**Metodika k zákonu o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících**

Obsah

[1. Úvod 3](#_Toc157593033)

[2. Působnost ZPNV 4](#_Toc157593034)

[2.1. Působnost ZPNV ve vztahu k okruhu smluv uzavíraných zadavateli a objednateli 4](#_Toc157593035)

[2.1a) Kdo smlouvu uzavírá 5](#_Toc157593036)

[2.1b) Předpokládaná hodnota smlouvy 5](#_Toc157593037)

[2.1c) Způsob zadání 6](#_Toc157593038)

[2.1d) Předmět smlouvy 6](#_Toc157593039)

[2.1e) Časový aspekt 7](#_Toc157593040)

[2.2. Působnost ZPNV ve vztahu k druhům silničních vozidel 8](#_Toc157593041)

[2.2a) Působnost dle kategorií vozidel 8](#_Toc157593042)

[2.2b) Výjimky z působnosti ZPNV ve vztahu ke zvláštním druhům silničních vozidel 8](#_Toc157593043)

[3. Minimální podíl nízkoemisních vozidel 9](#_Toc157593044)

[3.1. Principy výpočtu minimálního podílu nízkoemisních vozidel 9](#_Toc157593045)

[3.2. Minimální podíly nízkoemisních vozidel při centralizovaném zadávání 10](#_Toc157593046)

[3.3. Naplňování podílu nízkoemisních vozidel na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících 11](#_Toc157593047)

[4. Definice nízkoemisního vozidla a vozidla splňujícího podmínky podle § 4 odst. 4 ZPNV 11](#_Toc157593048)

[4.1. Nízkoemisní vozidla kategorie M1, M2 a N1 11](#_Toc157593049)

[4.2. Nízkoemisní vozidla u kategorie M3 třídy I, M3 třídy A, N2, N3 a u trolejbusů 11](#_Toc157593050)

[4.3. „Bezemisní“ vozidla – vozidla splňující podmínky podle § 4 odst. 4 ZPNV 12](#_Toc157593051)

[5. Vykazování plnění podílů nízkoemisních vozidel 13](#_Toc157593052)

[5.1. Vykazování u veřejných zakázek 13](#_Toc157593053)

[5.1a) Vykazování podle Pravidel podpory nízkoemisních vozidel versus vykazování podle ZPNV 13](#_Toc157593054)

[5.1b) Vykazování centrálním zadavatelem 14](#_Toc157593055)

[5.2. Vykazování u veřejných služeb v přepravě cestujících (které nejsou veřejnými zakázkami) 14](#_Toc157593056)

[5.3. Okamžik rozhodující pro posouzení splnění minimálních podílů nízkoemisních vozidel 15](#_Toc157593057)

[6. Zvláštní možnosti – společné plnění podílů a náhradní plnění 15](#_Toc157593058)

[6.1. Společné plnění podílů 15](#_Toc157593059)

[6.2. Náhradní plnění podílů 16](#_Toc157593060)

# 1. Úvod

**Od 1. prosince 2022 je účinný zákon č. 360/2022 Sb., o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících** (dále jen „**ZPNV**“).

ZPNV je čistě implementační právní úpravou ve vztahu ke směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) **2019/1161**, která kompletně novelizovala směrnici Evropského parlamentu a Rady **2009/33/ES** o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (dále jen „směrnice o čistých vozidlech“).

**Od data účinností ZPNV (tedy od 1. prosince 2022) je nařízením vlády č. 361/2022 Sb. zrušeno nařízení vlády č. 173/2016 Sb. o stanovení závazných zadávacích podmínek pro veřejné zakázky na pořízení silničních vozidel,** neboť toto nařízení vlády transponovalo původní znění směrnice o čistých vozidlech (před novelizací z roku 2019).

ZPNV na základě požadavků směrnice o čistých vozidlech upravuje **minimální podíly tímto zákonem definovaných nízkoemisních vozidel**, kterých musí zadavatelé veřejných zakázek podle ZZVZ a objednatelé veřejných služeb v přepravě cestujících podle zákona č. 194/2010 Sb. o veřejných službách v přepravě cestujících (dále jen „zadavatelé a objednatelé“) dosahovat **v rámci jimi uzavíraných smluv, které spadají do působnosti ZPNV**, a to ve vztahu **ke dvěma sledovaným časovým obdobím** (od účinnosti ZPNV do 31. 12. 2025 a od 1. 1. 2026 do 31. 12. 2030).

ZPNV tedy přináší zadavatelům a objednatelům novou povinnost, a to dodržet stanovené minimální podíly v tomto zákoně definovaných nízkoemisních vozidel, a to ve vztahu k jimi pořizovaným (a ve stanovených případech i jimi jen využívaným) silničním vozidlům.

**Zjednodušeně lze nejdůležitější informace k zaváděné zákonné povinnosti dodržovat minimální podíly nízkoemisních vozidel shrnout v těchto bodech:**

1. **K povinnosti dodržet minimální podíl zákonem definovaných nízkoemisních (silničních) vozidel:**

**- u veřejných zakázek se týká**

* pořizování silničních vozidel (osobních automobilů, lehkých užitkových vozidel, nákladních vozidel a některých autobusů) určených podle kategorií[[1]](#footnote-1) jako kategorie M1, M2, M3 třídy I nebo A, N1, N2, N3 (s určitými v ZPNV přesně stanovenými výjimkami) nebo trolejbusů (viz podkapitola 2.2).
* služeb z přílohy č. 1 ZPNV, k jejichž poskytování jsou využívána v předchozí odrážce uvedená silniční vozidla; jedná se o tyto služby určené podle CPV kódu:

|  |
| --- |
| Služby veřejné silniční dopravy |
| Služby jednoúčelové silniční osobní dopravy |
| Nepravidelná osobní doprava |
| Sběr odpadu |
| Silniční poštovní doprava |
| Přeprava balíků |
| Doručování pošty |
| Doručování balíků |

**- u veřejných služeb v přepravě cestujících se týká** jen těch, které budou poskytovány prostřednictvím vozidel spadajících do působnosti zákona, což u těchto služeb budou silniční vozidla kategorie M3 třídy I nebo A nebo trolejbusy

- nedopadá na již vlastněná či používaná vozidla, jedná se o „nové“ smlouvy, rozhodující je zde datum zahájení zadávacího (či nabídkového) řízení, které předchází uzavření smlouvy

- týká se jen nadlimitních veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících zadávaných na základě zákona o veřejných službách v přepravě cestujících pouze pokud je překročena v nařízení 1370/2007 stanovená průměrná roční hodnota nebo počet kilometrů za rok (viz podkapitola 2.1b)

- dopadá na všechny zadavatele vyjma „dotovaných zadavatelů“ a na všechny objednatele.

