

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

I. OBECNÁ ČÁST

a) Zhodnocení platného právního stavu, včetně zhodnocení současného stavu ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Implementačním právním předpisem, který provádí transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (dále též „směrnice o čistých vozidlech“), je nařízení vlády č. 173/2016 Sb., o stanovení závazných zadávacích podmínek pro veřejné zakázky na pořízení silničních vozidel vydané na základě zmocnění v § 37 odst. 7 písm. a) a § 118 odst. 3 zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“). To ukládá zadavateli při stanovení zadávacích podmínek na veřejnou zakázku, jejímž předmětem je pořízení silničních vozidel kategorie N1, N2, N3, M1, M2 nebo M3, povinnost zohlednit energetické a ekologické dopady provozu vozidel za dobu jejich životnosti. Za tímto účelem musí zadavatel v zadávací dokumentaci stanovit odkaz na minimální emisní limit EURO, který musí vozidlo splňovat, a u vozidel kategorie N1 a M1 i maximální spotřebu pohonných hmot. U vozidel této kategorie může přitom zadavatel namísto splnění povinnosti dodržet maximální spotřebu pohonných hmot zvolit pro hodnocení veřejné zakázky metodu pro stanovení nákladů životního cyklu uvedenou v tomto nařízení vlády.

Platná právní úprava nevytváří žádné rozdíly, které by byly v rozporu se zákazem diskriminace.

Předkladatel také v souladu s bodem 3.3 „Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR“ konstatuje, že platná právní úprava se netýká postavení fyzických osob a nemá dopad na rovnost žen a mužů.

b) Odůvodnění hlavních principů navrhované právní úpravy, včetně dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k zákazu diskriminace a ve vztahu k rovnosti mužů a žen

Hlavní principy návrhu zákona, který má provést transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice o čistých vozidlech (dále jen „novela směrnice o čistých vozidlech“), spočívají ve stanovení požadavku na dosažení určených minimálních podílů tzv. čistých vozidel a vozidel s nulovými emisemi při zadávání veřejných zakázek a při pořizování veřejných služeb v přepravě cestujících. Tyto podíly budou muset být dosaženy ve stanovených časových obdobích (od nabytí účinnosti zákona do 31. prosince 2025 a od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030) při zadávání veřejných zakázek na pořizování v návrhu zákona definovaných vozidel, a dále při zadávání:

1. veřejných zakázek na poskytování stanovených služeb souvisejících s dopravou určených podle společného slovníku pro veřejné zakázky a

2. veřejných služeb v přepravě cestujících na základě zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

Novelizovaná směrnice o čistých vozidlech v článku 5 odst. 6 stanoví, že pokud nové cíle pro období po 1. lednu 2030 nebudou přijaty, platí i nadále po následující pětileté období cíle stanovené pro druhé referenční období, které se vypočítají v souladu s odstavci 1 až 5 tohoto článku. Vzhledem k tomu, že v tuto chvíli nelze odhadovat, zda nové cíle budou či nebudou přijaty, rozhodl se předkladatel toto ustanovení netransponovat a na přijetí či nepřijetí nové evropské legislativy reagovat až následně formou novelizace.

Navrhovaná právní úprava nevytváří žádné rozdíly, které by byly v rozporu se zákazem diskriminace.

Předkladatel také v souladu s bodem 3.3 „Metodiky hodnocení dopadů na rovnost žen a mužů pro materiály předkládané vládě ČR“ konstatuje, že navrhovaná právní úprava se netýká postavení fyzických osob a nemá dopad na rovnost žen a mužů.

c) Vysvětlení nezbytnosti navrhované právní úpravy v jejím celku

Cílem předloženého návrhu zákona je řádně transponovat novelu směrnice o čistých vozidlech.

Na základě článku 2 odst. 1 novely směrnice o čistých vozidlech je Česká republika jakožto členský stát Evropské unie povinna uvést v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto novelou do 2. srpna 2021. Transpoziční právní úprava tak musí nabýt účinnosti nejpozději do 2. srpna 2021.

Předkladatel neshledává jinou variantu než přijetí zvláštního implementačního zákona. Vzhledem k tomu, že povinnost plynoucí z novely směrnice o čistých vozidlech bude veřejným zadavatelům a zadavatelům zadávajícím sektorovou veřejnou zakázku stanovena ve vztahu k určeným časovým obdobím a nikoliv ve vztahu ke způsobu zadávání každé jednotlivé veřejné zakázky jako tomu je podle současného znění směrnice o čistých vozidlech, nelze využít zmocnění k vydání nařízení vlády obsažené v ZZVZ. Zadavatelům budou stanoveny nové povinnosti, které je podle názoru předkladatele možno uložit pouze zákonem. Rovněž předkladatel neshledává nikterak systematickým zařazovat novou transpoziční právní úpravu do ZZVZ, neboť ZZVZ je normou procesní a mají v něm být obsažena obecná pravidla pro zadávání veřejných zakázek. Neměla by v něm být tudíž obsažena úprava povinného pořizování stanovených komodit.

Varianta nepřijetí navrhované právní úpravy nepřipadá v úvahu, neboť by se tím Česká republika vystavila hrozbě řízení a sankce za porušení Smlouvy z pohledu evropského práva.

Zároveň se předkladatel držel striktně požadavků vyplývajících z novely směrnice o čistých vozidlech, aniž by tyto zpříšňoval, neboť by se tak dopustil tzv. gold-platingu, který je obecně považován za nežádoucí, když by měl negativní dopad na zadavatele a objednatele jako adresáty nové právní úpravy.

d) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s ústavním pořádkem České republiky

Navrhovaná právní úprava je v souladu s ústavním pořádkem České republiky, zejména s ústavním zákonem č. 1/1993 Sb., Ústava České republiky, ve znění pozdějších ústavních zákonů (dále jen „Ústava“), a usnesením předsednictva České národní rady č. 2/1993 Sb.,

o vyhlášení Listiny základních práv a svobod jako součástí ústavního pořádku České republiky.

K této problematice nejsou známy žádné nálezy Ústavního soudu.

Níže jsou uvedena vybraná ustanovení Ústavy, která jsou dotčena předloženým návrhem zákona:

Čl. 1 odst. 2: Česká republika dodržuje závazky, které pro ni vyplývají z mezinárodního práva.

Čl. 10a: Mezinárodní smlouvou mohou být některé pravomoci orgánů České republiky přeneseny na mezinárodní organizaci nebo instituci.

Čl. 101 odst. 4: Stát může zasahovat do činnosti územních samosprávných celků, jen vyžaduje-li to ochrana zákona, a jen způsobem stanoveným zákonem.

e) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie nebo obecnými právními zásadami práva Evropské unie

Navrhovaný zákon je v souladu s předpisy Evropské unie, judikaturou soudních orgánů Evropské unie a obecnými právními zásadami práva Evropské unie.

Cílem předloženého návrhu je provést transpozici směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel.

