

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Pravidla podpory nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb pro úřady státní správy

Snaha o snižování emisí v oblasti dopravy rezonuje čím dál silněji. O to víc pak v oblasti dopravy silniční, neboť tato je jedním z významných zdrojů emisí skleníkových plynů. V tomto článku se se budu věnovat (stále probíhajícímu) procesu transpozice 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 (dále jen „Směrnice“), v České republice a aktuálně platných a účinných pravidlech podpory nízkoemisních vozidel.

Směrnice měla být transponována nejpozději ke dni 2. 8. 2021, což mnozí zadavatelé zaregistrovali např. ve formulářích do Věstníku veřejných zakázek, které obsahují nová pole ve vazbě na aplikaci pravidel a počty pořizovaných nízkoemisních vozidel. Směrnice od členských států vyžaduje zajištění toho, aby veřejní a sektoroví zadavatelé (potažmo objednatelé podle zákona č. [194/2010](#) Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*zákon o veřejných službách v přepravě cestujících*“)), zohledňovali při zadávání veřejných zakázek na lehká užitková vozidla, nákladní automobily a autobusy energetické a ekologické dopady za dobu životnosti vozidla, včetně spotřeby energie, emisí CO₂ a emisí určitých znečišťujících látek, s cílem podporovat a podněcovat trh s čistými a energeticky účinnými vozidly. Konkrétně pak Směrnice ve svých přílohách stanoví emisní limity pro tzv. čistá vozidla (částečně odkazem na jiné předpisy) a minimální podíl těchto čistých vozidel při zadávání veřejných zakázek a při pořizování veřejných služeb v přepravě cestujících ve dvou sledovaných obdobích, a to od 2. 8. 2021 do konce roku 2025 a následně od roku 2026 do konce roku 2030.

Vláda předložila v lednu roku 2021 Poslanecké sněmovně Parlamentu České republiky (dále jen „*Poslanecká sněmovna*“) návrh zákona o podpoře nízkoemisních vozidel při zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zaevidován jako sněmovní tisk č. 1121), který se však před podzimními volbami do Poslanecké sněmovny nedočkal ani projednání v prvním čtení. S ohledem na stanovený konec transpoziční lhůty Směrnice přistoupila vláda (na návrh Ministerstva pro místní rozvoj a Ministerstva dopravy) k částečné, resp. dočasné transpozici, když dne 26. 7. 2021 schválila usnesení vlády č. 685 o zavedení Pravidel podpory nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (dále jen „*Pravidla*“). Usnesením bylo uloženo členům vlády a vedoucím ostatních ústředních orgánů státní správy, aby se v jimi řízených organizacích řídili Pravidly, která tvoří přílohu citovaného usnesení. Ostatním veřejným zadavatelům a sektorovým zadavatelům dle § 4 odst. 1 písm. b), d) a e) a odst. 3 zákona č. [134/2016](#) Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „*ZZVZ*“), a krajům a obcím jakožto objednatelům podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících bylo toliko doporučeno se Pravidly řídit. Pravidla jsou účinná od 2. 8. 2021 do doby, než vstoupí v platnost a účinnost úprava na úrovni zákona, přičemž povinnosti v nich obsažené se vztahují na smlouvy, které byly uzavřeny na základě zadávacích či nabídkových řízení zahájených po 2. 8. 2021 (včetně přímého zadání, o kterém objednatel započal jednat po tomto datu). Řešení je to sice provizorní, nicméně zmírňuje riziko nenaplnění cílů stanovených EU. Aktuálně ministryně pro místní rozvoj na schůzi vlády dne 6. 12. 2021 opětovně předložila návrh zákona o podpoře nízkoemisních vozidel při

zadávaní veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (materiál č.j. 1392/21), neboť v novém volebním období Poslanecké sněmovny v zásadě nelze projednat návrhy, které nebyly projednány a rozhodnuty v minulém volebním období.[1] Návrh zákona tedy bude v dohledné době opětovně předložen k projednání nově ustanovené Poslanecké sněmovně, nicméně po celou dobu legislativního procesu do nabytí účinnosti připravovaného zákona budou účinná právě Pravidla.

Podle metodiky k Pravidlům,[2] kterou vydalo Ministerstvo pro místní rozvoj, obsahují Pravidla věcně shodnou úpravu, která se nachází v návrhu výše zmíněného zákona.