Podrobně je působnost ZPNV rozebrána v následující kapitole.

# 2. Působnost ZPNV

Pro působnost ZPNV jsou podstatné dva aspekty, a to:

* okruh smluv uzavíraných zadavateli a objednateli
* druh vozidel

## 2.1. Působnost ZPNV ve vztahu k okruhu smluv uzavíraných zadavateli a objednateli

**Pro rozhodnutí, zda se jedná o smlouvu, která spadá do působnosti ZPNV či nikoliv, je potřeba odpovědět na níže uvedené otázky:**

* **Kdo je subjektem, který smlouvu uzavírá?**
* **Jaká je předpokládaná hodnota smlouvy?**
* **Existuje povinnost zadat veřejnou zakázku v zadávacím řízení?**
* **Jaký je předmět plnění smlouvy?**
* **Kdy došlo k zahájení zadávacího (nabídkového) řízení a kdy byla smlouva uzavřena?**

### 2.1a) Kdo smlouvu uzavírá

Povinnost dodržet minimální podíl nízkoemisních vozidel mají zadavatelé podle § 4 odst. 1 a 3, tedy **veřejní zadavatelé a „sektoroví“ zadavatelé**.

Uvedenou **povinnost nemají** jen zadavatelé podle § 4 odst. 2, tedy **„dotovaní“ zadavatelé**.

Povinnost dodržet minimální podíl nízkoemisních vozidel mají dále **objednatelé** podle zákona č. 194/2010 Sb., o veřejných službách v přepravě cestujících.

**Působnost zákona se týká těmito subjekty uzavíraných, dále specifikovaných smluv.**

### 2.1b) Předpokládaná hodnota smlouvy

Do působnosti ZPNV spadají jen smlouvy od stanovené prahové hodnoty:

* **smlouvy na nadlimitní[[2]](#footnote-2) veřejné zakázky**

Do působnosti ZPNV spadají pouze nadlimitní veřejné zakázky. Z důvodu naplnění požadavku směrnice o čistých vozidlech se za nadlimitní veřejnou zakázku pro účely ZPNV považují i veřejné zakázky zadané na základě rámcové dohody (dále jen „**RD**“) nebo v dynamickém nákupním systému (dále jen „**DNS**“) **v případě,** **kdy předpokládaná hodnota této rámcové dohody nebo dynamického nákupního systému přesahuje finanční limit pro určení nadlimitní veřejné zakázky**. Nerozhoduje tedy výše předpokládané hodnoty jednotlivé veřejné zakázky (VZ) zadané na základě RD či v  DNS - o tom, zda veřejné zakázky na základě dané RD či DNS budou spadat do působnosti ZPNV rozhodne předpokládaná hodnota samotné RD či DNS. Pokud je tedy RD či DNS nadlimitní, tak všechny VZ na jejich základě zadané budou spadat do působnosti ZPNV.

Působnost ZPNV však nedopadá přímo na samotné tyto RD či DNS, neboť jejich prostřednictvím ještě nedochází k samotnému pořízení silničních vozidel či služeb, poskytovaných prostřednictvím silničního vozidla. **Do působnosti ZPNV tak spadají až smlouvy uzavřené na základě těchto RD či DNS.**

* **smlouvy na veřejné služby v přepravě cestujících podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, u nichž průměrná roční hodnota, nebo počet kilometrů za rok přesáhne stanovené prahové hodnoty**[[3]](#footnote-3)

### 2.1c) Způsob zadání

Do působnosti ZPNV spadají jen smlouvy na nadlimitní veřejné zakázky, které byl zadavatel povinen zadat v zadávacím řízení (s výjimkou koncesního řízení) podle ZZVZ.

Specifický je případ VZ zadávaných na základě RD či v DNS - tyto spadají do působnosti ZPNV na základě zadávacího řízení, které vedlo k uzavření (nadlimitní) RD nebo zavedení DNS.

Do působnosti tedy např. nespadají smlouvy uzavřené na veřejné zakázky zadané mimo zadávací řízení na základě obecné výjimky z povinnosti zadávat zakázku v zadávacím řízení nebo smlouvy uzavřené na základě vertikální či horizontální spolupráce.

### 2.1d) Předmět smlouvy

Do působnosti ZPNV spadají smlouvy **s níže uvedeným předmětem plnění**:

* **Smlouvy uzavírané na veřejné zakázky**, jejichž předmětem je nákup, leasing nebo pronájem silničního vozidla podle § 2 odst. 3 ZPNV, tedy vozidla, kterého se působnost ZPNV týká (viz podkapitola 2.2). Nákupem se rozumí i nákup na splátky.
* **Smlouvy uzavírané na veřejné zakázky na služby**, které ZPNV vyjmenovává v příloze č. 1, pokud je k jejich plnění využíváno silniční vozidlo definované v § 2 odst. 3 ZPNV (viz podkapitola 2.2.). Jsou to tyto služby:

|  |
| --- |
| Služby veřejné silniční dopravy |
| Služby jednoúčelové silniční osobní dopravy |
| Nepravidelná osobní doprava |
| Sběr odpadu |
| Silniční poštovní doprava |
| Přeprava balíků |
| Doručování pošty |
| Doručování balíků |

* V případě **smluv uzavíraných na veřejné služby v přepravě cestujících** podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících rovněž jen ty, které budou poskytovány prostřednictvím silničního vozidla upraveného v § 2 odst. 3 ZPNV (viz podkapitola 2.2.).

