o ceně s generálním dodavatelem,
- p) jsou zajištěny zdroje financování kupní transakce,
- q) jsou zajištěny služby odborného a právního poradce pro přípravu a realizaci zadávacích řízení podle písm. B výše,
- r) je smluvně zajištěno prostorové zabezpečení – pronájem kanceláří a technologických prostor pro zřízení pracovišť ESVZ,
- s) jsou smluvně zajištěny služby telekomunikační infrastruktury a datových přenosů,
- t) jsou smluvně zajištěny dodávky energií,
- u) jsou smluvně zajištěny platební terminály a služby zúčtovacího centra pro bezhotovostní platební styk realizovaný tankovacími kartami,



- v) jsou smluvně zajištěny platební terminály a služby zúčtovacího centra pro bezhotovostní platební styk realizovaný bankovními kartami,
- w) jsou smluvně zajištěny služby centra telefonické podpory (call-centrum),
- x) jsou smluvně zajištěny služby sítě distribučních míst a jejich materiální a technologické vybavení,
- y) jsou smluvně zajištěny služby sítě kontaktních míst a jejich materiální a technologické vybavení,
- z) jsou smluvně zajištěny služby hromadných tisků a poštovní listovní služby,
- aa) jsou smluvně zajištěny služby logistiky OBU,
- bb) jsou smluvně zajištěny služby terénní údržby mýtných a kontrolních zařízení,
- cc) jsou smluvně zajištěny služby správy a údržby ICT infrastruktury,
- dd) jsou smluvně zajištěny služby technické podpory k systémovému a aplikačnímu softwaru,
- ee) jsou smluvně zajištěny dodávky náhradních dílů,
- ff) jsou smluvně zajištěny dodávky OBU,
- gg) jsou smluvně zajištěny dodávky nových mýtných stanic, kontrolních stanic, vozidel enforcementu a dalších specializovaných komponent ESVZ,
- hh) jsou smluvně zajištěny generální opravy mýtných stanic, kontrolních stanic, vozidel enforcementu a dalších specializovaných komponent ESVZ,
- ii) jsou smluvně zajištěny služby vydávání a distribuce tiskovin pro uživatele komunikací,
- jj) v předstihu je realizována technická a organizační připravenost plnění externích služeb uvedených pod písm. q) až hh) včetně,
- kk) migrace technologií do nového prostředí a integrace nově vybraných poskytovatelů externích služeb bude nevyhnutně spojena s technologickou odstávkou ESVZ a přerušením výběru mýtného na přechodnou dobu, proto je nutné zajistit zákonnost takových kroků,
- ll) zadavatel zajistí motivační program pro stabilizaci pracovníků – zaměstnanců kupovaného závodu / části závodu.

Jaká jsou hlavní rizika spojená se zajištěním předpokladů proveditelnosti?

- a) Jeden nebo více dodavatelů podá námitky proti rozhodnutí zadavatele o zrušení probíhajícího zadávacího řízení SEM.
- b) Rozhodnutí o námitkách bude(ou) směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení SEM.
- c) Jeden nebo více dodavatelů podá návrh(y) na přezkum úkonů zadavatele v prvním stupni.
- d) Výsledek správního(ch) řízení v prvním stupni bude směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- e) Jeden nebo více dodavatelů podá rozklad proti správnímu rozhodnutí učiněnému v prvním stupni.
- f) Výsledek správního(ch) řízení v druhém stupni bude směřovat proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- g) Jeden nebo více dodavatelů se obrátí na soud s žalobou proti rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení.
- h) Jeden nebo více dodavatelů se obrátí na soud s žalobou o náhradu škody vzniklé v souvislosti se zrušením zadávacího řízení.
- i) Vláda nezruší předchozí související usnesení.
- j) Vláda nepřijme usnesení, kterým schválí Realizační záměr včas nebo vůbec a neuloží ministru dopravy zajistit jeho realizaci.
- k) Audity, due-diligence, cena kupovaného závodu / části závodu neprokáží proveditelnost transakce odkupu.
- l) Plán a technické podmínky migrace technologií do nového prostředí a integrace nově vybraných poskytovatelů externích služeb nebudou proveditelné.
- m) Vláda podmínky odkoupení závodu / části závodu neschválí.

- n) Nedojde k dohodě o ceně s generálním dodavatelem.
- o) Zadavateli se nepodaří zajistit financování kupní transakce v plné výši nebo částečně.
- p) Zadavateli se nepodaří včas smluvně zajistit některou z dílčích externích služeb, uvedených pod písm. B výše.
- q) Některému z poskytovatelů externích služeb se nepodaří včas připravit poskytování určité dílčí služby, uvedené pod písm. B výše.
- r) Technologická odstávka ESVZ (spojená s přerušením výběru mýtného) nutná k migraci technologií do nového prostředí a integrace nově vybraných poskytovatelů externích služeb nebude uskutečnitelná.
- s) Technologická odstávka ESVZ (spojená s přerušením výběru mýtného) nutná k migraci technologií do nového prostředí a integrace nově vybraných poskytovatelů externích služeb překročí maximální přípustnou dobu odstávky.
- t) Dojde k ukončení pracovního poměru ze strany zaměstnanců kupovaného závodu / části závodu v odpovědi v širším měřítku, ohrožujícím řádný provoz ESVZ.

### 5.3. Nezbytné kroky/úkoly směřující k realizaci

#### 5.3.1. Výčet hlavních úkolů realizace

Krok/úkol	Předpokládaná doba	Datum
(výchozí datum)		1. 3. 2018
Interní analýza Zadavatele ohledně vhodného náhradního řešení + příp. širší odborná diskuze	2 měsíce	30. 4. 2018
Širší odborná diskuze a oponentura konceptu náhradního řešení	2 měsíce	29. 6. 2018
Zpracování materiálu pro vládu ČR + vnitřní připomínkové řízení	2 měsíce	28. 8. 2018
Meziresortní připomínkové řízení + schválení vládou ČR	2 měsíce	27. 10. 2018
Rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení <sup>1</sup>	0 dnů	27. 10. 2018
Jednání MD s konsorciem Kapsch o základních limitech odkupu závodu (zahájeno v mezidobí neprodleně po rozhodnutí o zrušení ZŘ)	5 měsíců	26. 3. 2019
Výběr poradenské a auditorské společnosti (či společností) a výběr oponenta (zahájeno v mezidobí neprodleně po rozhodnutí o zrušení ZŘ)	8 měsíců	24. 6. 2019
Zpracování detailních analýz a auditů poradcem, navazujících na dosavadní výsledky jednání MD s konsorciem Kapsch	5 měsíců	21. 11. 2019
Zpracování oponentních posudků	1,5 měsíce	5. 1. 2020
Detailní jednání s konsorciem Kapsch o podmínkách převodu závodu, due diligence, příprava smluvní dokumentace, příprava znaleckých posudků na kupní cenu	3 měsíce	4. 4. 2020
Výběr a příprava subjektu, který bude pověřen převzetím závodu konsorcia Kapsch a zajištěním výběru mýtného (zahájeno v mezidobí neprodleně po rozhodnutí o zrušení ZŘ)	3 měsíce	25. 1. 2019

<sup>1</sup> minimální doba pro případná ukončení námitkových a správních řízení k rozhodnutí zadavatele o zrušení zadávacího řízení v prvním a druhém stupni před ÚOHS je 6 měsíců. Tato doba může probíhat paralelně s položkami: „Jednání MD s konsorciem Kapsch ...“, „Výběr poradenských a auditorských společností...“ a „Výběr a příprava subjektu, který...“

Krok/úkol	Předpokládaná doba	Datum
Zpracování materiálu pro vládu ČR ve vztahu k osobě pověřené provozováním mýtného systému + vnitřní připomínkové řízení	1 měsíc	24. 2. 2019
Meziresortní připomínkové řízení + schválení vládou ČR	2 měsíce	25. 4. 2019
Interní příprava vybraného subjektu na převzetí, příprava a realizace zadávacího řízení na výběr projektového manažera (zahájeno v mezidobí neprodleně po usnesení vlády)	10 měsíců	19. 2. 2020
Příprava zadávacích řízení na výběr subdodavatelů (zahájeno neprodleně po uzavření smlouvy s projektovým manažerem)	4 měsíce	18. 6. 2020
Zpracování materiálu pro vládu ČR ve vztahu ke schválení koupě závodu + vnitřní připomínkové řízení (navazuje na ukončení jednání s konsorciem Kapsch a na dokončení znaleckých posudků na kupní cenu)	3 týdny	25. 4. 2020
Meziresortní připomínkové řízení + schválení vládou ČR	2 měsíce	24. 6. 2020
Uzavření smlouvy o převodu závodu	1 týden	1. 7. 2020
Realizace zadávacích řízení na výběr subdodavatelů, včetně jednacího řízení s konsorciem Kapsch	8 měsíců	26. 2. 2021
Příprava subdodavatelů na zahájení poskytování služeb spojených s provozem ESVZ	6 měsíců	25. 8. 2021
Zahájení výběru mýtného novým provozovatelem ESVZ	0 dnů	25. 8. 2021

### 5.3.2. Vzájemná návaznost a podmiňující souvislost hlavních úkolů

- a) MD nemůže zahájit práce na výběru vhodné alternativy bez zadání příslušného úkolu (id. ze strany vlády).
- b) MD nemůže předložit materiál do vlády bez předchozího posouzení a vyhodnocení jednotlivých alternativ.
- c) MD nemůže přistoupit ke zrušení stávajícího zadávacího řízení bez příslušného rozhodnutí vlády, kterým budou zrušena předchozí související usnesení.
- d) MD může neprodleně (i bez čekání na formální ukončení stávajícího zadávacího řízení) zahájit jednání s konsorciem Kapsch o základních aspektech obchodu. Detailní jednání, stejně jako provedení due diligence a příprava vlastní smlouvy jsou však závislé na výběru poradce a na závěrech jeho analýz a na výsledcích jednotlivých oponentur.
- e) Smlouvu o převodu závodu nebude možné uzavřít před formálním ukončením stávajícího zadávacího řízení.
- f) MD musí určit osobu, kterou pověří provozováním ESVZ, přičemž v případě, že by touto osobou nemělo být ŘSD, musí změnu schválit vláda ČR. Navíc bude nutné připravit převod práva hospodaření s infrastrukturou mýtného systému na komunikacích na tuto novou osobu, jelikož se jedná o majetek, který je příslušenstvím pozemních komunikací.
- g) Provozovatel ESVZ může zahájit přípravu zadávacích řízení na výběr potřebných subdodavatelů, zahájení těchto zadávacích řízení by však mělo být odloženo do doby uzavření smlouvy o prodeji závodu s konsorciem Kapsch.
- h) Alternativou k prodeji závodu je převod obchodního podílu ve společnosti či společnostech konsorcia Kapsch. Toto řešení je však značně limitováno zákonem č. 219/2000 Sb., o majetku

České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, podle kterého nelze nabýt obchodní podíl ve společnosti s ručením omezeným. Organizační složka státu může nabýt výlučně akcie akciové společnosti. Tato alternativa by tak mj. znamenala nutnost předchozí transformace příslušných společností konsorcia Kapsch na akciové společnosti a získání předchozího souhlasu vlády s takovým postupem.

### 5.3.3. Hlavní rizika realizace

#### a) Časový aspekt

Jak vyplývá ze shora uvedeného harmonogramu, existuje zásadní riziko, že tuto alternativu se nepodaří dokončit a zahájit výběr mytného provozovatelem ESVZ od 1. 1. 2020.

Časové riziko vyplývá zejména z:

- (i) Nemožnosti MD využít pro přípravu a realizaci této alternativy stávajícího projektového manažera.
- (ii) Nutnosti předchozího zrušení souvisejícího usnesení vlády o zpoplatnění silnic I. třídy a o „technologicky neutrálním“ zadávacím řízení.
- (iii) Nutnosti zpracování analýz a posudků osvědčujících proveditelnost této alternativy a výši kupní ceny a rovněž due diligence převáděného závodu.
- (iv) Nutnosti realizovat zadávací řízení na výběr nezbytných subdodavatelů pro provozování ESVZ.

#### b) Nemožnost využití stávajícího projektového manažera

Činnost stávajícího projektového manažera je spojena s probíhajícím zadávacím řízením. Existuje zásadní právní riziko, že není dán zákonný důvod pro změnu, resp. rozšíření smlouvy s projektovým manažerem, příp. že se nepodaří obhájit zákonnost takové změny při přezkumu ve správním řízení před ÚOHS. Ve vztahu k naplnění zákonného důvodu dle § 122 odst. 5 ZZVZ není zřejmé, zda platí, že změna v osobě dodavatele „**není možná z ekonomických anebo technických důvodů spočívajících zejména v požadavcích na slučitelnost nebo interoperabilitu se stávajícími službami ...**“. Ve vztahu k naplnění zákonného důvodu dle § 122 odst. 6 ZZVZ není zřejmé, zda potřeba změny smlouvy nastane „**v důsledku okolností, které zadavatel jednající s náležitou péčí nemohl předvídat**“, či nikoliv.

Dále platí, že MD nebude schopno interně zpracovat všechny potřebné analýzy, posudky a due diligence, stejně jako smlouvu o prodeji závodu, ani samo vyjednat detailní podmínky obchodu s konsorciem Kapsch.

S největší pravděpodobností tak bude nezbytné realizovat nové zadávací řízení na výběr nového poradce. Předchozí obdobné zadávací řízení si vyžádalo cca 3 měsíce na přípravu a 5 měsíců na realizaci. Zatímco ve vztahu k přípravě zadávacích podmínek lze očekávat výrazné zkrácení doby, ale na druhou stranu existuje riziko souvisejících správních řízení, která v předchozím zadávacím řízení neproběhla.

#### c) Otázka smysluplnosti a přínosu této alternativy

České společnosti konsorcia Kapsch, jejichž závod by zřejmě připadal v úvahu v rámci převodu do majetku ČR, jsou spíše jen provozní společnosti fakticky zajišťující služby spojené s provozem ESVZ. Tyto společnosti např. nemají know-how ani odborníky potřebné pro rozvoj a vývoj ESVZ, stejně tak ani nezajišťují výrobu potřebných komponent (mytné stanice, technologie, OBU jednotky).

Je tedy otázkou, jakou hodnotu ČR v rámci převáděného závodu vlastně obdrží. Toto by mělo být předmětem detailní analýzy vybraného poradce, v současné době lze zatím pouze odhadovat, že součástí převáděného závodu mohou být kancelářské, HW a SW vybavení,

zaměstnanci schopní zajišťovat služby provozu ESVZ a smlouvy se subdodavateli, případně know-how.

Co se týče zaměstnanců, není v současné době jisté, zda tito budou mít zájem setrvat na svých pozicích po případném převodu závodu, přičemž neexistuje právní možnost, jak tyto zaměstnance udržet.

Co se týče subdodavatelských vztahů, tyto má konsorcium Kapsch v současné době sjednány zřejmě pouze do 31. 12. 2019. Nové subdodavatelské vztahy bude nezbytné zajistit prostřednictvím zadání standardních veřejných zakázek po nabytí závodu. Existuje zásadní právní riziko, že by případné dřívější umělé prodloužení těchto subdodavatelských smluv na další období mohlo být posouzeno jako obcházení principů veřejného zadávání.

Naopak, vývoj SW ESVZ a jeho podpora probíhá mimo území ČR a nebyl by s největší pravděpodobností součástí převáděného závodu. Prakticky by tedy bylo nezbytné zajistit rozvoj systému subdodavately. S největší pravděpodobností pak platí, že tento vývoj nebude možné zajistit jiným subjektem, než prostřednictvím jeho stávajících vývojářů, tedy koncernem Kapsch. Pokud by toto bylo prokázáno, musel by provozovatel ESVZ zadat koncernu Kapsch veřejnou zakázku na základě jednacního řízení bez uveřejnění. Existuje vysoké riziko, že by taková veřejná zakázka byla předmětem přezkumu ze strany ÚOHS. Zároveň platí, že MD nemá v současné době nijak zafixovány ceny ve vztahu k tomuto vývoji a podpoře.

Smlouvy se subdodavatelskými entitami konsorcia Kapsch je sice možné uzavřít tak, že se jejich vyjednávání zúčastní již i MD, ale podepíše je zástupce konsorcia Kapsch, a to ještě před převodem vlastnictví a případné vnitroskupinové smlouvy v rámci koncernu Kapsch se budou moct renegociovat v průběhu due diligence a dojednávání transakce. V takovém případě však a) bude ještě vyšší riziko posouzení tohoto postupu jako obcházení veřejného zadávání a b) asymetrie znalostí a zkušeností s provozem systému na straně státu a společností koncernu Kapsch neumožní dosáhnout optimálního výsledku pro stát.

