



V Bruselu dne 8.1.2019
SWD(2019) 2 draft

PRACOVNÍ DOKUMENT ÚTVARŮ KOMISE

Kritéria EU pro zelené veřejné zakázky v silniční dopravě

Kritéria EU pro zelené veřejné zakázky v silniční dopravě

1	ÚVOD.....	3
1.1	Definice a oblast působnosti.....	4
1.2	Obecné poznámky k ověřování.....	6
2	HLAVNÍ DOPADY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ	8
3	KRITÉRIA ZELENÝCH VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK EU PRO NÁKUP, LEASING NEBO PRONÁJEM OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ, LEHKÝCH UŽITKOVÝCH VOZIDEL A VOZIDEL KATEGORIE L (KATEGORIE 1).....	10
3.1	Předmět	10
3.2	Technické specifikace a kritéria pro zadání	10
3.3	Vysvětlivky.....	17
4	KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA SLUŽBY V OBLASTI MOBILITY (KATEGORIE 2).....	20
4.1	Předmět	20
4.2	Technické specifikace a kritéria pro zadání	20
4.3	Vysvětlivky.....	25
5	KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP NEBO LEASING AUTOBUSŮ (KATEGORIE 3).....	26
5.1	Předmět	26
5.2	Technické specifikace a kritéria pro zadání	26
5.3	Vysvětlivky.....	32
6	KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP AUTOBUSOVÝCH SLUŽEB (KATEGORIE 4).....	35
6.1	Předmět	35
6.2	Technické specifikace a kritéria pro zadání	35
6.3	Ustanovení o plnění smlouvy.....	40
7	KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP NEBO LEASING NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ PRO SBĚR ODPADU (KATEGORIE 5).....	41
7.1	Předmět	41
7.2	Technické specifikace a kritéria pro zadání	41
7.3	Vysvětlivky.....	45

8	KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP SLUŽEB V OBLASTI ODPADŮ (KATEGORIE 6).....	46
8.1	Předmět	46
8.2	Technické specifikace a kritéria pro zadání	46
8.3	Ustanovení o plnění smlouvy.....	51
8.4	Vysvětlivky.....	51
9	KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP POŠTOVNÍCH, KURÝRNÍCH A STĚHOVACÍCH SLUŽEB (KATEGORIE 7)	52
9.1	Předmět	52
9.2	Technické specifikace a kritéria pro zadání	52
10	SPOLEČNÁ KRITÉRIA PRO KATEGORIE VOZIDEL.....	57
10.1	Předmět	57
10.2	Technické specifikace a kritéria pro zadání	57
11	SPOLEČNÁ KRITÉRIA PRO KATEGORIE SLUŽEB.....	61
11.1	Předmět a kritéria výběru	61
11.2	Technické specifikace a kritéria pro zadání	62
11.3	Ustanovení o plnění smlouvy.....	64
11.4	Vysvětlivky.....	68
12	Náklady životního cyklu	71
12.1	Dopady na náklady u některých stanovených navržených kritérií	74

1 ÚVOD

Kritéria EU pro zelené veřejné zakázky (GPP) mají veřejným orgánům usnadnit nákup zboží, služeb a stavebních prací se sníženými dopady na životní prostředí. Použití kritérií je **dobrovolné**. Kritéria jsou formulována tak, aby je jednotlivý orgán, považuje-li to za vhodné, mohl s minimálními úpravami začlenit (částečně nebo úplně) do své zadávací dokumentace. Před zveřejněním výzvy k podávání nabídek se orgánům veřejné správy doporučuje, aby zkontrolovaly dostupnou nabídku zboží, služeb a prací, které plánují koupit na trhu, kde působí. Má-li veřejný zadavatel v úmyslu použít kritéria navržená v tomto dokumentu, učiní tak způsobem, který zajistí soulad s požadavky právních předpisů EU o veřejných zakázkách (viz například články 42, 43, 67 odst. 2 nebo 68 směrnice 2014/24 a podobná ustanovení v jiných právních předpisech EU o zadávání veřejných zakázek). Praktické úvahy o této otázce jsou rovněž uvedeny v příručce pro „zelené nakupování“ z roku 2016, která je k dispozici na adrese http://ec.europa.eu/environment/gpp/buying_handbook_en.htm.

V tomto dokumentu jsou uvedena revidovaná kritéria EU pro zelené veřejné zakázky v silniční dopravě. Doprovodná technická zpráva obsahuje plné odůvodnění výběru těchto kritérií a uvádí odkazy na další informace. Kritéria jsou rozdělena na kritéria výběru, technické specifikace, kritéria pro zadání zakázky a ustanovení o plnění smlouvy. Kritéria jsou dvou typů:

- **základní kritéria** – jsou určena pro snadnou aplikaci GPP se zaměřením na hlavní oblast či oblasti environmentální výkonnosti výrobku a jejich cílem je minimalizace administrativních nákladů firem;
- **komplexní kritéria** – zohledňují více aspektů nebo vyšší úroveň environmentální výkonnosti a jsou určena k použití orgány, které chtějí více podpořit cíle v oblasti životního prostředí a inovací.

Formulace „stejně pro základní i komplexní kritéria“ se vkládá v případě, že jsou kritéria pro oba typy totožná.

1.1 Definice a oblast působnosti

Skupina produktů „Silniční doprava“ zahrnuje tyto kategorie vozidel a služeb:

Kategorie 1: „Nákup, leasing nebo pronájem osobních automobilů, lehkých užitkových vozidel (LUV) a vozidel kategorie L“:

- „Osobní automobily a LUV“: vozidla kategorií M₁ a N₁ vymezených směrnicí 2007/46/ES;
- Vozidla „kategorie L“ vymezené nařízením (EU) č. 168/2013.
Vozidla zvláštního určení, jako jsou obrněná vozidla, jsou z oblasti působnosti vyloučena.

Kategorie 2: „Služby v oblasti mobility“:

- „Služby jednoúčelové silniční osobní dopravy“, které spadají pod kód společného slovníku pro veřejné zakázky (CPV) 60130000-8;
- „Nepřavidelná osobní doprava“, na kterou se vztahuje kód CPV 60140000-1. To by mělo zahrnovat smluvní služby veřejné dopravy (smluvně zajišťovaná veřejná doprava taxislužeb, tj. doprava provozovaná pro žáky/studenty, kteří nejsou schopni cestovat sami);
- „Pronájem autobusů a dálkových autobusů s řidičem“, na který se vztahuje kód CPV 60172000-3;
- „Taxislužby“, na něž se vztahuje kód CPV 60120000-5;
- „Sdílení automobilů“: v této kategorii vlastní organizace vozidla i platformu. Je obvykle více standardizované a spolehlivější než vzájemné služby a někteří výrobci automobilů provozují přidruženou společnost pro sdílení automobilů;
- „Kombinované služby v oblasti mobility“ (CMS); služby založené na novém obchodním modelu, který uživatelům nabízí širokou škálu možností kombinované mobility, a to na základě předplatného a jednotné fakturace, případně i se službami nabízenými jako balíčky přizpůsobené potřebám zákazníka, například balíček cest obvykle uskutečňovaných v průběhu týdne. CMS jsou podporovány určitou formou digitálního rozhraní pro zákazníka (aplikace, internetová služba atd.).
- „Jízdní kola“: jízdní kola (kódy CPV 34430000-0 a 34431000-7), přípojná vozidla pro jízdní kola, jízdní kola s pomocným elektrickým pohonem (kód CPV 34420000-7);
- „Lehké elektrické dopravní prostředky a samovyvažující vozidla“, jejichž konkrétní definice v současnosti vypracovává CEN/TC 354/WG 4.
- Definice osobních automobilů, lehkých užitkových vozidel, vozidel kategorie L a autobusů platí i pro tuto kategorii.

Kategorie 3 „Nákup nebo leasing autobusů“:

- Vozidla kategorií „M₂ a M₃“ vymezených směrnicí 2007/46/ES.
 - o Kategorie M₂: Vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu osob, s více než osmi sedadly kromě sedadla řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun.
 - o Kategorie M₃: Vozidla konstruovaná a vyrobená pro dopravu osob, s více než osmi sedadly kromě sedadla řidiče a s maximální hmotností vyšší než 5 tun.

Kategorie 4: „Autobusové služby“:

- „Autobusové služby“ nebo „Služby veřejné dopravy“: Služby by měly být definovány jako služby kódů CPV 60112000-6 (Služby veřejné silniční dopravy).

Kategorie 5: „Nákladní vozidla pro sběr odpadu“:

- Vozidla kategorie N₂ a N₃ nebo těžká nákladní vozidla, jak jsou definována ve směrnici 2007/46/ES, která jsou určena k poskytování služeb, jež spadají do kategorií CPV pro „Sběr odpadu“ (kód CPV: 90511000-2) a „Odvoz odpadu“ (90512000-9).

Kategorie 6: „Sběr odpadu“:

- Služby spadající do kategorií CPV pro „Sběr odpadu“ (90511000-2) a „Odvoz odpadu“ (90512000-9).

Kategorie 7: „Poštovní, kurýrní a stěhovací služby“:

- Služby spadající do kategorií CPV pro různé poštovní, kurýrní a stěhovací služby:
 - o Skupina 641 Poštovní a kurýrní služby s výjimkou železniční, letecké a lodní přepravy pošty
 - o 79613000-4 Přemísťování zaměstnanců
 - o 63100000-0 Manipulace s nákladem a skladování
 - o 98392000-7 Stěhovací služby

(Podrobnosti viz technická zpráva a další technické definice.)

1.2 Obecné poznámky k ověřování

U menšího počtu kritérií se jako prostředek ověřování navrhuje předložení zkušebních protokolů. Pro každé z kritérií jsou uvedeny relevantní zkušební metody. Veřejný orgán rozhoduje, ve které fázi se mají výsledky příslušných zkoušek předkládat. Obecně platí, že se nejví jako nezbytné požadovat od všech uchazečů výsledky zkoušek již od začátku. Za účelem snížení zátěže uchazečů i veřejných orgánů lze při podání nabídky považovat za dostačující vlastní prohlášení. V takovém případě existují různé možnosti, zda a kdy by mohly být tyto zkoušky vyžadovány:

a) Ve fázi nabídkového řízení:

V případě *jednorázových veřejných zakázek na dodávky* může být tento doklad vyžadován od uchazeče s ekonomicky nejvýhodnější nabídkou. Bude-li doklad shledán dostatečným, lze zakázku zadat. Bude-li doklad shledán nedostatečným nebo nevyhovujícím, pak:

- i) v případě, že se prostředek ověření týká technické specifikace, je třeba požadovat doklad od druhého nejlépe umístěného uchazeče, který by pro zadání zakázky připadal v úvahu;
- ii) v případě, že se prostředek ověření týká kritéria pro udělení zakázky, je třeba odebrat dodatečně přidělené body a přepočítat pořadí v zadávacím řízení se všemi z toho vyplývajícími důsledky.

Protokol o zkoušce ověřuje, že pro vzorek výrobku – nikoli pro položky, které byly skutečně dodány podle smlouvy – byla provedena zkouška určitých požadavků. V případě rámcových smluv může být situace odlišná. Tento scénář je podrobněji rozveden v následujícím bodě o plnění smluv a v doplňujících vysvětleních níže.

b) Během plnění zakázky:

Výsledky zkoušek je možné vyžadovat pro jednu nebo více položek dodávaných v rámci veřejné zakázky, buď obecně, nebo v případě pochybností o pravdivosti prohlášení. To je obzvláště důležité u rámcových smluv, které nestanoví původní objednávku.

Doporučuje se výslovně uvést ustanovení o plnění smlouvy. Ta by měla stanovit, že veřejný zadavatel má právo kdykoli po dobu trvání veřejné zakázky provádět namátkové ověřovací zkoušky. Pokud výsledky těchto zkoušek ukážou, že dodané výrobky nespĺňují kritéria, je veřejný zadavatel oprávněn uplatnit sankce a může smlouvu ukončit. Některé orgány veřejné moci zahrnují podmínku, že pokud výrobek podle zkoušek splňuje jejich požadavky, musí náklady na provedení zkoušky nést orgán veřejné moci, pokud nikoli, nese náklady dodavatel.

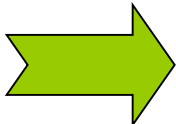
U *rámcových smluv* je okamžik, kdy musí být předložen důkaz, závislý na konkrétním nastavení smlouvy:

- i) v případě rámcových smluv s jedním hospodářským subjektem, kde jsou jednotlivé položky, které mají být dodány, identifikovány při zadávání rámcové smlouvy a v případě, že se jedná pouze o otázku, kolik jednotek bude zapotřebí, platí stejné úvahy jako u jednorázových zakázek na dodávky popsaných výše;
- ii) u rámcových smluv, které předem vyberou několik potenciálních dodavatelů s následnou soutěží mezi nimi, musí uchazeči v počáteční fázi předběžného výběru prokázat pouze to, že mohou dodat zboží splňující minimální požadavky na účinnost stanovené v rámcové smlouvě. Pro následné zakázky (či objednávky) na vyžádání, které jsou zadávány po soutěži mezi předběžně vybranými dodavateli, platí stejné zásady jako v bodech a) a b) výše, pokud je v rámci této soutěže třeba prokázat splnění dalších požadavků. Pokud je o výběrovém řízení rozhodnuto pouze na základě ceny, mělo by se zvážit provedení kontroly ve fázi provádění zakázky.

Je třeba také upozornit, že podle čl. 44 odst. 2 směrnice 2014/24/EU musí veřejní zadavatelé přijmout i jiné vhodné doklady. Mezi ně patří například technická dokumentace výrobce, pokud dotčený hospodářský subjekt neměl přístup ke zkušebním protokolům nebo neměl možnost je získat v příslušné lhůtě. Platí to za podmínky, že absenci přístupu nebylo možno přičítat dotčenému hospodářskému subjektu a že tento prokáže, že jím poskytované stavební práce, dodávky nebo služby splňují požadavky nebo kritéria stanovená v technických specifikacích, v kritériích pro zadání nebo v podmínkách plnění veřejné zakázky. Pokud existuje odkaz na certifikát/protokol o zkoušce vypracovaný zvláštním subjektem posuzování shody pro provedení zkoušek, musí veřejní zadavatelé rovněž přijmout osvědčení/protokoly o zkouškách vydané jinými rovnocennými subjekty pro posuzování.

2 HLAVNÍ DOPADY NA ŽIVOTNÍ PROSTŘEDÍ

Hlavní dopady silniční dopravy na životní prostředí z pohledu životního cyklu jsou na základě dostupných vědeckých poznatků shrnuty v níže uvedené tabulce (další podrobnosti jsou uvedeny v technické zprávě). Stejná tabulka uvádí také přístup zelených veřejných zakázek EU ke zmírnění nebo snížení těchto dopadů.

