
VYHODNOTENIE ODPOVEDÍ OSLOVENÝCH SUBJEKTOV

Prípravné trhové konzultácie pre návrh, vybudovanie a prevádzku systému elektronického výberu mýta a evidencie a úhrad elektronickej diaľničnej známky

ÚVOD

Dňa 23.12.2019 bolo v zmysle §25, zákona č. 343/2015 Z. z. o verejnom obstarávaní a o zmene a doplnení niektorých zákonov, v rámci realizácie procesu prípravných trhových konzultácií, oslovených 17 vybraných subjektov z oblasti spoplatnenia užívania cestnej infraštruktúry z geografického prostredia Európy. Výzva a dotazník bol zároveň zverejnený na [webovom sídle](#)¹ Národnej diaľničnej spoločnosti, a.s. (ďalej aj „NDS”).

Cieľom týchto prípravných trhových konzultácií (ďalej aj „PTK”) bola príprava a informovanie hospodárskych subjektov o plánovanom postupe verejného obstarávania a žiadosť vybraných nezávislých odborníkov, inštitúcií alebo účastníkov trhu o rady, ktoré možno použiť pri plánovaní alebo realizácii prípravy postupu verejného obstarávania.

V rámci vyššie uvedeného cieľa prípravných trhových konzultácií potrebovala NDS získať najmä odborný názor dodávateľov na štruktúru, vlastnosti a rozsah riešenia spoplatnenia užívania vymedzených úsekov ciest ako podklad k nastaveniu požiadaviek na predmet zákazky príslušného verejného obstarávania / obstarávania.

Súčasťou dokumentácie, ktorá sa nachádzala v prílohe danej správy, bol stručný opis fungovania vyššie uvedených kľúčových systémov v súčasnosti a dotazník (s pokynmi na jeho vyplnenie) pozostávajúci zo 49 otázok s niekoľkými možnosťami odpovedí. Subjekty boli požiadané vpisovať odpovede priamo do priloženého dotazníka k relevantným otázkam a vyplnený dotazník zaslať na adresu do 17. januára 2020. NDS si ďalej vyhradila právo položiť doplňujúce otázky a/alebo vyzvať určitého dodávateľa, aby objasnil niektoré jeho odpovede na vzájomnom osobnom alebo telekonferenčnom rokovaní.

V prípade, ak sa subjekt rozhodol uviesť odpoveď ako možnosť „iné” alebo „doplňte”, je táto možnosť zvýraznená červeným textom. Ak niektorá z odpovedí nebola zvolená ani jedným subjektom, je táto odpoveď zvýraznená šedým textom. K otázkam, kde to je vzhľadom na charakter odpovedí relevantné, uvádzame aj vysvetľujúci komentár hodnotiteľa, ktorého cieľom bolo vysvetliť obdržané odpovede alebo zvolený preklad.

Text poskytnutý jednotlivými subjektami nebol nijak upravovaný, krátený či dopĺňaný. Výnimkou sú len gramatické a štylistické chyby, ktoré boli pri prepise opravené.

Zoznam použitých skratiek:

- EMS - systém elektronického mýtného systému
- eDZ - systém evidencie a úhrad elektronických diaľničných známok
- KS EMS - kontrolný systém elektronického výberu mýta
- KS eDZ - kontrolný systém evidencie diaľničných známok
- PK - systém platieb palivovými kartami
- EETS - európska služba elektronického výberu mýta

¹ <https://ndsas.sk/press/spravy/pripravne-trhove-konzultacie-pre-system-spoplatnenia>

Otázka č. 1: Akú úlohu by vaša spoločnosť chcela vykonávať ako dodávateľ vo vzťahu k zabezpečeniu spoplatnenia užívania vymedzených úsekov ciest (ďalej aj „VÚC“) na území Slovenskej republiky?

- 72,7 % a) hlavný poskytovateľ mýtnych služieb
- 36,4 % b) poskytovateľ EETS
- 54,5 % c) systémový integrátor a dodávateľ ucelených riešení
- 54,5 % d) dodávateľ technických komponentov
- 36,4 % e) iná: poskytovateľ služieb enforcementu
- 18,2 % f) iná: dohľadový/poradenský projektový manažment
- 9,1 % g) iná: odborné konzultácie

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, c, d): Spoločnosť má viac ako desaťročnú skúsenosť s výstavbou a následnou prevádzkou mýtného systému (to zahŕňa aktivity pod a, c a d bodom odpovedí), ktoré môže využiť i v oblasti kvalifikovaného poradenstva pre prevádzkovateľa systému (f odpoveď). Pozri aj odpoveď na otázku č. 5.

Otázka č. 2: Aké je vaše preferované vecné zameranie?

- 90,9 % a) výkonové spoplatnenie (výber mýta)
- 72,7 % b) časové spoplatnenie (diaľničné známky)
- 72,7 % c) kontrola vozidiel na úseku spoplatnenia
- 36,4 % d) poskytovanie služieb používateľom cestnej infraštruktúry prostredníctvom obchodných miest
- 54,5 % e) poskytovanie služieb dopravnej telematiky v cestnej doprave
- 18,2 % f) iná: poskytovateľ služieb enforcementu
- 9,1 % g) iná: konzultácie v oblasti IT a dopravy

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b, c, d, e): Na základe dlhoročných skúseností považujeme za prioritné spoplatnenie nákladnej dopravy (odpovede a, b, d), a následne zaistenie elektronického časového spoplatnenia osobných vozidiel (odpoveď b - dodávateľ pripravil riešenie elektronického diaľničného nákupu). Výstupy z týchto riešení je možné natívne integrovať do telematických aplikácií (odpoveď e - využité pri výkonovom spoplatnení)

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b, c, e): Ako doplnok k výkonovému a časovému spoplatneniu a kontrolnému systému sme schopní poskytnúť dopravné telematické služby, akými sú napríklad anonymizované dopravné dáta založené na prijatých polohových dátach z OBU. Anonymizované dopravné dáta môžu byť zasielané na pravidelnej báze cez interface správcu výberu mýta relevantnej dopravnej autorite alebo dopravného informačného systému.

Otázka č. 3: Ktorý z uvedených dodávateľských modelov považujete za ekonomicky a prevádzkovo najvýhodnejší pre Verejného obstarávateľa?

- 44,4 % a) dodávka systémov a komponentov NDS a ich prevádzkovanie vlastnými silami NDS
- 22,2 % b) dodávka systémov a komponentov NDS a ich následné prevádzkovanie pre NDS v jeho mene
- 44,4 % c) komplexná služba zabezpečenia procesov (outsourcing)
- 33,3 % d) komplexná služba zabezpečenia procesov (outsourcing) s odovzdaním komponentov služby NDS na konci doby prevádzkovania služby

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Ako podnik máme rozsiahle skúsenosti vo všetkých aspektoch zavádzania inteligentného systému spoplatňovania ciest, vďaka ktorému sme technologickým lídrom v oblasti poplatkov za používanie ciest. Môžeme poskytnúť GNSS riešenie výberu mýta na kľúč pomocou hrubého alebo tenkého OBU, finančných riešení prispôbovaných zákazníkovi a riešenia vynucovania, ktoré pozostáva z rôznych zariadení na kontrolu v teréne, služieb enforcementu a back-office softvéru. Outsourcing súkromnému sektoru ponúka záruku vysokej kvality služieb.

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b): Pozorovali sme v iných projektoch (napríklad CZ, PL, DE) problémy s akoukoľvek formou prevodu vlastníctva zariadení alebo softvéru z poskytovateľa na správcu výberu mýta. Výsledkom potom býva nutnosť správcu výberu mýta naďalej pokračovať v prevádzke systému s aktuálnym poskytovateľom, čo je škodlivé pre zavádzanie nových technológií. Navyše, problémy týkajúce sa intelektuálneho vlastníctva v nabrali v poslednom období na závažnosti, čo robí akúkoľvek proces prevodu veľmi zložitým.

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, d): Na základe overenej praxe považujeme za ideálnu kombináciu vyznačených variantov, kedy je objednávateľ vlastníkom systému dodaného dodávateľom, ktorý ho po dobu prevádzky udržiava v požadovanej kvalite a zároveň poskytuje optimálne prevádzkové know-how formou zabezpečenia procesov

- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Pre verejného obstarávateľa, ktorý nemá peniaze nazvyš je najvhodnejší outsourcing s percentuálne stanovenou cenou z tržieb, ktorá by nemala byť vyššia ako 20%. Na konci obdobia je potrebné odovzdanie dát systému a fyzicky vybudovaných portálov v cestnej infraštruktúre. Ostatné veci budú na konci obdobia už zastaralé. Respektíve ich môže odkúpiť nasledujúci dodávateľ systému.*
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Na základe predchádzajúcich skúseností našej spoločnosti odporúčame spoplatnenie riešiť ako službu ako ekonomicky a prevádzkovo najvhodnejšiu možnosť. Plný outsourcing mýtnych služieb znižuje potrebu vysokých počiatkových investičných nákladov a nákladnú fázu vybudovania projektu. Táto možnosť maximalizuje prevádzkovú kvalitu, nakoľko overené riešenie bude prevádzkované tímom expertov. V takomto nastavení sme schopní poskytnúť službu spoplatnenia s potrebnými subdodávateľmi, personálom a technickým zázemím.*

Otázka č. 4: Aký je váš odborný názor na realizáciu Projektu z pohľadu celkového prístupu k predmetu a rozsahu Projektu?

- 36,4 % a) najvhodnejšie je realizovať Projekt ako jednotný integrovaný celok, zahŕňajúci výkonové spoplatnenie, časové spoplatnenie a kontrolu vozidiel na úseku spoplatnenia
- 18,2 % b) najvhodnejšie je realizovať dva osobitné Projekty pre (i) výkonové spoplatnenie a pre (ii) časové spoplatnenie, ktorých súčasťou je kontrola vozidiel v príslušnom rozsahu alternatív i a ii
- 18,2 % c) najvhodnejšie je realizovať tri osobitné Projekty pre (i) výkonové spoplatnenie a pre (ii) časové spoplatnenie, a pre (iii) kontrolu vozidiel
- 18,2 % d) najvhodnejšie je realizovať dva osobitné Projekty pre (i) komplexné výkonové a časové spoplatnenie a pre (ii) kontrolu vozidiel
- 9,1 % e) iný: jeden systém, otvorený a v budúcnosti rozšíriteľný

Otázka č. 5: Odôvodnite, prečo považujete označenú alternatívu v bode 4 za najvhodnejšiu.

odpoveď hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil možnosť (a): Riešenie na kľúč ponúka klientovi jednotné kontaktné miesto pre všetky aspekty projektu. Keďže všetko je prepojené, umožňuje to získať jeden celkový pohľad a zameranie a vyhnúť sa diskusii o zodpovednosti. SSP² vlastní a nesie zodpovednosť za celý projekt / systém. Môžeme prípadne pôsobiť ako poskytovateľ služieb ponúkajúci mýtné služby a / alebo služby vynucovania. V belgickom projekte sme úspešne skombinovali nastavenie GNSS mýta, vynucovania a rozhraní v predpokladanom časovom okne do spustenia prevádzky služby, takže podľa našich skúseností tento model funguje naozaj dobre.

odpoveď hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil možnosť (b): Z pohľadu perspektívy prevádzkovateľa aj správcu výberu mýta, dôležitá je pravdepodobnosť úspešného uzavretia a priebehu zmluvy a z tohto pohľadu sú preferované menšie projekty. Spájanie viacerých tém do jednej verejnej súťaže môže viesť ku zložitým procedúram a námietkam veľkého množstva zúčastnených strán.

odpoveď hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil možnosť (a): Uvedené riešenie už od fázy návrhu umožní dosiahnuť maximálne synergie medzi systémom výkonového a časového spoplatnenia vrátane kontroly a tým eliminovať potrebu dodatočnej integrácie

odpoveď hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil možnosť (e): Je potrebné všetky služby realizovať ako jeden systém, nakoľko EČV sú v jednom systéme. Pripojením vozíka k vozidlu do 3,5 tony sa nemení kategória, hoci je nad 3,5 tony. Navyše v EÚ je trend zavedenia mýta aj pre vozidlá do 3,5 tony v priebehu niekoľkých nasledujúcich rokov. K tomu pribudnú požiadavky spoplatnenia vjazdu do niektorých miest. Všetko to môže zabezpečiť len komplexný systém.

