



Název útvaru: Odbor legislativy a koordinace předpisů

Poř. č.:

Odb./Odd. Oddělení vnější legislativy		Označení stupně utajení – naléhavosti:	
		Referent: Mgr. Lucie Jakubčíková	
		Tel. linka: 817 346	Datum: 24. 3. 2020
Č. j. MV-40356-10/LG-2020		Předchozí dokumenty:	
Zároveň vyřízeno:			
Věc: Mezirezortní připomínkové řízení k návrhu zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zákon o podpoře nízkoemisních vozidel)			
Lhůta k vyřízení: 24. 3. 2020		Před schválením: JUDr. Vít Šťastný ředitel odboru legislativy a koordinace předpisů JUDr. PhDr. Petr Mlsna, Ph.D. náměstek ministra vnitra pro řízení sekce legislativy, státní správy a územní samosprávy Petr Foršt pověřen řízením kanceláře ministra vnitra Mgr. Karel Kortánek, MBA ředitel kabinetu ministra vnitra	
Lhůta pro vložení do e-klepu: 27. 3. 2020			
Spisovno, předlož zнову dne:			
Pokyny pro manipulaci			
Vyhotoveno vvýtiscích a odeslán výtisk č.			
Do podatelny došlo dne..... V protokole poznamenal dne..... Dokument má listů		Schválí: Jan Hamáček 1. místopředseda vlády a ministr vnitra	
Spisový znak:			
Skartační znak: V (558.2)		Zkontroloval dne	
Skartační lhůta: 2025		Vypravil dne	



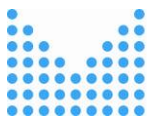
Informace pro ministra vnitra

Dne 28. února 2020 byl pod č.j. 11546-2020-31 ministryní pro místní rozvoj Ing. Klárou Dostálovou vložen do elektronické knihovny Úřadu vlády (e-klep) návrh zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zákon o podpoře nízkoemisních vozidel).

V návaznosti na potřebu transpozice novely směrnice Evropské unie v oblasti podpory čistých a energeticky účinných silničních vozidel navrhovaný zákon **stanoví požadavek na dosažení určených minimálních podílů nízkoemisních vozidel a vozidel s nulovými emisemi při zadávání veřejných zakázek a při pořizování veřejných služeb v přepravě cestujících. Tyto podíly budou muset být dosaženy ve stanovených časových obdobích.**

Materiál byl zaslán k věcnému posouzení Policejnímu prezidiu ČR, kanceláři generálního ředitele Hasičského záchranného sboru ČR, útvarům řízeným ministrem vnitra, kancelářím náměstka ministra vnitra pro řízení sekce vnitřní bezpečnosti a policejního vzdělávání, náměstka ministra vnitra pro řízení sekce informačních a komunikačních technologií, a náměstka ministra vnitra pro řízení sekce ekonomiky a provozu a dále příslušným útvarům v sekci legislativy, státní správy a územní samosprávy.

Návrh se dotýká působnosti Ministerstva vnitra nejen jako zadavatele veřejných zakázek, ale souvisí také s jeho koordinační úlohou v oblasti správního řízení a správního trestání. K návrhu je uplatněna řada zásadních připomínek týkajících se především nejednotnosti koncepce celého návrhu, rozsahu výjimek pro složky integrovaného záchranného systému a dále připomínky v oblasti přestupků a stanoveného způsobu určení odpovědnosti za ně. Konkrétní připomínky Ministerstva vnitra jsou přiloženy.



MINISTERSTVO VNITRA

P ř i p o m í n k y

k návrhu zákona o podpoře nízkoemisních vozidel prostřednictvím zadávání veřejných zakázek a veřejných služeb v přepravě cestujících (zákon o podpoře nízkoemisních vozidel)

Zásadní připomínky:

Obecně:

