**K dotazům č. 1 a 2, které směřují na definici nízkoemisního vozidla v souvislosti s potřebou vysvětlení definic „alternativní palivo“ a „biopalivo“ uvádíme následující.**

Dle § 3 písm. c) ZPNV se „Nízkoemisním vozidlem rozumí silniční vozidlo kategorie N2 nebo N3 nebo silniční vozidlo třídy I kategorie M3 anebo třídy A kategorie M3 využívající alternativní palivo podle § 2 písm. b) zákona o pohonných hmotách 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 v souladu s integrovaným vnitrostátním plánem v oblasti energetiky a klimatu podle přímo použitelného předpisu Evropské unie upravujícího správu energetické unie schváleným podle zákona o podporovaných zdrojích energie; jde-li o vozidlo využívající tekuté biopalivo nebo syntetické či parafinické palivo, nesmí být smícháno s konvenčním fosilním palivem.“

U výše uvedené definice nízkoemisního vozidla žádáte o vyjasnění, co je myšleno tím, že má alternativní palivo sloužit „alespoň z části“ jako náhrada zdrojů fosilní ropy, jak vyplývá z definice uvedené v § 2 písm. b) ZPHM. Uvádíte, že zejména není jasné, zda touto právní úpravou zákonodárce zamýšlel podřadit pod „alternativní paliva“ též směsi fosilních paliv s různými druhy alternativních paliv uvedenými v demonstrativním výčtu výše uvedených právních definic či nikoliv, případně s jakými.

K výše uvedenému uvádíme, že poslední věta § 3 písm. c) ZPNV obsahuje dovětek, podle kterého nesmí být biopalivo smícháno s konvenčním fosilním palivem. Z tohoto dovětku vyplývá, že vozidlo musí využívat pouze čisté biopalivo, např. palivo HVO100, které neobsahuje žádný podíl fosilního paliva. Tento výklad je plně v souladu s definicí biopaliva obsažené v ZPHM, dle které lze za biopalivo považovat pouze palivo vyrobené z biomasy.

Níže uvádíme bližší vysvětlení pojmů „alternativní palivo“ a „biopalivo“, které jsme obdrželi od gestora ZPHM, tedy Ministerstva průmyslu a obchodu.

Z hlediska ZPHM je definice alternativního paliva zcela bezesporná. Je potřeba brát ji nejen izolovaně, ale též v kontextu. Je nutno vycházet z § 2 písm. a) a b) ZPHM, kde jsou vysvětleny základní pojmy:

*a) pohonnou hmotou motorový benzin, motorová nafta, směsné palivo a alternativní palivo, pokud jsou určeny k pohonu motoru vozidla nebo zvláštního vozidla; pohonnou hmotou nejsou kapalná aditiva, která jsou povinnou látkou nezbytnou pro provoz vozidla nebo zvláštního vozidla a doplňují se v návaznosti na palivo,*

*b) 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,*

Pohonné hmoty se dělí na čtyři různé skupiny – motorový benzin, motorovou naftu, směsné palivo a alternativní palivo. Jednotlivý konkrétní druh paliva musí spadat do jedné z těchto čtyř kategorií, přičemž tyto kategorie podrobně definuje prováděcí vyhláška č. 516/2020 Sb. (o požadavcích na pohonné hmoty a provedení některých dalších ustanovení zákona o pohonných hmotách). Pro motorový benzin, motorovou naftu, směsné palivo jsou tyto definice založeny mimo jiné na zařazení podle kódů kombinované nomenklatury. Motorové benziny mohou být vždy s obsahem biosložky (v současnosti typy E5 a E10), motorové nafty mohou být taktéž vždy s obsahem biosložky (standard B7, patří sem ovšem i samostatně definované motorové nafty B10, B20 a B30), směsné palivo představuje v principu motorové nafty s obsahem biosložky nad 30 % (v ČR se aktuálně již neprodává) nebo paliva benzinového typu s vysokým obsahem ethanolu (standard E85 a E95). Označování paliv je celoevropsky harmonizované podle normy EN 16942, která je v ČR převzata jako ČSN EN 16942. Všechna výše uvedená paliva patří do prvních tří kategorií (motorový benzin, motorová nafta, směsné palivo).

