Česká republika – Ministerstvo životního prostředí

• • •

Univerzita Karlova v Praze,

Centrum pro otázky životního prostředí

SMLOUVA

NA REALIZACI VEŘEJNÉ ZAKÁZKY S NÁZVEM

„Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)“

TATO SMLOUVA (dále jen „**Smlouva**“) je uzavřena ve smyslu ustanovení § 1746 odst. 2 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Občanský zákoník**“),

MEZI

Českou republikou – Ministerstvem životního prostředí

sídlo:	Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10
zastoupenou:	Bc. Kurtem Dědičem, ředitelem odboru ochrany ovzduší
IČO:	00164801
bankovní spojení:	ČNB Praha 1
číslo účtu:	XXXXXXXXXXXXXXXX
kontaktní osoba:	Ing. Jiří Hromádko, Ph.D., odbor ochrany ovzduší (kontaktní telefon: XXXXXXXXXXXXXXXXX, kontaktní email: XXXXXXXXXXXXXXXXXXX)

DÁLE JEN „**Objednatel**“
NA STRANĚ JEDNÉ,

A

Univerzitou Karlovou v Praze, Centrem pro otázky životního prostředí

se sídlem:	Ovocný trh 5/560, 116 36 Praha 1
kontaktní adresa:	José Martího 407/2, 162 00 Praha 6
zastoupenou:	ThLic. Petr Šimůnek, na základě pověření
IČO:	00216208
DIČ:	CZ 00216208 (je plátcem DPH)
bankovní spojení:	Komerční banka, a.s.
číslo účtu:	XXXXXXXXXXXXXX
kontaktní osoba:	JUDr. Mgr. Vojtěch Máca, Ph.D. (kontaktní telefon: XXXXXXXXXXXXX, kontaktní email: XXXXXXXXXXXXXXXXXX)

DÁLE JEN „**Dodavatel**“
NA STRANĚ DRUHÉ,

OBJEDNATEL A DODAVATEL SPOLEČNĚ JEN „**Smluvní strany**“
NEBO JEDNOTLIVĚ „**Smluvní strana**“.

PREAMBULE

Tato Smlouva je uzavírána mezi Objednatelem a Dodavatelem na základě výsledků zadávacího řízení na veřejnou zakázku malého rozsahu s názvem „Analýza zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus)“ (ID veřejné zakázky na profilu Objednatele jakožto zadavatele veřejné zakázky E-ZAK: P16V00000904), (dále jen „**Veřejná zakázka**“).

Tato Smlouva je uzavírána za účelem realizace Veřejné zakázky, resp. za účelem zpracování analýzy na zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí (bonus/malus). Cílem této Smlouvy je tedy úprava dvoustranného právního vztahu mezi Smluvními stranami, jehož obsahem jsou práva a povinnosti související s realizací Veřejné zakázky v souladu s příslušnými platnými právními předpisy tak, aby Smluvní strany měly možnost při nejvyšší možné míře právní jistoty realizovat práva a plnit povinnosti touto Smlouvou založené. Podrobnosti jsou upraveny v zadávacích podmínkách na Veřejnou zakázku a dále v této Smlouvě.

1. PŘEDMĚT SMLOUVY

1.1 Předmětem Smlouvy je povinnost Dodavatele provést plnění spočívající ve zpracování analýzy na zavedení opatření k podpoře nákupu osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí dle požadavků Objednatele stanovených dále v této Smlouvě a vyplývajících ze zadávacích podmínek na Veřejnou zakázku (dále jen „**Plnění**“), a to řádně, bez vad a nedodělků. Podrobná specifikace Plnění je uvedena v Přílohách č. 1 a 2 této Smlouvy.

1.2 Předmětem této Smlouvy je dále povinnost Objednatele zaplatit Dodavateli za řádně a včas provedené Plnění cenu ve výši a za podmínek stanovených v čl. 3. této Smlouvy.

2. DOBA A MÍSTO PLNĚNÍ

2.1 Dodavatel se zavazuje zahájit realizaci Plnění ihned po nabytí účinnosti této Smlouvy a dodržet závazné termíny uvedené v harmonogramu, jenž tvoří Přílohu č. 3 této Smlouvy. Dodavatel je povinen realizovat Plnění nejpozději do 15. 10. 2016 (předání výstupů k akceptaci Objednatelem), resp. do 30. 11. 2016 (předání návrhů vypořádání případných relevantních připomínek uplatněných v rámci oponentního řízení).

2.2 Místem plnění je sídlo Objednatele uvedené v záhlaví této Smlouvy, není-li ujednáno jinak. Dodavatel není oprávněn měnit místo plnění bez předchozího písemného souhlasu Objednatele.

3. CENA A PLATEBNÍ PODMÍNKY

3.1 Celková cena za realizaci Plnění dle čl. 1. odst. 1.1 této Smlouvy byla stanovena nabídkou Dodavatele podanou v rámci zadávacího řízení na Veřejnou zakázku a činí 399.900,- Kč (slovy: třistadevadesátdevěttisícdevětset korun českých) bez daně z přidané hodnoty (dále jen „**DPH**“). DPH činí v souladu s aktuálně platnou a účinnou právní úpravou 21 %, tedy 83.979,- Kč (slovy: osmdesáttřitisícdevětsetsedmdesátdevět korun českých). Celková cena včetně DPH tedy činí 483.879,- Kč (slovy: čtyřistaosmdesáttřitisícosmsetsedmdesátdevět korun českých), (dále jen „**Cena**“).

3.2 Tato Cena je stanovena pro celý rozsah předmětu plnění této Smlouvy jako cena konečná, pevná a nepřekročitelná. V Ceně jsou zahrnuty veškeré náklady Dodavatele na realizaci Plnění, tedy veškeré práce, dodávky, služby, poplatky, výkony a další činnosti nutné pro řádné splnění předmětu této Smlouvy.

3.3 Cenu je možné změnit či překročit pouze v případě změny příslušných právních předpisů upravujících výši DPH. V takovém případě bude účtována DPH ve výši platné k datu uskutečnění zdanitelného plnění.

3.4 Cena bude Dodavateli hrazena bezhotovostním převodem v české měně na základě faktury po řádném splnění předmětu plnění dle čl. 1. odst. 1.1 této Smlouvy. Dodavatel je oprávněn vystavit fakturu do 7 dnů po převzetí a akceptaci Plnění Objednatelem v souladu s čl. 4. této Smlouvy. Podmínkou pro vystavení faktury je řádné předání Plnění a zároveň jeho vyúčtování; přílohou faktury proto musí být výkaz skutečně provedených služeb, prací apod. odsouhlasený oběma Smluvními stranami a příslušný předávací protokol dle čl. 4. této Smlouvy.

3.5 Faktura bude obsahovat náležitosti daňového a účetního dokladu podle zákona č. 563/1991 Sb., o účetnictví, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 235/2004 Sb., o dani z přidané hodnoty, ve znění pozdějších předpisů, (jedná se především o označení faktury a její číslo, obchodní firmu/název, identifikace Smluvních stran, předmět Smlouvy, bankovní spojení, fakturovanou částku bez/včetně DPH) a bude mít náležitosti obchodní listiny dle § 435 Občanského zákoníku. Faktura bude označena číslem Smlouvy z Centrální evidence smluv Objednatele: 160106 (viz také záhlaví této Smlouvy).