Předkládaný návrh zákona je v zásadě postaven na koncepci pořizování nízkoemisních vozidel za jednotlivá stanovená období a následném vyhodnocování splnění či nesplnění povinností za tato období, což uvádí i sám předkladatel ve zvláštní části důvodové zprávy k § 4: „*Zadavatelé nebo objednatelé jsou povinni splnit jednotlivé minimální podíly nízkoemisních vozidel v rámci zákonem vymezeného časového období, tj. od nabytí účinnosti zákona do 31. prosince 2025 a od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030, nikoliv v rámci každé jednotlivé smlouvy na veřejnou zakázku nebo na veřejné služby v přepravě cestujících.*“. Některá ustanovení návrhu zákona však této koncepci neodpovídají a spíše nasvědčují tomu, že původní myšlenkou navrhovatele bylo vztahovat povinné podíly nízkoemisních vozidel ke konkrétním zadávacím řízením, jak bylo stanoveno v návrhu nařízení vlády, kterým se mění nařízení vlády č. 173/2016 Sb., o stanovení závazných zadávacích podmínek pro veřejné zakázky na pořízení silničních vozidel (vložen do elektronické knihovny Úřadu vlády pod č.j. 13221/2017-31), kterým je tento návrh zákona zřejmě do určité míry inspirován. Navrhovaný zákon je tedy značně nekonzistentní.

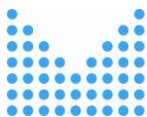
Považujeme například za nelogické, aby se zákon vztahoval pouze na nadlimitní veřejné zakázky (§ 2 odst. 1). Pokud se stanovené podíly posuzují pouze za celé vymezené období, je zcela lhostejné, jakým způsobem bude zadavatel vozidla pořizovat, zda prostřednictvím zadávacího řízení v nadlimitním režimu, zadávacího řízení v podlimitním režimu nebo zadáním veřejné zakázky malého rozsahu. Navíc v § 6 návrhu, pojednávajícím o náhradním plnění, je uvedeno, že se do podílů nízkoemisních vozidel mohou započítat i vozidla, která byla ve vymezeném období přestavěna, aby splnila podmínku pro nízkoemisní vozidlo, takže i z pohledu tohoto ustanovení je nelogické vztahovat návrh zákona tak, jak je koncipován, pouze na nadlimitní veřejné zakázky.

Obdobně problematická je mimo jiné i formulace obsažená v navrhovaném § 4 odst. 1, kdy „*Při uzavírání smluv podle § 2 odst. 1 dodrží zadavatel veřejných zakázek... minimální podíly nízkoemisních vozidel na celkovém počtu vozidel podle § 2 odst. 3.*“, neboť povinnost dodržet stanovené minimální podíly není vázaná na uzavírání jednotlivých smluv, nýbrž na rozhodné časové období.

Nevhodně jsou koncipována také přechodná ustanovení, která jsou vázána na vzniklé smlouvy, nikoliv na vozidla z nich nakoupená. Přesnější by tedy bylo například stanovit, že bylo-li zadávací řízení podle zákona č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, ve znění pozdějších předpisů, zahájeno přede dnem nabytí účinnosti navrhovaného zákona, nespádají vozidla, která byla předmětem těchto veřejných zakázek, do vozidel, která musí splňovat podmínky stanovené navrhovaným zákonem.

Bude tedy nutné návrh zákona v celém jeho kontextu přepracovat a uzpůsobit tomu, že se stěžejní povinnosti v něm obsažené vztahují na vymezené časové období, nikoliv na jednotlivé veřejné zakázky.

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.



K § 2:

V návrhu zákona absentuje ustanovení o tom, kdo je odpovědný za nedodržení podílu nízkoemisních vozidel v případě centralizovaného zadávání. Zvláštní část důvodové zprávy k § 2 uvádí, že *„Ve vztahu k centralizovanému zadávání je rozhodující to, který zadavatel uzavírá smlouvu spadající do působnosti zákona, zda centrální zadavatel, či zadavatel, pro kterého je centrální zadávání prováděno. Tento zadavatel je pak zodpovědný za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel.“* V textu navrhovaného předpisu však toto pravidlo stanovené není, což považujeme za zcela zásadní nedostatek, neboť návrh zákona stanoví přísné sankce za porušení stanovených povinností.

Navíc ani v důvodové není tato materie zpracována správně a úplně. V případě, že centrální zadavatel uzavírá rámcovou dohodu ve prospěch pověřujících zadavatelů, mělo by být postaveno najisto, že se návrh zákona vztahuje až na smlouvy, které uzavřou pověřující zadavatelé na základě rámcové dohody, nikoliv na samotnou rámcovou dohodu. Jinak by mohly vznikat nejasnosti ohledně odpovědnosti centrálního zadavatele za nákupy realizované pověřujícími zadavateli na základě rámcové dohody, což je ovšem nutno nade všechnu pochybnost vyloučit, neboť centrální zadavatel nemůže odpovídat za následné nákupy, které realizují pověřující zadavatelé na základě rámcové dohody.