odpoveď hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil možnosť (d): V komplexných projektoch spoplatnenia často rozlišujeme medzi: a) spoplatnením a b) komponentami vynucovania. Ďalšia dizintegrácia na menšie súčasti „stand alone“ služieb je považovaná za rizikóvu a často znamená zvýšenú cenu takýchto služieb. V neposlednom rade, dizintegrované subprojekty vyžadujú dodatočnú a komplexnú konsolidáciu procesov s cieľom zabezpečenia celkovej uskutočniteľnosti. Takto integrované služby, po rozhodnutí, že ich má poskytovať verejný subjekt, vedú k asymetrickému rozdeleniu rizík a majetkových práv. Preto navrhujeme obstarávanie veľkých balíkov služieb s celkovou integráciou zodpovedností v osobe poskytovateľa služby s jasným rozdelením rizík. Veľké projekty, po ich citlivom obstaraní a s predpokladom dlhodobého trvania (15+ rokov)

² pravdepodobne tým bol myslený prevádzkovateľ služby, pozn. hodnotiteľa

môžu byť financované formou projektu podľa DBFMO vzorcu (design, build, finance, maintain, operate). Niektoré subkomponenty systému ako celku môžu a častokrát musia byť dodané verejným subjektom (napr. silové zložky vynucovania). Avšak zodpovednosť za komplexnú dodávku (vrátane zodpovednosti za integráciu a konsolidáciu) by mala spadať pod jeden subjekt s cieľom zníženia rizík z vopred neznámych a nezaradených rozhraní a záväzkov. V projekte so zmiešanou štruktúrou verejných a súkromných aktérov, zapojenie viacerých poskytovateľov služieb pre jeden „finálny produkt“ bude automaticky viesť k zvýšenej potrebe vzájomnej koordinácie a nezanedbateľného rizika, kdežto záväzky, kvôli viacerým vzájomným závislostiam, nemôžu byť rozdelené na jednotlivé subprojekty a ostanú verejným rizikom.

Čo sa týka výkonového a časového spoplatnenia, odporúčame zväziť riešenie pomocou architektúry, ktorá zahŕňa hlavnú back-office funkcionálnu (ako napríklad zmluvný a zákaznícky manažment, oceňovanie a fakturácia) pre obe služby (výkonové aj časové spoplatnenie). Technická separácia nie je nutná, ak back-office poskytuje unikátne rozhranie pre transakcie z výkonového aj časového spoplatnenia. Tento prístup eliminuje duplicitu funkcií a znižuje organizačnú náročnosť.

Otázka č. 6: Akú dobu trvania zmluvy / zmlúv považujete za primeranú s ohľadom na ekonomickú výhodosť Projektu?

- | | |
|--------|----------------------|
| 0 % | a) menej ako 5 rokov |
| 9,1 % | b) 5 až 9 rokov |
| 36,4 % | c) 10 až 12 rokov |
| 72,7 % | d) 12 až 15 rokov |

- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c, d): Na kompenzáciu nákladov na projekt odporúčame minimálne trvanie zmluvy 10 rokov. Pretože väčšina hardvéru má dlhšiu životnosť ako 10 rokov, dlhšie trvanie zmluvy môže klientovi priniesť ďalšie úspory a umožniť mu viac investovať. Životný cyklus OBU je zvyčajne kratší ako 10 rokov. Okrem toho dlhodobá zmluva vylučuje, aby verejnosť prechádzala procesom zmien príliš často.*
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Zníženie finančnej náročnosti pre objednávateľa aj dodávateľa, vytvorenie dostatočného časového priestoru pre prípadné rozšírenie funkcionality za súčasného udržania stabilnej kvality prevádzky*
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Zastávame názor, že verejnému obstarávateľovi sa musí zabezpečiť maximálna flexibilita pri zohľadnení spôsobilostí súkromného subjektu. Podľa našich skúseností sú projekty s dlhším koncesným obdobím približne 12 - 15 rokov s možnosťou po skončení zmluvy prevziať komponenty služby verejným obstarávateľom veľmi časté. Prevod služby na konci zmluvného obdobia však môže byť považovaný za zložitý a v mnohých prípadoch vedie k úplne novej verejnej súťaži na nový systém/y (niekedy aj s opätovným použitím existujúcej infraštruktúry). Nové súťaže (po skončení pôvodného trvania zmluvy) musia byť však pripravené nediskriminačným spôsobom, čo môže byť niekedy zložitá. Z tohto dôvodu by trvanie zmluvy malo zohľadniť aj predvídanie potenciálnych zlepšení v technológiách a potrebách verejného obstarávateľa a trvanie zmluvy by sa malo tomu prispôbiť.*
Pri implementácii národných elektronických mýtnych systémov odporúčame zmluvy na princípe DBFMO uzavreté na dlhé trvanie, kde sú prínosy multidisciplinárne. Z hľadiska financovania sa dlhodobé zmluvy považujú za atraktívnejšie pre inštitucionálnych akcionárov a poskytovateľov financií a vedú k nižším nákladom na financovanie. Z technického hľadiska, keď sú súčasne riadne implementované aj služby EETS, dlhodobé zmluvy zabezpečujú stabilitu a stálu odbornú úroveň služieb a ich zlepšovanie v priebehu času.

Otázka č. 7: Akú dobu považujete za primeranú na prípravu Projektu na jeho produktívnu prevádzku (napr. úhrnná doba trvania fáz návrh, vybudovanie, skúšky, pilotná prevádzka, migrácie a prechod do produktívnej prevádzky)?

- | | |
|--------|-------------------------|
| 0 % | a) menej ako 6 mesiacov |
| 0 % | b) 6 až 9 mesiacov |
| 27,3 % | c) 10 až 12 mesiacov |
| 18,2 % | d) 13 až 15 mesiacov |
| 18,2 % | e) 16 až 18 mesiacov |
| 36,4 % | f) iná: 24 mesiacov |

- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (f): Predpokladáme, že výberové konanie bude trvať až 12 mesiacov. Implementácia by si vyžadovala 15 - 18 mesiacov od finančného vyrovnaní. Celý proces (okrem tendra) v Belgicku trval 18 mesiacov.*

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Vzhľadom k rozsahu spoplatnenia, uvažovanej technológii a predpokladanému časovému rámcu.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (f): Realizácia projektu musí zahŕňať fázu testovania komponentov pre integrovaný návrh celkového systému a fázu skúšky „za sucha“ (dry run, pozn. hodnotiaceho) v spolupráci s akreditovanými poskytovateľmi EETS v trvaní najmenej 6 mesiacov. Z tohto dôvodu považujeme implementačný čas, ktorý sa začína od dátumu platnosti zmluvy do produktívnej prevádzky približne 18-24 mesiacov, za udržateľný a realistický. Uvedené obdobie **nezahŕňa** predchádzajúcu verejnú súťaž na výber dodávateľa a procesy vedúce k uzatvoreniu zmluvy.

Otázka č. 8: Akú dobu považujete za primeranú na prípravu informačnej kampane určenej na oslovenie používateľov vymedzených úsekov ciest a na administratívne úkony spojené s prechodom na nový systém spoplatnenia (napr. nová registrácia vozidiel, výdaj nových OBU, a pod.)?

- | | |
|--------|------------------------|
| 0 % | a) 1 mesiac |
| 33,3 % | b) 2 až 3 mesiace |
| 0 % | c) 4 až 6 mesiacov |
| 66,7 % | d) viac ako 6 mesiacov |

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): V belgickom projekte (spustenie úplne nového systému) sa OBU mohli objednať / získať 6 mesiacov pred uvedením do prevádzky. Mnoho používateľov čakalo až do poslednej chvíle, čo spôsobilo silné špičky administratívneho spracovania objednávok a registrácií. Preto odporúčame predvídať najmenej 6 mesiacov na kampaň a prípravu používateľov na spustenie nového systému. Predchádzajúci projekt môže pozitívne ovplyvniť prijatie, ale ľudia sa všeobecne bránia zmenám.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Príprava kampane môže zabráť niekoľko mesiacov. Avšak samotná realizácia kampane je typicky efektívna iba v poslednom mesiaci pred samotnými zmenami. Užívateľia jednú väčšinou na poslednú chvíľu. Skoré opatrenia by mohli zahŕňať oslovenie väčších združení či spoločností, napríklad 10 najväčších prepravcov a podobne.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Na základe vlastných skúseností považujeme za ideálne 2 mesiace dopredu poskytnúť detailný opis informačnej kampane.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Informačná kampaň by mala byť pripravovaná súbežne so všetkými ostatnými realizačnými aktivitami, v súlade so stavom postupu projektu v technickej oblasti a záujmami všetkých zainteresovaných strán. Podľa nášho názoru je teda doba viac ako 6 mesiacov veľmi primeraná.
Dôrazne odporúčame nepodceňovať význam dôkladnej informačnej kampane, a to ani v prípade zmien a obnovy systému. Informačné a marketingové kampane sú jedným z hlavných prvkov úspešnej implementácie a prevádzky komplexných mýtnych systémov.

Otázka č. 9: Akú dobu považujete za primeranú na uskutočnenie skúšobnej prevádzky (ide o produktívnu prevádzku s výberom mýta / úhrady diaľničnej známky)?

- | | |
|--------|------------------------|
| 0 % | a) 1 mesiac |
| 45,5 % | b) 2 až 3 mesiace |
| 54,5 % | c) 4 až 6 mesiacov |
| 18,2 % | d) viac ako 6 mesiacov |

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Veríme, že obdobie 6 mesiacov umožní správne testovanie, vyhodnotenie a dokončenie nového systému.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Na základe vlastných skúseností považujeme za ideálne 2 mesiace pred zahájením ostrej prevádzky z ohľadom na uskutočnenie všetkých testov blokov všetkých implementovaných funkcionalít, tak aj celkový end-to-end integračný test systému
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Je potrebné ponúknuť testovanie v reálnej prevádzke za existencie nižšieho poplatku. Zabezpečí sa tým plynulejší nábeh zdržania a aj dostatok času na odstránenie prípadných chýb.

Otázka č. 10: Akú dobu považujete za primeranú na ukončenie prevádzkovania systému / služieb spoplatnenia a vysporiadanie všetkých záväzkov a pohľadávok?

- 0 % a) 1 mesiac
- 54,5 % b) 2 až 3 mesiace
- 36,4 % c) 4 až 6 mesiacov
- 0 % d) viac ako 6 mesiacov
- 18,2 % e) iná: pohľadávky sú zabezpečené predchádzajúcim prevádzkovateľom do 100% na všetky sumy splatné nad 60 dní
- 18,2 % f) iná: je dôležité znovu začať s procesom verejného obstarávania čo najskôr pred koncom zmluvy
- 9,1 % g) iná: postupná podľa schopnosti nasledujúceho prevádzkovateľa

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (e): tento prístup zamedzí finančnému dopadu na nového prevádzkovateľa služby
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Na základe skúsenosti s dobou splatnosti faktúr vydavateľov palivových kariet a ochote užívateľov systému vracať aktívne OBU s kauciou a depozitom vrátane riešenia prípadných reklamácií. Pritom nejde vylúčiť prípady zvyškovej agendy (reklamácie vzniknuté po uvedenej dobe, na ktoré nevypršala zákonná lehota).
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (g): Odovzdávanie systému na konci by malo byť plynulé tak ako nábeh. Malo by trvať do konca odovzdania poslednej OBU jednotky

Otázka č. 11: Akú dobu považujete za primeranú na odovzdanie komponentov systému / služby Verejnému obstarávateľovi po ukončení prevádzkovania služby a vysporiadaní záväzkov a pohľadávok (ak je to relevantné)?