3.6 Faktura bude zaslána na adresu Objednatele ve tvaru:
Odbor ochrany ovzduší, Ministerstvo životního prostředí, Vršovická 1442/65, 100 10 Praha 10.

3.7 Objednatel je oprávněn vrátit fakturu do konce doby splatnosti, pokud bude obsahovat nesprávné náležitosti či údaje nebo pokud požadované náležitosti a údaje nebude obsahovat vůbec. V takovém případě se doba splatnosti zastavuje a nová doba splatnosti počíná běžet ode dne doručení opravené nebo doplněné faktury Objednateli. Objednatel není v takovém případě v prodlení.

3.8 Splatnost faktury je 28 dní ode dne jejího doručení Objednateli. Povinnost Objednatele zaplatit Cenu je splněna odepsáním příslušné částky z účtu Objednatele. Objednatel neposkytuje zálohy. Platby budou probíhat výhradně v Kč (CZK), rovněž veškeré cenové údaje na faktuře budou v této měně.

4. PŘEDÁNÍ A PŘEVZETÍ PLNĚNÍ

4.1 Plnění bude splněno předáním a převzetím, a to bez vad a nedodělků v místě sídla Objednatele, o čemž Smluvní strany pořídí předávací protokol. Předávací protokol bude obsahovat alespoň: označení předmětu plnění, označení a identifikační údaje Smluvních stran, číslo Smlouvy přidělené z Centrální evidence smluv a datum jejího uzavření, prohlášení Objednatele, že Plnění přejímá, popř. nepřejímá, soupis provedených činností, popř. vad, datum a místo sepsání, jména a podpisy zástupců Smluvních stran.

4.2 Povinností Dodavatele je dodat Plnění bezvadné, tzn. prosté všech vad a nedodělků. Povinnost Dodavatele je splněna předáním bezvadného Plnění, příp. až odstraněním vad a nedodělků.

5. PRÁVA A POVINNOSTI SMLUVNÍCH STRAN

5.1 **Způsob plnění Smlouvy.** Dodavatel je povinen provést a předat Objednateli Plnění svým jménem, na svůj náklad, na vlastní odpovědnost a nebezpečí v ujednaných termínech. Dodavatel je povinen zpracovat Plnění v souladu s příslušnými platnými právními předpisy. Objednatel je výlučným vlastníkem Plnění a je oprávněn jej bez omezení využít pro svoji potřebu a pro potřebu svých resortních organizací.

5.2 **Odpovědnost za škodu.** Dodavatel odpovídá v plné výši za škody vzniklé Objednateli nebo třetím osobám v souvislosti s plněním, nedodržením nebo porušením povinností vyplývajících z této Smlouvy. Takové škody budou řešeny dle platných právních předpisů.

5.3 **Překážky na straně Dodavatele.** Dodavatel je povinen Objednateli neprodleně oznámit jakoukoliv skutečnost, která by mohla mít, byť i částečně, vliv na schopnost Dodavatele plnit jeho povinnosti vyplývající z této Smlouvy. Takovým oznámením však Dodavatel není zbaven povinnosti nadále plnit povinnosti vyplývající mu z této Smlouvy.

5.4 **Použití Plnění Dodavatelem.** Dodavatel se ve smyslu ustanovení § 2633 Občanského zákoníku zavazuje, že neužije žádný z výsledků jeho činnosti vzniklý při plnění této Smlouvy ani jakákoliv data shromážděná v souvislosti s plněním této Smlouvy k jiným účelům, než ke splnění povinností vyplývajících z této Smlouvy, a žádný z těchto výsledků neposkytne k užití žádné třetí osobě bez předchozího písemného souhlasu Objednatele. Dodavatel se navíc zavazuje po předání Plnění veškerá data poskytnutá mu Objednatelem v souvislosti s touto Smlouvou Objednateli vrátit, příp. na pokyn Objednatele zničit.

5.5 **Pokyny Objednatele.** Dodavatel má povinnost a zavazuje se řídit se při plnění této Smlouvy pokyny Objednatele. Povinnost Dodavatele dle ustanovení § 2594 odst. 1 Občanského zákoníku upozornit Objednatele na nevhodnost pokynů není tímto ustanovením dotčena. Objednatel na odůvodněné vyžádání poskytne Dodavateli podklady nutné pro řádnou realizaci Plnění, a to jak v elektronické podobě, tak v tištěné podobě, pokud bude mít tyto k dispozici.

5.6 **Ochrana práv třetích osob.** Dodavatel se při plnění Smlouvy zavazuje respektovat veškeré obecně závazné právní předpisy, zejména se zavazuje, že se svým jednáním nedopustí nekalé soutěže a že při plnění této Smlouvy nebude zasahovat do práv třetích osob, ani výsledek činnosti Dodavatele nebude zasahovat nebo jakýmkoliv způsobem porušovat práva třetích osob.

5.7 **Součinnost.** Smluvní strany jsou povinny při plnění této Smlouvy vzájemně spolupracovat, poskytnout si vzájemně veškerou součinnost nezbytně nutnou pro plnění této Smlouvy a vzájemně se informovat o skutečnostech, které jsou nebo mohou být významné pro plnění této Smlouvy. Dodavatel se též zavazuje k poskytnutí veškeré případné součinnosti při plnění povinností vyplývajících ze zákona č. 137/2006 Sb., o veřejných zakázkách, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „**Zákon o veřejných zakázkách**“). Dodavatel je dále podle ustanovení § 2 písm. e) zákona č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole ve veřejné správě a o změně některých zákonů (zákon o finanční kontrole), ve znění pozdějších předpisů, osobou povinnou spolupůsobit při výkonu finanční kontroly prováděné v souvislosti s úhradou zboží nebo služeb z veřejných výdajů.

5.8 **Mlčenlivost.** Dodavatel se zavazuje v průběhu plnění Smlouvy i po jejím ukončení zachovávat mlčenlivost o všech skutečnostech, o kterých se dozví od Objednatele v souvislosti s plněním Smlouvy. Tato povinnost mlčenlivosti se vztahuje na všechny zaměstnance a spolupracovníky Dodavatele i po skončení trvání této Smlouvy.

5.9 **Kontrola probíhajícího plnění.** Dodavatel je dále povinen umožnit Objednateli či jím pověřeným osobám kontrolu v místě plnění i kontrolu všech dokladů souvisejících s realizací Plnění. Dodavatel je povinen zúčastnit se kontrolního dne a předložit Objednateli veškeré doklady a informace, které si Objednatel vyžádá.

5.10 **Archivace a kontrola po skončení plnění.** Dodavatel je povinen archivovat originální vyhotovení Smlouvy včetně jejích dodatků, originály účetních dokladů a dalších dokladů vztahujících se k realizaci předmětu této Smlouvy, resp. Veřejné zakázky po dobu 10 let od zániku všech závazků vyplývajících ze Smlouvy. Po tuto dobu je Dodavatel povinen Objednateli a osobám oprávněným k výkonu kontroly umožnit provést kontrolu v místě

plnění i kontrolu dokladů souvisejících s plněním dle této Smlouvy kdykoli po předchozí výzvě, a to zejména v souladu se zákonem č. 320/2001 Sb., o finanční kontrole, ve znění pozdějších předpisů, zákonem č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů. Tyto povinnosti trvají i po ukončení této Smlouvy.