Na základě shora uvedeného není vyloučeno, že v budoucnu provedené analýzy shledají závažná rizika spojená s realizací této alternativy. Zároveň se jeví jako značně sporné, jaká je vlastně hodnota převáděného závodu a zda bude možné dosáhnout s konsorciem Kapsch dohody o výši příslušné kupní ceny, neboť očekávání konsorcia Kapsch mohou být v této otázce zásadně odlišná.

Zároveň se jeví jako velmi problematické, jaká je vlastně přidaná hodnota tohoto závodu pro provozovatele ESVZ z hlediska jeho dlouhodobého provozování. Je třeba si přitom uvědomit, že ESVZ původně nebyl koncipován jako systém, který by měla ČR převzít do svého provozování.

#### d) Některé další problematické aspekty

V případě, že by provozovatelem ESVZ měl být nadále jiný subjekt, může být sporné, zda by na takový nový subjekt mohla být převedena vlastnická práva k mýtným stanicím, které jsou ve smyslu zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích, příslušenstvím pozemní komunikace.

## 6. Shrnutí

Na základě shora uvedeného rozboru lze učinit následující shrnutí:

- a) Na základě zpracovaných harmonogramů jednotlivých alternativ B lze konstatovat, že žádná z těchto alternativ není s dostatečnou právní jistotou realizovatelná v požadovaném termínu do 31. 12. 2019.

- b) Zároveň je zřejmé, že každá z uvedených teoretických alternativ má svá vlastní rizika a hrozby, která jsou ve vztahu k jejich včasné realizaci zcela zásadní.
- c) Realizace kterékoliv z uvedených alternativ je zároveň značně komplikována nejasností ohledně možnosti vytvoření nezbytného a zároveň dostatečného politického rozhodnutí v této otázce a jeho faktické síly a stability pro celé období.
- d) Významným rizikem je časové prodloužení z důvodu průtahů při zrušení stávajícího zadávacího řízení na SEM a dále též v souvislosti s potřebou zajistit odborné kapacity pro realizaci příslušné alternativy B (například je problematické zajistit podporu zadavatele projektovým manažerem).
- e) Zásadní riziko nedokončení zvolené alternativy včas a s tím související konec výběru mýtného nelze nijak eliminovat. Pro prodloužení stávajícího smluvního vztahu s konsorciem Kapsch na další období s největší pravděpodobností nebude dán potřebný právní (zákonný) titul, přičemž v případě shledání nezákonnosti takového případného prodloužení může ÚOHS ponechat takové prodloužení účinné výlučně z důvodů zvláštního zřetele hodných, a to pouze na období 12 měsíců.

## **Přílohy**

- 1 Rozbor vhodnosti použití konkrétního druhu zadávacího řízení pro alternativy B1 a B2
- 2 Rozbor možných dodavatelských modelů pro jednotlivé alternativy
- 3 Plán výstavby nových úseků dálnic a předpokládané termíny jejich uvedení do provozu
- 4 Rozsah zpoplatněných komunikací, stávající stav
- 5 Projekce plánu výstavby nových úseků dálnic na rozsah zpoplatněných komunikací v letech 2018-2029
- 6 Časový harmonogram probíhajícího zadávacího řízení VZ SEM

## Příloha 1

### Rozbor vhodnosti použití konkrétního druhu zadávacího řízení pro alternativy B1 a B2

---

#### 1.1 Obecná východiska

Ministerstvo dopravy ČR je veřejným zadavatelem ve smyslu § 4 odst. 1 písm. a) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“).

Zakázka na dodávky a služby v souvislosti s přípravou a zajištěním provozu SEM bude nadlimitní veřejnou zakázkou ve smyslu ZZVZ a je nezbytné ji zadat na základě některého ze zákonem upravených druhů zadávacího řízení.

Předpokládá se, že dodavatelům bude umožněno využít některé či všechny části stávajícího ESVZ, který je v majetku ČR s právem hospodaření pro ŘSD. Jeví se proto jako nezbytné, aby měli všichni dodavatelé bez rozdílu možnost se v rámci procesu přípravy nabídek seznámit s kompletní dokumentací k ESVZ. Tato možnost je v současné době smluvně zajištěna s dodavatelem stávajícího ESVZ, konsorciem Kapsch, a to na základě posledních dodatků k uzavřeným smlouvám ze dne 28. 8. 2016. Zároveň se předpokládá, že dokumentace ESVZ bude poskytnuta dodavatelům pouze na základě uzavření smlouvy o zachování důvěrnosti informací s každým účastníkem zadávacího řízení, který o to požádá.

#### 1.2 Alternativa B1 – technologicky neutrální zadávací řízení na dodávku a provoz SEM

Alternativa B1 vychází z podmínky technologicky neutrálního zadávacího řízení stanovené usnesením Vlády ČR č. 188 ze dne 9. 3. 2016. Ministerstvo dopravy ČR (dále jen „zadavatel“) je v situaci, kdy disponuje stávajícím ESVZ, jehož hlavní komponenty jsou v majetku ČR, a zamýšlí tento ESVZ, resp. kteroukoliv jeho část poskytnout účastníkům zadávacího řízení k využití pro jejich technologické řešení výběru mýtného.

Zadavatel má zájem nelimitovat technologické řešení SEM využitím existujících součástí ESVZ, a to jak z důvodu zadání, které vyplývá z usnesení vlády, tak i z důvodu snahy o co nejširší soutěž různých dodavatelů a jejich technologických řešení a z důvodu snahy zadavatele o nalezení co nejvhodnějšího a nejekonomičtějšího výběru mýtného při dodržení platných českých a evropských právních předpisů a technických norem.

Zadavatel tedy jednak není jednoznačně přesvědčen o tom, že stávající technologické a technické řešení ESVZ obstojí v nových podmínkách a v časovém výhledu následujících 10 let, a zároveň nemá jistotu v tom, zda neexistuje nové, modernější a zároveň levnější technologické či technické řešení výběru mýtného, které by lépe vyhovovalo potřebám zadavatele.

Z těchto důvodů zadavatel zamýšlí do určité míry připustit jiná technologická resp. technická řešení výběru mýtného, při dodržení základních parametrů a minimálních technických podmínek, jejichž stanovení Ministerstvo dopravy ČR považuje za zcela nezbytné.

Z těchto důvodů se zároveň jeví jako účelné, aby zadavatel budoucího zadávacího řízení vedl s účastníky zadávacího řízení jednání o jimi nabízených technologiích a technických řešeních, a to za účelem ověření jejich (i) souladu s obecně závaznými právními předpisy a technickými normami, (ii) souladu s požadavky zadavatele na funkce a provoz, (iii) technické proveditelnosti navrženého řešení a (iv) finančních a případně i dalších přínosů pro zadavatele.

Z tohoto pohledu se jeví jako teoreticky vhodné druhy zadávacího řízení pouze (i) jednací řízení s uveřejněním (dále jen „JŘSU“) a (ii) řízení se soutěžním dialogem (dále jen „SD“).

##### 1.2.1 Charakteristika JŘSU

JŘSU je zadávacím řízením, jehož možnosti použití jsou zákonem limitovány na taxativně stanovený okruh případů. Platí, že tento druh zadávacího řízení lze využít pouze v případě, že je splněna alespoň



jedna zákonná podmínka pro použití tohoto zadávacího řízení. Těmito zákonnými podmínkami podle § 60 odst. 1 písm. a) až d) ZZVZ jsou:

- a) potřeby zadavatele nelze uspokojit bez úpravy na trhu dostupných plnění,
- b) součástí plnění veřejné zakázky je návrh řešení nebo inovativní řešení,
- c) veřejná zakázka nemůže být zadána bez předchozího jednání z důvodu zvláštních okolností vyplývajících z povahy, složitosti nebo právních a finančních podmínek spojených s předmětem veřejné zakázky, nebo
- d) nelze stanovit technické podmínky odkazem na technické dokumenty podle § 90 odst. 1 a 2 ZZVZ.

S ohledem na shora uvedenou charakteristiku a okolnosti a podmínky projektu SEM se lze důvodně domnívat, že v daném případě jsou splněny podmínky uvedené v písm. b), c) i d), do určité míry pak i podmínka uvedená v písm. a).

Zadávací řízení samotné se skládá z celkem tří fází. V první fázi podává neomezený okruh dodavatelů na základě oznámení o zahájení zadávacího řízení žádosti o účast v zadávacím řízení, na jejichž základě zadavatel posoudí soulad kvalifikace účastníků zadávacího řízení a případně provede snížení počtu účastníků, pokud si to dříve vyhradil.

Ve druhé fázi zadavatel vyzývá účastníky, kteří nebyli vyloučeni pro nesplnění kvalifikace nebo z důvodu zúžení počtu účastníků, k podání předběžných nabídek, o kterých následně zadavatel může vést s účastníky zadávacího řízení jednání s cílem zlepšit parametry nabídek ve prospěch zadavatele (za předpokladu, že budou i nadále splněny podmínky pro použití JŘSU a zachovány minimální technické podmínky stanovené v zadávací dokumentaci). V této fázi je zadavatel oprávněn měnit či doplňovat zadávací podmínky a účastníci jsou oprávněni upravovat své předběžné nabídky.

Ve třetí fázi, tj. po ukončení jednání vyzve zadavatel účastníky zadávacího řízení k podání nabídek, které následně hodnotí podle dříve stanovených hodnotících kritérií. Tyto nabídky již nelze nijak dodatečně měnit či upravovat.

### 1.2.2 Vlastnosti JŘSU

JŘSU lze souhrnně charakterizovat následujícími základními vlastnostmi:

<i>Lhůty</i>	Lhůta pro podání žádosti o účast musí činit nejméně 30 dnů. Lhůta pro podání předběžné nabídky musí činit nejméně 25 dnů. Pro podání nabídek stanoví zadavatel přiměřenou lhůtu.
<i>Základní charakteristika</i>	Zadavatel má představu, jaké plnění typově požaduje, nicméně konkrétní způsob plnění se může lišit. Účastníci zadávacího řízení tedy nabízejí varianty plnění (nejedná se však o varianty nabídek ve smyslu § 102 ZZVZ) v rámci minimálních technických podmínek stanovených zadavatelem.
<i>Výhody</i>	Poměrně srozumitelná zákonná úprava. Jednání se vede o předložených předběžných nabídkách, zadavatel tak má poměrně jasnou představu o tom, co účastníci nabízejí. Zadavatel si může vyhradit, že dodavatel bude vybrán už na základě předběžných nabídek, čímž zadavatel fakticky donutí účastníky k podání precizních předběžných nabídek.
<i>Nevýhody</i>	Zadávací řízení je třífázové (kvalifikace, předběžné nabídky, nabídky), a tedy organizačně a časově velmi náročné. Ze zákona není zcela zřejmé, zda musí zadavatel podrobně vymezit všechny zadávací podmínky nejpozději ve výzvě k podání předběžných nabídek, nebo už v oznámení o zahájení zadávacího řízení.

O vybrané nabídce již nelze dále nijak jednat.

### 1.2.3 Charakteristika SD

Rovněž SD je zadávacím řízením, jehož možnosti použití jsou zákonem limitovány na taxativně stanovený okruh případů. Platí, že pokud není splněna alespoň jedna zákonná podmínka pro použití tohoto zadávacího řízení, nelze tento druh zadávacího řízení využít. Zákonné podmínky pro realizaci SD jsou přitom (oproti dřívější právní úpravě) **zcela identické, jako v případě JŘSU**.

Zadávací řízení samotné se rovněž skládá ze tří fází. V první fázi podává neomezený okruh dodavatelů na základě oznámení o zahájení zadávacího řízení žádosti o účast v zadávacím řízení, na jejichž základě zadavatel posoudí soulad žádosti o účast se zadávacími podmínkami a případně provede snížení počtu účastníků, pokud si to dříve vyhradil. V této fázi zřejmě dochází i k posouzení kvalifikace, nicméně problematiku kvalifikace ZZVZ v souvislosti se SD výslovně nijak neupravuje.

Ve druhé fázi zadavatel vyzývá účastníky, kteří nebyli vyloučeni pro nesplnění zadávacích podmínek nebo pro zúžení počtu účastníků, k účasti v soutěžním dialogu a vede s nimi soutěžní dialog s cílem nalézt řešení způsobilá splnit potřeby zadavatele. Zadavatel je oprávněn projednat s účastníky veřejnou zakázku ze všech hledisek. Samotný soutěžní dialog může probíhat v několika podfázích, kdy může docházet ke snížení počtu řešení, o nichž se bude nadále jednat. Výsledkem této fáze je rozhodnutí zadavatele o tom, která řešení jsou pro jeho potřeby vhodná, přičemž může jít o jedno či více řešení. Účastníky, jejichž řešení zadavatel neshledal jako vhodná, ze zadávacího řízení vyloučí.

Ve třetí fázi, tj. po ukončení soutěžního dialogu a výběru řešení vyzve zadavatel účastníky zadávacího řízení k podání nabídek na nalezená řešení, které následně hodnotí podle dříve stanovených hodnotících kritérií. Nabídky musí obsahovat všechny aspekty řešení.

Odchylně od JŘSU může zadavatel účastníky vyzvat k objasnění, upřesnění či úpravě jejich nabídky, stejně tak je oprávněn následně vést s vybraným dodavatelem jednání za účelem potvrzení jeho nabídky a upřesnění smluvních podmínek, pokud to nepovede ke změně základních parametrů nabídky nebo zadávacích podmínek a tyto změny by neohrozily hospodářskou soutěž nebo by neměly diskriminační účinky.

### 1.2.4 Vlastnosti SD

SD lze souhrnně charakterizovat následujícími základními vlastnostmi:

<i>Lhůty</i>	Lhůta pro podání žádosti o účast musí činit nejméně 30 dnů, resp. 35 dnů pokud zadavatel neumožní podávat nabídky prostřednictvím elektronického nástroje. Pro podání nabídek stanoví zadavatel přiměřenou lhůtu.
<i>Základní charakteristika</i>	Zadavatel spíše neví, jaké řešení je pro něj vhodné a zda vůbec vhodné řešení existuje. Jde o veřejnou zakázku se složitým či dosud nerealizovaným předmětem plnění, kdy zadavatel není schopen před zahájením zadávacího řízení dostatečně specifikovat předmět veřejné zakázky tak, aby byly naplněny veškeré podmínky pro použití jiných druhů zadávacího řízení. Účastníci zadávacího řízení tedy nabízejí ucelená řešení, která se mohou zásadním způsobem odlišovat.
<i>Výhody</i>	Účastníci nabízejí „řešení“, je tedy zřejmé, že mezi jednotlivými řešeními mohou být významné technické rozdíly, jde o zadávací řízení primárně vhodné pro případy, kdy zadavatel vůbec neví, co může chtít nebo jakým způsobem by mohl svou potřebu uspokojit. V rámci soutěžního dialogu se může vést velmi široká diskuze o podobě zadávacích podmínek.

S vybraným dodavatelem lze dále jednat o upřesnění smluvních podmínek, ale tato možnost je zákonem limitována velmi obecně zákazem diskriminace a ohrožením hospodářské soutěže, což může vést ke sporům o možný rozsah těchto úprav a o jejich zákonnost.

#### *Nevýhody*

Zadávací řízení je třífázové (žádost o účast, soutěžní dialog, nabídky), a tedy organizačně a časově velmi náročné.

**Zákonná úprava SD je velmi stručná a poměrně nejasná** (např. v ní není výslovně řešena problematika kvalifikace). **Jde z procesního hlediska o zásadní rizikový faktor tohoto druhu zadávacího řízení.**

Zákon nestanoví, zda soutěžní dialog zadavatele s účastníky probíhá o konkrétních parametrech navrhovaného řešení, tedy zda účastníci mají návrh řešení předložit již v rámci žádostí o účast. Pokud by zadavatel požadoval, aby účastníci v žádosti o účast již předložili svůj návrh řešení, musel by všem (tj. neomezenému okruhu účastníků) již ve fázi přípravy žádostí o účast zpřístupnit data room, což je v rozporu se shora uvedenými základními premisami pro výběr vhodného druhu zadávacího řízení.

Pokud by naopak účastníci měli předkládat návrhy řešení až v rámci vlastního soutěžního dialogu, pak ze ZZVZ nijak nevyplývá, jakým způsobem a kdy se tak má stát. Zadavatel by zřejmě nejprve musel účastníkům na začátku soutěžního dialogu zpřístupnit data room a stanovit jim lhůtu pro předložení písemného návrhu řešení, který by byl následně předmětem dialogu. Takový postup však není zákonem nijak regulován, navíc se již velmi blíží procesu zpracování předběžných nabídek v rámci JŘSU.

