

Odesílatel (Koncesionář)

VIA SALIS, s.r.o.

Korespondenční adresa:

Coral Office Park C

Bucharova 2657/12, 158 00 Praha 13 – Stodůlky



Příjemce:

Česká republika – Ministerstvo dopravy

Se sídlem nábřeží Ludvíka Svobody 1222/2,

110 15 Praha 5

IČ: 660030088

ID datové schránky: n75aau3



Na vědomí:

Nezávislý Dozor

Společnost složená ze setec international s SGS



Projekt:

Projektování, výstavba, financování, provozování a údržba dálnice D4 v úseku Háje – Mirovice a provozování a údržba existujících přiléhajících úseků Skalka – Háje a Mirovice – Krašovice, projekt PPP D4

Označení:

DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00424-20240628-TB

Datum: 28.06.2024

Věc:

Změna na straně Zadavatele č. 04

– žádost o vyjádření

Odkaz na:

- (a) *Dopis Zadavatele č.j. MD-33455/2022-930/4 ze dne 18.10.2022;*
- (b) *Dopis Koncesionáře DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00205-20221111-TB ze dne 11.11.2022;*
- (c) *Dopis Zadavatele č.j. MD-33455/2022-930/6 ze dne 24.11.2022;*
- (d) *Dopis Koncesionáře DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00218-20221216-TB ze dne 16.12.2022;*
- (e) *Dopis Zadavatele č.j. MD-33455/2022-930/8 ze dne 24.01.2023;*
- (f) *Dopis Zadavatele č.j. MD-33455/2022-930/10 ze dne 21.04.2023;*
- (g) *Dopis Koncesionáře DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00310-20230815-TB ze dne 15.08.2023;*

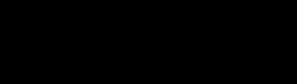
Sender (the Concessionaire)

VIA SALIS, s.r.o.

Mail address:

Coral Office Park C

Bucharova 2657/12, 158 00 Praha 13 – Stodůlky



Recipient:

The Czech Republic – the Ministry of Transport

Registered office nábřeží Ludvíka Svobody 1222/2,

110 15 Praha 5

ID: 660030088

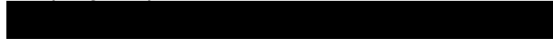
Databox ID: n75aau3



In copy to:

Independent Engineer

Company composed of setec international and SGS



Project:

Design, construction, financing, operation and maintenance of D4 highway sections Háje – Mirovice Section of D4 Highway, and operation and maintenance of existing adjacent sections Skalka – Háje a Mirovice – Krašovice, the PPP D4 project

Designation:

DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00424-20240628-TB

Date: 28.06.2024

Subject:

Public Authority Change No. 04

– statement request

Reference to:

- (a) *Public Authority's letter.no. MD-33455/2022-930/4 dated 18.10.2022;*
- (b) *Concessionaire's letter DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00205-20221111-TB dated 11.11.2022;*
- (c) *Public Authority's letter f.no. MD-33455/2022-930/6 dated 24.11.2022;*
- (d) *Concessionaire's letter DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00218-20221216-TB dated 16.12.2022;*
- (e) *Public Authority's letter f.no. MD-33455/2022-930/8 dated 24.01.2023;*
- (f) *Public Authority's letter f.no. MD-33455/2022-930/10 dated 21.04.2023;*
- (g) *Concessionaire's letter DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00310-20230815-TB dated 15.08.2023;*

(h) *Dopis Zadavatele č.j. MD-33455/2022-930/12 ze dne 25.08.2023;*

(i) *Dopis Koncesionáře DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00354-20240111-TB ze dne 11.01.2024;*

(j) *Dopis Zadavatele č.j. MD-33455/2022-930/14 ze dne 23.01.2024, doručen 24.01.2024*

(h) *Public Authority's letter f.no. MD-33455/2022-930/12 dated 28.08.2023;*

(i) *Concessionaire's letter DVia-D4-CON-MoT-COR-OUT-00354-20240111-TB dated 11.01.2024;*

(j) *Public Authority's letter f.no. MD-33455/2022-930/14 dated 23.01.2024;*

v návaznosti na Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4 dle článku 32.1 Koncesionářské smlouvy v odk. (a), Koncesionář informuje Zadavatele následovně:

I.

S ohledem na předchozí korespondenci a diskuse se Zadavatelem (viz níže), ve věci Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4, Koncesionář tímto shrnuje změny a následné upřesnění, které dle názoru Koncesionáře tvoří součást, nebo souvisejí a mají být provedeny pro řádnou implementaci systému Dálniční technologie na základě Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4:

- 1) Řešení a rozmístění PDZ/PIT na portálech – realizace dle tzv. „Variantního řešení č. 2“, které tvořilo přílohu č. 2 Prvotního částečného vyjádření Koncesionáře dopisem v odk. (b), a které bylo potvrzeno vyjádřením Zadavatele dopisem v odk. (c).
- 2) Instalace dodatečných návěstných řezů – doplnění dvojice portálů – každý portál pro jeden směr jízdy – cca. dprostřed nejdleších mezikřižovatkových úseků, tj. do úseků mezi MÚK Těchařovice (km 54) a MÚK Lety (km 63) (pozn. přesné umístění je/bude v km 58,130 a 59,456), mezi MÚK Lety (km 63) a MÚK Mirotice (km 74) (pozn. přesné umístění je/bude v km 68,890 a 69,600) a mezi MÚK Mirotice a MÚK Nová Hospoda (km 84) (pozn. přesné umístění je/bude v km 78,550 a 79,970) tak, aby návěstné řezy byly potenciálně využitelné mj. k regulaci maximální povolené rychlosti. Předmětný požadavek byl uveden v Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4 dopisem v odk. (a). Dále instalace dodatečného PDZ na výjezdu z Odpočívky Krsice (celkem 2ks) za účelem sdílení aktuální výstrahy nebo rychlostního limitu vyjíždějícím vozidlům.
- 3) Úprava technického řešení automatického sčítání dopravy z neinvazivního měřidla na smyčkové sčítače (zajištění prokázané schopnosti poskytovat

Following the Public Authority Change Notice No. 4 pursuant to Clause 32.1, Concession Agreement in ref. (a), the Concessionaire informs the Public Authority as follows:

I.