6. PROHLÁŠENÍ SMLUVNÍCH STRAN

6.1 Dodavatel prohlašuje, že se v plném rozsahu seznámil s obsahem a povahou předmětu plnění a že je způsobilý k řádnému a včasnému provedení Plnění dle této Smlouvy. Dále prohlašuje, že jsou mu známy veškeré technické, kvalitativní a jiné nezbytné podmínky potřebné k bezchybnému plnění Smlouvy, a že disponuje takovými kapacitami a odbornými znalostmi, které jsou třeba k řádnému plnění předmětu Smlouvy.

6.2 Dodavatel bude realizovat Plnění podle svých odborných znalostí, zkušeností, praxe, při jeho realizaci bude postupovat s náležitou odbornou péčí, v souladu s touto Smlouvou, jejími přílohami, v souladu se zadávacími podmínkami na Veřejnou zakázku a dle pokynů a požadavků Objednatele.

6.3 Dodavatel prohlašuje, že se seznámil se všemi podklady, které mu byly Objednatelem poskytnuty a je si vědom, že nemůže v průběhu plnění předmětu Smlouvy uplatnit nároky na úpravu smluvních podmínek (zadání), a zavazuje se provést Plnění dle předaných podkladů, v souladu s obecně závaznými právními předpisy a pokyny Objednatele.

6.4 Smluvní strany prohlašují, že předmět Smlouvy není plněním nemožným a že Smlouvu uzavírají po pečlivém zvážení všech možných důsledků.

6.5 Dodavatel prohlašuje, že není předlužen a není mu známo, že by bylo vůči němu zahájeno insolvenční řízení. Dále prohlašuje, že vůči němu není vydáno žádné soudní rozhodnutí, či rozhodnutí správního, daňového či jiného orgánu nebo rozhodce na plnění, které by mohlo být důvodem soudní exekuce na majetek Dodavatele, nebo by mohlo mít jakkoliv negativní vliv na schopnost Dodavatele splnit povinnosti vyplývající z této Smlouvy, a že takové řízení nebylo vůči němu zahájeno.

7. PRÁVA Z VAD, SANKCE A ODSTOUPENÍ OD SMLOUVY

7.1 Dodavatel se zavazuje poskytnout Objednateli na Plnění záruku za jakost v délce 24 měsíců, a to počínaje dnem převzetí Plnění Objednatelem.

7.2 Vady musí Objednatel uplatnit u Dodavatele bez zbytečného odkladu poté, co se o nich dozví.

7.3 Je-li vadné plnění podstatným porušením této Smlouvy, má Objednatel právo na odstranění vady opravou nebo úpravou Plnění, na přiměřenou slevu nebo odstoupení od této Smlouvy. Smluvní strany se dohodly, že za podstatné porušení Smlouvy bude považováno zejména:

a) prodlení Dodavatele s provedením Plnění o více než 14 dní;

b) jestliže Dodavatel ujistil Objednatele, že Plnění má určité vlastnosti, zejména vlastnosti Objednatelem vymíněné, anebo že nemá žádné vady, a toto ujištění se následně ukáže nepravdivým.

7.4 Dodavatel je povinen na základě připomínek Objednatele k Plnění, upravit řešení a doplnit řešení Plnění. Budou-li po předání a převzetí Plnění zjištěny vady či nedodělky, je Dodavatel povinen odstranit je do 14 dnů od vyhotovení předávacího protokolu, v němž jsou takové vady a nedodělky uvedeny, pokud nebude s Objednatelem písemně sjednáno jinak.

7.5 Odstoupení od Smlouvy se řídí příslušnými ustanoveními Občanského zákoníku. Dodavatel je povinen provádět Plnění v souladu s touto Smlouvou, požadavky Objednatele, zadávacími podmínkami na Veřejnou zakázku a v souladu s obecně závaznými právními předpisy. Jestliže Dodavatel tyto povinnosti vyplývající ze Smlouvy poruší a nezjedná nápravu ani v dodatečné přiměřené lhůtě, jedná se o podstatné porušení Smlouvy ze strany Dodavatele a Objednatel má právo od Smlouvy okamžitě odstoupit.

7.6 Objednatel je dále oprávněn odstoupit od Smlouvy, jestliže zjistí, že Dodavatel:

a) nabízel, dával, přijímal nebo zprostředkovával určité hodnoty s cílem ovlivnit chování nebo jednání kohokoliv, ať již státního úředníka nebo někoho jiného, přímo nebo nepřímo, v zadávacím řízení nebo při provádění Smlouvy; nebo

b) zkresloval jakékoliv skutečnosti za účelem ovlivnění zadávacího řízení nebo provádění Smlouvy ke škodě Objednatele, včetně užití podvodných praktik k potlačení a snížení výhod volné a otevřené soutěže.

7.7 V případě prodlení s úhradou faktury je Objednatel povinen uhradit Dodavateli úrok z prodlení z dlužné částky ve výši stanovené příslušnými právními předpisy.

7.8 V případě prodlení Dodavatele s předáním Plnění v dohodnutém termínu či v případě prodlení s plněním oproti termínům dle čl. 2. odst. 2.1 této Smlouvy a odst. 7.4 tohoto článku je Dodavatel povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 5 000, - Kč za každý i započatý den prodlení.

7.9 V případě porušení povinností Dodavatele vyplývajících z čl. 5. (s výjimkou odst. 5.8) a 6. této Smlouvy je Dodavatel povinen zaplatit Objednateli smluvní pokutu ve výši 20 000, - Kč za každý takový případ.

7.10 V případě porušení povinností dle čl. 5. odst. 5.8 této Smlouvy má Objednatel právo účtovat Dodavateli smluvní pokutu ve výši 40 000,- Kč za každý jednotlivý případ.

7.11 Smluvní pokuty jsou splatné do 28 dní ode dne doručení výzvy k jejich zaplacení povinné Smluvní straně. Zaplacením jakékoliv smluvní pokuty dle této Smlouvy není dotčena povinnost Dodavatele nahradit újmu vzniklou Objednateli porušením smluvní povinnosti, které se smluvní pokuta týká. Objednatel je oprávněn požadovat náhradu škody v plné výši bez ohledu na ujednanou smluvní pokutu.

7.12 Odstoupení od Smlouvy musí být provedeno v písemné formě. Odstoupením se závazek založený Smlouvou zrušuje od počátku. Účinky odstoupení nastávají okamžikem doručení odstoupení od Smlouvy Dodavateli. Odstoupení od Smlouvy se nedotýká práva na náhradu škody vzniklého z porušení smluvní povinnosti, práva na zaplacení smluvní pokuty a úroku z prodlení, pokud již dospěl ani ujednání o způsobu řešení sporů a volbě práva. Obdobné platí pro i pro předčasné ukončení Smlouvy jiným způsobem.

8. TRVÁNÍ SMLOUVY

8.1 Tato Smlouva se uzavírá na dobu určitou, a to 30. 11. 2016.

8.2 Před uplynutím doby dle odst. 8.1 tohoto článku lze tuto Smlouvu ukončit na základě vzájemné písemné dohody obou Smluvních stran, písemnou výpovědí Smlouvy ze strany Objednatele dle odst. 8.3 tohoto článku či ze strany Dodavatele dle odst. 8.4 tohoto článku nebo odstoupením od Smlouvy dle článku 7. odst. 7.3, 7.5 a 7.6 Smlouvy, a dále v souladu s příslušnými ustanoveními Občanského zákoníku.

