

## VYSVĚTLENÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE Č. 8

SPECIFIKACE VEŘEJNÉ ZAKÁZKY	
Zadavatel:	KORDIS JMK, a.s., IČ: 262 98 465, se sídlem Nové Sady 946/30, Staré Brno, 602 00 Brno (dále jen „Zadavatel“)
Název veřejné zakázky:	Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech (dále jen „Veřejná zakázka“)
Druh veřejné zakázky a zadávací řízení:	Veřejná zakázka na dodávky zadávaná v otevřeném řízení

Vážení dodavatelé,

dne 11. 1. 2018 jsme obdrželi dotaz týkající se zadávací dokumentace, se kterým nakládáme ve smyslu § 98 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázkách, v platném znění (dále jako „ZZVZ“), jako s žádostí o vysvětlení zadávací dokumentace.

V souladu s ustanovením § 98 odst. 1 ZZVZ tímto zadavatel poskytuje k uvedené žádosti následující vysvětlení:

### **Dotaz č. 1:**

*Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“,*

### **5 TECHNICKÁ SPECIFIKACE A ŘEŠENÍ TERMINLU ŘIDIČE OIS**

*U palubního počítače OIS je nutno vlastnosti rozdělit na dvě základní části:*

- *Mechanické provedení a rozložení prvků ve vozidle*
- *Definice HW a SW vlastnosti*

#### **5.1 MECHANICKÉ PROVEDENÍ**

*Může být dvojího typu:*

- *Kompaktní varianta standardní – komplexní jednotka PP bude mechanicky spojena v jeden celek.*
- *Dělená varianta – využitelná pro zástavbu do vozidel a šachtou pro PP OIS v palubní desce vozidla. Typicky jde o vozidla výrobce SOR. V případě řešení této koncepce je jejich vzájemné propojení povoleno maximálně dvěma kabely s minimální délkou 1,2m. Terminál pro cestující musí být v provedení na madlo vozidla s možností upevnění na horizontální i vertikální madlo.*

Žádáme zadavatele o potvrzení, že v případě Kompaktní varianty řešení musí být veškeré části odbavovacího zařízení v jednom nedělitelném celku a v případě Dělené varianty se může jedna o maximálně dvě zařízení (palubní počítač a terminál cestujícího), která jsou propojena maximálně dvěma kabely s minimální délkou 1,2m.

Dále žádáme zadavatele o sdělení důvodu uvedení minimální délky kabelů.

### **Odpověď**

Zadavatel sděluje, že v případě kompaktní varianty je PP OIS spojen v jeden celek. Zdali účastník v rámci řešení kompaktního provedení umožní jednotlivé části oddělit, necháváme na účastníkovi. Kabelové propojení v případě dělené varianty v minimální délce 1,2 m je stanoveno po dohodě s provozovateli / dopravci, s ohledem na rozdílnou zástavbu do vozidel, především v městských dopravách, kde je celkově uzavřená kabina řidiče oddělena od cestujících.

---

### **Dotaz č. 2:**

*Příloha č.1 ZD veřejné zakázky „Elektrotechnické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“,*

#### **5 TECHNICKÁ SPECIFIKACE A ŘEŠENÍ TERMINÁLU ŘIDIČE OIS**

*Podmínkou uspořádání je snadná výměna komponentů v případě poruchy systému. Součástí dodávky musí být i kovová zásuvka na peníze s minimálně šesti přihrádkami na mince a papírové bankovky (zásuvka nebo jednotlivé přihrádky musí být vyjmutelné), a s mechanickým uzamčením 2ks klíčků. Zásuvka musí být umístěna v samostatné skříni, na níž bude PP OIS oddělitelně upevněn. Skříň zásuvky musí mít pro spojení s vozidlem, dostatečný počet děr na řádné mechanické upevnění k palubní desce. Celkové rozměry skříně zásuvky nesmí přesáhnout rozměry základny 310 x 290 mm.*

*Žádáme zadavatele o detailní popis požadované kovové zásuvky na peníze (konstrukční, materiállové).*