In view of the previous correspondence and discussions with the Public Authority (see below) regarding Public Authority Change Notice No. 4, the Concessionaire hereby summarises changes and subsequent clarification which, in the Concessionaire's opinion, form part of, or are related to and are to be executed for proper implementation of the Highway Related Technology system pursuant to the Public Authority Change Notice No. 4:

- 1) Solution and placement of the VTS/VIBs on the gantries - implementation according to the so-called "Variant Solution No. 2", which formed Annex No. 2 to the Concessionaire's Initial partial statement by letter in ref. (b), and which was confirmed by the Public Authority's statement by letter in ref. (c).
- 2) Installation of additional signalling sections - addition of a pair of gantries - each gantry for one direction of travel - approx. in the middle of the longest intersection sections, i.e. in the sections between the Těchařovice (km 54) and Lety (km 63) interchange (note the exact location is/will be at km 58,130 and 59,456), between Lety (km 63) interchange and Mirotice (km 74) interchange (note the exact location is/will be at km 68,890 and 69,600) and between Mirotice interchange and Nová Hospoda (km 84) interchange (note the exact location is/will be at km 78,550 and 79,970) so that the signalling sections are potentially usable, among other things, for speed limit regulation. The subject requirement was included in the Public Authority Change Notice No. 4 by letter in ref. (a). Furthermore, installation of an additional VTS at the exit from Service Areas Krsice (total of 2 pcs) in order to inform the departing vehicles about current warning or speed limit.
- 3) Modification of the technical design of the automatic traffic counting system from non-invasive meters to loop counters (ensuring the proven capability to

požadovanou klasifikaci vozidel do 8 tříd s přesností klasifikace definovanou Normami – i přidáním dalších nezbytných částí systému) z důvodu požadavků NDIC, a to dle návrhu uvedeného v dopise Koncesionáře v odk. (g), který byl potvrzen prostřednictvím vyjádření Zadavatele dopisem v odk. (h). Přesnost detekce systému ASD, tj. nepřetržitého sčítání celkového množství vozidel za hodinu, bude vycházet z požadavků Koncesionářské smlouvy. Dosažitelná přesnost klasifikace systému na principu indukčních smyček je stanovena v příslušné Normě – PPK-ITS_08-18, str. 50 – "Tabulka určení přesnosti detekce ASD". Vzhledem k úpravě systému se přesnost dosažitelného sběru/přenos souvisejících údajů považuje za splnění podmínek podle článku 9.2.1, tabulky 6.1, část „Automatické sčítače dopravy (ASD)" Přílohy č. 2 ke Koncesionářské smlouvě a článku 3.1.4 písm. b) Přílohy č. 2 k Příloze č. 3 ke Koncesionářské smlouvě, týkajících se výstavby a provozu Projektové pozemní komunikace a nepředstavuje porušení Výkonnostního cíle VN2 F - Provoz a údržba Dálniční technologie dle Přílohy č. 9 ke Koncesionářské smlouvě.

- 4) Změna umístění systému WIM tak, aby měření vozidel ve směru na Písek probíhalo v rámci Úseku č. 3 a měření vozidel ve směru na Prahu probíhalo v rámci Úseku č. 5 před odpočívkou Krsice, a to dle návrhu Koncesionáře uvedeném v dopise v odk. (g), který byl potvrzen prostřednictvím vyjádření Zadavatele dopisem v odk. (h).

Statistická data z WIM stanic budou přenášena na server NDIC v dohodnutém formátu, obsahu a četnosti.

Při aktivním certifikovaném měření WIM stanic budou kromě statistických dat vznikat i přestupková data. Pro přenos přestupků přetížených vozidel se předpokládá, že data z WIM stanic budou shromažďována na serverech přestupků v serverovně Koncesionáře, kde budou zašifrována a přístupná pro příslušné obce s rozšířenou působností (ORP) ke stažení přes FTP server. Přestupky z WIM (i) zjištěné přes WIM systém na Úseku č. 3 budou přístupné pro ORP Příbram a přestupky z WIM (ii) zjištěné přes WIM systém na Úseku č. 5 budou přístupné pro ORP Písek. Přestupková data budou přístupná ve formátu xml a budou obsahovat data včetně snímků vozidel. Na serverech Koncesionáře

provide the required classification of vehicles into 8 classes with the classification accuracy defined by the Standards - including the addition of other necessary parts of the system) due to requirements of NDIC, as presented in the Concessionaire's letter in ref. (g), which was confirmed by the statement of the Public Authority by letter in ref. (h). The detection accuracy of the ATC system, i.e. the continuous counting of the total number of vehicles per hour, will be based on the requirements of the Concession Agreement. The achievable classification accuracy of the induction loop system is set out in the applicable Standard - PPK-ITS_08-18, page 50 - "ATC detection accuracy determination table". Due to the modification of the system, the achievable collection accuracy/transfer of related data is being deemed as fulfilling the conditions under the Clause 9.2.1, Table 6.1, section "Automatic traffic counters (ATC)" of Schedule 2 to the Concession Agreement and Clause 3.1.4 (b) of Annex 2 to Schedule 3 to the Concession Agreement, related to construction and operation of the Project Road and does not constitute a breach of Performance Target VN2 F - Operation and Maintenance of Highway Related Technology according to Schedule 9 to the Concession Agreement.

- 4) Changing the location of the WIM system so that the measurement of vehicles in the direction of Písek takes place within Section No. 3 and the measurement of vehicles in the direction of Prague takes place within Section No. 5 before the Krsice service area, according to the Concessionaire's proposal specified in letter in ref. (g), which was confirmed by the statement of the Public Authority by letter in ref. (h).

Statistical data from WIM stations will be transmitted to the NDIC server in an agreed format, content and frequency.

When WIM stations are actively certified, they will generate violation data in addition to statistical data. For the transmission of violations of overloaded vehicles, it is assumed that the data from the WIM stations will be collected on the violation servers in the Concessionaire's server room, where they will be encrypted and accessible to the respective municipalities with extended competencies (ORP) for download via FTP server. WIM violations (i) measured via WIM system located in Section No. 3 will be accessible for the ORP Příbram and WIM violations (ii) measured via WIM system in Section No. 5 will be accessible for the ORP Písek. The violation data will be available in xml format and will contain data including

budou přestupková data uložena po maximální dobu 3 měsíce. Pro správu dat FTP serveru bude vyvinuta SW aplikace. Logiku aktivace a deaktivace certifikovaného měření a sběru přestupků poskytne Koncesionáři Zadavatel pro počáteční nastavení kritérií do systému, přičemž systém umožní flexibilní nastavení funkčních režimů i během provozu systému. Pro náhodnou aktivaci a deaktivaci certifikovaného měření bude použit SW modul, který čas aktivace generuje automaticky dle zvoleného počtu přestupků v daném měsíci. Přestupková data tedy budou produkována a ukládána na server přestupku pouze v čase certifikovaného měření (režim vynucení).

Na základě požadavku Zadavatele prezentovaného na jednání v Českých Budějovicích dne 22.03.2023, WIM stanice při neaktivním certifikovaném měření umožní v případě, že vozidla Policie ČR budou vybavena IT prostředky a mobilním internetem, přístup k prohlížení změřených vozidel za účelem jejich provádění na mobilních vahách Policie ČR. Data budou pro IT prostředky Policie ČR přístupná zařízením uživatelského přístupu přes VPN kanál.

Výše uvedeným způsobem přenosu naměřených dat (včetně případné deaktivace certifikovaného měření), budou splněny podmínky podle článku 2.5 Přílohy č. 3 k Příloze č. 3 Koncesionářské smlouvy, týkající se výstavby a provozu Projektové pozemní komunikace a současně nedojde k porušení Výkonnostního cíle VN2 F - Provoz a údržba Dálniční technologie dle Přílohy č. 9 ke Koncesionářské smlouvě.