**ZPNV dopadá na uvedené smlouvy i v případě, že se týkají vedle vozidel spadajících do působnosti ZPNV i jiných vozidel (do působnosti ZPNV nespadajících).** Tato jiná vozidla se však pro účely výpočtu minimálních podílů nízkoemisních vozidel nezohledňují. Např. pokud by v jedné zakázce byla pořizována či využívána vozidla kategorie M3 třídy I a současně i vozidla kategorie M3 třídy II, tak se budou pro výpočet minimálního podílu nízkoemisních vozidel zohledňovat pouze vozidla kategorie M3 třídy I a nikoliv vozidla kategorie M3 třídy II, neboť v případě vozidel kategorie M3 třídy II se nejedná o vozidlo definované v § 2 odst. 3 ZPNV.

### 2.1e) Časový aspekt

**Do působnosti ZPNV spadají:**

* **Smlouvy uzavřené na základě zadávacích řízení zahájených ode dne nabytí účinnosti** **ZPNV**
* **Smlouvy uzavřené na veřejné zakázky zadané na základě RD či DNS, u kterých bylo zadávací řízení na uzavření této RD či zavedení tohoto DNS zahájeno ode dne nabytí účinnosti ZPNV.**

Dosažení stanoveného minimálního podílu nízkoemisních vozidel bude posuzováno ve vztahu ke dvěma sledovaným časovým obdobím (1. od účinnosti ZPNV do 31. prosince 2025 a 2. od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030). Platí tedy, že pro to, aby smlouvy spadaly do působnosti ZPNV je rozhodující, že zadávací řízení bylo zahájeno po nabytí účinnosti zákona, a smlouva byla uzavřena do 31. prosince 2030. Pro to, do kterého z uvedených období budou počty vozidel dle dané smlouvy započítány, je pak rozhodující, ve kterém ze sledovaných období došlo na základě uzavřené smlouvy k uveřejnění oznámení o výsledku zadávacího řízení v Úředním věstníku Evropské unie.

* **Smlouvy uzavřené na základě nabídkových řízení či přímých zadání podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, u kterých bylo nabídkové řízení zahájeno ode dne nabytí účinnosti ZPNV, nebo u nichž bylo jednání s dopravcem o přímém zadání zahájeno ode dne nabytí účinnosti ZPNV.**

Dosažení stanoveného minimálního podílu nízkoemisních vozidel bude posuzováno ve vztahu ke dvěma sledovaným časovým obdobím (1. od účinnosti ZPNV do 31. prosince 2025 a 2. od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030). Platí tedy, že pro to, aby smlouvy spadaly do působnosti ZPNV je rozhodující, že nabídkové řízení bylo zahájeno po nabytí účinnosti zákona, a smlouva byla uzavřena do 31. prosince 2030. Pro to, do kterého z uvedených období budou počty vozidel dle dané smlouvy započítány, je pak rozhodující, ve kterém ze sledovaných období došlo k uzavření smlouvy.

## 2.2. Působnost ZPNV ve vztahu k druhům silničních vozidel

### 2.2a) Působnost dle kategorií vozidel

Podle § 2 odst. 3 se ZPNV vztahuje na výše vymezené smlouvy, které se týkají

- silničního vozidla kategorie M1[[4]](#footnote-4), M2[[5]](#footnote-5), N1[[6]](#footnote-6), N2[[7]](#footnote-7), N3[[8]](#footnote-8)

- silničního vozidla třídy I[[9]](#footnote-9) kategorie M3 anebo třídy A[[10]](#footnote-10) kategorie M3

- vozidla určeného k provozu na dráze trolejbusové[[11]](#footnote-11) (trolejbusu)

### 2.2b) Výjimky z působnosti ZPNV ve vztahu ke zvláštním druhům silničních vozidel

**Podle § 2 odst. 3 ZPNV je rovněž stanoven výčet vozidel, na která se ZPNV nevztahuje. Vozidla spadající do výjimky z působnosti ZPNV přesně odpovídají výjimkám z působnosti směrnice o čistých vozidlech. Bližší informace lze nalézt v důvodové zprávě k*ZPNV*. Pro účely metodiky uvádíme vysvětlení jen k některým vybraným výjimkám.**

Ve vztahu k § 2 odst. 3 bodu 4 ZPNV - výjimce pro vozidla s vlastním pohonem zvlášť zkonstruovaným a vyrobeným k provádění určité práce, jež nejsou vzhledem ke svým konstrukčním vlastnostem vhodná k přepravě osob ani zboží a která nejsou strojním zařízením upevněným na podvozku motorového vozidla - jde o vozidla, která se pohybují po komunikacích, nepřeváží, resp. nejsou uzpůsobena k přepravě osob či nákladů a nejedná se o nic namontovaného na silničním vozidle (tj. není to např. stěpkovač namontovaný na podvozku vozidla, ale je to např. traktorbagr). Dle [Sdělení Komise o použití článků 2, 3, 4 a 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES o podpoře čistých silničních vozidel na podporu nízkoemisní mobility (2020/C 352/01)](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC1022(01)&from=EN) (dále jen „**Sdělení Komise**“) *do této kategorie nespadají vozy na sběr odpadu; ty jsou obvykle typově schválené jako vozidla kategorie N2 nebo N3 v souladu s nařízením (EU) 2018/858. Jako takové nejsou vyňaty z oblasti působnosti směrnice o čistých vozidlech.* Ze sdělení Komise vyplývá, že záleží na typovém schválení vozidla. K výjimce z působnosti ZPNV podle § 2 odst. 3 písm. a) bod. 4. ZPNV lze ještě blíže uvést, že pro jednoznačné určení toho, zda vozidlo spadá do uvedené výjimky, by mělo být rozhodující, jak má vozidlo schválenou technickou způsobilost (neboli s jakým popisem druhu vozidla je zapsáno do Registru silničních vozidel) – tedy, zda v popisu druhu vozidla je uvedeno, že se jedná o vozidlo zvláštního určení; přičemž samotná kategorie vozidla (včetně případné podkategorie) není pro toto zařazení rozhodující.