V důvodové zprávě dále vůbec není popsána varianta, kdy centrální zadavatel neuzavírá rámcovou dohodu, ale rovnou kupní smlouvu dle § 9 odst. 1 písm. b) zákona o zadávání veřejných zakázek, tedy že sice kupní smlouvu uzavře centrální zadavatel, ale na účet pověřujících zadavatelů. V tomto případě se totiž již neuzavírají žádné následné smlouvy jako u rámcové dohody, je to smlouva již přímo na plnění, ale faktury za poskytnutá plnění hradí pověřující zadavatelé, kteří by také měli být odpovědní za dodržování povinností stanovených v návrhu zákona. Dle důvodové zprávy by ovšem byl odpovědný centrální zadavatel, protože ten uzavřel smlouvu.

Také zcela chybí úprava postupu v případě, že centrální zadavatel pro pověřující zadavatele zavádí dynamický nákupní systém, v němž jsou následně uzavírány konkrétní kupní smlouvy. Ty ovšem dle § 141 zákona o zadávání veřejných zakázek může uzavírat i centrální zadavatel, který by potom podle návrhu zákona byl odpovědný za dodržování podílu nízkoemisních vozidel pověřujícími zadavateli právě proto, že uzavřel konkrétní kupní smlouvu.

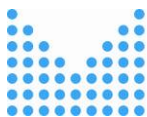
Souhrnně lze tedy navrhnout, aby bylo do § 2 návrhu zákona doplněno, že v případě centralizovaného zadávání (bez rozlišování zda centrální zadavatel uzavírá ve prospěch zadavatelů kupní smlouvu, rámcovou dohodu nebo dynamický nákupní systém) odpovídá za dodržení minimálního podílu nízkoemisních vozidel vždy ten zadavatel, na jehož účet centrální zadavatel provádí centralizované zadávání.

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

K § 2 odst. 3 písm. a) bodu 8:

Ustanovení obsahuje výjimku, na základě které se povinnost zadavatele veřejné zakázky dodržovat u nově pořizovaných vozidel kategorie M a N minimální podíl nízkoemisních vozidel netýká *„vozidla zkonstruovaného a vyrobeného nebo upraveného k použití civilní ochranou, požární službou a službami odpovídajícími za udržování veřejného pořádku“*.

Jsme si vědomi skutečnosti, že text tohoto ustanovení navazuje na čl. 1 odst. 3 transponované směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1161, kterou se mění směrnice 2009/33/ES o podpoře čistých a energeticky účinných silničních vozidel, jenž členským státům umožňuje vyjmout z požadavků směrnice vozidla uvedená mimo jiné v čl. 2 odst. 3 písm. b) nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858 ze dne 30. května 2018 o schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla a o dozoru nad trhem s nimi, o změně nařízení (ES) č. 715/2007 a č. 595/2009 a o zrušení směrnice 2007/46/ES, přičemž navrhovaný zákon doslovně přebírá dikci tohoto evropského nařízení.



V dané souvislosti nicméně upozorňujeme, že Policie České republiky (dále jen „Policie ČR“) i Hasičský záchranný sbor České republiky (dále jen „HZS ČR“) využívají při plnění svých úkolů nejen vozidla (v kategorii M i N), která jsou pro jejich potřeby „speciálně zkonstruovaná, vyrobená nebo upravená“, ale i vozidla naprosto standardní a bez jakýchkoliv úprav, která byla pořízena ve snaze vynakládat státní finance co nejefektivněji a nejehospodárněji. Přičemž i tato vozidla jsou mimo jiné například zařazena v poplachových plánech.