8.3 Objednatel je oprávněn vypovědět Smlouvu kdykoliv po dobu jejího trvání, a to i bez udání důvodu. Výpověď Smlouvy musí být Objednatelem učiněna písemně a doručena Dodavateli, přičemž výpovědní doba v délce 30 kalendářních dní počíná běžet dnem

následujícím po dni doručení písemné výpovědi Dodavateli. Objednatel je v takovém případě povinen uhradit Dodavateli poměrnou část Ceny za doposud realizovanou část předmětu plnění dle této Smlouvy.

8.4 Dodavatel je oprávněn vypovědět Smlouvu kdykoli v jejím průběhu, pokud není schopen plnit své povinnosti z důvodu na straně Objednatele (např. neposkytnutí součinnosti Objednatele, neplnění povinností Objednatele). Výpovědní doba bude v takovém případě činit 30 kalendářních dní a počne běžet následující den po doručení písemné výpovědi Objednateli.

8.5 V případě předčasného ukončení Smlouvy dohodou, výpovědí či odstoupením jsou Smluvní strany povinny provést vypořádání vzájemných práv a povinností v souladu s právními předpisy.

9. ZÁVĚREČNÁ USTANOVENÍ

9.1 Tato Smlouva a práva a povinnosti z ní vyplývající se řídí českým právem. Práva a povinnosti Smluvních stran, pokud nejsou upraveny touto Smlouvou, se řídí Občanským zákoníkem a předpisy souvisejícími.

9.2 Veškeré případné spory vzniklé mezi Smluvními stranami na základě nebo v souvislosti s touto Smlouvou budou primárně řešeny jednáním Smluvních stran. V případě, že tyto spory nebudou v přiměřené době vyřešeny, budou k jejich projednání a rozhodnutí příslušné soudy České republiky.

9.3 Dodavatel bezvýhradně souhlasí se zveřejněním své identifikace a celého znění Smlouvy, včetně Ceny v souladu s příslušnými právními předpisy, zejména se Zákonem o veřejných zakázkách.

9.4 Tato Smlouva může být měněna nebo doplňována pouze formou písemných vzestupně číslovaných dodatků podepsaných oběma Smluvními stranami. Ke změnám či doplnění neprovedeným písemnou formou se nepřihlíží.

9.5 V případě, že některé ustanovení této Smlouvy je nebo se stane v budoucnu neplatným, neúčinným či nevymahatelným nebo bude-li takovým shledáno příslušným orgánem, zůstávají ostatní ustanovení této Smlouvy v platnosti a účinnosti, pokud z povahy takového ustanovení nebo z jeho obsahu anebo z okolností, za nichž byla tato Smlouva uzavřena, nevyplývá, že jej nelze oddělit od ostatního obsahu této Smlouvy. Smluvní strany se zavazují bezodkladně nahradit neplatné, neúčinné nebo nevymahatelné ustanovení této Smlouvy ustanovením jiným, které svým obsahem a smyslem odpovídá nejlépe ustanovení původnímu a této Smlouvě jako celku.

9.6 Smluvní strany na sebe přebírají nebezpečí změny okolností v souvislosti s právy a povinnostmi Smluvních stran vzniklými na základě této Smlouvy. Smluvní strany vylučují uplatnění ustanovení § 1765 odst. 1, § 1766 a § 2620 Občanského zákoníku na svůj smluvní vztah založený touto Smlouvou.

9.7 Tato Smlouva nabývá platnosti a účinnosti dnem jejího podpisu oběma Smluvními stranami.

9.8 Tato Smlouva je sepsána v 4 vyhotoveních s platností originálu, z nichž 2 si ponechá Objednatel a 2 vyhotovení obdrží Dodavatel.

9.9 Nedílnou součástí této Smlouvy jsou přílohy:

a) Příloha č. 1: Specifikace předmětu plnění;

b) Příloha č. 2: Návrh realizace projektu Dodavatele včetně členů realizačního týmu;

c) Příloha č. 3: Harmonogram;

Smluvní strany prohlašují, že tato Smlouva vyjadřuje jejich svobodnou, vážnou, určitou a srozumitelnou vůli prostou omylu. Smluvní strany si Smlouvu přečetly, s jejím obsahem souhlasí, což stvrzují vlastnoručními podpisy.

OBJEDNATEL	**DODAVATEL**
V Praze, dne 15. 07. 2016	V Praze, dne 08. 07. 2016
Česká republika – Ministerstvo životního prostředí Bc. Kurt Dědič ředitel odboru ochrany ovzduší	**Univerzita Karlova v Praze** **Centrum pro otázky životního prostředí** ThLic. Petr Šimůnek na základě pověření

Příloha č. 1: Specifikace předmětu plnění

Předmětem Veřejné zakázky je zpracování analýzy k zavedení poplatku (bonusu/malusu), který by motivoval občany k nákupu vozidel šetrných k životnímu prostředí (dále také jen jako „**Analýza**“).

Specifickým předmětem Veřejné zakázky je zpracování analýzy, na jejímž základě by byl v České republice zaveden poplatek (malus) při první registraci nového osobního vozidla s vysokou produkcí emisí skleníkových plynů a vysokými emisemi znečišťujících látek a zaveden příspěvek (bonus) při první registraci vozidla s nízkou produkcí emisí skleníkových plynů a nízkými emisemi znečišťujících látek nebo vozidla s alternativním pohonem. Osoby, které nakupují nová vozidla, by tak byly motivovány k tomu, aby si nakupovaly ekologičtější vozidla.

Navrhované opatření napomůže výrobcům vozidel ke splnění závazků vyplývajících z nařízení Evropského parlamentu a Rady č. 443/2009, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro osobní vozidla. Podle tohoto nařízení jsou výrobci osobních vozidel povinni zajistit, aby průměrné emise CO_2 za celou dobu jejich produkce nepřevýšily 95 gCO_2/km do konce roku 2021.

Vzhledem k tomu, že výstup Veřejné zakázky (Analýza) bude sloužit jako podklad pro legislativní návrh výše specifikovaného opatření, Objednatel požaduje, aby výstup Veřejné zakázky věcně odpovídal níže uvedené struktuře, resp. osnově.

Hlavním předmětem Veřejné zakázky je samotné zpracování Analýzy, jejíž obsah musí odpovídat níže uvedené osnově:

1. Analytická část

a) Popis obdobných opatření v ostatních členských státech Evropské unie (dále jen „**EU**“), jež mají za cíl preferovat při nákupu nových vozidel ekologicky šetrná vozidla (systém bonus malus, registrační poplatek či daň dle emisí CO_2 či znečisťujících látek při registraci nového vozidla a obdobné názvy) a dopad na státní rozpočty daných států, případně zavedení mechanizmů k omezení dopadů na státní rozpočty a omezení rizik při obcházení daného systému (vyhýbání se placení malusů, snaha o přiznání bonusů).

b) Stanovení počtu nových vozidel registrovaných v České republice (dále jen „**ČR**“) v roce 2010 - 2015 v členění dle emisí CO_2 a druhu paliva.

   Výsledkem bude zjištění, kolik vozidel a s jakým pohonem produkuje určité množství emisí CO_2. Tyto údaje jsou nezbytné pro stanovení hranice pro přiznání bonusu a pro udělení malusu. Podkladová data k této části poskytne Dodavateli Objednatel.

c) Přehled aktuální nabídky nových vozidel (a připravovaných modelů) v členění dle emisí CO_2, druhu paliva a ceny vozidla.