Hlavní dopady na životní prostředí během životního cyklu produktu	Přístup zelených veřejných zakázek EU
<ul style="list-style-type: none">• Emise skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší produkované v důsledku spotřeby energie během fáze používání• Emise skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší produkované v celém dodavatelském řetězci nosičů energie• Dopady na životní prostředí v důsledku výroby baterií elektrických vozidel• Emise hluku produkované vozidlem a pneumatikami během fáze používání	 <ul style="list-style-type: none">• Požadovat kritéria emisí CO₂ pro schvalování typu u osobních a lehkých užitkových vozidel a specifických technologií pro těžká nákladní vozidla a vozidla kategorie L• Požadovat kritéria na základě výkonnosti v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší pro osobní automobily a lehká užitková vozidla a specifické technologie pro těžká nákladní vozidla a vozidla kategorie L• Požadovat kritéria valivého odporu pneumatik• Požadovat kritéria energetické účinnosti pro elektromobily a lehká užitková vozidla• Požadovat kritéria týkající se záruk na baterie• Požadovat kritéria pro emise hluku z vozidel a pneumatik• Požadovat od poskytovatelů služeb klíčové kompetence a uplatňování klíčových opatření a postupů v oblasti environmentálního řízení• Požadovat pro zaměstnance poskytovatelů služeb odpovídající

častá školení

- Požadovat kritéria týkající se pneumatik a maziv pro údržbové činnosti

Pořadí dopadů nemusí nutně odrážet jejich rozsah.

Podrobné informace o silniční dopravě, včetně informací o souvisejících právních předpisech, normách a technických zdrojích používaných jako podkladový materiál lze nalézt v technické zprávě.

3 KRITÉRIA ZELENÝCH VEŘEJNÝCH ZAKÁZEK EU PRO NÁKUP, LEASING NEBO PRONÁJEM OSOBNÍCH AUTOMOBILŮ, LEHKÝCH UŽITKOVÝCH VOZIDEL A VOZIDEL KATEGORIE L (KATEGORIE 1)

3.1 Předmět

PŘEDMĚT ÚPRAVY

Nákup, leasing nebo pronájem automobilů, lehkých užitkových vozidel a vozidel kategorie L s nízkým dopadem na životní prostředí. Vozidla zvláštního určení, jako jsou obrněná vozidla, jsou z oblasti působnosti vyloučena.

3.2 Technické specifikace a kritéria pro zadání

Důležité: Na tuto kategorii se vztahují rovněž společná kritéria pro kategorie vozidel (oddíl 10)

Základní kritéria	Komplexní kritéria										
TECHNICKÁ SPECIFIKACE (TS)											
<p>TS1. Hodnota CO₂ pro schválení typu Emise CO₂ pro schválení typu nesmí překročit tyto hodnoty:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Typ vozidla¹⁾</th> <th>CO₂ g/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Osobní automobily – malé (M₁)</td> <td>2018: 86 (NEDC)²⁾ 2019: 103 (WLTP)²⁾ 2020: 99 (WLTP) 2021: 95 (WLTP)</td> </tr> <tr> <td>Osobní automobily – střední (M₁)</td> <td>2018: 94 (NEDC) 2019: 104 (WLTP) 2020: 100 (WLTP) 2021: 97 (WLTP)</td> </tr> </tbody> </table>	Typ vozidla ¹⁾	CO ₂ g/km	Osobní automobily – malé (M ₁)	2018: 86 (NEDC) ²⁾ 2019: 103 (WLTP) ²⁾ 2020: 99 (WLTP) 2021: 95 (WLTP)	Osobní automobily – střední (M ₁)	2018: 94 (NEDC) 2019: 104 (WLTP) 2020: 100 (WLTP) 2021: 97 (WLTP)	<p>TS1. Hodnota CO₂ pro schválení typu Emise CO₂ pro schválení typu nesmí překročit tyto hodnoty:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Typ vozidla</th> <th>CO₂ g/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Všechna vozidla kategorií M₁ a N₁</td> <td>2018: 45 (NEDC) 2019: 40 (WLTP) 2020: 35 (WLTP) 2021: 25 (WLTP)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Vozidla kategorie L musí být bateriová elektrická.</p>	Typ vozidla	CO ₂ g/km	Všechna vozidla kategorií M ₁ a N ₁	2018: 45 (NEDC) 2019: 40 (WLTP) 2020: 35 (WLTP) 2021: 25 (WLTP)
Typ vozidla ¹⁾	CO ₂ g/km										
Osobní automobily – malé (M ₁)	2018: 86 (NEDC) ²⁾ 2019: 103 (WLTP) ²⁾ 2020: 99 (WLTP) 2021: 95 (WLTP)										
Osobní automobily – střední (M ₁)	2018: 94 (NEDC) 2019: 104 (WLTP) 2020: 100 (WLTP) 2021: 97 (WLTP)										
Typ vozidla	CO ₂ g/km										
Všechna vozidla kategorií M ₁ a N ₁	2018: 45 (NEDC) 2019: 40 (WLTP) 2020: 35 (WLTP) 2021: 25 (WLTP)										

Osobní automobily – velké (M ₁)	2018: 107 (NEDC) 2019: 111 (WLTP) 2020: 106 (WLTP) 2021: 102 (WLTP)	Ověření: Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla.
Lehká užitková vozidla – malá (nafta, N ₁ třída I)	2018: 93 (NEDC) 2019: 116 (WLTP) 2020: 113 (WLTP)	
Lehká užitková vozidla – malá (benzín, N ₁ třída I)	2018: 117 (NEDC) 2019: 135 (WLTP) 2020: 131 (WLTP)	
Lehká užitková vozidla – střední (N ₁ třída I)	2018: 127 (NEDC) 2019: - od 1. 1. do 31. 8. 2019: 124 (NEDC) - od 1. 9. 2019: 157 (WLTP) 2020: 153 (WLTP)	
Lehká užitková vozidla – velká (N ₁ třída III)	2018: 151 + 0,096 * (M — 1766,35) (NEDC) 2019: - od 1. 1. do 31. 8. 2019: 147 + 0,096 * (M — 1766,35) (NEDC) - od 1. 9. 2019: 193 + 0,096 * (M — 1766,35) (WLTP) 2020: 188 + 0,096 * (M — 1766,35) (WLTP) kde M je hmotnost vozidla	

<p>Ověření: Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla.</p>	
<p>TS2. Emise látek znečišťujících ovzduší <i>Pozn.: Toto kritérium se použije na vozidla kategorií M₁ a N₁ s referenční hmotností¹⁾ nepřesahující 2 610 kg. Vozidla kategorií M₁ a N₁ s referenční hmotností přesahující 2 610 kg musí splňovat TS2 týkající se emisí látek znečišťujících ovzduší kategorie 3 (oddíl 5.2).</i></p> <p>Od 1. září 2019 musí všechny nové osobní automobily a lehká užitková vozidla splňovat požadavky na emise v reálném provozu (RDE), které dosahují nanejvýš mezní hodnoty Euro 6 pro NO_x a PN (bez použitelné tolerance měření²⁾).</p> <p>Od 1. ledna 2021 musí všechny nové osobní automobily a lehká užitková vozidla splňovat požadavky na emise v reálném provozu (RDE), které dosahují nanejvýš 0,8 mezní hodnoty Euro 6 pro NO_x a PN (bez použitelné tolerance měření²⁾).</p> <p><i>Při nákupu vozidel, která mají být používána v oblastech s problémy týkajícími se kvality ovzduší³⁾: Vozidla musí mít nulové výfukové emise. Pokud není k dispozici infrastruktura pro dobíjení nebo pokud předpokládaný profil použití vyžaduje dlouhé dojezdy:</i> Vozidla musí být alespoň schopna nulových výfukových emisí, což znamená osobní automobil, který je schopen ujet minimální vzdálenost</p>	<p>TS2. Emise látek znečišťujících ovzduší <i>Při nákupu vozidel, která mají být používána v oblastech s problémy týkajícími se kvality ovzduší: Vozidla musí mít nulové výfukové emise. Pokud není k dispozici infrastruktura pro dobíjení nebo pokud předpokládaný profil použití vyžaduje dlouhé dojezdy:</i> Vozidla musí být alespoň schopna nulových výfukových emisí, což znamená osobní automobil, který je schopen ujet minimální vzdálenost bez vypouštění výfukových emisí. <i>Veřejný zadavatel stanoví ve výzvě k podávání nabídek minimální dojezd bez výfukových emisí podle očekávaných profilů použití (navrhovaný výchozí dojezd by mohl být 40 km). Od roku 2019 bude dojezd bez vypouštění výfukových emisí odpovídat dojezdové vzdálenosti elektromobilu během WLTP.</i></p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla.</p>

<p>bez výfukových emisí. <i>Veřejný zadavatel stanoví ve výzvě k podávání nabídek minimální dojezd bez výfukových emisí podle očekávaných profilů použití (navrhovaný výchozí dojezd by mohl být 40 km). Od roku 2019 bude dojezd bez vypouštění výfukových emisí odpovídat dojezdové vzdálenosti elektromobilu během WLTP.</i></p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla.</p>	
<p>TS3. Ukazatele rychlostních stupňů (GSI)</p> <p><i>Pozn.: Toto kritérium se nevztahuje na automatická vozidla. Kritérium není relevantní pro elektrická vozidla a hybridní vozidla typu plug-in, není tudíž součástí komplexního kritéria.</i></p> <p>Lehká užitková vozidla musí být vybavena ukazatelem rychlostních stupňů, což znamená viditelný ukazatel, který řidiči doporučuje zařadit jiný rychlostní stupeň.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí poskytnout technický průkaz vozidla, kde jsou tyto informace uvedeny.</p>	
<p>TS4. Zobrazení spotřeby energie <i>(stejně pro základní i komplexní kritéria)</i></p> <p>Vozidla musí být vybavena mechanismem zobrazujícím řidiči údaje o spotřebě paliva.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí poskytnout technický průkaz vozidla, kde jsou tyto informace uvedeny.</p>	
	<p>TS5. Informace o provozu a optimalizace trasy</p>

	<p><i>Pozn.: Toto kritérium mohou veřejní zadavatelé požadovat, pokud má být vozidlo používáno v městských oblastech, jež se potýkají s problémy s dopravním přetížením, nebo řízeno v místech, s nimiž nejsou řidiči obeznámeni, a není k dispozici žádný jiný informační systém (např. chytrý telefon).</i></p> <p><i>Pozn.: Toto kritérium se nepoužije na vozidla používaná pro zvláštní účely, která vyžadují vysokou úroveň ochrany měřených údajů shromažďovaných vozidlem, např. vozové parky bezpečnostních sil, služební vozidla používaná členy vlády atd.</i></p> <p>Vozidla musí být vybavena systémy pro poskytování dopravních informací a optimalizaci trasy, které jsou určeny k interakci s řidičem a zajišťují informační služby před uskutečněním cesty, čímž pomáhají zabránit dopravnímu přetížení a umožňují upravit jízdu za účelem optimalizace trasy. Systém musí být zabudovaný, tj. musí se jednat o úplný komunikační modul sestávající z modemu a identifikačního modulu uživatele (SIM), který je trvale integrován do vozidla.</p> <p>Ověření:</p> <p>Uchazeč musí poskytnout technický průkaz vozidla, kde jsou tyto informace uvedeny.</p>
<p>TS6. Minimální záruka <i>(stejně pro základní i komplexní kritéria)</i></p> <p><i>Vyžaduje-li veřejný zadavatel bateriová elektrická vozidla:</i></p> <p>Uchazeč musí při dodání poskytnout minimální záruku na baterii na 150 000 km nebo 8 let před ztrátou kapacity pod 70 % původní hodnoty v souladu s normou EN 62660¹⁾.</p>	

Ověření:

Uchazeči musí předložit prohlášení s podmínkami záruky.

KRITÉRIA PRO ZADÁNÍ (AC)**AC1. Nižší emise CO₂** *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Body budou uděleny vozidlům, která představují nižší emise CO₂ pro schválení typu, než vyžaduje hodnota emisí CO₂ pro schválení typu TS1, v poměru k dosaženému snížení.

Ověření:

Viz TS1 výše.

AC2. Energetická účinnost

Vyžaduje-li veřejný zadavatel bateriová elektrická vozidla:

Body budou uděleny vozidlům s vyšší energetickou účinností vyjádřenou v kWh/100 km podle zkušebního postupu NEDC³⁾ v roce 2018 a podle zkušebního postupu WLTP v roce 2019 a v dalších letech.

Ověření:

Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla.

AC3. Zlepšená výkonnost v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Pozn.: Toto kritérium se použije na vozidla kategorií M₁ a N₁ s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg. Vozidla kategorií M1 a N1 s referenční hmotností přesahující 2 610 kg musí splňovat AC3 týkající se zlepšené výkonnosti v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší kategorie 3 (oddíl 5.2).

Body budou uděleny poměrně k zlepšené výkonnosti v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší vozidel, která mají lepší výkonnost v oblasti emisí

v reálném provozu, než činí mezní hodnoty Euro 6 pro NOx a PN (bez použitelné tolerance měření).

Body budou uděleny podle následujícího vzorce:

$$Body = \left(\frac{NOx_{max.} - NOx}{NOx_{max.} - NOx_{min.}} \right) \times PNOx_{max.} + \left(\frac{PN_{max.} - PN}{PN_{max.} - PN_{min.}} \right) \times PPN_{max.}$$

kde:

- $NOx_{max.}$ a $NOx_{min.}$ jsou nejvyšší a nejnižší emise NOx v mg/km u nabídek předložených na základě výzvy k podávání nabídek.
- $PN_{max.}$ a $PN_{min.}$ jsou nejvyšší a nejnižší hodnoty emisí PN u nabídek předložených na základě výzvy k podávání nabídek.
- NOx a PN jsou emise NOx a PN u hodnocené nabídky.
- $PNO_{max.}$ a $PPN_{max.}$ jsou maximální počty bodů, které mají být uděleny pro každou látku znečišťující ovzduší.

Ověření:

Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla.

AC4. Schopnost nulových výfukových emisí (stejně pro základní i komplexní kritéria)

Pozn.: Toto kritérium se použije na vozidla kategorií M₁ a N₁ s referenční hmotností nepřesahující 2 610 kg. Vozidla kategorií M₁ a N₁ s referenční hmotností přesahující 2 610 kg musí splňovat AC3 týkající se zlepšené výkonnosti v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší kategorie 3 (oddíl 5.2).

Body budou uděleny těm vozidlům, která mohou prokázat schopnost minimální nulové úrovně výfukových emisí, což znamená, že automobil je schopen jezdit bez výfukových emisí, a to v poměru ke kapacitě vozidla. *Veřejný zadavatel stanoví ve výzvě k podávání nabídek referenční prahovou hodnotu minimálního dojezdu bez výfukových emisí podle očekávaných profilů použití (navrhovaný výchozí dojezd by mohl být 40 km).*

Ověření:

Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla.

AC5. Omezovač rychlosti

Body budou uděleny těm vozidlům, jež jsou vybavena zařízením omezujícím rychlost, tj. palubním zařízením, které automaticky omezuje rychlost vozidla na určitou maximální rychlost nastavenou v zařízení.

Ověření:

Uchazeč musí předložit technický průkaz vozidla, kde je tato informace uvedena.

AC6. Rozšířená záruka (*stejně pro základní i komplexní kritéria*)

Vyžaduje-li veřejný zadavatel bateriová elektrická vozidla:

Body budou uděleny těm nabídkám, které nabídnou prodloužení minimální záruky stanovené v TS6 týkající se minimální záruky, a to úměrně k délce prodloužení.

Ověření:

Stejně jako TS7.