Ohledně vyjmutí autojeřábů (§ 2 odst. 3 bod 9) lze uvést, že nařízení (EU) 2018/858 definuje autojeřáb jako vozidlo kategorie N3, které není určeno pro převoz nákladů a které je vybaveno jeřábem s klopným momentem rovnajícím se 400 kNm nebo vyšším.

# 3. Minimální podíl nízkoemisních vozidel

## 3.1. Principy výpočtu minimálního podílu nízkoemisních vozidel

**Ve vztahu k výše vymezeným smlouvám a silničním vozidlům, kterých se tyto smlouvy týkají, jsou zadavatelé a objednatelé povinni dodržet minimální podíly nízkoemisních vozidel.**

Minimální podíly nízkoemisních vozidel stanovené v § 4 odst. 1 ZPNV se vypočítají dle 3 stanovených skupin kategorií vozidel a lze je stručně shrnout do následující tabulky:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Kategorie silničního vozidla** | **Od účinnosti zákona do 31. 12. 2025** | **Od 1. 1. 2026 do 31. 12. 2030** |
| **M1, M2 a N1** | 29,7 % | 29,7 % |
| **N2 a N3** | 9 % | 11 % |
| **M3 (jen třídy I a A) a trolejbusy** | 41 % | 60 % |

Pro naplnění podílů nízkoemisních autobusů (kategorie M3 třídy I a M3 třídy A) a trolejbusů je v § 4 odst. 4 ZPNV požadavek zpřísněn následovně: **poloviny z minimálních podílů** uvedených pro tato vozidla musí **být dosaženo prostřednictvím vozidel splňujících** **přísnější podmínky, tedy prostřednictvím „bezemisních“ vozidel** (viz podkapitola 4.3.)

**Minimální podíl nízkoemisních vozidel se vypočítá jako podíl celkového počtu nízkoemisních vozidel vůči všem silničním vozidlům, která spadají do působnosti ZPNV a kterých se týkaly smlouvy spadající do působnosti ZPNV.**

Pro účely výpočtu těchto podílů se zohlední vozidla spadající do působnosti ZPNV, která

a) u veřejných zakázek na pořízení vozidla byla **předmětem těchto VZ** a

b) u veřejných zakázek na služby budou **využívána pro poskytování těchto služeb**.

Nezáleží přitom, o jaký způsob pořízení vozidla (nákup, pronájem, leasing) se jedná nebo zda se jedná o pořízení vozidla nebo o pořízení služby, k jejímuž poskytování bude vozidlo využíváno. Rozhodné je dosažení v § 4 odst. 1 ZPNV stanovených jednotlivých výší podílů. **Jednotlivé výše podílů nízkoemisních vozidel jsou stanoveny ve vztahu k určeným skupinám kategorií vozidel (viz přehled uvedený v tabulce).**

**Z výše uvedeného vyplývá, že určených minimálních podílů nízkoemisních vozidel musí zadavatelé a objednatelé dosáhnout nikoliv v rámci každé jednotlivé smlouvy na veřejnou zakázku nebo na veřejné služby v přepravě cestujících, ale až v souhrnu všech těchto smluv na veřejné zakázky a veřejné služby v přepravě cestujících v určených skupinách kategorií vozidel za celé sledované časové období.** Pokud tedy např. zadavatel v prvním sledovaném období pořídil trolejbusy a současně v roli objednatele zadal v nabídkovém řízení veřejné služby v přepravě cestujících, které budou poskytovány prostřednictvím autobusů kategorie M3 třídy I nebo A, tak vypočítá minimální podíl nízkoemisních vozidel z počtů těchto vozidel pořízených a využívaných v rámci těchto smluv. Podíl nízkoemisních vozidel musí být u skupiny těchto kategorií vozidel (kategorie M3 (třídy I a A) a trolejbusů) v prvním sledovaném období minimálně 41 % nízkoemisních vozidel a z toho minimálně polovina (tedy 20,5 %) pak musí být „bezemisních“ vozidel (tedy vozidel splňujících podmínky podle § 4 odst. 4 ZPNV).

## 3.2. Minimální podíly nízkoemisních vozidel při centralizovaném zadávání

* **Ve vztahu k centralizovanému zadávání je** pro výpočet minimálních podílů nízkoemisních vozidel **rozhodující to, který zadavatel uzavírá smlouvu spadající do působnosti ZPNV**, zda centrální zadavatel, či zadavatel, pro kterého je centrální zadávání prováděno. Tento zadavatel (uzavírající smlouvu) je pak zodpovědný za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel. To znamená, že **centrální zadavatel bude zodpovědným za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel u smluv na veřejné zakázky, které uzavře na základě § 9 odst. 1 písm. a) ZZVZ**.
* **V případech podle § 9 odst. 1 písm. b) ZZVZ budou za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel zodpovědní jednotliví zadavatelé** účastnící se centralizovaného zadávání, a to ve vztahu k jimi uzavřeným smlouvám. Jednotliví zadavatelé účastnící se centralizovaného zadávání budou za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel zodpovědní i v případě, že uvedené smlouvy pro ně uzavírá centrální zadavatel na základě zmocnění ze smlouvy o centralizovaném zadávání. Výše uvedené znamená, že **jednotliví zadavatelé účastnící se centralizovaného zadávání si budou sami hlídat naplnění minimálního podílu nízkoemisních vozidel u jimi v rámci centralizovaného zadávání uzavíraných smluv bez ohledu na ostatní smlouvy uzavírané centrálním zadavatelem nebo jinými zadavateli v rámci centralizovaného zadávání.**
* Počty vozidel, které si zadavatel pořídil díky centralizovanému zadávání, ať už je vykázal samostatně nebo je za něj vykázal centrální zadavatel, bude tento zadavatel pochopitelně sčítat s počty vozidel, které bude vykazovat při svém „samostatném“ uzavírání smluv, tedy mimo centralizované zadávání.

## 3.3. Naplňování podílu nízkoemisních vozidel na základě smluv o veřejných službách v přepravě cestujících

K naplňování minimálního podílu nízkoemisních vozidel u smluv o veřejných službách v přepravě cestujících (ať už pořizovaných jakožto veřejná zakázka či postupem podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících) vydala Evropská komise následující otázky a odpovědi č. 15 až 18 viz [Sdělení Komise](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC1022(01)&from=EN) EU).