   Výsledkem bude přehled o aktuálně prodávaných vozidlech a jejich ceně tak, aby existoval přehled podpořených a zdaněných modelů vozidel a vliv bonusu a malusu na cenu vozidla.

d) Přehled nových a připravovaných modelů vozidel (v horizontu cca 3 let) s alternativním pohonem včetně vozidel na čistá a vysokoprocentní biopaliva a vodík.

   Výsledkem bude výhled nabídky vozidel s alternativním pohonem (nutné zejména pro případ výběru varianty podpory pouze vozidel s alternativním pohonem – blíže viz dále Možné varianty opatření).

e) Počet odevzdaných vozidel k ekologické likvidaci v letech 2010 – 2015 v členění dle stáří vozidla (emisních norem EURO).

Přehled o počtu odevzdávaných vozidel k ekologické likvidaci je nutný pro rozhodnutí o zavedení/nezavedení zvýšení bonusu v případě souběžného předložení dokladu o ekologické likvidaci vozidla. Alternativně je možné zavést zvýšení bonusu jen pro určitou emisní normu EURO (např. jen pro EURO 0 nebo EURO 0 a 1) nebo jen pro vozidla určitého stáří. Podkladová data k této části poskytne Dodavateli Objednatel.

2. Návrhová část

f) Návrh sazeb bonusů a malusů a jejich odstupňování a sazeb případného zvýšení bonusu v případě předložení dokladu o ekologické likvidaci vozidla, tak aby byl dopad na státní rozpočet nulový.

Návrh sazeb musí být proveden zvlášť pro jednotlivé varianty (viz dále Možné varianty opatření). Dodavatel zdůvodní navržení hodnot.

g) Odhad zvýšení zájmu o nákup vozidel podpořených bonusem a snížení zájmu o nákup vozidel zatížených malusem v jednotlivých variantách (viz dále Možné varianty opatření).

Výsledkem bude zjištění, jak toto opatření ovlivní strukturu nakupovaných vozidel. Tato část je opět považována za klíčovou pro rozhodnutí o zavedení či nezavedení tohoto opatření. Je nutné stanovit, zda v případě zavedení opatření dojde k výraznému nárůstu prodeje podpořených vozidel a poklesu vozidel zatížených malusem. Dodavatel využije zahraničních zkušeností. Dodavatel dodá podklady, na jejichž základě došel k uvedeným závěrům.

h) Stanovení administrativních nákladů na provoz systému.

Výsledkem bude stanovení nákladů obcí s rozšířenou působností na vyplácení bonusu a výběr malusu a nákladů Státního fondu životního prostředí (dále jen „**SFŽP**“) na administraci systému. Předpokládá se, že by systém fungoval tak, že by dotčené obce vyplácely bonusy a vybíraly malusy a peníze by následně vyúčtovávaly se SFŽP jako garantem systému. Dodavatel může navrhnout i jiný způsob fungování systému.

Dodavatel dodá metodiku, která popisuje způsob, jakým byly stanoveny náklady obcí s rozšířenou působností.

i) Zhodnocení jednotlivých variant opatření.

Výsledkem bude stanovení předpokládaného přínosu jednotlivých variant pro životní prostředí, stanovení rizika negativního dopadu opatření na rozpočet SFŽP (opatření může vyvolat vysoké zvýšení zájmu o nákup podpořených vozidel a vysoké snížení zájmu o nákup vozidel zatížených malusem), případně na státní rozpočet v případě navržení jiného způsobu fungování systému. Dále je nutné zhodnotit i sociální aspekt jednotlivých variant a dodat ekonomické posouzení výnosů a nákladů jednotlivých variant. Blíže viz dále Možné varianty opatření.

j) Zhodnocení potenciálních rizik daného systému a možnost jejich eliminace.

Výsledkem bude analýza rizik, včetně citlivostní analýzy a návrhu řešení vedoucího k eliminaci jednotlivých rizik. Může se jednat např. o účelovou registraci vozidel v zahraničí za účelem vyhnutí se placení malusu, první účelová registrace autosalónem a využití bonusu autosalónem, nákup vozidla podpořeného bonusem a jeho následné vyvezení do zahraničí, zvýšení preference nákupu ojetých vozů u kategorií vozidel zatížených vysokým malusem a jiné.

k) Návrh věcného znění opatření.

Výstupem bude návrh věcného znění, které bude nutné vložit do českého právního sytému. Znění musí obsahovat minimálně výši bonusu a malusu, stanovení správy poplatku, návrh opatření k eliminaci podvodů a rizik.

Neopominutelné podklady pro řešení Veřejné zakázky jsou uvedeny výše u jednotlivých bodů osnovy.

Dodavatel je pro plnění Veřejné zakázky povinen zajistit kvalifikované odborníky v příslušných oblastech - viz dále.

Předmětem Veřejné zakázky je dále vypořádání případných relevantních připomínek uplatněných v rámci oponentního řízení k vypracované Analýze, které bude probíhat v období od 16. 10. 2016 do 30. 11. 2016.

Možné varianty opatření

1. Bonus/malus stanoven v závislosti na produkci emisí CO_2 (zvážení i možnosti vazby na produkci emisí znečisťujících látek)

V této variantě by byla zvýhodněna vozidla, která mají produkci emisí skleníkových plynů nižší než nastavený limit (např. 80 či 90 gCO_2/km). Zpoplatněna by byla vozidla, která mají produkci emisí skleníkových plynů vyšší než nastavený limit (např. 160 či 180 gCO_2/km). Na vozidla produkující určitou úroveň produkce emisí (produkce mezi bonusem a malusem) by se opatření nemuselo vztahovat. Výše bonusu/malusu a jednotlivá rozhraní v přidělení bonusu a povinnosti zaplacení malusu, případně odstupňování bonusu a malusu navrhne Dodavatel na základě provedené Analýzy. Dodavatel zváží zavedení vazby na produkci emisí znečisťujících látek např. rozdílné sazby a limity pro naftová a benzínová vozidla.

Výše bonusu a malusu by měla být odstupňována tak, aby byly podpořeny elektromobily, hybridní pohony, ale i úsporná vozidla s benzínovým pohonem a vozidla s pohonem na CNG, případně i úsporná naftová vozidla.

Výhoda této varianty spočívá v tom, že by bylo možné podpořit i úsporná vozidla s klasickým pohonem, která si koupí i sociálně slabší občané (sociální aspekt). Nevýhodou je skutečnost, že na podporu by měla nárok i úsporná vozidla s klasickým pohonem, která budou mít vyšší produkci emisí znečisťujících látek např. v porovnání s vozidly na CNG.

Alternativně je možné zvážit nastavení limitu pro přiznání bonusu na úroveň, na kterou by dosáhla i úsporná vozidla s klasickým pohonem a bonus navýšit v případě pořízení vozidla s alternativním pohonem.

Další nevýhodou této varianty je skutečnost, že bude podpořen větší počet vozidel (počet bude závislý na nastavení systému). Bude tak nutné zdanit větší počet vozidel. Při špatně vyváženém systému by mohlo dojít k velké zátěži Státního fondu životního prostředí (dále jen „**SFŽP**“) či státního rozpočtu.

Tyto aspekty musí být vyhodnoceny Dodavatelem.