*Dále žádáme zadavatele o vyjádření, zda je možné využít pro dodávky stávající kovové zásuvky na peníze, které jsou instalovány ve vozidlech dopravců v rámci IDS JMK. Dle dostupných informací jsou v rámci vozidel dopravců IDSJMK nainstalovány stovky kovových zásuvek na peníze, které jsou doplňovány a modernizovány mimo jiného v rámci nákupu nových vozidel dopravců v rámci IDS JMK.*

*Dále žádáme zadavatele o sdělení, kolik vozidel SOR s uvedenou šachtou pro PP v palubní desce je provozováno v rámci dopravců IDS JMK. Tato informace je podstatná z hlediska nabídkové ceny (konstrukce, držáky,...).*

### **Odpověď:**

Zadavatel nemůže sdělit detailní popis s ohledem na jednotlivá konstrukční a materiállové řešení různých dodavatelů / účastníků. Účastník musí navrhnout takové řešení, aby výše specifikované zadání splnil. Současné vybavení kovových zásuvek dopravců není možné využít právě s ohledem na jejich specifické konstrukční řešení pro odbavovací zařízení Mikroelektronika USVC a hlavně pro jejich rozdílné stáří a opotřebenost. Součástí zakázky na PP OIS nebude žádný specifický držák pro vozidla

SOR či jiná vozidla. Vystane-li potřeba speciálních držáků v průběhu instalace PP OIS do vozidel, budou tyto držáky řešeny individuálně po dohodě s provozovateli / dopravci.

---

**Dotaz č. 3:**

*Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektrotechnické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“,*

**5 TECHNICKÁ SPECIFIKACE A ŘEŠENÍ TERMINÁLU ŘIDIČE OIS**

**5.2 DEFINICE HW A SW , PP OIS**

*Elektronické spínače napájení jednotlivých prvků systému včetně elektronické pojistky a měření proudů a napětí jednotlivých větví (tabla, označovače jízdenek apod.). Palubní počítač pomocí těchto spínačů zapíná tyto periferie, které jsou pro správnou funkci systému potřeba. Relé pro spínání nejsou povolena z důvodu jejich omezené životnosti a zvýšené poruchovosti.*

*Z dostupných informací byla spínací relé postupně instalována ve vozidlech dopravců IDS JMK již od roku 2004 (stovky kusů) a dopravci tyto komponenty stále využívají a jsou funkční. Z tohoto důvodu žádáme Zadavatele o předložení statistiky zvýšené poruchovosti a omezené životnosti relé pro spínání, ze které vycházel při svém rozhodování o nepovolení relé. Dále si dovoluujeme uvést, že zadavatelem požadované elektronické spínače napájení jednotlivých prvků má z veřejně dostupných informací ve svém výrobním portfoliu pouze jedna společnost.*

**Odpověď:**

Na základě negativních zkušeností právě s provozem mechanických spínacích relé u dopravců, požadujeme, aby PP OIS byl vybaven elektronickým spínačem. V současné době cena těchto zařízení je téměř shodná, zadavatel tudíž požaduje toto řešení.

---

**Dotaz č. 4:**

*Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektrotechnické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“,*

**5 TECHNICKÁ SPECIFIKACE A ŘEŠENÍ TERMINÁLU ŘIDIČE OIS**

**5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS**

*Přijímač nevidomého v prostoru předního čela vozidla, může být externí. Hlásič informací pro nevidomého pracující na základě stisku přijímače nevidomého pracujícího na frekvencích využívaných hlásiči nevidomých dle standardů SONS (Sjednocená organizace nevidomých a slabozrakých ČR).*

*Žádáme zadavatele o sdělení, zda přijímač nevidomého má být součástí každého zařízení. Dále žádáme zadavatele o sdělení, zda součástí dodávky mají být i další komponenty systému hlášení pro*

nevidomé. Konkrétně se jedná o anténu povelového přijímače, potřebné reproduktory pro 3 směry hlášení.

Dále žádáme zadavatele o sdělení kolik vozidel dopravců IDS JMK je vybaveno systémem hlášení pro nevidomé a zda je možné stávající vybavení vozidel využít.