- 27,3 % a) 1 mesiac
- 45,5 % b) 2 až 3 mesiace
- 0 % c) 4 až 6 mesiacov
- 0 % d) viac ako 6 mesiacov
- 0 % e) otázka nie je relevantná, podľa nášho odporúčania pri otázke 3 by mal Verejný obstarávateľ nadobudnúť vlastníctvo komponentov už pred začatím etapy prevádzkovania systému spoplatnenia
- 36,4 % f) iná: bez možnosti prevodu

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (f): Závisí to od toho, či PPO³ bude „nakupovať“ alebo obstarávať službu (outsourcing). V druhom prípade, ktorý odporúčame, by nedošlo k odovzdaniu.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b, f): Pozorovali sme v iných projektoch (napríklad CZ, PL, DE) problémy s akoukoľvek formou prevodu vlastníctva zariadení alebo softvéru z poskytovateľa na správcu výberu mýta. Výsledkom potom býva nutnosť správcu výberu mýta nadalej pokračovať v prevádzke systému s aktuálnym poskytovateľom, čo je škodlivé pre zavádzanie nových technológií. Navyše, problémy týkajúce sa intelektuálneho vlastníctva v nabrali v poslednom období na závažnosti, čo robí akýkoľvek proces prevodu veľmi zložitým.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Predpokladáme okamžitý prevod komponentov, ktoré nebudú potrebné pri vysporiadaní záväzkov a pohľadávok po ukončení prevádzky behom 1 mesiaca, po vysporiadaní záväzkov a pohľadávok do 1 mesiaca prevod ostávajúcich komponentov
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b): Odovzdávať by sa mali len dáta a portálové riešenia. U ostatných vecí je predpoklad, že budú medzičasom zastaralé. Dáta by mali byť odovzdávané on-line priebežne. Portálové riešenia, najmä nosné konštrukcie, aby doterajší poskytovateľ ich nedemontoval, respektíve neuvádzal do pôvodného stavu.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Na základe návrhu ponúkať mýtnu službu v režime úplného outsourcingu predpokladáme časové obdobie na zúčtovanie a vysporiadanie všetkých zákazníckych účtov na úrovni 2-3 mesiacov.

³ predpokladáme, že subjekt mal na mysli verejného obstarávateľa (public procurement office)

Otázka č. 12: Kedy najskôr podľa vášho názoru a s prihliadnutím k vašej odpovedi na otázku 3 bude pre Verejného obstarávateľa najvýhodnejšie uskutočniť prevod komponentov systému / služby do vlastníctva Verejného obstarávateľa?

- 18,2 % a) pred začatím etapy prevádzkovania systému spoplatnenia
0 % b) po ukončení etapy prevádzkovania systému spoplatnenia a vysporiadaní záväzkov a pohľadávok voči platiteľom mýta
0 % c) ku dňu ukončenia etapy prevádzkovania systému spoplatnenia
54,5 % d) **inokedy: nikdy**
9,1 % e) **iné: dáta on-line a ostatné až pri nábehu nového systému**
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Nakoľko odporúčame úplný outsourcing, neodporúčame prevod komponentov.*
 - *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Pozorovali sme v iných projektoch (napríklad CZ, PL, DE) problémy s akoukoľvek formou prevodu vlastníctva zariadení alebo softvéru z poskytovateľa na správcu výberu mýta. Výsledkom potom býva nutnosť správcu výberu mýta naďalej pokračovať v prevádzke systému s aktuálnym poskytovateľom, čo je škodlivé pre zavádzanie nových technológií. Navyiac, problémy týkajúce sa intelektuálneho vlastníctva v nabrali v poslednom období na závažnosti, čo robí akýkoľvek proces prevodu veľmi zložitým.*
 - *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Po úspešnom dokončení implementácie vrátane testov a pilotnej prevádzky prevezme objednávateľ systém do vlastníctva a ihneď ho predá do správy dodávateľovi k zaisteniu prevádzkových služieb vrátane údržby a obnovy komponentov*
 - *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Na základe nášho návrhu ponúkať službu v úplnom režime outsourcingu nebude prebiehať obstarávanie materiálu, t. j. systémových komponentov, ako sú softvér alebo hardvér. Na konci prevádzky služby teda nie je potrebný žiadny prevod majetku.*

Otázka č. 13: Za akých podmienok by sa mal podľa vášho názoru uskutočniť prevod komponentov systému / služby do vlastníctva Verejného obstarávateľa?

odpoveď hospodárskeho subjektu: Vlastníctvo všetkých pevných aktív, t. j. portálov a servisných miest, sa nemusí prevádzať na hlavného prevádzkovateľa služieb, iba sa musí prevádzať povinnosť ich údržby a prevádzky. Údaje (vrátane historických údajov) týkajúce sa týchto aktív sa musia tiež preniesť. Ak je potrebné postaviť nové pevné aktíva, uprednostňujeme prevod vlastníctva v deň dostupnosti. Riziko vandalizmu by mali znášať verejné orgány vzhľadom na skutočnosť, že mýto je daň a užívateľ by mohol byť proti mýtnemu / úradom, a teda napadnúť portály / servisné strediská.

odpoveď hospodárskeho subjektu: Pozorovali sme v iných projektoch (napríklad CZ, PL, DE) problémy s akoukoľvek formou prevodu vlastníctva zariadení alebo softvéru z poskytovateľa na správcu výberu mýta. Výsledkom potom býva nutnosť správcu výberu mýta naďalej pokračovať v prevádzke systému s aktuálnym poskytovateľom, čo je škodlivé pre zavádzanie nových technológií. Navyiac, problémy týkajúce sa intelektuálneho vlastníctva v nabrali v poslednom období na závažnosti, čo robí akýkoľvek proces prevodu veľmi zložitým.

odpoveď hospodárskeho subjektu: Objednávateľ na základe úspešného dokončenia implementácie vrátane testov a pilotnej prevádzky prevezme systém do vlastníctva a ihneď ho odovzdá do správy dodávateľovi k zaisteniu prevádzkových služieb vrátane údržby a obnovy komponentov.

odpoveď hospodárskeho subjektu: Dáta by mali byť poskytované on-line trvalo. Iné technické náležitosti v prípade záujmu nového prevádzkovateľa na základe zostatkovej ceny.

odpoveď hospodárskeho subjektu: Nikdy, keďže navrhujeme úplný outsourcing a zmluvu o poskytovaní služby.

Otázka č. 14: Aký dodávateľský model zabezpečenia palubných jednotiek (ďalej iba „OBU“) považujete za ekonomicky najvhodnejší, pričom OBU sú a budú poskytované koncovému používateľovi bezodplatne?

- 0 % a) dodávka OBU Verejnému obstarávateľovi, ktorý poskytuje OBU používateľom oproti vratnej zábezpeke
- 36,4 % b) poskytovanie OBU formou služby Verejnému obstarávateľovi, pričom OBU budú určené výlučne na použitie v rámci Slovenska
- 27,3 % c) poskytovanie OBU formou služby Verejnému obstarávateľovi, pričom OBU bude možné používať v rámci interoperability aj v ostatných členských krajinách EÚ
- 18,2 % d) iný: odporúčame použiť OBU od EETS poskytovateľov v najvyššej možnej miere, aby sa minimalizoval počet OBU poskytovaný hlavným poskytovateľom služby a tým sa znížili náklady pre NDS.
- 18,2 % e) iný: ak výber mýta bude poskytovaný ako služby, poskytovateľ služby bude poskytovať OBU zadarmo (myslené voči NDS, pozn. hodnotiteľa) a od zákazníka bude požadovať depozit
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Preferujeme poskytovanie OBU formou služby objednávateľovi, pričom v prípade vrátenia poškodenej OBU bude toto zákazníkovi spoplatnené. Služby predpokladá obmenu nepoškodených OBU. Inak by sme volili variant uvedený pod a) odpoveďou. Nemáme záujem stať sa poskytovateľom EETS, ale tento typ OBU bude možno použiť v rámci interoperability, ak sa objednávateľ rozhodne stať sa poskytovateľom EETS a zaistí príslušné akreditáciu v EETS doménach
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): sme schopní poskytnúť podporu v skorej integrácii EETS
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (e): Ako už bolo uvedené vyššie, považujeme to za veľmi prospešné pre verejného obstarávateľa, keď poskytovatelia EETS pokrývajú hlavnú časť OBU potrieb používateľov od prvého dňa prevádzky nového mýtného systému. OBU nespádajúce do EETS režimu by mali byť podľa nášho názoru poskytované zákazníkom oproti vratnému depozitu.

Otázka č. 15: Aké sú vami preferované technológie pre zabezpečenie výkonového spoplatnenia vymedzených úsekov ciest?

- 90,9 % a) satelitné určovanie polohy
- 72,7 % b) mobilné komunikácie
- 18,2 % c) 5,8 GHz mikrovlnová technológia
- 18,2 % d) systém automatického rozpoznávania evidenčných čísel vozidiel
- 18,2 % e) iná LPN⁴ - rozpoznávanie
- 18,2 % f) iná: záleží na počte užívateľov, topológií a počte vymedzených úsekov ciest
- 9,1 % g) iná: všetky technológie bez obmedzenia
- 18,2 % h) centrálny mapovo-priradujúci a mýto detekujúci softvér
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b, d): Dáta pre stanovenie mýtného budú získavané pomocou satelitného určovania polohy, ktorá bude odosielaná do centrálného systému prostredníctvom mobilnej komunikácie. Pre kontrolu správneho nastavenia OBU jednotiek užívateľom bude slúžiť kamerový systém automatického rozpoznávania evidenčných čísel vozidiel. Ak však bude požadovaná pre kontrolu DSRC komunikácia, bude DSRC modul zahrnutý v OBU.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (g): Niektoré technológie sú predmetom samotného mýta. Ostatné vhodné na kontrolu a rozpoznávanie kategórie vozidla.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (h): Navrhujeme použiť:
 - GPS technológiu pre geolokáciu polohy OBU
 - mobilnú komunikáciu pre obojsmernú komunikáciu medzi OBU a centrálnych back-end systémom
 - mapovo-priradujúci a mýto-detekujúci softvér pre kalkuláciu mýtnych povinností v centrálnom back-end systéme
 - 5,8 GHz mikrovlnnú technológiu na podporu vynucovania ako EETS štandard

⁴ license plate number - rozpoznávanie evidenčných čísel vozidiel

Otázka č. 16: Aké sú vami preferované technológie pre zabezpečenie časového spoplatnenia vymedzených úsekov ciest?

- 36,4 % a) satelitné určovanie polohy
- 18,2 % b) mobilné komunikácie
- 36,4 % c) 5,8 GHz mikrovlnová technológia
- 36,4 % d) systém automatického rozpoznávania evidenčných čísel vozidiel
- 18,2 % e) iná: kombinácia s mobilnými aplikáciami, viacerými rezervačnými kanálmi
- 36,4 % f) iná: LPN - rozpoznávanie
- 9,1 % g) iná: všetky technológie bez obmedzenia

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Považujeme systém automatického rozpoznávania evidenčných čísel vozidiel za celkom postačujúci pre časové spoplatnenie a zber dát pre kontrolu.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (d): Navrhujeme použiť:
 - automatizované rozpoznávanie EČV založené na najvyspelejších kamerách umiestnených na prístupných zariadeniach (pre účely vynucovania budú informácie zbierané ANPR systémom porovnávané s informáciami v centrálnom systéme tiketingu)

Otázka č. 17: Aké sú vami preferované funkčné riešenia spoplatnenia z pohľadu režimu úhrady mýta?

- 100 % a) predplatené úhrady (Pre-pay)
- 100 % b) následné úhrady (Post-pay)
- 18,2 % c) iné: anonymné metódy platby by mali byť taktiež k dispozícii

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b): V roku 2019 predstavovalo pomer medzi pre-pay a post-pay v Belgicku 15% - 85%. Môžeme ponúknuť obidva typy platobných systémov pomocou rôznych platobných prostriedkov (palivové karty, kreditné karty, obchodní partneri, inkaso SEPA).
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b): Vyznačené varianty sú úplne postačujúce a pokrývajú aj prípadných poskytovateľov EETS
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b): Stanoviť rozdielnu cenu pre platbu vopred a po, napríklad dvojnásobok ceny s tým, že pre neplatičov bude platba zakázaná a nedodržanie pokutované.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b): v súčasnosti prevádzkujeme komplexný mýtny systém založený na GNSS s viac ako 150 000 km pokrytých ciest a ponúkame rôzne platobné riešenia vrátane pre-pay a post-pay riešení. Najvhodnejším riešením pre NDS je post-pay so zaručeným platobným prostriedkom (Guaranteed Payment Mean), napr. kreditnou kartou a palivovou kartou. Úverové riziko by sa nemalo preniesť na súkromný subjekt; tým sa zvýši miera rizika a náklady celého projektu.
Pre používateľov bez prístupu ku GPM je pre-pay riešenie dobrou alternatívou. Dôrazne odporúčame upustiť od hotovostných transakcií, pretože tieto podstatne zvyšujú náklady na mýtomaty a zabezpečenie zberu hotovosti. Výrazne sa aj zvyšuje riziko podvodu a vandalizmu.

