

S t a n o v i s k o

Rady vlády pro koordinaci boje s korupcí k návrhu zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zákon o podpoře nízkoemisních vozidel)

I.

K celkovému zaměření návrhu

Předkladatelem návrhu zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zákon o podpoře nízkoemisních vozidel, dále též „návrh zákona“) je Ministerstvo pro místní rozvoj. Cílem navrhované právní úpravy je řádně transponovat směrnici Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161 ze dne 20. června 2019, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel (dále též „novela směrnice o čistých vozidlech“). Povinnost plynoucí z novely směrnice o čistých vozidlech bude veřejným zadavatelům a zadavatelům zadávajícím sektorovou veřejnou zakázku stanovena ve vztahu k určeným časovým obdobím (od nabytí účinnosti zákona do 31. prosince 2025 a od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030) a nikoliv ve vztahu ke způsobu zadávání každé jednotlivé veřejné zakázky, jako tomu je podle současného znění směrnice o čistých vozidlech. Vzhledem k této odlišné filozofii ukládání povinností a stanovování pravidel založené na specifickém časově ohraničeném požadavku, a nikoli na obecné procesní úpravě zadávání veřejných zakázek, nelze využít zmocnění k vydání nařízení vlády obsažené v zákoně č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů.

Výše uvedeným zadavatelům (a dále objednatelům veřejných služeb v přepravě cestujících) budou na základě novely směrnice o čistých vozidlech stanoveny povinnosti, které ovlivní jejich rozhodování, jaká vozidla budou pořizovat prostřednictvím veřejných zakázek na dodávky a jaká vozidla budou využívat na základě zadaných dopravních služeb. Hlavní principy návrhu zákona spočívají ve stanovení požadavku na dosažení určených minimálních podílů nízkoemisních vozidel a vozidel s nulovými emisemi při zadávání veřejných zakázek a při pořizování veřejných služeb v přepravě cestujících. Návrh zákona rovněž jednotlivým zadavatelům umožňuje, aby se za účelem dosažení potřebného podílu prostřednictvím uzavírání dohod spojovali a poměr nakoupených nízkoemisních vozidel vykazovali za celou skupinu zadavatelů.

II.

Vztah k vládní protikorupční politice

Předkládaný návrh zákona byl v rámci projednávání Plánu legislativních prací vlády na rok 2020 zařazen mezi materiály, které budou projednány Radou vlády pro koordinaci boje s korupcí. Z hlediska vztahu k vládní protikorupční politice lze návrh zákona zařadit do prioritní oblasti hospodárného nakládání s majetkem státu s přímou vazbou na problematiku veřejných zakázek, přestože konkrétní protikorupční opatření v souvislosti s návrhem zákona do Akčního plánu boje s korupcí na rok 2020 zařazeno nebylo.

III.

Způsob projednání návrhu

Meziresortní připomínkové řízení bylo zahájeno dne 28. února 2020 a ukončeno dne 27. března 2020. V oblasti úpravy dozoru byl předkladatelem předložen materiál do meziresortního připomínkového řízení ve 2 variantách.

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

K návrhu bylo uplatněno 187 připomínek, z toho 105 bylo označeno jako zásadních. Návrh je vládě předkládán s rozporu se třemi připomínkovými místy:

- 1) **ÚOHS** – Nesouhlasí s tím, aby vykonával dozor v této oblasti. Podle názoru ÚOHS se nejedná o přezkum, který by svým charakterem spadal do jeho působnosti. Dle ÚOHS problematika nijak nesouvisí se soutěžním aspektem, který je naopak vždy nějak přítomen v jiných řízeních vedených Úřadem.
- 2) **Ministerstvo vnitra** – Trvá na tom, aby do výjimky z působnosti zákona spadala nikoliv pouze „vozidla zkonstruovaná a vyrobená nebo upravená k použití Ministerstvem vnitra za účelem udržování veřejného pořádku, složkami integrovaného záchranného systému, bezpečnostními sbory nebo obecní policií“, ale aby se tato výjimka týkala vozidel určených pro použití těmito subjekty (tedy i „sériově vyráběných“ a nijak neupravených vozidel), což je dle názoru předkladatele v rozporu s transponovanou směrnicí.
- 3) **Svaz průmyslu a dopravy** – Považuje za nepřijatelné, aby musela být vozidla v elektroenergetice povinně pořízována s alternativním pohonem.

Návrh stanoviska byl zpracován na základě závěrů z jednání pracovní komise předsedy Rady vlády pro koordinaci boje s korupcí k hospodárnému nakládání s majetkem státu ze dne 19. října 2020.

IV.

Návrh změn

Rada vlády pro koordinaci boje s korupcí nenavrhuje v návrhu zákona žádné změny a v souvislosti s jeho přijetím neidentifikuje nadměrné zvýšení korupčních rizik.

V.
Závěr

Rada vlády pro koordinaci boje s korupcí doporučuje vládě v souladu s článkem 4 odst. 2 písm. a) jednacího řádu Rady vlády pro koordinaci boje s korupcí schválit materiál „*Návrh zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zákon o podpoře nízkoemisních vozidel)*“.

Ing. Andrej Babiš v. r.
předseda Rady vlády pro koordinaci boje s korupcí