**Odpověď:**

Zadavatel uvádí, že veškeré vozidla IDS JMK jsou vybavena přijímačem nevidomého s anténním modulem. Tento přijímač je možné využít i pro řešení nového PP OIS. Reproduktory jsou taktéž součástí výbavy vozidel IDS JMK.

---

**Dotaz č. 5:**

*Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektrotechnické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“,*

**5 TECHNICKÁ SPECIFIKACE A ŘEŠENÍ TERMINÁLU ŘIDIČE OIS**

**5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS**

*Pokud bude systém obsahovat klávesy mimo obrazovku, pak tyto musí být podsvíceny pro lepší orientaci řidiče v nočních hodinách (zapínání může být ruční či automatické).*

*Na základě zkušeností z běžného provozu je ověřeno, že podsvícení kláves v okolí displeje není nutné. Žádáme zadavatele o sdělení, zda trvá na požadavku. Dále si dovoluujeme uvést, že zadavatelem uvedené podsvícení klávesnice má z veřejně dostupných informací ve svém výrobním portfoliu pouze jedna společnost.*

*Dále žádáme zadavatele o sdělení, zda v případě umístění kláves mimo obrazovku, které nebudou nijak sloužit k ovládní zařízení, musí být rovněž podsvícené.*

**Odpověď:**

Zadavatel trvá na podsvícení mechanických kláves PP OIS, jež budou běžně ovládány řidičem při obsluze PP OIS. Ze zkušeností a požadavků dopravců / provozovatelů víme, že podsvícená tlačítka usnadní řidiči orientaci v nočních hodinách. Tlačítka, jež neslouží k běžnému ovládní zařízení, nemusí být podsvícená.

---

**Dotaz č. 6:**

*Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektrotechnické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“,*

**5 TECHNICKÁ SPECIFIKACE A ŘEŠENÍ TERMINÁLU ŘIDIČE OIS**

### 5.3 POŽADAVKY NA OPERACE BANKOVNÍCH A DALŠÍCH BEZKONTAKTNÍCH KARET S DZC

Čtečka musí splňovat následující specifikaci:

PCI PTS security	PCI PTS 4.x
EMVCo Letter of Approval - Contact Terminal Level 1	Platný
EMVCo Letter of Approval - Contact Terminal Level 2	Platný
EMVCo Letter of Approval - Contactless Terminal Level 1	Platný
MasterCard Terminal Quality Management (TQM)	Platný
LoA L2 VISA PayWave	2.1.1 a vyšší
LoA L2 MasterCard PayPass	3.0.2 a vyšší
Card reader NFC/Contactless	EMV Level 1 compliant, ISO 14443 A/B
SAM	2
Operating temperature	-20 - +70
IK index (shock protection)	IK 10

Žádáme zadavatele o sdělení, z jakého důvodu požaduje PCI PTS security – PCI PTS 4.x, přes to, že terminály s certifikací PCI PTS 3.X je dle veřejně dostupných informací možné nasazovat až do 30. 4. 2020 a termín jejich vyřazení nebyl nijak stanoven a řídí se jeho životností (viz tabulka níže).

PED Usage, Sunset and Expiration Dates						
Lab Evaluation Status	PED Device Type	PCI PTS Device Expiration Date	Visa Purchase Requirements	Visa Deployment Requirement*	Visa Usage Requirement	Visa Sunset Mandates
Devices never lab evaluated by Visa or PCI	Attended POS PED	–	Not allowed	Not allowed		July 31, 2020
	EPP used in Unattended POS / ATM / Kiosk	–	Not allowed	Not allowed	Allowed if device has not been moved prior to Oct 2005	Phase out devices with TDES/EMV conversions
Pre-PCI Approved	Attended POS PED	Dec 31, 2007	Not allowed after device expiration date	Not allowed after sunset mandate	Not allowed after sunset mandate	Dec. 30, 2014
	EPP used in Unattended POS / ATM / Kiosk	Aug 31, 2008		Not allowed after device expiration date	Allowed if device has not been moved prior to Aug 2008	Phase out devices with TDES/EMV conversions
PCI PED or EPP PED V1.X	Attended POS PED	April 30, 2014	Not allowed after device expiration date	Allowed if purchased prior expiration date.		Recommend device replacement
	EPP used in Unattended POS / ATM / Kiosk					
PCI PED or EPP PED V2.X	Attended POS PED	April 30, 2017	Not allowed after device expiration date	Allowed if purchased prior expiration date.		Recommend device replacement
	EPP used in Unattended POS / ATM / Kiosk					
PCI PTS POI V3.X	Attended POS PED	April 30, 2020	Not allowed after device expiration date	Allowed if purchased prior expiration date.		Recommend device replacement
	EPP used in Unattended POS / ATM / Kiosk					
PCI PTS POI V4.X	Attended POS PED	April 30, 2023	Not allowed after device expiration date	Allowed if purchased prior expiration date.		Recommend device replacement
	EPP used in Unattended POS / ATM / Kiosk					