Pro návrh je dále relevantní úprava obsažená zejména ve

- směrnici Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES ze dne 23. dubna 2009 o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel,

- směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES, v konsolidovaném znění,

- směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES, v konsolidovaném znění,

- 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, v platném znění,

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES (dále jen „nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858“),

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 167/2013 ze dne 5. února 2013 o schvalování zemědělských a lesnických vozidel a dozoru nad trhem s těmito vozidly, v platném znění,

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 168/2013 ze dne 15. ledna 2013 o schvalování dvoukolových nebo tříkolových vozidel a čtyřkolek a dozoru nad trhem s těmito vozidly, v platném znění,

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti, v platném znění,

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 ze dne 18. června 2009 o schvalování typu motorových vozidel a motorů z hlediska emisí z těžkých nákladních vozidel (Eu-ro VI) a o přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidel, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a směrnice 2007/46/ES a o zrušení směrnic 80/1269/EHS, 2005/55/ES a 2005/78/ES, v platném znění,

- nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, v platném znění,

- směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/94/EU ze dne 22. října 2014 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva,

- směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 ze dne 11. prosince 2018 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.

f) Zhodnocení souladu navrhované právní úpravy s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána

Návrh zákona je plně v souladu s mezinárodními smlouvami, jimiž je Česká republika vázána, včetně Smlouvy o Evropské unii a Smlouvy o fungování Evropské unie, a dále s obecně uznávanými zásadami mezinárodního práva.

g) Předpokládaný hospodářský a finanční dopad navrhované právní úpravy na státní rozpočet, ostatní veřejné rozpočty, na podnikatelské prostředí České republiky, dále sociální dopady, včetně dopadů na rodiny a dopadů na specifické skupiny obyvatel, zejména osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny, a dopady na životní prostředí

Dopad na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty bude do značné míry závislý na druhu pořizovaného vozidla a na volbě alternativního pohonu (vozidlo na LPG, CNG, hybridní vozidlo, plug-in hybridní vozidlo, elektrické vozidlo, vodíkové vozidlo). Dopad bude dále závislý i na konkrétní tovární značce a zvoleném modelu vozidla. Z tohoto důvodu nelze vyčíslit náklady na státní rozpočet a ostatní veřejné rozpočty přesným způsobem, nýbrž lze pouze vytvořit určité kvalifikované odhady. Toto se přitom týká jak nákladů spojených s pořízením vozidla, tak i nákladů provozních, do nichž se mj. promítají odpisy vozidel v jednotlivých letech.

Ministerstvo dopravy vytvořilo následující odhad dopadu nové právní úpravy na objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících s tím, že tento dopad bude do značné míry záviset na vývoji na trhu autobusů na jednotlivá alternativní paliva, který nelze předem jednoznačně predikovat. V současnosti jsou např. autobusy na CNG na úrovni 130 % ceny dieselového autobusu, bateriové elektrobusesy se pohybují na úrovni 200 – 250 % ceny dieselového autobusu a vodíkové autobusy pak na úrovni 300 – 400 % ceny dieselového autobusu. V případě vodíkových autobusů lze odkázat na studii k vodíkové mobilitě pro Ministerstvo dopravy, ze které vyplývá, že cenová hladina jednoho vodíkového autobusu pro

evropský trh by měla ze současných cca 625 – 650 tis. EUR (přibližně 17 mil. Kč) poklesnout již v roce 2020 na 570 – 600 tis. EUR a dále pak na 420 – 450 tis. EUR v roce 2025 a v roce 2030 dokonce na 400 – 450 tis. EUR. Podobný pokles cen lze předpokládat též u bateriových elektrobusů. Podle vyjádření Evropské komise při projednávání novely směrnice o čistých vozidlech by přitom již kolem roku 2025 měla být cena bateriových elektrobusů srovnatelná s cenou diesellového autobusu. Níže uvedené odhady vycházejí z aktuálních cen jednotlivých typů autobusů na alternativní paliva a lze je tak považovat za pesimistický scénář (tzv. „the worse scenario“).

Vzhledem k tomu, že novela směrnice o čistých vozidlech umožňuje státu zahrnout mezi bezemisní vozidla i trolejbusy, bude dopad navrhované právní úpravy na objednatele veřejných služeb v přepravě cestujících (a potažmo na konkrétní jednotlivé dopravce) do značné míry záviset i na tom, zda dotyčný dopravce disponuje ve svém vozovém parku trolejbusy, či nikoliv.

Příkladem dopravního podniku, který trolejbusy nedisponuje, je Dopravní podnik hl. města Prahy (dále jen „DPP“). Ten při plánovaném evidenčním stavu celkem 1200 autobusů a předpokládané obnově v průměru 10 % vozového parku ročně (tj. 120 autobusů celkem, z toho 50 kloubových a 70 standardních či midibusů), předpokládá v důsledku požadavků plynoucích z nové právní úpravy nárůst investičních prostředků (na vozidla i infrastrukturu) v období do roku 2025 o 186 %. Půjde tedy o nárůst z průměrně cca 710 mil. Kč na cca 1,32 mld. Kč ročně (v cenách roku 2018). V druhé etapě od roku 2025 by pak roční potřeba investic měla vzrůst na cca 1,6 mld. Kč, tedy 224 % stávajícího stavu. K tomuto odhadu je třeba podotknout, že DPP nepředpokládá v budoucnosti nákup autobusů na CNG, které jsou ze všech typů tzv. čistých vozidel kategorie M3 nejlevnější, a hodlá vždy nakupovat vozidla s nulovými emisemi, byť dle EU legislativy stačí, aby podíl vozidel s nulovými emisemi v rámci celkového podílu čistých autobusů byl 50%.

Na rozdíl od Prahy mají ostatní velká města (konkrétně 13 měst) poměrně velké vozové parky trolejbusů. ČR se rozhodla uvedenou možnost využít a trolejbusy zahrnout do působnosti navrhované právní úpravy, tudíž tato část dopravních podniků by při běžné obnově svých již provozovaných trolejbusů neměla mít s plněním podílů vozidel s nulovými emisemi žádný výraznější problém. Vycházíme-li z premisy, že v každém období (od účinnosti zákona do konce roku 2025 a od 1. 1. 2026 do konce roku 2030) se obnoví ideálně čtvrtina trolejbusů a třetina autobusů (tj. 175 trolejbusů a 573 autobusů), znamená to, že již samotná tato obměna bude v prvním období znamenat 100% plnění výše uvedeného požadavku a v druhém období jeho splnění na 93 %. Oněch zbývajících 7 % znamená, že bude odhadem třeba v daném období nakoupit 49 vozidel s nulovými emisemi, a vynaložit tak cca 385 mil. Kč. Naopak pokud by trolejbusy nebyly do působnosti zákona zahrnuty (což se však neplánuje), znamenalo by to do roku 2029 potřebu nakoupit celkem v ČR navíc 289 vozidel s nulovými emisemi a vynaložit navíc cca 2,25 miliardy Kč.

Dopravci poskytující veřejné služby v přepravě cestujících budou moci žádat o dotaci na pořízení elektrobusů nebo CNG autobusů. V relevantním období let 2021 až 2027 se plánuje poskytování dotací prostřednictvím Integrovaného regionálního operačního programu spravovaného Ministerstvem pro místní rozvoj (dále jen „MMR“). Uvažuje se i o využití Modernizačního fondu, který bude v období let 2021 až 2030 podporovat opatření na rozvoj obnovitelných zdrojů energie, zvýšení energetické účinnosti a snižování emisí skleníkových plynů a který by mohl podpořit i některé oblasti v dopravě. Modernizační fond bude mít k dispozici určené příjmy z emisních povolenek a bude spravován Státním fondem životního prostředí. Systém podpory bude nastaven tak, aby zohledňoval výši emisí produkovaných těmito vozidly, v případě CNG autobusů budou upřednostňována vozidla využívající

biometan. Finanční prostředky poskytované z těchto fondů budou činit stovky milionů až jednotky miliard Kč.

Další využitelná podpora v období let 2021 až 2027 přibližně ve výši stovek milionů Kč z Integrovaného regionálního operačního programu spravovaného MMR by měla být poskytována dopravcům poskytujícím veřejné služby v přepravě cestujících na pořízení bateriových (parciálních) trolejbusů.

