

Zadavatel:

Středočeský kraj

se sídlem: Zborovská 81/11, Smíchov, 150 00 Praha 5

IČO: 70891095

a

Hlavní město Praha

se sídlem: Mariánské náměstí 2/2, Staré Město, 110 00 Praha 1

IČO: 00064581

Veřejná zakázka:

„Výběr dopravce pro uzavření smlouvy o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici na vybraných linkách velkokapacitními elektrickými jednotkami“

nadlimitní veřejné zakázky na služby v přepravě cestujících po železnici zadávané v souladu s § 10 a násl. zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, ve znění pozdějších změn

VYSVĚTLENÍ, ZMĚNA NEBO DOPLNĚNÍ ZADÁVACÍ DOKUMENTACE XI

dle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“)

Zadavatel ve věci veřejné zakázky obdržel žádost dodavatele o písemné vysvětlení zadávací dokumentace, popřípadě poskytuje vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace z vlastního podnětu.

Zadavatel písemné vysvětlení, změnu nebo doplnění zadávací dokumentace uveřejnil včetně přesného znění žádosti na profilu zadavatele.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 11 (obdržena dne 14. 5. 2025):

Dotaz č. 1

Dopravce vznáší dotaz týkající se článku 3.1.3 přílohy Výpočet kompenzace, jenž stanovuje pravidlo pro maximální meziroční změnu Výchozí jednotkové ceny. V této souvislosti požaduje dopravce podrobnější vysvětlení způsobu aplikace uvedeného pravidla v rámci elektronického výpočetního nástroje.

Citovaný článek specifikuje maximální přípustnou výši Výchozí jednotkové ceny mezi jednotlivými kalendářními roky daného výchozího finančního modelu, a to jednotným způsobem pro každé meziroční období, přičemž základem výpočtu je příslušné Pásmo dovolené roční změny Výchozí jednotkové ceny stanovené Objednatelem, vyjádřené v procentech.

Na základě testování elektronického výpočetního nástroje dopravce zjistil, že výše uvedené omezení není aplikováno například na období roku 2032 v listu „Model opční 1 (ME)“, přičemž tento sloupec neobsahuje parametr „Pásmo dovolené roční změny Výchozí jednotkové ceny“. Zároveň bylo zjištěno, že omezení je aplikováno na období roku 2033 téhož modelu, ačkoli ani v tomto případě daný parametr není přítomen.

Dopravce se proto dotazuje, zda je pravidlo stanovené v článku 3.1.3 závazné i pro období, ve kterých není v příslušném sloupci elektronického výpočetního nástroje uvedena hodnota řádku „Pásmo dovolené roční změny Výchozí jednotkové ceny +/- [%]“. V případě, že ano, žádá mimo jiné o objasnění způsobu, jakým je pravidlo aplikováno na první čtyři období finančního modelu na listu „Model výchozí (MV)“, která nepředstavují celoroční období, a tudíž svou povahou neodpovídají matematické definici kritéria uvedeného v článku 3.1.3 výše zmíněného dokumentu.

Vzhledem k uvedeným skutečnostem žádá dopravce o přesnou a jednoznačnou matematickou definici daného pravidla.

Informace zadavatele:

Zadavatel na základě dotazu dodavatele potvrzuje, že pravidlo pro kontrolu Roční změny Výchozí jednotkové ceny, popsané v kapitole 3.1.3 Výpočtu kompenzace, je aplikovatelné pouze pro takové kalendářní roky, pro něž je ve Finančním modelu stanovena hodnota Pásma dovolené roční změny Výchozí jednotkové ceny +/- [%]. Pro Model výchozí (MV) je to tedy od roku 2032, pro Model opční 1 (ME) je to od roku 2034 a pro Model opční 2 (MF) je to od roku 2035. Ve smyslu uplatnění obecného matematického vzorce v kapitole 3.1.3 Výpočtu kompenzace tedy hodnota dolního indexu „j“ pro Model výchozí (MV) nabývá hodnoty $j \geq 31$, pro Model opční 1 (ME) pak $j \geq 33$ a pro Model opční 2 (MF) konečně $j \geq 34$. Tímto zadavatel poskytuje dodavateli přesnou a jednoznačnou matematickou definici daného pravidla.