- 5) Provedení proměnného dopravního značení – Meteo PDZ – Meteo a zařízení s provozními informacemi – teploměr ZPI-T dle technického řešení blíže specifikovaného v příloze č. 1 návrhu Koncesionáře *uvedeném v dopise v odk. (g)*, a které bylo potvrzeno prostřednictvím vyjádření Zadavatele *dopisem v odk. (h)*.
- 6) Provedení úpravy technického řešení systému telefonů nouzového volání – traťové SOS hlásky, na základě dohod shrnutých v záznamu ze setkání ze dne 10.11.2023 (viz příloha č. 1 tohoto dopisu) a 04.12.2023 (viz příloha č. 2 tohoto dopisu), a to následovně:

vehicle images. The violation data will be stored on the Concessionaire's servers for a maximum period of 3 months. A software application will be developed to manage the FTP server data. The logic for activation and deactivation of the certified measurement and collection of violations shall be provided to the Concessionaire by the Public Authority for the initial setting of criteria into the system, while the system allows flexible setting of functional modes even during system operation. For random activation and deactivation of the certified measurement, a software module will be used, which generates the activation time automatically according to the selected number of offences for given month. Thus, violation data will be produced and stored on the violation server only at the time of certified measurement (enforcement mode).

Based on the Public Authority's requirement presented at the meeting in České Budějovice on 22.03.2023, the WIM stations in the case of inactive certified measurements will allow, if the Police vehicles are equipped with IT means and mobile internet, access to view the measured vehicles for the purpose of their weight control on the mobile scales of the Police. The data will be accessible for the IT equipment of the Police by establishing user access via VPN channel.

The aforementioned method of transmission of measured data (including possible deactivation of certified measurement) shall meet the conditions under Clause 2.5 of Annex 3 to Schedule 3 to the Concession Agreement relating to the construction and operation of the Project Road and at the same time does not constitute a violation of Performance Target VN2 F - Operation and Maintenance of Highway Related Technology according to Schedule 9 to the Concession Agreement.

- 5) Execution of variable traffic signs - Meteo VTS-M and device with operational information - thermometer ZPI-T according to the technical solution specified in Annex No. 1 to the Concessionaire's proposal *specified by letter in ref. (g)* and which has been confirmed by the statement of the Public Authority *by letter in ref. (h)*.
- 6) Implementation of the modification in the technical design of the emergency call system – line SOS emergency telephones, based on the agreements summarized by minutes of the meeting, dated 10.11.2023 (see Annex 1 to this letter) and 04.12.2023 (see Annex 2 to this letter), as follows:

- a) SOS hlásky budou vybaveny dvěma tlačítky – jedno pro přímý hovor s Integrovaným záchranným systémem IZS (nouzové volání) a druhé pro přímý hovor s operačním střediskem Koncesionáře (OSK) (přivolání technické pomoci). K tlačítkům budou přiřazeny piktogramy pro jasné rozlišení tlačítek. Každý hovor bude signalizován ve SCADA systému.
- b) Mikrofon a reproduktor budou mít výrazné piktogramy a SOS hlásky nebudou vybaveny grafickým displejem.
- c) Odpovídat na telefony nouzového volání bude jenom IZS (tj. operátor IZS). Pokud jednou uživatel SOS hlásky stiskne tlačítko nouzového hovoru, čímž zahájí nouzové volání, SOS systém nesmí přerušit vytáčení hovoru během 30 vteřin. V případě nepřijetí nouzového volání ze strany IZS do 30 vteřin bude zahájený nouzový hovor ukončen. OSK nebude odpovědné za odpovídání na telefony nouzového volání a žádná taková požadovaná podmínka podle Koncesionářské smlouvy nebude uplatněna z důvodu rozporu s místní legislativou.
- d) V případě nouzového volání může hovor poslouchat pouze operátor IZS. SOS systém Koncesionáře zaznamená pouze metadata hovoru (datum a čas začátku hovoru, ukončení hovoru, SOS hláška, délka trvání hovoru). SOS systém nebude nahrávat zvuk (audio).
- e) V případě hovoru s OSK (přivolání technické pomoci), SOS systém bude nahrávat metadata včetně šifrované zvukové nahrávky.
- f) Z výše uvedených důvodů se v nesouladných částech vylučuje aplikace Normy - PPK-ITS_08-18 v rozsahu článku 4.3.1 SOS hláška trasová.
- g) Výše popsané technické řešení a postupy ve vztahu k iniciovanému nouzovému volání se považují za zcela splňující podmínky dle článku 9.2.1, tabulky 6.1, část „Systém telefonů nouzového volání – traťové SOS hlásky“ Přílohy č. 2 ke Koncesionářské smlouvě a článku 2.2 Přílohy č. 3 k Příloze č. 3 ke Koncesionářské smlouvě, týkající se výstavby a popsaného provozu SOS systému telefonů nepředstavují porušení Výkonnostního cíle VN2 F - Provoz a údržba Dálniční technologie dle Přílohy č. 9 ke Koncesionářské smlouvě. Koncesionář však je i přes výše uvedenou modifikaci vztaženou k nouzovému volání plně vázán Koncesionářskou
- a) SOS emergency telephones will be equipped with two buttons – one for direct call to Integrated Rescue System IRS (emergency call) and the other for direct call to the Concessionaire's operations centre (COC) (call for technical assistance). Pictograms will be assigned to the buttons to clearly distinguish the buttons. Each call will be signalled in the SCADA system.
- b) The microphone and loudspeaker will have distinctive pictograms and the SOS emergency telephones will not have a graphic display.
- c) Only the IRS (i.e., IRS operator) will answer emergency calls. Once an SOS call button is pressed by the user of the SOS emergency telephone to initiate an emergency call, the SOS system shall not interrupt the initiation of the call within 30 seconds. If the emergency call is not received by the IRS within 30 seconds, the initiated emergency call will be terminated. COC will not be responsible for answering emergency calls and no such condition under the Concession Agreement shall apply, as it would constitute a contradiction to local legislation.
- d) In the event of an emergency call, only the IRS operator may listen to the call. The Concessionaire's emergency system will only record call metadata (call start date and time, end of call, SOS emergency telephone, duration of call). The Concessionaire's emergency system will not record audio.
- e) In the case of a call to COC (call for technical assistance), the emergency system will record metadata including encrypted audio.
- f) For the above reasons, the application of the Standard – PPK-ITS_08-18 as per clause 4.3.1 line SOS emergency telephone is excluded in the parts, where there are discrepancies.
- g) Above described technical solution and proceeding in relation to an initiated emergency call is deemed as completely fulfilling the conditions under the Clause 9.2.1, Table 6.1, Section “Emergency Telephone System – line SOS emergency telephones” of Schedule No. 2 to the Concession Agreement and Clause 2.2 of Annex 3 to Schedule 3 to the Concession Agreement related to construction and described operation of emergency call system do not constitute a breach of Performance Target VN2 F - Operation and Maintenance of Highway Related Technology according to Schedule 9 to the Concession Agreement. The Concessionaire remains responsible

smlouvou ve vztahu k hovoru iniciovanému jako „přivolání technické pomoci“.

7) Analyzátoři dopravních proudů ADP budou osazeny na (i) každém návěštním řezu s instalovaným PDZ/PIT, tj. v požadované vzdálenosti před a za každou MÚK, blíže viz vyjádření Zadavatele *dopisem v odk. (j)* a (ii) na nově realizovaných návěštních řezech uvedených v bodu 2) výše. Osazením ADP tímto způsobem budou splněny povinnosti Koncesionáře dle článku 9.1.7 Přílohy č. 2 k Příloze č. 3 ke Koncesionářské smlouvě a článku 1.1.3 písm. b) Přílohy č. 3 k Příloze č. 3 ke Koncesionářské smlouvě v souvislosti s (i) umístěním ADP a (ii) zjišťováním dopravních dat ve všech jízdních pružích v celé délce Projektové pozemní komunikace a současně nedojde k porušení Výkonnostního cíle VN2 F - Provoz a údržba Dálniční technologie dle Přílohy č. 9 ke Koncesionářské smlouvě.