3.3 Vysvětlivky

Vysvětlivky

TS1. Hodnota CO₂ pro schválení typu

¹⁾ Definice tří typů vozidel pro osobní automobily jsou uvedeny v následující tabulce.

<i>Typy osobních automobilů používané v kritériích GPP</i>	<i>Odpovídající segmenty podle členění používaného Evropskou komisí (http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m1406_en.pdf)</i>
<i>Malé</i>	<i>A: quadrimobily (miniauta) B: malé automobily</i>
<i>Střední</i>	<i>C: středně velké automobily</i>
<i>Velké</i>	<i>D: velké automobily E: výkonné automobily F: luxusní automobily S: sportovní kupé M: víceúčelové automobily J: sportovní užitkové automobily (včetně terénních vozidel)</i>

²⁾ Od září 2017 je zaveden nový celosvětově harmonizovaný zkušební postup pro lehká vozidla (WLTP) a schvalování typu všech nových vozidel do roku 2019 plně přechází na novou zkoušku. Komise doporučuje, aby se do konce roku 2018 pro účely komunikace se spotřebiteli používaly údaje pro schválení typu nového evropského jízdního cyklu (NEDC) (doporučení Komise (EU) 2017/948). Podle ustanovení tohoto doporučení by od začátku roku 2019 mělo být spotřebitelům pro všechny osobní automobily a dodávky kromě N1 tříd II a III, pro které je datum provádění odloženo na září 2019, sdělováno pouze CO₂ schválení typu naměřené pomocí WLTP.

³⁾ Snížení o 10 Wh/km v důsledku energetické účinnosti bateriových elektrických vozidel, která v průměru ujedou 10 000 km/rok, může v závislosti na ceně elektrické energie znamenat úsporu 15 až 20 EUR ročně.

TS2. Emise látek znečišťujících ovzduší

¹⁾ „Referenční hmotností“ se rozumí hmotnost vozidla v provozním stavu, jak je uvedena v osvědčení o shodě, po odečtení paušální hmotnosti řidiče 75 kg a paušální hmotnosti 100 kg.

²⁾ Maximální hodnoty emisí v reálném provozu budou uvedeny v osvědčení o shodě v mg/km nebo případně počtu částic na km a nebudou zahrnovat toleranci měření, která je spojena pouze s nejistotami měřicího zařízení. Důvodem je skutečnost, že tolerance nejistoty 0,5, která je v současné době stanovena v právních předpisech, je předmětem přezkumu a tudíž se nejspíše změní. Pokud by tedy výrobce nyní uvedl hodnotu s platnou tolerancí (tj. hodnota + tolerance v roce 2017) a tolerance byla následně v roce 2018 snížena, toto osvědčení by bylo znevýhodněno oproti výrobci, který by hodnotu uvedl v roce 2018 (tj. hodnota + tolerance 2018), ačkoli by obě vozidla měla stejné emise.

Tabulka níže uvádí maximální hodnoty NO_x v reálném provozu a mezní hodnoty PN_{max} k prokázání způsobilosti podle kritérií EU pro zelené veřejné zakázky, které budou muset splňovat hodnoty deklarované v osvědčení o shodě vozidla.

Mezní hodnoty NO_{x,max}/PN_{max} k prokázání způsobilosti podle kritérií EU pro zelené veřejné zakázky (lehká užitková vozidla, na něž se vztahují emise v reálném provozu) bez použitelné tolerance měření

od 1. září 2019 do 31. prosince 2020	M a N ₁ třída I		N ₁ třída II		N ₁ třída III	
	Nafta	Benzín	Nafta	Benzín	Nafta	Benzín
NO _x (mg/km)	80	60	105	75	125	82
PN (#/km)	6 x 10 ¹¹	6 x 10 ¹¹	6 x 10 ¹¹	6 x 10 ¹¹	6 x 10 ¹¹	6 x 10 ¹¹

od 1. ledna 2021	M a N ₁ třída I		N ₁ třída II		N ₁ třída III	
	Nafta	Benzín	Nafta	Benzín	Nafta	Benzín

NOx (mg/km)	64	48	84	60	100	66
PN (#/km)	5×10^{11}	5×10^{11}	5×10^{11}	5×10^{11}	5×10^{11}	5×10^{11}

³⁾ Oblasti s problémy týkajícími se kvality ovzduší jsou oblasti, ve kterých jsou zavedena opatření omezující provoz s cílem dosáhnout souladu s limity emisí látek znečišťujících ovzduší stanovenými ve směrnici o kvalitě ovzduší (směrnice 2008/50/ES)

TS6. Minimální záruka

¹⁾ Technologie elektrických vozidel se velice rychle vyvíjejí směrem k trvanlivějším a spolehlivějším bateriím. Z tohoto důvodu by měly být prahové hodnoty navržené v tomto kritériu porovnány s možnostmi, které jsou na trhu dostupné v okamžiku výzvy k podávání nabídek.

4 KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA SLUŽBY V OBLASTI MOBILITY (KATEGORIE 2)

4.1 Předmět

PŘEDMĚT ÚPRAVY

Nákup jednoúčelových autobusových služeb, nepravidelná autobusová doprava, pronájem autobusů a autokarů s obsluhou, taxislužba, služby sdílení automobilů a kombinované služby mobility s malým dopadem na životní prostředí.

4.2 Technické specifikace a kritéria pro zadání

Důležité: Na tuto kategorii se vztahují rovněž společná kritéria pro kategorie služeb (oddíl 11)

Základní kritéria	Komplexní kritéria
TECHNICKÁ SPECIFIKACE	
TS1. Emise látek znečišťujících ovzduší Pozn.: Veřejný zadavatel stanoví ve výzvě k podávání nabídek, jaké	TS1. Emise látek znečišťujících ovzduší Pozn.: Veřejný zadavatel stanoví ve výzvě k podávání nabídek, jaké typy

<p><i>typy vozidel jsou pro poskytování služby nezbytné.</i></p> <p>Všechny autobusy používané při poskytování služby musí splňovat nejméně normy Euro 5.</p> <p>2018: 40 % autobusů musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2019: 48 % autobusů musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2020: 56 % autobusů musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2021: 64 % autobusů musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>Pokud vozidla nemají certifikaci jako vozidla splňující normy Euro 5 nebo vyšší, ale technické následné zpracování dosáhlo stejného standardu, mělo by to být zdokumentováno v nabídce.</p> <p>Všechny osobní automobily a lehká užitková vozidla používaná při poskytování služby musí splňovat alespoň normy Euro 5.</p> <p>2018: 40 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2019: 50 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2020: 60 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2021: 70 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>Všechna vozidla kategorie L používaná při poskytování služby musí splňovat alespoň normy Euro 3.</p>	<p><i>vozidel jsou pro poskytování služby nezbytné.</i></p> <p>TS1.1. Všechny autobusy používané při poskytování služby musí splňovat nejméně normy Euro 5.</p> <p>2018: 60 % autobusů musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2019: 68 % autobusů musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2020: 76 % autobusů musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2021: 84 % autobusů musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>Pokud vozidla nemají certifikaci jako vozidla splňující normy Euro 5 nebo vyšší, ale technické následné zpracování dosáhlo stejného standardu, mělo by to být zdokumentováno v nabídce.</p> <p>Všechny osobní automobily a lehká užitková vozidla používaná při poskytování služby musí splňovat alespoň normy Euro 5.</p> <p>2018: 60 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2019: 70 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2020: 80 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2021: 90 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>Všechna vozidla kategorie L používaná při poskytování služby musí splňovat alespoň normy Euro 3.</p>
---	---

<p>2018: 40 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4. 2019: 50 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4. 2020: 60 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4. 2021: 70 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4. Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí poskytnout technické průkazy vozidel, v nichž jsou definovány emisní normy. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.</p>	<p>2018: 60 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4. 2019: 70 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4. 2020: 80 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4. 2021: 90 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4. Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.</p> <p><i>TS1.2. V případě služeb v oblasti mobility, které mají být využívány v oblastech s problémy kvality ovzduší:</i> <i>[Veřejný zadavatel může stanovit určitý procentní podíl, všechna vozidla vozového parku, konkrétní kategorie nebo podkategorie vozidel nebo vozidla, která mají být používána na určitých trasách; viz vysvětlující poznámka.]</i> Osobní automobily, lehká užitková vozidla a vozidla kategorie L musí mít nulové výfukové emise. <i>Pokud není k dispozici infrastruktura pro dobíjení nebo pokud předpokládaný profil použití vyžaduje dlouhé dojezdy:</i> Vozidla musí být alespoň schopna nulových výfukových emisí, což znamená, že jsou schopna ujet minimální vzdálenost 40 km bez vypouštění výfukových emisí.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit seznam vozidel a jejich osvědčení o shodě.</p>
KRITÉRIA PRO ZADÁNÍ	

AC1. Emise CO₂ (stejně pro základní i komplexní kritéria)

Pozn.: Veřejný zadavatel stanoví ve výzvě k podávání nabídek, jaké typy vozidel jsou pro poskytování služby nezbytné.

Pro osobní automobily a lehká užitková vozidla

Body budou uděleny těm nabídkám, které nabízejí vozový park, jehož průměrné CO₂ schválení typu odpovídá základním emisím CO₂ TS1 kategorie 1 (oddíl 3.2) nebo je nižší, poměrně k průměrnému CO₂ schválení typu vozového parku.

Pro autobusy

Body budou uděleny těm nabídkám, které nabízejí vozový park, jenž se skládá z *[veřejný zadavatel může stanovit určitý procentní podíl, všechna vozidla vozového parku, konkrétní kategorie nebo podkategorie vozidel nebo vozidla, která mají být používána na určitých trasách; viz vysvětlující poznámka]* vozidel, která jsou vybavena jednou ze způsobilých technologií stanovených v základní TS1 kategorie 3 (oddíl 5.2).

Ověření: Uchazeč musí v tabulce uvést seznam vozidel vozového parku, jejich schválení typu z hlediska emisí CO₂ (podpořená příslušnými osvědčeními o shodě) a výpočet průměru emisí pro osobní automobily a dodávky nebo technický průkaz vozidla, kde jsou tyto technologie uvedeny, pro autobusy.

AC2. Emise látek znečišťujících ovzduší (stejně pro základní i komplexní kritéria; nepoužije se, pokud se v technické specifikaci TS1.2 pro všechna vozidla požadují nulové výfukové emise)

Body budou uděleny těm nabídkám, které nabízejí:

- a) vyšší procentní podíl, než jaký je stanoven v TS1, nebo
- b) osobní automobily, dodávky a vozidla kategorie L, jejichž emisní výkonnost je lepší než v normě Euro 6/4, nebo
- c) autobusy na zemní plyn a vozidla schopná provozu s nulovými emisemi, tj. s minimálním dojezdem 40 km bez vypouštění výfukových emisí pro osobní automobily a lehká užitková vozidla, a hybridní elektrická vozidla typu plug-in (PHEV) a bateriová elektrická vozidla (BEV) pro autobusy a vozidla kategorie L a elektrická vozidla s palivovými články (FCEV) pro autobusy.

(Bude upřesněno, v jaké výši budou body uděleny vyšším procentním podílům a vozidlům s nulovými výfukovými emisemi. Vozidlům s nulovými

výfukovými emisemi musí být uděleno více bodů než vozidlům majícím lepší výkonnost než Euro 6/4 a autobusům na zemní plyn.)

Ověření:

Viz TS1 výše.

4.3 Vysvětlivky

Vysvětlivky

Kombinované služby v oblasti mobility

Kombinované služby v oblasti mobility (CMS) nabízejí širokou škálu možností kombinované mobility, které obvykle zahrnují veřejnou dopravu a pronájem jízdních kol. Klíčovým rysem CMS je schopnost plnit dopravní poptávku zákazníků za pomoci nejvhodnějšího a nejúčinnějšího druhu dopravy nebo kombinace druhů dopravy. Řešení v oblasti mobility jsou optimalizována s cílem snížit poměr energie spotřebované na vzdálenost a cestujícího (energie/[km.cestující]); toho se dosahuje upřednostňováním nemotorizovaných vozidel a prostředků veřejné dopravy. Úroveň multimodality a intermodality je proto zásadním prvkem, pokud jde o potřebu cestovat co nejúčinnějším způsobem. Úroveň multimodality a intermodality služby v oblasti mobility by mohla být definována jako různé typy druhů dopravy, které je služba schopna nabídnout, a jejich kombinace na jedné cestě. Druhy dopravy se rozumějí: soukromé osobní automobily, vozidla kategorie L, elektrokola, jízdní kola, veřejná doprava, spolujízda atd. Kombinované služby v oblasti mobility se stále nacházejí ve velmi rané fázi vývoje. Potenciál tohoto typu služeb podněcovat odklon k nemotorizovaným a veřejným dopravním službám je však velmi významný a doporučuje se, aby zadavatelé veřejných zakázek zkoumali možnosti nákupu kombinovaných služeb v oblasti mobility namísto jiných služeb v oblasti mobility, které intermodalitu nenabízejí, pokud jsou k dispozici operátoři.

5 KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP NEBO LEASING AUTOBUSŮ (KATEGORIE 3)

5.1 Předmět

PŘEDMĚT ÚPRAVY

Nákup nebo leasing městských autobusů a autokarů definovaných jako vozidla M₂ a M₃ podle směrnice ES/2007/46 s nízkým dopadem na životní prostředí.

5.2 Technické specifikace a kritéria pro zadání

Důležité: Na tuto kategorii se vztahují rovněž společná kritéria pro kategorie vozidel (oddíl 10)

Základní kritéria	Komplexní kritéria										
TECHNICKÁ SPECIFIKACE											
<p>TS1. Technologické možnosti zlepšení s cílem snížit emise skleníkových plynů</p> <p><u>Městské autobusy</u></p> <p>Vozidlo musí být vybaveno jednou z technologií klasifikovaných jako A nebo B v Tabulka 1</p> <p><i>Tabulka 1: Seznam způsobilých technologií pro městské autobusy – základní úroveň</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Technologie</th> <th>Třída</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Mild-hybrid</td> <td>B</td> </tr> <tr> <td>Hybrid se setrvačником</td> <td>B</td> </tr> </tbody> </table>	Technologie	Třída	Mild-hybrid	B	Hybrid se setrvačником	B	<p>TS1. Technologické možnosti zlepšení s cílem snížit emise skleníkových plynů</p> <p><u>Městské autobusy</u></p> <p>Vozidlo musí být vybaveno jednou z technologií klasifikovaných jako A v Tabulka 3</p> <p><i>Tabulka 3: Seznam způsobilých technologií pro městské autobusy – komplexní úroveň</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Technologie</th> <th>Třída</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Plně elektrické vozidlo typu „plug-in“</td> <td>A</td> </tr> </tbody> </table>	Technologie	Třída	Plně elektrické vozidlo typu „plug-in“	A
Technologie	Třída										
Mild-hybrid	B										
Hybrid se setrvačником	B										
Technologie	Třída										
Plně elektrické vozidlo typu „plug-in“	A										

Plně sériový hybrid	B		Vozidla s vodíkovými palivovými články*)	A za podmínek stanovených v poznámce níže		
Plně paralelní hybrid	B		Dvoupalivové vozidlo na zemní plyn OEM s poměrem elektřina/plyn ve zkušebním cyklu WHTC za tepla ve výši nejméně 50 % *)	A za podmínek stanovených v poznámce níže		
Plně elektrické vozidlo typu „plug-in“	A		Vozidla na vysokotlaký zemní plyn s přímým vstřikováním	A za podmínek stanovených v poznámce níže		
Vozidla na vysokotlaký zemní plyn s přímým vstřikováním	B standardní, A za podmínek stanovených v poznámce níže		Dvoupalivové vozidlo na zemní plyn výrobce původního zařízení (OEM) s poměrem elektřina/plyn ve zkušebním cyklu celosvětově harmonizovaného cyklu v neustáleném stavu (WHTC) za tepla ve výši nejméně 50 % *)	A za podmínek stanovených v poznámce níže		
Vozidla s vodíkovými palivovými články *)	B nebo A za podmínek stanovených v poznámce níže		Speciální vozidla na zemní plyn *)	A za podmínek stanovených v poznámce níže		
Speciální vozidla na zemní plyn *)	B nebo A za podmínek stanovených v poznámce níže		<p>*) Vozidla na vodík a zemní plyn vyžadují minimální procento dodávky paliva z obnovitelných zdrojů, aby byla klasifikována jako A (viz vysvětlivky, oddíl 5.3).</p> <p><u>Autokary a meziměstské autobusy</u></p> <p>Vozidlo musí být vybaveno jednou z technologií klasifikovaných jako A v Tabulka 4.</p> <p><i>Tabulka 4: Seznam způsobilých technologií pro autokary a meziměstské autobusy – komplexní úroveň</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Technologie</th> <th>Třída</th> </tr> </thead> </table>		Technologie	Třída
Technologie	Třída					

*) Vozidla na vodík a zemní plyn vyžadují minimální procento dodávky paliva z obnovitelných zdrojů, aby byla klasifikována jako B (viz vysvětlivky, oddíl 5.3).