\*Visa deployment requirements are applicable to new and existing deployments.

Z dostupných informací ve svém výrobním portfoliu pouze jedna společnost.

*Dále žádáme zadavatele o sdělení, zda uvedená hodnota IK index – IK 10 je požadována pro celé odbavovací zařízení, neboť dle 5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS, má být platební terminál součástí odbavovacího zařízení.*

*Dále žádáme zadavatele o sdělení, zda rozsah teplot uvedený v tabulce je správný. Uvedený teplotní rozsah nesouhlasí s požadovaným teplotním rozsahem uvedeným v 5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS, kde je uvedeno:*

*Provozní teplota -20°C až +50°C (dotykový LCD po zahřátí na provozní teplotu 0°C až +50°C). Musí dále splňovat provoz za relativní vlhkosti do 85% při +40°C, nekondenzující.*

**Odpověď:**

Je právem zadavatele požadovat nejlepší na trhu dostupné zařízení. Zadavatel nehodlá akceptovat, aby cca půl roku po skončení dodávky nebylo možné stejné zařízení zařazovat do provozu. Dotaz týkající se IK indexu a teplotních rozsahů pravděpodobně plyne z nepochopení požadavku zadavatele, aby byl terminál součástí odbavovacího zařízení. Terminál – čtečka jako jedna ze součástí PP OIS, má být součástí odbavovacího zařízení. Tato součástka však musí splňovat požadavky uvedené výše v tabulce. To znamená, že musí splňovat PCI PTS 4.x., IK 10, provozní teploty -20 až +70 a další výše uvedené požadavky s tím, že splnění EMVCo Letter of Approval - Contact Terminal Level 1 a EMVCo Letter of Approval - Contact Terminal Level 2 musí splňovat čtečka v případě, že bude umožňovat kontaktní platby. To není zadavatelem striktně požadováno. Čtečka tedy musí umožňovat provoz při teplotách -20 až +70°C.

---

**Dotaz č. 7:**

*Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektrotechnické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“,*

**5 TECHNICKÁ SPECIFIKACE A ŘEŠENÍ TERMINÁLU ŘIDIČE OIS**

**2.4 POŽADAVKY NA SW PRO ODBAVOVÁNÍ CESTUJÍCÍCH**

*Při prodeji jízdenek IDS JMK musí odbavovací zařízení PP OIS dle druhu prodávaného jízdního dokladu rozhodnout, který z tokenů zpracuje a jak s ním naloží. V případě koupě jízdenky IDS JMK předá příslušný token společně s chip-data on-line nebo okamžitě při navázání spojení do DZC a do RBP.*

*Dle našeho zjištění není možné předávat chip-data do prostředí, které není v souladu s PCI DSS. PCI DSS v tomto hovoří jasně, čipová data (chip-data) nesmí být ukládána po autorizaci. Jedná se o tzv. Sensitive Authentication Data. Tato data se musí dostat jen do příslušné banky a ta je nemůže držet déle než do okamžiku autorizace.*

		Data Element	Storage Permitted	Render Stored Data Unreadable per Requirement 3.4
Account Data	Cardholder Data	Primary Account Number (PAN)	Yes	Yes
		Cardholder Name	Yes	No
		Service Code	Yes	No
		Expiration Date	Yes	No
	Sensitive Authentication Data <sup>2</sup>	Full Track Data <sup>3</sup>	No	Cannot store per Requirement 3.2
		CAV2/CVC2/CVV2/CID <sup>4</sup>	No	Cannot store per Requirement 3.2
PIN/PIN Block <sup>5</sup>		No	Cannot store per Requirement 3.2	

PCI DSS Requirements 3.3 and 3.4 apply only to PAN. If PAN is stored with other elements of cardholder data, only the PAN must be rendered unreadable according to PCI DSS Requirement 3.4.