Samostatnou čtvrtou kategorií je pojem alternativní palivo. Definice „alternativního paliva“ z § 2 písm. b) ZPHM je míněna tak, že alternativní palivo slouží alespoň částečně jako náhrada fosilních zdrojů (ropy) v tom smyslu, že některá alternativní paliva mohou mít částečně svůj surovinový původ ve fosilních zdrojích. Dále mají mít alternativní paliva potenciál přispívat k dekarbonizaci, tedy snižovat emise skleníkových plynů, především tedy CO2. Alternativními palivy rozumíme ve smyslu prováděcí vyhlášky č. 516/2020 Sb. (a označování podle ČSN EN 16942) a dnešní dostupnosti paliv na trhu čisté biopalivo (tj. konkrétně čistou bionaftu B100 – ne však výše uvedené motorové nafty, kde je biopalivo pouze jednou ze složek), dále syntetická a parafinická paliva – dnes prakticky výhradně syntetické a parafinické motorové nafty – označované podle ČSN EN 16942 (v dalším textu je označování alternativních paliv uvedené v závorkách) jako XTL, mimo jiné jde například o tzv. HVO (jako 100 % složka, nikoliv jako komponenta běžné motorové nafty), dále stlačený zemní plyn jak fosilního původu (CNG), tak ve formě obnovitelného zdroje (biometan = bio-CNG). Analogicky zkapalněný zemní plyn jak fosilního původu (LNG), tak i ve formě obnovitelného zdroje (bio-LNG), dále zkapalněný ropný plyn označovaný jako (LPG) – dokonce i ten může mít formu obnovitelného zdroje (tzv. bio-LPG), elektřina a vodík (H2). Výčet popisuje současný stav evropského trhu, uvedená legislativa umožňuje podle obecné definice v § 2 bodu b) ZPHM v budoucnosti přidat další potenciálně vznikající alternativní paliva.

Ve vztahu k definici biopaliva lze uvést následující. I tato je z hlediska ZPHM zcela bezesporná.

*§ 2 písm. k) ZPHM:*

*biopalivem kapalné nebo plynné palivo určené k použití v dopravě a vyráběné z biomasy,*

Biomasa je obecný pojem definovaný mimo jiné ve směrnicích RED (aktuálně RED III), jak správně uvádíte. Biopalivem se rozumí vždy čisté biopalivo, tedy musí být nefosilního původu jako celek, rozhodně není možné počítat do biopaliv jakékoliv směsi fosilních paliv a biopaliv – to by potom byly (až na výjimky) všechny motorové benziny i motorové nafty počítány do biopaliv, což nemá žádnou oporu v legislativě a rovněž zde nejsou jakékoliv logické argumenty pro toto tvrzení.

Biosložka je obsažena v drtivé většině všech typů motorových benzinů a motorových naft. Biopalivem se tedy rozumí výhradně 100 % biopalivo, pokud jde o složení. Podle zmíněné vyhlášky č. 516/2020 Sb. (vizte též Váš text) jde tedy konkrétně na současném evropském trhu o bioplyn (který se ovšem nepoužívá pro pohon motorů, ale slouží jako surovina pro výrobu biometanu – vizte v uvedené vyhlášce § 2 písm. q) r) a s)). Biometan definovaný ve všech třech písmenech je samozřejmě považován za biopalivo. Dále se za biopalivo považuje čistý bioethanol, bioether, (§ 2 písm. g) a h)), které se používají jako komponenty pro výrobu konvenčních (fosilních) motorových benzinů. Dalším biopalivem je bionafta (§ 2, písm. i)) v čisté formě tzv. čisté FAME označované (vizte též odpověď na první otázku jako B100). Dále do této kategorie patří parafinická motorová nafta, pokud je vyrobena jako čisté HVO (§ 2, písm. j). Posledním druhem pohonné hmoty, kterou je možné považovat za biopalivo, je ve smyslu § 2, písm. n) tzv. zkapalněný ropný plyn, pokud je 100% vyrobený z biomasy; v praxi existují průmyslově používané technologické postupy, jak takové palivo (označované jako bio-LPG) vyrobit.

Každopádně lze z pohledu legislativy v gesci Ministerstva průmyslu a obchodu deklarovat, že za biopalivo lze považovat pouze takovou pohonnou hmotu, která je vyrobena výhradně z biomasy, tedy musí jít o čisté biopalivo. V žádném případě nemůže být za biopalivo považována směs biopaliva a fosilního paliva. Pojem biopalivo nemá žádnou vazbu ke kategoriím silničních vozidel ve smyslu jejich určení (nákladní nebo osobní doprava) a je aplikován ve všech případech a pro všechna vozidla nerozdílně.