Autokary a meziměstské autobusy

Vozidlo musí být vybaveno jednou z technologií v Tabulka 2

Tabulka 2: Seznam způsobilých technologií pro autokary a meziměstské autobusy – základní úroveň

Technologie	Třída
Aktivní kontrola průtoku	C
Zádě/prodlužovací panely	C
Mild hybrid (pouze pro meziměstské autobusy)	C
Hybrid se setrvačником (pouze pro meziměstské autobusy)	C
Plně sériový hybrid (pouze pro meziměstské autobusy)	C
Plně paralelní hybridní (pouze pro meziměstské autobusy)	C
Dvoupalivové vozidlo na zemní plyn OEM s poměrem	C standardní, B nebo A za

Vozidla s vodíkovými palivovými články*)

A za podmínek stanovených v poznámce níže

Dvoupalivové vozidlo na zemní plyn OEM s poměrem elektřina/plyn ve zkušebním cyklu WHTC za tepla ve výši nejméně 50 %*)

A za podmínek stanovených v poznámce níže

Vozidla na vysokotlaký zemní plyn s přímým vstřikováním *)

A za podmínek stanovených v poznámce níže

Speciální vozidla na zemní plyn *)

A za podmínek stanovených v poznámce níže

Plně elektrické vozidlo typu „plug-in“^{***})

A

*) Vozidla na vodík a zemní plyn vyžadují minimální procento dodávky paliva z obnovitelných zdrojů, aby byla klasifikována jako A (viz Vysvětlivky, oddíl 5.3).

**) V současnosti nejsou hybridní technologie typu „plug-in“ pro meziměstské autobusy a autokary používány, a přestože jejich budoucí využití nelze vyloučit, v současnosti není patrná jasná struktura využití.

Ověření:

Uchazeč musí předložit technický průkaz vozidla, ve kterém jsou tyto

elektrina/plyn ve zkušebním cyklu WHTC za tepla ve výši nejméně 50 %*)	podmínek stanovených v poznámce níže		technologie uvedeny.
Vozidla na vysokotlaký zemní plyn s přímým vstřikováním	B standardní, A za podmínek stanovených v poznámce níže		
Vozidlo s vodíkovými palivovými články	C standardní, B nebo A za podmínek stanovených v poznámce níže		
Speciální vozidla na zemní plyn *)	C, B nebo A za podmínek stanovených ve sdělení níže		
Plně elektrické vozidlo typu „plug-in“ ^{**,*)}	A		

*) Speciální vozidla na zemní plyn vyžadují, aby byl určitý procentní podíl dodávek metanu z obnovitelných zdrojů kvalifikován jako způsobitelný (viz Vysvětlivky, oddíl 5.3).

***) V současnosti nejsou hybridní technologie typu „plug-in“ pro meziměstské autobusy a autokary používány, a přestože jejich budoucí využití nelze vyloučit, nyní nelze vidět jasnou strukturu využití.

<p>Ověření: Uchazeč musí předložit technický průkaz vozidla, ve kterém jsou tyto technologie uvedeny.</p>	
<p>TS2. Výkonnost v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší (<i>stejně pro základní i komplexní kritéria</i>) Vozidla kategorií M₃ a M₂ s referenční hmotností¹⁾ přesahující 2 610 kg musí splňovat normy Euro 6. Vozidla kategorie M₂ s referenční hmotností¹⁾ nepřesahující 2 610 kg musí splňovat TS2 týkající se výkonnosti v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší kategorie 1 (oddíl 3.2).</p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.</p>	
<p>TS3. Výfukové potrubí (umístění) (<i>shodné pro základní i komplexní kritéria</i>) Výfuková potrubí vozidel musí být umístěna na opačné straně od dveří pro cestující na zádi vozidla.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit technický průkaz vozidla.</p>	
<p>KRITÉRIA PRO ZADÁNÍ</p>	
<p>AC1. Technologické možnosti zlepšení s cílem snížit emise skleníkových plynů</p> <p>Body budou uděleny těm vozidlům, která jsou vybavena jednou</p>	

<p>z technologií klasifikovaných A v Tabulka 1 pro městské autobusy a A nebo B v Tabulka 2 pro autokary. Tato technologie nemusí být doplňková k technologii, která je v souladu s technologickými možnostmi zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů.</p> <p>Ověření: stejné jako TS1.</p>	
	<p>AC2. Klimatizační plyny Body budou uděleny těm vozidlům, která jsou vybavena klimatizačním systémem využívajícím chladicí médium, jehož potenciál globálního oteplování (GWP) vyjádřený jako faktor CO₂ je v časovém horizontu 100 let nižší než 150. Ověření: Uchazeč musí uvést název, vzorec a GWP chladicího plynu používaného v klimatizačním systému. Použije-li se směs plynů (počet plynů = „n“), GWP se vypočítá takto: $\text{GWP} = \Sigma (\text{látka X1 \%} \times \text{GWP (X1)}) + (\text{látka X2 \%} \times \text{GWP (X2)}) + \dots$ (látka Xn % × GWP(Xn)) kde % je podíl na hmotnosti s tolerancí hmotnosti +/- 1 %. GWP plynů lze nalézt v přílohách I a II nařízení (EU) č. 517/2014 (http://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.150.01.0195.01.ENG)</p>
<p>AC3. Zlepšená výkonnost v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší Vozidla kategorií M₃ a M₂ s referenční hmotností přesahující 2 610 kg: Body budou uděleny těmto technologiím:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zemní plyn; 	

- hybridní elektrická vozidla typu „plug-in“ (PHEV)²⁾;
- bateriová elektrická vozidla (BEV); a
- elektrická vozidla s vodíkovými palivovými články (FCEV).

(Bude upřesněno, do jaké míry budou body uděleny vozidlům schopným nulových výfukových emisí, tj. hybridním elektrickým vozidlům typu „plug-in“ (PHEV), bateriovým elektrickým vozidlům (BEV) a elektrickým vozidlům s palivovými články (FCEV). Vozidlům s nulovými výfukovými emisemi musí být uděleno více bodů než autobusům na zemní plyn.)

Na vozidla kategorie M₂ s referenční hmotností nepřesahující¹⁾ 2 610 kg se použije vzorec AC3 pro zlepšenou výkonnost v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší a AC4 pro schopnost nulových výfukových emisí kategorie 1 (oddíl 3.2).

Ověření:

Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.

5.3 Vysvětlivky

Vysvětlivky

TS1. Technologické možnosti zlepšení s cílem snížit emise skleníkových plynů

Modernizace a kvalifikace technologií

Veřejní zadavatelé mohou klasifikovat elektrická vozidla s palivovými články jako třídu B, pokud mají zajištěnu dodávku vodíku vyrobeného z obnovitelných zdrojů na místě, a to nejméně 5 %, nebo A, pokud mají zajištěnu dodávku vodíku vyrobeného z obnovitelných zdrojů na místě, a to alespoň 15 % jejich spotřeby.

Veřejní zadavatelé mohou klasifikovat OEM dvoupalivové vozidlo na zemní plyn jako třídu B nebo A, pokud mají zajištěnu dodávku metanu z obnovitelných zdrojů, a to nejméně 15 %, resp. 35 % jejich spotřeby.

Veřejní zadavatelé mohou klasifikovat vozidla na vysokotlaký zemní plyn s přímým vstřikováním jako třídu A, pokud mají zajištěnu dodávku obnovitelného metanu, který uspokojuje alespoň 10 % jejich spotřeby.

Veřejní zadavatelé mohou kvalifikovat speciální vozidla na zemní plyn jako třídy C, B nebo A, pokud mají zajištěnu dodávku metanu z obnovitelných zdrojů, a to nejméně 10 %, 15 %, resp. 25 % jejich spotřeby.

Obnovitelným metanem se rozumí biometan a syntetický metan vyráběný s přebytkem elektřiny z obnovitelných zdrojů, což znamená, že výroba elektřiny z obnovitelných zdrojů, která v určitých obdobích překračuje poptávku, vytváří nadbytečnou elektřinu (technologie přeměny elektřiny na plyn).

Popis některých technologií

Mild-hybrid: Systém používá elektrický motor namontovaný na klikovém hřídeli za účelem zastavení / spuštění a zpětného získávání energie brzdění; zpětně získaná energie se používá k posílení zrychlení a pro elektrifikovaná pomocná zařízení.

Hybrid se setrvačником: Doplnkový vysokorychlostní setrvačnik, který ukládá energii z hnacího ústrojí vozidla a uvolňuje ji zpět do tohoto ústrojí. Setrvačnik ukládá energii při brzdění a uvolňuje ji za účelem doplnění nebo dočasného nahrazení výkonu motoru. Technologie setrvačniku nezahrnuje funkci „stop/start“.

Plně paralelní hybrid: Elektrický/dieselový hybrid, kde elektrický výkon směřuje do /z kol souběžně s mechanickým pohonem z motoru. Mezi motorem a koly je zachován přímý pohon přes konvenční převodovku.

Plně sériový hybrid: Elektrický/dieselový hybrid bez konvenční převodovky; generuje elektrickou energii, která se ukládá do baterie a používá se k napájení samostatného trakčního motoru. Elektrické stroje a baterie pracují s větší energií než u ekvivalentního paralelního hybridu.

Aktivní kontrola průtoku: Aktivní kontrola průtoku je systém, který aktivně vytváří tlak na spodní tlakový vír nebo vakuum, které vznikají za vozidlem.

Zádě/prodlužovací panely: Panely na zádi vozidla, které napomáhají tlakové rovnováze mezi přední částí a zádi vozidla, usnadňují proudění vzduchu a snižují jeho odpor.

TS2. Emise látek znečišťujících ovzduší

¹⁾ „Referenční hmotnosti“ se rozumí hmotnost vozidla v provozním stavu, jak je uvedena v osvědčení o shodě, po odečtení paušální hmotnosti řidiče 75 kg a paušální hmotnosti 100 kg.

²⁾ V případě hybridních elektrických vozidel typu „plug-in“ platí, že celková denní doba provozu městského autobusu závisí na konkrétním pracovním cyklu a strategii dobíjení. Veřejní zadavatelé proto musí zajistit, aby hybridní autobusy typu „plug-in“ byly schopny maximalizovat své denní hodiny provozu v plném elektrickém režimu v průběhu jejich denních cyklů s využitím dostupné infrastruktury pro dobíjení.

Informace pro stanovení záručních podmínek baterií pro elektrická vozidla

(Vyžaduje-li veřejný zadavatel bateriová elektrická vozidla)

Podle zprávy společnosti ZeEUS eBus „Aktualizovaný přehled elektrických autobusů v Evropě“ nabízejí dodavatelé baterií „LiFePO4“ obvykle záruční dobu v rozmezí od 2 do 5 let, přičemž nejčastěji se jedná o období 4–5 let. Pro baterie na bázi lithium nikel-mangan kobalt oxidu (LiNiMnCoO2 nebo NMC), jejichž záruční doby se pohybují od 2 do 6 let, je k dispozici méně údajů. Lithium-titanátové baterie vykazují vyšší záruční doby, a to až 15 let, a grafenové ultrakondenzátory 8 až 11 let. Ostatní dodavatelé nabízejí individuálně přizpůsobené záruky v závislosti na leasingové smlouvě, což může zahrnovat sledování výkonnosti v dohodnutém časovém rámci.

Další podrobnosti lze nalézt ve zprávě společnosti ZeEUS eBus „Přehled elektrických autobusů v Evropě“ (An overview of electric buses in Europe):
<http://zeus.eu/uploads/publications/documents/zeus-ebus-report-internet.pdf>

Technologie elektrických vozidel se rychle vyvíjejí směrem k trvanlivějším a spolehlivějším bateriím. Z tohoto důvodu by se měl veřejný orgán při formulování výzvy k podávání nabídek zabývat nejnovějšími dostupnými informacemi o tom, co může trh nabídnout.

Veřejné orgány mohou rovněž prostřednictvím kritéria pro zadání zakázky odměnit delší záruční dobu.

6 KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP AUTOBUSOVÝCH SLUŽEB (KATEGORIE 4)

6.1 Předmět

PŘEDMĚT ÚPRAVY

Nákup služeb veřejné autobusové dopravy s nízkým dopadem na životní prostředí, na které se vztahují kódy CPV 60112000-6, s použitím vozidel M₂ a M₃ podle směrnice ES/2007/46.

6.2 Technické specifikace a kritéria pro zadání

(Tato kritéria se použijí pouze v případě, že provozovatelé vlastní nebo pronajímají vozový park)

Důležité:

Na tuto kategorii se vztahují rovněž společná kritéria pro kategorie služeb (oddíl 11)

Základní kritéria	Komplexní kritéria
TECHNICKÁ SPECIFIKACE	
TS1. Technologické možnosti snižování emisí skleníkových plynů Možnost 1 Trasa/trasy autobusů <i>[veřejný zadavatel vloží identifikační číslo trasy/s]</i> musí být provozována/y za použití vozidel <i>[veřejný zadavatel zvolí jednu z následujících možností]</i> : a) vybavených jednou ze způsobilých technologií, které jsou uvedeny mezi základními technologickými možnostmi zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2); b) vybavených technologií X <i>[veřejný zadavatel zvolí technologii</i>	TS1. Technologické možnosti snižování emisí skleníkových plynů Možnost 1 Trasa/trasy autobusů <i>[veřejný zadavatel vloží identifikační číslo trasy/tras]</i> musí být provozována/provozovány za použití vozidel <i>[veřejný zadavatel zvolí jednu z následujících možností]</i> : a) vybavených jednou ze způsobilých technologií, které jsou uvedeny mezi základními technologickými možnostmi zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2); b) vybavených technologií X <i>[veřejný zadavatel zvolí technologii</i>

mezi způsobilými technologiemi uvedenými jako jedny ze základních technologických možností zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2)].