Úprava nabídek je zákonem limitována velmi obecně zákazem diskriminace a ohrožením hospodářské soutěže, což může vést ke sporům o možný rozsah těchto úprav a o jejich zákonnost, a to i ve vztahu k jednání s vybraným dodavatelem.

Právní úprava SD předpokládá (nicméně výslovně to neukládá), že účastníci zadávacího řízení budou (zřejmě z důvodu značně odlišných návrhů řešení), předkládat vlastní návrhy smluvních podmínek, což může pro zadavatele přinášet velmi významná právní rizika týkající se jeho právního postavení v uzavřeném smluvním vztahu. Nadto, jak již shora uvedeno, případná dodatečná úprava těchto smluvních podmínek na základě jednání zadavatele s vybraným dodavatelem může být značně problematická.

**V souladu s § 114 odst. 3 písm. a) ZZVZ nabídky nesmějí být hodnoceny pouze na základě kritéria nabídkové ceny, tj. lze hodnotit pouze buď na základě nejnižších nákladů životního cyklu, nebo na základě nejvýhodnějšího poměru nabídkové ceny a kvality, vyjádřené určitým kritériem kvality. S ohledem na možnou zásadní odlišnost navržených řešení však může být nalezení vhodného kritéria kvality, které umožní nediskriminační porovnání všech nabídek, velmi problematické.**

#### **1.2.5 Doporučení k výběru druhu zadávacího řízení pro alternativu B1**

Na základě shora uvedeného porovnání obou předem vybraných druhů zadávacího řízení, tj. JŘSU a SD, lze konstatovat, že ve vztahu k realizaci **alternativy B1** projektu SEM a jeho shora uvedeným parametrům se jeví JŘSU jako druh zadávacího řízení, které lépe vyhovuje charakteru současné situace, účelu projektu SEM, potřebám zadavatele. Zároveň, při uvážení, že nová právní úprava ZZVZ, zejména ve vztahu k těmto dvěma poměrně výjimečným druhům zadávacího řízení, dosud není výkladově a rozhodovací praxí Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže a správních soudů ukotvena, se z hlediska

právní jistoty jeví jako vhodnější vybrat takový druh zadávacího řízení, který obsahuje preciznější a jednoznačnější právní úpravu, tj. JŘSU.

Dalším významným aspektem je limitace možných technologických řešení SEM, upravená v právních předpisech EU. Zadavatel tak není v situaci, kdy by vůbec neznal řešení pro naplnění jeho potřeb, pouze neví, které z možných řešení či případně jaká kombinace možných řešení bude pro něj nejvýhodnější, to vše při vědomí, že je dosud provozován stávající ESVZ, který by bylo možno, minimálně částečně, pro realizaci SEM využít a převzít. Je tedy do značné míry sporné, zda v takové situaci může být naplněna shora uvedená základní charakteristika SD.

Využití SD je rovněž limitováno mj. zejména nemožností hodnotit nabídky pouze na základě nejnižší nabídkové ceny, a dále vzbuzuje výkladové obtíže ve vztahu k okamžiku, kdy je možné a účelné účastníkům zadávacího řízení zpřístupnit data room s podrobnou dokumentací k ESVZ.

**Ze všech shora uvedených důvodů lze doporučit, aby (pokud bude vycházeno ze shora uvedených premis) bylo pro zadání veřejné zakázky podle alternativy B1 zvoleno JŘSU.**

### **1.3 Alternativa B2 – zadávací řízení na zajištění provozu stávajícího systému novým dodavatelem**

Alternativa B2 nebere na zřetel podmínku technologicky neutrálního zadávacího řízení stanovené usnesením vlády ČR č. 188 ze dne 9. 3. 2016.

Zadavatel je v situaci, kdy disponuje stávajícím ESVZ, jehož hlavní komponenty jsou v majetku ČR, a zamýšlí zajistit provoz tohoto ESVZ beze změny parametrů výběru mýtného nově vybraným dodavatelem.

Zadavatel v alternativě B2 rezignuje na možnost prověřit veřejnou soutěž, zda (i) stávající technologické a technické řešení ESVZ ob stojí v nových podmínkách a v časovém výhledu následujících 10 let, zda (ii) neexistuje nové, modernější a zároveň levnější technologické či technické řešení výběru mýtného, které by lépe vyhovovalo potřebám zadavatele, a na možnost (iii) v budoucnosti zavést výběr poplatků za pozemní komunikace a za externí náklady spojené s provozem na pozemních komunikacích, jak požaduje evropská směrnice.

Předmět veřejné zakázky lze v alternativě B2 definovat přesně, podrobně a jednoznačně tak, že každý z účastníků zadávacího řízení bude muset respektovat dané (tedy stávající) technické řešení a nabídky budou spočívat pouze v nabídnutí ceny za realizaci tohoto závazně a jednotně stanoveného řešení. Jednání zadavatele s účastníky zadávacího řízení jednání o jimi nabízených technologiích a technických řešeních v takovém případě není účelné, protože technologie a technické řešení jsou pevně stanoveny zadavatelem předem.

Z tohoto pohledu se jeví jako teoreticky vhodné druhy zadávacího řízení pouze (i) otevřené řízení (dále jen „OŘ“) a (ii) užší řízení (dále jen „UŘ“).

#### **1.3.1 Charakteristika OŘ**

OŘ je zadávacím řízením, jehož možnosti použití jsou široké, jde o základní druh zadávacího řízení, vhodný zejména v situaci, kdy zadavatel zná předmět plnění a je schopen definovat všechny zadávací podmínky a zároveň není důvodné, aby nabídku podávali pouze předem kvalifikovaní dodavatelé.

S ohledem na shora uvedenou charakteristiku a okolnosti a podmínky projektu SEM se lze důvodně domnívat, že v daném případě jsou splněny podmínky pro použití otevřeného řízení

Zadávací řízení samotné je jednofázové. Dodavatelé podávají nabídky, které zadavatel následně hodnotí podle dříve stanovených hodnotících kritérií. Tyto nabídky již nelze nijak dodatečně měnit či upravovat.

#### **1.3.2 Vlastnosti OŘ**

OŘ lze souhrnně charakterizovat následujícími základními vlastnostmi:

<i>Lhůty</i>	Lhůta pro podání nabídky musí činit nejméně 30 dnů.
<i>Základní charakteristika</i>	Zadavatel má přesnou představu o typu, způsobu a rozsahu plnění. Účastníci zadávacího řízení nabízejí přesně vymezená plnění v rámci závazných technických podmínek stanovených zadavatelem.
<i>Výhody</i>	Jasná a srozumitelná zákonná úprava. Přístup pro široký okruh dodavatelů.
<i>Nevýhody</i>	Nutnost stanovit přesná a velmi podrobná kvalifikační kritéria. Nelze předem omezit okruh dodavatelů, kteří budou vyzváni k předložení nabídky. O vybrané nabídce již nelze dále nijak jednat.

### 1.3.3 Charakteristika UŘ

UŘ je zadávacím řízením, jehož možnosti použití jsou široké, jde o jeden z základních druhů zadávacího řízení, vhodný zejména v situaci, kdy zadavatel zná předmět plnění a je schopen definovat všechny zadávací podmínky a kdy je zároveň důvodné omezení, aby nabídku podávali pouze předem kvalifikovaní dodavatelé (např. z důvodu nutnosti složité přípravy nabídek a jejich následného posuzování).

S ohledem na shora uvedenou charakteristiku a okolnosti a podmínky projektu SEM se lze důvodně domnívat, že v daném případě jsou splněny podmínky pro použití užšího řízení.

Zadávací řízení samotné je dvoufázové. V první fázi podává neomezený okruh dodavatelů na základě oznámení o zahájení zadávacího řízení žádosti o účast v zadávacím řízení, na jejichž základě zadavatel posoudí soulad žádostí o účast se zadávacími podmínkami a případně provede snížení počtu účastníků, pokud si to dříve vyhradil. V této fázi zřejmě dochází i k posouzení kvalifikace, nicméně problematiku kvalifikace ZZVZ v souvislosti se SD výslovně nijak neupravuje.

Ve druhé fázi zadavatel vyzývá účastníky, kteří nebyli vyloučeni pro nesplnění zadávacích podmínek nebo pro zúžení počtu účastníků, k podání nabídek, které následně hodnotí podle dříve stanovených hodnotících kritérií. Nabídky musí splňovat všechny podmínky stanovené zadávací dokumentací, a nelze je nijak dodatečně měnit či upravovat.

### 1.3.4 Vlastnosti UŘ

OŘ lze souhrnně charakterizovat následujícími základními vlastnostmi:

<i>Lhůty</i>	Lhůta pro podání žádostí o účast musí činit nejméně 30 dnů, lhůta pro podání nabídky musí činit nejméně 25 dnů.
<i>Základní charakteristika</i>	Zadavatel má přesnou představu o typu, způsobu a rozsahu plnění. Účastníci zadávacího řízení nabízejí přesně vymezená plnění v rámci závazných technických podmínek stanovených zadavatelem.
<i>Výhody</i>	Jasná a srozumitelná zákonná úprava. Přístup pro široký okruh dodavatelů.
<i>Nevýhody</i>	Nutnost stanovit přesná a velmi podrobná kvalifikační kritéria. O vybrané nabídce již nelze dále nijak jednat.

### 1.3.5 Doporučení k výběru druhu zadávacího řízení pro alternativu B2

Na základě shora uvedeného porovnání obou předem vybraných druhů zadávacího řízení, tj. OŘ a UŘ, lze konstatovat, že ve vztahu k realizaci **alternativy B2** projektu SEM a jeho shora uvedeným

parametrům se **jeví UŘ jako druh zadávacího řízení, které lépe vyhovuje účelu projektu SEM a potřebám zadavatele podle alternativy B2.** Důvodem je zejména značná složitost a pracnost přípravy nabídek a jejich následného posuzování, kdy se jeví jako hospodárné, aby nabídky připravovali a podávali pouze předem kvalifikovaní dodavatelé.

## Příloha 2

### Rozbor možných dodavatelských modelů pro jednotlivé alternativy

---

#### 1. Úvod

Cílem tohoto článku je porovnat možnosti nastavení různých dodavatelských modelů SEM a posoudit jejich vlastnosti a vhodnost pro realizaci projektu SEM. Realizační záměr se zabývá otázkou dalšího využití stávající infrastruktury ESVZ v majetku státu a porovnává následující dodavatelské modely:

a) **Dodatelský model DM 1**

Model zahrnuje realizaci SEM formou dodávek, prací a staveb realizovaných pro zadavatele s přechodem vlastnictví SEM na zadavatele a následných služeb poskytovaných zadavateli v souvislosti s provozováním SEM. Právem dodavatele bude do nabízeného řešení SEM zakomponovat vybrané součásti stávajícího mýtného systému v majetku státu (výběr součástí ESVZ bude dle uvážení dodavatele), které mu za účelem poskytování technických služeb spojených se zajištěním dalšího provozování vybraných součástí ESVZ pro zadavatele zadavatel zpřístupní.

b) **Dodatelský model DM 2**

Model zahrnuje na jedné straně realizaci infrastruktury a centrálního systému SEM formou dodávek, prací a staveb realizovaných pro zadavatele s přechodem vlastnictví SEM na zadavatele a následných služeb poskytovaných zadavateli v souvislosti s provozováním infrastruktury a centrálního systému SEM; na druhé straně model DM 2 počítá s tím, že všechny služby poskytované uživatelům zpoplatněných komunikací, včetně dodávek a logistiky OBU budou zajištěny formou komplexní služby. Právem dodavatele bude do nabízeného řešení SEM zakomponovat vybrané součásti stávajícího mýtného systému v majetku státu (výběr součástí dle uvážení dodavatele), které mu za účelem poskytování technických služeb spojených se zajištěním dalšího provozování vybraných součástí ESVZ pro zadavatele zadavatel zpřístupní.

c) **Dodatelský model DM 3**

Model popisuje realizaci SEM jako celku formou komplexních služeb poskytovaných vybraným dodavatelem. Právem dodavatele bude do nabízeného řešení SEM zakomponovat vybrané součásti stávajícího mýtného systému v majetku státu (výběr součástí dle uvážení dodavatele), které mu zadavatel za tímto účelem úplatně převede a předá.

d) **Dodatelský model DM 0**

Model zahrnuje realizaci SEM formou dodávek, prací a staveb realizovaných pro zadavatele s přechodem vlastnictví SEM na zadavatele a následných služeb poskytovaných zadavateli v souvislosti s provozováním SEM, přičemž povinností dodavatele bude využít pro realizaci SEM infrastrukturu stávajícího mýtného systému v majetku státu v rozsahu zahrnujícím alespoň mýtné a kontrolní brány na dálnicích, hlídková vozidla kontroly s technologií enforcementu a stávající palubní jednotky po dobu jejich životnosti.

Všechny navržené modely připouštějí využití součástí stávající infrastruktury ESVZ, avšak v případě DM 0 jde o povinnost dodavatele zajistit další provozování předepsaných součástí ESVZ, v ostatních navrhovaných modelech DM 1, DM 2 a DM 3 jde o možnost dodavatele zvážit a rozhodnout, zda a v jakém rozsahu pro zadavatele zajistí technickou podporu provozu stávající infrastruktury ESVZ nebo zda v rámci projektu SEM navrhne částečnou nebo úplnou náhradu ESVZ.

#### 2. Využití stávajícího mýtného systému

Stát vlastní a zadavatel provozuje stávající systém elektronického výkonového zpoplatnění (ESVZ). Zadavatel má oprávněný zájem na dalším provozování ESVZ a proto souhlasí s tím, aby dodavatel:

- a) stávající systém ESVZ v majetku státu jako celek rozšířil a pro zadavatele včetně rozšíření zajišťoval služby provozu, přičemž rozšíření bude zahrnovat především
  - a. dodávku infrastruktury pro nově zpoplatněné úseky pozemních komunikací,
  - b. zavedení nových funkcí systému, umožňujících zejména výběr poplatků za externí náklady a změnu rozlišení sazeb mýtného podle tohoto realizačního záměru;

anebo

- b) použil vybrané součásti ESVZ v majetku státu a tyto součásti propojil s nově vybudovaným SEM a pro takto integrovaný SEM jako celek pro zadavatele zajišťoval služby provozu, přičemž rozhodnutí o tom, pro které součásti ESVZ dodavatel bude zajišťovat služby provozu pro zadavatele je ponecháno na dodavateli,

a povinností dodavatele bude poskytovat služby provozu tak, aby byl zajištěn řádný bezporuchový provoz SEM včetně integrovaných součástí stávajícího ESVZ jako jediného integrovaného celku.

Za účelem poskytování služeb provozu SEM zadavatel zajistí dodavateli přístup ke všem součástím ESVZ nebo k vybraným součástím ESVZ za účelem jejich dalšího provozování a/nebo integrace do nového SEM, včetně veškeré dokumentace, licencí, oprávnění a dalších věcí nezbytných pro integraci, provedení úprav a provozování ESVZ nebo jeho součástí. Zadavatel poskytne dodavateli při převzetí ESVZ nebo jeho vybraných součástí potřebnou součinnost prostřednictvím dodavatele původního ESVZ, a to v rozsahu platné smlouvy mezi ŘSD a dodavatelem původního ESVZ.

Dodavatel není povinen navrhnout a zadavateli nabídnout technické řešení SEM s využitím součástí ESVZ (vyjma dodavatelského modelu DM 0), pakliže je dodavatel přesvědčen, že:

- a) určité součásti nebo celý ESVZ jsou nevhodné, nepoužitelné pro účely SEM pro zastarání svých technických a funkčních vlastností, a nelze je proto nadále využívat k původnímu účelu bez provedení zásadních změn, rozšíření či rekonstrukce, nebo
- b) pro nepřiměřenou nákladnost úprav součástí ESVZ a jejich provozu nemohou tyto nadále sloužit svému účelu.

Zároveň platí, že zadavatel zásadně nepřipustí nahrazení mýtné infrastruktury na těch pozemních komunikacích, na kterých se již tato infrastruktura v majetku státu nachází.

V případě, že se na základě výsledků veřejné soutěže na plnění této veřejné zakázky prokáže, že stávající součásti ESVZ v majetku státu se stanou nadále nepoužitelnými ke svému účelu, tedy dojde k prokazatelnému naplnění podmínek § 14 odst. (7) zákona č. 219/2000 Sb., o majetku České republiky a jejím vystupování v právních vztazích, v platném znění, zadavatel s nimi naloží jako s nepotřebným majetkem podle zákona.