Sensitive authentication data must not be stored after authorization, even if encrypted. This applies even where there is no PAN in the environment. Organizations should contact their acquirer or the individual payment brands directly to understand whether SAD is permitted to be stored prior to authorization, for how long, and any related usage and protection requirements.

*Žádáme zadavatele o vyjádření, jakým způsobem má být realizována požadovaná funkcionality, tak aby byla v souladu s PCI DSS?*

**Odpověď:**

Zadavatel nepožaduje, aby byla Sensitive Authentication Data předávána do DZC v nezpracované podobě a neporušuje tak proto PCI DSS. Zadavatel předpokládá, že do DZC budou v souladu s PCI DSS předávány pouze příslušné tokeny (obsahující krytovaná nedešifrovatelná chip-data) s připojením informace o druhu zakoupeného jízdního dokladu a případně další potřebné informace. Do RPB musí být v souladu s PCI DSS předávány tyto tokeny včetně dešifrovatelných chip-data tak, aby transakce mohla proběhnout a být potvrzena.

**Dotaz č. 8:**

*Vysvětlení zadávací dokumentace č.5*

*3.2 má být jedna SIM karta, která obslouží jak cestující do vozu a komunikaci s dispečinkem a SW\_BO nebo mají být 2 SIM karty, každá za jiným účelem, tj. jedna pro komunikaci na CED a druhá do veřejného internetu?*

**Odpověď:**

*V zadávací dokumentaci je počítáno pouze s jednou SIM kartou, jež bude využívána pro komunikaci v APN Kordis, EMV komunikaci, DZC (Viz diagram na straně 34, kapitola 12. Přílohy č. 1 zadávací dokumentace). Zadavatel naopak nepočítá s tím, že SIM bude současně sloužit pro připojení cestujících do „veřejného internetu“. WiFi připojení pro cestující bude pouze připraveno pro další následná řešení, například palubního portálu IDS. Tato další řešení však nejsou součástí předmětu této veřejné zakázky.*

*Žádáme zadavatele o detailní výčet a popis uvedených následných řešení. Tyto požadavky mají vliv na technické řešení a tedy i na nabídkovou cenu.*

Dále žádáme zadavatele o vyjádření, zda je možné využít pro dodávky stávající systém WiFi připojení pro cestující, který je instalován ve vozidlech dopravců v rámci IDS JMK. Dle dostupných informací je tento systém instalován ve významném počtu vozidel dopravců IDSJMK, který je doplňován a modernizován mimo jiného v rámci nákupu nových vozidel dopravců v rámci IDS JMK.

#### **Odpověď:**

V současné době není zadavateli známo, jak budou další řešení využití WiFi PP OIS řešeny. Zadavatel počítá pouze s SW úpravou například webového palubního portálu. Zadavatel opět připomíná účastníkovi, že další řešení nejsou součástí této zakázky a budou předmětem samostatných zakázek i v případě pokud vyvstanou potřebná HW opatření PP OIS. Zadavatel dále uvádí, že není možné využít stávající WiFi ve vozidlech dopravců. Více o specifikaci WiFi bylo popsáno ve vysvětlení zadávací dokumentace č. 5.