Podpora pořizování vozidel s pohonem na elektřinu nebo CNG subjekty státní správy a samospráv a jim podřízených, řízených nebo zřizovaných organizací bude v letech 2020 až 2024 realizována ze strany Ministerstva životního prostředí, které výzvu s alokací 100 mil. Kč vyhláší každý rok.

Očekává se, že výdaje ze státního rozpočtu budou zajištěny ve státním rozpočtu na příslušný rozpočtový rok, aniž by bylo požadováno navyšování výdajů nad rámec schválených částek. Stejně tak se očekává, že zadavatelé veřejných zakázek a objednatelé veřejných služeb v přepravě cestujících by měli být schopni splnit nově uložené povinnosti i bez využití dotací. Vzhledem k tomu, že navržené opatření napomůže k vyššímu využívání vozidel s alternativním pohonem, lze očekávat pozitivní přínos na podnikatelské prostředí.

Vzhledem k tomu, že vozidla s alternativním pohonem produkují v porovnání s klasickými benzinovými a naftovými vozidly nižší množství emisí znečišťujících látek, jak regulovaných (zejména pevných částic), tak v současné době neregulovaných [zejména benzo(a)pyren], lze očekávat pozitivní dopad na kvalitu ovzduší (potažmo lidské zdraví), zejména ve velkých městech s hustou automobilovou dopravou. Vozidla s alternativním pohonem dále produkují nižší množství emisí skleníkových plynů, tudíž lze očekávat i přínos k ochraně klimatu.

Návrh nebude mít sociální dopady ani dopady na rodiny a dopady na specifické skupiny obyvatel ani na osoby sociálně slabé, osoby se zdravotním postižením a národnostní menšiny.

h) Zhodnocení dopadů navrhovaného řešení ve vztahu k ochraně soukromí a osobních údajů

Návrh nebude mít dopad na ochranu soukromí a možnost zneužití osobních údajů.

i) Zhodnocení korupčních rizik

Korupční rizika byla hodnocena v souladu s metodikou C.I.A. – Corruption Impact Assessment.

Při zpracování předkládaného návrhu zákona zohlednil předkladatel kritérium omezení korupčních příležitostí při aplikaci navrhovaného zákona. Návrh zákona rozšiřuje kompetence orgánů veřejné správy pouze v míře nezbytně nutné pro umožnění výkonu dozoru nad plněním návrhem zákona zaváděných povinností. Dozor nad dodržováním povinností plynoucích z návrhu zákona bude vykonávat Úřad pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „ÚOHS“), který provádí dohled nad zadáváním veřejných zakázek a zvláštními postupy (a rovněž nad postupem vedoucím k uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících), a který má propracované vnitřní mechanismy kontroly, včetně určení konkrétní odpovědné osoby.

Návrh nemá vliv na dostupnost informací dle zákona č. 106/1999 Sb., o svobodném přístupu k informacím, ve znění pozdějších předpisů. Návrh dále není v rozporu s požadavky

na transparentci a otevřenost dat. Informace o veškerých činnostech ÚOHS v této oblasti je součástí každoročně předkládané a zveřejňované výroční zprávy.

Na základě výše uvedeného předkladatel dospěl k závěru, že navrhovaná právní úprava nezakládá možnost vzniku korupčních příležitostí.

j) Zhodnocení dopadů na bezpečnost nebo obranu státu

Návrh nemá dopady na bezpečnost nebo obranu státu.

Z požadavku na dosažení minimálního podílu tzv. čistých vozidel a vozidel s nulovými emisemi budou vyjmuta mimo jiné následující vozidla

- vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití pouze ozbrojenými silami,
- vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku a
- pancéřovaná vozidla ve smyslu nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858.

II. ZVLÁŠTNÍ ČÁST

K § 1

Zákon transponuje novelu směrnice o čistých vozidlech. Hlavním předmětem právní úpravy je stanovení povinnosti dosahování alespoň minimálního podílu směrnicí přesně definovaných tzv. čistých vozidel (pro větší srozumitelnost tohoto pojmu došlo v zákoně k nahrazení směrnice výrazu „čisté vozidlo“ výrazem „nízkoemisní vozidlo“) při zadávání veřejných zakázek podle ZZVZ a při pořizování veřejných služeb v přepravě cestujících podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů.

K § 2

V § 2 zákona je upravena působnost zákona.

K odstavci 1 písm. a)

Působnost zákona dopadá na zde definované smlouvy uzavřené v zákonem stanoveném časovém období (od účinnosti zákona do konce roku 2030). Toto pravidlo je však upřesněno přechodným ustanovením upraveným v § 15 odst. 1 a 2, které stanoví, že zákon se nevztahuje na smlouvy na veřejné zakázky uzavřené v zadávacích řízeních zahájených přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona nebo uzavřené na základě rámcové dohody nebo v dynamickém nákupním systému, pokud bylo zadávací řízení na uzavření rámcové dohody, nebo zavedení dynamického nákupního systému zahájeno přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona. Rovněž se tento zákon nevztahuje na smlouvy na veřejné služby v přepravě cestujících, u kterých bylo nabídkové řízení zahájeno přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona nebo u kterých bylo jednání s dopravcem o přímém zadání zahájeno přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona.

Zákon dopadá na smlouvy na nadlimitní veřejné zakázky, jejichž předmětem je nákup, leasing nebo pronájem v § 2 odst. 3 tohoto zákona definovaných vozidel, a to i v případě, že předmětem těchto smluv jsou vedle v § 2 odst. 3 tohoto zákona definovaných vozidel i jiná vozidla. Tato jiná vozidla se však pro účely výpočtu minimálních podílů nízkoemisních vozidel nezohledňují. Nákupem se rozumí i nákup na splátky.

Formulace, podle které se jedná o smlouvy na nadlimitní veřejné zakázky, které byl zadavatel povinen zadat v zadávacím řízení podle ZZVZ, má především ten význam, že působnost zákona se uplatní i v případech, kdy zadavatel nedodržel povinnosti stanovené v ZZVZ a zadal např. nadlimitní veřejnou zakázku v podlimitním režimu nebo využil neoprávněně výjimku z povinnosti zadat veřejnou zakázku v zadávacím řízení. Současně z uvedeného ustanovení vyplývá, že působnost zákona nedopadá na veřejné zakázky, u kterých je zadavatel oprávněn využít výjimku z povinnosti zadávat veřejnou zakázku v zadávacím řízení.

Ve vztahu k centralizovanému zadávání je rozhodující to, který zadavatel uzavírá smlouvu spadající do působnosti zákona, zda centrální zadavatel, či zadavatel, pro kterého je centrální zadávání prováděno. Tento zadavatel je pak zodpovědný za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel. To znamená, že centrální zadavatel bude zodpovědným za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel u smluv na veřejné zakázky, které uzavře na základě § 9 odst. 1 písm. a) ZZVZ. V případech podle § 9 odst. 1 písm. b) ZZVZ budou za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel zodpovědní jednotliví zadavatelé

účastníci se centralizovaného zadávání, a to ve vztahu k jimi uzavřeným smlouvám. Jednotliví zadavatelé účastníci se centralizovaného zadávání budou za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel zodpovědní i v případě, že uvedené smlouvy pro ně uzavírá centrální zadavatel na základě zmocnění ze smlouvy o centralizovaném zadávání.

K odstavci 1 písm. b)

U smluv uzavřených na nadlimitní veřejné zakázky na služby uvedené v příloze zákona platí vše shodně jako u písmene a) s tím rozdílem, že předmětem nadlimitních veřejných zakázek není pořizování vozidel, ale služby uvedené v příloze zákona, pokud tyto služby budou poskytovány plně nebo zčásti prostřednictvím vozidla uvedeného v § 2 odst. 3.