8) ADP budou vybaveny detektory pro zabezpečení funkce detekce kromě jiného i cizího předmětu na vozovce. Protože Koncesionářská smlouva nedefinuje velikost cizího předmětu, stanovuje se minimální velikost předmětu, který bude detekován detektory ADP, a to dle aktuálních technických možností, na 1m³. Současně některé události definované Koncesionářskou smlouvou jsou kombinací dílčích detekcí jednotlivých částečných událostí. Vzhledem ke kombinované detekci a příbuzné detekci definovaných událostí se připouští, že rozeznání některých událostí definovaných Koncesionářskou smlouvou může být vykonáno i příslušným operátorem OSK, a to v rozsahu celé délky Projektové pozemní komunikace s využitím instalovaného kamerového systému. Uvedené řešení nepředstavuje porušení Výkonnostního cíle VN2 F - Provoz a údržba Dálniční technologie dle Přílohy č. 9 ke Koncesionářské smlouvě.

9) Zařízení pro úsekové měření rychlosti bude pracovat v indikativním režimu pro sběr statistických údajů a režimu certifikovaného měření (vynucení) produkující přestupkovou dokumentaci.

Přestupková data budou produkována pouze v režimu certifikovaného měření. Certifikované měření bude probíhat zejména při snížené rychlosti úseku dálnice. Při aktivním certifikovaném měření ve standardních provozních podmínkách (rychlostní limit 130 km/h) bude na zařízení s provozními

in the meaning of the Concession agreement in the case of calls initiated as the "call for technical assistance".

7) Traffic flow analysers TFA will be installed on (i) each signalling section with installed VTS/VIBs, i.e. at the required distance before and after each interchange, for more details see the statement of the Public Authority *by letter in ref. (j)* and (ii) on newly implemented signal sections referred to in point 2) above. The installation of the TFA in this manner will fulfil the Concessionaire's obligations under the Clause 9.1.7 of Annex 2 to Schedule 3 to the Concession Agreement and Clause 1.1.3 (b) of Annex 3 to Schedule 3 to the Concession Agreement in relation to (i) the placement of the TFA and (ii) the detection of traffic data in all lanes along the entire length of the Project Road and at the same time there is no violation of Performance Target VN2 F - Operation and Maintenance of Highway Related Technology according to Schedule 9 to the Concession Agreement.

8) TFAs shall be equipped with detectors to provide the function of detecting, among other things, foreign objects on the roadway. As the Concession Agreement does not define the size of the foreign object, the minimum size of the object to be detected by the TFAs is set at 1m³ according to current technical possibilities. At the same time, some events defined by the Concession Agreement are a combination of partial detections of individual partial events. Due to the combined detection and related detection of defined events, it is acknowledged that the recognition of some events defined by the Concession Agreement may also be performed by the relevant operator in the COC to cover the whole Project Road using the installed cameras. This solution does not constitute a breach of Performance Target VN2 F - Operation and Maintenance of Highway Related Technology according to Schedule 9 to the Concession Agreement.

9) The SSC devices will operate in indicative mode to collect statistical data and in certified measurement (enforcement) mode producing violation documentation.

Violation data will only be produced in certified measurement mode. Certified measurement will be carried out mainly at reduced speed on the motorway section. When certified measurement is active under standard operating conditions (speed limit 130 km/h), the information "Section speed measurement in

informacemi (na portálech) zobrazena informace „Probíhá měření úsekové rychlosti“. Logiku aktivace a deaktivace certifikovaného měření a sběru přestupků poskytne Koncesionáři Zadavatel pro počáteční nastavení kritérií do systému, přičemž systém umožní flexibilní nastavení funkčních režimů i během provozu systému. Pro náhodnou aktivaci a deaktivaci certifikovaného měření bude použit SW modul, který čas aktivace generuje automaticky dle zvoleného počtu přestupků v daném měsíci. Statistická data budou použita pro potřeby Koncesionáře a Prvního poddodavatele služeb provozu a údržby a nebudou automaticky sdílena se Zadavatelem a Příslušnými institucemi.

Výstupy/údaje z úsekového měření rychlosti (přestupková dokumentace) budou poskytovány Zadavateli prostřednictvím jejich přenosu na centrální server ŘSD (Čerčanská).

Poskytnutí výstupů/údajů z úsekového měření rychlosti dle předchozích odstavců se považuje za poskytování výstupů/údajů Zadavateli dle článku 9.2.1, tabulky 6.1, část „Zařízení pro úsekové měření rychlosti“ Přílohy č. 2 ke Koncesionářské smlouvě, článku 2.8.1 písm. a) Přílohy č. 3 k Příloze č. 3 ke Koncesionářské smlouvě a Výkonnostního cíle VN2 F - Provoz a údržba Dálniční technologie dle Přílohy č. 9 ke Koncesionářské smlouvě.

- 10) Dle článku 9.2.1, tabulky 6.1, část „Zařízení pro úsekové měření rychlosti“ Přílohy č. 2 ke Koncesionářské smlouvě, musí být rychlost měřena v celé délce Úseku č. 8 z důvodu přítomnosti mimoúrovňové křižovatky na Úseku č. 8, kdy Projektová pozemní komunikace přechází z dálnice D4 na silnici I/20, tj. dochází ke změně rychlostních limitů na Projektové pozemní komunikaci a s ohledem na to, že v souladu s výše uvedeným článkem Přílohy č. 2 ke Koncesionářské smlouvě byl Úsek č. 8 spojen s Úsekem č. 9 (po MÚK Chlaponice) a tvoří jeden měřený úsek; je nevyhnutelné pro certifikované měření úsekové rychlosti nastavení jednotného rychlostního limitu v celé délce měřeného úseku, a to prostřednictvím trvalého dopravního značení. Nastavený jednotný rychlostní limit ve výše uvedeném měřeném úseku (tj. Úsek č. 8 a Úsek č. 9 po MÚK Chlaponice), bude pro účely určení Faktoru dostupnosti (tabulka 4 v Příloze č. 11 ke Koncesionářské smlouvě) představovat „rychlost

progress" will be displayed on the device with operational information (on the gantries). The logic for activation and deactivation of certified measurement and collection of violation data shall be provided to the Concessionaire by the Public Authority for the initial setting of criteria into the system, while the system allows flexible setting of functional modes even during system operation. Random activation and deactivation of the certified measurement will use a software module, which generates the activation time automatically according to the selected number of violations for given month. The statistical data will be used for the needs of the Concessionaire and the Initial Operation and Maintenance Subcontractor and will not be automatically shared with the Public Authority and Competent Institutions.

Outputs/data (violation documentation) from the SSC will be provided to the Public Authority by transferring them to the central server of ŘSD (Čerčanská).

The provision of the SSC outputs/data according to the previous paragraphs shall be deemed to be the provision of outputs/data to the Public Authority according to Clause 9.2.1, Table 6.1, Section "Section Speed Control Equipment" of Schedule 2 to the Concession Agreement, Clause 2.8.1 (a) of Annex 3 to Schedule 3 to the Concession Agreement and Performance Target VN2 F - Operation and Maintenance of Highway Related Technology according to Schedule 9 to the Concession Agreement.