Možnost 2:

Vozový park se musí skládat z následujících podílů vozidel vybavených jednou ze způsobilých technologií uvedených mezi základními technologickými možnostmi zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2):

2018: 12 %

2019: 20 %

2020: 28 %

2021: 36 %

Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.

Ověření:

Stejně jako technologické možnosti zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2) spolu se seznamem a technickými průkazy celého vozového parku.

mezi způsobilými technologiemi uvedenými jako jedny ze základních technologických možností zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2)].

Možnost 2:

Vozový park se musí skládat z následujících podílů vozidel vybavených jednou ze způsobilých technologií uvedených mezi základními technologickými možnostmi zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2):

2018: 24 %

2019: 32 %

2020: 40 %

2021: 48 %

Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.

Ověření:

Stejně jako technologické možnosti zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2) spolu se seznamem a technickými průkazy celého vozového parku.

<p>TS2. Systémy monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS) <i>(stejně pro základní i komplexní kritéria)</i></p> <p>Všechna vozidla musí být vybavena systémy, které jsou v souladu s TS1 týkající se TPMS, jak je definováno v oddíle 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel.</p> <p>Ověření:</p> <p>Stejně jako TS1 týkající se TPMS v oddíle 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel společně se seznamem a technickými průkazy celého vozového parku.</p>	
<p>TS3. Pneumatiky vozidel – valivý odpor <i>(stejně pro základní i komplexní kritéria)</i></p> <p>Všechna vozidla musí být vybavena pneumatikami, které jsou v souladu s TS2 týkající se pneumatik vozidla, jak je definováno v oddíle 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel.</p> <p>Ověření:</p> <p>Stejně jako TS2 týkající se pneumatik vozidel v oddíle 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel společně se seznamem a technickými průkazy celého vozového parku.</p>	
<p>TS4. Paliva <i>(stejně pro základní i komplexní kritéria)</i></p> <p><i>Pozn.: Toto kritérium je použitelné pouze v případě, že veřejný zadavatel kvalifikuje nebo aktualizuje technologii podle poznámky o technologických možnostech zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2) a uchazeč nabízí tuto technologii k zajištění souladu s TS1. Veřejný zadavatel může stanovit vyšší procentní podíl dodávek paliva z obnovitelných zdrojů podle dostupných dodávek na svém vnitrostátním nebo regionálním trhu.</i></p> <p>Podíl dodávek paliva z obnovitelných zdrojů musí být v souladu s procentními podíly stanovenými v poznámce o technologických možnostech zlepšení TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 3 (oddíl 5.2)</p> <p>Ověření:</p> <p>Uchazeč musí předložit kopii smluv podepsaných s dodavatelem/dodavateli a popis a technické specifikace výroby a zvláštního systému dodávky paliva.</p>	
<p>TS5. Emise látek znečišťujících ovzduší</p> <p>Všechny autobusy používané při poskytování služby musí splňovat</p>	<p>TS5. Emise látek znečišťujících ovzduší</p> <p>Všechny autobusy používané při poskytování služby musí splňovat</p>

<p>nejméně normy Euro 5. 2018: 40 % autobusů musí splňovat normy Euro 6. 2019: 48 % autobusů musí splňovat normy Euro 6. 2020: 56 % autobusů musí splňovat normy Euro 6. 2021: 64 % autobusů musí splňovat normy Euro 6. Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek. Pokud vozidla nemají certifikaci jako vozidla splňující normy Euro 5 nebo vyšší, ale technické následné zpracování dosáhlo stejného standardu, mělo by to být zdokumentováno v nabídce.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit seznam vozidel a jejich osvědčení o shodě. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.</p>	<p>nejméně normy Euro 5. 2018: 60 % autobusů musí splňovat normy Euro 6. 2019: 68 % autobusů musí splňovat normy Euro 6. 2020: 76 % autobusů musí splňovat normy Euro 6. 2021: 84 % autobusů musí splňovat normy Euro 6. Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek. Pokud vozidla nemají certifikaci jako vozidla splňující normy Euro 5 nebo vyšší, ale technické následné zpracování dosáhlo stejného standardu, mělo by to být zdokumentováno v nabídce.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit seznam vozidel a jejich osvědčení o shodě. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.</p>
KRITÉRIA PRO ZADÁNÍ	
<p>AC1. Technologické možnosti snižování emisí skleníkových plynů <i>(stejně pro základní i komplexní kritéria)</i> Body budou uděleny nabídkám, které nabízejí: Možnost 1: Více tras, než jsou trasy stanovené TS1 (viz výše), provozovaných s vozidly, která jsou v souladu se základní TS1 kategorie 3 (oddíl 5.2). Možnost 2: Vozový park, který má být použit na základě smlouvy, s podílem vozidel (%) vyšším než TS1 (viz výše) v poměru k překročení TS1 (viz výše). Pokud se vozový park skládá z technologií různých tříd, udělí se za třídu A trojnásobek počtu bodů třídy C a za třídu B dvojnásobek počtu bodů</p>	

třídy C.

Ověření:

Viz TS1 výše.

AC2. Emise látek znečišťujících ovzduší *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Body budou uděleny vozovému parku, který má být podle smlouvy použit s podílem vozidel používaných při poskytování služby (%) větším, než je TS5, v poměru k překročení TS5, nebo pokud vozidla vyhovují požadavkům AC3 týkajícího se zlepšené výkonnosti v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší kategorie 3. *(Bude upřesněno, v jaké výši budou body přiděleny vyšším procentním podílům, lepší výkonnosti a vozidlům s nulovými výfukovými emisemi. Vozidlům s nulovými výfukovými emisemi musí být uděleno více bodů než autobusům na zemní plyn.)*

Ověření:

Viz TS5 výše.

AC3. Emise hluku

Body budou uděleny těm nabídkám, které nabízejí vozový park plně složený z vozidel, jež jsou v souladu s AC1 týkajícím se emisí hluku z vozidel, jak jsou stanoveny v oddílu 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel.

Ověření:

Uchazeč musí předložit seznam vozidel a jejich osvědčení o shodě.

6.3 Ustanovení o plnění smlouvy

(Toto platí pouze v případě, že provozovatelé vlastní nebo pronajímají vozový park)

Základní kritéria	Komplexní kritéria
USTANOVENÍ O PLNĚNÍ SMLOUVY	
<p>CPC1. Nová vozidla <i>(stejně pro základní i komplexní kritéria)</i></p> <p>Dojde-li k výměně vozidla vozového parku, musí nové vozidlo přispět k zachování nebo zlepšení vozového parku (z hlediska skladby a technologií), pokud jde o emise skleníkových plynů a emise látek znečišťujících ovzduší, jak je uvedeno v nabídce.</p> <p>Dodavatel si vede záznamy, které musí být veřejnému zadavateli zpřístupněny za účelem ověření. Veřejný zadavatel může stanovit pravidla pro sankce za nedodržení.</p>	

7 KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP NEBO LEASING NÁKLADNÍCH AUTOMOBILŮ PRO SBĚR ODPADU (KATEGORIE 5)

7.1 Předmět

PŘEDMĚT ÚPRAVY

Nákup nebo leasing vozidel kategorií N₂ a N₃ definovaných směrnicí ES/2007/46, která jsou určena k zajišťování služeb sběru odpadu a přepravy odpadu, s nízkým dopadem na životní prostředí

7.2 Technické specifikace a kritéria pro zadání

Důležité: Na tuto kategorii se vztahují rovněž společná kritéria pro kategorie vozidel (oddíl 10)

Základní kritéria	Komplexní kritéria
TECHNICKÁ SPECIFIKACE	
<p>TS1. Technologické možnosti snižování emisí skleníkových plynů Vozidlo musí být vybaveno jednou z těchto technologií:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hybridní vozidla, motorová nafta a zemní plyn; • vozidla vybavená systémy akumulace a opětovného využití energie; • vozidla vybavená hydraulickými zátěžovými systémy; • vozidla vybavená elektrickými výtahy na odpady; • hybridní vozidla typu „plug-in“: vozidla vybavená napájecí sadou, kterou lze nabíjet z rozvodné sítě a která dodává energii pro elektrický pohon vozidla a zvedáku; 	<p>TS1. Technologické možnosti snižování emisí skleníkových plynů Vozidlo musí být vybaveno jednou z těchto technologií:</p> <ul style="list-style-type: none"> • hybrid typu „plug-in“: vozidlo vybavené napájecí sadou, kterou lze nabíjet z rozvodné sítě, a dodává energii pro elektrický pohon vozidla a zvedáku; • dvoupalivové vozidlo na zemní plyn OEM s poměrem elektrina/plyn ve zkušebním cyklu WHTC za tepla ve výši nejméně 50 %; • vozidla na vysokotlaký zemní plyn s přímým vstřikováním; • plně elektrická vozidla;

<ul style="list-style-type: none"> • dvoupalivová vozidlo na zemní plyn OEM s poměrem elektrina/plyn ve zkušebním cyklu WHTC za tepla ve výši nejméně 50 %; • vozidla na vysokotlaký zemní plyn s přímým vstřikováním; • plně elektrická vozidla; • elektrická vozidla s vodíkovými palivovými články; • speciální vozidla na zemní plyn za podmínek uvedených v poznámce níže. <p><i>Pozn.: Veřejní zadavatelé mohou zahrnout speciální vozidla na zemní plyn, pokud mají zajištěnu dodávku obnovitelného metanu, která uspokojuje alespoň 15 % jejich spotřeby.</i></p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit technický průkaz vozidla, ve kterém jsou tyto technologické specifikace uvedeny.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • elektrická vozidla s vodíkovými palivovými články; • speciální vozidla na zemní plyn za podmínek uvedených v poznámce níže. <p><i>Pozn.: Veřejní zadavatelé mohou zahrnout speciální vozidla na zemní plyn, pokud mají dodávku obnovitelného metanu, který uspokojuje alespoň 15 % jejich spotřeby.</i></p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit technický průkaz vozidla, ve kterém jsou tyto technologické specifikace uvedeny.</p>
<p>TS2. Pomocné jednotky (<i>stejně pro základní i komplexní kritéria</i>)</p> <p>Emise vozidla ze samostatných motorů pro pomocné jednotky (např. kompaktor, zvedák atd., které definuje veřejný zadavatel) musí splňovat mezní hodnoty emisí výfukových plynů podle nařízení (EU) 2016/1628, etapa V.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit buď osvědčení o schválení typu, nebo zkušební protokol nezávislé laboratoře podle nařízení (EU) 2016/1628.</p>	

TS3. Výkonnost v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší (stejně pro základní i komplexní kritéria)

Vozidla kategorií N₃ a N₂ s referenční hmotností¹⁾ přesahující 2 610 kg musí splňovat normy Euro 6.

Vozidla kategorie N₂ s referenční hmotností¹⁾ nepřesahující 2 610 kg musí splňovat TS2 týkající se výkonnosti v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší kategorie 1 (oddíl 3.2).

Ověření:

Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.

KRITÉRIA PRO ZADÁNÍ

AC1. Klimatizační plyny

Body budou uděleny těm vozidlům, která jsou vybavena klimatizačním systémem využívajícím chladicí médium, jehož potenciál globálního oteplování (GWP) vyjádřený jako faktor CO₂ je v časovém horizontu 100 let nižší než 150.

Ověření:

Uchazeč musí uvést název, vzorec a GWP chladicího plynu používaného v klimatizačním systému. Použije-li se směs plynů (počet plynů = „n“), GWP se vypočítá takto:

$$\text{GWP} = \Sigma (\text{látka X1 \%} \times \text{GWP (X1)}) + (\text{látka X2 \%} \times \text{GWP (X2)}) + \dots \\ (\text{látka Xn \%} \times \text{GWP(Xn)})$$

kde % je podíl na hmotnosti s tolerancí hmotnosti +/- 1 %.

GWP plynů lze nalézt v přílohách I a II nařízení (EU) č. 517/2014 (<http://eur-lex.europa.eu/legal->

	content/CS/TXT/?uri=uriserv:OJ.L_.2014.150.01.0195.01.ENG)
	<p>AC2. Elektrifikace pomocných motorů</p> <p>Body budou uděleny vozidlům vybaveným pomocnými elektrickými jednotkami.</p> <p>Ověření:</p> <p>Uchazeč musí předložit technický průkaz vozidla, kde je tato informace uvedena.</p>
<p>AC3. Zlepšená výkonnost v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší</p> <p>Vozidla kategorií N₃ a N₂ s referenční hmotností přesahující 2 610 kg: Body budou uděleny těmto technologiím:</p> <ul style="list-style-type: none"> • zemní plyn; • hybridní elektrická vozidla typu „plug-in“ (PHEV)²⁾; • bateriová elektrická vozidla (BEV); a • elektrická vozidla s vodíkovými palivovými články (FCEV). <p><i>(Bude upřesněno, do jaké míry budou body přiděleny vozidlům schopným nulových výfukových emisí, tj. hybridním elektrickým vozidlům typu „plug-in“ (PHEV), bateriovým elektrickým vozidlům (BEV) a elektrickým vozidlům s palivovými články (FCEV). Vozidlům s nulovými výfukovými emisemi musí být uděleno více bodů než vozidlům na zemní plyn.)</i></p> <p>Na vozidla kategorie N₂ s referenční hmotností nepřesahující¹⁾ 2 610 kg se použije vzorec AC3 pro zlepšenou výkonnost v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší a AC4 pro schopnost nulových výfukových emisí</p>	

kategorie 1 (oddíl 3.2).

Ověření:

Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.

7.3 Vysvětlivky

Vysvětlivky

TS2. Emise látek znečišťujících ovzduší

¹⁾ „Referenční hmotností“ se rozumí hmotnost vozidla v provozním stavu, jak je uvedena v osvědčení o shodě, po odečtení paušální hmotnosti řidiče 75 kg a paušální hmotnosti 100 kg.

²⁾ V případě hybridních elektrických vozidel typu „plug-in“ platí, že celková denní doba provozu nákladního automobilu závisí na konkrétním pracovním cyklu a strategii dobíjení. Veřejní zadavatelé proto musí zajistit, aby hybridní nákladní automobily typu „plug-in“ byly schopny maximalizovat své denní hodiny provozu v plném elektrickém režimu v průběhu jejich denních cyklů s využitím dostupné infrastruktury pro dobíjení.

8 KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP SLUŽEB V OBLASTI ODPADŮ (KATEGORIE 6)

8.1 Předmět

PŘEDMĚT ÚPRAVY
Nákup služeb v oblasti sběru odpadu s nízkým dopadem na životní prostředí, na něž se vztahují kategorie CPV pro „sběr odpadu“ (90511000-2) a „odvoz odpadu“ (90512000-9).