K odstavci 1 písm. c)

Uzavírání zde uvedených smluv se řídí zákonem o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů. Poskytováním prostřednictvím vozidla uvedeného v § 2 odst. 3 se shodně jako u předchozího bodu rozumí buď plně, nebo částečné poskytování přepravních služeb prostřednictvím tohoto vozidla.

K odstavci 2

Veřejné zakázky, které jsou zadávané na základě rámcové dohody nebo dynamického nákupního systému s předpokládanou hodnotou, která přesahuje limity pro určení nadlimitní veřejné zakázky, jsou na základě zde uvedené fikce zahrnuty do působnosti zákona. Uvedené ustanovení je nezbytné z hlediska upřesnění rozsahu působnosti zákona v souladu s požadavky transponované novely směrnice o čistých vozidlech. Působnost zákona však nedopadá na samotné rámcové dohody a zaváděné dynamické nákupní systémy. Ve vztahu k povinnosti dodržet minimální podíl nízkoemisních vozidel na celkovém počtu vozidel budou posuzovány až smlouvy uzavřené na základě těchto rámcových dohod či dynamických nákupních systémů.

K odstavci 3

Podle § 2 odst. 3 se zákon vztahuje pouze na silniční vozidla kategorie M1¹, M2², M3/T³, M3/A³, N1⁴, N2⁵ a N3⁶ a vozidla určená k provozu na dráze trolejbusové.

Novela směrnice o čistých vozidlech stanoví v článku 3, že se nepoužije na vozidla kategorie M3, která nejsou vozidlem třídy I nebo třídy A podle čl. 3 bodů 2 a 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro

¹ Dle přílohy č. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích jsou silniční vozidla KATEGORIE M motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel. U kategorie M1 se jedná se o vozidla s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče. Vozidla náležející do kategorie M1 nesmí mít prostor pro stojící cestující. Počet míst k sezení může být omezen na jedno (tj. místo k sezení řidiče).

² Jedná se o vozidla kategorie M s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun. Vozidla náležející do kategorie M2 mohou mít kromě míst k sezení i prostor pro stojící cestující.

³ Z nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 vyplývá, že vozidlem třídy I M₃ jsou míněna „vozidlo s kapacitou více než 22 cestujících kromě řidiče, které je konstruováno tak, že má prostor pro stojící cestující, který umožňuje jejich častý pohyb“ a vozidlem třídy A M₃ je míněno vozidlo s kapacitou nejvýše 22 cestujících kromě řidiče, které je určeno k přepravě stojících cestujících, má sedadla a je vybaveno pro stojící cestující.

⁴ Dle přílohy č. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích jsou silniční vozidla KATEGORIE N motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů. U kategorie N1 se jedná o vozidla kategorie N s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny.

⁵ Jedná se o vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun.

⁶ Jedná se o vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 12 tun.

schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (dále jen „nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009“). Z uvedeného důvodu se zákon vztahuje pouze na nevyložené dvě kategorie vozidel M3 – vozidla M3/I a M3/A. Bližší klasifikaci vozidel M3 upravuje předpis pro schvalování vozidel EHK OSN č. 107. Ten u vozidel s kapacitou větší než 22 cestujících kromě řidiče definuje tři třídy vozidel: „Třída I“ (vozidla zkonstruovaná s prostory pro stojící cestující a umožňující častý pohyb cestujících), „Třída II“ (vozidla zkonstruovaná v zásadě pro přepravu sedících cestujících a zkonstruovaná k tomu, aby umožnila i přepravu stojících cestujících v uličkách a/nebo v prostoru pro stání, který není větší než prostor pro dvě zdvojená sedadla) a „Třída III“ (vozidla zkonstruovaná výlučně pro přepravu sedících cestujících). U vozidel s kapacitou nepřekračující 22 cestujících kromě řidiče pak dle tohoto předpisu existují dvě třídy: „Třída A“ (vozidla zkonstruovaná pro dopravu stojících cestujících; vozidla této třídy mají sedadla a musí být vybavena pro stojící cestující) a „Třída B“ (vozidla nezkonstruovaná pro dopravu stojících osob; vozidla této třídy nejsou vybavena pro stojící cestující). Tzv. klasickému autokaru odpovídá charakteristika vozidla M3 Třídy II. Za malý autokar lze pak označit vozidlo do 22 cestujících, které není „vybaveno pro stojící cestující“, což odpovídá charakteristice vozidla M3 Třídy B. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 a výše uvedený předpis pro schvalování vozidel EHK OSN č. 107 jsou ve svém přístupu ke klasifikaci cestujících zcela ve shodě.

Důvodem, proč jsou vedle vozidel těchto kategorií uváděna i „vozidla určená k provozu na dráze trolejbusové“, je skutečnost, že trolejbusy sice dle legislativy EU spadají do kategorie vozidel M3, avšak dle české právní úpravy v tomto případě nejde o silniční, ale drážní vozidlo⁷.

Je zde rovněž stanoven výčet vozidel, na která se zákon nevztahuje. Ve vztahu k vozidlům s vlastním pohonem zvlášť zkonstruovaným a vyrobeným k provádění určité práce, jež nejsou vzhledem ke svým konstrukčním vlastnostem vhodná k přepravě osob ani zboží a která nejsou strojním zařízením upevněným na podvozku motorového vozidla, jde o definici obsaženou v nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858. To je také důvod, proč byla tato definice vypuštěna ze zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích a o změně zákona č. 168/1999 Sb., o pojištění odpovědnosti za škodu způsobenou provozem vozidla a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pojištění odpovědnosti z provozu vozidla). Z textu uvedeného nařízení vyplývá, že jde o vozidla, která se pohybují po komunikacích, nepřeváží, resp. nejsou uzpůsobena k přepravě osob či nákladů a nejedná se o nic namontovaného na silničním vozidle (tj. není to např. stěpkovač namontovaný na podvozku vozidla, ale je to např. traktorbagr).

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, na které odkazuje novela směrnice o čistých vozidlech, uvádí v článku 2 odst. 2 písm. d) v anglickém originále, že kterého je potřeba vycházet, následující vozidla: „*vehicles designed and constructed or adapted for use by the armed services only*“. Tato vozidla mohou členské státy vyjmout z působnosti směrnice. Pojem „*armed services*“ je v evropské legislativě užit zcela správně, jelikož je zaměřen přímo na ozbrojené složky, jejichž cílem je obrana vlastního státu a nezohledňuje vojenskou systematiku jednotlivých států. Pojem ozbrojené síly je v českém právním řádu definován v zákoně č. 219/1999 Sb., o ozbrojených silách České republiky, ve znění pozdějších předpisů, a podle § 3 odst. 2 tohoto zákona zahrnuje pouze armádu, Vojenskou kancelář prezidenta republiky a Hradní stráž. Vojenská policie je ozbrojenou

⁷ Zákon č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů.

složkou systematicky zařazenou jako součást Ministerstva obrany, která plní úkoly policejní ochrany ozbrojených sil. Stejně tak je za ozbrojenou složku v rámci Ministerstva obrany při plnění služebních povinností považováno i Vojenské zpravodajství. Proto jsou ve výjimce z působnosti zákona stanovené v bodu 5. zahrnuty u vozidel zkonstruovaných a vyrobených nebo upravených k použití vedle ozbrojených sil uváděné i Vojenská policie a Vojenské zpravodajství.