Otázka č. 18: Aké sú vami preferované funkčné riešenia spoplatnenia z pohľadu režimu úhrady časových poplatkov?

- 90,9 % a) predplatené úhrady (Pre-pay)
- 18,2 % b) iné: povolenie doby odkladu platby napr. 48 hodín
- 36,4 % c) iné: post-pay
- 9,1 % d) iné: pre registrované vozidlá všetky možné spôsoby úhrady

Otázka č. 19: Aký režim použitia palubných jednotiek je podľa vášho názoru najvhodnejší?

- 45,5 % a) povinné pre všetky vozidlá
- 36,4 % b) povinné iba pre ťažké vozidlá nad 3,5 t, vrátane vozidiel oslobodených od úhrady mýta
- 18,2 % c) povinné iba pre ťažké vozidlá nad 3,5 t, okrem vozidiel oslobodených od úhrady mýta
- 0 % d) nepovinné
- 18,2 % e) iné: dobrovoľná OBU alebo mýtna aplikácia bežiaca na smartfóne alebo Route Pass (eTicket)

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Odporúčame používať OBU iba pre nákladné vozidlá.. Investície potrebné na udržanie dostupného a aktívneho súboru OBU sú značné (skladovanie, oprava a renovácia, logistika atd'.). Pre osobné automobily sa odporúča ľahší (light) systém. Môže to byť riešenie založené na ANPR alebo BYOD (Bring Your Own Device) + DSRC tag. Výhodou poslednej možnosti je pridaná funkčnosť vynucovania prostredníctvom DSRC.

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Palubná jednotka nie je len o spoplatnení, ale je aj zdrojom informácií o využívaní cestnej infraštruktúry.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (e): Odporúčame riešenie výkonového spoplatnenia pre nákladné vozidlá, ktoré ponúka tri možnosti pre prevádzkovateľa vozidla:
 - 1) použitie OBU s podporou technológií GPS a DSRC
 - 2) použitie mýtnej aplikácie na smartfóne podporujúcom geolokáciu zapojeného do DSRC redukcie
 - 3) použitie eTicketu zakúpiteľného vopred prostredníctvom online nástrojov, mobilnej aplikácie alebo centra zákazníckych služieb

Tento prístup ponúka najväčšiu flexibilitu pre prevádzkovateľov vozidiel, ako aj pre poskytovateľov mýtnych služieb. Znižuje investície do HW, t. j. OBU a samoobslužných terminálov. Taktiež ponúka možnosť ďalšieho využívania existujúcej OBU prevádzkovateľov vozidiel, ak existujúce OBU spĺňajú minimálny štandard definovaný pre novú službu výberu mýta. eTicket systém bude fungovať ako záložné riešenie v prípade, že sa prevádzkovatelia vozidiel z nejakého dôvodu ocitnú v problémoch alebo pre prevádzkovateľov vozidiel príležitostne využívajúcich spoplatnenú infraštruktúru.

Otázka č. 20: Je podľa vášho názoru vhodné zaviesť možnosť úhrady mýta vopred na základe zadania trasy, času jazdy a kategórie vozidla pre príležitostných používateľov (úhrada mýta bez nutnosti použiť palubnú jednotku)?

- 54,5 % a) áno, je to vhodné v rámci celej siete vymedzených úsekov ciest
 - 0 % b) áno, je to vhodné zaviesť iba na vybraných tranzitných koridoroch siete TEN-T
 - 45,5 % c) nie, nepovažujeme to za vhodné riešenie
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Uprednostňujeme riešenie, keď OBU používa príležitostný užívateľ. Príkladom by mohol byť účet servisného bodu, aký máme v Belgicku.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Zavedenie možnosti úhrady mýta predom predstavuje síce zvýšenie užívateľského komfortu pre povinnú službu avšak na úkor zvýšenia nákladov na strane objednávateľa a náročnosť priebežnej kontroly úhrady mýta
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Palubná jednotka nie je len o spoplatnení, ale je aj zdrojom informácií o využívaní cestnej infraštruktúry. Iný režim používať len výnimočne, napríklad pri individuálnej preprave nadrozmerného nákladu a podobne.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Pozri doplňujúce informácie na otázku č. 19.

Otázka č. 21: Aká je vami preferovaná systémová architektúra palubných jednotiek?

- 27,3 % a) hrubý klient, generuje a odovzdáva identifikáciu vozidla a ocenené mýtne transakcie
 - 72,7 % b) tenký klient, generuje a odovzdáva identifikáciu a polohové dáta vozidla (autonómne systémy využívajúce satelitné určovanie polohy)
 - 18,2 % c) mýtne aplikácie fungujúca na smartfóne
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Prostredníctvom jedného z akcionárov môžeme poskytnúť aj riešenie formou tenkého klienta.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Optimálne riešenie z pohľadu ekonomiky na strane objednávateľa.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Keďže v budúcnosti pribudne spoplatnenie všetkých ciest aj pre vozidlá pod 3,5 tony a dnešné prenosné počítače v palubných jednotkách dokážu mať v sebe mapu celej EÚ, tak nie je dôvod pre tenkého klienta, ktorý neúmerne zat'ážuje telekomunikačnú infraštruktúru.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Najlepší postup je podľa nás tenký klient. Môže to byť jednoúčelové zariadenie, napríklad OBU alebo mobilný telefón, na ktorom je spustená aplikácia pre výber mýta pripojená k rozhraniu DSRC, ak to vyžaduje nariadenie vynucovania. Prínosom tohto prístupu sú znížené HW požiadavky na palubné zariadenie (OBU), znížené nároky na prevádzku, pretože množstvo údajov, ktoré sa majú preniesť do OBU, t. j. mapové a tarifné údaje, sa zníži na minimum. To znamená znížené náklady na mobilnú komunikáciu, menšie prevádzkové náklady a omnoho rýchlejšiu dobu vykonávania aktualizácií v mýtnom režime, čo umožňuje dynamické tarify alebo rýchle zmeny na spoplatnenej sieti. Nevýhodou tohto prístupu môže byť doba odozvy backendu pre upozornenia prevádzkovateľov vozidiel, t. j. zobrazenie množstva kreditu na OBU a oneskorené zisťovanie mýtnej povinnosti a spracovanie výpočtu mýta v prípade nedostupnosti mobilnej siete.

Otázka č. 22: Aká je vami preferovaná funkčná architektúra palubných jednotiek z pohľadu vedenia mýtného účtu vozidla?

- 0 % a) mýtny účet vozidla sa vedie iba na úrovni palubnej jednotky (stav mýtného účtu sa udržiava v pamäti OBU)
- 100 % b) mýtny účet vozidla sa vedie iba na úrovni centrálného systému
- 18,2 % c) mýtny účet vozidla sa vedie na úrovni palubnej jednotky aj na úrovni centrálného systému
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Mýtny účet (inštanca / zmluva) je spravovaný na úrovni centrálného systému (backend). Výhodou správy mýtného účtu na úrovni centrálného systému je to, že poskytuje „jediný bod pravdy“. Všetky finančné údaje sa ukladajú a zodpovedajúco aktualizujú na úrovni centrálného systému na úrovni mýtného účtu. Hlavné dostupné finančné dáta: **Nevyfakturovaná mýtna povinnosť**: je to aktuálna mýtna povinnosť vozidla, ktorá bude fakturovaná po stanovenom období. **Výpisy z daní / poplatkov a faktúry za vozový park**: úradný doklad, ktorý dokazuje, že sa mýto fakturovalo zákazníkovi. **Podrobné výkazy cesty**: podrobný rozklad prejazdeného mýta, priložené k výkazom daní / poplatkov a faktúram flotily. **Predplatené / paušálne zostatky**: zostatky sa monitorujú a limity sa stanovujú, keď zostatok klesne pod / prekročí určitý limit. V prípade pre-pay je zákazník požiadaný o doplnenie svojho predplateného zostatku, v prípade post-pay sa prostredníctvom kreditnej karty spustí nový predbežný príkaz. Na palivových kartách nie sú žiadne obmedzenia, ich používanie je monitorované palivovými kartami a palivové karty môžu obsahovať aj čiernu listinu vydavateľa palivovej karty. Ak je palivová karta zaradená na čiernu listinu, OBU sa uzamkne. Mýtny účet obsahuje aj všetky potrebné parametre na uplatňovanie správneho mýtného tarifu.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Zaistenie vysokej dátovej integrity.

Otázka č. 23: Aká je podľa vášho názoru primeraná cena za dodávku 1 000 ks palubných jednotiek podľa vami preferovaného riešenia?

- 0 % a) menej ako 10 tis. EUR
- 0 % b) 11 tis. až 25 tis. EUR
- 0 % c) 26 tis. až 50 tis. EUR
- 0 % d) 51 tis. až 75 tis. EUR
- 22,2 % e) 76 tis. až 90 tis. EUR
- 22,2 % f) 91 tis. až 100 tis. EUR
- 0 % g) 101 tis. až 110 tis. EUR
- 0 % h) 111 tis. až 125 tis. EUR
- 0 % i) 126 tis. až 150 tis. EUR
- 0 % j) 151 tis. až 200 tis. EUR
- 0 % k) viac ako 200 tis. EUR
- 22,2 % l) iná: odpoveď závisí od rozsahu služby. Iba OBU hardvér alebo tiež softvér a služby
- 11,1 % m) iná: ako služba max. 20% z tržby
- 22,2 % n) iná: žiadne dodatočné náklady, ak má byť mýtny systém poskytovaný ako služba (viď odpoveď na otázku č. 3)
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (f): podobne ako pri odpovedi na otázku č. 15, môžu byť zvolené viaceré typy OBU; cena za DSRC OBU je typicky menej ako 10€, za GPS OBU menej ako 100€
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (n): Naša spoločnosť preferuje ponúkanie mýta ako služby vrátane nevyhnutného poskytovania a správy palubných jednotiek. V tomto prístupe k riešeniu je OBU súčasťou služby a nebude sa účtovať samostatne. Vo všeobecnosti však cena OBU závisí od požiadaviek a funkcií. Budú existovať možnosti OBU (odoslanie iba polohových dát, žiadny modul DSRC atď.) s nákladmi približne 10 000 EUR za 1 000 OBU a plne inteligentné OBU s rozsahom funkcionality a dotykovou obrazovkou, DSRC, GNSS, WIFI modulmi a decentralizovaným úplným mapovaním s cenou viac ako 200 000 EUR za 1 000 OBU.

Otázka č. 24: Aká je podľa vášho názoru primeraná cena za poskytnutie (OBU sú majetkom dodávateľa) a prevádzku 1 000 ks palubných jednotiek počas 1 kalendárneho mesiaca (30 dní) podľa vami preferovaného riešenia?

- 0 % a) menej ako 0,5 tis. EUR
- 0 % b) 0,5 tis. až 1 tis. EUR
- 0 % c) 1 tis. až 2,5 tis. EUR
- 0 % d) 2,5 tis. až 5 tis. EUR
- 0 % e) 5 tis. až 10 tis. EUR
- 0 % f) viac ako 10 tis. EUR
- 28,6 % g) iná: odpoveď závisí od rozsahu služby. čo je v nej zahrnuté? služby, komunikačné náklady...?
- 14,3 % h) iná: ako služba max. 20% z tržby
- 28,6 % i) iná: je nutné porovnanie s inými projektami

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (h): navrhujeme rátať s cenovým rozpätím ako podielom medzi publikovanými zmluvnými hodnotami v národných projektoch v iných krajinách a počtom „OBUmesiacov“, ktoré tieto zmluvy pokrývali. Toto zahŕňa aj obstaranie OBU.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (bez zvolenej odpovede): Náklady na prevádzku systému by sa nemali členiť na EUR za kus, ale na jeho funkčnosť, spoľahlivosť a výkon. Podľa nášho názoru je chybou dezintegrovať systém na úroveň prevádzky a údržby konkrétnych subsystémov. Aj keď táto koncepcia môže mať na prvý pohľad určité výhody (napr. konkurencieschopnejšie výrobky, otvorené pre viacerých malých poskytovateľov atď.), ukáže sa, že nie je udržateľná a spoľahlivá, pretože zodpovednosť a záväzky sa tiež rozpadajú a teda end-to-end nemôže byť rozumne zabezpečená. Dôrazne odporúčame postaviť celkový business case na viacerých relevantných parametroch údržby a prevádzky celého systému.