Pro úplnost zadavatel doplňuje, že pravidlo pro kontrolu Roční změny Výchozí jednotkové ceny není aplikováno na období, jejichž délka neodpovídá celému kalendářnímu roku, nebo na období, kde dochází k postupnému nárůstu dopravního výkonu až na úroveň plného rozsahu provozu. Aplikací matematické definice uvedené výše jsou tato období automaticky vyloučena z kontroly Roční změny Výchozí jednotkové ceny.

Zadavatel ke správnému vyplnění Finančního modelu vytvořil pomůcku v podobě podmíněného formátování, která červeně podbarví příslušné buňky řádku 27 Výchozí jednotková cena [Kč/vlkm], aby signalizovalo vyplnění Cenotvorných položek v rozporu s pravidly kapitol 3.1.3 nebo 3.1.4 Výpočtu kompenzace. Při kontrole na základě dotazu

dodavatele však zadavatel zjistil, že na listech Model opční 1 (ME) a Model opční 2 (MF) není toto podmíněné formátování nastaveno konzistentně a může signalizovat rozpor s pravidly i v situaci, kdy nedochází k překonání Pásma dovolené roční změny Výchozí jednotkové ceny +/- [%] nebo Nejvyšší dovolené Výchozí jednotkové ceny [Kč/vlkm]. Proto zadavatel připouští v „předběžné“ nabídce dodavatele předložení vyplněných listů Model opční 1 (ME) a Model opční 2 (MF) i za situace, kdy dojde k signalizaci rozporu s pravidly (podbarvení buňky) v řádku 27 Výchozí jednotková cena [Kč/vlkm]. Současně však zadavatel upozorňuje, že dodavatel musí i nadále splnit pravidla uvedená v kapitolách 3.1.3 a 3.1.4 Výpočtu kompenzace, neboť při rozporu Finančního modelu a Výpočtu kompenzace má přednost ustanovení uvedené ve Výpočtu kompenzace. Uvedenou chybu formátování ve Finančním modelu zadavatel odstraní ve fázi jednání o nabídkách.

Žádost o vysvětlení zadávací dokumentace č. 12 (obdržena dne 14. 5. 2025):

Dotaz č. 1

Na základě informace zadavatele poskytnuté k „Žádosti o vysvětlení zadávací dokumentace č. 10“ v rámci Vysvětlení zadávací dokumentace č. 10, uveřejněné na profilu zadavatele dne 13. 5. 2025, podáváme tuto doplňující žádost o vysvětlení.

Domníváme se, že ze strany zadavatele došlo k nepochopení původní žádosti o vysvětlení, která nemířila na **v současné době nepředvídané technické zhodnocení, ale na zhodnocení definované v čl. 13 Smlouvy jako nutný rozsah revitalizace vozidel**, kde je požadavek na jeho realizaci znám již nyní. Jak vyplývá i z čl. 12 odst. 20 Smlouvy, technické zhodnocení podle čl. 12 odst. 19 Smlouvy a nutný rozsah revitalizace dle čl. 13 Smlouvy jsou dvě rozdílné věci a je třeba s nimi rozdílně nakládat. Za účelem zpřesnění původní žádosti o vysvětlení níže uvádíme detailnější objasnění skutečností, které shledáváme problematickými.

Návrh Smlouvy v článku 12 odst. 19 a 20 vymezuje, co je pro účely Smlouvy považováno za technické zhodnocení. Zároveň je stanoveno, že náklady na vymezené technické zhodnocení budou hrazeny postupem dle čl. 16 Smlouvy. V čl. 16 odst. 2 Smlouvy jsou definovány ostatní náklady jako „*náklady, které vzniknou Dopravci na základě přímého požadavku Objednatele a zároveň nevznikají nebo nejsou přesně známy a specifikovány v době zpracování nabídky, a nemohly proto být v nabídce Dopravce zahrnuty. Ostatní náklady systému jsou zpravidla specifikovány, včetně způsobu jejich nacenění, doložení a zahrnutí takto vzniklých nákladů, do výpočtu Kompenzace.*“