- 10) According to Clause 9.2.1, Table 6.1, Section "Section Speed Control Equipment" of Schedule 2 to the Concession Agreement, speed must be measured along the entire length of Section No. 8 due to the presence of the interchange on Section No. 8, when the Project Road transitions from the D4 highway to the I/20 road, i.e. the speed limits on the Project Road changes, and in accordance with the above-mentioned article of Schedule No. 2 to the Concession Agreement, Section No. 8 has been connected to Section No. 9 (after the Chlaponice interchange) and forms one measured section; it is necessary for the certified measurement of the section speed to set a uniform speed limit along the entire length of the measured section, by means of permanent traffic signs. The set uniform speed limit in the above-mentioned measured section (i.e. Section No. 8 and Section No. 9 after the Chlaponice interchange) will represent the "standard speed" for the purposes of determining the Availability Factor (Table 4 in Schedule 11 to the Concession

standardně povolenou“. Jinak řečeno, nastavený jednotný rychlostní limit se nebude považovat za snížení maximální povolené rychlosti oproti rychlosti standardně povolené dle položky č. 2 tabulky č. 3 v Příloze č. 11 ke Koncesionářské smlouvě. Při nastavení jiných rychlostních limitů pomocí PDZ, nebo při nesjednocení rychlostního limitu v měřeném úseku, bude certifikované měření vypnuto a zařízení bude použito pro indikativní měření rychlostí.

- 11) Data z meteorologických zařízení – METEO, budou odevzdána do celostátního serveru Meteorologického informačního systému (MIS), k němuž je NDIC připojen jako klient. Tzn. data z meteorologických zařízení – METEO Koncesionář neposkytuje Národnímu dopravnímu informačnímu centru NDIC přímo, ale prostřednictvím MIS. Tento postup byl projednán s NDIC na jednání dne 03.01.2022 (viz příloha č. 3 tohoto dopisu).

Signál tvorby a ústupu mlhy bude prezentován pomocí měřené dohlednosti, přičemž limitní hodnoty budou definovány ve SCADA systému v souladu s hodnotami odpovídajícími Obvyklé odborné praxi.

Výše popsané technické řešení a postupy, v případě jejich správného zavedení, se považují za zcela splňující podmínky dle článku 9.2 a článku 9.2.1, tabulky 6.1, část „Národní dopravní informační centrum (NDIC)“ Přílohy č. 2 ke Koncesionářské smlouvě a článku 2.2.2 Přílohy č. 2 k Příloze č. 3 ke Koncesionářské smlouvě, týkající se výstavby a provozu Projektové pozemní komunikace a nepředstavují porušení Výkonnostního cíle VN2 F – Provoz a údržba Dálniční technologie dle Přílohy č. 9 ke Koncesionářské smlouvě.

- 12) Technologické vybavení Odpočívek zařízeními Dálniční technologie bude realizováno dle tabulky 6.1, část Analyzátorů dopravních proudů uvedené v Příloze 2 ke Koncesionářské smlouvě a článku 9.1.4 Přílohy 2 k Příloze 3 ke Koncesionářské smlouvě, tj. pro zabezpečení funkce detekce obsazenosti parkovacích míst pro nákladní vozidla na Odpočívkách. Detekce obsazenosti Odpočívek nákladními vozidly je součástí funkce "Analyzátorů dopravních proudů" a bude řešena přímým snímáním parkovacích míst nákladních vozidel a zobrazováním informace o počtu volných stání na příslušné PDZ dle „výkresu opakovaných řešení R109“ vozidlům na dálnici, tj. ne dle Norem (PPK). Odpočívky nebudou vybaveny technologií nad rámec

Agreement). In other words, a set uniform speed limit will not be considered as a reduction of the maximum speed limit compared to the standard speed limit according to item 2 of Table 3 of Annex 11 to the Concession Agreement. If other speed limits are set using the VTS, or if the speed limit in the measured section is not unified, the certified measurement will be disabled, and the device will be used for indicative speed measurement.

- 11) Data from meteorological equipment – METEO, will be submitted to the national server of the Meteorological Information System MIS, to which NDIC is connected as a client. That means, that the data from METEO is not provided by the Concessionaire to National Transport Information Centre NDIC directly, but through the MIS. This procedure was discussed with the NDIC at a meeting on 03.01.2022 (see Annex 3 to this letter).

The fog formation and fog retreat signal will be presented using measured visibility, with limit values defined in the SCADA system in line with Customary Professional Practice.

Above described technical solution and proceedings, when applied accordingly, are deemed as completely fulfilling the conditions under the Clause 9.2 and Clause 9.2.1, Table 6.1, Section “ National Transport Information Centre (NDIC)” of Schedule No. 2 to the Concession Agreement and Clause 2.2.2 Annex No. 2 to Schedule No. 3 to the Concession Agreement, related to construction and operation of the Project Road and do not constitute a breach of Performance Target VN2 F - Operation and Maintenance of Highway Related Technology according to Schedule 9 to the Concession Agreement.

- 12) Technological equipment of the Service Areas with the Highway Technology equipment will be implemented according to Table 6.1, Traffic Flow Analysers section in Schedule 2 to the Concession Agreement and Clause 9.1.4 of Annex 2 to Schedule 3 to the Concession Agreement, i.e. to ensure the function of occupancy detection of parking spaces for trucks at the Service Areas. The occupancy detection of the Service Areas by freight vehicles is part of the functionality of specific “Traffic Flow Analysers” and will be handled by directly scanning the truck parking spaces and displaying the number of available spaces on the relevant VTS as per the “R109 Repeated design drawing” to vehicles on the highway, i.e. not as per Standards (PPK). Service Areas will not be equipped with technology beyond the

požadavek Koncesionářské smlouvy (dohledové kamery, systém detekce parkovacích míst nákladních vozidel). Ze strany NDIC bylo v průběhu projednávání vyžadované odesílání stavu každého parkovacího místa na Odpočívce, což by znamenalo navýšení požadavku Koncesionářské smlouvy a původního požadavku o souhrnnou informaci o stavu obsazenosti. NDIC tak obdrží pouze informaci o celkovém počtu nákladních vozidel na Odpočívce, tj. o celkové obsazenosti Odpočívky nákladními vozidly.

