
DARS
Ulica XIV divizije 4
SI - 3000 Celje
Slovenija

Opis sistema

Vzpostavitev in delovanje večsteznega elektronskega cestninskega sistema v prostem prometnem toku na avtocestah in hitrih cestah

Številka dokumenta: 102

Verzija: V8.5-9.7.2015

Status: za objavo

Opis sistema

Vsebina

1.	Uvod	3
2.	Načela zaračunavanja cestnine	5
2.1.	Cestninjeno omrežje	5
2.2.	Vozila zavezana za plačilo cestnine in opredelitev tarif.....	5
2.3.	Plačnik cestnine	6
2.4.	Pravni status cestnine	6
3.	Organiziranost in arhitektura sistema	7
3.1.	Uporabniške informacije	7
3.2.	Dostop do sistema	7
3.3.	Plačilna sredstva	11
3.4.	Upravljanje OBU-jev.....	11
3.5.	Preverjanje skladnosti	11
3.6.	Delovanje zaledne pisarne	11
3.7.	Spremljanje delovanja.....	13
3.8.	Upravljanje s spremembami	13
3.9.	Upravljanje interoperabilnosti.....	14
3.10.	Prehod iz obstoječih DARS-ovih sistemov.....	14
4.	Javno naročilo in delitev odgovornosti.....	16

Opis sistema

1. Uvod

DARS d.d. kot naročnik uvaja elektronski cestninski sistem v prostem prometnem toku (ECS-PPT) za vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase (težka vozila - TV).

Cestninska shema zajema vsa vozila nad 3.500 kg največje dovoljene mase, vključno z avtobusi, pri čemer bodo ustrezno opredeljene tudi določene izjeme (vozila oproščena plačevanja cestnine). V shemo cestninjenja bo vključena velika večina težkih vozil, registriranih v Republiki Sloveniji in vsa tuja težka vozila, ki uporabijo cestninjeno omrežje (omrežje cestninskih cest v Republiki Sloveniji). T.i. domača in tuja vozila plačujejo cestnino po enakih kriterijih.

Cestnina bo s pravnega vidika opredeljena kot uporabnina, na katero se obračunava DDV. Pobiral jo bo upravljavec omrežja - slovenski koncesionar za avtoceste - DARS. DARS bo lastnik cestninske infrastrukture in vseh zbranih podatkov ter bo odgovoren za izdajanje računov in nadzor. Zagotavljanje tehničnega delovanja sistema bo dano v zunanje izvajanje izvajalcu, ki bo odgovoren za proizvodnjo in zagotavljanje funkcionalnega delovanja tehnične infrastrukture (vzdrževanje, posodobitve, popravila, itd.) ter za zbiranje in posredovanje podatkov.

Cestninjeno omrežje zajema vse avtoceste in hitre ceste, za katere ima DARS koncesijo. Skupna dolžina tega cestnega omrežja je 613,449 km. Cestninjeno omrežje sestavljajo opredeljeni cestni segmenti. Cestnino je potrebno plačati za vsak prevožen cestni segment. Tarifa je odvisna od dolžine segmenta in karakteristik vozila (števila osi, EURO emisijskega razreda). Tarifa je lahko odvisna tudi od ure v dnevu, dneva v tednu ali drugih časovnih obdobjih.

Cestninjenje se bo izvajalo v prostem prometnem toku. Uporabniki bodo imeli na voljo popolnoma avtomatiziran postopek cestninjenja z uporabo opreme v vozilu, ki bo temeljila na tehnologiji, skladni z Direktivo 2004/52/ES. Uporabnikom mora biti na voljo nediskriminatoren in hiter dostop do izpolnitve pogojev za uporabo cestninjenega omrežja.

DARS bo upravljavec cestninskega sistema (ECS-PPT) in bo dal v zunanje izvajanje predvsem tehnične naloge, ki vključujejo zlasti zbiranje podatkov o uporabi cest in naloge povezane s proizvodnjo in distribucijo OBU-jev, upravljanjem življenjskega cikla opreme, popravili, proizvodnjo in vzdrževanjem obcestne opreme, itd. Gospodarska družba, ki ji bodo vse te naloge predane v zunanje izvajanje, bo opredeljena kot pogodbeni izvajalec, ki ima z DARS-om sklenjeno pogodbo. Pogodbeni izvajalec je odgovoren za pravilno zbiranje podatkov o uporabi cest in za pravilno delovanje vse opreme, vključno s popravili, posodobitvami programske opreme, pravočasno proizvodnjo in dobavo tehničnih komponent sistema itd. Izvajalec prejme plačilo za investicijo in letno plačilo za izvajanje storitev, pri čemer je slednje odvisno tudi od dejanskega nivoja kakovosti. Letno plačilo pokrije vse storitve, ki jih izvajalec izvaja po pogodbi.

DARS je lastnik cestninskega sistema in izvaja storitve, ki so vezane na poslovanje z uporabniki. Izvajalec je poslovni subjekt, s katerim ima DARS sklenjeno pogodbo za načrtovanje, vzpostavitev, tehnično delovanje in vzdrževanje cestninskega sistema.

Z zagonom sistema in s tem povezanim prevzemom sistema postane DARS d.d. lastnik sistema ESC-PPT. V času obratovanja sistema pa bo pogodbeni izvajalec za DARS d.d. opravljal še naslednje storitve:

- vzdrževanje in tehnično upravljanje sistema,
- zagotavljanje prenosa podatkov o cestninjenju s cestninskih točk (cestninske transakcije, ki jih beleži DSRC RSE ali GNSS/CN OBU) v centralni sistem,
- vzdrževanje in upravljanje redundantnega centralnega sistema,
- zagotavljanje in upravljanje zaloga OBU-jev in dostavo le-teh na cestninske uporabniške točke.

Ta **dokument** je zgolj **informativne narave**, namenjen predvsem temu, da ponudnik dobi hiter pregled nad načrtovano uvedbo ECS-PPT in kot dodatno pojasnjevanje zahteve v ostali razpisni dokumentaciji. Namen dokumenta je ponuditi celovit pregled nad sistemom, procesom vzpostavitve in njegovim

Opis sistema

delovanjem, pri čemer vključuje tudi elemente, ki niso predmet tega javnega naročila.

Informacije v tem dokumentu niso zavezujoč del razpisne dokumentacije. Zavezujoči deli razpisne dokumentacije (to je vsa preostala razpisna dokumentacija) v vseh pogledih prevladajo nad podatki v tem dokumentu.

Dodatne informacije o DARS-u je mogoče pridobiti na spletni strani DARS-a (www.dars.si).