Z uvedeného tedy vyvozujeme, že podle čl. 16 odst. 2 Smlouvy by bylo možné zahrnout do kompenzace pouze technické zhodnocení definované dle čl. 12 odst. 19 písm. b) Smlouvy (vyžádané zadavatelem), u něhož v okamžiku uzavření Smlouvy nebude zřejmé, že bude potřeba jej provést, ani známa jeho předpokládaná cena či konkrétní časové určení jeho provedení, přičemž toto zahrnutí do kompenzace by bylo možné provést až následně v průběhu trvání smlouvy.

Pokud tedy zadavatel v čl. 12 odst. 20 Smlouvy uvádí, že modernizace vozidel prováděná v polovině doby trvání Smlouvy se nepovažuje dle **smluvní definice čl. 12 odst. 19** za technické zhodnocení, je tento přístup v souladu s výše uvedeným výkladem. Tato modernizace totiž skutečně obsahově neodpovídá technickému zhodnocení vymezenému v čl. 12 odst. 19 Smlouvy, tedy zhodnocení dodatečnému a dopředu neznámému.

Považujeme však za nezbytné připomenout povinnost dopravce při tvorbě výchozího finančního modelu respektovat České účetní standardy, konkrétně č. 13, ve kterých je přesně popsán postup, jakým se o technickém zhodnocení účtuje (zvýšení pořizovací hodnoty a postupné odepisování). **V případě revitalizace vozidel popsané v čl. 13 dle platných účetních předpisů se skutečně jedná o technické zhodnocení**, tedy investici. Ve smyslu Metodiky postupu pro stanovení maximální výše kompenzace vydané v návaznosti na vyhlášku č. 296/2010 Sb. je nutné technické zhodnocení vykazovat na těch nákladových řádcích, kam z účetního hlediska skutečně patří, v případě předložené šablony finančního modelu tedy na řádek **5.1 „Odpisy dlouhodobého majetku – Vozidla“** a v případě využití cizích zdrojů financování také na řádek **12.1 „Ostatní přímé náklady – Finanční náklady“**, přičemž valorizace těchto nákladových řádků probíhá dle přílohy Výpočet kompenzace podle ukazatele „Eskalační doložka“. Zároveň upozorňujeme na přímou povinnost Dopravce definovanou v odst. 20 čl. 12 zahrnout tento náklad již do svého výchozího finančního modelu platného, neboť, jak zmíněná smluvní pasáž uvádí „... náklady na jeho provedení jdou výhradně k tíži Dopravce“, což je v přímém rozporu s pravidly pro zakomponování technického zhodnocení popsanými v čl. 16 vázanými na definici technického zhodnocení popsanou v odst. 19 čl. 12.

Zároveň jsme dospěli k závěru, že technické zhodnocení není možné zahrnout do kalkulace jako jednorázovou položku vztaženou pouze k jednomu roku realizace revitalizací konkrétní množiny vozidel, jak zadavatel předpokládá v odpovědi na původní žádost o vysvětlení, jelikož takovým postupem by bylo porušeno Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici. Promítnutím nákladů na revitalizaci konkrétní množiny vozidel do nabídky přímo jednorázovou roční částkou bychom fakticky obdrželi v rámci Smlouvy nedovolenou veřejnou podporu, a to z toho důvodu, že bychom celou částku nemohli vykázat jako náklady související se závazkem, jelikož po faktické účetní aktivaci technického zhodnocení do konce doby plnění Smlouvy nedojde k plnému účetnímu doodepsání vozidel, což by ve svém důsledku vedlo při zahrnutí kompletních nákladů na revitalizace do finančního modelu jednorázovými částkami k získání pro Dopravce k získání většího množství finančních prostředků, než bude ve vztahu k danému nákladu dle účetní evidence spotřebováno.