Jejich masivní nahrazování nízkoemisními vozidly (bateriovými elektrickými vozidly, vozidly na bázi vodíku, plug-in hybridy v případě kategorie M1, M2 a N1, respektive i CNG/LNG nebo LPG vozidly u kategorie M3, N2 a N3) by při zachování srovnatelných kvalitativních parametrů vozidel znamenalo skokový nárůst finančních nákladů v řádech miliard. Přičemž opačná cesta, tedy snížení kvalitativních požadavků na vozidla, by vedla k ohrožení akceschopnosti Policie ČR a HZS ČR a k negativním dopadům na připravenost těchto bezpečnostních sborů plnit své povinnosti v oblasti ochrany života, zdraví a majetku občanů České republiky. V této souvislosti dále upozorňujeme, že například schopnost logistického zajištění zásobování alternativními palivy je za krizové či mimořádné situace značně nejistá.

Požadujeme proto doplnit širší, respektive flexibilnější formulaci výjimky uvedené v navrhovaném § 2 odst. 3 písm. a) bodu 8, která nebude nežádoucím způsobem ovlivňovat chod Policie ČR, HZS ČR a dalších složek integrovaného záchranného systému. V optimálním případě by tato výjimka měla dopadat na všechna vozidla, která zmíněné subjekty pro plnění svých úkolů používají.

Zároveň poznamenáváme, že formulační změnu vyžadují i termíny „civilní ochrana, požární služba a služby odpovídající za udržování veřejného pořádku“, které taktéž kopírují text nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858, ovšem česká legislativa je nezná. Mohly by proto vést k nejasnostem a nejednoznačnému výkladu. Například není zřejmé, kterých vozidel se výjimka má týkat, zda vozidel Policie ČR, nebo zda se vztahuje i na další subjekty jako je například obecní policie. Navrhujeme užívanou terminologii upravit. Inspirovat se je možné například dikcí zákona č. 239/2000 Sb., o integrovaném záchranném systému a o změně některých zákonů, ve znění pozdějších předpisů, a zákona č. 361/2003 Sb., o služebním poměru příslušníků bezpečnostních sborů, ve znění pozdějších předpisů.

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

K § 7:

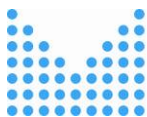
U uvedeného ustanovení preferujeme variantu I za předpokladu, že budou zohledněny níže uvedené připomínky:

1. Zvláštní část důvodové zprávy uvádí, že povinnost vykazovat příslušné počty vozidel bude zadavatel plnit prostřednictvím formuláře „Oznámení o výsledku zadávacího řízení“ do Věstníku veřejných zakázek a Ústředního věstníku Evropské unie. V § 7 odst. 1 je však pouze stanovena povinnost zadavatele informovat písemně Ministerstvo pro místní rozvoj. Důvodová zpráva není pro adresáty normy závazná, zadavatel by tedy mohl Ministerstvo pro místní rozvoj informovat libovolným způsobem, nejen prostřednictvím uvedeného formuláře. Navrhujeme popsany nesoulad odstranit.
2. V úvodní větě odstavce 1 navrhujeme opravit stanovenou lhůtu a slova „do konce každého kalendářního čtvrtletí“ nahradit slovy „od konce každého kalendářního čtvrtletí“.

Tyto připomínky považuje ministerstvo za zásadní.

K § 8:

Upřednostňujeme variantu II, neboť jsme přesvědčeni, že dozor nad dodržováním zákona by neměl provádět Úřad pro ochranu hospodářské soutěže vzhledem k tomu, že se nejedná o dozor spojený s úkony zadavatele podle zákona o zadávání veřejných zakázek,



ale o dozor nad technickou specifikací poptávaných vozidel. Navíc nejde o dozor ve vztahu ke konkrétnímu zadávacímu řízení, ale o dozor nad dosažením podílu nízkoemisních vozidel v období vymezeném návrhem zákona.

Z obdobných důvodů preferujeme variantu II i u § 11.

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

K § 9:

Domníváme se, že by bylo vhodné vzít v úvahu reálnou situaci v nakupování vozidel s přihlédnutím k navrhovanému ustanovení. Návrh zákona stanovuje podíl nízkoemisních vozidel na celkovém počtu vozidel nakoupených ve vymezeném období, tedy za celé období, nikoliv v rámci jednotlivých uzavřených rámcových dohod. Lze očekávat, že zadavatelé budou v průběhu rozhodného období zadávat jak veřejné zakázky, kde nebudou žádná vozidla nízkoemisní, tak zakázky, které budou pouze na nízkoemisní vozidla, aby dosáhli zákonem stanovený podíl za celé vymezené období. Může přitom dojít k neuzavření smluv či rámcových dohod, jejichž uzavření bylo cílem předmětných zadávacích řízení, nebo k situaci, že od již uzavřených smluv či rámcových dohod bude odstoupeno z důvodů spočívajících na straně dodavatele, čímž bez zavinění zadavatele nedojde k naplnění povinného podílu nízkoemisních vozidel za rozhodné období.