8.2 Technické specifikace a kritéria pro zadání

(Tato kritéria se použijí pouze v případě, že provozovatelé vlastní nebo pronajímají vozový park)

Důležité:

Na tuto kategorii se vztahují rovněž společná kritéria pro kategorie služeb (oddíl 11)

Základní kritéria	Komplexní kritéria
TECHNICKÁ SPECIFIKACE	
<p>TS1. Technologické možnosti snižování emisí skleníkových plynů Možnost 1 Trasa/trasy sběru odpadu <i>[veřejný zadavatel vloží identifikační číslo trasy/tras]</i> musí být provozována/provozovány za použití vozidel <i>[veřejný zadavatel zvolí jednu z následujících možností]</i>:</p> <p>a) vybavených jednou ze způsobilých technologií, které jsou uvedeny mezi základními technologickými možnostmi TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 5 (oddíl 7.2);</p> <p>b) vybavených technologií X <i>[veřejný zadavatel zvolí technologii</i></p>	<p>TS1. Technologické možnosti snižování emisí skleníkových plynů Možnost 1 Trasa/trasy sběru odpadu <i>[veřejný zadavatel vloží identifikační číslo trasy/tras]</i> musí být provozována/provozovány za použití vozidel <i>[veřejný zadavatel zvolí jednu z následujících možností]</i>:</p> <p>a) vybavených jednou ze způsobilých technologií, které jsou uvedeny mezi základními technologickými možnostmi TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 5 (oddíl 7.2);</p> <p>b) vybavených technologií X <i>[veřejný zadavatel zvolí technologii</i></p>

<p><i>mezi způsobilými technologiemi uvedenými jako jedny ze základních technologických možností TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 5 (oddíl 7.2)].</i></p> <p>Možnost 2:</p> <p>Vozový park se musí skládat z následujících podílů vozidel vybavených jednou ze způsobilých technologií uvedených mezi základními technologickými možnostmi TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 5 (oddíl 7.2):</p> <p>2018: 12 % 2019: 20 % 2020: 28 % 2021: 36 %</p> <p>Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.</p> <p>Ověření: Stejně jako základní TS1 týkající se technologických možností snížení emisí skleníkových plynů kategorie 5 (oddíl 7.2) spolu se seznamem a technickými průkazy celého vozového parku.</p>	<p><i>mezi způsobilými technologiemi uvedenými jako jedny ze základních technologických možností TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 5 (oddíl 7.2)].</i></p> <p>Možnost 2:</p> <p>Vozový park se musí skládat z následujících podílů vozidel vybavených jednou ze způsobilých technologií uvedených mezi základními technologickými možnostmi TS1 s cílem snížit emise skleníkových plynů kategorie 5 (oddíl 7.2):</p> <p>2018: 24 % 2019: 32 % 2020: 40 % 2021: 48 %</p> <p>Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.</p> <p>Ověření: Stejně jako TS1 týkají se technologických možností snížení emisí skleníkových plynů kategorie 5 (oddíl 7.2) spolu se seznamem a technickými průkazy celého vozového parku.</p>
--	---

TS2. Systémy monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS) *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Všechna vozidla musí být vybavena systémy, které jsou v souladu s TS1 týkající se TPMS, jak je definováno v oddíle 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel.

Ověření:

Stejně jako TS1 týkající se TPMS v oddíle 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel společně se seznamem a technickými průkazy celého vozového parku.

TS3. Pneumatiky vozidel – valivý odpor *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Všechna vozidla musí být vybavena pneumatikami, které jsou v souladu s TS2 týkající se pneumatik vozidla, jak je definováno v oddíle 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel.

Ověření:

Stejně jako TS2 týkající se pneumatik vozidel v oddíle 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel společně se seznamem a technickými průkazy celého vozového parku.

TS4. Paliva *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Pozn.: Toto kritérium je použitelné pouze v případě, že veřejný zadavatel kvalifikuje speciální vozidla na zemní plyn za způsobilou technologii a uchazeč nabízí speciální vozidla na zemní plyn k zajištění souladu s TS1 (viz výše). Veřejný zadavatel může stanovit vyšší procentní podíl dodávek paliva z obnovitelných zdrojů podle dostupných dodávek na svém vnitrostátním nebo regionálním trhu.

Nejméně 15 % dodávky metanu musí tvořit obnovitelný metan.

Ověření:

Uchazeč musí předložit kopii smlouvy (smluv) podepsané (podepsaných) s dodavatelem (dodavateli) a popis a technické specifikace výroby a speciálního systému dodávky paliva.

TS5. Emise látek znečišťujících ovzduší

Veškerá těžká nákladní vozidla používaná při poskytování služby musí splňovat nejméně normy Euro 5.

TS5. Emise látek znečišťujících ovzduší

Veškerá těžká nákladní vozidla používaná při poskytování služby musí splňovat nejméně normy Euro 5.

<p>2018: 40 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6. 2019: 48 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6. 2020: 56 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6. 2021: 64 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6. Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.</p> <p>Pokud vozidla nemají certifikaci jako vozidla splňující normy Euro 5 nebo vyšší, ale technické následné zpracování dosáhlo stejného standardu, mělo by to být zdokumentováno v nabídce.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit seznam vozidel a jejich osvědčení o shodě. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.</p>	<p>2018: 60 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6. 2019: 68 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6. 2020: 76 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6. 2021: 84 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6. Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.</p> <p>Pokud vozidla nemají certifikaci jako vozidla splňující normy Euro 5 nebo vyšší, ale technické následné zpracování dosáhlo stejného standardu, mělo by to být zdokumentováno v nabídce.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit seznam vozidel a jejich osvědčení o shodě. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.</p>
KRITÉRIA PRO ZADÁNÍ	
<p>AC1. Technologické možnosti ke snížení emisí skleníkových plynů <i>(stejně pro základní i komplexní kritéria)</i></p> <p>Body budou uděleny nabídkám, které nabízejí:</p> <p>Možnost 1: Více tras, než jsou trasy stanovené TS1 (viz výše), provozovaných s vozidly, která jsou v souladu se základní TS1 týkající se technologických možností snížení emisí skleníkových plynů kategorie 5 (oddíl 7.2).</p> <p>Možnost 2: Vozový park, který má být použit na základě smlouvy, s podílem vozidel (%) vyšším než TS1 v poměru k překročení TS1 (viz výše).</p> <p>Ověření: Viz TS1 výše.</p>	

AC2. Emise látek znečišťujících ovzduší *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Body budou uděleny vozovému parku, který má být podle smlouvy použit s podílem vozidel používaných při poskytování služeb (%) větším než je TS5, v poměru k překročení TS5 (viz výše), nebo v případě, že vozidla splňují AC3 týkající se zlepšené výkonnosti v oblasti emisí látek znečišťujících ovzduší kategorie 5 (oddíl 7.2). *(Bude upřesněno, do jaké míry budou body přiděleny vyšším procentům, lepší výkonnosti a vozidlům s nulovými výfukovými emisemi. Vozidlům s nulovými výfukovými emisemi musí být uděleno více bodů než vozidlům na zemní plyn.)*

Ověření:

Viz TS5 výše.

AC3. Pomocné jednotky *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Body budou uděleny na základě podílu vozidel, která splňují TS2 týkající se pomocných jednotek kategorie 5 (oddíl 7.2).

Ověření:

Viz TS2 kategorie 5 (oddíl 7.2).

AC4. Emise hluku

Body budou uděleny těm nabídkám, které nabízejí vozový park plně složený z vozidel, která jsou v souladu s AC1 o emisích hluku z vozidel, které jsou stanoveny v oddílu 10.2 společných kritérií pro kategorie vozidel.

Ověření:

Uchazeč musí předložit seznam vozidel a jejich osvědčení o shodě.

8.3 Ustanovení o plnění smlouvy

(Toto platí pouze v případě, že provozovatelé vlastní nebo pronajímají vozový park)

Základní kritéria	Komplexní kritéria
USTANOVENÍ O PLNĚNÍ SMLOUVY	
CPC1. Nová vozidla <i>(stejně pro základní i komplexní kritéria)</i> Dojde-li k výměně vozidla vozového parku, musí nové vozidlo přispět k zachování nebo zlepšení vozového parku (z hlediska skladby a technologií), pokud jde o emise skleníkových plynů a emise látek znečišťujících ovzduší, jak je uvedeno v nabídce. Dodavatel si vede záznamy, které musí být veřejnému zadavateli zpřístupněny za účelem ověření. Veřejný zadavatel může stanovit pravidla pro sankce za nedodržení.	

8.4 Vysvětlivky

Vysvětlivky
Optimalizace trasy <i>Existují systémy optimalizace trasy, mezi něž patří technologie počítačového určování tras a harmonogramů vozidel (computerised vehicle routing and scheduling, CVRS), které jsou schopny snížit spotřebu paliva o 5 až 15 %. Tyto systémy mohou využívat:</i> <ul style="list-style-type: none"><i>(a). modely, které předvídají míru naplnění nádob na odpad na základě údajů ze systému poplatků podle množství produkovaného odpadu nebo na základě údajů ze systémů vážení instalovaných v nákladních automobilech;</i><i>(b). čidla uvnitř nádob na odpad, která sledují údaje o míře naplnění nádob na odpad v reálném čase.</i> <i>Obě technologie jsou v současné době vyspělé a dostupné na trhu. Proto se doporučuje, aby veřejný zadavatel prozkoumal možnosti začlenění</i>

těchto systémů optimalizace tras v rámci svých systémů sběru odpadu.

9 KRITÉRIA EU PRO ZELENÉ VEŘEJNÉ ZAKÁZKY NA NÁKUP POŠTOVNÍCH, KURÝRNÍCH A STĚHOVACÍCH SLUŽEB (KATEGORIE 7)

9.1 Předmět

PŘEDMĚT ÚPRAVY

Nákup poštovních, kurýrních a stěhovacích služeb s nízkým dopadem na životní prostředí, které zahrnují:

- Skupina 641 Poštovní a kurýrní služby s výjimkou železniční, letecké a lodní přepravy pošty
- 79613000-4 Přemísťování zaměstnanců
- 63100000-0 Manipulace s nákladem a skladování
- 98392000-7 Stěhovací služby

9.2 Technické specifikace a kritéria pro zadání

(Tato kritéria se použijí pouze v případě, že provozovatelé vlastní nebo pronajímají vozový park)

Důležité:

Na tuto kategorii se vztahují rovněž společná kritéria pro kategorie služeb (oddíl 11)

Základní kritéria

Komplexní kritéria

TECHNICKÁ SPECIFIKACE

TS1. Cyklogistika *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Pozn.: Tato TS se bude vztahovat na vozidla používaná pro poštovní a kurýrní zásilky ve městě. Orgány veřejné mohou rovněž stanovit, jaké druhy cyklologistiky zásilek musí být používány.

(Ve městech, kde je městská infrastruktura vhodná a existuje zde dostatek cyklologistických provozovatelů).

Uchazeč musí nabídnout vozový park zahrnující jízdní kola, jež mohou být vybavena pomocným elektrickým pohonem, a jejich přípojná vozidla. Jízdní kola a jejich přípojná vozidla budou mít za cíl minimalizovat používání motorových vozidel a řešit problémy poslední míle podle plánu snižování emisí, který stanoví TS1 týkající se postupů environmentálního řízení v rámci společných kritérií pro kategorie služeb (oddíl 11.2).

Toto kritérium může být splněno prostřednictvím partnerství se střediskem městské konsolidace, jehož vozový park se skládá z jízdních kol a z nákladních kol.

Ověření: Uchazeč předloží specifikace vozového parku a případně dohodu o partnerství se střediskem městské konsolidace.

TS2. Emise látek znečišťujících ovzduší

Veškerá těžká nákladní vozidla používaná při poskytování služby musí splňovat nejméně normy Euro 5.

2018: 40 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6.

2019: 48 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6.

2020: 56 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6.

2021: 64 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6.

Pokud vozidla nemají certifikaci jako vozidla splňující normy Euro 5 nebo vyšší, ale technické následné zpracování dosáhlo stejného standardu, mělo by to být zdokumentováno v nabídce.

Všechny osobní automobily a lehká užitková vozidla používaná při poskytování služby musí splňovat alespoň normy Euro 5.

TS2. Emise látek znečišťujících ovzduší

TS2.1. Veškerá těžká nákladní vozidla používaná při poskytování služby musí splňovat nejméně normy Euro 5.

2018: 60 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6.

2019: 68 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6.

2020: 76 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6.

2021: 84 % těžkých nákladních vozidel musí splňovat normy Euro 6.

Pokud vozidla nemají certifikaci jako vozidla splňující normy Euro 5 nebo vyšší, ale technické následné zpracování dosáhlo stejného standardu, mělo by to být zdokumentováno v nabídce.

Všechny osobní automobily a lehká užitková vozidla používaná při poskytování služby musí splňovat alespoň normy Euro 5.

2018: 60 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí

<p>2018: 40 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2019: 50 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2020: 60 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2021: 70 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>Všechna vozidla kategorie L používaná při poskytování služby musí splňovat alespoň normy Euro 3.</p> <p>2018: 40 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4.</p> <p>2019: 50 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4.</p> <p>2020: 60 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4.</p> <p>2021: 70 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4.</p> <p>Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.</p> <p>Toto kritérium může být splněno prostřednictvím partnerství se střediskem městské konsolidace, jehož vozový park splňuje požadavky.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí poskytnout technické průkazy vozidel, v nichž jsou definovány emisní normy. U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.</p>	<p>splňovat normy Euro 6.</p> <p>2019: 70 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2020: 80 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2021: 90 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6.</p> <p>2018: 10 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6d-TEMP nebo Euro 6d.</p> <p>2019: 15 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6d-TEMP nebo Euro 6d.</p> <p>2020: 20 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6d-TEMP nebo Euro 6d.</p> <p>2021: 25 % osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel musí splňovat normy Euro 6d-TEMP nebo Euro 6d.</p> <p>Toto kritérium může být splněno prostřednictvím partnerství se střediskem městské konsolidace, jehož „vozový park“ splňuje požadavky.</p> <p>Všechna vozidla kategorie L používaná při poskytování služby musí splňovat alespoň normy Euro 3.</p> <p>2018: 60 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4.</p> <p>2019: 70 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4.</p> <p>2020: 80 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4.</p>
--	---

	<p>2021: 90 % vozidel kategorie L musí splňovat normy Euro 4. Použitelný stupeň bude odpovídat roku, v němž je vyhlášena výzva k podávání nabídek.</p> <p><i>TS2.2. V případě poštovních a kurýrních zásilek v městských oblastech s problémy kvality ovzduší:</i> Osobní automobily, lehká užitková vozidla a vozidla kategorie L musí mít nulové výfukové emise. <i>Pokud není k dispozici infrastruktura pro dobíjení nebo pokud předpokládaný profil použití vyžaduje dlouhé dojezdy:</i> Vozidla musí být alespoň schopna nulových výfukových emisí, což znamená osobní automobil nebo lehké užitkové vozidlo, jež jsou schopny ujet minimální vzdálenost 40 km bez vypouštění výfukových emisí.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí poskytnout technické průkazy vozidel, v nichž jsou definovány emisní normy, a případně dohodu o partnerství se střediskem městské konsolidace.</p> <p>U vozidel, která dosáhla výše uvedené normy po technickém zdokonalení, musí být opatření zdokumentována a zahrnuta do nabídky a musí to být ověřeno nezávislou třetí stranou.</p>
--	---

KRITÉRIA PRO ZADÁNÍ

AC1. Emise CO₂ (platí pouze pro lehká užitková vozidla a vozidla kategorie L) (stejně pro základní a komplexní kritéria)

Body budou uděleny těm nabídkám, které nabízejí vozový park, v němž:

- musí CO₂ schválení typu pro osobní automobily a lehká užitková vozidla splňovat základní TS1 kategorie 1 (oddíl 3.2), přičemž úroveň odpovídá roku výzvy k podávání nabídek. Body budou uděleny poměrně podle průměrného CO₂ schválení typu vozového parku.
- Všechna vozidla kategorie L používaná ve službě musí být elektrická.