K bližšímu vysvětlení pojmu vozidlo zkonstruované a vyrobené nebo upravené k použití pouze ozbrojenými silami, Vojenskou policií nebo Vojenským zpravodajstvím lze uvést, že se jedná o tato vozidla:

1. vojenská vozidla, která nejsou mimo plnění úkolů ozbrojených sil schválena pro provoz na pozemních komunikacích, kdy technickou způsobilost těchto vozidel schvaluje Vojenská policie podle zvláštního právního předpisu,
2. vozidla, která jsou sice typově schvalována Ministerstvem dopravy, na nichž jsou však provedeny určité úpravy pro specifické použití ozbrojenými silami. Jde zejména o zástavby pro speciální elektronická zařízení a komunikační technologie; zástavby výstražných světelných a zvukových zařízení; úpravy na držení zbraní, zástavby pro vojenské účely (veterinární, přeprava laboratorních vzorků a služebních zvířat) apod.; dále vozidla upravená maskovacím nátěrem; vozidla vybavená navigačními systémy pro vyprošťování vojenské techniky; vozidla s balistickou ochranou; vozidla upravená pro přepravu a rozvoz stravy vojenským jednotkám v terénu; vozidla vybavená zařízeními pro vnější start ve ztížených podmínkách; a také technika upravená pro jízdu v terénu neupraveném pro provoz standardních vozidel.

Ve vztahu k bodům 5, 7 a 8 platí, že aby se povinnosti stanovené tímto zákonem na uvedené vozidlo nevztahovaly, musí být v těchto bodech uváděná úprava vozidla na vozidle provedena jako součást plnění té veřejné zakázky, ve které je upravované vozidlo pořizováno, neboli úprava nemůže být provedena až následně buď samotným zadavatelem nebo prostřednictvím další veřejné zakázky.

Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, na které odkazuje novela směrnice o čistých vozidlech ve vztahu k definování možných výjimek z působnosti zákona, užívá následující slovní spojení „vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravených k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku“. V prostředí České republiky přitom nepředstavuje civilní ochrana konkrétní složku veřejné moci ani bezpečnostní sbor. Ustanovení § 2 písm. e) zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému, hovoří o ochraně obyvatelstva, která spočívá v „plnění úkolů civilní ochrany, zejména varování, evakuace, ukrytí a nouzové přežití obyvatelstva a další opatření k zabezpečení ochrany jeho života, zdraví a majetku“. Je přitom odkazováno na čl. 61 Dodatkového protokolu k Ženevským úmluvám o ochraně obětí mezinárodních ozbrojených konfliktů z roku 1977, který byl v ČR publikován sdělením Federálního ministerstva zahraničních věcí č. 168/1991 Sb. Civilní obranu definuje jako „plnění některých nebo všech níže uvedených humanitárních úkolů, jejichž cílem je chránit civilní obyvatelstvo před nebezpečím, pomoci mu odstranit bezprostřední účinky nepřátelských akcí nebo pohrom a také vytvořit nezbytné podmínky pro jeho přežití. Těmito úkoly jsou:

- a) hlásné služby;
- b) evakuace;
- c) organizování a poskytování úkrytů;

- d) zatemňování;*
- e) záchranné práce;*
- f) zdravotnické služby včetně první pomoci a také náboženská pomoc;*
- g) boj s požáry;*
- h) zjišťování a označování nebezpečných oblastí;*
- i) dekontaminace a podobná ochranná opatření;*
- j) poskytování nouzového ubytování a zásobování;*
- k) okamžitá pomoc při obnově a udržování pořádku v postižených oblastech;*
- l) okamžitá oprava nezbytných veřejných zařízení;*
- m) bezodkladné pohřební služby;*
- n) pomoc při ochraně předmětů nezbytných k přežití;*
- o) doplňující činnost nezbytná k splnění výše uvedených úkolů, včetně plánování a organizování, ale neomezující se pouze na tuto činnost.“*

Civilní ochranou lze tedy obecně rozumět systém orgánů, zainteresovaných subjektů, činností, úkolů a opatření, jejichž cílem je ochránit život a zdraví občanů v případě vzniku mimořádné události. V prostředí České republiky lze pod pojmy civilní ochrana, požární služba a služby odpovídající za udržování veřejného pořádku zařadit všechny složky integrovaného záchranného systému (§ 4 zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů), bezpečnostní sbory (§ 1 odst. 1 zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů), obecní policii a dále Ministerstvo vnitra, které plní za účelem udržování veřejného pořádku úkoly stanovené v jednotlivých zákonech (například § 12 odst. 6 zákona č. 84/1990 Sb., o právu shromažďovacím, ve znění pozdějších předpisů, § 4b zákona č. 325/1999 Sb., o azylu, ve znění pozdějších předpisů, § 8 zákona č. 312/2001 Sb., o státních hranicích, ve znění pozdějších předpisů).

Výše rozebíraný termín „civilní ochrana“ je však v rámci evropské legislativy širší a zahrnuje i tu část, kterou v rámci českého právního řádu vydělujeme a označujeme za státní hmotné rezervy. Z uvedeného důvodu byla do výčtu výjimek zařazena i výjimka pro vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití jako státní hmotné rezervy. Konkrétně v právním řádu České republiky není civilní ochrana samostatnou oblastí, ale na jejím zabezpečení se podílí Hasičský záchranný sbor ČR a oblast státních hmotných rezerv v působnosti Správy státních hmotných rezerv. Detailní úprava je pak obsažena zejména v zákoně č. 240/2000 Sb., o krizovém řízení a o změně některých zákonů (krizový zákon), ve znění pozdějších předpisů, a v zákoně č. 241/2000 Sb., o hospodářských opatřeních pro krizové stavy a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů.

U výjimky z působnosti zákona pro pancéřované vozidlo je z důvodů zajištění právní jistoty uvedeno, že za takovéto vozidlo se považuje i vozidlo určené pro přepravu peněz a jiných cenností v rámci plnění úkolů České národní banky podle § 2 odst. 2 zákona o České národní bance.

Ve vztahu k vyjmutí autojeřábů lze uvést, že nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 definuje autojeřáb jako vozidlo kategorie N3, které není určeno pro převoz nákladů a které je vybaveno jeřábem s klopným momentem rovnajícím se 400 kNm nebo vyšším. Z výše uvedeného vyplývá, že sem např. nespádají montážní plošiny.

K § 3

V případě vozidel kategorie M1, M2 a N1 zákon, v souladu s požadavky směrnice, stanoví, že pro období od nabytí účinnosti zákona do 31. prosince 2025 se za nízkoemisní vozidlo považuje vozidlo nepřesahující limit spotřeby CO₂ ve výši 50 g/km a 80 % emisních limitů ohledně emisí látek znečišťujících ovzduší v reálném provozu podle přímo použitelných právních předpisů Evropské unie. Tento požadavek splňují bateriová elektrická vozidla (BEV), vozidla s palivovým článkem (tj. vodíková vozidla) a dále pak plug-in hybridy, případně elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem (E-REV), a to za předpokladu, že splňují výše uvedené environmentální parametry. Pro období od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030 se za nízkoemisní vozidlo považuje vozidlo s nulovými emisemi CO₂, což již splňují výhradně bateriová elektrická vozidla a vozidla s palivovým článkem.

V případě ostatních kategorií silničních vozidel (M3/I, M3/A, N2 a N3) je definice nízkoemisního vozidla stanovena jiným způsobem – do této definice spadají vozidla na jakákoliv alternativní paliva, tedy např. i vozidla na zemní plyn (CNG/LNG) nebo ropný plyn (LPG).