Otázka č. 25: Aké komponenty považujete za vhodné použiť na zabezpečenie kontroly priestupkov vozidiel na úseku elektronického výberu mýta ako ekonomicky a prevádzkovo najúčinnnejšie?

- 100 % a) stacionárne kontrolné zariadenia umiestnené na vymedzených úsekoch ciest s následným riešením priestupkov príslušným správny orgánom
- 100 % b) mobilné alebo prenosné kontrolné zariadenia umiestnené na vymedzených úsekoch ciest s následným riešením priestupkov príslušným správny orgánom
- 77,8 % c) mobilná kontrola hliadkovacím vozidlom s riešením priestupkov na mieste
- 22,2 % d) iné: príručné zariadenia (hand-held devices)

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b, c): Odporúčame kombináciu kontrolných zariadení, z ktorých každé slúži svojmu špecifickému cieľu. Pevné prístavné/nadcestné zariadenia kontrolujú 24/7, viac jazdných pruhov a veľké objemy premávky na diaľniciach. Prenosné zariadenia by sa mohli použiť ako prekvapivý účinok na cestách nižších kategórií. Monitorujú iba jeden jazdný pruh a premiestnenie môže byť náročné v závislosti od frekvencie požadovaného premiestnenia. Mobilné zariadenia sa môžu využiť na zahraničných prevádzkovateľov vozidiel, pre ktorých bude určená v systéme výstražná funkcia, takže ich možno zastaviť na okraji cesty pre okamžité riešenie priestupku. Vreckové zariadenia, ktoré sa dajú použiť na doplnenie mobilných zariadení, možno použiť na ciele kontroly parkovísk.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b): Primárne stacionárna kontrola na úsekoch s vysokou hustotou prevádzky, doplnená o prenosné kontrolné zariadenia.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (e): Niektoré portály nad cestami sú už vybudované, aj z iných účelov, tam je vhodné použiť stacionárnu technológiu RFID. Okrem toho treba aj mobilné kontrolné zariadenia vo vozidlách mýtnej aj bežnej polície. Na kontrolu podľa EČV postačuje kamera s OCR a spojenie na centrálnu databázu. Nie je potrebná budiaca anténa RFID.

Otázka č. 26: Aké komponenty považujete za vhodné použiť na zabezpečenie kontroly priestupkov vozidiel na úseku výberu elektronickej diaľničnej známky ako ekonomicky a prevádzkovo najúčinnnejšie?

- 100 % a) stacionárne kontrolné zariadenia umiestnené na vymedzených úsekoch ciest s následným riešením priestupkov príslušným správny orgánom
- 100 % b) mobilné alebo prenosné kontrolné zariadenia umiestnené na vymedzených úsekoch ciest s následným riešením priestupkov príslušným správny orgánom
- 77,8 % c) mobilná kontrola hliadkovacím vozidlom s riešením priestupkov na mieste
- 22,2 % d) iné: príručné zariadenia (hand-held devices)

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b, c): Pre elektronickej diaľničnú známku odporúčame používať pevné zariadenia na diaľniciach alebo rýchlostných cestách a v bežných osobných

automobiloch (označených alebo neoznačených) vybavených kamerami ANPR v kombinácii s ostatnými zariadeniami kontroly (všetky majú na palube ANPR). Všeobecne vieme, že informácie v médiách o pripravovaných kontrolách v kombinácii so značnými pokutami za nedodržanie predpisov značne zvyšuje súčinnosť zákazníkov so systémom.

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b): Primárne stacionárna kontrola na úsekoch s vysokou hustotou prevádzky, doplnená o prenosné kontrolné zariadenia.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (e): V prípade neproblematických vozidiel klasické riešenie priestupku objektívnou zodpovednosťou. V prípade neplatičov riešenie hliadkovacím vozidlom s cieľom zadržania na mieste.

Otázka č. 27: Ako by ste navrhovali dimenzovať kontrolný systém pre kontrolu úhrady mýta na diaľniciach a rýchlostných cestách, aby bol kontrolný systém ekonomicky a prevádzkovo efektívny?

- 0 % a) jedno kontrolné zariadenie na každých 20 km VÚC na diaľniciach a rýchlostných cestách
- 22,2 % b) jedno kontrolné zariadenie na každých 40 km VÚC na diaľniciach a rýchlostných cestách
- 44,4 % c) jedno kontrolné zariadenie na každých 60 km VÚC na diaľniciach a rýchlostných cestách
- 0 % d) jedno kontrolné zariadenie na každých 80 km VÚC na diaľniciach a rýchlostných cestách
- 0 % e) jedno kontrolné zariadenie na každých 100 km v VÚC na diaľniciach a rýchlostných cestách
- 0 % f) jedno kontrolné zariadenie na každých viac ako 100 km VÚC na diaľniciach a rýchlostných cestách
- 11,1 % g) iné: stačí v strede úseku medzi vjazdom a výjazdom medzi mestami
- 44,4 % h) iné: kombinácia rozličných kontrolných mechanizmov na strategických miestach
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (h): odporúčame používať plný rozsah pevných zariadení na strategických miestach v blízkosti hraníc a okolo veľkých miest. Na menej dôležitých cestách je možné zvoliť kombináciu polovičných portálov (pevný kontrolný bod), prenosných zariadení a ANPR kamier. Použitie mobilných zariadení na zahraničných prevádzkovateľov vozidiel a okamžité konania. Hustota kontrolnej siete závisí od požiadaviek na vymáhanie.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b, c): Diaľnice v nasledujúcich krajinách sú úspešne spoplatnené a enforced. Počet pevných zariadení vynucovania závisí na relatívnom počte hraničných priechodov k spoplatnenej sieti a počtu vymedzených úsekov ciest na 100 km. Pre Slovensko by tak bolo typické jedno zariadenie na 40-60 km.

Krajina	počet km	počet fix. zariadení	počet smerov	počet km / oboma smermi
PL	6 000	70	2	86
DE	12 000	300	1	80
CZ	2 000	30	2	67
BE	2 000	40	1.5	67
SI	600	15	2	40
AT	2 200	79	2	28

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Rozmiestnenie je nutné topologicky kombinovať s témou uvedenou v otázke č. 28
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (i): Pre úspešnú prevádzku systému výberu mýta je nevyhnutné, aby veľký počet prevádzkovateľov vozidiel platil poplatok podľa stanovených pravidiel. Aby sa predišlo vysokému percentu porušovateľov, priestupky voči platbám mýta by mali byť prísne vymáhané s významným prihliadnutím na hodnotou uložených sankcií a čo najvyššej pravdepodobnosti, že porušovateľ bude chytený. Na dosiahnutie primeranej úrovne dodržiavania povinností prevádzkovateľmi vozidiel odporúčame kontrolný systém s rôznymi kontrolnými komponentmi:
 - stacionárne kontrolné zariadenia umiestnené na strategických miestach, ktoré nepretržite 24/7 kontrolujú dodržiavanie povinností
 - mobilné alebo prenosné kontrolné zariadenia, ktoré kontrolujú náhodne vybrané lokality na VÚC
 - mobilná kontrola pomocou kontrolných vozidiel, ktoré budú zastavovať vozidlá a ukladať pokuty priamo na mieste
- Z našich skúseností by bola kombinácia rôznych kontrolných prvkov na strategických miestach diaľnic a rýchlostných ciest efektívnejšia ako umiestnenie kontrolných zariadení každých x kilometrov po vymedzených úsekoch ciest. Strategické polohy sú na hlavných dopravných trasách bez možnosti sa im nenáročne vyhnúť, paralelných prístupových cestách do väčších miest, trasách s vysokým objemom premávky a na hraničných priechodoch.

Otázka č. 28: Ako by ste navrhovali dimenzovať kontrolný systém pre kontrolu úhrady elektronickej diaľničnej známky na diaľniciach a rýchlостných cestách, aby bol kontrolný systém ekonomicky a prevádzkovo efektívny?

- 0 % a) jedno kontrolné zariadenie na každých 20 km VÚC na diaľniciach a rýchlостných cestách
- 0 % b) jedno kontrolné zariadenie na každých 40 km VÚC na diaľniciach a rýchlостných cestách
- 28,6 % c) jedno kontrolné zariadenie na každých 60 km VÚC na diaľniciach a rýchlостných cestách
- 0 % d) jedno kontrolné zariadenie na každých 80 km VÚC na diaľniciach a rýchlостných cestách
- 0 % e) jedno kontrolné zariadenie na každých 100 km VÚC na diaľniciach a rýchlостných cestách
- 28,6 % f) jedno kontrolné zariadenie na každých viac ako 100 km VÚC na diaľniciach a rýchlостných cestách
- 28,6 % g) iné: všetky kontrolné brány uvedené v odpovedi č. 28 (h) môžu byť taktiež použité na kontrolu eDZ
- 14,3 % h) iné: stačí v strede úseku medzi vjazdom a výjazdom medzi mestami
- 57,1 % i) iné: kombinácia rozličných kontrolných mechanizmov na strategických miestach
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Rozmiestnenie je nutné topologicky kombinovať s témou uvedenou v otázke č. 27
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (j): Kombinácia rôznych kontrolných prvkov na strategických miestach diaľnic a rýchlостných ciest by bola efektívnejšia ako umiestnenie kontrolných zariadení každých x kilometrov po vymedzených úsekoch ciest. Strategické polohy sú na hlavných dopravných trasách bez možnosti sa im nenáročne vyhnúť, paralelných prístupových cestách do väčších miest, trasách s vysokým objemom premávky a na hraničných priechodoch.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (i): Každé kontrolné zariadenie obsahuje ANPR modul, takže pomocou rozpoznávania EČV môže skontrolovať stav úhrady eDZ. Odporúčame pridať kamery ANPR do vozidiel mobilnej kontroly, aby sa umožnila flexibilná kontrola na celej spoplatnenej sieti. Mobilná kontrola by sa mala zamerať na zahraničných účastníkov cestnej premávky a konanie na mieste. Hustota kontrolnej siete závisí od požiadaviek na vymáhanie.

Otázka č. 29: Ako by ste navrhovali dimenzovať kontrolný systém pre kontrolu úhrady mýta na vymedzených úsekoch ciest I., II. a III. triedy spoplatnených nenulovou sadzbou mýta, aby bol kontrolný systém ekonomicky a prevádzkovo efektívny?

- 0 % a) jedno kontrolné zariadenie na každých 20 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 0 % b) jedno kontrolné zariadenie na každých 40 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 0 % c) jedno kontrolné zariadenie na každých 60 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 0 % d) jedno kontrolné zariadenie na každých 80 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 0 % e) jedno kontrolné zariadenie na každých 100 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 0 % f) jedno kontrolné zariadenie na každých viac ako 100 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 66,7 % g) iné: umiestnenie pevných zariadení je efektívne iba na hraniciach a strategických miestach. ostatný enforcement na cestách I., II. a III. triedy by mal byť vykonávaný prostredníctvom mobilných a prenosných zariadení
- 22,2 % h) iné: Odpoveď závisí na tarifnej politike, ktorá je v tento moment neznáma. Navyiac je možné získané dáta využiť k poskytovaniu dát pre telematické aplikácie.
- 11 % i) iné: stačí v strede dôležitých úsekov medzi mestami
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (j): Nie je dôvod pre 100% pokrytie stacionárnou technológiou, postačuje ju vybudovať len tam, kde mobilná technológia zistí významný problém.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (h): Kontrolný systém na spoplatnených cestách I. triedy, II. triedy a 3. triedy by sa mal taktiež implementovať prostredníctvom kombinácie rôznych kontrolných komponentov. Podmienky na týchto typoch ciest s kratšími úsekmi a väčším počtom vjazdov / výjazdov, a tým aj viacerými možnosťami ich obchádzania, si vyžadujú koncepciu kontroly, ktorá využíva predovšetkým mobilné alebo prenosné kontrolné zariadenie na (pre prevádzkovateľov vozidiel) nepredvídateľných miestach pre zabezpečenie spravodlivej a efektívnej kontrolnej schémy. Koncept kontroly môže byť doplnený stacionárnym kontrolným zariadením na strategických miestach, kde je maximálny prúd premávky bez možnosti ľahkého vyhnutiu sa danému úseku a na hraničných priechodoch.
 - odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (g): Veríme v silu strategicky umiestnených (pevných) zariadení v kombinácii s prenosnými zariadeniami a mobilnými zariadeniami. Na strategických miestach na cestách I. triedy odporúčame používať polovičné portály. Služiť majú na kontrolu nákladných vozidiel (DSRC a ANPR) a osobných automobilov (ANPR). Cesty II. triedy a III. triedy odporúčame riadiť prostredníctvom (polo) prenosných zariadení a mobilných zariadení.