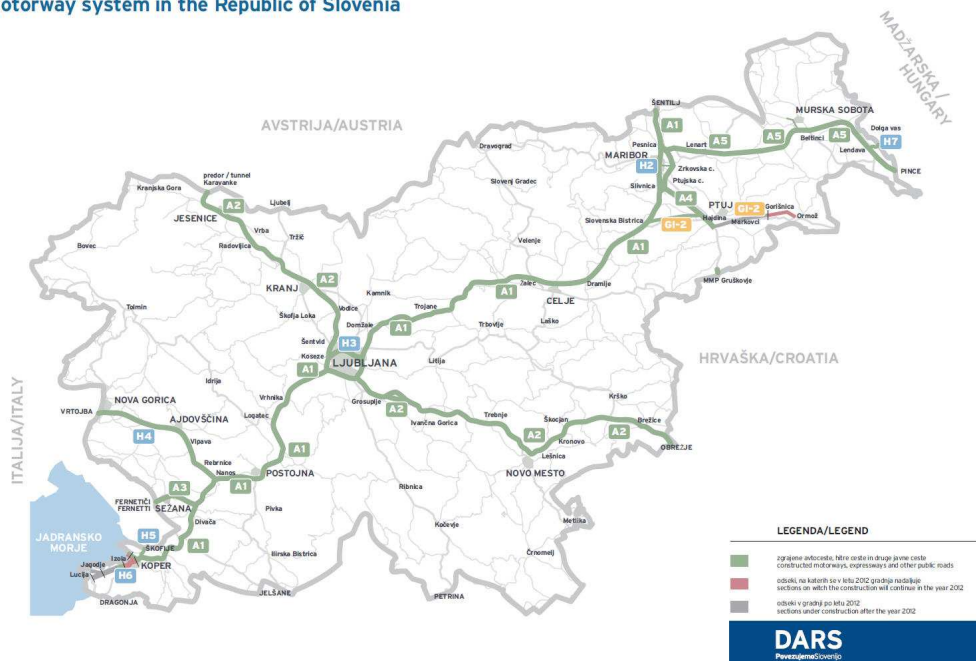
Opis sistema

2. Načela zaračunavanja cestnine

2.1. Cestninjeno omrežje

V skladu s koncesijsko pogodbo je **DARS d.d. zadolžen za izvajanje cestninjenja le na omrežju, ki je v njegovi pristojnosti**. Za vse ostale ceste v Sloveniji DARS d.d. pravno nima pristojnosti za cestninjenje ali kakršnakoli vlaganja.

Avtocestni sistem v Republiki Sloveniji Motorway system in the Republic of Slovenia



Cestninjeno omrežje: omrežje avtocest in hitrih cest v upravljanju DARS d.d., označeno z zeleno

Dolžina omrežja avtocest in hitrih cest v upravljanju DARS d.d. je 613,5 km. Trenutno sta za cestninjenje težkih vozil uporabljena odprti in zaprti cestninski sistem s cestninskimi postajami. Od tega znaša omrežje cestninskih cest (t.j. del omrežja v upravljanju DARS d.d., na katerem se plačuje cestnina) 559,6 kilometrov. Cestnina se plačuje neposredno, in sicer klasično (s plačilnimi karticami, gotovinsko) ali elektronsko (DARS kartica / DARS kartica Transporter ter ABC tablica). Težka vozila se ne cestninijo na delu ljubljanske obvoznice, mariborski obvoznici, obalnih cestah ter severnem delu gorenjskega kraka, ki se ne cestnini zaradi opustitve gradnje cestninske postaje. Z uvedbo ECS v PPT se uvede cestninjenje na celotnem omrežju avtocest in hitrih cest v upravljanju DARS d.d..

Podatki o povprečnem letnem dnevnem prometu so objavljeni s strani Direkcije RS za ceste (www.dc.gov.si).

2.2. Vozila zavezana za plačilo cestnine in opredelitev tarif

V zvezi z definicijo vozil, ki bodo zavezana za plačilo cestnine se uporabijo **trenutno veljavni predpisi**, kot je določeno v Uredbi o cestninskih cestah in cestnini (Uradni list RS, št. 109/2009, 51/2010, 71/2011). V skladu s to uredbo so za plačilo cestnine na podlagi prevožene razdalje zavezana **vsa motorna vozila, katerih največja dovoljena masa (NDM) presega 3.500 kg**, vključno z avtobusi. Trenutno veljavni predpisi bodo veljali tudi za izjeme.

Cestninska **tarifa** bo **odvisna od cestninskega razreda**. Trenutno uporabljeni cestninski razredi bodo prilagojeni v skladu z mednarodnimi primeri dobrih praks. Tarife morajo upoštevati velikost vozil, ki jo običajno določa število osi (2, 3, 4 in več). Poleg tega se praviloma uporabljajo tudi EURO emisijski

Opis sistema

razredi, za katere se razmejitve glede na »čisto« in »umazano«, opredelijo za pričakovani vozni park v letu 2015.

Sistem bo omogočal uporabo **časovno prilagojenih tarif**. Tarife bodo lahko odvisne od ure v dnevu, dneva v tednu ali določenega obdobja v letu. Slediti je potrebno usmeritvam, ki izhajajo iz t.i. direktive o eurovinjeti.

2.3. Plačnik cestnine

Na podlagi mednarodnih dobrih praks in podatkov, ki so na voljo v podatkovnih bazah v Sloveniji, je podan predlog, da se v zakonodaji opredeli **solidarna odgovornost med**:

- registriranim posestnikom vozila (podjetje, ki vozilo uporablja),
- lastnikom vozila,
- voznikom, pri čemer je odgovornost voznika omejena na njegovo vožnjo, ki jo je opravil določenega dne.

V vseh primerih bo voznik odgovoren za pravilno uporabo sistema (njegovo sodelovanje bo obvezno). Voznik bo prav tako odgovoren za pravilno rokovanje z OBU-jem in za pravičen vnos točnih podatkov o vozilu. Te obveznosti bo DARS opredelil v svojih pogojih poslovanja.

2.4. Pravni status cestnine

Pri cestninjenju na omrežju DARS d.d. **se plačilo za uporabo ceste izvaja v obliki uporabnine**, ki se plača pravni osebi zasebnega prava (DARS d.d.), zaradi česar **se obračuna tudi DDV**. Skladno z usmeritvami, ki izhajajo iz t.i. direktive o eurovinjeti, je potrebno predvideti tudi možnost zaračunavanja zunanjih stroškov prometa, ki jih bo potrebno voditi ločeno od cestnine.

Opis sistema

3. Organiziranost in arhitektura sistema

To poglavje podaja opis funkcionalnosti načrtovanega sistema ECS-PPT z vidika postopkov, ki so v njem prisotni.

3.1. Uporabniške informacije

Uporabniki cestninske sheme morajo biti seznanjeni s tem, kaj sistem obsega in kako ga pravilno uporabljati. Podlago za izvajanje postopkov v shemi ECS-PPT dajejo zakonski akti. DARS d.d. bo pogodbo z izbranim ponudnikom – pogodbenim izvajalcem - sklenil ob pogoju, da je navedena zakonodaja sprejeta. DARS bo odgovoren za uporabniške informacije in bo poskrbel za označevanje cestninjenega omrežja ter pripravil in razdelil brošure z vsemi relevantnimi uporabniškimi informacijami. Pogodbeni izvajalec je odgovoren za pravočasno vzpostavitev sistema za podporo in pomoč uporabnikom (cestninske uporabniške točke, center za pomoč uporabnikom, spletni portal) in za tehnično usposabljanje DARS-ovega osebja za delo. Za izvajanje postopkov podpore in pomoči uporabnikom je odgovoren DARS d.d. Za stike z mediji (časopise, internet, oglaševanje, itd.) in strokovnimi organizacijami (s posebnim poudarkom na informacijah za transportni sektor) je odgovoren DARS d.d.

3.2. Dostop do sistema

V novi shemi ECS-PPT za težka vozila morajo biti le-ta obvezno opremljena z napravo OBU za dostop do cestninskega sistema.

3.2.1. Registracija vozila

Uporabnik, ki želi dostopati do cestninjenega omrežja, mora najprej registrirati vozilo. Za pridobitev dostopa do sistema mora uporabnik registrirati določene podatke in odpreti uporabniški račun:

- V primeru pred-plačniškega računa morajo biti prijavljeni samo podatki o vozilu.
- V primeru po-plačniškega računa morajo biti prijavljeni tako podatki o vozilu kot tudi podatki o uporabniku.