# 4. Definice nízkoemisního vozidla a vozidla splňujícího podmínky podle § 4 odst. 4 ZPNV

## 4.1. Nízkoemisní vozidla kategorie M1, M2 a N1

**V prvním sledovaném období** (od účinnosti ZPNV do 31. prosince 2025) se **za nízkoemisní vozidlo považuje** vozidlo nepřesahující emisní limit CO2 ve výši 50 g/km (jedná se o hodnotu z kombinovaného provozu) a 80 % emisních limitů pro látky znečišťující ovzduší v reálném provozu podle přílohy I (tabulka 2) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 ze dne 20. června 2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) v platném znění.

**Ve druhém sledovaném období** (od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030) **se za nízkoemisní vozidlo bude považovat** silniční vozidlo, jehož provoz nemá žádné emise CO2.

Výše uvedené podmínky by měla splňovat:

* bateriová elektrická vozidla
* vozidla s vodíkovým palivovým článkem (tj. vodíková vozidla)
* v prvním sledovaném období ještě i plug-in hybridy, případně elektrická vozidla s prodlouženým dojezdem (E-REV), a to za předpokladu, že splňují výše uvedené emisní limity pro první sledované období.

## 4.2. Nízkoemisní vozidla u kategorie M3 třídy I, M3 třídy A, N2, N3 a u trolejbusů

**Definice nízkoemisního vozidla je zde stanovena jiným způsobem než u v předchozí kapitole uvedených kategorií vozidel** – do této definice spadají vozidla využívající alternativní paliva podle § 2 písm. b) zákona o pohonných hmotách[[12]](#footnote-12) s výjimkou paliva s vysokým rizikem nepřímé změny ve využívání půdy vyráběného ze surovin, u nichž je zjištěno značné rozšíření oblasti produkce na půdu s velkou zásobou uhlíku[[13]](#footnote-13). V návaznosti na implementaci evropské směrnice 2014/94/EU k infrastruktuře alternativních paliv (aktuálně nahrazena obdobným nařízením AFIR) je podle EN 16942 používán závazně v celé Evropě jednotný systém označování paliv. Existuje 6 druhů alternativních paliv plus elektřina. Jednoznačně lze deklarovat, že za alternativní paliva je možno ve smyslu současného stavu a dostupnosti považovat paliva pro spotřebitele označená jako B100, XTL (též označované jako HVO 100), CNG, LNG, LPG, H2 a elektřinu. Žádná jiná paliva než paliva podle těchto označení (a elektřina), nemohou být za alternativní paliva považována. Za alternativní paliva nemohou být označeny směsi fosilních paliv a biopaliv tj. E5, E10, E85, B7, B10, B20 a B30.

Ve vztahu k elektrickým vozidlům lze uvést, že podle čl. 2 bodu 2 směrnice 2014/94/EU se za elektrické vozidlo považuje pouze „motorové vozidlo s pohonem zahrnujícím alespoň jedno neperiferní elektrické zařízení jakožto měnič energie s elektricky dobíjeným systémem ukládání energie, který je možno dobíjet externě“. Z toho vyplývá, že zatímco plug-in hybridní vozidlo mezi nízkoemisní vozidla u daných kategorií vozidel patří, klasické hybridní vozidlo, které neumožňuje externí dobíjení vozidla, nikoliv.

**Vozidlo určené k provozu na dráze trolejbusové podle Zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů** (trolejbus)bude vždy považováno za nízkoemisní vozidlo.

## 4.3. „Bezemisní“ vozidla – vozidla splňující podmínky podle § 4 odst. 4 ZPNV

**Mezi vozidla kategorie M3 třídy I a A, která budou splňovat přísnější emisní limity popsané v § 4 odst. 4 ZPNV, a která by se dala označit jako „bezemisní“ vozidla,** budou patřit bateriová elektrická vozidla nebo vozidla s vodíkovým palivovým článkem. Ve vztahu k trolejbusům, které budou splňovat podmínky § 4 odst. 4 ZPNV, je nutné vykládat splnění podmínek jejich „bezemisnosti“ ve smyslu bodu 18 preambule novely směrnice o čistých vozidlech, podle kterého „trolejbusy se považují za autobusy s nulovými emisemi, pokud jsou poháněny pouze elektřinou nebo používají výhradně hnací ústrojí s nulovými emisemi (nejsou-li připojeny k elektrické síti). **To však na druhou stranu neznamená, že by nemohly mít jiný než elektrický pohon např. pro zajištění vytápění vozidla.**

# 5. Vykazování plnění podílů nízkoemisních vozidel

Vykazování plnění podílů nízkoemisních vozidel (tedy vykazování vozidel spadajících do působnosti ZPNV) bude probíhat **odlišně za veřejné zakázky** (zadané na základě zadávacích řízení podle ZZVZ) a **odlišně za veřejné služby v přepravě cestujících** (zadané na základě nabídkových řízení či přímých zadání podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících).

## 5.1. Vykazování u veřejných zakázek

**U veřejných zakázek** zadavatel oznamuje počty vozidel současně s  plněním povinnosti podle § 126, 137 nebo 142 ZZVZ, tedy povinnosti oznamovat výsledek zadávacího řízení do Věstníku veřejných zakázek a Úředního věstníku EU. V praxi to vypadá tak, že patřičná vykazovací pole zadavatel vyplňuje **v žádosti o uveřejnění oznámení o výsledku zadávacího řízení ve Věstníku veřejných zakázek**.[[14]](#footnote-14) Při oznamování výsledku zadávacího řízení, ve kterém byla uzavřena RD nebo zaveden DNS, se počty vozidel nevykazují.[[15]](#footnote-15)

### 5.1a) Vykazování podle Pravidel podpory nízkoemisních vozidel versus vykazování podle ZPNV

Vzhledem k tomu, že vydání zákona se zpozdilo oproti transpoziční lhůtě směrnice, tak bylo vydáno usnesení vlády č. 685 ze dne 26. července 2021. **Tímto usnesením vlády byla s účinností od 2. srpna 2021 zavedena *Pravidla podpory nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících* (dále jen „Pravidla podpory nízkoemisních vozidel**“). Vykazování počtů vozidel pro účely Pravidel podpory nízkoemisních vozidel tak již od srpna 2021 probíhá a nadále i poté, co ZPNV vstoupil v účinnost, tak bude probíhat, neboť především např. na základě rámcových dohod zavedených podle Pravidel podpory nízkoemisních vozidel budou zadávány veřejné zakázky, které budou i nadále spadat do působnosti Pravidel podpory nízkoemisních vozidel.