Působnost Pravidel je upravena v článku 2, dle kterého se Pravidla vztahují na smlouvy uzavřené do 31. 12. 2025, a to konkrétně u smluv na:

1. nadlimitní veřejné zakázky, jejichž předmětem je nákup, leasing nebo pronájem osobních a lehkých užitkových vozidel (kategorie M1, M2 a N1), nákladních automobilů (kategorie N2 a N3) nebo autobusů (kategorie M3/I a M3/A), avšak s celou řadou výjimek např. pro zemědělská či lesní vozidla (blíže viz článek 2 odst. 3 Pravidel), které byl zadavatel povinen zadat v zadávacím řízení podle ZZVZ;
2. nadlimitní veřejné zakázky na služby podle přílohy č. 1 k Pravidlům (např. služby veřejné silniční dopravy)[3], které byl zadavatel povinen zadat v zadávacím řízení podle ZZVZ s výjimkou koncesního řízení, pokud tyto služby budou poskytovány prostřednictvím některého vozidla popsaného v předchozím bodě;
3. veřejné služby v přepravě cestujících podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, u nichž průměrná roční hodnota nebo počet kilometrů za rok přesáhne limitní hodnoty,[4] pokud budou tyto služby poskytovány prostřednictvím některého výše popsaného vozidla.

Nízkoemisním vozidlem se pro účely Pravidel rozumí vozidlo, které v případě osobních a lehkých silničních vozidel nepřesahuje stanovené emisní limity, resp. které v případě nákladních automobilů a autobusů využívá alternativní palivo. Alternativním palivem se rozumí palivo nebo zdroj energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy; alternativním palivem je zejména biopalivo nebo jiné palivo z obnovitelných zdrojů, syntetické a parafinické palivo, stlačený zemní plyn včetně biometanu, zkapalněný zemní plyn včetně biometanu, zkapalněný ropný plyn, elektřina a vodík.[5] Nízkoemisním vozidlem se rozumí rovněž trolejbus.

Minimální podíly nízkoemisních vozidel, které musí být dosaženy v prvním sledovaném období od účinnosti Pravidel do 31. 12. 2025, jsou podle Pravidel následující:

	Min. podíl nízkoemisních vozidel do konce roku 2025
Osobní a lehká užitková vozidla (kategorie M1, M2 a N1)	29,7 %
Nákladní automobily (kategorie N2 a N3)	9 %
Autobusy (kategorie M3/I a M3/A)	41 %

Výše uvedené minimální podíly nemusí být dosaženy u každé jednotlivé smlouvy, nýbrž musí být splněny v souhrnu za sledované období.

Nutno však dodat, že v případě autobusů Pravidla obsahují přísnější režim, dle kterého musí

polovinu minimálních podílů zadavatel nebo objednatel dosáhnout prostřednictvím vozidel bez spalovacího motoru nebo se spalovacím motorem, který vypouští méně než 1g CO₂/kWh nebo méně než 1g CO₂/km. Dle metodiky k Pravidlům vyhoví tomuto přísnějšímu režimu bateriová elektrická vozidla nebo vozidla s palivovým článkem (autobusy) a trolejbusy; naopak těmto požadavkům nevyhoví např. autobusy na CNG. Vozidlo určené k provozu na dráze trolejbusové bude vždy nízkoemisní.

Úprava na úrovni zákona měla v souladu se Směrnicí obsahovat přísnější pravidla pro druhé sledované období od roku 2026 do konce roku 2030, kdy v tomto období musejí osobní a lehká užitková vozidla dosahovat nulových emisí CO₂ a u nákladních automobilů a autobusů musejí být splněny vyšší podíly nízkoemisních vozidel (11 % u nákladních automobilů a 60 % u autobusů). V této souvislosti je vhodné dodat, že stanovených cílů lze za určitých podmínek dosáhnout také přestavbou stávajících vozidel, která mohla být pořízena již před počátkem sledovaného období, avšak ve sledovaném období byla přestavena (konkrétní příklady lze nalézt ve výše citované metodice k Pravidlům). V případě jiných členských států EU jsou limity (minimální podíly) jak přísnější (např. Německo či Rakousko), tak mírnější (např. Rumunsko, Slovensko či Bulharsko).

Vykazování počtu nízkoemisních vozidel budou zadavatelé provádět podle § 212 ZZVZ; aktuálně prostřednictvím formuláře „oznámení o výsledku zadávacího řízení“, uveřejňovaného ve Věstníku veřejných zakázek, který v závěru obsahuje oddíly určené k vyplnění právě s ohledem na aplikaci Pravidel a počtu pořizovaných nízkoemisních vozidel. V případě veřejných služeb v přepravě cestujících budou objednatelé vykazování provádět prostřednictvím písemné souhrnné zprávy Ministerstvu dopravy.