Podatki o vozilu vsebujejo vsaj registrsko tablico (vključno z nacionalnostjo) in EURO emisijski razred vlečnega vozila.

Podatki o uporabniku vsebujejo vsaj kontaktne informacije o lastniku vozila in/ali imetniku pravice uporabe vozila, kontaktni osebi in plačilnem sredstvu.

Za registracijo vozila so na voljo naslednje možnosti:

- **Vsi uporabniki:** Ročna registracija na cestninski uporabniški točki.
- **Domači uporabniki:** Registracija na podlagi podanih podatkov s strani uporabnika, ki so usklajeni s podatki iz Matičnega registra vozil in prometnih listin (MRVL) in so posredovani preko spletnega portala ali centra za pomoč uporabnikom.
- **Tuji uporabniki:** Pred-registracija prek spletnega portala ali centra za pomoč uporabnikom in kasneje dostava originalnih dokumentov vozila ter drugih potrebnih dokumentov na CUT-u.

Neopremljenemu in neregistriranemu uporabniku je dovoljeno uporabljati cestninjeno omrežje do prvega CUT-a, ki se nahaja na njegovi poti. Tam se mora ustaviti, registrirati, opremiti svoje vozilo in prijaviti vstopno točko v cestninjeno omrežje. Cestnino za že uporabljene odseke cestninjenega omrežja poravnava v obliki retroaktivnega plačila. Pravilna prijava sodi v okvir uporabnikove obveznosti sodelovanja.

Na voljo bo tudi seznam izvzetih vozil (izjem).

3.2.2. Izvzeta vozila (izjeme)

Nekatera vozila bi bila zavezana za plačilo cestnine, a so iz posebnih razlogov plačila cestnine oproščena (na primer gasilska vozila, vojaška vozila, posebni prevozi, itd.). Vseh izjem, kot na primer vozil na nujni vožnji, ni možno v vseh primerih na enostaven način identificirati. Zato naj bi bila ta vozila v shemi ECS-PPT glede na registrsko tablico registrirana kot začasno ali trajno izvzeta vozila, in sicer z namenom

Opis sistema

poenostavitve postopka preverjanja skladnosti. Trajno izvzeta vozila bodo predvidoma (v okviru možnosti) opremljena z OBU-jem.

3.2.3. Oprema vozila

Pogodbeni izvajalec mora dobaviti OBU-je za namestitev v registrirana vozila, zavezana za plačilo cestnine. Uporabnik prejme OBU po registraciji vozila na CUT-u. Domači uporabniki lahko naročijo »plug-and-play« OBU tudi po pošti.

Namestitev OBUjev

Naročnik pričakuje »plug-and-play« izvedbo OBU-jev za veliko večino uporabnikov, drugačne izvedbe so dovoljene le za specifične primere vozil.

Domači uporabniki prejmejo svoj »plug-and-play« OBU bodisi na CUT-u ali po pošti. Distribucijski kanal mora biti izbran med postopkom registracije vozila.

Tuji uporabniki prejmejo svoj (»plug-and-play«) OBU samo na CUT-u. Pred-registriran tuji uporabnik mora dostaviti potrebne originalne dokumente vozila (na primer za dokaz o EURO emisijskem razredu vozila).

Preden se **OBU** izroči uporabniku, **mora biti personaliziran** s podatki o vozilu. To je potrebno tako zaradi nadzora kot tudi zaradi omogočanja interoperabilnosti. Pri nadzoru je ključnega pomena, da lahko nadzorni sistem primerja registrsko številko vozila, shranjeno na OBU-ju, z registrsko tablico, nameščeno in vidno na vozilu, in se prepriča, da se OBU ne menjuje med vozili z različnimi klasifikacijskimi parametri, kot je na primer EURO emisijski razred.

3.2.4. Ravnanje z OBUjem

Voznik je odgovoren za pravilno ravnanje z OBU-jem. Zato mora OBU imeti indikator, ki sporoči vozniku, da ima pravno legalen status (finančno in pogodbeno) in da naprava (tehnično) pravilno deluje.

OBU s potrditvenim signalom vozniku potrdi pravilno plačilo za vsak zaračunan odsek ceste. Voznik je obvezan, da ustrezno ukrepa, če na primer potrditvenega signala ni ali pa OBU prikazuje nizko stanje pred-plačniškega dobroimetja.

Če OBU vozniku signalizira problem ali okvaro, mora voznik imeti priložnost, da popravi situacijo. To na primer pomeni, da lahko voznik obišče CUT in spremeni način plačila v pred-plačniško opcijo, če pride do težav s po-plačniškimi plačilnimi sredstvi, ki so uvrščena na črno listo, ali prijavi vožnjo na CUT, če pride do tehničnih težav z OBU-jem, in OBU zamenja.

Uporabnik mora ukraden ali izgubljen OBU prijaviti. Uporabnik lahko prijavi vožnjo brez OBU-ja na cestninjenem omrežju po enakih pravilih, kot veljajo za neopremljenega uporabnika. Ukraden ali izgubljen OBU je potrebno uvrstiti na črno listo.

3.2.5. Vračilo OBUja

OBU-je iz vozil, ki cestninjenega omrežja ne uporabljajo več, je mogoče vrniti na CUT. Če je le-ta na omrežju, mora uporabnik prijaviti izhodno točko, na kateri namerava zapustiti cestninjeno omrežje (po enakem postopku kot pri retroaktivnem plačilu).

Funkcionalnost vrnjenega OBU-ja je potrebno preveriti.

Depozit za OBU in pred-plačniško dobroimetje se lahko povrne na licu mesta in samodejno le v primeru, če so prvotno uporabljena plačilna sredstva še veljavna.

Če prvotno uporabljeno plačilno sredstvo ni več veljavno, mora uporabnik vročiti obrazec za prošnjo po povračilu, s katerim zahteva depozit in preostalo pred-plačniško dobroimetje. Vračilo se nakaže na bančni račun, ki ga prijavi uporabnik. Pri tem se lahko zaračuna določen znesek kot nadomestilo dodatnih stroškov, ki pri tem nastanejo. Enak postopek velja, če uporabnik svoj OBU vrne DARS-u po pošti.

Gotovinsko vračilo preostalega pred-plačniškega dobroimetja in depozita za OBU na CUT-u mora biti

Opis sistema

omejeno na določen znesek. Za večje vsote mora biti vročen tudi obrazec za prošnjo po povračilu, s katerim se zahteva vračilo.

Ob vračilu OBU-ja se zapre uporabniški račun za določeno registrsko tablico. Če vozilo (oz. ta registrska tablica) ponovno vstopi na cestninjeno omrežje, mora uporabnik znova registrirati vozilo.

OBU-ji, ki se vrnejo na CUT, morajo biti uporabni za nadaljnje opremljanje vozil zavezanih za plačilo cestnine. Po preizkusu funkcionalnosti se morajo vsi podatki o vozilu in uporabniku izbrisati.

Obnova ali reciklaža OBU-jev je obveznost pogodbenega izvajalca.

3.2.6. Mreža uporabniških storitev

Mreža uporabniških storitev nudi uporabnikom funkcije dostopa do sistema. Ta mreža je sestavljena iz treh delov: cestninskih uporabniških točk, spletnega portala in centra za pomoč uporabnikom. V načelu mora biti mreža uporabniških storitev na voljo 24 ur na dan, 7 dni v tednu.