- 13) Potvrzuje se, že kamerový systém pro rozpoznávání registračních značek vozidel (LPR) kamer není součástí Systému časového zpoplatnění. Vzhledem ke vzneseným specifickým požadavkům na stanoviště a portál pro CENDIS, s.p. (portál přes celou šířku komunikace bez kamer s infra-přisvity, instalace kamery nad středem pruhů jízdního pásu dálnice a pod), žádná z konstrukcí portálů realizovaných Koncesionářem v rámci Prací není vhodně a bez dalšího opatření využitelná pro účely CENDIS, s.p. Dodatečná infrastruktura požadovaná CENDIS, s.p. a vybudované Koncesionářem na základě se Zadavatelem projednaných požadavků pro Systém časového zpoplatnění spočívá ve vybudování jednoho portálu nad všemi pruhy dálnice D4 v odsouhlaseném staničení [REDACTED] včetně nízkonapěťového připojení a technologického rozvaděče ve stanoveném rozsahu se považuje za zvýšené úsilí Koncesionáře. Koncesionář nepřebírá žádnou odpovědnost za údržbu, obsluhu a provoz dodatečné infrastruktury požadované CENDIS, s.p. Koncesionář umožní napojení pro odběr energie a následný odběr energie pro provoz technologie CENDIS, s.p. z vybudované infrastruktury Dálniční technologie. Koncesionář ale neodpovídá za náklady na energii spotřebovanou CENDIS, s.p. Dodavatelem energie bude třetí subjekt, který bude dodávat energii Koncesionáři v souvislosti s výstavbou, resp. provozováním Projektové pozemní komunikace (Dodavatel energie). Plynulá dodávka energie závisí na Dodavateli energie. Nicméně, Koncesionář nebude zodpovídat CENDIS, s.p. nebo jinému subjektu zapojeného do činností CENDIS, s.p., za jakékoli výpadky dodávek energie, ani za jakékoli škody vzniklé v důsledku z nich vyvstalých.

Na základě jednání s NDIC ze dne 11.07.2023 (viz příloha č. 4 tohoto dopisu) je ze strany NDIC požadováno, aby byly provedeny/zajištěny následující úpravy/funkce Dálniční technologie a

requirements of the Concession Agreement (CCTV cameras, truck parking detection system). During the negotiations NDIC had required status of each parking space at Service Areas to be sent, which is an addition to the Concession Agreement requirement and the original requirement for summary information on occupancy status. NDIC will receive only the information on the actual summary occupation of the Service area by the lorries.

- 13) It is confirmed that the vehicle license plate recognition camera system (LPR) is not part of the Time-based Tolling System. Due to the specific site and gantry requirements raised by CENDIS, s.p. (a gantry across the entire width of the road without cameras with infrared lights, installation of a camera over the centre of the highway lanes, etc.), none of the gantry structures implemented by the Concessionaire as part of the Works is adequately and without other provision usable for CENDIS, s.p. purposes. The additional infrastructure required by CENDIS, s.p., negotiated with the Public Authority and built by the Concessionaire for the Time-based Tolling System consists in the construction of one gantry over all lanes of the D4 highway at the agreed chainage of [REDACTED] including low voltage connection and technological switchboard in the specified range is considered as Concessionaires additional effort. The Concessionaire does not assume any responsibility for maintenance, servicing and operation of the additional infrastructure required by CENDIS, s.p. The Concessionaire shall allow connection for power supply and subsequent power draw for operation of CENDIS, s.p. technology from the constructed infrastructure of Highway Related Technology. However, the Concessionaire shall not be responsible for the cost of energy consumed by CENDIS, s.p. The energy supplier shall be a third party that will supply energy to the Concessionaire in connection with the construction or operation of the Project Road (Energy Supplier). The Energy Supplier shall be responsible for the continuous supply of energy. Nevertheless, the Concessionaire shall not be liable to the CENDIS, s.p. or any other entity involved in activities of CENDIS, s.p. for any interruption in power supply nor for any damages arising therefrom.

Based on discussions with NDIC on 11.07.2023 (see Attachment No. 4 to this letter), NDIC requires to implement/provide the following modifications/functions to the Highway Related

služeb přenosu dat do NDIC, jež jsou nad rámec požadavků dle Koncesionářské smlouvy: (i) poskytování videopřenosu ve full HD (přičemž článek 5.1.5 Přílohy č. 2 k Příloze č. 3 ke Koncesionářské smlouvě předpokládá poskytování videopřenosu v HD kvalitě), (ii) poskytování online dat o volných parkovacích místech pro nákladní vozidla na Odpočívkách, (iii) zvýšení četnosti odesílání dat z ASD a METEO na každou minutu, přičemž článek 9.2.1, tabulka 6.1, část „Národní dopravní informační centrum (NDIC)“ Přílohy č. 2 ke Koncesionářské smlouvě, předpokládá odesílání dat minimálně jednou za 24 hodin.

Poskytování snímků v reálném čase do NDIC, resp. ŘSD, se považuje za jejich poskytnutí Zadavateli ve smyslu článku 5.1.5 Přílohy č. 2 k Příloze č. 3 ke Koncesionářské smlouvě.

Současně ovládání dohledových kamer (zorné pole, natočení, zacílení a zaostření kamer) bude umožněno výhradně Prvnímu poddodavateli služeb provozu a údržby. První poddodavatel služeb provozu a údržby provede na přání Zadavatele natočení kamer do požadované polohy dle provozních možností. Popsané řešení ovládání kamer se považuje za zcela splňující podmínky dle článku 5.1.2 Přílohy č. 2 k Příloze č. 3 ke Koncesionářské smlouvě, týkající se výstavby a provozu Projektové pozemní komunikace a nepředstavuje porušení Výkonnostního cíle VN2 F – Provoz a údržba Dálniční technologie dle Přílohy č. 9 ke Koncesionářské smlouvě.

Prezentované požadavky od NDIC v rozsahu, v jakém se týkají Prací, je Koncesionář schopen provést, a to v případě, že Zadavatel, v souladu s níže uvedeným postupem, potvrdí, že mají být provedeny jako součást Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4.

Koncesionář upozorňuje, že kromě zvýšených nákladů na Práce, budou požadavky NDIC vést i ke zvýšeným nákladům na Služby.

- 14) Jelikož se Práce dle Oznámení změny na straně Zadavatele č. 4 týkají i Stávajících úseků, pro vyloučení pochybností se uvádí, že na daném Stávajícím úseku nastane technické předání stavby k Užívání podle článku 20.7 Koncesionářské smlouvy (tj. dojde k dosažení hodnoty Faktoru úplného provozu ve výši 95 % dle Přílohy 11 ke Koncesionářské smlouvě, tabulky 2, číslo situace 2),

Technology and data transfer services to the NDIC, which are in excess of the requirements under the Concession Agreement: (i) sharing video stream in full HD (whereby Clause 5.1.5 of Annex 2 to Schedule 3 to the Concession Agreement anticipates provision of HD video stream), (ii) sending online data from Service Area about unoccupied truck places, (iii) increase in frequency of data upload from ATC and METEO to once every minute, whereby Clause 9.2.1, Table 6.1, section “National Transport Information Centre (NDIC)” of Schedule 2 to the Concession Agreement, anticipates sending data at least once every 24 hours.

The provision of real-time imagery to NDIC, or ŘSD, shall be deemed a provision to the Public Authority within the meaning of Clause 5.1.5 of Annex 2 to Schedule 3 to the Concession Agreement.

At the same time, the control of the CCTV cameras (field of view, rotation, aiming and focusing of the cameras) shall be made available exclusively to the Initial Operation and Maintenance Subcontractor. Initial Operation and Maintenance Subcontractor is responsible to move cameras to the position requested by Public Authority, if possible under the operational needs. The described camera control solution is considered to be fully compliant with Clause 5.1.2 of Annex 2 to Schedule 3 to the Concession Agreement regarding the construction and operation of the Project Road and does not constitute a breach of Performance Target VN2 F - Operation and Maintenance of Highway Related Technology according to Schedule 9 to the Concession Agreement.