### **3. Dodavatelský model DM 1 – Dodávky a služby**

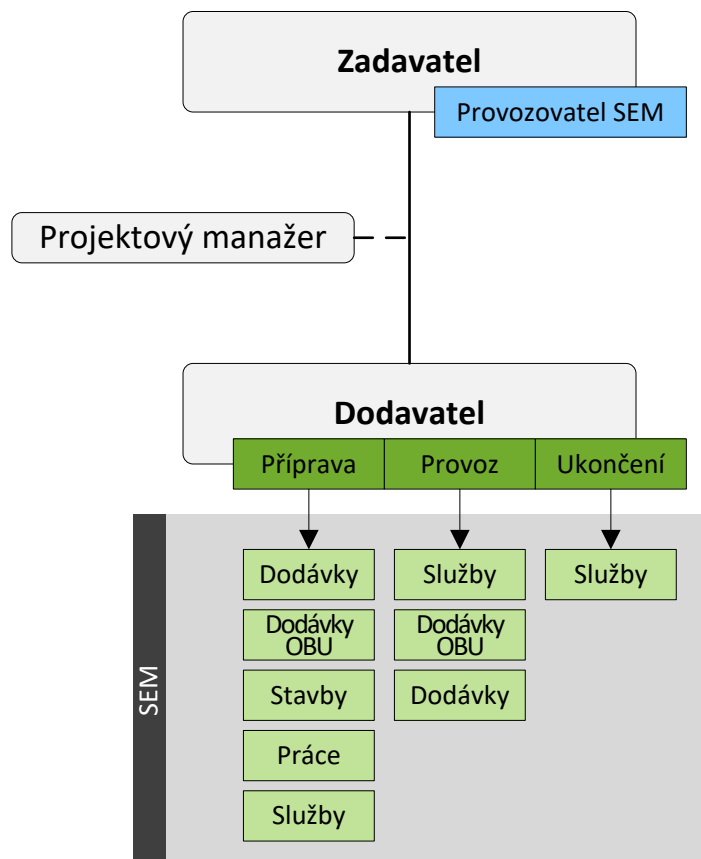
#### **3.1. Charakteristika**

Dodavatelský model je založen na vybudování SEM formou dodávek, prací a staveb realizovaných pro zadavatele s následným přechodem vlastnictví SEM na zadavatele. Provozování SEM je v odpovědnosti zadavatele, který si za tím účelem zajistí u dodavatele poskytování některých služeb souvisejících s provozováním SEM. Tento dodavatelský model vychází ze současného pojetí: mýtný systém je realizován jako dodávka (na základě SoD) a potom je provozován s pomocí služeb, zajišťovaných dodavatelem (na základě SoS). Popisovaný dodavatelský model DM 1 je plně v souladu s požadavky zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb. a umožňuje návrh řešení s libovolným využitím jedné nebo více z těchto technologií: (a) družicové určování polohy, (b) mobilní komunikace užívající normy GSM-GPRS, (c) mikrovlnné techniky na 5,8 GHz.

V Etapě 1 „Příprava SEM“ vybraný dodavatel zajistí materiální, personální a organizační podmínky, inženýring, financování projektu, vyhotoví dokumentaci, provede práce, zhotoví stavby, zajistí dodávky a zajistí připravenost externích služeb tak, aby vytvořil ucelené integrované technické řešení



systému SEM, provede zkoušky, zavede všechny potřebné procesy a vykoná pilotní provoz SEM. Externími službami se zde rozumí např. služby obchodních míst pro vyřizování požadavků uživatelů pozemních komunikací, služby zajištění bezhotovostní úhrady plateb apod. Cílem Etapy 1 je připravit SEM tak, aby byl schopen zahájení provozu ve stanoveném termínu a splňoval všechny parametry stanovené smlouvou a schválenou realizační a provozní dokumentací. Po úspěšném provedení pilotního provozu vč. informační kampaně a výměny OBU provozovatelům vozidel (bude-li součástí plnění) dodavatel realizované součásti SEM předá zadavateli a tyto se stanou jeho majetkem. Etapa 1 skončí odstraněním všech vad a nedodělků SEM nebránících zahájení provozu SEM (tzv. vady a nedodělky z předání SEM), přičemž lhůta stanovená na jejich odstranění se může časově překrývat s provozováním SEM v Etapě 2.



Obrázek 1 - Dodavatelský model 1 - struktura plnění

V Etapě 2 „Provoz SEM“ poskytuje vybraný dodavatel služby související s technickým zabezpečením provozu SEM v majetku státu spolu s externími službami, které dodavatel zajišťuje sám nebo prostřednictvím svých poddodavatelů. Zadavatel za tím účelem dodavateli předá komponenty SEM, které má ve svém majetku, a to včetně určených součástí původní infrastruktury ESVZ, pokud tyto mají být v rámci SEM použity. Na počátku Etapy 2 proběhne časově omezený zkušební provoz SEM (předpokládaná doba trvání 3 měsíce), v jehož průběhu bude zadavatel intenzivně a podrobně sledovat kvalitu a výkonnost SEM a s dodavatelem okamžitě řešit všechny zjištěné nesrovnalosti v provozu, kvalitě a výkonnosti SEM.

V Etapě 3 „Ukončení provozu SEM“ poskytuje vybraný dodavatel služby související s ukončením provozu SEM v majetku státu a po dokončení výběru mýtného a vypořádání závazků a pohledávek prostřednictvím SEM provede inventarizaci majetku a všechny součásti v majetku státu předá zpět zadavateli. Součástí služeb v Etapě 3 je i poskytnutí nezbytné součinnosti zadavateli a jím určeným třetím stranám v souvislosti se zajištěním kontinuity výběru mýtného po ukončení provozu SEM. Tato součinnost se bude časově překrývat s provozováním SEM v Etapě 2.

Právem dodavatele je na základě svého uvážení do řešení SEM zakomponovat vybrané součásti stávajícího mýtného systému v majetku státu, které mu za tímto účelem zadavatel zpřístupní a předá.

### 3.2. Vlastnosti

Dodavatelský model ve variantě DM 1 lze souhrnně charakterizovat následujícími základními vlastnostmi:

<i>Role zadavatele</i>	Zadavatel je provozovatelem SEM a vybírá mýtné podle ZPK. Zadavatel řídí a kontroluje plnění dodavatele.
<i>Role dodavatele</i>	Dodavatel zadavateli dodá a uvede do provozu rozhodující součásti SEM v Etapě 1. Dodavatel zadavateli poskytuje služby související s provozováním SEM v Etapě 2. Dodavatel zadavateli poskytuje součinnost a služby související s ukončením provozu SEM v Etapě 3. Dodavatel odpovídá za škody na majetku ve vlastnictví zadavatele, pro který pro zadavatele poskytuje služby provozu, údržby a obnovy.
<i>Vlastnictví SEM</i>	SEM a všechny jeho součásti, tj. minimálně centrální systém, infrastruktura na komunikacích (tzv. „RSE“ z anglického <i>Road Side Equipment</i> ), OBU a vozidla mobilního enforcementu jsou ve vlastnictví zadavatele, vč. součástí vyřazených z provozu pro závalu, po obnově, tj. po skončení jejich životnosti. To se netýká věcí, které dodavatel (nebo jeho poddodavatelé) použijí k poskytování externích služeb zajišťovaných v souvislosti s provozováním SEM (např. obchodní místa a jejich zařízení).
<i>Financování</i>	Zajištění projektového financování je věcí dodavatele. Dodavatel vybuduje SEM na svůj náklad v Etapě 1. Cenu dodavatele za realizaci SEM v Etapě 1 zadavatel postupně splácí v 12 pravidelných čtvrtletních rovnoměrných splátkách, a to počínaje uplynutím prvních šesti měsíců provozu SEM v Etapě 2. Služby poskytované dodavatelem v Etapě 2 a Etapě 3 zadavatel hradí zpětně v pravidelných měsíčních platbách, a to na základě sjednaných ceníkových cen a skutečně poskytnutého rozsahu služeb. Dodávky a práce, realizované v Etapě 2 případně i Etapě 3 (např. dodávky OBU, realizaci změn, atd.) zadavatel hradí na základě sjednaných ceníkových cen a skutečně poskytnutého rozsahu předmětného plnění po jeho akceptaci zadavatelem.
<i>Využití stávající infrastruktury ESVZ</i>	Dodavatel je oprávněn navrhnout další využití součástí existující infrastruktury mýtného systému, jakož i rozsah a způsob jejich využití v rámci SEM a zadavatel mu takové využití umožní.
<i>Technologie</i>	Je přípustné řešení s libovolným využitím jedné nebo více z těchto technologií: (a) družicové určování polohy, (b) mobilní komunikace užívající normy GSM-GPRS, (c) mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.
<i>Legislativa</i>	Realizace a provozování SEM je v souladu s požadavky ZPK a ostatních právních předpisů.
<i>Silné stránky</i>	Nevyžaduje změny ZPK a dalších právních předpisů.

Zadavatel jako provozovatel SEM může pro účely výběru mýtného a jeho kontroly sdílet a využívat informace zpracovávané v jiných systémech veřejné správy, ke kterým má přístup v rozsahu svých oprávnění ze zákona.

Vlastnictví SEM státem posiluje možnosti dohledu nad kybernetickou bezpečností.

<i>Slabé stránky</i>	<p>Nutnost nakládat s majetkem státu, zejména s nepotřebným majetkem po ukončení etapy provozování.</p> <p>Nutnost naložit se součástmi stávající infrastruktury ESVZ, pokud nebudou v SEM využity.</p> <p>Nutnost vyřešit další provozování majetku státu v případě, že dodavatel selže.</p>
<i>Příležitosti</i>	<p>Rozšíření rozsahu zpoplatněných komunikací.</p> <p>Zvýšení úhrnných příjmů z mýtného zavedením poplatků za externí náklady, pakliže dojde v tomto smyslu k novelizaci ZPK.</p> <p>Snížení nákladů na zákaznické služby, zajišťovaných dodavatelem výlučně prostřednictvím externích služeb odměňovaných na základě změřených reálně odvedených výkonů.</p>
<i>Hrozby</i>	<p>Vznik uvízlých nákladů na nepoužívaná elektronická zařízení v majetku státu (vrácené OBU na sklad) v důsledku rozvoje EETS.</p> <p>Selhání dodavatele.</p>

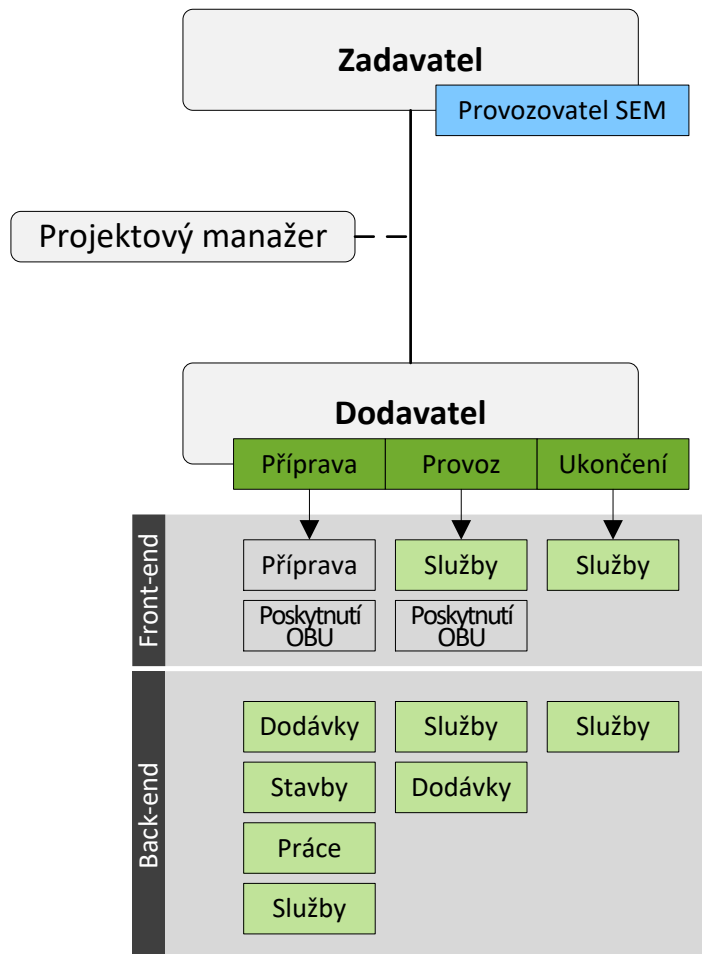
#### 4. Dodavatelský model DM 2 – Dodávky a služby s převažujícím podílem služeb

##### 4.1. Charakteristika

Dodatelský model je založen na dodávkách a službách s převažujícím podílem služeb. Plnění, která se bezprostředně dotýkají obsluhy uživatelů pozemních komunikací (tzv. „**Front-End**“), včetně elektronických zařízení pro určení polohy vozidel budou v tomto dodavatelském modelu zajištěna výlučně formou externích služeb. Plnění, která se týkají centrálního zpracování dat a infrastruktury (tzv. „**Back-End**“), vč. RSE budou zajištěna formou dodávek a navazujících služeb poskytovaných dodavatelem zadavateli v souvislosti s provozováním SEM.

Dodatelský model DM 2 umožňuje návrh řešení s libovolným využitím jedné nebo více z těchto technologií: (a) družicové určování polohy, (b) mobilní komunikace užívající normy GSM-GPRS, (c) mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.

V Etapě 1 „Příprava SEM“ vybraný dodavatel zajistí materiální, personální a organizační podmínky, inženýring, financování projektu, vyhotoví dokumentaci, provede práce, zhotoví stavby, zajistí dodávky a zajistí připravenost externích služeb tak, aby vytvořil ucelené integrované technické řešení systému SEM, provede zkoušky a pilotní provoz SEM, zavede všechny potřebné procesy. Externími službami se zde rozumí zajištění a poskytování OBU uživatelům komunikací za úplatu, a dále např. služby obchodních míst pro vyřizování požadavků uživatelů pozemních komunikací, služby zajištění bezhotovostní úhrady plateb apod. Důležitou součástí je pro svoji hromadnou povahu před-distribuce nových OBU uživatelům nebo vyřešení majetkoprávního vztahu ke stávajícím OBU, pokud budou i nadále využívány v SEM. Cílem Etapy 1 je připravit SEM tak, aby byl schopen zahájení provozu ve stanoveném termínu a splňoval všechny parametry stanovené smlouvou a schválenou realizační a provozní dokumentací. Po úspěšném provedení pilotního provozu dodavatel realizované součásti Back-End a RSE technologie SEM předá zadavateli a tyto se stanou jeho majetkem. Etapa 1 skončí odstraněním všech vad a nedodělků SEM nebránících zahájení provozu SEM (tzv. vady a nedodělky z předání SEM), přičemž lhůta stanovená na jejich odstranění se může časově překrývat s provozováním SEM v Etapě 2.



Obrázek 2 - Dodavatelský model 2 - struktura plnění

V Etapě 2 „Provoz SEM“ poskytuje vybraný dodavatel služby související s technickým zabezpečením provozu SEM v majetku státu spolu s externími službami, které dodavatel zajišťuje sám nebo prostřednictvím svých poddodavatelů. Zadavatel za tím účelem dodavateli předá komponenty SEM, které má ve svém majetku, a to včetně určených součástí původní infrastruktury ESVZ, pokud tyto mají být v rámci SEM použity. Na počátku Etapy 2 proběhne časově omezený zkušební provoz SEM (předpokládaná doba trvání 3 měsíce), v jehož průběhu bude zadavatel intenzivně a podrobně sledovat kvalitu a výkonnost SEM a s dodavatelem okamžitě řešit všechny zjištěné nesrovnalosti v provozu, kvalitě a výkonnosti SEM.

V Etapě 3 „Ukončení provozu SEM“ poskytuje vybraný dodavatel služby související s ukončením provozu SEM v majetku státu a po dokončení výběru mýtného a vypořádání závazků a pohledávek prostřednictvím SEM provede inventarizaci majetku a všechny součásti v majetku státu předá zpět zadavateli. Součástí služeb v Etapě 3 je i poskytnutí nezbytné součinnosti zadavateli a jím určeným třetím stranám v souvislosti se zajištěním kontinuity výběru mýtného po ukončení provozu SEM. Tato součinnost se bude časově překrývat s provozováním SEM v Etapě 2.

Právem dodavatele je na základě svého uvážení do řešení SEM zakomponovat vybrané součásti stávajícího mýtného systému v majetku státu, které mu za tímto účelem zadavatel zpřístupní a předá. V případě, že dodavatel navrhne využití stávajících OBU v majetku státu, navrhne a v součinnosti se zadavatelem vyřeší majetkoprávní vztahy ke stávajícím OBU.