Ověření: Uchazeč musí v tabulce uvést seznam vozidel vozového parku, jejich schválení typu z hlediska emisí CO₂ (podpořená příslušnými osvědčeními o shodě) a výpočet průměru emisí.

AC2. Emise látek znečišťujících ovzduší (*stejně pro základní i komplexní kritéria; nepoužije se, pokud se v technické specifikaci TS2.2 pro všechna vozidla požadují nulové výfukové emise*)

Body budou uděleny těm nabídkám, které nabízejí:

- a) vyšší procentní podíl, než jaký je stanoven v TS2 (viz výše); NEBO
- b) osobní automobily, lehká užitková vozidla a vozidla kategorie L, jejichž emisní výkonnost je lepší než výkonnost stanovená normou Euro 6/4; NEBO
- c) těžká nákladní vozidla na zemní plyn a vozidla schopná provozu s nulovými emisemi, tj. s minimálním dojezdem 40 km bez vypouštění výfukových emisí, pro osobní automobily a lehká užitková vozidla, a hybridní elektrická vozidla typu „plug-in“ (PHEV), bateriová elektrická vozidla (BEV) a elektrická vozidla s palivovými články (FCEV) pro autobusy.

(Bude upřesněno, v jaké výši budou body uděleny vyšším procentním podílům a vozidlům s nulovými výfukovými emisemi. Vozidlům s nulovými výfukovými emisemi musí být uděleno více bodů než vozidlům majícím lepší výkonnost než Euro 6/4 a těžkým nákladním vozidlům na zemní plyn.)

Ověření:

Viz TS2 výše.

10 SPOLEČNÁ KRITÉRIA PRO KATEGORIE VOZIDEL

10.1 Předmět

PŘEDMĚT ÚPRAVY

Nákup níže uvedených silničních vozidel s nízkým dopadem na životní prostředí:

- „Osobní automobily, lehká užitková vozidla a vozidla kategorie L“;
- „Autobusy“;
- „Nákladní vozidla pro sběr odpadu“.

10.2 Technické specifikace a kritéria pro zadání

Základní kritéria

Komplexní kritéria

TECHNICKÁ SPECIFIKACE

TS1. Systémy monitorování tlaku v pneumatikách (TPMS) (stejně pro základní i komplexní kritéria)

Lehká užitková vozidla a těžká nákladní vozidla musí být vybavena systémy monitorování tlaku v pneumatikách, což znamená systém namontovaný na vozidle, který dokáže vyhodnocovat tlak pneumatik nebo změny tlaku v průběhu času a předávat odpovídající informace uživateli během provozu vozidla nebo – v případě autobusů a nákladních vozidel pro sběr odpadu – se systémy, které předávají odpovídající informace místu provozovatele.

Ověření:

Uchazeč musí poskytnout technický průkaz vozidla, kde jsou tyto informace uvedeny.

TS2. Pneumatiky vozidel – valivý odpor (stejně pro základní i komplexní kritéria)

(Nepoužije se v případě, že je z bezpečnostních důvodů zapotřebí pneumatik s nejvyšší třídou přilnavosti za mokra, pneumatik pro jízdu na sněhu nebo pneumatik na led.)

Vozidla musí být vybavena:

- a) pneumatikami, které splňují nejvyšší třídu energetické účinnosti paliva pro valivý odpor vyjádřené v kg/t, jak ji definuje nařízení (ES) č. 1222/2009 Evropského parlamentu a Rady ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry;
NEBO
- b) protektorovanými pneumatikami.

Pozn.: Nařízení (ES) č. 1222/2009 je v současné době předmětem revize a v rámci tohoto postupu předložila Evropská komise návrh COM(2018) 296. Toto kritérium bude muset být aktualizováno podle nových právních předpisů, jakmile vstoupí v platnost.

Ověření:

V případě a) musí uchazeč poskytnout štítek pneumatik podle nařízení (ES) č. 1222/2009 nebo (v případě b)) oznámení o schválení podle přílohy 1 předpisu EHK OSN č. 109 pro protektorované pneumatiky.

TS3. Informace o ekologické jízdě specifické pro vozidlo *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Vozidla musí být vybavena informacemi/pokyny o ekologické jízdě. V případě vozidel se spalovacím motorem musí uživatelská příručka vozidla obsahovat pokyny pro včasné řazení, udržování konstantní rychlosti při nízkých otáčkách za minutu a předvídaní dopravních toků. V případě hybridních a elektrických vozidel je nutno zahrnout informace o použití rekuperačního brzdění za účelem úspory energie. V případě hybridních elektrických vozidel typu „plug-in“ a elektromobilů s prodlužovačem dojezdu musí informace zahrnovat konkrétní pokyny pro maximalizaci počtu kilometrů ujetých na elektrický pohon. Tyto informace/pokyny mohou být poskytnuty formou školení (pokud orgán veřejné moci zvolí tuto možnost, musí stanovit minimální počet hodin školení, který má být poskytnut).

Ověření:

Uchazeč musí poskytnout technický průkaz vozidla, kde jsou tyto informace uvedeny, nebo popis a obsah školení.

TS4. Hluk pneumatik

(Nepoužije se v případě, že je z bezpečnostních důvodů zapotřebí pneumatik s nejvyšší třídou přilnavosti za mokra, pneumatik pro jízdu na sněhu nebo pneumatik na led.)

Vozidla musí být vybavena:

- a) pneumatikami, jejichž hodnoty emisí vnějšího hluku odvalování jsou o 3 dB nižší než maximální hodnoty stanovené v části C přílohy II nařízení (ES) č. 661/2009. To odpovídá nejvyšší kategorii (ze tří dostupných) štítku EU třídy vnějšího hluku odvalování pneumatik;

NEBO

- b) protektorovanými pneumatikami.

	<p><i>Pozn.: Nařízení (ES) č. 1222/2009 je v současné době předmětem revize a v rámci tohoto postupu předložila Evropská komise návrh COM(2018) 296. Toto kritérium bude muset být aktualizováno podle nových právních předpisů, jakmile vstoupí v platnost.</i></p> <p>Ověření: V případě a) musí uchazeč poskytnout štítek pneumatik podle nařízení (ES) č. 1222/2009 nebo (v případě b)) oznámení o schválení podle přílohy 1 předpisu EHK OSN č. 109 pro protektorované pneumatiky.</p>
KRITÉRIA PRO ZADÁNÍ	
	<p>AC1. Hluk vozidla</p> <p>Body budou uděleny vozidlům, jejichž emise hluku jsou v souladu s omezeními fáze 3 nařízení (EU) č. 540/2014. Emise hluku budou testovány podle přílohy II nařízení (EU) č. 540/2014.</p> <p>Ověření: Uchazeč musí předložit osvědčení o shodě vozidla.</p>

11 SPOLEČNÁ KRITÉRIA PRO KATEGORIE SLUŽEB

11.1 Předmět a kritéria výběru

PŘEDMĚT ÚPRAVY	
Nákup těchto služeb silniční dopravy s nízkým dopadem na životní prostředí: <ul style="list-style-type: none">- „Služby v oblasti mobility“;- „Autobusové služby“;- „Sběr odpadu“;- „Poštovní, kurýrní a stěhovací služby“.	
Základní kritéria	Komplexní kritéria
KRITÉRIA VÝBĚRU	
SC1. Kompetence uchazeče (<i>stejně pro základní i komplexní kritéria</i>) Uchazeč musí mít odpovídající zkušenosti v těchto oblastech: <ul style="list-style-type: none">- určování, hodnocení a zavádění dostupných technologií a opatření ke snížení emisí skleníkových plynů a emisí látek znečišťujících ovzduší v celém životním cyklu paliv;- postupy monitorování a vykazování emisí skleníkových plynů. Ověření: Důkazy ve formě informací a odkazů týkajících se příslušných smluv (případně s podobnou velikostí), které byly realizovány v předchozích pěti letech a zahrnovaly výše uvedené prvky.	

11.2 Technické specifikace a kritéria pro zadání

Základní kritéria	Komplexní kritéria
TECHNICKÁ SPECIFIKACE	
<p>TS1. Opatření v oblasti environmentálního řízení (<i>stejně pro základní i komplexní kritéria</i>)</p> <p>Uchazeči musí mít písemné postupy pro:</p> <ol style="list-style-type: none">1. monitorování a zaznamenávání emisí skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší v důsledku služby. Používanými ukazateli musí být emise a spotřeba energie služby, a to jak celkem za rok, tak v přepočtu na cestujícího/tunu/jednotku přepravy – kilometr nebo jinou jednotku, která odrazí výkonnost služby;2. provádění plánu snižování emisí s opatřeními zaměřenými na snížení emisí skleníkových plynů a látek znečišťujících ovzduší;3. vyhodnocení provádění plánu snižování emisí sledováním všech změn v ukazatelích a provádění opatření obsažených v plánu ve skutečné praxi;4. provádění nezbytných opatření k nápravě případných odchylek od plánu nebo zvýšení ukazatelů a pokud možno zabránění těmto odchylkám či zvýšení v budoucnosti. <p>Ověření:</p> <p>Uchazeč musí předložit:</p> <ol style="list-style-type: none">1. postup sledování a zaznamenávání ukazatelů uvedených v oddíle 1;2. plán snižování emisí;3. postup hodnocení k zajištění provádění plánu snižování emisí;4. opravný postup k nápravě odchylek zjištěných při hodnocení, a pokud je to možné, k zabránění těmto odchylkám v budoucnu. <p>Systémy environmentálního řízení certifikované podle normy ISO 14001 nebo EMAS budou považovány za vyhovující, pokud zahrnují</p>	

environmentální cíl snížení emisí skleníkových plynů a znečišťujících látek vozového parku. Uchazeč musí předložit environmentální politiku, v níž je uveden závazek dosáhnout tohoto cíle, spolu s osvědčením vydaným certifikačním orgánem.

Pozn.: Veřejný zadavatel může udělit body těm nabídkám, které nabízejí významná zlepšení svých opatření v oblasti environmentálního řízení.

KRITÉRIA PRO ZADÁNÍ

AC1. Mazací oleje, hydraulické kapaliny a mazací tuk

Body budou uděleny těm nabídkám, které k údržbě služebních vozidel používají:

- opětovně rafinované mazací oleje, tj. oleje získané z použitých olejů, které prošly procesem, při němž se oleji vrací jakost vhodná pro původní použití;
- hydraulické kapaliny a mazací tuky, které v době podání žádosti nemají přidělenou standardní větu o nebezpečnosti pro zdraví nebo životní prostředí (nejnižší klasifikační limit v nařízení (ES) č. 1272/2008 nebo ve směrnici Rady 99/45/ES). Kumulativní hmotnostní procento látek přítomných v hydraulických kapalinách a mazacích tucích, které jsou biologicky nerozložitelné a zároveň bioakumulativní, nesmí být vyšší než 0,1 % (hmot.).

Ověření: Uchazeč předloží technické listy maziv a hydraulických kapalin a tuků. Hydraulické kapaliny a tuky, které jsou v souladu s ekoznačkou EU nebo s rovnocennou ekoznačkou typu 1, jež zahrnuje požadavky stanovené AC1, budou považovány za vyhovující.

11.3 Ustanovení o plnění smlouvy

Základní kritéria	Komplexní kritéria
USTANOVENÍ O PLNĚNÍ SMLOUVY	
<p>CPC1. Školení řidičů (<i>stejně pro základní i komplexní kritéria</i>) <i>Pozn.: Tato doložka o plnění smlouvy se použije pouze v případě, že služba zahrnuje řidiče, a tehdy, pokud řidiči nejsou povinni mít osvědčení o odborné způsobilosti řidiče podle směrnice 2003/59/ES.</i></p> <p>Všichni řidiči, kteří se podílejí na výkonu služby po dobu trvání smlouvy, musí pravidelně absolvovat školení v uznávané instituci v oblasti environmentálně uvědomělé jízdy s cílem zvýšit palivovou účinnost.</p> <p>Všem novým zaměstnancům pracujícím na základě smlouvy musí být poskytnuto odpovídající školení o délce nejméně 16 hodin, a to do čtyř týdnů od nástupu do zaměstnání, a aktualizace týkající se výše uvedených bodů s minimální dobou trvání čtyř hodin musí být poskytnuta všem ostatním zaměstnancům nejméně jednou ročně.</p> <p>Poskytovatel služeb musí každý rok doložit a oznámit veřejnému zadavateli objem (hodin) a předmět školení poskytnutého každému zaměstnanci, který pracuje na základě smlouvy.</p> <p>Všichni řidiči, kteří jsou zapojeni do výkonu služby po dobu trvání smlouvy, musí pravidelně dostávat informace o své palivové účinnosti (alespoň jednou měsíčně).</p> <p>Roční záznamy o školení zaměstnanců musí být veřejnému zadavateli zpřístupněny pro účely ověření. Veřejný zadavatel může stanovit pravidla pro sankce za nedodržení.</p>	
<p>CPC2. Opatření v oblasti environmentálního řízení (<i>stejně pro základní i komplexní kritéria</i>) Poskytovatel služeb musí po dobu trvání smlouvy zdokumentovat a oznámit:</p>	

- výsledky monitorování ukazatelů a
- výsledky hodnocení a případně nápravná a preventivní opatření
v souladu s písemnými postupy stanovenými pro ověření TS1 týkající se opatření v oblasti environmentálního řízení.
Tyto zprávy musí být veřejnému zadavateli zpřístupněny pro účely ověření.
Veřejný zadavatel může stanovit pravidla pro sankce za nedodržení a bonusy za překročení cílů stanovených v plánu snižování emisí.

CPC3. Mazací oleje s nízkou viskozitou *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

Pokud výrobce vozidla nedoporučuje jiný typ maziva, musí dodavatel nahradit maziva vozidel, která poskytují službu, mazivy s motorovým mazacím olejem s nízkou viskozitou (LVL). Motorové mazací oleje s nízkou viskozitou jsou oleje odpovídající SAE č. třídy 0W30 nebo 5W30 či rovnocenné.

Dodavatel si vede záznamy, které musí být zpřístupněny veřejnému zadavateli.

CPC4. Pneumatiky vozidel – valivý odpor *(stejně pro základní i komplexní kritéria)*

(Nepoužije se v případě, že je z bezpečnostních důvodů zapotřebí pneumatik s nejvyšší třídou přilnavosti za mokra, pneumatik pro jízdu na sněhu nebo pneumatik na led.)