Cestninska uporabniška točka (v nadaljevanju CUT)

CUT-i nudijo vse funkcije, ki jih uporabnik potrebuje za dostop do sistema. Ta storitev vključuje naslednje funkcionalnosti:

- uporabniške informacije, ki jih nudijo osebje in brošure;
- registracijo vozil za domače in tuje uporabnike;
- personalizacijo (če je potrebna) in izročanje OBU-jev;
- podporo pri namestitvi OBU-ja;
- zamenjavo OBU-ja;
- prijavo ukradenega ali izgubljenega OBU-ja;
- spreminjanje podatkov o vozilu in uporabniku v zvezi z ECS-PPT (na primer sprememba plačilnega sredstva, vključno z vzpostavitvijo veljavnosti, sprememba naslova in podobno);
- plačilne funkcije za
 - pred- in po-plačniške račune;
 - retroaktivna plačila;
- (prvostopenjsko) obravnavanje pritožb uporabnikov;
- vračila OBU-jev in vračila depozitov ter pred-plačniških dobroimetij;

Osebje CUT-a je usposobljeno za izvajanje celotnega nabora zgoraj navedenih funkcij za podporo uporabnikom. Odvisno od velikosti CUT-a in delovne obremenitve zaradi potreb uporabnikov (frekvence uporabnikov), ima CUT enega ali več kompletov zahtevane opreme.

Oprema CUT-a in njena uporaba morajo podpirati vse zgoraj omenjene funkcionalnosti. Oprema CUT-a mora zagotavljati dostop do spleta in ponujati možnost dostopa do Matičnega registra vozil in prometnih listin, kjer se izvaja preverjanje in usklajevanje podatkov, ki jih prijavijo domači uporabniki. Poleg tega mora omogočati tudi prodajo slovenskih in avstrijskih vinjet in morebitnih drugih produktov.

CUT je odgovoren za lokalno zalogo OBU-jev. V njegovi aplikaciji je predviden sistem za upravljanje z zalogami. CUT ročno ali avtomatsko posreduje naročila glede dobave OBU-jev centralnemu sistemu, ki nato naročilo posreduje pogodbenemu izvajalcu.

CUT je usposobljen tudi za obravnavanje pritožb uporabnikov na prvi stopnji. Pritožbe uporabnikov, ki jih osebje CUT ne more razrešiti, se prenesejo na drugo stopnjo, kar pomeni, da se posredujejo v zaledno pisarno.

CUT-i, ki se nahajajo na cestninjenem omrežju, morajo biti odprti 24 ur na dan, 7 dni v tednu. Drugi lahko poslujejo po običajnem delovnem času. Večino cestninskih uporabniških točk bo DARS dal v zunanje izvajanje svojim partnerjem, tj. upravljavcem počivališč in bencinskih črpalk. V določenih primerih pa bo DARS ponudil to storitev z uporabo lastne infrastrukture in s pomočjo lastnih zaposlenih. Med fazo vzpostavitve sistema bodo potrebne dodatne zmogljivosti, saj bo delovna obremenitev pred začetkom delovanja veliko večja kot kasneje v pogodbenem obdobju. Iz tega razloga se bo DARS lahko odločil, da vzpostavi dodatne začasne cestninske uporabniške točke na strateško pomembnih lokacijah,

Opis sistema

kot so avtocestni mejni prehodi, okolica večjih mest ali bližina logističnih centrov z velikim obsegom prometa težkih vozil, s čimer bo zmanjšal delovno obremenitev cestninskih uporabniških točk.

Spletni portal

Spletni portal ponuja naslednje javne funkcije:

- uporabniške informacije in splošno podporo;
- možnost pridobitve informacijskih brošur, pogojev uporabe, pravnih dokumentov, itd.;
- registracijo in naročanje (»plug-and-play«) OBU-jev za domače uporabnike;
- pred-registracijo za tuje uporabnike;
- registracijo pritožb uporabnikov in začetek postopka obravnave pritožbe;
- pripomoček za izračun zneska cestnine (t.i. kalkulator cestnine);
- če je potrebno: rezervacijo termina in kraja za namestitev OBU-ja s strani usposobljenega mehanika.

Registriran uporabnik ima dostop do zasebnega portala za samopomoč. Ta portal ponuja naslednje funkcije:

- spremembo podatkov o uporabniku (naslova, plačilnega sredstva, vključno z vzpostavitvijo veljavnosti, itd.);
- polnjenje pred-plačniških računov (na primer s kreditnimi karticami);
- dostop in nalaganje podatkov o transakcijah (za omejeno obdobje, na primer za zadnje 3 mesece);
- prijavo izgubljenega ali ukradenega OBU-ja, naročilo in plačilo zamenjave (»plug-and-play«) OBU-ja.

Spletni portal mora biti na voljo 24 ur na dan, 7 dni v tednu. Na voljo mora biti v več jezikih. Za spletno stran bo odgovoren DARS, pri čemer bo potreboval določene aplikacije in vmesnike za povezavo s centralnim sistemom in do vseh relevantnih podatkov za izvajanje storitev namenjenih uporabnikom. Omenjene aplikacije in vmesnike bo zagotovil izvajalec.

Center za pomoč uporabnikom

Center za pomoč uporabnikom ponuja bolj ali manj enake funkcionalnosti kot spletni portal:

- uporabniške informacije in splošno podporo;
- registracijo domačih uporabnikov;
- naročanje (plug-and-play) OBU-jev za domače uporabnike;
- pred-registracijo tujih uporabnikov;
- registracijo pritožb uporabnikov in začetek postopka obravnavanja pritožb;
- prijavo izgubljenih ali ukradenih OBU-jev;
- če je potrebno: rezervacijo termina in kraja za namestitev OBU-ja s strani usposobljenega mehanika.

Center za pomoč uporabnikom bo deloval v omejenem delovnem času. Izvajalec mora zagotoviti opremo klicnega centra, ki vključuje vmesnik za povezavo do centralnega sistema in do vseh potrebnih relevantnih podatkov.

Obravnava pritožb

Postopek obravnave pritožb uporabnikov ima dve stopnje. Prva stopnja je registracija pritožbe uporabnika, s čimer se postopek prične. Manjše pritožbe lahko rešuje osebje cestninske uporabniške točke ali centra za pomoč uporabnikom. Na drugi stopnji pritožbe uporabnikov, ki niso bile razrešene na cestninski uporabniški točki ali na centru za pomoč uporabnikom, obravnava posebej za to usposobljeno osebje. To osebje se nahaja v zaledni pisarni ali na drugi lokaciji DARS d.d. in ima dostop do vseh podatkov o vozilu in uporabniku. V posebnih primerih pri reševanju tovrstnih zahtevkov sodelujejo tudi pravniki zaposleni na DARS-u ali drugi zaposleni iz posameznih strokovnih področij. Pritožbe uporabnikov, ki ne bodo rešene na drugi stopnji, se prenesejo na sodišče. Naloga izvajalca je, da zagotovi ustrezne vmesnike, ki bodo omogočali zaposlenim dostop to vseh podatkov in informacij, ki jih bodo potrebovali za

Opis sistema

reševanje tovrstnih pritožb.

3.3. Plačilna sredstva

DARS bo ponudil možnost uporabe več tipov plačilnih sredstev. Vse pogodbe z izdajatelji plačilnih sredstev bo sklenil in vzdrževal DARS. Za plačevanje cestnine bo DARS sprejemal različne bencinske, debetne in kreditne kartice ter gotovino v EUR, ponudil pa bo tudi plačilo po računu.