2. Bonus vyplácen pouze vozidlům s alternativním pohonem

V této variantě by byl bonus vyplácen pouze na elektromobily, hybridní vozidla a vozidla na CNG/LNG případně i na vysokoprocentní či čistá biopaliva a vodík.

Výhodou této varianty je skutečnost, že by byla podpořena pouze vozidla, která mají nejnižší negativní dopad na životní prostředí. Vzhledem k nižšímu počtu podpořených vozidel je taktéž nižší riziko propadu SFŽP či státního rozpočtu.

Nevýhodou této varianty je skutečnost, že by toto opatření mohlo být vnímáno jako podpora pro spíše bohatší občany, kteří mají finanční prostředky na koupi těchto dražších vozidel (negativní sociální aspekt).

Tyto aspekty musí být vyhodnoceny Dodavatelem.

3. Zvýšení bonusu v případě souběžného předložení dokladu o odevzdání vozidla k ekologické likvidaci

U varianty 1. a 2. Dodavatel zváží možnost zvýšení bonusu v případě odevzdání starého vozidla k ekologické likvidaci. Dodavatel navrhne výši bonusu a minimální stáří odevzdávaných vozidel (např. 15 či 20 let).

Příloha č. 2: Návrh realizace projektu Dodavatele

1. Analytická část

Popis obdobných opatření v ostatních členských zemích EU

Rámcový přehled bude sestaven na základě kompendia ACEA Tax Guide (ACEA, 2016), databáze Taxes in Europe (TEDB/DG TAXUD) a doplněn o rešerši národních zdrojů v zemích resp. Regionech s typově nejrelevantnějšími opatřeními – předběžně se bude jednat o Francii, Rakousko, a region Valonska.

Stanovení počtu registrovaných nových vozidel v ČR

Podkladová data poskytnutá zadavatelem budou zpracována do souhrnného přehledu v členění dle emisí CO_2 a druhu paliva s využitím databázového software (MS Access, statistický balík R). Výstupy budou zpracovány v podobě kontingenčních tabulek, grafů a doprovodného komentáře.

Přehled aktuální nabídky nových vozidel (a připravovaných modelů) a nových a připravovaných modelů vozidel (v horizontu cca 3 let) s alternativním pohonem

Datové podklady budou pořízeny formou subdodávky od provozovatele elektronického katalogu vybermiauto.cz, Economia, a.s., a doplněny o připravované modely z veřejně dostupných ověřených zdrojů. Přehledy budou zpracovány v prostředí databázového software v uspořádání podle tovární značky, typu, emisí CO_2, druhu paliva a ceny vozidla, výstupy budou zpracovány formou kontingenčních tabulek a grafů a vysvětlujících textů.

Počet odevzdaných vozidel k ekologické likvidaci v letech 2010 – 2015

Podkladová data poskytnutá zadavatelem budou zpracována do souhrnného přehledu v členění dle emisních norem EURO s využitím databázového software (MS Access, statistický balík R). Výstupy budou zpracovány v podobě kontingenčních tabulek a grafů a doprovodného komentáře.

2. Návrhová část

Návrh sazeb bonusů a malusů a jejich odstupňování a sazeb případného zvýšení bonusu v případě předložení dokladu o ekologické likvidaci vozidla a odhad zvýšení zájmu o nákup vozidel podpořených bonusem a snížení zájmu o nákup vozidel zatížených malusem v jednotlivých variantách

Řešení těchto dvou částí zakázky bude realizováno paralelně a bude vycházet z konceptu celkových nákladů vlastnictví (TCO – total cost of ownership). TCO představuje výpočet nákladů vlastnictví a provozu konkrétního vozidla za celou jeho životnost, což by měl být jeden z nejdůležitějších faktorů rozhodování při pořízení vozidla. TCO jsou kromě mnoha jiných faktorů ovlivněny i fiskálními – daňovými a dotačními – nástroji, které mohou významně ovlivňovat pořízení a/nebo provoz. Dopad registrační daně je tedy v měřítku celkových nákladů vlastnictví vlastně transformován na ekvivalent ročních nákladů za uvažovanou životnost. Rozvinutí přístupu TCO bude obdobné analýze zpracované v projektu CECILIA2050 (Máca a kol., 2013). Výsledné TCO pro varianty budou diskontovány na čistou současnou hodnotu, tak aby byla reflektována hodnota peněz pro spotřebitele v čase (tj. vyšší ocenění peněz, které mají v současnosti, oproti příjmům budoucím. Klíčovým parametrem je zde diskontní míra – např. výše zmíněná analýza v projektu CECILIA2050 pracovala se dvěma hodnotami, 3 % a 8 %, kdy nižší úroveň odpovídá společenské diskontní míře používané pro hodnocení investic v krátko- střednědobém horizontu, zatímco vyšší diskont je spíše reálným odrazem skutečného chování spotřebitelů při rozhodování o koupi; volba konkrétní diskontní míry bude konzultována se zadavatelem.

Návrh sazeb bonusů a malusů a jejich odstupňování bude vypracován pro požadované varianty, tj. bonus/malus v závislosti na produkci CO_2 emisí (pod/nad nastavený limit, ale může to být i pásmo, v němž nebude registrované vozidlo zpoplatněno). Uvažovanou variantou je zde i stanovení nikoli pevného limitu (např. 120 g/vkm), ale měrné vyjádření ve vazbě emisí CO2 na hmotnost (srov. Habibi, Hugosson, Sundbergh, & Algers, 2015). Dále budou rozpracovány varianty s bonusem vypláceným pouze vozidlům s alternativním pohonem a zvýšeného bonusu v případě souběžné likvidace starého vozidla.

Při volbě kritéria/í rozlišení sazeb bonusu a malusu budou využity poznatky z předchozích studií. V úvahu připadají přístupy založené na společenských nákladech uhlíku, tj. proporcionální zatížení emisí CO_2, v tomto by se mohlo vztahovat na emise nad stanovenou hraniční hodnotu. V podmínkách ČR se podobným konceptem zabývali Pospíšilová (2012) a David (2013), v obou případech se však jednalo o čistě daňové řešení bez poskytování podpor emisně nejšetrnějším vozidlům, tj. i bez prvku výnosové neutrality. Příkladem komplexního modelového vyhodnocení výnosově neutrálního systému bonusů a malusů je např. simulační studie Adamou a kol. (2014) pro Německo.

Druhým možným přístupem je rozlišení sazeb bonusů a malusů, tak aby se jejich prostřednictvím dorovnal cenový rozdíl mezi konvenčním vozidlem a jeho nízkoemisní alternativou (typicky ve srovnatelné třídě vozidel). Takto např. Lindberg a Fridstrøm (2015) odhadují, že cenový rozdíl v nižší střední třídě mezi konvenčním spalovacím a elektrickým (bateriovým) pohonem se v roce 2020 bude pohybovat okolo 5500 euro a definují odpovídající redukci resp. navýšení daňové zátěže pro vybrané typické zástupce jednotlivých tříd vozidel.