Aby mohlo současně probíhat vykazování podle Pravidel podpory nízkoemisních vozidel i podle ZPNV, tak zadavatel označí volbu, že **zakázka spadá do působnosti** **ZPNV nebo Pravidel podpory nízkoemisních vozidel**. Rozlišení, zda se jedná o vykazování ještě podle Pravidel podpory nízkoemisních vozidel nebo již podle ZPNV bude v systému provedeno na základě propojení s datem zahájení zadávacího řízení (u VZ zadaných na základě RD nebo DNS na základě data zahájení zadávacího řízení na zavedení této RD či DNS).

Na základě přechodných ustanovení ZPNV a Pravidel podpory nízkoemisních vozidel (Pravidel) lze působnost ZPNV a jemu předcházejících Pravidel shrnout u veřejných zakázek následujícím způsobem:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Proces předcházející uzavření smlouvy** | **Nespadá ani pod Pravidla ani pod ZPNV** | **Působnost Pravidel** | **Působnost ZPNV** |
| Zahájení „klasického“ zadávacího řízení na zadání VZ | před 2. srpnem 2021 | od 2. srpna 2021 | od 1. prosince 2022 |
| Zahájení zadávacího řízení na uzavření RD či DNS\* | před 2. srpnem 2021 | od 2. srpna 2021 | od 1. prosince 2022 |

\* Počty vozidel se vykazují až u smluv uzavřených na VZ zadané na základě těchto RD či DNS

Při této příležitosti je potřeba zmínit, že **přechodná ustanovení ZPNV umožňují, aby zadavatelé a objednatelé, kteří od účinnosti Pravidel podpory nízkoemisních vozidel, tedy od 2. srpna 2021 jednají v souladu s těmito Pravidly, tedy pořizují a vykazují nízkoemisní vozidla, mohli zažádat o započítání podle těchto Pravidel dosažených podílů nízkoemisních vozidel do podílů, kterých v prvním sledovaném období dosáhnou podle ZPNV (viz § 13 odst. 3 až 5 ZPNV)**. V takovém případě se jim budou počítat podíly nízkoemisních vozidel již od 2. srpna 2021. Výhodný bude tento postup pro ty zadavatele a objednatele, kteří podle Pravidel podpory nízkoemisních vozidel dosáhli větších než jen minimálních podílů a chtějí, aby jim podle těchto Pravidel vykázaná vozidla byla pro účely výpočtu podílů nízkoemisních vozidel podle ZPNV v prvním sledovaném období započítána.

### 5.1b) Vykazování centrálním zadavatelem

V případě, že vykazování provádí v souladu s § 7 odst. 2 ZPNV za jednotlivé zadavatele účastnící se centralizovaného zadávání centrální zadavatel, tak **v žádosti o uveřejnění výsledkového formuláře zatrhne políčko, že se jedná o centrálního zadavatele** a následně se mu objeví vykazovací pole, která mu umožní vykázat počty vozidel za jednotlivé zadavatele.

## 5.2. Vykazování u veřejných služeb v přepravě cestujících (které nejsou veřejnými zakázkami)

U veřejných služeb v přepravě cestujících podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících (§ 2 odst. 1 písm. c) ZPNV), tedy těch, které nejsou zadávány jako veřejné zakázky podle § 2 odst. 1 písm. b) ZPNV, bude vykazování probíhat odlišným způsobem. **Objednatel vykazuje plnění podílů nízkoemisních vozidel Ministerstvu dopravy, kterému předloží do 31. ledna 2026 (a v druhém období do 31. ledna 2031) písemnou souhrnnou zprávu o plnění podílů podle § 4**, v níž uvede seznam smluv o veřejných službách v přepravě cestujících podle § 2 odst. 1 písm. c) - tedy zadaných na základě nabídkových řízení nebo přímých zadání na základě zákona o veřejných službách v přepravě cestujících.

ZPNV stanoví v § 7 odst. 4 a 5 informace, které objednatel povinně v této písemné zprávě uvede. **Zprávu nepředkládá objednatel za období, ve kterém nebyla žádná smlouva spadající do působnosti ZPNV uzavřena.**

Upozorňujeme objednatele, aby při přípravě písemné zprávy nezapomínali na přechodná ustanovení obsažená v § 13 odst. 2 ZPNV: Do působnosti ZPNV nespadají smlouvy uzavřené na veřejné služby v přepravě cestujících, u kterých bylo nabídkové řízení zahájeno přede dnem nabytí účinnosti ZPNV, nebo u nichž bylo jednání s dopravcem o přímém zadání zahájeno přede dnem nabytí účinnosti ZPNV. **Pokud bude objednatel chtít uznat podíly nízkoemisních vozidel dosažené podle Pravidel podpory nízkoemisních vozidel, uvede v písemné zprávě i smlouvy uzavřené na základě nabídkových řízení či přímých zadání, u kterých bylo nabídkové řízení nebo u přímých zadání jednání s dodavatelem zahájeno po 2. srpnu 2021.**

Na základě přechodných ustanovení ZPNV a Pravidel podpory nízkoemisních vozidel (Pravidel) lze působnost ZPNV a jemu předcházejících Pravidel shrnout u veřejných služeb v přepravě cestujících (které nejsou veřejnou zakázkou) následujícím způsobem:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Proces předcházející uzavření smlouvy** | **Nespadá ani pod Pravidla ani pod ZPNV** | **Působnost Pravidel** | **Působnost ZPNV** |
| Zahájení nabídkového řízení | před 2. srpnem 2021 | od 2. srpna 2021 | od 1. prosince 2022 |
| Zahájení jednání s dopravcem u přímého zadání | před 2. srpnem 2021 | od 2. srpna 2021 | od 1. prosince 2022 |