Možna plačilna sredstva so:

- bencinske kartice (na primer Magna, DKV, UTA, OMV, Shell, Routex, ...);
- kreditne kartice (na primer MasterCard, Visa Card, ...);
- debetne kartice (na primer Maestro, Visa Electron,...)
- plačilo z gotovino (samo za pred-plačniške pogodbe);
- plačilo po računu (plačilo z nakazilom z bančnega računa po prejetju računa), vključno z direktno bremenitvijo (omogoča zaračunavanje neposredno bančnemu računu uporabnika).

3.4. Upravljanje OBU-jev

Funkcije v zvezi z upravljanjem OBU-jev so naslednje:

- upravljanje s centralnimi zalogami OBU-j-ev;
- distribucija OBU-jev na CUT-e in prek pošte uporabnikom;
- obnova in reciklaža OBU-jev;
- ažuriranje parametrov in programske opreme OBU-jev.

Zaledna pisarna prejme vse informacije o (v vozilih) nameščenih ter preostalih OBU-jev na CUT-ih, poštnem distribucijskem sistemu OBU-jev in centralni zalogi pogodbenega izvajalca. Če je število preostalih OBU-jev manjše od določenega minimuma, DARS d.d. naroči nove OBU-je pri pogodbenem izvajalcu, pri čemer so možna naročila OBU-jev z vnaprej opredeljenimi količinskimi sklopi. Pogodbeni izvajalec upravlja centralno zalogo za distribucijske kanale. Preko CUT-ov in poštne distribucije OBU-jev se pošiljajo zahteve glede potreb po številu dodatnih OBU-jev v centralni sistem, ta pa nato naroči potrebno količino iz centralnih zalog pogodbenega izvajalca.

Poštno distribucijo OBU-jev in personalizacijo teh OBU-jev izvaja DARS d.d. na podlagi naročil in registriranih podatkov o vozilih v DARS-ovi zaledni pisarni.

CUT-i vrnejo okvarjene ali uničene OBU-je pogodbenemu izvajalcu v popravilo ali reciklažo. OBU-ji, ki jih je mogoče znova uporabiti, se dodajo v centralno zalogo.

Z DSRC rešitvijo se novi parametri in/ali programska oprema OBU-jev naložijo prek personalizacijske opreme, z GNSS/CN rešitvijo pa se prenesejo bodisi prek DSRC-ja bodisi z GSM vmesnikom. Informacije o trenutnih parametrih in programski različici na OBU-jih zbira pogodbeni izvajalec in so na voljo v zaledni pisarni.

3.5. Preverjanje skladnosti

DARS d.d. je odgovoren za razvoj in upravljanje strategije preverjanja skladnosti (preverjanje pravilne uporabe sistema – enforcement). Postopek preverjanja skladnosti zajema odkrivanje in pregon; v ta namen mora pogodbeni izvajalec vzpostaviti nadzorno infrastrukturo.

Tehnično je sistem zasnovan tako, da se cestninskemu nadzoru, ki ga izvaja DARS d.d., zagotovijo potrebni podatki za preverjanje skladnosti iz centralnega sistema in zaledne pisarne, ki ju vzpostavi, vzdržuje in tehnično upravlja pogodbeni izvajalec.

3.6. Delovanje zaledne pisarne**Upravljanje odnosov s kupci**

Opis sistema

Upravljanje odnosov s kupci (CRM) vključuje glavno podatkovno zbirko za shranjevanje in upravljanje vseh podatkov o vozilih in uporabnikih. Postopek CRM se začne z registracijo vozila in se konča z vrnitvijo OBU-ja.

Funkcije CRM ponujajo vso potrebno funkcionalnost za mrežo uporabniških storitev (CUT-i, spletni portal in center za pomoč uporabnikom) za registracijo in ažuriranje podatkov o vozilih in uporabnikih.

Podatki o vozilu domačih uporabnikov morajo biti usklajeni s podatki iz Matičnega registra vozil in prometnih listin (MRVL). Spremembe podatkov o vozilu je mogoče sporočiti le MRVL-ju.

CRM med drugim hrani naslednje podatke:

- registrsko tablico in parametre vozila;
- podatke o registriranem posestniku vozila in/ali lastniku vozila (če so vneseni);
- informacije o računu;
- plačilna sredstva.

Ugotavljanje zneska cestnine

Tehnološki postopek cestninjenja mora zagotoviti samodejno prepoznavanje cestninjenega omrežja in beleženje podatkov o prevoženih cestninskih točkah. Zbiranje in pošiljanje podatkov o uporabi cestninskih cest DARS-ovi zaledni pisarni je v pristojnosti pogodbenega izvajalca.

Zaledna pisarna obdela zbrane podatke o uporabi cest in jih oceni, s čimer določi znesek cestnine. V tem postopku nastane finančna terjatev do uporabnika. DARS d.d. uporabniku pošlje račun v primeru poplačniškega računa ali ustrezno zniža dobroimetje na centralno hranjenem pred-plačniškem računu.

Postopek ugotavljanja zneska cestnine temelji na logiki za preverjanje in potrjevanje podatkov o uporabi cestninskih cest. Na primer, če je v podatkih o uporabi cestninskih cest ne-ocestnjen segment, ki ga je mogoče pojasniti samo s funkcionalno napako sistema (na primer na podlagi časovnih omejitev, premoščanje vrzeli v DSRC rešitvi), se ne-ocestnjen segment doda zaračunani uporabi ceste.

Ko uporabnik ugotovi, da je OBU okvarjen, lahko v omejenem časovnem obdobju opravi retroaktivno plačilo za uporabo cestninjenega omrežja. To možnost lahko uporabi tudi v primeru nizkega ali negativnega pred-plačniškega dobroimetja v omejenem časovnem obdobju po uporabi cest. V obeh primerih se s tem izogne plačilu globe.

Vozilo lahko vstopi v cestninjeno omrežje, preden je opremljeno z OBU-jem. V tem primeru mora uporabnik obiskati prvi možni CUT in prijaviti vhodno točko cestninjenega omrežja (retroaktivno plačilo). Retroaktivno plačilo mora biti poravnano na kraju samem.

V primeru vrnitve OBU-ja uporabnik pred odhodom s cestninjenega omrežja v CUT-u prijavi izhodno točko iz cestninjenega omrežja. Postopek je analogen retroaktivnemu plačilu in ga je prav tako potrebno poravnati na kraju samem.

Uporaba cest pred pridobitvijo OBU-ja ali po njegovi vrnitvi v CUT se doda k podatkom o uporabi cest. To pomeni, da bodo tudi morebitne nadzorne zabeleške za vozilo na teh delih vožnje obravnavane kot veljavna uporaba cest.

Računovodstvo

Dobroimetje pred-plačniških ter dolgovi po-plačniških uporabniških računov se urejajo in shranjujejo v zaledni pisarni. To je zahtevano zaradi možnosti uporabe metode premoščanja vrzeli (cestninjenje ne-ocestnjenih segmentov) ali polnjenja pred-plačniških računov prek spletnega portala. Taka rešitev je zahtevana tudi iz varnostnih razlogov. Uporabniki prejmejo opozorilo v primerih, ko je znesek pred-plačniškega dobroimetja na računu nizek ali porabljen, ali kadar po-plačniški račun postane neveljaven. To opozorilo mora uporabniku posredovati OBU (npr. s pomočjo zvočnega ali vidnega signala).