Nabízí se otázka, jak Pravidla dopadají na zadavatele či objednatele, kterým vláda toliko doporučuje řídit se Pravidly (např. obce, kraje nebo sektoroví zadavatelé). Dle metodiky k Pravidlům předkladatel zákona deklaruje záměr navrhnout a prosadit, aby zadavatelé či objednatelé, kteří budou nyní postupovat dle Pravidel, mohli požádat o započtení dosažených podílů, kterých budou následně povinni dosahovat dle projednávaného zákona. V tuto chvíli se však v případě obcí, krajů či sektorových zadavatelů jedná stále o doporučení, jakkoliv zadavatelé již poměrně rozsáhle pořizují vozidla ve smyslu Pravidel, resp. služby s využitím vozidel na alternativní pohon. Dozor nad dodržováním zamýšleného zákona má vykonávat Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, přičemž v zákoně mají být současně vymezeny skutkové podstaty přestupků.

Závěrem je vhodné připomenout, že je nadále v platnosti nařízení vlády č. [173/2016](#) Sb., o stanovení závazných zadávacích podmínek pro veřejné zakázky na pořízení silničních vozidel, které stanoví závazné zadávací podmínky týkající se zohlednění energetických a ekologických dopadů provozu vozidel.

Mgr. Milan Friedrich,
koncipient



MT Legal s.r.o., advokátní kancelář

Jugoslávská 620/29
120 00 Praha 2

Tel.: +420 222 866 555
Fax: +420 222 866 546
e-mail: info@mt-legal.com

[1] Srov. § 121 odst. 1 zákona č. [90/1995](#) Sb., o jednacím řádu Poslanecké sněmovny, ve znění pozdějších předpisů.

[2] Dostupné >>> [zde](#).

[3] Podle přílohy č. 1 Pravidel se jedná o služby s následujícími CPV kódy: 60112000-6, 60130000-8, 60140000-1, 90511000-2, 60160000-7, 60161000-4, 64121100-1 a 64121200-2.

[4] Limity jsou obsaženy přímo v 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, ve znění pozdějších předpisů, neboť § 18 zákona o veřejných službách v přepravě cestujících obsahuje toliko odkaz na přímo použitelný předpis EU. V příslušném nařízení jsou stanoveny následující limity: průměrná roční hodnota smlouvy se odhaduje na méně než 1 000 000 EUR, nebo se týká poskytnutí méně než 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně. V případě smlouvy uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 vozidel, mohou být tyto limity zvýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu nižší než 2 000 000 EUR, nebo poskytnutí méně než 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně.

[5] Srov. § 2 písm. b) zákona č. č. [311/2006](#) Sb., o pohonných hmotách a čerpacích stanicích pohonných hmot a o změně některých souvisejících zákonů (zákon o pohonných hmotách), ve znění pozdějších předpisů.

© EPRAVO.CZ – Sbírka zákonů, judikatura, právo | www.epravo.cz

Další články:

- [Kdy kupní smlouva na nemovitost neobstojí před katastrem: pozor nejen na kupní cenu](#)
- [Elektronické hlasování v SVJ: Brzdí zákonodárce digitalizaci záměrně?](#)
- [Právní aspekty terapie psychedeliky](#)
- [Význam sportovních pravidel při posuzování odpovědnosti sportovců za sportovní úrazy](#)
- [Okamžité zrušení pracovního poměru učiněné z „opatrnosti“ zaměstnavatele ve světle judikatury Nejvyššího soudu](#)
- [Výroční zpráva ÚOOÚ za rok 2025: nové regulační priority v oblasti ochrany osobních údajů](#)
- [Vadné nařízení vlády č. 493/2025 Sb. a dopady fixace limitů drobných oprav na pronajímatele](#)
- [Nařízení PPWR: cesta do pekla dlážděná dobrými úmysly](#)

- [AML - od zákona č. 253/2008 Sb. k AMLR: co konkrétně musí česká povinná osoba změnit do roku 2027](#)
- [Podmíněné propuštění ve světle zásady ústnosti a přímosti](#)
- [Byznys a paragrafy, díl 37.: Povinná forma jednání ve smlouvách](#)