Při posouzení toho, která vozidla kategorie M3/I, M3/A, N2 nebo N3 spadají do definice nízkoemisního vozidla, je třeba vyjít z ustanovení čl. 2 bodů 1 a 2 směrnice 2014/94/EU o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva, na která odkazuje čl. 4 odst. 4 písm. b) novely směrnice o čistých vozidlech. Podle čl. 2 bodu 2 směrnice 2014/94/EU se za elektrické vozidlo považuje pouze „*motorové vozidlo s pohonem zahrnujícím alespoň jedno neperiferní elektrické zařízení jakožto měnič energie s elektricky dobíjeným systémem ukládání energie, který je možno dobíjet externě*“. Z toho vyplývá, že zatímco plug-in hybridní vozidlo mezi nízkoemisní vozidla u daných kategorií vozidel patří, klasické hybridní vozidlo, které neumožňuje externí dobíjení vozidla, nikoliv.

Vozidlo určené k provozu na dráze trolejbusové bude vždy považováno za nízkoemisní vozidlo.

K § 4

V § 2 je vymezena působnost zákona tím způsobem, že je vymezen okruh smluv, na které zaváděná povinnost dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel dopadá, a v § 3 je v návaznosti na to vymezena definice nízkoemisního vozidla. Na tato ustanovení navazuje § 4 stanovením povinnosti pro zadavatele podle § 4 odst. 1 a 3 zákona o zadávání veřejných zakázek a objednatel podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících dodržet minimální podíly nízkoemisních vozidel na celkovém počtu vozidel definovaných v § 2 odst. 3, ve vztahu ke kterým tito zadavatelé a objednatelé uzavřeli v § 2 odst. 1 definované smlouvy. Jedná se o smlouvy uzavírané nejenom veřejnými zadavateli, ale i zadavateli podle § 4 odst. 3 ZZVZ, tedy i jinými osobami, které zadávají sektorovou veřejnou zakázku při výkonu relevantní činnosti, pokud relevantní činnost vykonává na základě zvláštního nebo výhradního práva podle § 152 ZZVZ, nebo nad touto osobou může veřejný zadavatel přímo nebo nepřímo uplatňovat dominantní vliv. Působnost zákona nedopadá naopak na smlouvy uzavřené zadavateli uvedenými v § 4 odst. 2 (příjemce dotací) a § 5 (osoba, která realizuje zadávací řízení i když k tomu není povinna) ZZVZ.

Pro účely výpočtu minimálních podílů nízkoemisních vozidel se u vozidel podle § 2 odst. 3, která byla předmětem veřejných zakázek podle § 2 odst. 1 písm. a), zohlední vozidla, která byla předmětem těchto veřejných zakázek. V případě veřejných zakázek na

služby podle § 2 odst. 1 písm. b) a veřejných služeb v přepravě cestujících podle § 2 odst. 1 písm. c) se zohlední vozidla podle § 2 odst. 3, která mají být využívána pro poskytování těchto služeb.

Minimální podíl nízkoemisních vozidel se vypočítá jako podíl celkového počtu těchto nízkoemisních vozidel vůči všem vozidlům zohledněným podle odstavce 2. Rozhodné je přitom dosažení v odstavci 1 stanovených jednotlivých výší podílů. Jednotlivé výše podílů nízkoemisních vozidel jsou v odstavci 1 stanoveny ve vztahu k určeným skupinám kategorií vozidel a dvěma různým časovým obdobími. Zadavatelé nebo objednatelé jsou tak povinni splnit jednotlivé, dle daných skupin kategorií vozidel určené minimální podíly nízkoemisních vozidel uvedené v odstavci 1, a to v rámci každého ze zde stanovených časových období. Z výše uvedeného vyplývá, že určených podílů musí zadavatelé a objednatelé dosáhnout nikoliv v rámci každé jednotlivé smlouvy na veřejnou zakázku nebo na veřejné služby v přepravě cestujících, ale až v souhrnu všech těchto smluv na veřejné zakázky a veřejné služby v přepravě cestujících za celé stanovené časové období.

Přímo použitelné předpisy, které mají být přijaté na základě nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007, uváděné v odstavci 4, ještě nebyly v době přípravy tohoto zákona přijaty, jejich rychlé vydání se však očekává.

Podílu pro silniční vozidla kategorie M1, M2 a N1 ve výši 29,7 % je potřeba dosáhnout v každém ze dvou v § 4 odst. 1 vymezených časových období.

Poloviny stanoveného podílu nízkoemisních vozidel u silničních vozidel kategorie M3/I a M3/A musí být dosaženo prostřednictvím vozidel splňujících podmínky popsané v § 4 odst. 4, tedy prostřednictvím bateriových elektrických vozidel nebo vozidel s palivovým článkem (autobusů) a dále trolejbusů. Ve vztahu k trolejbusům je nutné vykládat odstavec 4 ve smyslu bodu 18 preambule novely směrnice o čistých vozidlech, podle kterého „trolejbusy se považují za autobusy s nulovými emisemi, pokud jsou poháněny pouze elektřinou nebo používají výhradně hnací ústrojí s nulovými emisemi (nejsou-li připojeny k elektrické síti).

K § 5

Zadavatelům a objednatelům je dána možnost uzavírat dohody o společném plnění povinností upravených v § 4. Uvedené dohody by měly pomoci zadavatelům nebo objednatelům, kterým bude plnění uvedených povinností činit potíže, a budou mít přitom možnost se dohodnout s jiným zadavatelem či objednatelem, který je schopen a ochoten dosáhnout vyššího než stanoveného minimálního podílu nízkoemisních vozidel. Z důvodu jednoznačného vymezení uznatelnosti těchto dohod je stanoveno, že je lze uzavírat kdykoli v průběhu rozhodného období, a to i těsně před jeho skončením. Rozhodný je tedy pouze okamžik konce rozhodného období. Dále nejsou stanoveny žádné další požadavky na formu těchto dohod, podstatné však je, že tyto dohody musí být do konce rozhodného období vykázány podle § 8 odst. 1 (viz § 13 odst. 1).

K § 6

Zadavatelé a objednatelé mají možnost plnit povinnost minimálního podílu nízkoemisních vozidel podle § 4 náhradním způsobem, a to prostřednictvím přestavby jimi vlastněných nebo používaných vozidel. V případě, že v obdobích uvedených v § 4 odst. 1 dojde k přestavbě těchto vozidel, v jejímž důsledku začnou takto přestavěná vozidla splňovat podmínky podle § 3 nebo § 4 odst. 4, budou tato vozidla započítána do minimálního podílu

nízkoemisních vozidel, kterého musí podle § 4 dosahovat. Avšak pouze pokud je řádně vykáží podle § 8 odst. 2 v termínu podle § 13 odst. 3. Přestavba silničního vozidla je upravena v § 73 a 74 zákona č. 56/2001 Sb., o podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích.

K § 7

Ustanovení § 7 obsahuje povinnosti zadavatelů a objednatelů ve vztahu k vykazování údajů potřebných pro provedení dozoru nad dodržováním minimálního podílu nízkoemisních vozidel podle § 4.

K odstavci 1

Povinnost vykazovat příslušné počty vozidel ve vztahu k zadávaným veřejným zakázkám bude zadavatel v souladu s odstavcem 6 písm. a) plnit prostřednictvím Oznámení o výsledku zadávacího řízení do Věstníku veřejných zakázek a Úředního věstníku Evropské unie. Nové formuláře podle prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/1780 ze dne 23. září 2019, kterým se stanoví standardní formuláře pro uveřejňování oznámení v oblasti zadávání veřejných zakázek a kterým se zrušuje prováděcí nařízení (EU) 2015/1986 („elektronické formuláře“) budou pro tyto účely obsahovat příslušná pole. Citované nařízení však nabývá účinnosti až 14. listopadu 2022 a nové elektronické formuláře budou v provozu až poté, co bude provedena implementace předmětného nařízení, k němuž dojde mezi 14. listopadem 2022 a 14. listopadem 2023. Do této doby budou zadavatelé vykazovat předmětné údaje prostřednictvím Objednávky/Žádosti k tomuto formuláři, která bude k tomuto účelu přizpůsobena. Uvedené je upraveno v přechodném ustanovení v § 15 odst. 3.