#### 4.2. Vlastnosti

Základní vlastnosti dodavatelského modelu ve variantě DM 2 jsou souhrnně uvedeny níže.

<i>Role zadavatele</i>	<p>Zadavatel je provozovatelem SEM a vybírá mýtné podle ZPK.</p> <p>Zadavatel řídí a kontroluje plnění dodavatele.</p>
<i>Role dodavatele</i>	<p>Dodavatel zadavateli dodá a uvede do provozu rozhodující součásti SEM v Etapě 1.</p> <p>Dodavatel dodává (nebo zapůjčí) za úplatu elektronická zařízení přímo uživatelům pozemních komunikací, a to za podmínek stanovených zadavatelem.</p> <p>Dodavatel zadavateli poskytuje služby související s provozováním SEM v Etapě 2.</p> <p>Dodavatel zadavateli poskytuje součinnost a služby související s ukončením provozu SEM v Etapě 3.</p> <p>Dodavatel odpovídá za škody na majetku ve vlastnictví zadavatele, pro který pro zadavatele zajišťuje služby provozu, údržby a obnovy.</p>
<i>Vlastnictví SEM</i>	<p>SEM a všechny jeho součásti, tj. minimálně centrální systém, RSE a vozidla mobilního enforcementu, vyjma OBU jsou ve vlastnictví zadavatele, vč. součástí vyřazených z provozu pro závadu nebo po obnově, tj. po skončení jejich životnosti.</p> <p>OBU jsou ve vlastnictví uživatelů pozemních komunikací, případně zůstávají v majetku dodavatele, pokud se dodavatel rozhodne poskytovat OBU uživatelům pozemních komunikací formou pronájmu. Po přechodné období do vypořádání majetkových vztahů k OBU mohou být vedle sebe zapojeny v SEM OBU jak v majetku státu, tak i v majetku jiných osob.</p> <p>To se netýká věcí, které dodavatel (nebo jeho poddodavatelé) použijí k poskytování externích služeb zajišťovaných v souvislosti s provozováním SEM (např. obchodní místa a jejich zařízení).</p>
<i>Financování</i>	<p>Zajištění projektového financování je věcí dodavatele.</p> <p>Dodavatel vybuduje SEM na svůj náklad v Etapě 1. Cenu dodavatele za realizaci SEM v Etapě 1 zadavatel postupně splácí v 12 pravidelných čtvrtletních rovnoměrných splátkách, a to počínaje uplynutím prvních šesti měsíců provozu SEM v Etapě 2.</p> <p>Služby poskytované dodavatelem v Etapě 2 a Etapě 3 zadavatel hradí zpětně v pravidelných měsíčních platbách, a to na základě sjednaných ceníkových cen a skutečně poskytnutého rozsahu služeb.</p> <p>Dodávky a práce, realizované v Etapě 2 případně i Etapě 3 (např. realizaci změn, atd.) zadavatel hradí na základě sjednaných ceníkových cen a skutečně poskytnutého rozsahu předmětného plnění po jeho akceptaci zadavatelem.</p>
<i>Využití stávající infrastruktury ESVZ</i>	<p>Dodavatel je oprávněn navrhnout další využití součástí existující infrastruktury mýtného systému, jakož i rozsah a způsob jejich využití v rámci SEM a zadavatel mu takové využití umožní.</p>
<i>Technologie</i>	<p>Je přípustné řešení s libovolným využitím jedné nebo více z těchto technologií: (a) družicové určování polohy, (b) mobilní komunikace užívající normy GSM-GPRS, (c) mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.</p>
<i>Legislativa</i>	<p>Realizace a provozování SEM vyžaduje změnu ZPK v souvislosti s navrženou změnou vlastnictví OBU.</p>

<i>Silné stránky</i>	<p>Snížení přímých nákladů státu na pořízení OBU, na služby spojené s nakládáním s OBU, na služby spojené s výběrem a správou kaucí vybíraných za OBU.</p> <p>Zadavatel jako provozovatel SEM může pro účely výběru mýtného a jeho kontroly sdílet a využívat informace zpracovávané v jiných systémech veřejné správy, ke kterým má přístup v rozsahu svých oprávnění ze zákona.</p> <p>Vlastnictví SEM státem posiluje možnosti dohledu nad kybernetickou bezpečností.</p>
<i>Slabé stránky</i>	<p>Nutnost nakládat s majetkem státu, zejména s nepotřebným majetkem po ukončení etapy provozování.</p> <p>Nutnost naložit se součástmi stávající infrastruktury ESVZ, pokud nebudou v SEM využity.</p> <p>Nutnost vyřešit majetkoprávní vztahy ke stávajícím OBU, pakliže tyto budou i nadále využívány v SEM, vč. vypořádání kaucí.</p> <p>Nutnost vyřešit další provozování majetku státu v případě, že dodavatel selže.</p>
<i>Příležitosti</i>	<p>Rozšíření rozsahu zpoplatněných komunikací.</p> <p>Zvýšení úhrnných příjmů z mýtného zavedením poplatků za externí náklady.</p> <p>Snížení nákladů na zákaznické služby, zajišťované dodavatelem a odměňované na základě změřených reálně odvedených výkonů.</p>
<i>Hrozby</i>	<p>Neproveditelnost návrhu v případě, že všechny potřebné legislativní změny, jimiž je návrh DM 2 podmíněn, nebudou přijaty a nenabudou účinnosti včas.</p> <p>Selhání dodavatele.</p>

## 5. Dodavatelský model DM 3 – Komplexní služby

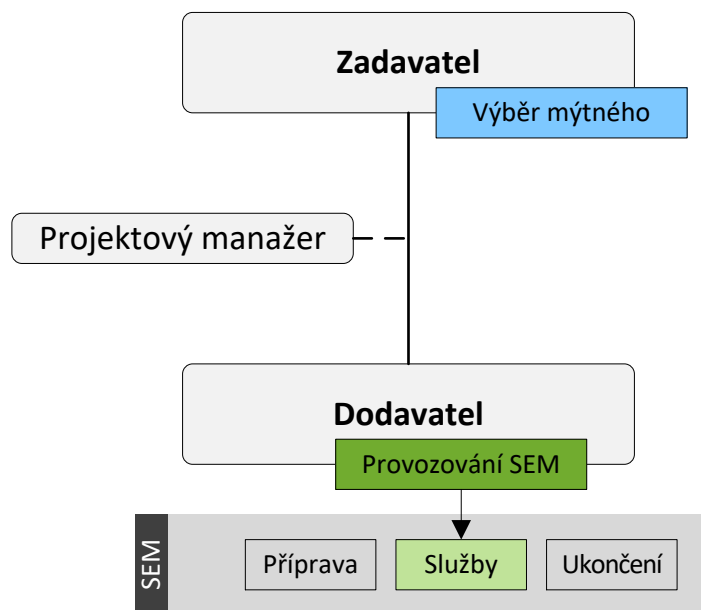
### 5.1. Charakteristika

Dodatelský model je založen na komplexních službách, kdy veškeré činnosti (vyjma kontroly úhrady mýtného prováděné policistou nebo celníkem podle § 22j odst. (1) písm. d) ZPK) a technologie související s výběrem mýtného zajišťuje pro zadavatele dodavatel.

Dodatelský model podle tohoto návrhu ve variantě DM 3 není v souladu s platným zněním ZPK a proto použití DM 3 je podmíněno zásadní změnou platné právní úpravy, kterou je upraven výběr mýtného.

Dodatelský model DM 3 umožňuje návrh řešení s libovolným využitím jedné nebo více z těchto technologií: (a) družicové určování polohy, (b) mobilní komunikace užívající normy GSM-GPRS, (c) mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.

Právním dodavatele je na základě svého uvážení poskytovat komplexní služby SEM prostřednictvím vybraných součástí stávajícího mýtného systému, které mu za tímto účelem zadavatel úplatně převede z majetku státu, zpřístupní a předá. V případě, že dodavatel navrhne využití stávajících OBU v majetku státu, navrhne a v součinnosti se zadavatelem vyřeší majetkoprávní vztahy ke stávajícím OBU.



Obrázek 3 – Dodavatelský model 3 – struktura plnění

V Etapě 1 „Příprava SEM“ vybraný dodavatel zajistí materiální, personální a organizační podmínky, inženýring, financování projektu, vyhotoví dokumentaci, provede práce, zhotoví stavby, zajistí dodávky a zajistí připravenost všech služeb tak, aby vytvořil ucelené integrované technické řešení pro poskytování služeb SEM, provede zkoušky a vykoná pilotní provoz SEM, zavede všechny potřebné procesy. Důležitou součástí přípravy je pro svoji hromadnou povahu před-distribuce nových OBU uživatelům nebo vyřešení majetkoprávního vztahu ke stávajícím OBU, pokud je dodavatel hodlá pro účely SEM použít. Cílem Etapy 1 je připravit služby SEM tak, aby byl dodavatel schopen zahájit poskytování služeb ve stanoveném termínu a splnil všechny parametry stanovené smlouvou a schválenou realizační a provozní dokumentací. Po úspěšném provedení pilotního provozu zadavatel vydá souhlas se zahájením služeb, a tím Etapa 1 skončí. Zadavatel může tento souhlas podmínit odstraněním všech vad a nedodělků SEM nebránících zahájení provozu, přičemž lhůta stanovená na jejich odstranění se může časově překrývat s poskytováním komplexních služeb SEM v Etapě 2.

V Etapě 2 „Provoz SEM“ poskytuje vybraný dodavatel komplexní služby související s výběrem mýtného prostřednictvím SEM sám nebo prostřednictvím svých poddodavatelů. V případě, že dodavatel pro poskytování komplexních služeb hodlá použít určité součásti původní infrastruktury ESVZ, zadavatel tyto součásti na dodavatele úplatně z majetku státu převede, dodavateli zpřístupní a předá. Na počátku Etapy 2 proběhne časově omezený zkušební provoz SEM (předpokládaná doba trvání 3 měsíce), v jehož průběhu zadavatel bude intenzivně a podrobně sledovat kvalitu a výkonnost SEM a s dodavatelem okamžitě řešit všechny zjištěné nesrovnalosti v provozu, kvalitě a výkonnosti SEM.

V Etapě 3 „Ukončení provozu SEM“ vybraný dodavatel služby dokončí výběr mýtného a vypořádá závazky a pohledávky.

## 5.2. Vlastnosti

Základní vlastnosti dodavatelského modelu ve variantě DM 3 jsou souhrnně uvedeny níže.

<i>Role zadavatele</i>	Zadavatel vybírá mýtné podle ZPK. Zadavatel řídí a kontroluje plnění komplexních služeb dodavatelem.
<i>Role dodavatele</i>	Dodavatel se technicky, personálně a organizačně připraví na poskytování komplexních služeb SEM v Etapě 1. Dodavatel po dohodě se zadavatelem dodává (nebo zapůjčí) za úplatu elektronická zařízení přímo uživatelům pozemních komunikací.

	<p>Dodavatel zajišťuje pro zadavatele jeho jménem výběr mýtného prostřednictvím komplexních služeb SEM v Etapě 2.</p> <p>Dodavatel v Etapě 3 dokončí výběr mýtného a provede závěrečné vypořádání závazků a pohledávek.</p>
<i>Vlastnictví SEM</i>	<p>SEM a všechny jeho součásti vyjma OBU (pokud OBU jsou ve vlastnictví uživatelů zpoplatněných komunikací) a vyjma databáze evidence údajů o mýtném jsou ve vlastnictví dodavatele.</p> <p>OBU jsou ve vlastnictví uživatelů pozemních komunikací, případně zůstávají v majetku dodavatele, pokud se dodavatel rozhodne poskytovat OBU uživatelům pozemních komunikací formou pronájmu.</p>
<i>Financování</i>	<p>Zajištění financování je věcí dodavatele.</p> <p>Dodavatel zajistí přípravu k poskytování komplexních služeb SEM na svůj náklad v Etapě 1. Náklady dodavatele na přípravu<sup>2</sup> k poskytování komplexních služeb SEM v Etapě 1 dodavatel zahrne do ceny služeb v Etapě 2.</p> <p>Služby poskytované dodavatelem v Etapě 2 zadavatel hradí zpětně v pravidelných měsíčních platbách, a to na základě sjednaných ceníkových cen a skutečně poskytnutého rozsahu služeb.</p> <p>Služby v Etapě 3 se samostatně nehradí, protože jde o dokončení plnění za poslední zúčtovací období a jako takové jsou tyto služby již součástí pravidelných měsíčních plateb.</p> <p>Práce realizované navíc v Etapě 2 v souvislosti s realizací změnových řízení zadavatel hradí na základě sjednaných ceníkových cen, skutečně poskytnutého rozsahu předmětného plnění a prokázání nutných materiálních výdajů po akceptaci realizované změny zadavatelem.</p>
<i>Využití stávající infrastruktury ESVZ</i>	<p>Dodavatel je oprávněn navrhnout další využití součástí existující infrastruktury mýtného systému, jakož i rozsah a způsob jejich využití v rámci SEM a zadavatel mu takové využití za úplatu umožní.</p>
<i>Technologie</i>	<p>Je přípustné řešení s libovolným využitím jedné nebo více z těchto technologií: (a) družicové určování polohy, (b) mobilní komunikace užívající normy GSM-GPRS, (c) mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.</p>
<i>Legislativa</i>	<p>Realizace a provozování SEM vyžaduje zásadní změny ZPK v souvislosti s navrženou změnou vlastnictví systému elektronického mýtného, OBU a změnou provozování systému elektronického mýtného dle § 22a ZPK a změnu Vyhlášky 317/2014 Sb., o významných informačních systémech a jejich určujících kritériích, Příloha 1, položka 50.</p> <p>V případě, že součástí SEM budou také zařízení umístěná na pozemních komunikacích nebo na silničních pozemcích (a je jedno, zda jde o zařízení nově vybudovaná či součásti původní infrastruktury mýtného systému) potom je třeba vyřešit rozpor s ustanovením § 13 odst. h) ZPK.</p>
<i>Silné stránky</i>	<p>Odpadá nutnost nakládat s majetkem státu, zejména s nepotřebným majetkem a nutnost vyřešit další provozování majetku státu v případě, že dodavatel selže.</p>
<i>Slabé stránky</i>	<p>Nutnost zajistit zásadní změny ZPK.</p>

<sup>2</sup> Cílem tohoto opatření je předejít tomu, aby dodavatel s ohledem na navrhovanou vypověditelnost smlouvy bez udání důvodu po uplynutí 5 let nestanovil paušální měsíční cenu za služby včetně alikvotní částky na amortizaci zřizovacích nákladů takovým způsobem, že by tato cena byla v 6. a dalších letech provozu SEM zdrojem nepřiměřeného zisku.



Dodavatel komplexních služeb SEM jako komerční subjekt nemá ze zákona přístup k využití informací zpracovávaných v jiných systémech veřejné správy pro účely kontroly výběru mýtného.

Nutnost naložit se součástmi stávající infrastruktury ESVZ, pokud nebudou dodavatelem komplexních služeb SEM využity.

Nutnost vyřešit majetkoprávní vztahy k součástí stávající infrastruktury ESVZ, pakliže tyto budou i nadále využívány dodavatelem komplexních služeb SEM, v případě dalšího využití OBU též vč. vypořádání kaucí.

*Příležitosti*

Rozšíření rozsahu zpoplatněných komunikací.

Zvýšení úhrnných příjmů z mýtného zavedením poplatků za externí náklady.

Snížení nákladů na komplexní služby SEM odměňováním dodavatele na základě změřených reálně odvedených výkonů.

*Hrozby*

Neproveditelnost návrhu v případě, že všechny potřebné legislativní změny, jimiž je návrh DM 3 podmíněn, nebudou přijaty a nenabudou účinnosti včas.

Selhání dodavatele.