Otázka č. 30: Ako by ste navrhovali dimenzovať počet hliadkových vozidiel mobilnej kontroly na výkon kontroly úhrady mýta, aby bol kontrolný systém ekonomicky a prevádzkovo efektívny?

- 22,2 % a) jedno hliadkované vozidlo na každých 50 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 44,4 % b) jedno hliadkované vozidlo na každých 100 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 0 % c) jedno hliadkované vozidlo na každých 150 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 0 % d) jedno hliadkované vozidlo na každých 200 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 0 % e) jedno hliadkované vozidlo na každých viac ako 200 km VÚC spoplatnených nenulovou sadzbou mýta
- 11,1 % f) iné: jedno vozidlo na VÚC (subjekt mal pravdepodobne na mysli vyšší územný celok, pozn. hodnotiteľa)
- 22,2 % g) iné: záleží na celkovom koncepte kontroly

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Dialnice v krajinách uvedených v nasledujúcej tabuľke sú úspešne enforcované. Pre Slovensko by bolo typických každých 50km.

Krajina	počet km	vozidlá enforcementu	na kilometer
CZ	2 000	30	67
PL	6 000	99	61
BE	2 000	40	50
AT	2 200	46	48
DE	12 000	278	43
SI	600	20	30

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Celkový počet hliadkových vozidiel je nutné kombinovať s témou uvedenou v otázke č. 31. Na oznámený počet spoplatnených kilometrov odhadujeme celkový počet vo výške 25ks.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (h): Chápeme, že mobilná kontrola mýta prostredníctvom monitorovacích vozidiel musí dopĺňať celkovú koncepciu kontroly. Mobilná kontrola je vykonávaná z pohybujúceho sa vozidla (zatiaľ čo mobilné alebo prenosné riadiace zariadenie musí spočívať na stanovenom mieste) a obsluhuje ho personál príslušného subjektu/orgánu. Počet monitorovacích vozidiel na mobilnú kontrolu mýtnych poplatkov závisí od celkovej koncepcie kontroly, ktorá by mala byť navrhnutá takým spôsobom, aby sa zabezpečil dostatočný odstrašujúci účinok a pomerne vysoká pravdepodobnosť postihnutia porušovateľa s primeranými nákladmi na zabezpečenie kontrolných opatrení. Malo by sa vziať do úvahy, že používanie monitorovacích vozidiel s mikrovlnným prijímačom na kontrolu súladu na základe DSRC by sa mohlo obmedziť na dve alebo viac jazdných pruhov (napr. na diaľniciach a rýchlostných cestách) so schopnosťou vykonávať kontroly predchádzaním kontrolovaného vozidla.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Odporúčame mobilné kontrolné vozidlo v okolí každého veľkého mesta a pri hraničných prechodoch. Jedno vozidlo na každých 50 - 75 km v závislosti od požadovanej úrovne vynucovania. Vyššie pokuty produkujú menej porušovateľov než väčšia sieť vynucovania.

Otázka č. 31: Ako by ste navrhovali dimenzovať počet hliadkových vozidiel mobilnej kontroly na výkon kontroly úhrady elektronickej diaľničnej známky, aby bol kontrolný systém ekonomicky a prevádzkovo efektívny?

- 0 % a) jedno hliadkované vozidlo na každých 50 km VÚC spoplatnených diaľničnou známkou
- 44,4 % b) jedno hliadkované vozidlo na každých 100 km VÚC spoplatnených diaľničnou známkou
- 0 % c) jedno hliadkované vozidlo na každých 150 km VÚC spoplatnených diaľničnou známkou
- 0 % d) jedno hliadkované vozidlo na každých 200 km VÚC spoplatnených diaľničnou známkou
- 0 % e) jedno hliadkované vozidlo na každých viac ako 200 km VÚC spoplatnených diaľničnou známkou
- 22,2 % f) iné: 1 vozidlo pokrývajúce 30-50km okolie každého väčšieho mesta
- 11,1 % g) iné: jedno vozidlo na VÚC čiže s predchádzajúcim bodom dve univerzálne vozidlá na VÚC s pôsobnosťou v rámci celého Slovenska. Navyše spraviť kontrolnú aplikáciu do mobilu pre ľubovoľný kontrolný orgán a občanov (subjekt mal pravdepodobne na mysli vyšší územný celok, pozn. hodnotiteľa)
- 22,2 % h) iné: záleží na celkovom koncepte kontroly

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Celkový počet hliadkových vozidiel je nutné kombinovať s témou uvedenou v otázke č. 30. Na oznámený počet spoplatnených kilometrov odhadujeme celkový počet vo výške 25 ks.

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (h): Počet monitorovacích vozidiel na mobilnú kontrolu platieb za elektronickej diaľničnej známky závisí od celkovej koncepcie kontroly, ktorá by mala byť navrhnutá tak, aby sa zabezpečil dostatočný odstrašujúci účinok a zabezpečila vysoká pravdepodobnosť postihnutia porušovateľa s primeranými nákladmi na zabezpečenie kontrolných opatrení.

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (f): Toto vozidlo by malo v okolí mesta naplánovaný rozvrh kontrol pre kľúčové miesta. Každé kontrolné zariadenie by malo ANPR modul, čím by kontrolovalo stav úhrady eDZ rozpoznaním EČV. Záleží na požiadaviek od vynucovania a jeho intenzity.

Otázka č. 32: Aké kanály by ste navrhovali použiť na zabezpečenie zákazníckych služieb na úseku elektronického výberu mýta ako ekonomicky a prevádzkovo najefektívnejšie?

- 36,4 % a) obchodné miesta (kamenné prevádzkarne) s bežným rozsahom služieb (bežné služby okrem uzatvárania zmlúv o podmienkach následnej úhrady mýta)
- 54,5 % b) obchodné miesta s rozšíreným rozsahom služieb (všetky služby vrátane uzatvárania zmlúv o podmienkach následnej úhrady mýta)
- 36,4 % c) obchodné miesta vybavené samoobslužnými automatmi (bez personálnej obsluhy)
- 36,4 % d) mobilné obchodné miesta s bežným rozsahom služieb
- 72,7 % e) internet vrátane self-care zóny
- 72,7 % f) mobilné technológie vrátane self-care zóny
- 54,5 % g) telefonická podpora zákazníkov
- 9,1 % h) iné: všetky kombinácie podľa miestnych okolností

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c, d, e, f, g): Obchodné miesta s mýtomatmi by mali podporovať príjem hotovosti a vrátenie OBU, ako aj mať v zásobe nové OBU. Zmluvná agenda, platobné operácie, registrácie, skenovanie dokumentov by mali byť vykonávané pomocou mýtomatov.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a, b, e, f): Primárne elektronicky, v obmedzenom rozsahu kamenné prevádzky
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c, e, f, g): Ekonomicky / operatívne efektívne by boli stánky bez obsluhy, resp. internet, mobilná aplikácia. Skúsenosti sa však dokazujú, že zákazníci stále uprednostňujú kontakt s osobou, keď potrebujú riešiť podporné služby alebo potrebujú pomoc. Preto popri online riešeníach odporúčame call-centrum podpory zákazníkov. Náš portál pre používateľov ciest poskytuje veľa usmernení pre zákazníkov, ako sú príručky o používateľských účtoch a správe vozidiel, stránky pre rôzne krajiny, v akých dokladoch/dokumentoch nájdú správne údaje o vozidle atď. Tieto stránky sú tiež prepojené na proces registrácie podľa krajiny, okrem toho si môžu zákazníci prostredníctvom nášho portálu objednať a vrátiť OBU, priradiť OBU k inému vozidlu a iné.

Otázka č. 33: Aké kanály by ste navrhovali použiť na zabezpečenie zákazníckych služieb na úseku výberu úhrady elektronickej diaľničnej známky ako ekonomicky a prevádzkovo najefektívnejšie?

- 18,2 % a) obchodné miesta (kamenné prevádzkarne) s bežným rozsahom služieb (bežné služby okrem uzatvárania zmlúv o podmienkach následnej úhrady mýta)
- 54,5 % b) obchodné miesta vybavené samoobslužnými automatmi (bez personálnej obsluhy)
- 18,2 % c) mobilné obchodné miesta s bežným rozsahom služieb
- 90,9 % d) internet vrátane self-care zóny
- 90,9 % e) mobilné technológie vrátane self-care zóny
- 54,5 % f) telefonická podpora zákazníkov
- 9,1 % g) iné: všetky kombinácie podľa miestnych okolností

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b, d, e): Obchodné miesta s mýtomatmi by mali podporovať príjem hotovosti. Platobné operácie, registrácie by mali byť vykonávané pomocou mýtomatov.

Otázka č. 34: Ako by ste navrhovali dimenzovať sieť obchodných miest na úseku elektronického výberu mýta, aby poskytovanie zákazníckych služieb bolo ekonomicky a prevádzkovo efektívne?

- 0 % a) jedno obchodné miesto na každých menej ako 25 km VÚC
- 0 % b) jedno obchodné miesto na každých 25 km VÚC
- 18,2 % c) jedno obchodné miesto na každých 50 km VÚC
- 0 % d) jedno obchodné miesto na každých 70 km VÚC
- 18,2 % e) iné: jedno OM v Bratislave, jedno 24/7 OM vzdialené každých 30km od akéhokoľvek bodu na diaľnici, jedno 24/7 OM na každom diaľničnom vjazde a výjazde do SR, jedno 24/7 OM max 10km alebo 10 min. od každého vjazdu a výjazdu do SR cestou nižších kategórií
- 18,2 % f) iné: preferovaná je elektronická podpora užívateľov, uvedené obchodné miesta pre doplnkovú podporu výkonového spoplatnenia by slúžili iba v obmedzenom rozsahu (najmä krajské mestá a hraničné priechody)
- 18,2 % g) iné: na hlavných hraničných priechodoch
- 27,3 % h) iné: na hraničných priechodoch
- 18,2 % i) iné: najviac, ako je možné

Otázka č. 35: Ako by ste navrhovali dimenzovať sieť obchodných miest na úseku elektronickej diaľničnej známky, aby poskytovanie zákazníckych služieb bolo ekonomicky a prevádzkovo efektívne?

- 0 % a) jedno obchodné miesto na každých menej ako 25 km VÚC
- 18,2 % b) jedno obchodné miesto na každých 25 km VÚC
- 0 % c) jedno obchodné miesto na každých 50 km VÚC
- 0 % d) jedno obchodné miesto na každých 70 km VÚC
- 0 % e) jedno obchodné miesto na spádovú oblasť s 10 000 obyvateľmi
- 0 % f) jedno obchodné miesto na spádovú oblasť s 25 000 obyvateľmi
- 0 % g) jedno obchodné miesto na spádovú oblasť s 50 000 obyvateľmi
- 18,2 % h) iné: jedno OM v Bratislave, jedno 24/7 OM vzdialené každých 30km od akéhokoľvek bodu na diaľnici, jedno 24/7 OM na každom diaľničnom vjazde a výjazde do SR, jedno 24/7 OM max 10km alebo 10 min. od každého vjazdu a výjazdu do SR cestou nižších kategórií
- 18,2 % i) iné: na všetkých diaľniciach a rýchlostných cestách a hlavných hraničných priechodoch
- 36,4 % j) iné: bez obchodných miest (internet a mobilné technológie vrátane self-care zóny - výlučne elektronická podpora užívateľov)
- 18,2 % k) iné: najviac, ako je možné
- 9,1 % l) iné: na hraničných priechodoch

Otázka č. 36: Cieľom Projektu je zabezpečiť pre Verejného obstarávateľa podporu, alebo výkon činností (i) hlavného poskytovateľa mýtnej služby a (ii) mýtného úradu v zmysle definície podľa Smernice 2019/520/EÚ. Ako navrhujete vzájomne oddeliť architektúru riešenia systému spoplatnenia z pohľadu činností spadajúcich do skupiny podľa bodu i a ii vyššie?