---

#### **Dotaz č. 9:**

*Příloha č. 1 ZD veřejné zakázky „Elektrotechnické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“,*

#### **5 TECHNICKÁ SPECIFIKACE A ŘEŠENÍ TERMINÁLU ŘIDIČE OIS**

##### **5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS**

*Zajištění systému trvalého napájení PP OIS s možností nahrávání dat na vyžádání z SW-BO. PP OIS bude zapojen tak, aby byl na trvalém napájení vozidla (akumulátorech) a jeho klidová (úsporná), spotřeba musí být menší než 400 Ma. Tato spotřeba může být překročena v době dotazu na data, který je odeslán / přijímán na server SW-BO. Přejít do úsporného režimu, bude pro uživatelsky volitelně časově prodlevě, nebo na požadavek řidiče.*

*Jmenovité napětí PP OIS: + 24 V, pracovní napájecí napětí: +17 V až +32 V, jmenovitý proud max. 1A (nárazově při tisku jízdenky / hlášení max. 9A/24V)*

*Žádáme zadavatele o sdělení, jakým výpočtem či způsobem dospěl k požadovaným hodnotám spotřeby zařízení.*

*Dále žádáme zadavatele o vysvětlení, jak bude hodnoceno měření uvedených veličin v rámci:*

*Příloha č. 4 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“, B. Předvedení funkcionality PP OIS – komunikace PP OIS s řidičem a zobrazování informací na informačních panelech vozidla*

14.	<i>Předvedení přechodu systému do standby režimu při ukončení služby řidiče a uzávěrky tržeb. Měřit se bude klidová hodnota odběru v standby režimu PP OIS v mA (miliampér), dle zadávací dokumentace. Pokud PP OIS obsahuje záložní zdroj (akumulátor), musí být pro tento úkon odpojen. 1*)</i>
15.	<i>Předvedení klidového provozního režimu (bez tisku jízdenky a hlášení zvuků). Měřit se bude jmenovitý proud v klidové hodnotě odběru PP OIS v A (ampér), dle zadávací dokumentace. Pokud PP OIS obsahuje záložní zdroj (akumulátor), musí být pro tento úkon připojen. 1*)</i>



*Ze seznamu požadavků uvedených v Příloze č. 4 ZD zcela prokazatelně vyplývá, že nejde o předvedení plné funkčnosti dle ZD. Jednotlivé požadavky na funkci odbavovacího zařízení požadovaných procesů dle ZD má vliv na uvedené hodnocené měřené veličiny.*

**Odpověď:**

Zadavatel uvádí, že hodnoty spotřeby PP OIS v jednotlivých fázích byly stanoveny na základě průzkumu trhu a požadavků jednotlivých dopravců / provozovatelů s ohledem na další zařízení napájené z palubní sítě vozidel. Zadavatel dále uvádí, že prototyp PP OIS musí být HW v plné výbavě dle přílohy č. 1 zadávací dokumentace, což bude ověřeno v úloze A1 (viz příloha č. 4 posuzování prototypu). Pro měření spotřeby v klidovém režimu a standby režimu PP OIS dle úlohy B14 a B15, jsou tedy již adekvátní podmínky pro ověření těchto hodnot.

---

**Dotaz č. 10:**

**5 TECHNICKÁ SPECIFIKACE A ŘEŠENÍ TERMINÁLU ŘIDIČE OIS**

**5.2 DEFINICE HW A SW, PP OIS**

*Doba náběhu PP OIS od zapnutí napájení, k provoznímu režimu (obrazovka přihlášení řidiče), musí být maximálně do 1 minuty.*

*Žádáme zadavatele o sdělení důvodu absence tohoto jasného měřitelného kritéria v Příloha č. 4 ZD veřejné zakázky „Elektronické odbavování cestujících – fáze 1: Modernizace odbavovacích zařízení v regionálních autobusech“.*

**Odpověď:**

Zadavatel uvádí, že na rozdíl od HW kompletnosti prototypu PP OIS, SW řešení prototypu PP OIS nemusí být v definitivní podobě. Vzhledem k tomu, že zadavatel předpokládá úpravy a optimalizaci SW kódu v PP OIS, bude splnění této hodnoty posuzovat až ve fázi předvedení prvního funkčního kusu dle smlouvy. Zadavatel tudíž nepovažuje splnění uvedené hodnoty již ve fázi prototypu za podstatné.

V Brně dne 15. 1. 2018

za **KORDIS JMK, a.s.**



Ing. Jiří Horský, ředitel společnosti

	KORDIS JMK, a.s. Nové sady 946/30 602 00 Brno
IČ: 26 29 84 65 DIČ: CZ26298465 Registrováno u Krajského soudu v Brně, odd. B, vložka 6753	
<b>3</b>	