Navrhujeme proto, aby byly do navrhovaného stanovení zakomponovány výjimky, respektive aby byly zohledněny skutečnosti, kdy zadavatel nedodržel zákonem stanovený podíl nízkoemisních vozidel z taxativně vyjmenovaných důvodů. Mezi tyto důvody by mohlo mimo jiné patřit, že se zadávací řízení nepodařilo zrealizovat pro nepodání nabídek či pro vyloučení všech účastníků, nebo že dodavatel z rámcové dohody přestal plnit, protože například byla ukončena výroba vysoutěženého modelu.

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

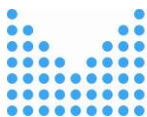
K § 9 odst. 2:

1. Za účelem sjednocení znění navrhovaného ustanovení s dikcí zákona č. 250/2016 Sb., o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, ve znění pozdějších předpisů, a také s ohledem na Zásady tvorby právní úpravy přestupků, které vláda schválila usnesením č. 498 ze dne 31. července 2018, navrhujeme slova „se uloží pokuta“ nahradit slovy „lze uložit pokutu“.
2. Jako horní hranice pokuty, kterou je možno uložit za některý z přestupků definovaných v § 9 odst. 1, je stanovena částka 20.000.000,- Kč, přičemž dle důvodové zprávy je stanovení výše pokuty ponecháno na správním uvážení dozorujícího orgánu. To znamená, že stejná pokuta zadavateli hrozí za porušení základní povinnosti dodržet stanovený podíl nízkoemisních vozidel i za porušení informační povinnosti vůči dozorujícímu orgánu. Považujeme za vhodnější, aby byla výše pokut přímo v zákoně odstupňována podle závažnosti jednotlivých přestupků tak, aby reflektovala škálu skutkových podstat uvedenou v § 9 odst. 1 písm. a) až f).

Tyto připomínky považuje ministerstvo za zásadní.

K § 10 odst. 1 písm. b):

Jsme přesvědčeni, že v případě, kdy nebude podíl nízkoemisních vozidel splněn v součtu za všechny účastníky dohody o splnění povinností, měl by se považovat podíl podle § 4 návrhu zákona za nesplněný nikoli všemi účastníky této dohody, ale pouze těmi, kteří nesplnili „svou část“ dohody o splnění povinností. Za nesplnění povinností by tak měli být odpovědní pouze účastníci dohody, kteří porušili některé z ustanovení dohody o splnění povinností, nikoli účastníci, kteří splnili vše, k čemu se v dohodě o splnění povinností zavázali. Domníváme se, že by se mělo vycházet z premisy, že ti, kteří přistoupili k uzavření dohody o splnění povinností, tak učinili v přesvědčení, že své závazky z této dohody dodrží a o tomtéž byli přesvědčeni i ohledně ostatních stran této dohody. Těm, kteří své závazky z dohody o splnění povinností beze zbytku dodrželi, by nemělo být kladeno k tíži, že některá z jiných stran této dohody tak neučinila.



Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

K § 11 odst. 2:

Navrhované odstavce 2, 4 a 5 zavádí odchylky od obecné úpravy obsažené v zákoně o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. S těmito odchylkami nesouhlasíme a požadujeme od nich upustit.