## **6. Dodavatelský model DM 0 – Dodávky a služby s povinným využitím kompletní infrastruktury ESVZ**

### **6.1. Charakteristika**

Dodatelský model je založen na dalším provozování stávající infrastruktury ESVZ v plném rozsahu a to včetně zajištění dalších dodávek a zhotovení nových součástí ESVZ na vyžádání, zejména půjde o následující součásti:

- a) elektronická zařízení (OBU),
- b) infrastruktura na pozemních komunikacích (RSE),
- c) vozidla mobilní kontroly (MEV),

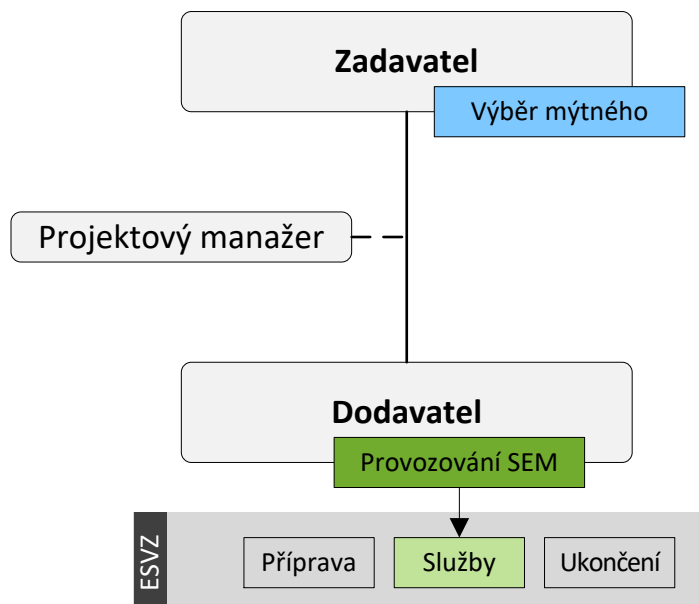
přičemž povinnost provozovat stávající infrastrukturu na pozemních komunikacích podle písm. b) se vztahuje pouze na zpoplatněné úseky dálnic a silnic I. třídy ve stávajícím rozsahu. Zadavatel mu za tímto účelem ESVZ zpřístupní a předá.

Provozování SEM je v odpovědnosti zadavatele, který si za tím účelem zajistí u dodavatele poskytování některých služeb souvisejících s provozováním, údržbou a obnovou SEM. Tento dodavatelský model vychází ze současného pojetí: mýtný systém je ve vlastnictví zadavatele a ESVZ je jako celek pro zadavatele provozován s pomocí služeb, zajišťovaných dodavatelem (na základě SoS). Popisovaný dodavatelský model DM 0 je plně v souladu s požadavky zákona o pozemních komunikacích č. 13/1997 Sb.

V Etapě 1 „Příprava SEM“ vybraný dodavatel zajistí materiální, personální a organizační podmínky pro další provozování ESVZ a zajistí připravenost externích služeb tak, aby vytvořil ucelené integrované technické řešení ESVZ, provede všechny potřebné zkoušky, zajistí všechny potřebné procesy. Externími službami se zde rozumí např. služby obchodních míst pro vyřizování požadavků uživatelů pozemních komunikací, služby zajištění bezhotovostní úhrady plateb apod. Cílem Etapy 1 je připravit na provozování ESVZ tak, aby dodavatel byl schopen zahájení provozu ve stanoveném termínu a splňoval všechny parametry stanovené smlouvou a schválenou dokumentací. Po úspěšném provedení zkoušek zadavatel předá součásti ESVZ v majetku zadavatele dodavateli za účelem jeho provozování. Etapa 1 skončí odstraněním všech vad a nedodělků ESVZ nebránících zahájení provozu ESVZ (tzv. vady a nedodělky z předání ESVZ), přičemž lhůta stanovená na jejich odstranění se může časově překrývat s provozováním ESVZ v Etapě 2.

V Etapě 2 „Provoz ESVZ“ poskytuje vybraný dodavatel služby související s technickým zabezpečením provozu ESVZ v majetku státu spolu s externími službami, které dodavatel zajišťuje sám nebo

prostřednictvím svých poddodavatelů. Na počátku Etapy 2 proběhne časově omezený zkušební provoz ESVZ (předpokládaná doba trvání 3 měsíce), v jehož průběhu zadavatel bude intenzivně a podrobně sledovat kvalitu a výkonnost ESVZ a s dodavatelem okamžitě řešit všechny zjištěné nesrovnalosti v provozu, kvalitě a výkonnosti ESVZ.



Obrázek 4 - Dodavatelský model 0 - struktura plnění

V Etapě 3 „Ukončení provozu ESVZ“ poskytuje vybraný dodavatel služby související s ukončením provozu ESVZ v majetku státu a po dokončení výběru mýtného a vypořádání závazků a pohledávek prostřednictvím SEM provede inventarizaci majetku a všechny součásti v majetku státu předá zpět zadavateli. Součástí služeb v Etapě 3 je i poskytnutí nezbytné součinnosti zadavateli a jím určeným třetím stranám v souvislosti se zajištěním kontinuity výběru mýtného po ukončení provozu ESVZ. Tato součinnost se bude časově překrývat s provozováním ESVZ v Etapě 2.

## 6.2. Vlastnosti

Dodatelský model ve variantě DM 0 lze souhrnně charakterizovat následujícími základními vlastnostmi:

<i>Role zadavatele</i>	Zadavatel je provozovatelem ESVZ a vybírá mýtné podle ZPK. Zadavatel řídí a kontroluje plnění dodavatele.
<i>Role dodavatele</i>	Dodavatel převezme rozhodující součásti ESVZ v Etapě 1, a integruje je s externími službami zajišťovanými pro zadavatele. Dodavatel zadavateli poskytuje služby související s provozováním ESVZ v Etapě 2. Dodavatel zadavateli poskytuje součinnost a služby související s ukončením provozu ESVZ v Etapě 3. Dodavatel odpovídá za škody na majetku ve vlastnictví zadavatele, pro který pro zadavatele poskytuje služby provozu, údržby a obnovy.
<i>Vlastnictví ESVZ</i>	ESVZ a všechny jeho součásti jsou ve vlastnictví zadavatele, vč. součástí vyřazených z provozu pro závadu nebo po skončení jejich životnosti.

	<p>To se netýká věcí, které dodavatel (nebo jeho poddodavatelé) použijí k poskytování externích služeb zajišťovaných v souvislosti s provozováním ESVZ (např. obchodní místa a jejich zařízení).</p>
<i>Financování</i>	<p>Zajištění projektového financování je věcí dodavatele.</p> <p>Dodavatel převezme ESVZ a integruje s externími službami na svůj náklad v Etapě 1. Cenu dodavatele za realizaci ESVZ v Etapě 1 zadavatel postupně splácí v 12 pravidelných čtvrtletních rovnoměrných splátkách, a to počínaje uplynutím prvních šesti měsíců provozu ESVZ v Etapě 2.</p> <p>Služby poskytované dodavatelem v Etapě 2 a Etapě 3 zadavatel hradí zpětně v pravidelných měsíčních platbách, a to na základě sjednaných ceníkových cen a skutečně poskytnutého rozsahu služeb.</p> <p>Dodávky a práce, realizované v Etapě 2 případně i Etapě 3 (např. dodávky OBU, realizaci změn, atd.) zadavatel hradí na základě sjednaných ceníkových cen a skutečně poskytnutého rozsahu předmětného plnění po jeho akceptaci zadavatelem.</p>
<i>Využití stávající infrastruktury ESVZ</i>	<p>Dodavatel je povinen využít stávající infrastrukturu ESVZ v plném rozsahu.</p>
<i>Technologie</i>	<p>V rámci celého ESVZ je předepsána povinnost použít mikrovlnnou techniku na 5,8 GHz.</p>
<i>Legislativa</i>	<p>Realizace a provozování ESVZ je v souladu s požadavky ZPK a ostatních právních předpisů.</p>
<i>Silné stránky</i>	<p>Dojde k dalšímu využití stávajícího ESVZ v majetku státu v plném rozsahu.</p> <p>Nevyžaduje změny ZPK a dalších právních předpisů.</p> <p>Zadavatel jako provozovatel ESVZ může pro účely výběru mýtného a jeho kontroly sdílet a využívat informace zpracovávané v jiných systémech veřejné správy, ke kterým má přístup v rozsahu svých oprávnění ze zákona.</p> <p>Vlastnictví ESVZ státem posiluje možnosti dohledu nad kybernetickou bezpečností.</p>
<i>Slabé stránky</i>	<p>Nemožnost nebo velmi technicky omezená možnost dosáhnout zvýšení úhrnných příjmů z mýtného zavedením poplatků za externí náklady, pakliže dojde v uvedeném smyslu k novelizaci ZPK.</p> <p>Nemožnost nebo velmi technicky omezená možnost rozšířit rozsah zpoplatněných komunikací.</p> <p>Nutnost nakládat s majetkem státu, zejména s nepotřebným majetkem po ukončení etapy provozování.</p> <p>Nutnost vyřešit další provozování majetku státu v případě, že dodavatel selže.</p> <p>Technické řešení zpoplatnění pozemních komunikací je striktně omezeno na použití mikrovlnné technologie.</p>
<i>Příležitosti</i>	<p>Snížení nákladů na zákaznické služby, zajišťovaných dodavatelem výlučně prostřednictvím externích služeb odměňovaných na základě změřených reálně odvedených výkonů.</p>
<i>Hrozby</i>	<p>Vznik uvízlých nákladů na nepoužívaná elektronická zařízení v majetku státu (vrácené OBU na sklad) v důsledku rozvoje EETS.</p> <p>Selhání dodavatele.</p>

## 7. Shrnutí

Jak bylo uvedeno výše, cílem tohoto realizačního záměru je porovnat možnosti nastavení různých dodavatelských modelů a posoudit jejich vlastnosti a vhodnost pro realizaci projektu SEM. Realizační záměr se zabývá otázkou dalšího využití stávající infrastruktury ESVZ v majetku státu a porovnává následující dodavatelské modely s tímto výsledkem:

### a) Dodavatelský model DM 1

Model zahrnuje realizaci SEM formou dodávek, prací a staveb realizovaných pro zadavatele s přechodem vlastnictví SEM na zadavatele a následných služeb poskytovaných zadavateli v souvislosti s provozováním SEM. Právem dodavatele je do nabízeného řešení SEM zakomponovat vybrané součásti stávajícího mýtného systému v majetku státu (výběr součástí dle uvážení dodavatele), které mu za účelem poskytování technických služeb spojených se zajištěním dalšího provozování vybraných součástí ESVZ pro zadavatele zadavatel zpřístupní.

Výhodou návrhu DM 1 je, že je plně v souladu s požadavky ZPK a nevyžaduje žádnou změnu legislativy, podporuje použití libovolné technologie, vlastnictví infrastruktury státem posiluje záruky v oblasti kybernetické bezpečnosti. Nevýhodou je nutnost nakládat s majetkem ve vlastnictví státu, zejména vyřešit jeho další použití v souvislosti s ukončením etapy provozování, nebo v případě, pokud dodavatel selže.

**Dodavatelský model DM 1 splňuje požadavky technologické neutrality a je vhodný pro realizaci alternativy B1.**

### b) Dodavatelský model DM 2

Model zahrnuje na jedné straně realizaci infrastruktury a centrálního systému SEM formou dodávek, prací a staveb realizovaných pro zadavatele s přechodem vlastnictví SEM na zadavatele a následných služeb poskytovaných zadavateli v souvislosti s provozováním infrastruktury a centrálního systému SEM; na druhé straně model DM 2 počítá s tím, že všechny služby poskytované uživatelům zpoplatněných komunikací, včetně dodávek a logistiky OBU budou zajištěny formou služby. Právem dodavatele bude do nabízeného řešení SEM zakomponovat vybrané součásti stávajícího mýtného systému v majetku státu (výběr součástí dle uvážení dodavatele), které mu za účelem poskytování technických služeb spojených se zajištěním dalšího provozování vybraných součástí ESVZ pro zadavatele zadavatel zpřístupní.

Výhodou návrhu DM 2 je, že přináší významnou příležitost ke snížení celkových nákladů na zajištění výběru mýtného v souvislosti se změnou vlastnictví elektronických zařízení, podporuje použití libovolné technologie, vlastnictví infrastruktury státem posiluje záruky v oblasti kybernetické bezpečnosti. Nevýhodou je nutnost změnit některá ustanovení ZPK, upravující poskytování elektronických zařízení, a dále nutnost nakládat s majetkem ve vlastnictví státu, zejména vyřešit jeho další použití v souvislosti s ukončením etapy provozování, nebo v případě, pokud dodavatel selže.

**Dodavatelský model DM 2 splňuje požadavky technologické neutrality a je vhodný pro realizaci alternativy B1, avšak vyžaduje změny zákona č. 13/1997 Sb., o pozemních komunikacích.**

### c) Dodavatelský model DM 3

Model popisuje realizaci SEM jako celku formou komplexních služeb poskytovaných vybraným dodavatelem. Právem dodavatele bude do nabízeného řešení SEM zakomponovat vybrané součásti stávajícího mýtného systému v majetku státu (výběr součástí dle uvážení dodavatele), které mu za účelem poskytování technických služeb spojených se zajištěním dalšího provozování vybraných součástí ESVZ pro zadavatele zadavatel zpřístupní a předá za úplatou.

Výhodou návrhu DM 3 je, že odstraní zcela nutnost nakládat s majetkem ve vlastnictví státu.

Nevýhodou je příkrý rozpor se současnou platnou právní úpravou, jeho zavedení vyžaduje změnu řady ustanovení ZPK. Navíc provozování SEM dodavatelem jako komerčním subjektem nedává možnost přistupovat k informacím v ostatních systémech veřejné správy za účelem kontroly a vymáhání úhrady mýtného.

**Dodavatelský model DM 3 splňuje požadavky technologické neutrality, avšak s ohledem na rozsah změn v právních předpisech, jimiž je realizace takového modelu podmíněna je méně vhodný pro realizaci alternativy B1.**

d) **Dodavatelský model DM 0**

Model je založený na službách poskytovaných zadavateli v souvislosti s provozováním ESVZ, přičemž povinností dodavatele bude využít pro realizaci ESVZ infrastrukturu stávajícího mýtného systému v majetku státu v celém rozsahu.

Výhodou návrhu DM 0 je, že je plně v souladu s požadavky ZPK a nevyžaduje žádnou změnu legislativy, zajišťuje využití stávající infrastruktury mýtného systému, a vlastnictví infrastruktury státem posiluje záruky v oblasti kybernetické bezpečnosti. Nevýhodou je úplné omezení technologické neutrality, a nutnost nakládat s majetkem ve vlastnictví státu, zejména vyřešit jeho další použití v souvislosti s ukončením etapy provozování, nebo v případě, pokud dodavatel selže.

**Dodavatelský model DM 0 nesplňuje požadavky zadavatele na technologickou neutralitu, avšak je vhodný a jediný možný pro realizaci alternativy B2.**

## 8. Závěr

Na základě provedeného porovnání vlastností různých dodavatelských modelů byl stanoven následující závěr:

**Pro alternativu B1 je nejvhodnějším dodavatelským modelem DM 1 založený na realizaci SEM formou dodávek, prací a staveb realizovaných pro zadavatele s přechodem vlastnictví SEM na zadavatele a následných služeb poskytovaných zadavateli v souvislosti s provozováním SEM.**

Dodavatelský model DM 1 splňuje požadavky zadavatele a požadavky technologické neutrality ve smyslu vládního usnesení číslo 188 ze dne 9. března 2016 bez výhrad. Mezi jeho silné stránky patří zejména:

- a) DM 1 nevyžaduje žádné změny ZPK a dalších právních předpisů,
- b) zadavatel jako provozovatel SEM může pro účely výběru mýtného a jeho kontroly sdílet a využívat informace zpracovávané v jiných systémech veřejné správy, ke kterým má přístup v rozsahu svých oprávnění ze zákona,
- c) vlastnictví klíčových součástí SEM státem posiluje možnosti dohledu nad kybernetickou bezpečností.

S ohledem na možnost dosáhnout významných úspor nákladů na SEM je vhodné **předem nevyloučit možnost** budoucí úpravy rozsahu plnění dodavatele ve vztahu k poskytování OBU uživatelům pozemních komunikací. Tyto náklady, spolu s náklady na zajištění životního cyklu OBU a správu kaucí dnes představují více než 25 % z celkových vynakládaných nákladů na zajištění výběru mýtného. **Zrušení zákonné povinnosti státu poskytovat OBU bezplatně** uživatelům pozemních komunikací znamená významnou úsporu nákladů spojených s obstaráním OBU, ale také nákladů spojených s nakládáním s OBU a s výběrem a správou peněžních kaucí. Podle návrhu ve variantě DM 2 by OBU byly poskytovány uživatelům pozemních komunikací za úplatu a staly se jejich majetkem. Pro zamezení diskriminace příležitostných uživatelů pozemních komunikací by jim byla dána možnost alternativní úhrady mýtného předem, bez povinnosti instalovat OBU ve vozidle.