**K dotazu č. 3, který směřuje na nedostupnost vozidel kategorie N2 a N3 v nízkoemisní variantě uvádíme následující.**

V současné době většina významných výrobců nákladních vozidel (Scania, Iveco atd.) nabízí i vozidla poháněná palivem HVO100 či zkapalněným zemním plynem, která jsou taktéž považována za nízkoemisní vozidla. Lze očekávat, že v brzké budoucnosti se nabídka vozidel ještě rozšíří. Domníváme se tak, že cíl v podobě dosažení minimálního podílu nízkoemisních vozidel je i u vozidel kategorie N2 a N3 splnitelný.

Rovněž lze uvést, že Evropská Komise si uvědomovala potenciální problematičnost pořizování nízkoemisních vozidel dané kategorie (N2 a N3) a z uvedeného důvodu je požadovaný minimální podíl nejnižší z co do působnosti novelizované Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2009/33/ES zahrnutých kategorií vozidel (9 % v prvním sledovaném období a 11 % v druhém sledovaném období). Pokud by na trhu vozidla v nízkoemisní variantě nebyla dostupná, tak byste jako zadavatel musel tuto skutečnost v případném řízení o přestupku řádně doložit – především např. prostřednictvím důkladného průzkumu trhu, neboť v případě porušení povinnosti dodržet minimální podíl nízkoemisních vozidel podle § 4 ZPNV bude konkrétní výše sankce předmětem správního uvážení vzhledem ke konkrétnímu případu, přičemž budou zohledněny také objektivní okolnosti, které případně k nesplnění povinnosti vedly.

Je rovněž potřeba vzít v úvahu, že pokud by daná vozidla nebyla na trhu zrovna dostupná, tak poskytovatelé služeb spadajících do působnosti ZPNV mohou těmito vozidly (z dřívějška) disponovat. Uvedené je potřeba ověřit a doložit.

**K dotazu č. 4 ohledně vysvětlení, jakými dokumenty má zadavatel či objednatel podle ZPNV prokazovat podíl nízkoemisních vozidel**, případně jaké dokumenty má předkládat potenciální poskytovatel, resp. dodavatel služeb v případě nadlimitních veřejných zakázek na služby uvedené v příloze č. 1 ZPNV, pro případy, kdy se nejedná o vozidlo, jehož „nízkoemisnosti“ bylo dosaženo přestavbou, uvádíme následující.

Před homologací vozidla (schválení daného typu vozidla do provozu) musí výrobce vozidla specifikovat základní parametry vozidla a spalovacího motoru. Jedním z těchto parametrů je i specifikace používaného paliva. Na toto palivo následně musí nezávislá zkušebna motor otestovat a potvrdit, že při provozu na toto palivo motor neprodukuje vyšší emise vybraných znečisťujících látek, než jsou emisními normami EURO povolené. Poté je tomuto motoru povoleno používat dané palivo.

Pokud výrobce vozidla umožňuje spalování paliva HV0 100, bude schopen tuto skutečnost věrohodným způsobem doložit, např. CoC listem (Certificate of Conformity - průvodní dokument k vozidlu vystavený výrobcem vozidla).

Skutečnost, že vozidlo využívá právě alternativní palivo (v případě, že vozidlo je schopné využívat i konvenční paliva typu benzin a nafta), musí být zadavatel schopen doložit. Jaké konkrétní důkazy budou požadovány při případné kontrole ze strany Úřadu pro ochranu hospodářské soutěže, bude otázkou konkrétního správního řízení. ZPNV v tomto ohledu nestanoví žádné konkrétní povinnosti, bude tedy přihlíženo k možnostem prokazování, které má zadavatel k dispozici. Ve vztahu k poskytovateli služeb z přílohy č. 1 ZPNV bude ověřování plnění dané povinnosti využívat vozidlo, které využívá alternativní palivo, upraveno ve smlouvě.