The Concessionaire is able to implement presented requirements from NDIC, as they relate to the Works, in the event that the Public Authority, in accordance with the procedure set out below, confirms, that they are to be implemented as part of the Public Authority's Change Notice No. 4.

The Concessionaire notes that in addition to the increased cost of the Works, the requirements of the NDIC will result in increased Service Costs.

- 14) As the Works under Public Authority Change Notice No. 4 also concern Existing Sections, it is stated for the avoidance of doubt, that the technical handover of the construction for Final Occupancy on the Existing Section in question will occur in accordance with Clause 20.7 of the Concession Agreement (i.e. the Full Operation Factor value of 95% pursuant to Schedule 11, table 2, no. 2, Concession Agreement will be

okamžikem ukončení procesu technického předání podle článku 20.7.1 Koncesionářské smlouvy. Na vyhodnocení výsledků technického předání dle článku 20.7.2 Koncesionářské smlouvy, nebo na případné znovu svolané technické předání dle článku 20.7.4 Koncesionářské smlouvy, se ve vztahu k Faktoru úplného provozu nepřihlíží. Koncesionář má však i nadále povinnost postupovat dle článků 20.7.3 a 20.7.4 v případě uplatnění výhrad v rámci realizovaného technického předání.

(Vysvětlení uvedená v bodech 1) až 15) výše jsou dále společně označena jen „**Úpravy Dálniční technologie**“).

Vzhledem k výše uvedenému žádá Koncesionář Zadavatele o potvrzení, že Úpravy Dálniční technologie, blíže specifikované výše, tvoří součást Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4; a mají být provedeny Koncesionářem na jeho základě.

II.

Koncesionář s ohledem na rozsah Úprav Dálniční technologie (viz část I. výše) zpracoval rekalkulaci výše Kapitálových výdajů na provedení Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4.

Celkové předpokládané Kapitálové výdaje jsou aktuálně ve výši [REDACTED] Kč s DPH), přičemž jejich bližší specifikace je uvedena v příloze č. 5 tohoto dopisu. Pro vysvětlení Koncesionář doplňuje, že Kapitálové výdaje na vybudování infrastruktury pro Systém časového zpoplatnění (v rozsahu dle části I. bod 13) výše) jsou uvedeny v příloze č. 5 tohoto dopisu v položce „Portál CENDIS“, přičemž v této položce jsou obsaženy všechny projekční, stavební a další související (např. inženýrská činnost, právní služby) náklady.

Koncesionář s ohledem na realizaci Úprav Dálniční technologie (viz část I. výše) zpracoval rekalkulaci nákladů na Služby:

Náklady na obnovení dodatečných zařízení pro realizaci Úprav Dálniční technologie (viz část I. výše), včetně negativního dopadu na Platbu za dostupnost důsledkem požadovaných uzavírek, [REDACTED]

reached), at the moment of completion of the technical handover process in accordance with Clause 20.7.1 of the Concession Agreement. Regarding the Full Operation Factor, no account shall be taken of the evaluation of the results of technical handover pursuant to Clause 20.7.2 of the Concession Agreement, or of any reconvened technical handover pursuant to Clause 20.7.4 of the Concession Agreement. Notwithstanding the above, Concessionaire remains responsible to act in line with the Clauses 20.7.3 and 20.7.4 in case there will be complaints raised during the technical handover.

(The clarifications set out in 1) to 15) above are hereinafter collectively referred to as the “**Highway Technology Modifications**”).

In view of the foregoing, the Concessionaire requests the confirmation from the Public Authority, that the Highway Technology Modifications, as specified above, form part of Public Authorities Change Notice No. 4; and are to be implemented by the Concessionaire pursuant thereto.

II.

The Concessionaire with respect to the scope of the Highway Technology Modifications (see Part I. above) has prepared a recalculation of the amount of Capital Expenditure for the implementation of the Public Authority Change Notice No. 4.

The total estimated Capital Expenditure is in the amount of [REDACTED] including VAT), the detailed specification of which is provided in Annex 5 to this letter. For clarification, the Concessionaire adds that the Capital Expenditure for the establishment of the infrastructure for the Time-based Tolling System (in the scope according to Part I. point 13) above) is listed Annex 5 of this letter under the item "CENDIS Portal" where all design, construction and other related (e.g. engineering, legal services) costs are included.

For additional Service Costs resulting from the implementation of the Highway Technology Modification (see Part I. above) the Concessionaire has initiated a recalculation of expenses, which results to:

Costs for the renewal of additional devices required for the implementation of Highway Technology Modification (see Part I. above) including the balancing for the negative impact on the Availability Payment due to required closures, in the amount of [REDACTED]

Dodatečné náklady na energie potřebné pro užívání zařízení pro realizaci Úprav Dálniční technologie (viz část I. výše), ve [REDACTED] s DPH).

d) Navýšení nákladů na pojištění Kapitálových výdajů nutných k realizaci Úprav Dálniční technologie (viz část I. výše), ve výši [REDACTED] Kč, nepodléhá DPH.

Tyto dodatečné náklady na Služby (uvedené v bodech b) až c), viz část II. výše) budou rozdělené přes Koncesní lhůtu a budou vyžadovat úpravu Platby za dostupnost; podrobnosti budou odsouhlaseny během následného jednání mezi Zadavatelem a Koncesionářem podle článku 32.1.5. Koncesionářské smlouvy. Úpravy Finančního Modelu, a výsledné dopady na náklady, včetně potenciálních nákladů na právní a související poradenské služby Koncesionáře, nejsou do výše uvedených částek zahrnuty a budou předmětem diskuse podle výše zmíněného článku.

Koncesionář uvádí, že je současně povinen provést nezbytné schvalovací procesy s Věřiteli a zástupci Akcionářů v Dozorčí radě Koncesionáře; jejich souhlas bude předběžnou podmínkou pro formální finalizaci Změny na straně Zadavatele č. 4.

Bližší specifikace dodatečných Kapitálových výdajů a nákladů na Služby dle a) až c), viz část II. výše, je uvedena v přílohách č. 5, 6 a 7 tohoto dopisu. Příslušné zvýšené náklady na pojištění výše uvedených dodatečných Kapitálových výdajů vychází z nabídky pojišťovacího makléře [REDACTED] na výsledné náklady, dle přílohy č.8 tohoto dopisu.

Pro vyloučení pochybností Koncesionář uvádí, že se jedná o dodatečné předpokládané Kapitálové výdaje po započtení předpokládaných úspor z Prací, které v důsledku Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4 realizovány nebudou.

Předpokládané Kapitálové výdaje sestávají z Přímých nákladů a Marže na přímé náklady. Výše Marže na přímé náklady byla stanovena na základě Metodiky pro stanovení Marže na přímé náklady (dále jen „Metodika“), jejíž použití bylo odsouhlaseno Zadavatelem, a to ve výši 15 % z Přímých nákladů.

Ke Kapitálovým výdajům dle tohoto bodu, bude připočtena DPH v sazbě podle platných Právních předpisů.

Additional energy costs for the operation of devices required for the implementation of Highway Technology Modification (see Part I. above), in the amount of **CZK** [REDACTED] including VAT).

d) Increased charge of insurance costs for Capital Expenditures required for the implementation of Highway Technology Modifications (see Part I. above), in the amount of [REDACTED] is not subject to VAT.