Na základě výše uvedeného žádáme zadavatele o změnu zadávací dokumentace ve smyslu úpravy vymezení technického zhodnocení jako „nepředpokládaného technického zhodnocení“, aby obsahově odpovídalo formulaci v čl. 12 odst. 19 Smlouvy a zahrnovalo skutečně takové zhodnocení, které není v současné době

předpokládáno a které bude realizováno ad-hoc na základě požadavků infrastruktury apod. Domníváme se, že úpravou vymezení technického zhodnocení popsaným způsobem by bylo možné výše nastíněný problém odstranit. Zároveň by to bylo pro zadavatele ekonomicky výhodnější, jelikož náklady na revitalizace vozidel by bylo možné vykazovat na řádcích odpisů vozidel a finančních nákladů, které jsou valorizovány pouze prostřednictvím eskalační doložky, na rozdíl od ostatních nákladových řádků, které jsou zpravidla valorizovány inflací nebo jinými ukazateli na inflační vývoj cen běžného období nepřímo navázanými.

Informace zadavatele:

Zadavatel k dotazu dodavatele sděluje, že rozuměl předchozímu dotazu dodavatele (ze dne 7. 5. 2025) tak, že směřoval k otázce zahrnutí nákladů na revitalizaci dle čl. 13 závazných návrhů smluv do finančního modelu, nikoliv k otázce nepředvídaného technického zhodnocení. Zadavatel k tomu uvádí, že trvá na dosavadním znění zadávacích podmínek.

Revitalizace prováděná podle čl. 13 závazných návrhů smluv není považována za technické zhodnocení vozidel.

Zadavatel dále připomíná, že v souladu s § 23 odst. 4 zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZVS“), stanovil v zadávací dokumentaci vlastní strukturu finančního modelu a výpočtu kompenzace. Tento model není výchozím finančním modelem podle vyhlášky č. 296/2010 Sb., o postupech pro sestavení finančního modelu a určení maximální výše kompenzace (dále jen „Vyhláška č. 296/2010 Sb.“). Finanční model stanovený zadavatelem tak sice vychází ze znění citované Vyhlášky č. 296/2010 Sb., avšak je výrazně upraven a upřesněn a v souladu s § 23 odst. 4 ZVS se tak výchozí finanční model ve smyslu Vyhlášky č. 296/2010 Sb. nepoužije. Dle zadavatele tak dodavatel při vyplňování zadavatelem stanoveného finančního modelu není povinen respektovat české účetní standardy, neboť se jedná o zadání na základě nabídkového řízení, nikoliv o přímé zadání. Požadavek výpočtu nákladů v souladu s účetními a daňovými zásadami se podle přílohy č. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (dále jen „Nařízení“) vztahuje pouze na přímé zadání, nikoli na nabídkové řízení.

Zadavatel proto výslovně upozorňuje, že se jedná o smluvní způsob úhrady kompenzace, který se odvíjí od zadavatelem stanoveného finančního modelu a výpočtu kompenzace, a že se naopak předpokládá, že částky uvedené ve finančním modelu se mohou od údajů v účetních výkazech dopravce lišit.

Zadavatel se neztotožňuje s názorem dodavatele, že zahrnutí nákladů na revitalizaci formou jednorázové částky v určitém roce do finančního modelu může vést ke vzniku zakázané veřejné podpory ve smyslu Nařízení. Kompenzace podle závazných návrhů smluv bude poskytována v souladu s článkem 4 odst. 1 Nařízení, na základě předem stanovených a transparentních

podmínek uvedených v zadávací dokumentaci a v závazných návrzích smluv, včetně použití finančního modelu a eskalačních mechanismů. Na základě tohoto rámce se jedná o oprávněnou kompenzaci, která splňuje podmínky slučitelnosti s vnitřním trhem dle Nařízení.

Nad rámec výše uvedeného zadavatel doplňuje, že podrobnosti a případné změny předmětných ustanovení mohou být řešeny v rámci jednání o nabídkách.

Praha dne dle elektronického podpisu

Středočeský kraj

i.s. MT Legal s.r.o., advokátní kancelář
Mgr. Tomáš Machurek, advokát a jednatel
(podepsáno elektronicky)