Vse spremembe na bančnih računih je potrebno najmanj enkrat dnevno prenesti v DARS-ov obstoječi računovodski sistem. V DARS-ovem računovodskem sistemu so zahtevani podatki o denarnem toku, neporavnanih obveznostih, sredstvih, ostalih obveznostih, itd. Računovodski sistem podpira vodenje DARS-a s finančnega vidika in z vidika posameznih aktivnosti, ki jih DARS izvaja v skladu z zakonskimi zahtevami.

Opis sistema

Izdajanje računov in opominov

Izdajatelji plačilnih sredstev zagotovijo plačila uporabnikov s plačilnim sredstvom. Izdajatelji plačilnih sredstev objavijo črno listo z vsemi uporabniki, ki jim je bila uporabnost odvzeta. Zaledna pisarna izda račun izdajatelju plačilnih sredstev za vse njegove uporabnike razen za uporabnike na črni listi. Ta črna lista se ažurira v shemi ECS-PPT tako pogosto, kot to določajo pogodbeni dogovori med DARS-om in izdajatelji plačilnih sredstev.

Uporabniki, ki so uvrščeni na črno listo, so o tem obveščeni preko OBU-ja. Sami so odgovorni, da nastalo situacijo odpravijo na cestninski uporabniški točki, s klicem na center za pomoč uporabnikom ali preko spletnega portala.

Plačilo po računu je možno le v primeru, če uporabnik z DARS-om v okviru uradnega postopka sklene ustrezen dogovor (sklene ustrezno pogodbo). Potem, ko je v okviru postopka izračuna zneska plačila cestnine določena terjatev do uporabnika, DARS začne postopek izstavljanja računa za po-plačniške račune. Če po danem časovnem obdobju plačila ne prejme, se začne postopek izdaje opomina.

Reševanje pritožb na drugi stopnji

Pritožbe, ki jih ni mogoče rešiti na prvi stopnji, t.j. na CUT-ih ali na centru za pomoč uporabnikom, se bodo v reševanje posredovale na drugo stopnjo. Reševanje tovrstnih pritožb se bo izvajalo v zaledni pisarni, in sicer s strani posebej za to usposobljenega kadra, in mora biti tesno povezano s tehničnim nadzorom in spremljanjem delovanja sistema ter delovanjem sistema zapisov o napakah.

3.7. Spremljanje delovanja

Uspešnost sistema je DARS-u zelo pomembna, zlasti glede stopnje zaznavanja (voženj na cestninjenem omrežju) uporabnikov, kajti to je ključna postavka za pravilno izračunavanje prihodkov. Visoka stopnja uspeha je odvisna od učinkovitosti različnih komponent sistema: pravilne registracije podatkov o vozilu, stopnje uspešnosti cestninskih transakcij, popolnega prenosa podatkov v centralni sistem, doslednosti in pravilnosti podatkovne zbirke ter pogostosti in učinkovitosti nadzora.

Uspešnost komponent se meri, rezultati tega merjenja pa so ključni kazalniki uspešnosti (v nadaljevanju KPI-ji). DARS-u služijo kot dokaz, da ne izgublja denarja, uporablja pa se tudi kot ocenjevalni kazalnik, da komponente sistema, storitve in funkcije delujejo pravilno. Ker je določena raven uspešnosti del pogodbenega dogovora, so te ravni opredeljene in se preverjajo z dogovorom o nivoju storitev (v nadaljevanju SLA). SLA opredeljujejo minimalno raven uspešnosti in določajo cilje, ki opredeljujejo nagrajevanje v odvisnosti od dosežene ravni storitev. Zato mora biti zagotovljeno merjenje KPI.

Ker je DARS d.d. sam prejemnik prihodkov in tudi operater sistema, je potrebno spremljati in ocenjevati samo tehnično uspešnost komponent sistema, ker vse cestninske storitve (registracijo, nadzor, ocenjevanje zneska plačila cestnine) izvaja DARS d.d. Preverjanje operativne uspešnosti izvaja DARS d.d., saj ta del storitev opravlja sam.

Zahtevano je, da sistem KPI-je generira samodejno.

Razpis vključuje tudi del o spremljanju delovanja sistema, ki je povezan s sistemom zapisov o napakah (v nadaljevanju SZN-jem). DARS d.d. potrebuje vpogled v delovanje vseh komponent sistema. Pogodbeni izvajalec mora odpreti zapis o napaki, primerno ukrepati, poročati o napredku reševanja in po razrešitvi problema zapis o napaki zapreti. Nekateri KPI-ji izhajajo neposredno iz zapisov o napaki, na primer v zvezi z odzivnim časom na prvo sporočilo o problemu, časom za razrešitev problema, itd.

Razpis vključuje tudi funkcionalnost spremljanja delovanja, kar pomeni samodejno generiranje ključnih kazalnikov uspešnosti (KPI-jev). DARS-u mora biti omogočeno spremljanje statusa delovanja sistema v realnem času. Sistem spremljanja uspešnosti mora biti povezan s sistemom zapisov o napakah.

3.8. Upravljanje s spremembami

Upravljanje s spremembami se nanaša predvsem na:

- dodajanje novih cestninskih segmentov k cestninjenemu omrežju;
- spremembe tarif in morebitne spremembe cestninskih razredov oziroma nove cestninske razrede;
- opremo naslednje generacije.

Opis sistema

Pri dodajanju novih cestninskih segmentov mora pogodbeni izvajalec nuditi sledeče informacije:

- cenik za nove komponente ECS;
- cene za dodajanje novih potrebnih funkcij in/ali podatkov;
- oceno časa, potrebnega za implementacijo vsega potrebnega na teh odsekih.

Sistem zaračunavanja mora podpirati spremembe tarif, ne da bi bila za to potrebna sprememba programske opreme sistema. Tarife so parametri sistema. Vpeljava novih cestninskih razredov, ki niso predvideni v obstoječih pravilnikih ali standardih ECS, lahko zahteva le manjše spremembe programske opreme sistema.

Omogočena mora biti integracija opreme naslednje generacije na podlagi potrebe po dodatnem viru ali kot zamenjava predhodne generacije po izteku življenjske dobe.

Centralni sistem ECS-PPT mora biti zasnovan tako, da upravljanje s spremembami (novi cestninski segmenti, spremembe tarif) ne pomeni dodatnih stroškov za DARS d.d..

3.9. Upravljanje interoperabilnosti

Nova shema cestninjenja (ECS-PPT) mora upoštevati Direktivo ES 2004/52 in Odločbo ES 2009/750. Direktiva opredeljuje interoperabilnost med območji elektronskega cestninjenja v Evropi, saj uporabniku omogoča cestninjenje z enim OBU-jem in eno pogodbo po vseh območjih EETS. To dodatno storitev zagotovijo ponudniki EETS, ki imajo pogodbe s pobiralci cestnin (lastniki ali operaterji cestninskih sistemov). Direktiva DARS-u kot lastniku in upravljavcu cestninskega sistema nalaga predvsem naslednje obveznosti:

- vzpostavitev sistema cestninjenja, ki je skladen z zahtevami Direktive ES 2004/52;
- priprava izjave o območju EETS, ki opisuje potrebne zakonske, organizacijske in tehnične pogoje za dostop ponudnikov EETS na območje cestninjenja, skladno z Odločbo ES 2009/750;
- sklepanje pogodb s ponudniki EETS;
- vključevanje ponudnikov EETS v sistem cestninjenja, in sicer po formalni odobritvi/potrditvi ponudnika EETS s strani DARS-a na podlagi izvedenega testiranja EETS interoperabilnosti.