## 5.3. Okamžik rozhodující pro posouzení splnění minimálních podílů nízkoemisních vozidel

Pro posouzení splnění minimálních podílů nízkoemisních vozidel ve sledovaném časovém období je **v případě smluv uzavřených na veřejné zakázky** **rozhodující datum uveřejnění oznámení o výsledku zadávacího řízení v Úředním věstníku Evropské unie** (§ 4 odst. 5 ZPNV). K započtení nízkoemisních vozidel do dosahovaného podílu nízkoemisních vozidel je nezbytné, aby u veřejných zakázek bylo ve sledovaném období k těmto veřejným zakázkám uveřejněno oznámení o výsledku zadávacího řízení v Úředním věstníku Evropské unie (rozhodné je tedy datum uveřejnění, nikoli datum odeslání formuláře). Uvedené platí i pro veřejné zakázky zadané na základě rámcové dohody či v dynamickém nákupním systému.

**U veřejných služeb v přepravě cestujících** uzavíraných podle zákona o veřejných službách v přepravě cestujících, které nejsou zadávány jako veřejné zakázky podle ZZVZ, a u kterých tudíž není uveřejňováno oznámení o výsledku zadávacího řízení v Úředním věstníku Evropské unie, **je tímto rozhodným datem datum uzavření smlouvy.**

# 6. Zvláštní možnosti – společné plnění podílů a náhradní plnění

## 6.1. Společné plnění podílů

**Zadavatelé a objednatelé mají na základě § 5 ZPNV možnost plnit minimální podíl nízkoemisních vozidel podle § 4 ZPNV společně.** Uvedená možnost bude výhodná pro ty zadavatele či objednatele, kteří se dohodnou, že jeden, kterému nečiní problém dosáhnout vyšších než jen minimálních podílů, vypomůže jinému zadavateli či objednateli, který ví, že bude mít s plněním minimálních podílů potíže.

**Možnost rozhodnout se plnit minimální podíly společně a tuto svou vůli vykázat, mají zadavatelé a objednatelé po celou dobu sledovaného časového období**, a to až do posledního dne tohoto sledovaného časového období. Aby se společné plnění podle § 4 zohlednilo pro účely kontroly, je potřeba, aby **úmysl plnit podíly společně**, byl ze strany těchto zadavatelů nebo objednatelů **řádně vykázán** způsobem upraveným v § 8 odst. 1 a 2 ZPNV.

V případě, že zadavatelé nebo objednatelé společné plnění podílů řádně vykáží, bude plnění minimálních podílů nízkoemisních vozidel, kterých musí podle ZPNV dosahovat, **posuzováno v součtu za všechny zadavatele nebo objednatele, kteří společné plnění podílů takto vykázali**. To znamená, že pokud bude v součtu stanovený minimální podíl nízkoemisních vozidel (u vozidel kategorie M3 třídy I a M3 třídy A se rozumí včetně požadavku, aby polovinu z daného podílu tvořila vozidla splňující požadavky podle § 4 odst. 4 ZPNV) splněn, bude jeho splnění považováno za splnění všemi zadavateli nebo objednateli, kteří společné plnění podílů podle § 4 ZPNV vykázali. **V případě nedodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel v součtu za všechny zúčastněné zadavatele nebo objednatele bude sankce za spáchání přestupku uložena všem zadavatelům či objednatelům, kteří vykázali společné plnění podílů podle § 4.**

Společné plnění podílů (minimálního podílu nízkoemisních vozidel) se vykazuje

* prostřednictvím formuláře podle přílohy č. 2 nebo 3 ZPNV
* ve strojově čitelném formátu
* prostřednictvím datové schránky nebo datové zprávy podepsané uznávaným elektronickým podpisem
* Ministerstvu pro místní rozvoj (jde-li o veřejné zakázky podle § 2 odst. 1 písm. a) nebo b) ZPNV) nebo Ministerstvu dopravy (jde-li o veřejné služby v přepravě cestujících podle § 2 odst. 1 písm. c) ZPNV).

Aby bylo společné plnění podílů nízkoemisních vozidel řádně vykázáno všemi zadavateli nebo objednateli, kteří se na tomto společném plnění povinností dohodli, je potřeba, aby společné plnění podílů řádně vykázali všichni tito zadavatelé nebo objednatelé. Pokud by např. některý ze zadavatelů nebo objednatelů, kteří se takto dohodli, společné plnění podílů řádně nevykázal (tedy neodeslal by stanoveným způsobem vyplněný formulář z přílohy č. 2 nebo 3 ZPNV), bylo by společné plnění podílů **uplatněno jen vůči těm zadavatelům či objednatelům, kteří ho řádně vykázali**.

## 6.2. Náhradní plnění podílů

Další možností, jak dosahovat podílů podle § 4 ZPNV jiným způsobem, je **náhradní plnění upravené v § 6 ZPNV**. Zadavatelé a objednatelé mají možnost plnit minimální podíl nízkoemisních vozidel podle § 4 **náhradním způsobem, a to prostřednictvím přestavby jimi vlastněných nebo používaných vozidel**. Do minimálního podílu nízkoemisních vozidel podle § 4 ZPNV totiž může zadavatel nebo objednatel započítat i nízkoemisní vozidla nebo vozidla, která splní podmínky podle § 4 odst. 4 ZPNV v důsledku přestavby. Aby mohlo k jejich započtení dojít, musí být přestavba provedena ve sledovaném časovém období a vykázána podle § 8 odst. 3 a 4 ZPNV.

Rozhodujícím okamžikem pro zápočet přestavěného vozidla je **okamžik zápisu změny údajů v technickém průkazu silničního vozidla** nebo průkazu způsobilosti drážního vozidla v případě vozidla určeného k provozu na dráze trolejbusové (trolejbusu). K vykázání musí dojít do posledního dne sledovaného časového období, ve kterém byla změna údajů v příslušném průkazu vozidla zapsána.