**Pro alternativu B2 je nejvhodnějším dodavatelským modelem DM 0 založený na realizaci SEM formou dodávek, prací a staveb realizovaných pro zadavatele s přechodem vlastnictví SEM na zadavatele a následných služeb poskytovaných zadavateli v souvislosti s provozováním SEM, přičemž povinností dodavatele bude využít pro realizaci SEM infrastrukturu stávajícího mýtného systému v majetku státu v rozsahu zahrnujícím alespoň mýtné a kontrolní brány na dálnicích, hlídková vozidla kontroly s technologií enforcementu a stávající elektronická zařízení po dobu jejich životnosti.**

Výhodou návrhu DM 0 je, že je plně v souladu s požadavky ZPK a nevyžaduje žádnou změnu legislativy, zajišťuje využití stávající infrastruktury mýtného systému, a vlastnictví infrastruktury státem posiluje záruky v oblasti kybernetické bezpečnosti. Nevýhodou je částečné omezení technologické neutrality, a nutnost nakládat s majetkem ve vlastnictví státu, zejména vyřešit jeho další použití v souvislosti s ukončením etapy provozování, nebo v případě, pokud dodavatel selže.

**Popsané dodavatelské modely nemají význam pro alternativu B3, kdy je ESVZ provozován zadavatelem nebo jím určenou organizační složkou státu nebo státním podnikem.**

### Příloha 3

## Plán výstavby nových úseků dálnic a předpokládané termíny jejich uvedení do provozu

Tabulka zahrnuje nově budované úseky dálnic I. třídy, označené jako komunikace kategorie „D“ a úseky tzv. rychlostních silnic, které se po dobudování stanou dálnicemi II. třídy, označené jako komunikace kategorie „I“. Jde o úseky, u kterých je předpokládáno dokončení a uvedení do provozu před rokem 2032.

Údaje jsou platné k 5. 12. 2016.

Komunikace	Kód stavby	Úsek komunikace	Délka hlavní trasy [km]	Předpokládané datum uvedení do provozu
D0	A21	510 Satalice – Běchovice	4,1	2021
D0	A5	518 Ruzyně – Suchdol	9,4	2023
D0	A6	519 Suchdol – Březiněves	6,7	2023
D0	A7	520 Březiněves – Satalice	13,7	2023
D1	M2	0137 Přerov – Lipník	14,312	2018
D3	C3	0309/I Bošilec – Ševětín	8,137	2019
D3	C4	0309/II Ševětín – Borek	10,68	2020
D3	S1	0301 Praha – Jílové	9,3	2028
D3	S2	0302 Jílové – Hostěradice	4,9	2028
D3	S3	0303 Hostěradice – Václavice	11,3	2028
D3	S4	0304 Václavice – Voračice	16,5	2028
D3	S5	0305-I Voračice – Nová Hospoda	16,5	2028
D6	K1	Knínice – Bošov	8,12	2025
D6	K2	Žalmanov – Knínice	6,95	2025
D6	K3	Olšová Vrata – Žalmanov	7,5	2026
D6	K4	Karlovy Vary - Olšová Vrata	8,02	2025
D6	U2	Petrohrad – Lubenec	12,11	2023
D7	S16	Slaný – hranice kraje	16,654	2023
D7	U9	Postoloprty, zkapacitnění	4,848	2022
D8	U1	0805 Lovosice – Řehlovice	16,413	2016
D11	H2	1106 Hradec Králové – Smiřice	15,22	2021
D11	H4	1108 Jaroměř – Trutnov	19,7	2024
I/11	T56	Nebory – Oldřichovice	4,86	2017
I/11	T57	Oldřichovice – Bystřice	6,239	2017
I/12	S64	Běchovice – Úvaly	12,601	2023
D35	E4	Ostrov – Vysoké Mýto	7,2	2023

Komunikace	Kód stavby	Úsek komunikace	Délka hlavní trasy [km]	Předpokládané datum uvedení do provozu
D35	E5	Vysoké Mýto – Džbánov	5,8	2023
D35	E6	Džbánov – Litomyšl	11,5	2023
D35	E7	Litomyšl – Janov	6,75	2023
D35	E8	Janov – Opatovec	11,17	2023
D35	E9	Opatovec – Staré Město	16,6	2024
I/35	H6	Úlibice – Hořice	16,4	2029
I/35	H60	Úlibice, obchvat	1,6	2024
I/35	H7	Hořice – Sadová	10,5	2024
I/35	H8	Sadová – Plotiště	7,5	2024
I/43	B12	4304 Svitávka – Staré Město	37	2023
I/43	B4	4301 Troubsko – Kuřim	18,2	2031
I/43	B5	4302 Kuřim – Svitávka	20,1	2028
D49	Z10	4905 Horní Lideč – st.hr. CZ/SK	6,3	2027
D49	Z5	4901 Hulín – Fryšták (přeložky IS)	17,3	2021
D49	Z6	4902.1 Fryšták – Lípa, 1. etapa	1,7	2022
D49	Z7	4902.2 Fryšták – Lípa, 2. etapa	13,5	2022
D49	Z8	4903 Lípa – Pozděchov	12,5	2027
D49	Z9	4904 Pozděchov – Horní Lideč	8,4	2027
D52	B1	5204.1 Pohořelice – N. Mlýny (Ivaň)	6,9	2023
D52	B2	5205 Ivaň – Perná	8	2027
D55	B10	5512 Rohatec – Lužice	11,5	2028
D55	B11	5513 Lužice – Břeclav	12	2028
D55	B7	5509 Moravský Písek – Bzenec	4,2	2023
D55	B8	5510 Bzenec – Bzenec-Přívóz	3,2	2023
D55	B9	5511 Bzenec-Přívóz – Rohatec	10,6	2023
D55	Z13	5505 Otrokovice, obchvat JV	3,14	2020
D55	Z14	5506 Napajedla – Babice	8,4	2023
D55	Z15	5507 Babice – Staré Město	8,5	2023
D55	Z16	5508 Staré Město – Moravský Písek	8,8	2023
D56	T11	Frýdek-Místek, připojení na D48	2,35	2021
I/68	T55	Třanovice – Nebory	5,4	2023



## Příloha 4

### Rozsah zpoplatněných komunikací, stávající stav

Tabulka uvádí rozsah zpoplatněných komunikací, stav k 28. 2. 2018.

Tabulka zahrnuje zpoplatněné úseky dálnic, označené počátečním písmenem „D“ a zpoplatněné úseky silnic I. třídy, označené počátečním písmenem „I“.

Úsek	Začátek	Konec	Délka
D0001	Praha-Satalice ×D10 <58>	Praha-H.Počernice ×D11 <60>	1,500 km
D0002	Praha-H.Počernice ×D11 <60>	Praha-Běchovice ×I12 <62>	1,800 km
D0007	Modletice ×D1 <76>	Jesenice <82/1>	6,800 km
D0009	Jesenice <82/1>	Vestec<3>	4,100 km
D0010	Vestec<3>	Praha-Písnice <5>	1,000 km
D0012	Praha-Písnice <5>	Praha-Zbraslav ×I/4 <10>	5,400 km
D0013	Praha-Zbraslav ×I/4 <10>	Praha-Lochkov <15>	4,500 km
D0014	Praha-Lochkov <15>	Praha-Slivenec <16>	1,200 km
D0015	Praha-Slivenec <16>	Ořech <19>	3,400 km
D0016	Ořech <19>	Chrástřany <23A>	3,000 km
D0017	Chrástřany <23A>	Praha-Třebonice ×D5 <23BC>	1,400 km
D0018	Praha-Třebonice ×D5 <23BC>	Praha-Řepy ×D6 <26>	2,700 km
D0019	Praha-Řepy ×D6 <26>	Praha-Ruzyně-jih <28>	1,900 km
D0101	Praha-Spořilov <1>	Praha-Chodov <2>	2,000 km
D0102	Praha-Chodov <2>	Průhonice <6>	4,500 km
D0103	Průhonice <6>	Modletice ×D0 <10/12>	4,000 km
D0104	Modletice ×D0 <10/12>	Všechromy <15>	5,100 km
D0105	Všechromy <15>	Mirošovice ×I3 <21>	5,900 km
D0106	Mirošovice ×I3 <21>	Hvězdonice <29>	7,500 km
D0107	Hvězdonice <29>	Ostředek <34>	5,100 km
D0108	Ostředek <34>	Šternov <41>	6,800 km
D0109	Šternov <41>	Psáře <49>	8,200 km
D0110	Psáře <49>	Soutice <56>	7,200 km
D0111	Soutice <56>	Loket <66>	9,400 km
D0112	Loket <66>	Hořice <75>	8,900 km
D0113	Hořice <75>	Koberovice <81>	7,100 km
D0114	Koberovice <81>	Humpolec <90>	9,000 km
D0115	Humpolec <90>	Větrný Jeníkov <104>	12,800 km
D0116	Větrný Jeníkov <104>	Jihlava ×I38 <112>	9,300 km
D0117	Jihlava ×I38 <112>	Velký Beranov <119>	6,400 km

Úsek	Začátek	Konec	Délka
D0118	Velký Beranov <119>	Měřín <134>	14,700 km
D0119	Měřín <134>	VMeziříčí-západ <141>	7,300 km
D0120	VMeziříčí-západ <141>	VMeziříčí-východ <146>	5,900 km
D0121	VMeziříčí-východ <146>	Lhotka <153>	6,600 km
D0122	Lhotka <153>	Velká Bíteš <162>	8,800 km
D0123	Velká Bíteš <162>	Devět křížů <168>	5,700 km
D0124	Devět křížů <168>	Ostrovačice <178>	10,300 km
D0125	Ostrovačice <178>	Kývalka <182>	3,900 km
D0126	Kývalka <182>	Brno-západ xD23 <190>	7,200 km
D0127	Brno-západ xD23 <190>	Brno-centrum xI52 <194AB>	4,600 km
D0128	Brno-centrum xI52 <194AB>	Brno-jih xD2 <196AB>	2,300 km
D0129	Brno-jih xD2 <196AB>	Brno-Slatina <201>	4,100 km
D0130	Brno-Slatina <201>	Brno-východ <203>	2,900 km
D0131	Brno-východ <203>	Holubice <210>	7,100 km
D0132	Holubice <210>	Rousínov <216>	5,000 km
D0133	Rousínov <216>	Vyškov-západ <226>	10,000 km
D0134	Vyškov-západ <226>	Vyškov-východ xD46 <230>	4,000 km
D0135	Vyškov-východ xD46 <230>	Ivanovice n/H <236>	6,700 km
D0136	Ivanovice n/H <236>	Mořice <244>	7,800 km
D0137	Mořice <244>	Kojetín <253>	8,900 km
D0138	Kojetín <253>	Kroměříž-západ <258>	4,700 km
D0139	Kroměříž-západ <258>	Kroměříž-východ <260>	2,600 km
D0140	Kroměříž-východ <260>	Hulín-západ <264>	3,400 km
D0141	Hulín-západ <264>	Hulín xR55 <265>	1,500 km
D0142	Hulín xR55 <265>	Říkovice xI55 <272>	6,600 km
D0147	Lipník n/B xD35 <298>	Hranice <308>	11,200 km
D0148	Hranice <308>	Bělotín-západ xD48 <311>	3,500 km
D0149	Bělotín-západ xD48 <311>	Mankovice <321>	9,400 km
D0150	Mankovice <321>	Hladké Životice <330>	8,700 km
D0151	Hladké Životice <330>	Butovice <336>	5,700 km
D0152	Butovice <336>	Bravantice <342>	7,000 km
D0153	Bravantice <342>	Klimkovice <349>	6,900 km
D0154	Klimkovice <349>	Ostrava-jih (Rudná) <354>	5,300 km
D0156	Ostrava-jih (Rudná) <354>	Ostrava-C (SevSpoj) <357>	2,900 km
D0157	Ostrava-C (SevSpoj) <357>	Ostrava-S (Místecká) <361>	4,000 km
D0158	Ostrava-S (Místecká) <361>	Vrbice <365/366>	4,400 km
D0159	Vrbice <365/366>	Bohumín <370/372>	4,500 km

Úsek	Začátek	Konec	Délka
D0160	Bohumín <370/372>	Věřňovice <376> (PL)	6,000 km
D0201	Brno-jih xD1 <1>	Chrlice <3>	3,200 km
D0202	Chrlice <3>	Blučina <11>	8,800 km
D0203	Blučina <11>	Hustopeče <25>	13,700 km
D0204	Hustopeče <25>	Podivín <41>	16,400 km
D0205	Podivín <41>	Břeclav <48>	7,200 km
D0206	Břeclav <48>	Lanžhot <61> (SK)	11,700 km
D0310	Mezno <62>	Chotoviny <70>	8,700 km
D0311	Chotoviny <70>	Čekanice <76>	5,500 km
D0312	Čekanice <76>	Tábor (Měšice) <79>	2,900 km
D0313	Tábor (Měšice) <79>	Planá n/Luž <84>	4,500 km
D0314	Planá n/Luž <84>	Soběslav <95>	11,300 km
D0315	Soběslav <95>	Dráčov <100>	5,300 km
D0316	Dráčov <100>	Veselí n/Luž-sever <104>	3,000 km
D0317	Veselí n/Luž-sever <104>	Veselí n/Luž-jih <107>	3,300 km
D0320	Borek <128>	Úsilné <131>	1,900 km
D0401	Jíloviště <8/9>	Řitka <14>	5,300 km
D0402	Řitka <14>	Mníšek p/B <18>	3,300 km
D0403	Mníšek p/B <18>	Kytín <21>	3,800 km
D0404	Kytín <21>	Voznice <24>	2,800 km
D0405	Voznice <24>	Dobříš-sever <27>	3,200 km
D0406	Dobříš-sever <27>	Dobříš-jih <32>	4,800 km
D0407	Dobříš-jih <32>	Příbram-sever (Skalka) <41>	8,400 km
D0408	Příbram-sever (Skalka) <41>	Háje <45>	4,600 km
D0414	Radobytec <77>	Nová Hospoda <84>	6,800 km
D0501	Praha-Třebonice xD0 <1>	Rudná <5>	5,700 km
D0502	Rudná <5>	Loděnice <10>	4,900 km
D0503	Loděnice <10>	Beroun-východ <14>	4,400 km
D0504	Beroun-východ <14>	Beroun-centrum <18>	3,800 km
D0505	Beroun-centrum <18>	Beroun-západ <22>	4,000 km
D0506	Beroun-západ <22>	Bavoryně <28>	5,900 km
D0507	Bavoryně <28>	Žebrák <34>	6,200 km
D0508	Žebrák <34>	Cerhovice <41>	6,400 km
D0509	Cerhovice <41>	Mýto <50>	9,700 km
D0510	Mýto <50>	Rokycany <62>	11,600 km
D0511	Rokycany <62>	Ejповice <67>	5,400 km
D0512	Ejповice <67>	Plzeň-C (Černice) <73/76>	7,700 km

Úsek	Začátek	Konec	Délka
D0513	Plzeň-C (Černice) <73/76>	Plzeň-jih (Litice) <80>	5,700 km
D0514	Plzeň-jih (Litice) <80>	Plzeň-západ (Sulkov) <89>	8,200 km
D0515	Plzeň-západ (Sulkov) <89>	Nýřany <93>	4,000 km
D0516	Nýřany <93>	Heřmanova Huť <100>	6,900 km
D0517	Heřmanova Huť <100>	Stříbro (Ostrov) <107>	8,000 km
D0518	Stříbro (Ostrov) <107>	Benešovice <119>	11,500 km
D0519	Benešovice <119>	Bor <128>	8,700 km
D0520	Bor <128>	Mlýnec <136>	8,200 km
D0521	Mlýnec <136>	Kateřina <144>	7,900 km
D0522	Kateřina <144>	Rozvadov <151> (D)	6,100 km
D0601	Praha-Řepy xD0 <1>	Hostivice <2>	1,700 km
D0602	Hostivice <2>	Jeneč <7>	4,800 km
D0603	Jeneč <7>	Unhošť <12>	5,200 km
D0604	Unhošť <12>	Velká Dobrá <16>	4,200 km
D0605	Velká Dobrá <16>	Tuchlovice (Kačice) <25>	9,700 km
D0606	Tuchlovice (Kačice) <25>	Nové Strašecí <32>	6,100 km
D0613	Lubenec <78>	Bošov <82>	3,800 km
D0620	Jenišov <131>	Nové Sedlo <136>	5,100 km
D0621	Nové Sedlo <136>	Těšovice <142>	5,700 km
D0622	Těšovice <142>	Sokolov <143>	1,300 km
D0623	Sokolov <143>	Březová <146>	2,800 km
D0624	Březová <146>	Tisová <149>	2,900 km
D0625	Tisová <149>	Kynšperk n/O <156>	6,700 km
D0626	Kynšperk n/O <156>	Odrava <160>	4,200 km
D0627	Odrava <160>	Okrouhlá <162>	2,700 km
D0628	Okrouhlá <162>	Cheb-východ <164>	1,500 km
D0629	Cheb-východ <164>	Cheb-sever <169>	4,600 km
D0701	Praha-Ruzyně (letišťe) <2>	Kněžves <3>	1,800 km
D0702	Kněžves <3>	Středokluky <5>	2,200 km
D0703	Středokluky <5>	Lidice (Buštěhrad) <7>	1,800 km
D0704	Lidice (Buštěhrad) <7>	Stehelčevy (Bouchalka) <9>	2,600 km
D0705	Stehelčevy (Bouchalka) <9>	Knovíz <18>	8,200 km
D0717	Bitovčevy <60>	Žiželice <66>	5,300 km
D0718	Žiželice <66>	Lažany <70>	5,000 km
D0719	Lažany <70>	Droužkovice <75>	4,300 km
D0720	Droužkovice <75>	Spořice <78>	3,600 km
D0801	Praha-Březinčevy <-2>	Zdiby <1>	2,800 km