Údaji týkajícími se počtu vozidel uváděnými v Oznámení o výsledku zadávacího řízení se rozumí počet pořizovaných či využívaných vozidel v souvislosti se smlouvou uzavřenou na základě provedeného zadávacího řízení spadajících do působnosti tohoto zákona, počet pořizovaných či využívaných nízkoemisních vozidel v souvislosti se smlouvou uzavřenou na základě provedeného zadávacího řízení, s výjimkou vozidel podle písmene c) a počet vozidel splňujících podmínky podle § 4 odst. 4 pořizovaných či využívaných v souvislosti se smlouvou uzavřenou na základě provedeného zadávacího řízení.

K odstavci 2

V případě, že centrální zadavatel odesílá formulář Oznámení o výsledku zadávacího řízení za jednotlivé zadavatele zúčastněné na centrálním zadávání, sdělí Ministerstvu pro místní rozvoj v odstavci 1 uvedené údaje rovněž v členění na jednotlivé zadavatele. Toto sdělení bude prováděno prostřednictvím Objednávky/žádosti k tomuto formuláři, jak je blíže uvedeno v odstavci 6 písm. b).

K odstavci 3 až 5

Objednatelé veřejných služeb v přepravě cestujících jsou povinni ve stanovených termínech poskytnout Ministerstvu dopravy souhrnnou zprávu, která bude obsahovat základní informace o uzavřených smlouvách o veřejných službách v přepravě cestujících. Povinnost podle předchozí věty neplní objednatel za období, ve kterém nebyla žádná smlouva uzavřena.

Zpracovat souhrnnou zprávu o plnění povinnosti podle § 4 je nutné proto, aby ČR mohla vůči Evropské komisi deklarovat splnění požadavků směrnice, neboť tyto údaje nejsou předmětem jiných povinných hlášení ze strany objednatelů veřejných služeb v přepravě cestujících. Tyto souhrnné zprávy budou rovněž sloužit jako podklad pro provádění dozoru nad dodržováním povinností podle § 4.

K § 8

K odstavci 1

Stanoví se způsob vykazování společného plnění povinností podle § 5. Zadavatel nemá povinnost tyto smlouvy vykazovat, ale pokud nebudou vykázány, nebude se k nim přihlížet při kontrole plnění povinností podle tohoto zákona, ani v případném řízení o přestupku.

K odstavci 2

Rovněž vykazování tzv. náhradního plnění není povinné, ale zadavatel se bez řádného vykázání nebude moci na počty těchto vozidel dovolávat při posuzování splnění povinností podle § 4 tohoto zákona.

K § 9

Toto ustanovení upravuje rozdělení kompetencí a spolupráci Ministerstva pro místní rozvoj, Ministerstva dopravy a ÚOHS v oblasti vykazování a kontroly. ÚOHS zahájí kontrolu plnění povinností podle § 4 až poté, co ministerstva na základě všech podle § 7 a 8 vykázaných údajů vypočítají dosažené podíly nízkoemisních vozidel ve vztahu k jednotlivým zadavatelům nebo objednatelům a předají je ÚOHS i s podklady pro tento výpočet. K předání by mělo dojít bez zbytečného odkladu po ukončení každého rozhodného období a uplynutí všech lhůt pro doručení v rozhodném období vykazovaných údajů, pochopitelně s přihlédnutím k času potřebnému k provedení výpočtů.

K § 10

Dozor nad dodržováním zákona je svěřen ÚOHS, který již má ve své působnosti dohled při zadávání veřejných zakázek a rovněž dohled při dodržování postupu objednatelů při uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících.

Na úpravu činnosti ÚOHS se použije právní úprava zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů, jako obecný procesní předpis pro oblast kontrol.

ÚOHS potřebuje mít k řádnému provádění dozoru pravomoc vyzvat zadavatele a objednatele k doručení potřebných dokumentů, tuto pravomoc přitom ÚOHS potřebuje mít již před zahájením samotného řízení o přestupku.

K § 11

Jako přestupek je především definováno nedodržení minimálních podílů nízkoemisních vozidel upravených v § 4, které bude zjištěno na základě údajů vykázaných zadavatelem nebo objednatelem.

Dále bude jako přestupek shledán nesoulad vykázaných údajů s údaji zjištěnými ze smluv na veřejnou zakázku nebo veřejnou službu v přepravě cestujících, což postihne případy, kdy by zadavatel nebo objednatel sice vykázal řádné splnění povinností podle § 4, ale tyto údaje by neodpovídaly jím uzavřeným smlouvám, tedy pokud by např. vykázal více nízkoemisních vozidel, než podle smluv pořídil.

Přestupkem bude také vykázání splnění podílu pomocí přestavěných vozidel, pokud bude zjištěno, že vykázané údaje neodpovídají údajům v technických průkazech těchto silničních vozidel nebo průkazech způsobilosti u vozidel určených k provozu na dráze trolejbusové.

Přestupkem bude rovněž porušení povinnosti zadavatele či objednatele řádně vykázat údaje podle § 7 nebo doručit ÚOHS jím vyžádané dokumenty podle § 10 odst. 2, protože bez splnění těchto povinností bude dozor značně ztížen, avšak nikoliv zcela znemožněn, neboť údaje potřebné k výkonu dozoru může ÚOHS získat i z jiných zdrojů, např. z registru smluv. Pokud však ÚOHS ke kontrole potřebuje získat dokumenty, které je oprávněn si vyžádat podle § 10 odst. 2 a zadavatel nebo objednatel mu je nedoručí ani na základě opakované výzvy, uplatní se presumpce, že zadavatel či objednatel dozor zmařil.

Sankcí bude u přestupků spočívajících v porušování povinností upravených v § 4 uložení pokuty do výše 20 000 000 Kč, až do této výše lze uložit pokutu rovněž v případě, že zadavatel nebo objednatel ani na základě opakované výzvy od ÚOHS podle § 10 odst. 2 nedoručí dokumenty, jejichž doručení je předmětem výzvy.

U přestupků spočívajících v porušení povinnosti vykázat údaje podle § 7 nebo zaslat na základě prvotní výzvy od ÚOHS k provedení dozoru potřebné dokumenty bude sankcí uložena pokuta do 200 000 Kč.

Konkrétní výše sankce bude vždy předmětem správního uvážení vzhledem ke konkrétnímu případu, a to i v případě, že byla uzavřena dohoda o společném plnění povinnosti. Při určování výše sankce mají být v rámci správního uvážení zohledněny také objektivní okolnosti, které vedly k nesplnění povinností podle tohoto zákona.

Závazek dodržet minimální počet nízkoemisních vozidel vyplývá pro Českou republiku z evropské legislativy a Česká republika bude za jeho případné nedodržení sankcionována. Je tedy nezbytné stanovit adekvátní sankce i vůči jednotlivým zadavatelům nebo objednatelům, neboť jinak by s vysokou pravděpodobností hrozilo nedodržování povinností stanovených tímto zákonem. Výše pokut byla navržena tak, aby byla pro zadavatele nebo objednatele dostatečně odrazující. Maximální výše pokuty odpovídá maximální výši pokuty za nesplnění povinností dle ZZVZ.