Vykázání náhradního plnění se provádí **sdělením Ministerstvu pro místní rozvoj, jde-li o veřejné zakázky, nebo sdělením Ministerstvu dopravy, jde-li o veřejné služby v přepravě cestujících**. V tomto sdělení zadavatel nebo objednatel jednoznačně identifikuje vozidla, která byla předmětem přestavby, a uvede popis technických změn provedených na vozidle.

Důležitou skutečností přitom je, že **přestavované vozidlo nemusí být pořízeno ve sledovaném časovém období** – může se jednat i o vozidlo, které zadavatel vlastnil již před započetím sledovaného období. K uvedené problematice viz odpověď na dotaz č. 20 ze [Sdělení Komise](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/HTML/?uri=CELEX:52020XC1022(01)&from=EN) EU.

1. Viz příloha č. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích. [↑](#footnote-ref-1)
2. Určení nadlimitní veřejné zakázky se řídí nařízením vlády č. 172/2016 Sb., o stanovení finančních limitů a částek pro účely zákona o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů. Limity uvedené v tomto nařízení vlády jsou každé 2 roky aktualizovány. V současnosti jsou limity následující: u dodávek a služeb veřejného zadavatele na státní úrovni je to 3 494 000 Kč bez DPH, u dodávek a služeb u veřejného zadavatele na úrovni samospráv je to 5 401 000 Kč bez DPH a u sektorových zadavatelů je to 10 826 000 Kč bez DPH.

   [↑](#footnote-ref-2)
3. podle čl. 5 odst. 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70, v platném znění. Jedná se o následující prahové hodnoty: průměrná roční hodnota smlouvy 1 000 000 EUR, nebo poskytnutí 300 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně. V případě smlouvy uzavřené přímo s malým nebo středním podnikem, který provozuje maximálně 23 vozidel, mohou být tyto prahy zvýšeny buď na průměrnou roční odhadovanou hodnotu 2 000 000 EUR, nebo poskytnutí 600 000 kilometrů veřejných služeb v přepravě cestujících ročně. [↑](#footnote-ref-3)
4. Dle přílohy č. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích jsou silniční vozidla KATEGORIE M motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu osob a jejich zavazadel. U kategorie M1 se jedná se o vozidla s nejvýše osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče. Vozidla náležející do kategorie M1 nesmí mít prostor pro stojící cestující. Počet míst k sezení může být omezen na jedno (tj. místo k sezení řidiče). [↑](#footnote-ref-4)
5. Jedná se o vozidla kategorie M s více než osmi místy k sezení kromě místa k sezení řidiče a s maximální hmotností nepřevyšující 5 tun. Vozidla náležející do kategorie M2 mohou mít kromě míst k sezení i prostor pro stojící cestující. [↑](#footnote-ref-5)
6. Dle přílohy č. 2 vyhlášky č. 341/2014 Sb., o schvalování technické způsobilosti a o technických podmínkách provozu vozidel na pozemních komunikacích jsou silniční vozidla KATEGORIE N motorová vozidla konstruovaná a vyrobená především pro dopravu nákladů. U kategorie N1 se jedná o vozidla kategorie N s maximální hmotností nepřevyšující 3,5 tuny. [↑](#footnote-ref-6)
7. Jedná se o vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 3,5 tuny, ale nepřevyšující 12 tun. [↑](#footnote-ref-7)
8. Jedná se o vozidla kategorie N s maximální hmotností převyšující 12 tun. [↑](#footnote-ref-8)
9. Bližší klasifikaci vozidel M3 upravuje předpis pro schvalování vozidel EHK OSN č. 107. Ten u vozidel s kapacitou větší než 22 cestujících kromě řidiče definuje tři třídy vozidel. „Třída I“ - vozidla zkonstruovaná s prostory pro stojící cestující a umožňující častý pohyb cestujících. [↑](#footnote-ref-9)
10. U vozidel s kapacitou nepřekračující 22 cestujících kromě řidiče dle předpisu pro schvalování vozidel EHK OSN č. 107 existují dvě třídy: „Třída A“ a „Třída B“. „Třída A“ - vozidla zkonstruovaná pro dopravu stojících cestujících; vozidla této třídy mají sedadla a musí být vybavena pro stojící cestující. [↑](#footnote-ref-10)
11. Důvodem, proč jsou vedle vozidel kategorie M3 zvlášť uváděna i „vozidla určená k provozu na dráze trolejbusové“, je skutečnost, že trolejbusy sice dle legislativy EU spadají do kategorie vozidel M3, avšak dle české právní úpravy v tomto případě nejde o silniční, ale drážní vozidlo podle Zákona č. 266/1994 Sb., o dráhách, ve znění pozdějších předpisů. [↑](#footnote-ref-11)
12. V tomto zákoně se rozumí alternativním palivem palivo nebo zdroj energie, které slouží alespoň zčásti jako náhrada zdrojů fosilní ropy v dodávkách energie pro dopravu a které mají potenciál přispět k její dekarbonizaci a zvýšit environmentální výkonnost odvětví dopravy; alternativním palivem je zejména biopalivo nebo jiné palivo z obnovitelných zdrojů, syntetické a parafinické palivo, stlačený zemní plyn včetně biometanu, zkapalněný zemní plyn včetně biometanu, zkapalněný ropný plyn, elektřina a vodík. [↑](#footnote-ref-12)
13. Nepoužívání uvedeného paliva by mělo být již zajištěno směrnicí (EU) 2015/1513 (ILUC) a dále shodou s článkem 26 směrnice (EU) 2018/2001 Evropského parlamentu a Rady (RED II). [↑](#footnote-ref-13)
14. Z důvodu technické nepřipravenosti Úředního věstníku EU zatím nejsou patřičná vykazovací pole součástí samotného formuláře a vykazování tak stále probíhá prostřednictvím polí uvedených v žádosti o uveřejnění tohoto formuláře. Po úpravě formulářů (a tudíž i způsobu vykazování) bude tato metodika aktualizována. [↑](#footnote-ref-14)
15. Zadavatel tedy v žádosti o uveřejnění na otázku, zda se jedná se o veřejnou zakázku, která spadá do působnosti ZPNV nebo Pravidel podpory nízkoemisních vozidel, odpoví NE. [↑](#footnote-ref-15)