Úsek	Začátek	Konec	Délka
D0802	Zdiby <1>	Úžice <9>	10,100 km
D0803	Úžice <9>	Nová Ves <18>	8,600 km
D0804	Nová Ves <18>	Roudnice n/L <29>	11,600 km
D0805	Roudnice n/L <29>	Doksany <35>	6,100 km
D0806	Doksany <35>	Lovosice-východ (Lukavec) <45>	10,100 km
D0807	Lovosice-východ (Lukavec) <45>	Lovosice <48>	3,100 km
D0808	Lovosice <48>	Bílinka <52>	3,100 km
D0809	Bílinka <52>	Řehlovice ×D63 <64/65>	12,200 km
D0810	Řehlovice ×D63 <64/65>	Trmice <69>	5,100 km
D0811	Trmice <69>	Ústí n/L-Předlice <72>	2,700 km
D0812	Ústí n/L-Předlice <72>	Ústí n/L-sever (Úžin) <74>	2,600 km
D0813	Ústí n/L-sever (Úžin) <74>	Knínice <80>	6,100 km
D0814	Knínice <80>	Petrovice <87>	6,600 km
D0815	Petrovice <87>	Krásný Les <92> (D)	5,100 km
D1001	Praha-Satalice ×D0 <1>	Radonice <3>	3,800 km
D1002	Radonice <3>	Brandýs n/L <10>	6,200 km
D1003	Brandýs n/L <10>	Stará Boleslav <14>	4,200 km
D1004	Stará Boleslav <14>	Hlavenec (U čtyř kamenů) <17>	3,500 km
D1005	Hlavenec (U čtyř kamenů) <17>	Tuřice <21>	3,600 km
D1006	Tuřice <21>	Benátky n/J <27>	6,200 km
D1007	Benátky n/J <27>	Brodce <33>	5,800 km
D1008	Brodce <33>	Bezděčín <39/40>	7,800 km
D1009	Bezděčín <39/40>	Mladá Boleslav <44AB>	4,100 km
D1010	Mladá Boleslav <44AB>	Kosmonosy <46>	1,600 km
D1011	Kosmonosy <46>	Bakov n/J <53>	7,500 km
D1012	Bakov n/J <53>	Mnichovo Hradiště <57>	4,200 km
D1013	Mnichovo Hradiště <57>	Březina <63>	3,900 km
D1014	Březina <63>	Svijany <67>	4,400 km
D1015	Svijany <67>	Ohrazenice ×D35 <71>	4,200 km
D1101	Praha-HPočernice ×D0 <1>	Jirny <8>	8,200 km
D1102	Jirny <8>	Bříství <18>	10,500 km
D1103	Bříství <18>	Sadská <25>	7,300 km
D1104	Sadská <25>	Poděbrady-Z (VrbLhota) <35>	9,300 km
D1105	Poděbrady-Z (VrbLhota) <35>	Poděbrady-jih (Kluk) <39>	3,700 km
D1106	Poděbrady-jih (Kluk) <39>	Poděbrady-V (Libice) <42>	2,900 km
D1107	Poděbrady-V (Libice) <42>	Žehuň (Dobšice) <50>	8,700 km
D1108	Žehuň (Dobšice) <50>	Chlumeč n/C-západ <62>	11,500 km

Úsek	Začátek	Konec	Délka
D1109	Chlumecký západ <62>	Chlumecký východ (Chýst) <68>	5,700 km
D1110	Chlumecký východ (Chýst) <68>	Dobruška (Pravý) <76>	8,700 km
D1111	Dobruška (Pravý) <76>	Sedlice ×D35 <84>	8,200 km
D1112	Sedlice ×D35 <84>	Kukleny ×I11 <90>	6,000 km
D3520	Sedlice ×D11 <126>	Opatovice n/L <129>	4,100 km
D3537	Mohelnice-jih <235>	Loštice <240>	4,000 km
D3538	Loštice <240>	Mladeč <245>	5,700 km
D3539	Mladeč <245>	Litovel <248>	3,000 km
D3540	Litovel <248>	Unčovice <253>	5,200 km
D3541	Unčovice <253>	Křelov <261>	7,900 km
D3543	Olomouc-Topolany <264>	Olomouc-Slavonín ×D46 <267>	3,300 km
D3544	Olomouc-Slavonín ×D46 <267>	Olomouc-Nemilany <272>	4,200 km
D3545	Olomouc-Nemilany <272>	Olomouc-J (Holice) ×I55 <276>	4,500 km
D3546	Olomouc-J (Holice) ×I55 <276>	Přáslavice <281>	5,400 km
D3547	Přáslavice <281>	Velký Újezd <290>	8,500 km
D3548	Velký Újezd <290>	Lipník n/B ×I35 <296>	7,100 km
D4601	Vyškov-východ ×D1 <1>	Vyškov <2>	1,500 km
D4602	Vyškov <2>	Dryšice <8>	6,600 km
D4603	Dryšice <8>	Brodek u/P <13>	5,400 km
D4604	Brodek u/P <13>	Vranovice-Kelčice <17>	3,700 km
D4605	Vranovice-Kelčice <17>	Prostějov-jih <22>	4,500 km
D4606	Prostějov-jih <22>	Prostějov-C <24/25>	3,600 km
D4607	Prostějov-C <24/25>	Prostějov-sever (Držovice) <27>	1,800 km
D4608	Prostějov-sever (Držovice) <27>	Olšany u/P <33>	6,800 km
D4609	Olšany u/P <33>	Hněvotín <37>	4,000 km
D4610	Hněvotín <37>	Olomouc-Slavonín ×D35 <39>	1,300 km
D4801	Bělácký západ ×D1 <1/3>	Bělácký východ ×I48×D48 <3>	3,500 km
D4810	Rychaltice <38>	Frýdek-Místek (Frýdek)	6,700 km
D4813	Frýdek-Místek (Frýdek)	Dobruška <54>	4,200 km
D4814	Dobruška <54>	Tošanovice <62>	7,300 km
D4815	Tošanovice <62>	Žukov <70>	7,900 km
D5202	Rajhrad <10>	Hrušovany <16>	7,400 km
D5203	Hrušovany <16>	Pohořelice-sever <23>	6,000 km
D5204	Pohořelice-sever <23>	Pohořelice-jih <26>	3,500 km
D5503	Hulín ×D1 <16AB>	Hulín-východ <17>	2,200 km
D5504	Hulín-východ <17>	Otrokovice-sever <30>	12,400 km
D5505	Otrokovice-sever <30>	Otrokovice-východ ×I49 <32>	1,800 km

Úsek	Začátek	Konec	Délka
D5601	Hrabová <39>	Nová Bělá <42>	2,800 km
D5602	Nová Bělá <42>	Důl Paskov <43>	0,900 km
D5603	Důl Paskov <43>	Paskov <45>	1,600 km
D5604	Paskov <45>	Staříč <49>	4,600 km
D5605	Staříč <49>	Frýdek-Místek (Místek) <51>	2,300 km
I0710	Panenský Týnec <37>	Smolnice <41>	2,500 km
I0721	Spořice <78>	Chomutov <82>	3,300 km
I1101	Hradec Králové-západ	Hradec Králové-sever xI35	3,400 km
I1103	Český Těšín-Svibice	Nebory	1,100 km
I1104	Nebory	Třinec-Oldřichovice	4,400 km
I1105	Třinec-Oldřichovice	Bystřice	4,300 km
I1106	Bystřice	Jablunkov	9,600 km
I1109	Jablunkov	Mosty u/J (SK)	8,000 km
I3002	Lovosice (Lhotka n/L)	Prackovice n/L	8,000 km
I3003	Prackovice n/L	Vaňov	6,400 km
I3304	Plotiště n/L	Holohlavy	8,200 km
I3307	Černožice	Jaroměř-Jezbiny	4,900 km
I3311	Jaroměř-Čáslavky	Velký Třebešov	10,400 km
I3314	Česká Skalice-východ	Náchod-Branka xI14	5,700 km
I3501	Horní Chrastava xI/13	Chrastava-centrum	1,900 km
I3502	Chrastava-jih (Machnín)	Stráž n/N	2,400 km
I3503	Stráž n/N	Liberec-sever xI/13	2,500 km
I3504	Liberec-sever xI/13	Liberec-Rochlice xI/14	3,300 km
I3506	Liberec-Rochlice xI/14	Liberec-jih (Hodkovická) <26>	2,700 km
I3509	Liberec-jih (Hodkovická) <26>	Jeřmanice <31>	4,400 km
I3510	Jeřmanice <31>	Rádelský Mlýn xI65 <33>	1,600 km
I3511	Rádelský Mlýn xI65 <33>	Hodkovice n/M <35>	2,700 km
I3512	Hodkovice n/M <35>	Paceřice <41>	6,000 km
I3513	Paceřice <41>	Ohrazenice xD10 <44>	2,800 km
I3569	Křelov <261>	Olomouc-Řepčín	2,400 km
I3845	Jihlava-Bedřichov	Jihlava-sever	1,400 km
I3846	Jihlava-sever	Jihlava-centrum	0,900 km
I3847	Jihlava-centrum	Jihlava-západ	1,300 km
I4611	Olomouc-Slavenín xD35 <39>	Olomouc-centrum	1,100 km
I4708	Kroměříž-východ xD1	Hulín	3,600 km
I4709	Přerov	Osek n/B-západ	6,200 km
I4712	Osek n/B-východ	Lipník n/B xI35	5,400 km

Úsek	Začátek	Konec	Délka
I4716	Lipník n/B ×I35	Hranice-západ	8,000 km
I4717	Hranice-východ	Bělotín	2,800 km
I4801	Bělotín-východ ×I48xD48 <3>	Nový Jičín ×I57	17,200 km
I4807	Nový Jičín ×I57	Příbor ×I58	10,700 km
I4813	Příbor ×I58	Rychaltice <38>	5,900 km
I5201	Modřice-sever	Modřice-jih	1,700 km
I5202	Modřice <7>	Rajhrad <10>	2,600 km
I5203	Pohořelice-jih <26>	Vlasatice	3,700 km
I5205	Vlasatice	Perná	10,000 km
I5206	Perná	Mikulov-sever	6,000 km
I5207	Mikulov-jih	Mikulov (A)	1,000 km
I5506	Přerov-Horní Moštěnice	Řikovice	4,900 km
I5508	Řikovice	Hulín	6,500 km
I5801	Příbor-Skotnice	Malá Strana	2,400 km
I5802	Mošnov-letišťe	Petřvald-sever	4,400 km
I5803	Petřvald-sever	Krmelín	6,400 km
I6301	Bystřany (Nové Dvory) ×I8 <1>	Malhostice <3>	4,200 km
I6302	Malhostice <3>	Řehlovice ×D8 <7>	3,200 km



## Příloha 5

### Projekce plánu výstavby nových úseků dálnic na rozsah zpoplatněných komunikací v letech 2018-2031

Údaje v km.

Rok	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031
Rozsah zpoplatnění dálnic k 1.1. běžného roku	1 233,9	1 248,2	1 256,3	1 270,2	1 309,1	1 329,2	1 535,8	1 591,7	1 614,8	1 622,3	1 657,5	1 759,6	1 776,0	1 776,0
Předpokládaný roční přírůstek zpoplatněných úseků dálnic (nově vybudované úseky)	14,3	8,1	13,8	39,0	20,0	206,6	55,9	23,1	7,5	35,2	102,1	16,4	0,0	18,2
Předpokládaný rozsah zpoplatnění dálnic k 31.12. běžného roku celkem	1 248,2	1 256,3	1 270,2	1 309,1	1 329,2	1 535,8	1 591,7	1 614,8	1 622,3	1 657,5	1 759,6	1 776,0	1 776,0	1 794,2
Rozsah zpoplatnění silnic I. třídy k 1.1. běžného roku	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4
Předpokládaný roční přírůstek zpoplatněných úseků silnic I. třídy	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Předpokládaný rozsah zpoplatnění silnic I. třídy k 31.12. běžného roku celkem	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4	234,4
<b>Předpokládaný rozsah zpoplatnění všech PK k 31.12. běžného roku celkem</b>	<b>1 482,6</b>	<b>1 490,7</b>	<b>1 504,6</b>	<b>1 543,5</b>	<b>1 563,6</b>	<b>1 770,2</b>	<b>1 826,1</b>	<b>1 849,2</b>	<b>1 856,7</b>	<b>1 891,9</b>	<b>1 994,0</b>	<b>2 010,4</b>	<b>2 010,4</b>	<b>2 028,6</b>

PK ... znamená „pozemní komunikace“

## Příloha 6

### Časový harmonogram probíhajícího zadávacího řízení VZ SEM

Časový harmonogram probíhajícího zadávacího řízení VZ SEM slouží jako referenční „nulová varianta“ pro porovnání časového průběhu jednotlivých posuzovaných alternativ B.

Úkol	Trvání	Datum
Podpis smlouvy PM SEM	0 dní	10. 10. 2016
1. Fáze Příprava	145 dní	30. 4. 2017
2. Fáze Zadávací řízení	392 dní	31. 10. 2018
2.1 Organizační příprava a zpracování časového harmonogramu	10 dní	15. 5. 2017
2.2 Vyhlášení JŘSU	0 dní	15. 6. 2017
2.3+2.4 Operativní řízení	380,5 dní	24. 10. 2018
2.5 Administrace zadávacího řízení	360 dní	31. 10. 2018
2.5.1 Podávání žádostí o účast	51 dní	24. 8. 2017
2.5.2 Posuzování kvalifikace	48 dní	31. 10. 2017
2.5.3 Lhůta pro podání předběžné nabídky	92 dní	8. 3. 2018
2.5.4 Posouzení předběžných nabídek	15 dní	29. 3. 2018
2.5.5 Jednání s účastníky	45 dní	31. 5. 2018
2.5.6 Lhůta pro podání konečné nabídky	20 dní	28. 6. 2018
2.5.7 Posouzení a hodnocení konečných nabídek	15 dní	19. 7. 2018
2.5.8 Lhůta pro podání námitek	11 dní	3. 8. 2018
2.5.9 Rozhodnutí o námitkách	11 dní	20. 8. 2018
2.5.10 Lhůta pro podání návrhů k ÚOHS	6 dní	28. 8. 2018
2.5.11 Lhůta ÚOHS k rozhodnutí	44 dní	29. 10. 2018
2.5.11 Podpis smlouvy	2 dní	31. 10. 2018
Dokončení Fáze 2	0 dní	31. 10. 2018
3. Fáze Realizace	304 dní	31. 12. 2019
Požadované datum zahájení Zkušebního provozu	0 dní	1. 1. 2020
4. Fáze Zkušební provoz (s výběrem mýtného)	64,5 dní	31. 3. 2020
4.1 Organizační příprava	2 dní	3. 1. 2020
4.2 Zpracování časového harmonogramu	3 dní	8. 1. 2020
4.3+4.4 Operativní řízení, řízení rizik	60,5 dní	25. 3. 2020
4.5 Odborný provozní dohled nad provozem SEM	60,5 dní	25. 3. 2020
4.6 Odborný dohled nad odstraňováním vad a nedodělků	60,5 dní	25. 3. 2020
Dokončení Fáze 4	0 dní	31. 3. 2020

<b>Úkol</b>	<b>Trvání</b>	<b>Datum</b>
Závěrečná zpráva a ukončení činnosti projektového manažera	26 dní	30. 4. 2020
Dokončení Projektu PM SEM	0 dní	30. 4. 2020
5. Konzultace poskytované na vyžádání	250 dní	1. 1. 2020