Those additional Service Costs (as per b) and c), see Part II. above) will be spread over the Concession Period and will require the amendment of Availability Payments; such shall be in detail agreed upon within further discussion between the Public Authority and the Concessionaire as per clause 32.1.5, Concession Agreement. Amendment to the Financial Model and resulting costs impact, including potential legal and other related advisory costs to the Concessionaire, are not yet considered in above figures and will be subject of discussion as stated in aforementioned clause.

The Concessionaire wishes to inform, that it is required to simultaneously carry out the necessary approval processes with Lenders and representatives of Shareholders in Supervisory Board of Concessionaire; their approval will be pre-condition to formally finalize the Public Authority's Change No. 4.

Detailed breakdown of additional Capital Expenditures and Service Costs as per a) to c), see Part II. Above, is provided in attachment 5, 6 and 7 to the letter. Related increased charge of insurance costs for above mentioned additional Capital Expenditures results from the [REDACTED] to the resulting costs, as per the attachment 8 to the letter.

For the avoidance of doubt, the Concessionaire states that this is the additional anticipated Capital Expenditures after taking into account anticipated savings on the Works which will not be realised as a result of Public Authority Change Notice No. 4.

The estimated Capital Expenditures consist of Direct Costs and Margin on Direct Costs. The amount of the Margin on Direct Costs has been determined on the basis of the Methodology for Determination of the Margin for Direct Costs (the "**Methodology**"), the use of which has been approved by the Public Authority, at 15% of Direct Costs.

VAT will be added to the Capital Expenditures according to this point at the rate according to the applicable Legal Regulations.

Skutečná výše Kapitálových výdajů za provedení Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4 bude určena na základě předpokládaných Přímých nákladů a zvýšená o Marži na přímé náklady určenou na základě Metodiky.

Odhadovaná výše dodatečných nákladů za Služby pro užívání systému zavedeného dle oznámení Změny na straně Zadavatele č. 4 po celou dobu trvání Koncesní lhůty je určena na základě předpokládaných Přímých nákladů vzniklých z realizace výše popsanych Úprav dálniční technologie, a je zvýšená o Marži na přímé náklady určenou na základě Metodiky.

V souladu s požadavkem Zadavatele na ocenění nákladů na předfinancování realizace Úprav Dálniční technologie, dle vyjádření Zadavatele *dopisem v odk (h)*, Koncesionář uvádí, že je připraven zajistit financování předmětných nákladů, a to za úplatu ve výši 7,2 % ročně od vynaložení (tj. úhrady) příslušného nákladu do okamžiku jejich úhrady Zadavatelem v rámci první splátky Měsíční platby za dostupnost. Výše nákladů na financování byla stanovena s poukazem na dohodnuté podmínky uskutečnění Změny na straně Zadavatele č. 5.

III.

Jelikož je znám (i) rozsah Úprav Dálniční technologie, které by měly být provedeny jako součást Oznámení o Změně na straně Zadavatele č. 4 jakož i (ii) předpokládané Kapitálové výdaje za ně a dodatečné náklady na Služby, dle názoru Koncesionáře nic nebrání tomu, aby došlo i k procesnímu dořešení Oznámení o Změně na straně Zadavatele č. 4 dle Koncesionářské smlouvy.

Z uvedeného důvodu Koncesionář žádá Zadavatele o (i) projednání Oznámení o změně na straně Zadavatele č. 4, dle článku 32.1.5 Koncesionářské smlouvy.

Přílohy:

- 1) Záznam ze setkání ze dne 10.11.2023
- 2) Záznam ze setkání ze dne 04.12.2023
- 3) Záznam z konzultace s NDIC ze dne 01.03.2022
- 4) Záznam z konzultace s NDIC ze dne 11.07.2023
- 5) Specifikace Kapitálových výdajů
- 6) Specifikace nákladů na Služby
- 7) Specifikace spotřeby energie
- 8) Nabídka pojišťovacího makléře

The actual amount of Capital Expenditure for the execution of the Public Authority Change Notice No. 4 shall be determined based on predicted Direct Costs and increase by the Margin on Direct Costs determined on the basis of the Methodology.

The estimated amount of additional Service Costs for operating the system implemented as per Public Authority Change Notice No. 4 over the entire Concession Period is determined based on predicted Direct Costs for implementation of the above explained Highway Technology Modification, increased by the Margin on Direct Costs determined on the basis of the Methodology.

In accordance with the Public Authority's request for estimate of the costs of pre-funding the implementation of the Highway Technology Modification *by letter in ref. (h)*, the Concessionaire states that it is prepared to provide funding for the subject costs, at a rate of 7.2% per annum from the time the relevant costs are incurred (i.e. paid) until such time as they are paid by Public Authority under the first instalment of the Monthly Availability Payment. The amount of financing costs has been determined by reference to the agreed terms of implementation of the Public Authority's Change No. 5.

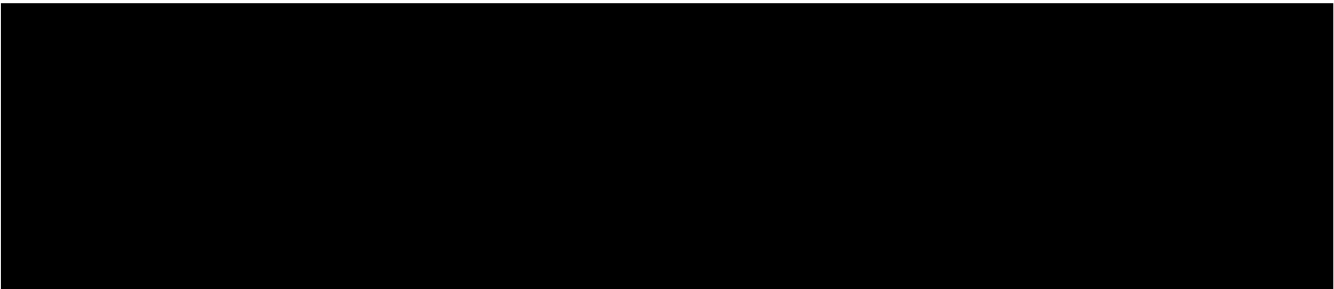
III.

As (i) the scope of the Highway Technology Modification to be made as part of the Public Authority's Change Notice No. 4 is known, as well as (ii) the anticipated Capital Expenditures and additional Service Costs, in the Concessionaire's opinion, nothing prevents the procedural completion of the Public Authority's Change Notice No. 4 under the Concession Agreement.

Therefore, the Concessionaire requests the Public Authority (i) to commence discussion on the Public Authority's Change Notice No. 4 in accordance with Clause 32.1.5 of the Concession Agreement.

Annexes:

- 1) Minutes of the meeting of 10.11.2023
- 2) Minutes of the meeting of 04.12.2023
- 3) Record of consultation with NDIC dated 01.03.2022
- 4) Record of consultation with NDIC dated 11.07.2023
- 5) Specification of Capital Expenditure
- 6) Specification of Service Costs
- 7) Specification of energy consumption
- 8) Insurance Broker's offer



Podpis osoby oprávněné jednat
jménem Koncesionáře /
*Signature of the person authorized to act
on behalf of the Concessionaire*



Podpis osoby oprávněné jednat
jménem Koncesionáře /
*Signature of the person authorized to act
on behalf of the Concessionaire*

