

Předkládací zpráva

Ministerstvo pro místní rozvoj předkládá ve spolupráci s Ministerstvem dopravy na základě Plánu legislativních prací vlády na rok 2020 návrh zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zákon o podpoře nízkoemisních vozidel).

Cílem předloženého návrhu zákona je řádně transponovat směrnici 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 (dále též „novela směrnice o čistých vozidlech“).

Na základě článku 2 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 uvedenou směrnicí, a to do 24 měsíců od data vstupu této směrnice v platnost. Transpoziční právní úprava by tak měla vstoupit v účinnost nejpozději do 2. srpna 2021.

Předkladatel neshledává jinou variantu než přijetí zvláštního implementačního právního předpisu. 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 zákoně č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZZVZ“). Výše uvedeným zadavatelům (a dále objednatelům veřejných služeb v přepravě cestujících) budou na základě novely směrnice o čistých vozidlech stanoveny povinnosti, které ovlivní jejich rozhodování, jaká vozidla budou pořizovat prostřednictvím veřejných zakázek na dodávky a jaká vozidla budou využívat na základě zadaných dopravních služeb. Takové povinnosti je podle názoru předkladatele rovněž možno uložit pouze zákonem.

Hlavní principy návrhu zákona spočívají ve stanovení požadavku na dosažení určených minimálních podílů nízkoemisních 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.

V oblasti úpravy dozoru byl předkladatelem předložen materiál do meziresortního připomínkového řízení ve 2 variantách. Ve variantě I byl navržen výkon dozoru ze strany Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže (dále jen „ÚOHS“), ve variantě II byl výkon dozoru rozdělen mezi Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo dopravy. Na základě meziresortního připomínkového řízení, ve kterém se pro variantu I (dozor prováděný ze strany ÚOHS) vyjádřilo 12 připomínkových míst, zatímco pro variantu II pouze 4 připomínková místa, je materiál předkládán vládě ve znění varianty I. Jako hlavní argument připomínkových míst pro zvolení varianty I předkladatel shledává, že přijetí varianty II, ve které se navrhuje, že dozor bude rozdělen mezi Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo dopravy, by nebylo v souladu se základním rámcem působnosti ÚOHS vymezeným v zákoně č. 273/1996 Sb., o působnosti Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, a to, že ÚOHS vykonává dohled při zadávání veřejných zakázek. Pro přijetí varianty I, kdy dozor i řízení o přestupku zajišťuje a provádí ÚOHS, svědčí i skutečnost, že tento úřad již za současného stavu disponuje odbornými kapacitami pro výkon dozоровé činnosti jak v oblasti zadávání veřejných zakázek, tak v oblasti dodržování postupů objednatelů při uzavírání smluv o veřejných službách v přepravě cestujících. Řada připomínkových míst se rovněž obává, že rozdělení dohledu mezi dva orgány (Ministerstvo pro místní rozvoj a Ministerstvo dopravy) by vedlo k rozdvojenému přístupu k provádění dozoru a dvojímu výkladu zákona v této oblasti.

K návrhu bylo uplatněno 187 připomínek, z toho 105 bylo označeno jako zásadních. Návrh je vládě předkládán se **třemi rozpory**.

První rozpor je s **ÚOHS**. ÚOHS nesouhlasí s tím, aby vykonával dozor v této oblasti. Podle názoru ÚOHS se nejedná o přezkum, který by byl svým charakterem dopadající na jeho činnost. Jedná se o připomínky č. 92, 93 a 95 uvedené v samostatné části materiálu, ve které je též blíže popsán postoj předkladatele.

Druhý rozpor je s **Ministerstvem vnitra**, které trvá na tom, aby do výjimky z působnosti zákona spadala nikoliv pouze „vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití Ministerstvem vnitra za účelem udržování veřejného pořádku, složkami integrovaného záchranného systému, bezpečnostními sbory nebo obecní policií“ ale aby se tato výjimka týkala vozidel určených pro použití těmito subjekty (tedy i „sériově vyráběných“ a nijak neupravených vozidel), což je dle názoru předkladatele v rozporu s transponovanou směrnicí. Jedná se o připomínku č. 133 uvedenou v samostatné části materiálu.

Třetí rozpor je se **Svazem průmyslu a dopravy**, který považuje za nepřijatelné, aby musela být vozidla v elektroenergetice povinně pořízována s alternativním pohonem. Jedná se o připomínku č. 104 uvedenou v samostatné části materiálu, ve které je též blíže popsán postoj předkladatele.