Pogodbeni izvajalec mora na določenih segmentih nuditi podporo DARS-u pri pripravi izjave o območju EETS. Zasnova sistema ECS-PPT mora vključevati pogoje za učinkovito organizacijsko in tehnično integracijo ponudnikov EETS. Nadalje mora pogodbeni izvajalec nuditi podporo DARS-u pri zasnovi, implementaciji in upravljanju programa za testiranja EETS interoperabilnosti.

Za vse možne scenarije interoperabilnosti, pa najsi bodo bilateralni (dvostranski dogovor med dvema operaterjema o uvedbi interoperabilnosti) ali temelječi na EETS izhodiščih. **Scenariji interoperabilnosti se lahko aktivirajo v celotnem obdobju trajanju pogodbe.** To ima med drugim vpliv na število OBU-jev, ki jih mora zagotavljati pogodbeni izvajalec in tudi na postopke za merjenje učinkovitosti delovanja sistema v segmentu, ki je odvisen od števila OBU-jev v uporabi.

3.10. Prehod iz obstoječih DARS-ovih sistemov

Načrtovanje prehoda (migracija) iz obstoječih DARS-ovih sistemov je pomembno, saj bo zagon ECS-PPT neposreden, in sicer brez vzporednega delovanja sistema ABC in sheme ECS-PPT v določenem vmesnem obdobju.

Splošen cilj je zagotoviti nemoten začetek delovanja ECS-PPT in doseči kar najvišje zadovoljstvo obstoječih in novih uporabnikov.

Glavna področja prehoda so:

- osebje v trenutnem cestninskem sistemu;
- vključitev prodaje vinjet za lahka vozila v aplikacijo CUT-ov;
- vračilo ABC tablic in DARS-ovih kartic ter vračilo pred-plaćanih zneskov;
- vključitev trenutne DARS-ove CRM podatkovne zbirke;
- nadgradnja trenutno uporabljanih vozil mobilnega nadzora;
- odstranitev obstoječih cestninskih postaj;

Opis sistema

- urejanje obstoječih storitvenih pogodb;
- odstranitev obstoječe centralne strojne opreme.

Zaposleni

DARS d.d. v trenutnem cestninskem sistemu zaposluje okoli 365 ljudi. Z vpeljavo nove sheme ECS-PPT del tega osebja, zlasti tisti na cestninskih postajah, ne bo več potreben.

Cilj je organizirati čim bolj učinkovito delovanje sistema ECS-PPT in s tem povezanih funkcij znotraj nove sheme ECS-PPT. Te funkcije se bodo izvajale večinoma na cestninskih uporabniških točkah (CUT-ih) ter pri ročnem preverjanju zapisov skladnosti (RPZS).

Na CUT-ih mora osebje izvajati naloge, kot so: registracija vozil, izdajanje OBU-jev in sprejemanje vrnjenih OBU-jev (vključno s preizkusom delovanja), nudenje informacij in podpore uporabnikom ter prodaja vinjet.

Osebje za ročno preverjanje zapisov skladnosti je odgovorno za identifikacijo in potrjevanje neskladnega vedenja na podlagi prejetih zapisov, ki prihajajo z nadzorne infrastrukture.

Osebje obstoječih mobilnih nadzornih enot mora biti usposobljeno, da lahko izvaja ustrezna preverjanja skladnosti ter definirane ukrepe v primeru odkritih neskladnosti in sankcioniranja kršiteljev.

Da bi lahko izvajalo nove naloge, mora biti vse osebje pred začetkom delovanja ustrezno usposobljeno. V ta namen mora pogodbeni izvajalec vzpostaviti, pripraviti in izvršiti program usposabljanja.

Vključitev prodaje vinjet

Vozniki lahkih vozil morajo imeti možnost pridobiti vinjete za DARS-ovo in ASFINAG-ovo omrežje tudi na cestninskih uporabniških točkah.

V ta namen mora oprema CUT-ov vključevati aplikacijo za prodajo vinjet. Aplikacija mora vključevati tudi računovodsko orodje in program za upravljanje z zalogami vinjet.

Cestninjenje lahkih vozil na CP Hrušica

Na cestninski postaji Hrušica se izvaja cestninjenje lahkih in težkih vozil za uporabo predora Karavanke. Cestninjenje težkih vozil se vključi v shemo ECS-PPT.

Tudi cestninjenje lahkih vozil se vključi v shemo ECS-PPT po obstoječem principu cestninjenja lahkih vozil, kot ga opredeljuje Uredba o cestnini za uporabo predora Karavanke.

Cestninska programska oprema na cestninski postaji Hrušica mora vključevati aplikacijo za prodajo vinjet.

Vračilo ABC tablic in DARS kartic

Vračilo ABC tablic in DARS kartic bo izvedeno v okviru obstoječega (starega) cestninskega sistema in s tega stališča nima nikakršnega vpliva na uvedbo sheme ECS-PPT.

Vključitev trenutne CRM podatkovne zbirke

DARS trenutno vodi podatkovno zbirko upravljanja odnosov s kupci (CRM), ki vsebuje kontaktne podatke strank z ABC tablicami in DARS karticami. Podatke iz CRM o tujih uporabnikih ABC sistema je priporočljivo prenesti v novo shemo elektronskega cestninjenja, saj so dragocen vir za obveščanje obstoječih strank z namenom, da se jih oskrbi z informacijami o uvedbi nove sheme elektronskega cestninjenja in njihovih dolžnostih povezanih s tem.

Vozila mobilnega nadzora

V sedanjem vinjetnem sistemu ima DARS d.d. 20 vozil namenjenih za mobilni nadzor. Za novo cestninsko shemo ECS-PPT se pričakuje, da bo v rednem delovanju 10 vozil, pri čemer pa bodo vsa vozila opremljena z opremo za izvajanje nadzora v shemi ECS-PPT.

Opis sistema

Osnovni pristop je nadgraditi vozilo s strojno opremo, potrebno za nadzorne naloge v novi shemi ECS-PPT. Nova oprema, ki jo je treba namestiti v navedena vozila, je predvidoma sestavljena iz:

- dveh fiksni DSRC anten, nameščenih na strehi vozila za branje podatkov iz OBU-jev;
- DSRC ročne naprave za branje podatkov iz OBU-jev;
- mobilnih terminalov za obdelavo podatkov in komunikacijo z zaledno pisarno;
- vmesnika za tiskalnik in plačilni terminal.

Navedeno opremo dobavi, vgradi in vzdržuje pogodbeni izvajalec.

Odstranitev obstoječih cestninskih postaj

Trenutni cestninski sistem uporablja infrastrukturo cestninskih postaj, ki po zagonu ECS-PPT ne bo več potrebna. Za fizično odstranjevanje te cestninske infrastrukture bo poskrbljeno prek ločenega projekta in zato **ne sodi v okvir vzpostavitve in delovanja ECS-PPT**.

DARS pa bo območja nekdanjih cestninskih postaj verjetno uporabil za CUT-e v direktnem upravljanju DARS d.d. ali za druge namene nadzora prometa, npr. za delo prekrškovnih organov (Policija, FURS, VURS, CN DARS).

Odstranitev obstoječe centralne strojne opreme

Obstoječ cestninski sistem zahteva upravljanje centralne strojne opreme, večinoma aplikacijskih in komunikacijskih strežnikov. Takšna namenska oprema se v novi shemi ECS-PPT ne more ponovno uporabiti.

Strojna in programska oprema, ki se trenutno uporablja za standardne pisarniške aplikacije, pošto in telefonske storitve, se lahko ponovno uporabi.