- 27,3 % a) považujeme za najvhodnejšie riešiť systém alebo služby spoplatnenia ako jeden integrovaný celok, bez možnosti oddeliť určité funkčné moduly do skupín podľa bodu i a ii
 - 36,4 % b) považujeme za najvhodnejšie riešiť systém alebo služby spoplatnenia ako dva logicky a vecne oddelené celky, jeden pre činnosti poskytovateľa mýtnej služby a jeden pre činnosti mýtného úradu a tieto celky previazať cez otvorené rozhranie
 - 36,4 % c) považujeme za najvhodnejšie riešiť systém alebo služby spoplatnenia ako dva čiastočne logicky a vecne oddelené celky, jeden pre činnosti poskytovateľa mýtnej služby a jeden pre činnosti mýtného úradu a tieto celky previazať cez otvorené rozhranie, avšak niektoré prierezové agendy riešiť ako spoločné pre obe skupiny, napr. vedenie účtovnej evidencie, vedenie spisovej služby, atď.
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Odpoveď súvisí z ľahším zistením dostupnosti, dôvernosti a integrity dát*
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Treba sa pozerať do budúcnosti, najmä na trend spoplatňovania vjazdov do mesta, za použitie jednej technológie. Ide o to, aby redefinícia mýtnych úsekov, ceny a podobne, bola bezplatná konfiguračná zmena verejným obstarávateľom.*

Otázka č. 37: Do akej miery je vaše riešenie spoplatnenia pripravené na podporu Nariadenia GDPR?

- 54,5 % a) disponujeme overeným riešením, ktoré je v súlade s požiadavkami GDPR na správcu osobných údajov
 - 54,5 % b) disponujeme overeným riešením, ktoré je v súlade s požiadavkami GDPR na spracovateľa osobných údajov
 - 36,4 % c) sme pripravení implementovať požiadavky GDPR do nami ponúkaného riešenia
 - 9,1 % d) **iné: rešpektovanie GDPR je štandardná záležitosť**
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b, c): Procesne odskúšané riešenie v roli spracovateľa v rámci prevádzkovania mýtného systému v ČR*

Otázka č. 38: Do akej miery je vaše riešenie spoplatnenia pripravené na podporu Nariadenia eIDAS?

- 0 % a) disponujeme overeným riešením, ktoré je v súlade s požiadavkami eIDAS kladenými na subjekt verejnoprávneho sektora
- 88,9 % b) sme pripravení implementovať požiadavky eIDAS do nami ponúkaného riešenia
- 11,1 % c) **iné: rešpektovanie eIDAS je štandardná záležitosť**

Otázka č. 39: Aké metriky by ste navrhovali použiť pre kontrolu kvality výberu mýta?

- 44,4 % a) End-to-End správnosť výberu mýta CM-E2E-1 podľa ISO TS 17444-1
 - 22,2 % b) End-to-End pravdepodobnosť chyby výberu mýta smerom hore (overcharging) CM-E2E-2 podľa ISO TS 17444-1
 - 22,2 % c) End-to-End pravdepodobnosť chyby výberu mýta smerom nadol (undercharging) CM-E2E-3 podľa ISO TS 17444-1
 - 11,1 % d) End-to-End pravdepodobnosť výskytu oneskorených transakcií CM-E2E-4 podľa ISO TS 17444-1
 - 22,2 % e) **iné: Ako príklad uvádzame špecifikáciu implementácie mýtného systému v Belgicku na [nasledujúcom odkaze](#)**
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Relatívne najjednoduchšia a najefektívnejšia kontrola zaručujúca dostatočnú ekonomickú efektívnosť*

Otázka č. 40: Aké minimálne hodnoty by ste navrhovali nastaviť pre vami preferované metriky kontroly kvality výberu mýta v zmysle ich definície podľa ISO TS 17444-1 a ISO TS 17444-2?

- 44,4 % a) End-to-End správnosť výberu mýta: A): 99% na DaR, 95% na C1T; B): 99,95%
0 % b) End-to-End pravdepodobnosť chyby výberu mýta: %
22,2 % c) End-to-End pravdepodobnosť chyby výberu mýta smerom nadol (undercharging) : %
0 % d) End-to-End pravdepodobnosť výskytu oneskorených transakcií: %
22,2 % e) iné: záleží na požiadavkách správcu výberu mýta
11,1 % f) iné: tak, aby náklady na kontrolu a chyby boli vo finančnej výške približne v rovnováhe
22,2 % g) iné: Ako príklad uvádzame špecifikáciu implementácie mýtného systému v Belgicku na [nasledujúcom odkaze](#)
22,2 % h) End-to-End pravdepodobnosť nastatia chýba pri výbere mýta zahŕňajúce nadmerné vyrúbenie mýta (anglicky použitý výraz je *overcharging*, pozn. hodnotiteľa)

- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (f): Považujeme nastavenie podmienok spoľahlivosti blízko 100% za plytvanie, najmä ak realizácia má stáť viac ako prípadný únik.
- odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (h): Pri stanovovaní hodnôt na kontrolu kvality vo výkonovom spoplatnení by sa mali zohľadniť rôzne podmienky satelitného príjmu, ktoré by sa mohli objaviť v mestských a mimomestských oblastiach pri používaní technológie GNSS. Nižšia miera presnosti E2E v mestských oblastiach by preto mohla byť primerane porovnaná s presnosťou v mimomestských oblastiach. Vzhľadom na to, že nadmerné vyrúbenie mýta (*overcharging*) predstavuje porušenie práv prevádzkovateľa vozidla, čím vznikne riziko straty dôvery v systém a zníženie jeho akceptácie užívateľom, odporúčame definovať mieru nadmerného výberu mýta E2E (*overcharging rate*) s nižšou pravdepodobnosťou chyby vo výbere mýta než E2E miera podhodnotenia (*undercharging rate*). Napríklad: s celkovou pravdepodobnosťou 99,95%, že prevádzkovateľom vozidiel je správne vyrúbené mýto (presnosť E2E) v mestských oblastiach, by primeraná hodnota pre mieru nadmerného výberu mýta E2E (pravdepodobnosť, že je prevádzkovateľom vozidiel nadmerne vyrúbené mýto), mohla byť 0,02% a pre mieru podhodnotenia E2E (pravdepodobnosť, že prevádzkovateľom vozidiel bolo vyrúbené nižšie mýto) 0,03%.

Otázka č. 41: Aké metriky by ste navrhovali použiť pre kontrolu kvality čiastkových služieb (funkčných modulov) iných než uvedených v bodoch 39 a 40 vyššie?

- 100 % a) časová dostupnosť čiastkovej služby, t.j. čas, po ktorý čiastková služba plnila bezchybne svoju funkciu počas sledovaného obdobia
44,4 % b) doba odozvy čiastkovej služby, t.j. čas, po ktorý musí používateľ služby čakať na vybavenie požiadavky (v prípadoch, keď je to relevantné)
22,2 % c) pravdepodobnosť chyby výsledku čiastkovej služby, ak je to relevantné
22,2 % d) iné: UA - správne účtovaný poplatok, UA - personalizácia OBU, dostupnosť 99,5%

Otázka č. 42: V nadväznosti na vaše odpovede k otázke 41 uveďte prosím vami odporúčané metriky pre jednotlivé čiastkové služby / funkčné moduly vášho riešenia.

odpoveď hospodárskeho subjektu: Ako príklad uvádzame špecifikáciu implementácie mýtného systému v Belgicku na [nasledujúcom odkaze](#).

odpoveď hospodárskeho subjektu: CM-UA-1, CM-UA-5, 1%(UA-1), 99,9%(UA-5), dostupnosť 99,5%

odpoveď hospodárskeho subjektu: Vždy vychádzať z percenta časovej dostupnosti služby, respektíve z percenta zrealizovaných žiadostí.

odpoveď hospodárskeho subjektu: Na meranie kvality jednotlivých služieb možno použiť rôzne metriky v závislosti od požiadaviek a strategických priorít verejného obstarávateľa. Niektoré príklady metrik pre služby čiastočného výberu mýta:

- pre zákaznícke služby možné metriky sú:
 - dostupnosť zákazníckych služieb prostredníctvom rozličných kanálov
 - doba odozvy call-centra
 - počet prerušených spojení telefonických hovorov s call-centrom
 - dostupnosť webovej stránky
- pre systém výberu mýta možné metriky sú:
 - time to first fix (pri použití GNSS technológie)
 - čas fungovania OBU po prerušení napájania
 - čas inštalácie OBU (čas od prevzatia OBU do inštalácie vo vozidle)

- čas aktualizácie mýtnych sadzieb/geomodelu

Otázka č. 43: Akým spôsobom Verejnému obstarávateľovi navrhujete zabezpečiť naplnenie požiadavky článku 7 Smernice 2019/520/EÚ?

odpoveď hospodárskeho subjektu: poplatky pri kombinácii viacerých správčov by mali byť v sumárnej výške viazané max. 20% z predmetnej služby.

odpoveď hospodárskeho subjektu: Odporúčame využívať služby EETS od samého začiatku projektu. Z tohto dôvodu odporúčame zabezpečiť maximálne pokrytie EETS službou od samého začiatku trvania projektu (EETS sa má implementovať aj v novom postupe obstarávania).

EETS OBU podstatne zníži počet národných OBU požadovaných od prvého dňa spustenia národného mýtného systému, a preto podstatne optimalizuje celkové náklady projektu. Zdravá hospodárska súťaž v národnej oblasti zabezpečí aj ďalšie zlepšenia kvality, pretože sa viac zameriava na potreby klientov / koncových používateľov na rozdiel od technických a statických požiadaviek.

Upozorňujeme, že odmeňovanie poskytovateľov EETS sa musí stanoviť na uspokojivej úrovni, aby sa zabezpečila účasť poskytovateľov EETS (napr. 5 - 7% v prípade komplexných mýtnych systémov založených na GNSS s prísnyimi požiadavkami na kvalitu a presnosť systému a príslušných záruk).

Otázka č. 44: Akým spôsobom navrhujete konštruovať výpočet odmeny za poskytovanie zákaznických služieb na úseku elektronického výberu mýta?

- 36,4 % a) variabilná zložka odmeny založená na počte obchodných operácií
- 54,5 % b) variabilná zložka odmeny založená na percentuálnej provízií zo sumy výberu úhrad
- 36,4 % c) variabilná zložka odmeny založená na počte vykonaných mýtnych transakcií
- 36,4 % d) časová zložka odmeny viazaná na rozsah služieb (napr. počet obchodných miest v prevádzke)
- 36,4 % e) fixná paušálna odmena
- 54,5 % f) kombinácia vyššie uvedených a nami označených postupov
- 9,1 % g) iný: 20% z tržieb

- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (f): navrhujeme nasledujúcu schému odmeny: fixná odmena počítaná odpočtami za výkon, x% za štvrt'ročné využívanie systému, x€ za aktívnu OBU/kvartál, náhrada za obnovu súčastí systému a obmenu OBU*
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (f): Z minulých skúseností odporúčame primeranú kombináciu viacerých systémov odmeňovania, v ktorých by sme chceli zdôrazniť dôležitosť míľnikových platieb a pevný poplatok za CAPEX kompenzácie.*
Upozorňujeme, že jednorazový poplatok ako kompenzácia nákladov na návrh a vybudovanie musí pokrývať aspoň všetky investičné náklady a k tomu primeranú maržu. Poskytovateľ služieb bude mať závažné problémy so štruktúrovaným financovaním projektu, ak by sa od poskytovateľov služieb požadovali iba dlhodobé nadriadené zariadenia⁵. Finančné inštitúcie môžu považovať aj preklenovacie financovanie v trvaní 1 až 2 rokov za riskantné a povedie to k veľkým problémom súvisiacim s financovaním projektu pre mnohých potenciálnych účastníkov a tým sa (v konečnom dôsledku) zvýšia náklady pre verejného obstarávateľa.
Odporúčame preto verejnému obstarávateľovi, aby poskytol zálohové platby na konkrétne míľniky vopred v súlade s percentuálnym podielom úrovne dokončenia projektu podobnou metóde POC podľa IFRS a okamžitému úplnému splateniu investičných nákladov pri spustení systému do prevádzky vrátane podstatnej, ale primeranej ziskovej marži. Okrem toho by sa mala uplatňovať kombinácia variabilných a fixných komponentov indexovaných v priebehu času vrátane platieb bonusov a malusov za nadštandardnú a nedostatočnú výkonnosť.
Spôľahlivosť a presnosť nového systému by mala byť nanajväč dôležitá, aby sa zabezpečilo nediskriminačné zaobchádzanie so všetkými používateľmi.