Pro vlastní vyhodnocení odezvy v podobě zvýšení zájmu o nákup vozidel podpořených bonusem a snížení zájmu o nákup vozidel zatížených malusem budou využity poznatky z recentního šetření determinant a bariér nákupu nízkoemisních vozidel a ochoty platit za specifické atributy osobních vozidel v Polsku, na kterém se v rámci výzkumného projektu DEFINE podílel jeden z členů řešitelského týmu (Ščasný a kol., 2015). Při absenci obdobné studie pro ČR považujeme tato data za nejbližší dostupnou alternativu, vzhledem k tomu, že polský trh s osobními auty je v řadě atributů českému trhu podobnější než trhy západoevropské či americký (mj. vysokým podílem ojetých aut z dovozu apod.), a že mezi oběma zeměmi jsou podobnější i příjmy (a potažmo i výdaje) domácností. To by mělo přispět k tomu, že v predikci odezvy lépe zohledníme vliv pořizovací ceny a provozních nákladů, případně i dalších atributů – v úvahu zde připadá např. atribut nižší dojezdové vzdálenosti a delší nabíjecí časy u elektromobilů, či omezené dobíjecí infrastruktury (obdobně i čerpacích stanic CNG). V maximální možné míře také využijeme poznatky z kvalitativního předvýzkumu potenciálu elektromobility v ČR, který je na našem pracovišti v současnosti připravován v rámci projektu TD03000151 Systémová uživatelská podpora rozvoje elektromobility (SUPREM).

Pro stanovení výnosově neutrálního systému bonusů a malusů bude použit optimalizační algoritmus, v tomto případě minimalizující výnos daně při parametrizovaném funkčním vztahu poptávky pro nastavení sazeb bonusů a malusů či limitní hodnoty (pásma) mezi bonusem a malusem. Předpokládáme zde využití některého ze statistických programů (R, SAS, případně jazyka GAMS a vhodného solveru).

Stanovení administrativních nákladů na provoz systému

Přístup ke stanovení administrativních nákladů na provoz systému bude vycházet z Metodiky stanovení plánovaných nákladů na výkon státní správy (MVČR, 2007) a pokud na základě vyhodnocení zahraničních zkušeností nebude nalezen vhodnější model organizačního zajištění, tak v předpokládané podobě fungování popsané ve výzvě – vyplácení bonusů a výběr malusů prováděné obcemi s rozšířenou působností, administraci systému bude pověřen SFŽP, včetně

dorovnání případného salda napříč ORP (neboť cílem je výnosová neutralita za celou ČR nikoli v rámci každé ORP).

Zhodnocení jednotlivých variant opatření

Jednotlivé modelované varianty budou kvantitativně vyhodnoceny co do předpokládaného efektu změny poptávky po osobních vozidlech, zvýšení zastoupení nízkoemisních vozidel a očekávaný pokles poptávky po vysokoemisních vozidlech, celkový přínos jednotlivých variant pro životní prostředí a předpokládanou ekonomickou bilanci fungování celého systému dle variant.

Dále budou v rámci citlivostní analýzy dosažení výnosové neutrality vyhodnoceny rizika negativního dopadu na SFŽP jako administrátora systému (případně na státní rozpočet). U jednotlivých variant budou diskutovány možné sociální dopady (zvl. na nízkopříjmové domácnosti), relevantní vstupy pro tento účel uvádí např. Eliasson a kol. (2016).

Zhodnocení potenciálních rizik daného systému a možnost jejich eliminace

Jsme si dobře vědomi četných úskalí nastavení výnosově neutrálního bonus-malus schématu, na které upozorňuje zahraniční literatura. D'Haultfoeuille a kol. (2014) analyzovali environmentální přínosy francouzského systému bonusů a malusů a jejich hlavním zjištěním je, že efekt zavedení systému bonus-malus byl významně větší, než se předpokládalo. V obecnější rovině pak Hugosson a kol. (2016) srovnávají predikce nákupu osobních aut s reálným vývojem ve Švédsku a poukazují na citlivost predikcí zejména na předpoklady ohledně budoucí nabídky. Součástí vyhodnocení proto bude i citlivostní analýza, která vyhodnotí, nakolik jsou dosažené výsledky robustní a jak významně je ovlivňují zvolené předpoklady i napříč jednotlivými variantami.

Možnosti eliminace potenciálních rizik budou diskutovány pro jednotlivé varianty s ohledem na předpokládanou míru těchto rizik. Jedním z možných nástrojů pro zmírnění rizika výrazného deficitu systému je umožnění relativně flexibilní úpravy sazeb (např. meziročně). Možné řešení by tedy mohlo spočívat v úpravě základních parametrů systému formou zákona (včetně např. stanovení maximální výše malusu) a ponechání stanovení dílčích sazeb/výpočetního algoritmu na podzákonnou úpravu (nařízením vlády či vyhláškou).

Návrh věcného znění opatření

Formou věcného záměru budou vypracovány návrhy příslušných právních předpisů, včetně navržených sazeb bonusů a malusů, stanovení správy poplatku a návrhu vhodných opatření k minimalizaci podvodů a rizik.

Způsob spolupráce se zadavatelem v rámci zpracování analýzy a přístup k vypořádání připomínek

Předpokládáme úzkou spolupráce se zadavatelem v rámci analytické i návrhové části. Bude sem patřit zejména spolupráce v podobě poskytnutí podkladových dat (počty registrovaných nových vozidel a počty vozidel odevzdaných k ekologické likvidaci), upřesňování modelovaných variant systému bonus-malus, výběru normativních parametrů pro hodnocení efektů (např. diskontní míry) a další.

Pro vypořádání připomínek předpokládáme využití standardní pracovní tabulky s vypořádáním připomínek, do níž jsou zaznamenávány a vypořádávány pomoci dle návrhu níže. Pracovní tabulka bude zpřístupněna v on-line datovém úložišti COŽP prostřednictvím Google Apps.

Podavatel	Připomínka	Vypořádání ze strany řešitelského týmu	Prostor pro případné reakce zadavatele

Seznam zdrojů, ze kterých bude řešení vycházet

- ACEA (2016) ACEA Tax Guide 2016. Brusel: European Automobile Manufacturers Association, 415 s.
- Adamou, A., Clerides, S., & Zachariadis, T. (2014). Welfare implications of car feebates: A simulation analysis. Economic Journal, 124(578), 420–443. doi:10.1111/ecoj.12094
- Beser Hugosson, M., Algers, S., Habibi, S., & Sundbergh, P. (2016). Evaluation of the Swedish car fleet model using recent applications. Transport Policy, 49, 30–40. doi:10.1016/j.tranpol.2016.03.010
- D'Haultfoeuille, X., Givord, P., & Boutin, X. (2014). The environmental effect of green taxation: The case of the French bonus/malus. Economic Journal, 124(578), 444–480. doi:10.1111/ecoj.12089
- David, P. (2013). Konstrukce environmentální silniční daně v České republice Construction of Environmental Road Tax in the Czech Republic. Trendy ekonomiky a managementu, VII(15), 27– 36.
- Eliasson, J., Pyddoke, R., & Swärdh, J. (2016). Distributional effects of taxes on car fuel, use, ownership and purchases, CTS Working Paper No. 2016:11, Stockholm: KTH.
- Habibi, S., Hugosson, M. B., Sundbergh, P., & Algers, S. (2015). Evaluation of Bonus-Malus systems for reducing car fleet CO2 emissions in Sweden, CTS Working Paper No. No. 2015:6, Stockholm: KTH.
- Lindberg, G., & Fridstrøm, L. (2015). Policy Strategies for Vehicle Electrification, International Transport Forum Discussion Paper No. 2015-16, Paris: International Transport Forum/OECD.
- Máca, V., Eberle, A., Pearson, A., Ridgway, M., Braun Kohlová, M., Görlach, B., Novák, J., Ščasný, M. (2013). Climate Policies and the Transport Sector. Analysis of Policy Instruments, their Interactions, Barriers and Constraints, and resulting Effects on Consumer Behaviour. CECILIA2050 WP2 Deliverable 2.3. Berlin, Ecologic Institute.
- MVČR (2007) Metodiky stanovení plánovaných nákladů na výkon státní správy, Praha: Ministerstvo vnitra ČR.
- Pospíšilová, J. (2012) Návrh zdaňování osobních automobilů v České republice, Diplomová práce. Brno: Mendelova univerzita, 105 s.
- Ščasný M., Zvěřinová I., Czajkowski M. (2015) Report on determinants and barriers of purchase of low carbon vehicles, including WTP estimates for specific attributes of passenger vehicles in Poland, Deliverable 8.1, Development of an Evaluation Framework for the Introduction of Electromobility (DEFINE) ERA-NET Transport project, dostupné z https://www.ihs.ac.at/projects/define/