**K dotazu č. 5 na nejasnost rozsahu a obsahu služby „Sběr odpadu“ uvedené v příloze č. 1 ZPNV** sdělujeme, že v tabulce CPV kódů jsou dostupné tyto údaje:

|  |  |
| --- | --- |
| **90511000-2** | **Sběr odpadu** |
| 90511100-3 | Sběr tuhého městského odpadu |
| 90511200-4 | Sběr odpadu z domácností |
| 90511300-5 | Sběr odpadků |
| 90511400-6 | Sběr papíru |

Kód 90511000-2 je tzv. skupinový a klasifikace služby se dá zpřesnit použitím některého ze 4 podřízených kódů (viz tabulka výše). Obecně lze říci, že jde o sběr odpadu jakýmikoliv metodami a postupy. Tedy ručně (pouliční zametání), strojně (sběrná vozidla všeho druhu, zametací stroje všech velikostí, ruční vysavače apod.) nebo i odkládání odpadu/odpadků do přistavených nádob či kontejnerů, jak mobilních tak stacionárních, i podzemních.

V zákoně č. 541/2020 Sb., o odpadech, ve znění pozdějších předpisů, je podle uvedeného popisu také soustřeďování odpadu, shromažďování odpadu, skladování odpadu, což vše spadá pod kód 90511000-2 Sběr odpadu.

Pro úpravy, využití (recyklaci), likvidaci a přepravu jsou k dispozici jiné samostatné CPV kódy.

Doporučujeme v případě potřeby konzultace, který CPV kód má být v případě konkrétní veřejné zakázky uváděn, obracet na Uživatelskou podporu pro cNIPEZ, která je dostupná prostřednictvím telefonu (tzv. hotline) na čísle +420 544 508 103 v pracovních dnech od 8 do 16 hodin, dále prostřednictvím e-mailu na adrese [nipezsupport@aura.cz](mailto:nipezsupport@aura.cz).

K dotazu na to, v jaké části nadlimitní veřejné zakázky na službu „Sběr odpadu“ mají zadavatelé veřejných zakázek z oblasti odpadového hospodářství prokázání splnění „nízkoemisnosti“ vozidel (pro splnění požadavku přiměřenosti veřejné zakázky) vyžadovat, uvádíme, že rozhodující jsou technické podmínky, v nichž bude zadavatel nízkoemisní vozidla požadovat. Tyto technické podmínky by se měly promítnout také do obchodních podmínek (tj. příslušných ustanovení smlouvy, včetně případných sankcí za nedodržení požadovaných parametrů). Lze uvažovat také o stanovení kritérií technické kvalifikace – viz zejména § 79 odst. 2 písm. k) nebo l) zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Lze také uvažovat o stanovení podílu nízkoemisních vozidel jako hodnotícího kritéria, zejména v kombinaci s technickou podmínkou na minimální počet nízkoemisních vozidel s tím, že bude hodnoceno poskytnutí nízkoemisních vozidel nad rámec tohoto minimálního požadavku – uvedené bude záviset, jak již bylo výše uvedeno, na potřebách zadavatele plnit minimální podíly nízkoemisních vozidel.

Vzhledem k tomu, že minimálních podílů lze dosahovat v rámci veřejných zakázek spadajících do působnosti ZPNV v průběhu celého sledovaného období, nikoliv tedy v každé jednotlivé veřejné zakázce spadající do působnosti ZPNV, tak půjde ze strany zadavatele o zvolení správného postupu, který povede ke splnění jeho povinnosti (dosažení minimálního podílu nízkoemisních vozidel ve sledovaném období).

**K dotazu č. 6 na posouzení paliva „HVO 100“ uvádíme na základě sdělení od Ministerstva průmyslu a obchodu následující.**

Ve smyslu výše uvedeného lze jednoznačně deklarovat, že palivo HVO 100, které musí být ve smyslu závazné ČSN EN 16942 deklarováno pod označením XTL, je považováno ve smyslu platné legislativy za alternativní palivo. Aktuální legislativa nezná a neoperuje s pojmem „certifikované alternativní palivo“.

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. Podle tohoto systému existuje aktuálně 13 druhů motorových paliv; zde uvádíme jejich výčet: E5, E10, E85, B7, B10, B20, B30, B100, XTL, CNG, LNG, LPG a H2. Jednoznačně lze deklarovat, že za alternativní paliva je možno ve smyslu současného stavu a dostupnosti považovat paliva pro spotřebitele označená jako B100, XTL, CNG, LNG, LPG, H2 a elektřinu.

Existuje tedy 6 druhů alternativních paliv (z celkových 13) plus elektřina. Žádná jiná paliva než paliva podle těchto označení (a elektřina), nemohou být za alternativní paliva považována. Rozhodně za alternativní paliva nemohou být označeny směsi fosilních paliv a biopaliv tj. E5, E10, E85, B7, B10, B20 a B30.