⁵ pozn. hodnotiteľa: nie sme si istí, čo pod týmto subjekt myslel, preto uvádzame znenie aj v angličtine: *The Service Provider will have substantial issues with providing structured financing to the project if only long term senior facilities from Service Providers would be requested*

Otázka č. 45: Akým spôsobom navrhujete konštruovať výpočet odmeny za poskytovanie zákaznických služieb na úseku výberu úhrady elektronickej diaľničnej známky?

- 36,4 % a) variabilná zložka odmeny založená na počte obchodných operácií
- 72,7 % b) variabilná zložka odmeny založená na percentuálnej provízii zo sumy výberu úhrad
- 54,5 % c) časová zložka odmeny viazaná na rozsah služieb (napr. počet obchodných miest v prevádzke)
- 36,4 % d) fixná paušálna odmena
- 18,2 % e) kombinácia vyššie uvedených a nami označených postupov
- 9,1 % f) iný: 20% z tržieb

Otázka č. 46: Akým spôsobom navrhujete konštruovať výpočet odmeny za prevádzku systému alebo poskytovanie čiastkových služieb iných ako uvedených v otázkach 44 a 45 vyššie?

- 36,4 % a) variabilná zložka odmeny založená na percentuálnej provízii zo sumy výberu úhrad
- 54,5 % b) variabilná zložka odmeny založená na počte vykonaných operácií, napr. mýtnych transakcií a transakcií úhrady časových poplatkov
- 36,4 % c) časová zložka odmeny viazaná na rozsah služieb (napr. počet kontrolných zariadení v prevádzke)
- 36,4 % d) fixná paušálna odmena
- 54,5 % e) kombinácia vyššie uvedených a nami označených postupov
- 18,2 % f) iný: odporúčame pohyblivú odmenu s pozitívnym dopadom založenú na záväzných parametroch služby (KPI) za presnosť a úplnosť zaznamenaných dát
- 9,1 % g) iný: 20% z tržieb

Otázka č. 47: Akým spôsobom navrhujete konštruovať výpočet odmeny za platobný styk realizovaný palivovými a platobnými kartami?

- 66,7 % a) provízny princíp, odmena stanovená percentom z realizovaných platobných transakcií, uplatnený jednotnou percentuálnou sadzbou (blended rate)
- 0 % b) provízny princíp, odmena stanovená percentom z realizovaných platobných transakcií, uplatnený diferencovanou percentuálnou sadzbou podľa skutočne preukázaných nákladov vydavateľa palivovej a platobnej karty
- 22,2 % c) fixná paušálna odmena
- 11,1 % d) iný: náklady z transakcií musia byť zarátané v 20% z tržieb

- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (c): Pre úplné zodpovedanie otázky sú potrebné ďalšie informácie, napríklad, či sa vyberajú mýtné čiastky na bankový účet Poskytovateľa služieb alebo sa vyberajú priamo na bankový účet správcu výberu mýta?*

V prípade, že sa čiastky mýta vyberú priamo na bankový účet správcu výberu mýta a poskytovateľ služieb má zmluvu s platobnými inštitúciami, poskytovateľ služieb bude musieť platobným inštitúciám zaplatiť provízie. V tomto prípade odporúčame pevnú paušálnu odmenu poskytovateľovi služieb (na základe priemerného provízneho poplatku zaplateného platobným inštitúciám plus prirážka). Uprednostňovanou odmenou by bola pevná paušálna odmena s prirážkou / bonusom v závislosti od úrovne presnosti nad úrovňou KPI.

V prípade, že sa čiastky mýta vyberajú na bankový účet Poskytovateľa služieb (Poskytovateľ služieb má zmluvu s platobnými inštitúciami), musí sa pri odmeňovaní diskutovanom v otázke č. 44 a 45 zohľadniť provízia platobným inštitúciám. Uprednostňovanou odmenou by bola pevná paušálna odmena.

- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (a): Môžu sa implementovať obe metódy navrhnuté NDS. Podľa našich skúseností existuje na trhu viac poskytovateľov palivových a kreditných kariet a určením vopred, ktorí poskytovatelia palivových a kreditných kariet musia byť akceptovaní prevádzkovateľom systému, obmedzuje konkurenčnú úroveň na nulu a poskytovateľ kreditných kariet / palivových kariet môže požiadať o poplatok, aký chce, bez akejkoľvek konkurenčnej motivácie.*

Okrem toho by sa malo myslieť aj na skutočnosť, že manažovanie viacerých vzt'ahov v rámci GPM (guaranteed payment means - zaručených platobných prostriedkov) je spojené aj so značným úsilím. Navrhujeme implementáciu riešenia, ktoré umožní hospodársku súť'až (napr. nový poskytovateľ ETC musí akceptovať aspoň 5 poskytovateľov palivových kariet, poplatky za platobné karty sú viac-menej fixované prostredníctvom predpisov EÚ) a poskytujú NDS maximálnu flexibilitu pri znižovaní náročnosti a rizika.

Môže existovať určité preddefinované jednotné percento na pokrytie všetkých transakčných nákladov (jedno pre kreditné karty, jedno pre debetné transakcie a jedno pre transakcie s palivovými kartami, prípadne aj jedno pre nové platobné prostriedky, ako sú kryptomeny, apple pay alebo google pay), ktoré budú podliehať predpisom o porovnávaní s postupmi zdieľania zisku (napr. osvedčené ponuky otvorených kníh so zdieľaním zisku 50/50).

Otázka č. 48: Aké kritéria hodnotenia ponúk považujete za najvhodnejšie pre naplnenie účelu – výberu ekonomicky a prevádzkovo najvýhodnejšieho riešenia úlohy spoplatnenia užívania vymedzených úsekov ciest z pohľadu Verejného obstarávateľa?

- 0 % a) kritérium najnižšej ceny, odôvodnenie k našej odpovedi pripájame v prílohe (doplňte)
- 66,7 % b) kritérium najlepšieho pomeru ceny a kvality, pričom naše odporúčanie ako hodnotiť kvalitu a jeho odôvodnenie uvádzame v prílohe (subjekty neuviedli podrobnosti v prílohe, pozn. hodnotiteľa)
- 22,2 % c) kritérium nákladov použitím prístupu nákladovej efektívnosti najmä nákladov počas životného cyklu, pričom naše odporúčanie ako hodnotiť nákladovú efektívnosť a jeho odôvodnenie uvádzame v prílohe (subjekty neuviedli podrobnosti v prílohe, pozn. hodnotiteľa)
- 11,1 % d) **iný: Pridané kritérium splnenia všetkých očakávaných parametrov a kritérium možného operatívneho rozvoja do budúcnosti a nové služby a až potom cena**

- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): poskytujeme „mýto ako službu“ pomocou plne škálovateľných riešení a technológií podľa platných noriem ISO a ostatných štandardov. Sme presvedčení, že realistické dohody o úrovni služieb a spravodlivé ceny tvoria najlepší základ pre dlhodobé partnerstvo a dobré pracovné riešenie pre klientov a používateľov systému. Silne sa zameriavame na kvalitu, pričom nezabúda na rovnaké zaobchádzanie s prevádzkovateľmi vozidiel a dosahuje viac ako 99,8% presnosti OBU. V Belgicku bol poskytovateľ služieb schopný zabezpečiť 100%-né zmierenie medzi mýtnymi a finančnými subjektmi. Platia aj informácie uvedené v odpovedi na otázku č. 47.*
- *odôvodnenie a doplňujúce informácie k odpovedi hospodárskeho subjektu, ktorý zvolil (b): Odporúčame mať iba niekoľko jednoduchých, jasných a spravodlivých hodnotiacich kritérií. Najnižšia cena by nikdy nemala byť jediným kritériom, pretože vedie k ponukám mimoriadne nízkej kvality. Navrhujeme rozdelenie na základe:
A) ceny (napríklad s váhou 50%) - rozdelenej na viacero komponentov akými sú náklady na implementáciu, rozdelenie podľa míľnikov, náklady na údržbu a prevádzku.
B) kvality (napríklad 50%) - kvalita môže byť hodnotená viacerými špecifickými konceptami, akými sú:
 - koncept nízko rizikovej implementácie
 - koncept nízkonákladovej prevádzky a údržby
 - koncept užívateľského prijatia
 - koncept stupňa digitalizácie a automatizácie*

Otázka č. 49: Uvedte, prosím, akékoľvek iné informácie, ktoré považujete za relevantné vo vzťahu k Projektu a/alebo k predmetu zákazky na dodávku alebo služby, týkajúce sa zabezpečenia spoplatnenia a k súvisiacemu Verejnému obstarávaniu / obstarávaniam.

odpoveď hospodárskeho subjektu: Akým spôsobom objednávateľ zaistí zachovanie princípu rovnosti a zákazku diskriminácie v tejto verejnej situácii v situácii, kedy objednávateľ neponúka uchádzačom pre poskytovanie služieb svoju mýtnu infraštruktúru, lebo žiadnu takú nevlastní, pričom jeden z potenciálnych uchádzačov už vlastní funkčnú a už zainvestovanú infraštruktúru, ktorú môže pre dodávky/služby ponúknuť bez vynaloženia ďalších investícií, zatiaľ čo ostatní uchádzači musia najprv vynaložiť náklady na vybudovanie mýtnej infraštruktúry a cenu na jej vybudovanie budú musieť premietnuť do ponukovej ceny.

odpoveď hospodárskeho subjektu: Technologický pokrok ide dopredu veľmi rýchlo, cena zariadení ako sú palubné jednotky vo funkcionalite bežného mobilného telefónu navyše s RFID odpovedačom klesá. Možno v budúcnosti bude takáto jednotka továrenská výbava každého vozidla, tak ako e-call. Výsledný efekt celého systému záleží od toho, aké služby budú poskytované nad dátami v centrále. Treba myslieť nielen na výber poplatkov, ale aj na adresné posunutie výťažku z mýta správcom jednotlivých komunikácií, mostov a tunelov. Informácie z palubných jednotiek a stacionárnych kontrolných bodov sú vysoko cenné aj pre dynamické riadenie dopravy, aj pre vyčíslenie zaťaženia komunikácie a následné plánovanie údržby. Čiže pri návrhu podmienok systému je potrebné myslieť aspoň trochu vizionársky.

ZÁVER

V rámci prípravných trhových konzultácií odpovedali zo 17 oslovených subjektov na zaslaný dotazník 4 subjekty, 1 subjekt reagoval na dotazník zverejnený na stránkach NDS a 1 subjekt, ako hlavný akcionár jedného z oslovených subjektov, poskytol taktiež svoje odpovede. Subjekty boli z mýtnych domén Slovenska a Českej republiky, Rakúska, Nemecka a Belgicka. Nielen geografická rozmanitosť, ale aj odborné skúsenosti týchto subjektov z rôznych oblastí výberu mýta tak predstavujú rozmanitú škálu získaných rád a odborných skúseností, z ktorých bude NDS čerpať v rámci ďalších prác pri plánovaní a/alebo realizácii prípravy komplexných súťažných podkladov pre návrh, vybudovanie a prevádzku systému elektronického výberu mýta a evidencie a úhrad elektronickej diaľničnej známky za prejazdy a využívanie siete vymedzených úsekov diaľnic, rýchlostných ciest a ciest nižších kategórií pre vozidlá a jazdné súpravy do 3,5 tony a pre nákladné vozidlá nad 3,5 tony.