Seznam dalších zdrojů

Podkladová data poskytnutá zadavatelem (počty nových vozidel registrovaných v ČR v letech 2010 - 2015 v členění dle emisí CO_2 a druhu paliva, počty odevzdaných vozidel k ekologické likvidaci v letech 2010 – 2015 v členění dle stáří vozidla a emisních norem EURO), podkladová data poskytnutá subdodavatelem (Přehled aktuální nabídky nových vozidel a připravovaných modelů v členění dle emisí CO_2, druhu paliva a ceny vozidla) a datová matice z výběrového šetření projektu DEFINE v Polsku. V případě potřeby doplnění či verifikace dat o stávající struktuře vozového parku v ČR, budou za tímto účelem využita i data z Centrálního registru vozidel a Statistika emisí CO_2 podle typu vozidla vydávaná Ministerstvem dopravy ČR.

Seznam členů realizačního týmu

Jméno a příjmení člena týmu	Funkce	Nejvyšší dosažené vzdělání (s uvedením názvu instituce a studijního oboru)	Stručný profesní životopis s uvedením délky praxe a relevantních zkušeností (včetně termínů) ve vztahu k předmětu veřejné zakázky
Vojtěch Máca	vedoucí člen	Mgr. – Univerzita Karlova v Praze, studijní obor: ochrana prostředí/sociální a kulturní ekologie JUDr., Ph.D. – Univerzita Karlova v Praze, studijní obor: teoretické právní vědy/veřejné právo	od 2002 výzkumný pracovník v Centru pro otázky životního prostředí UK *relevantní projekty:* Kvantifikace externích nákladů dopravy v podmínkách České republiky (CG712-111-520, 2007-2011, hlavní řešitel) Analýza vlivu dopravy na životní prostředí na regionální a lokální úrovni s využitím indikátorů udržitelného rozvoje (TB0100MD020, 2012-2013, hlavní řešitel) Ekonomické vyhodnocení mobility s cílem minimalizace rizikových emisí (TB930MZP001, 2013-2014, hlavní řešitel u dalšího účastníka)
Milan Ščasný	člen	Mgr., Ph.D. – Univerzita Karlova v Praze, studijní obor: ekonomie/ekonomická teorie	od 2001 výzkumný pracovník v Centru pro otázky životního prostředí UK, od 2002 vedoucí oddělení environmentální ekonomie a sociologie *relevantní projekty:* Analýza distribučních a sociálních dopadů sektorových politik (2D06029, 2006-2011, hlavní řešitel) Modelování dopadů environmentální daňové reformy: II. etapa EDR (SPII4I1/52/07, 2007-2010, hlavní řešitel) Systémová uživatelská podpora rozvoje elektromobility (SUPREM) (TD03000151, 2016-2017, hlavní řešitel)

Lukáš Rečka	člen	Mgr. – Univerzita Karlova v Praze, studijní obor: ekonomie	od 2012 výzkumný pracovník v Centru pro otázky životního prostředí UK *relevantní projekty:* Analýza environmentálních dopadů regulace a predikce vývoje v sektoru energetiky panevropským dynamickým modelem TIMES (TD020299, 2014-2015, hlavní řešitel) Systémová podpora modelovacích nástrojů pro tvorbu a analýzu energetických a environmentálních politik (TD03000319, 2016-2017, hlavní řešitel)

Příloha č. 3: Harmonogram

Harmonogram

Harmonogram vlastního řešení zakázky je rozvržen do 13 týdnů (29. – 41. týden roku 2016), v následujícím období (42. – 48. týden) budou vypořádány případné připomínky.

číslo týdne	*29*	*30*	*31*	*32*	*33*	*34*	*35*	*36*	*37*	*38*	*39*	*40*	*41*	*42-48*
analytická část														
popis obdobných opatření v ostatních členských státech EU	X	X												
stanovení počtu nových registrovaných vozidel			X	X										
přehled aktuální nabídky nových vozidel	X	X	X	X										
přehled nových a připravovaných modelů vozidel s alternativním pohonem			X	X										
počet odevzdaných vozidel k ekologické likvidaci			X	X										
návrhová část														
návrh sazeb bonusů a malusů a jejich odstupňování				X	X	X	X	X						
vyhodnocení dopadů na poptávku po vozidlech						X	X	X	X					
stanovení administrativních nákladů na provoz systému								X	X	X				
zhodnocení jednotlivých variant opatření								X	X	X	X			
zhodnocení potenciálních rizik a možnosti jejich eliminace											X	X	X	
návrh věcného znění opatření												X	X	
vypořádání připomínek														X

Popis operativního zajištění realizace a kontroly výstupů

Hlavním zpracovatelem zakázky bude Centrum pro otázky životního prostředí Univerzity Karlovy v Praze (COŽP), které má bohaté zkušenosti se zpracováním analýz a ekonomických hodnocení i s projektovým řízením. Za operativní zajištění realizace výstupů bude odpovídat vedoucí člen realizačního týmu, který bude koordinovat postup řešení. Kontrola kvality výstupů bude prováděna křížově, tj. schválení výstupu provede člen realizačního týmu, který se na jeho zpracování podílel v nejmenším rozsahu.

Navržený postup řešení předpokládá úzkou spolupráci se zadavatelem, styčnou osobou je vedoucí člen realizačního týmu. Dále je předpokládána spolupráce se subdodavatelem dat, Economia, a.s., za níž bude odpovědný člen realizačního týmu L. Rečka.

Navrhujeme uskutečnění 2 kontrolních dnů – po dokončení a předání analytické části (33. týden t.r.) a po dokončení a předání návrhové části (43. týden t.r.). V dostatečném předstihu před konáním kontrolního dne předá zpracovatel zadavateli relevantní výstupy (pro 1. kontrolní den průběžný výstup v elektronické podobě, pro 2. kontrolní den ve formě a způsobem stanoveným ve smlouvě).

UNIVERZITA KARLOVA

V Praze dne 22. 6. 2016

POVĚŘENÍ

Pověřuji tímto pana ThLic. Petra Šimůnka, vedoucího Ekonomického odboru rektorátu Univerzity Karlovy v Praze k tomu, aby mě v plném rozsahu mého oprávnění zastupoval s výjimkou personálních, mzdových a koncepčních záležitostí po dobu mé nepřítomnosti ve dnech 7. - 15. 7. 2016.

Ing. Miroslava Oliveriusová
kvestorka