4. Javno naročilo in delitev odgovornosti

Naprava v vozilu - OBU

Začetna količina OBU-jev je vključena v sklop vzpostavitve sistema, nadaljnje količine se plačujejo ob dobavi. Omejitev glede tehnologije ni razen zahteve po skladnosti z EETS, kar pomeni, da je **razpis odprt** za ponudbe, ki bodo temeljile na tehnoloških rešitvah, kot jih opredeljuje Direktiva 2009/52/ES. Treba je zagotoviti, da je mogoče OBU namestiti v kakršno koli vozilo.

Lastnik OBU-jev je DARS d.d.

Pogodbenega izvajalca je odgovoren za vse OBU-je v obtoku in za njihovo brezhibno delovanje. Pogodba vključuje upravljanje OBU-jev skozi ves njihov življenjski cikel, na primer zamenjavo baterij, nadgradnjo, popravila, zamenjavo pokvarjenih naprav, recikliranje, dobavo naprav nove generacije, itd.

Pogodba vključuje tudi upravljanje centralne zaloge OBU-jev in dostavo OBU-jev DARS-u ter CUT-om ob naročilu iz centralnega sistema.

Obcestna oprema

Obcestna oprema je potrebna najmanj za preverjanje skladnosti.

DARS ima ob skoraj celotnem cestnem omrežju položene optične in električne instalacije. DARS neuporabljene optične instalacije (optična vlakna) in razpoložljive električne kapacitete brezplačno ponudi za namen vzpostavitve ECS-PPT. Stroški, ki bodo nastali z namestitvijo priključkov in podatkovnih povezav, morajo biti kriti s strani pogodbenega izvajalca.

Pogodbeni izvajalec sam sprejme končno odločitev, ali želi uporabiti obstoječo infrastrukturo ali pa dobaviti svojo rešitev. Če pogodbeni izvajalec namerava uporabljati DARS-ovo optično infrastrukturo, mora zadostiti njenim zahtevam (na primer zahtevani pasovni širini ali napajanju) in opisati način uporabe. Vse dodatne stroške povezane z optičnim in električnim omrežjem nosi pogodbeni izvajalec.

Opis sistema

DARS bo za vse postopke pridobitve **gradbenih dovoljenj pooblastil pogodbenega izvajalca**.

Lastnik obcestne opreme je DARS. Pogodbeni izvajalec je odgovoren za delovanje in vzdrževanje obcestne opreme. Prav tako je izvajalec odgovoren tudi za zbiranje podatkov 24 ur na dan, 7 dni v tednu. DARS-u mora biti prek vmesnika omogočeno spremljanje statusa delovanja obcestne opreme.

Pogodbenega izvajalca zavezuje pogodba, oziroma v tem konkretnem primeru njen storitveni del, ki med drugim vključuje podrobne zahteve glede posredovanja podatkov o plačilih, o delovanju in vzdrževanju obcestne opreme.

Mobilna nadzorna enota

Mobilne nadzorne enote so v lasti DARS-a, ki jih tudi upravlja. Vozila in osebje zagotovi DARS (uporaba že obstoječih DARS-ovih vozil in zaposlenih).

Posebno opremo, potrebno za preverjanje skladnosti v sistemu ECS-PPT, dobavi, vgradi in vzdržuje pogodbeni izvajalec.

Pogodbeni izvajalec mora zagotoviti pravilno namestitev opreme in je odgovoren za pravilno delovanje opreme (storitvena pogodba, torej zamenjava dotrajane ali okvarjene opreme, normalna popravila, vzdrževanje).

Vso drugo opremo, kot so plačilni terminal, tiskalnik, lisice, znaki s spremenljivimi sporočili, varnostni material itd. v in na vozilih zagotovi DARS. DARS je odgovoren tudi za potrošno blago, kot sta bencin, papir za tiskalnik in plačilni terminal itd.

Centralni sistem

Centralni sistem je jedro cestninskega sistema, med drugim vključuje podatkovno bazo upravljanja odnosov s kupci (CRM) in vsebuje vse relevantne podatke za pošiljanje računov uporabnikom, preverjanje zapadlih plačil in sestavljanje statistike s podatki o prometu.

Centralni sistem je v lasti in pod kontrolo DARS-a in vsebuje podatke o uporabnikih in vozilih, podatke o prometu vozil ter uporabniške račune in zagotavlja podatke DARS-ovemu poslovnemu in računovodskemu sistemu.

Poleg tega mora biti centralni sistem **redundanten**, rezervna rešitev se mora nahajati blizu primarnega sistema, a še vedno dovolj daleč, da ni izpostavljena istim tveganjem kot glavni oziroma primarni sistem. Lastnik centralnega sistema je DARS, lastnik nadomestnega (redundantnega) sistema pa pogodbeni izvajalec (zunanje izvajanje odgovornosti in prevzem tveganj). Redundanten sistem se vzpostavi, vzdržuje in upravlja kot storitev.

Cestninska uporabniška točka

Predpisi Evropske unije določajo, da tuji uporabniki ne smejo biti postavljeni v slabši položaj kot domači uporabniki (ne-diskriminacija) in tudi, da ne sme biti ovir za prosto tržišče (»open market«). Zato morajo imeti tuji uporabniki enake možnosti dostopa do sistema; ta dostop pa mora biti omogočen v kratkem času in ob nizkih stroških, s čim manjšimi ovirami za dostop.

DARS že ima popolnoma funkcionalno uporabniško mrežo, ne le samih CUT-ov, ki jih vodi DARS, temveč tudi pogodbenih partnerjev, predvsem najemnikov počivališč na AC omrežju in pogodbenih partnerjev, ki trenutno že prodajajo vinjete. Pogodbeni izvajalec je zadolžen za zagotovitev:

- **Samostojnih ECS-PPT terminalov** s funkcionalnostmi za registracijo uporabnikov, personalizacijo OBU-jev ter testiranje in vračilo OBU-jev, vključno z upravljanjem zalog. Obenem morajo le-ti podpirati tudi prodajo vinjet (trenutne DARS-ove in ASFINAG-ove vinjete), upravljati zaloge vinjet ter omogočati prodajo drugih produktov.
- **Integracijo ECS-PPT v obstoječe prodajne terminale:** Za CUT-e, kjer prodajni terminali že obstajajo (na primer na bencinskih servisih) bo pogodbeni izvajalec moral priskrbeti:
 - aplikacijo, ki jo je mogoče integrirati v obstoječe prodajne terminale;
 - vsakršno dodatno potrebno opremo (npr. za personalizacijo in testiranje OBU-jev).

Opis sistema

DARS-ovi CUT-i bodo opremljeni s samostojnimi ECS-PPT terminali. Oprema na vseh drugih CUT-ih bo samostojna ali integrirana, odvisno od zahtev posameznih partnerjev.

Zgradbe in prostori

Vse zgradbe in prostori bodo zagotovljeni s strani DARS-a. To velja tudi za prostor namestitve strojne opreme primarnega centralnega sistema na lokaciji RNC Dragomelj v obstoječem stanju. V kolikor to stanje ne ustreza zahtevam centralnega sistema ECS-PPT, pogodbeni izvajalec zagotovi tehnično dopolnitev navedenega prostora. Pogodbeni izvajalec zagotovi tudi prostore za redundantni centralni sistem (rezervni strežnik v stalni pripravljenosti na rezervni lokaciji, t.i. »hot-standby server«).

Redundantni centralni sistem je razpisan kot storitev in bo v lasti ter upravljanju pogodbenega izvajalca.

Stiki z javnostmi

Za stike z javnostmi bo skrbel DARS.

- Konec dokumenta -