K § 12

Přestupek podle § 12 bude mít omezenou účinnost (viz § 16 odst. 2), a to do implementace prováděcího nařízení Komise (EU) 2019/1780 ze dne 23. září 2019, kterým se stanoví standardní formuláře pro uveřejňování oznámení v oblasti zadávání veřejných zakázek a kterým se zrušuje prováděcí nařízení (EU) 2015/1986 („elektronické formuláře“). Po provedení implementace předmětného nařízení a zavedení nových elektronických formulářů, které budou obsahovat povinná pole pro vyplnění počtů vozidel, bude již sankce za neuveřejnění formuláře (a tudíž nevykázání počtů vozidel pro účely tohoto zákona) ukládána podle ZZVZ.

K § 13

K dohodám o společném plnění povinností uzavřeným podle ustanovení § 5, které byly včas (to znamená v § 13 stanovené lhůtě) vykázány, se bude při výkonu dozoru přihlížet, to znamená, že dozorový úřad bude při výkonu dozoru vycházet ze skutečnosti, že plnění povinností vyplývajících ze zákona jednotlivým účastníkům dohody bylo na základě dohody modifikováno. Dodržení podílu nízkoemisních vozidel tak bude posuzováno v součtu za všechny zadavatele nebo objednatele účastníci se takové dohody, nikoli ve vztahu k jednotlivým zadavatelům nebo objednatelům. V případě nedodržení celkového podílu bude

sankce za spáchání přestupku uložena všem účastníkům této dohody. Pokud zadavatel nebo objednatel vykáže více dohod o společném plnění povinnosti podle § 4, bude se závazek společného plnění povinnosti vztahovat na všechny zadavatele nebo objednatele, kteří jsou stranami takto vykázaných dohod. V takovém případě bude u všech stran těchto dohod posuzováno dodržení společného minimálního podílu nízkoemisních vozidel.

K náhradnímu plnění povinnosti podle § 6 se bude při výkonu dozoru přihlížet rovněž jen v případě, že bude vykázáno včas, tedy v termínu zde stanoveném.

K § 14

V tomto ustanovení jsou obsažena zvláštní pravidla oproti zákonu o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich.

Je zavedena právní domněnka spočívající v tom, že se má za to, že čin, který vykazuje formální znaky přestupku podle zákona, je společensky škodlivý. Touto právní úpravou dochází k odchylnosti od zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, kde je přestupek vymezen na základě materiálně-formálního pojetí. Vzhledem k tomu, že zákon má zajistit řádné plnění povinností tak, aby bylo dosaženo cíle stanoveného novelou směrnice o čistých vozidlech, je nezbytné, aby řízení o přestupku bylo zjednodušeno. Materiálně-formální pojetí se tak pro zavedenou transpoziční právní úpravu nejeví jako vhodné. Společenská škodlivost je u těchto přestupků dána již samotným naplněním skutkové podstaty přestupku. V případě, že by konkrétní společenská škodlivost protiprávního jednání nedosahovala ani minimální hranice typové škodlivosti, nebyl by dán veřejný zájem na jeho stíhání. Proto se upravuje vyvratitelná právní domněnka spočívající v tom, že se má za to, že čin, který vykazuje formální znaky přestupku podle tohoto zákona, je společensky škodlivý.

Ve věci kvalifikačních požadavků na oprávněné úřední osoby v řízení o přestupcích podle tohoto zákona se navrhuje speciální úprava spočívající v tom, že postačí, pokud v řízení bude vystupovat alespoň jedna oprávněná úřední osoba, která bude mít vysokoškolské vzdělání získané v magisterském studijním programu v oblasti vzdělávání Právo nebo obdobné vysokoškolské vzdělání získané studiem na vysoké škole nezařazeným do oblasti vzdělávání a ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, která se týkají požadavků na vzdělání oprávněných úředních osob, se tak nepoužijí. Implicitně stanovený požadavek, aby vzdělání oprávněné úřední osoby bylo získáno na vysoké škole v ČR (oblasti vzdělávání jsou upraveny zákonem č. 111/1998, o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, je dán potřebou, aby alespoň jedna oprávněná úřední osoba znala český právní řád a mohla dohlédnout na řádný výkon dozoru. Absolventi zahraničních vysokých škol by si případně museli nechat vzdělání uznat ve smyslu zákona o vysokých školách, což posuzují převážně veřejné vysoké školy, v určitých případech Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy (viz § 89 a násl. zákona o vysokých školách). Umožněním akceptace „obdobného vysokoškolského vzdělání získaného studiem na vysoké škole nezařazeným do oblasti vzdělávání“ má být zajištěno, aby touto oprávněnou úřední osobou mohl být také ten, kdo získal vysokoškolské vzdělání studiem nezařazeným do oblasti vzdělávání, tzn. v rámci studijních oborů, které byly zrušeny zákonem č. 137/2016 Sb., kterým se mění zákon č. 111/1998 Sb., o vysokých školách a o změně a doplnění dalších zákonů (zákon o vysokých školách), ve znění pozdějších předpisů, a některé další zákony.

Je uveden taxativní výčet ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, která se na řízení o přestupcích podle tohoto zákona nepoužijí, a to s ohledem na

specifika zaváděné zákonné úpravy. Vzhledem k tomu, že zákon zajišťuje implementaci evropského práva, tak je zájem na tom, aby obdobně jako v ZZVZ, který je rovněž implementačním právním předpisem, byla vyloučena např. následující ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich: o skutkovém a právním omylu, okolnostech vylučujících protiprávnost, podmíněném upuštění od uložení správního trestu, upuštění od uložení správního trestu, napomenutí, lhůtě pro vydání rozhodnutí, ústním jednání, výslechu obviněného nebo o společném řízení.

K § 15

Tento zákon se nevztahuje na smlouvy na veřejné zakázky, bylo-li zadávací řízení podle ZZVZ či ZZVZ předcházejících právních předpisů, na základě kterého byly uzavřeny, zahájeno přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona. Smlouvy uzavírané na veřejné zakázky zadávané na základě rámcových dohod nebo v dynamických nákupních systémech nebudou spadat do působnosti zákona, pokud zadávací řízení vedoucí k uzavření těchto rámcových dohod či zavedení těchto dynamických nákupních systémů bylo zahájeno přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, a to i v případech, že byly tyto rámcové dohody uzavřeny či dynamické nákupní systémy zavedeny podle ZZVZ předcházejících právních předpisů. Zákon se na tyto smlouvy nebude vztahovat v případě, že rámcové dohody byly uzavřené nebo dynamické nákupní systémy zavedené přede dnem nabytí účinnosti tohoto zákona, ale ani v případě, pokud budou tyto rámcové dohody uzavřené nebo dynamické nákupní systémy zavedené až po nabytí účinnosti tohoto zákona.

U smluv o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřených na základě nabídkových řízení podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících a o změně dalších zákonů je přechodné ustanovení obdobné jako u smluv uzavřených na základě zadávacích řízení dle ZZVZ – rozhodující je okamžik zahájení nabídkového řízení, na základě kterého byla smlouva o veřejných službách v přepravě cestujících uzavřena. V případě přímého zadání je rozhodným okamžikem okamžik zahájení jednání s dopravcem.

Důvod pro zavedení přechodného ustanovení k povinnosti stanovené v § 7 odst. 1 je blíže vysvětlen v komentáři k tomuto ustanovení.

K § 16

Účinnost je navrhována od 2. srpna 2021, a to s ohledem na transpoziční lhůtu, která je stanovena do 2. srpna 2021, a členské státy budou muset vůči Evropské unii vykázat splnění povinnosti od tohoto data. Z hlediska transpozice je tedy stanovení jiného data účinnosti nevhodné. V daném případě se tak jedná o naléhavý obecný zájem ve smyslu § 3 odst. 4 zákona č. 309/1999 Sb., o Sbírce zákonů a mezinárodních smluv, ve znění pozdějších předpisů.

Důvod pro omezení účinnosti přestupku podle § 12 je blíže vysvětlen v komentáři k § 12.