Poskytovatel je povinen nahradit opotřebené pneumatiky vozidel, která zajišťují službu:

- a) novými pneumatikami, které splňují nejvyšší třídu energetické účinnosti paliva pro valivý odpor vyjádřené v kg/t, jak ji definuje nařízení (ES) č. 1222/2009 Evropského parlamentu a Rady ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry;
NEBO
- b) protektorovanými pneumatikami.

Dodavatel si vede záznamy, které musí být zpřístupněny veřejnému zadavateli.

Pozn.: Nařízení (ES) č. 1222/2009 je v současné době předmětem revize a v rámci tohoto postupu předložila Evropská komise návrh COM(2018) 296. Toto kritérium bude muset být aktualizováno podle nových právních předpisů, jakmile vstoupí v platnost.

CPC5. Hluk pneumatik

(Nepoužije se v případě, že je z bezpečnostních důvodů zapotřebí pneumatik s nejvyšší třídou přilnavosti za mokra, pneumatik pro jízdu na sněhu nebo pneumatik na led.)

	<p>Poskytovatel je povinen nahradit opotřebené pneumatiky vozidel, která službu poskytují:</p> <ul style="list-style-type: none">a) novými pneumatikami, jejichž hodnoty emisí vnějšího hluku odvalování jsou o 3 dB nižší než maximální hodnoty stanovené v části C přílohy II nařízení (ES) č. 661/2009. To odpovídá nejvyšší kategorii (ze tří dostupných) štítku EU třídy vnějšího hluku odvalování pneumatik; <p>NEBO</p> <ul style="list-style-type: none">b) protektorovanými pneumatikami. <p>Emise vnějšího hluku odvalování modelu pneumatiky musí být vyzkoušeny podle přílohy I nařízení (ES) č. 1222/2009.</p> <p>Dodavatel si vede záznamy, které musí být zpřístupněny veřejnému zadavateli.</p> <p><i>Pozn.: Nařízení (ES) č. 1222/2009 je v současné době předmětem revize a v rámci tohoto postupu předložila Evropská komise návrh COM(2018) 296. Toto kritérium bude muset být aktualizováno podle nových právních předpisů, jakmile vstoupí v platnost.</i></p>
--	--

11.4 Vysvětlivky

Vysvětlivky

CPC3. Mazací oleje s nízkou viskozitou, CPC4. Pneumatiky vozidel – valivý odpor a CPC5. Hluk pneumatik

Veřejný zadavatel může tato kritéria zahrnout do výzvy k podávání nabídek pro služby v oblasti údržby vozidel. Tato kritéria se však vztahují pouze na malou část činností údržby a nelze je považovat za kritéria EU pro zelené veřejné zakázky na služby v oblasti údržby vozidel.

Veřejný zadavatel může stanovit pravidla pro sankce za nedodržení různých ustanovení o plnění zakázky.

CPC4. Pneumatiky vozidel – valivý odpor

Článek 6 a příloha III směrnice o energetické účinnosti (2012/27/EU), které měly být do vnitrostátních právních předpisů provedeny do června 2014, stanoví pro veřejné orgány zvláštní povinnosti týkající se nákupu energeticky účinných zařízení. To zahrnuje povinnost nakupovat pouze takové pneumatiky, které:

„splňují kritérium nejvyšší třídy energetické účinnosti spotřeby paliv definované nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry. Tento požadavek nebrání veřejným subjektům, aby v případech odůvodněných bezpečností nebo ochranou veřejného zdraví nakupovaly pneumatiky v nejvyšší třídě přilnavosti za mokra nebo nejvyšší třídě vnějšího hluku odvalování.“

Tato povinnost je omezena na centrální vládu a pro nákupy nad rámec prahových hodnot stanovených ve směrnici o zadávání veřejných zakázek. Požadavky musí být navíc v souladu s nákladovou efektivností, ekonomickou proveditelností, širší udržitelností, technickou způsobilostí a dostatečnou hospodářskou soutěží. Tyto faktory se mohou mezi orgány veřejné správy a trhy lišit. Obsáhlejší pokyny k výkladu tohoto aspektu článku 6 a přílohy III směrnice o energetické účinnosti týkající se zadávání zakázek na energeticky účinné výrobky, služby a budovy ústředními orgány státní správy viz pokyny Komise COM(2013) 762 final, sdělení Komise Evropskému parlamentu a Radě, Provádění směrnice o energetické účinnosti – pokyny Komise¹.

Nařízení (ES) č. 1222/2009 je v současné době předmětem revize a v rámci tohoto postupu předložila Evropská komise návrh COM(2018) 296. Toto ustanovení o plnění smlouvy bude muset být aktualizováno podle nových právních předpisů, jakmile vstoupí v platnost.

Požadavky na skladbu vozového parku

Kdykoli veřejný zadavatel vyžaduje, aby poskytovatel služeb použil vozový park s určitým procentním podílem vozidel splňujících kritéria pro emise CO₂ nebo emise látek znečišťujících ovzduší, měl by veřejný zadavatel zvážit prostředky ověřování. Pro poskytovatele může být obtížné předložit informace o tom, která vozidla byla použita, na které vzdálenosti a který den a vypočítat průměr, a pro veřejný orgán může být obtížné tyto informace ověřit. Pokud se tedy nepovažuje za proveditelné vyžadovat, aby byl požadavek splněn u všech vozidel, může veřejný zadavatel určit, že na konkrétních trasách lze používat pouze vozidla, která požadavek splňují (např. v oblastech s problémy kvality ovzduší), nebo že požadavek musí splňovat jedna nebo více kategorií vozidel. Tyto otázky mohou být méně relevantní při externím zajišťování služeb veřejné autobusové dopravy a služeb sběru odpadu, kde plánování a monitorování služeb usnadňuje ověřování výkonnosti vozového parku sloužícího k poskytování služeb.

12 NÁKLADY ŽIVOTNÍHO CYKLU

Analýza nákladů životního cyklu (LCC) je metoda pro posouzení celkových nákladů skupiny výrobků nebo služeb, které jsou předmětem zkoumání. Zohledňuje veškeré náklady spojené s nákupem, využíváním a údržbou a odstraňováním veškerého vzniklého odpadu. Účelem LCC je odhadnout celkové náklady na projektové alternativy a vybrat si možnost, která zajistí nákup nebo službu (případně obojí) s nejnižšími celkovými náklady v souladu s jejich kvalitou a funkcí. LCC by měla být prováděna v počáteční fázi procesu nákupu.

Použití LCC v rámci postupů GPP může pomoci při stanovování nejnižších nákladů pro účely hodnocení nabídek. LCC může ve skutečnosti orgánům pomoci posoudit nejen náklady na pořízení výrobku nebo služby (např. náklady na suroviny a výrobní náklady), ale také další náklady, které je obvykle třeba určit a vypočítat (např. náklady na údržbu, provozní náklady, náklady na likvidaci a recyklaci atd.). Tyto druhy nákladů by měly být přičteny k prodejní ceně, aby vznikl komplexní odhad nákladů životního cyklu výrobku nebo služby.

LCC kromě toho zohledňuje environmentální externality výrobku nebo služby během jeho životního cyklu, u nichž je možné určit peněžní hodnotu. Používání LCC může poskytnout podrobnější přehled o nákladech na službu během jednotlivých etap životního cyklu, včetně např. nákladů na dodávky, příslušenství a strojní zařízení, ale také nákladů na provoz služby (např. spotřeba energie během provozu) a nákladů práce.

Náklady, které je třeba zohlednit v ekonomické analýze nákupu, jež má být provedena, stanoví směrnice 2014/24/EU o zadávání veřejných zakázek. Další informace viz technická zpráva.

Veřejné orgány mohou průmyslu prostřednictvím zelených veřejných zakázek poskytnout skutečné pobídky k rozvoji zelených technologií. V některých odvětvích služeb může být dopad obzvláště významný, neboť veřejní zadavatelé mají velký podíl na trhu (např. energeticky účinné budovy, veřejná doprava, správa zařízení). Pokud se zohlední celkové náklady životního cyklu smlouvy, může zelené zadávání veřejných zakázek ušetřit peníze a zároveň zajistit menší dopady na životní prostředí. Uvážlivým nakupováním lze ušetřit materiály a energii, omezit plýtvání a znečišťování a podporovat udržitelné vzorce chování.

V případě silniční dopravy bylo provedeno posouzení nákladů životního cyklu pro různé případové studie za použití některých kritérií EU GPP:

- případová studie č. 1: nákup osobních automobilů s přísnými hodnotami emisí CO₂;

- případová studie č. 2: nákup elektrických autobusů a jiných alternativních technologií namísto autobusů s naftovým pohonem pro část vozového parku;
- případová studie č. 3: školení v oblasti ekologického řízení pro řidiče pošty a kurýrních služeb.

Náklady na jednotlivé případové scénáře jsou porovnávány se scénářem bez opatření na základě kritérií EU GPP.

Byly odhadnuty tyto druhy nákladů:

a) Celkové náklady na vlastnictví:

- Pořizovací náklady
- Náklady na pohonné hmoty
- Náklady na údržbu
- Pojištění
- Daně

b) Náklady na externalitu: emise oxidu uhličitého (CO₂) a emise oxidů dusíku (NO_x), uhlovodíků jiných než metan (NMHC) a částic (PM), které jsou zahrnuty ve směrnici o čistých vozidlech (směrnice 2009/33/ES).

Posouzení nákladů životního cyklu provedené pro tyto případové studie umožňuje vyvodit následující závěry (podrobněji viz technická zpráva):

Případová studie č. 1: nákup osobních automobilů s přísnými emisemi CO₂ – výsledky ukazují, že pořizovací náklady na automobily, které jsou účinnější z hlediska spotřeby paliva, jsou vyšší, ale že náklady na pohonné hmoty jsou během životnosti těchto vozidel nižší. Náklady na externalitu se úměrně snížily s ohledem na automobily, které jsou úspornější z hlediska spotřeby pohonných hmot. Dodatečné náklady (včetně daní) by byly kompenzovány úsporou paliva a nákladů na externalitu v případě, že počet najetých kilometrů přesáhne 20 000 km/rok.

Případová studie č. 2a: nákup elektrických autobusů namísto autobusů s naftovým pohonem pro část vozového parku – analýza ukazuje, že daně z pohonných hmot mají velký dopad na výpočet nákladů životního cyklu. Jsou-li daně v rámci LCC zohledněny, celkové náklady na elektrické

autobusy včetně nákladů na externality jsou ve srovnání s autobusy na motorovou naftu na stejné úrovni nebo nižší. Investiční náklady jsou ve srovnání s ostatními náklady relativně vysoké. Předpokládá se, že náklady na údržbu budou u elektrických vozidel nižší, protože v motoru je méně pohyblivých částí, dochází k menšímu opotřebení a menší je také počet součástí, u nichž se vyskytují poruchy. Avšak vzhledem k tomu, že se technologie pro elektrické autobusy teprve ve fázi osvojování znalostí, lze očekávat určité technické závady. Výrazně se snižují náklady spojené s externalitami, které zahrnují emise pocházející z výroby elektřiny. Kromě toho je třeba zdůraznit, že látky znečišťující ovzduší, jež jsou uvolňovány na počátku z elektráren, jsou obvykle vypouštěny ve značné výšce a často v řídké osídlených oblastech. Emise se mísí s velkými objemy vzduchu a jejich podíl na problémech týkajících se kvality ovzduší v městských oblastech je relativně malý. K emisím z provozu naopak dochází na nižších úrovních, ve vrstvě okolního vzduchu, a jsou hlavním zdrojem znečištění v městských oblastech. Vzhledem k tomu, že elektrická vozidla nevytvářejí výfukové emise, jsou schopna zlepšit kvalitu ovzduší ve městech. Emise skleníkových plynů a znečištění ovzduší spojené s výrobou elektřiny se navíc v nadcházejících desetiletích dále sníží díky dekarbonizaci skladby zdrojů energie v EU.

Případová studie č. 2b: nákup autobusů s alternativními technologiemi namísto autobusů s naftovým pohonem pro část vozového parku – výsledky ukazují, že investiční náklady na stlačený zemní plyn (CNG) a biopaliva jsou srovnatelné s naftovými autobusy, avšak používání vodíkových autobusů je mnohem dražší, a to i kvůli nákladům na infrastrukturu. Náklady na palivo jsou u vodíku navíc mnohem vyšší než u ostatních paliv. Využívání biometanu v autobusech na zemní plyn významně snižuje náklady na externality.

Případová studie č. 3: školení v oblasti ekologického řízení pro řidiče pošty a kurýrních služeb – výsledky ukazují, že školení jsou relativně drahá ve srovnání s úsporou nákladů na odměnu školitele a ztrátou v člověkodnech. Při vyšším počtu najetých kilometrů je toto kritérium příznivější a navíc je pravděpodobné, že řidiči zlepší své chování při řízení, když používají své soukromé osobní automobily.

12.1 Dopady na náklady u některých stanovených navržených kritérií

Nově navrhovaná kritéria GPP	Odhadovaný dopad na pořizovací náklady	Odhadovaný dopad na náklady životního cyklu vozidla nebo služby
Osobní automobily a lehká užitková vozidla s přísně stanovenými emisemi CO ₂	Kupní náklady jsou přibližně o 5–15 % vyšší v závislosti na velikosti vozidla a palivu, které používá.	Náklady na životní cyklus vozidla se v případě, že jsou zahrnuty daně, sníží přibližně o 15–20 % v důsledku snížení spotřeby pohonných hmot a nákladů na externality. Při vyloučení daní lze úspor nákladů na životní cyklus dosáhnout pouze tehdy, pokud je počet ujetých kilometrů za rok vyšší než 30 000 km.

Elektrické autobusy	Podle zprávy TNO a Civitas „Čisté autobusy pro vaše město“ (Clean buses for your city, TNO / Civitas, 2013) ¹ jsou investiční náklady na elektrobuses ve srovnání s diesellovým autobusem přibližně o 80 % vyšší. To se týká pouze ceny vozidla. TNO a Civitas odhadly náklady na infrastrukturu pro dobíjení na 10 000 EUR na autobus, včetně dobíjecích stanic v autobusových depech a na zastávkách na trase. Skutečné náklady však budou záviset na řadě faktorů, včetně místních podmínek a typu infrastruktury, jakož i na počtu autobusů využívajících stejnou infrastrukturu. Kromě toho se náklady na baterie časem sníží a některé analýzy odhadují, že bude velmi brzy dosaženo parity s diesellovými motory (Bloomberg, 2018) ² .	Náklady na životní cyklus vozidla se v případě, že jsou zahrnuty daně, sníží přibližně o 2,5–6 % v důsledku snížení nákladů na energie a nákladů na externality. Při vyloučení daní elektrické autobusy nedosahují úspor nákladů na životní cyklus.
Školení v oblasti ekologického řízení pro řidiče pošty a kurýrních služeb	Odhadované náklady na kurz řízení činí 300 až 1 000 EUR na jednoho řidiče, včetně nákladů na odměnu školitele a ztráty v člověkodnech.	Náklady na životní cyklus služby se sníží přibližně o 0,5 % a 2 % v důsledku snížení spotřeby paliva a nákladů na externality, pakliže jsou zahrnuty daně.

(Podrobnější informace viz technická zpráva.)

¹ http://civitas.eu/sites/default/files/civ_pol-an_web.pdf

² https://bnef.turtl.co/story/evo2018?utm_source=blpblog&utm_medium=web