V odstavci 2 je zavedena právní domněnka spočívající v tom, že se má za to, že čin, který vykazuje formální znaky přestupku podle zákona, je společensky škodlivý. Touto právní úpravou dochází k odchylnosti od zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich, kde je přestupek vymezen na základě materiálně-formálního pojetí. Důvodová zpráva k návrhu zákona neuvádí, z jakého důvodu by mělo být upuštěno od tradičního materiálně-formálního pojetí přestupků. Pro zavedení této úpravy neshledáváme žádný důvod. Naopak si dovoluujeme upozornit, že přijetí právní úpravy odporující obecným předpisům správního práva může znamenat značné aplikační problémy. Zavedením takového pravidla může mimo jiné dojít k neúměrnému zvýšení administrativní zátěže pro příslušný správní orgán, neboť ten bude povinen vést řízení o každém skutku, kterým byly naplněny znaky formální stránky přestupku, o němž se dozví, a to včetně marginálních porušení povinností, jejichž společenská škodlivost je zcela minimální.

Je nám známo, že stejná právní domněnka je již zakotvena v § 270 odst. 1 zákona o zadávání veřejných zakázek. V současné době se ale již ukazuje, že může přinášet problémy a zřejmě vyvolá nutnost dalších nesystémových úprav (například povinné upouštění od potrestání u některých přestupků v případě odstranění závadného stavu).

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

K § 11 odst. 3:

Mělo by být vzato v úvahu, že se nejedná o řízení o přestupku z důvodu pochybení v zadávacím řízení proti ustanovením zákona o zadávání veřejných zakázek, ale o přestupek z důvodu, že se nenakoupil zákonem stanovený počet nízkoemisních vozidel, tedy že zadávací řízení z pohledu zákona o zadávání veřejných zakázek řádně proběhlo. Proto by také neměl řízení provádět Úřad pro ochranu hospodářské soutěže, protože ten provádí dozor nad dodržováním zákona o zadávání veřejných zakázek, zatímco v předmětném řízení se pouze kontroluje, zda byl dodržen zákonem stanovený podíl nízkoemisních vozidel.

Nemůže ani být prováděn dozor nad technickou specifikací konkrétního zadávacího řízení, neboť se podíl stanovený návrhem zákona nevztahuje ke konkrétní veřejné zakázce, ale pouze k zákonem vymezenému období. Úřad pro ochranu hospodářské soutěže tak nemůže provádět dozor nad dodržováním zákona ve vztahu ke konkrétním zakázkám, protože v nich nemůže docházet k žádnému pochybení ve vztahu k návrhu zákona. Je tedy pro zadavatele zcela bezdůvodně administrativně zatěžující, aby byl povinen předkládat dokumenty o zadávacím řízení, což je velmi pracné a administrativně náročné, když přitom k žádné kontrole zadávacího řízení nemůže z podstaty věci vůbec docházet.

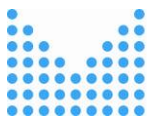
Je proto nutné redukovat výčet dokumentů, které je zadavatel povinen doručit orgánu vedoucímu přestupkové řízení, pouze na předmětné smlouvy, technické průkazy nebo průkazy způsobilosti.

Z textu ustanovení dále není zcela zřejmé, o jakou výzvu se jedná, ani za jakých podmínek nebo k jakým účelům je Úřad pro ochranu hospodářské soutěže oprávněn požadovat po zadavateli a objednateli poskytnutí uvedených smluv. Navrhované ustanovení proto požadujeme přepracovat.

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

K § 11 odst. 4:

V navrhovaném ustanovení jsou upraveny kvalifikační požadavky úředních osob projednávajících přestupky odlišně od zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Nepovažujeme za vhodné, aby na většinu úředních osob nebyly kladeny žádné požadavky na vzdělání. Zavedení kvalifikačních požadavků je výsledkem snahy o zvýšení kvality výkonu



přestupkové agendy. Je nutno vzít v úvahu, že na přestupek je podle Evropské úmluvy o ochraně lidských práv a základních svobod nutno nahlížet jako na trestní obvinění, přičemž za přestupky se mnohdy ukládají i velmi vysoké pokuty srovnatelné s výší peněžitých trestů za trestné činy, o kterých rozhodují právně vzdělaní soudci. Vzhledem k významu a dopadům řízení o přestupku tak považujeme za žádoucí, aby byl kladen důraz i na vzdělání a odbornou způsobilost úředníků, kteří přestupky projednávají a rozhodují o nich.

Vedeme v patrnosti, že obdobné ustanovení obsahuje například zákon č. 134/2001 Sb., o ochraně hospodářské soutěže, ve znění pozdějších předpisů, nebo zákon o zadávání veřejných zakázek, přičemž přestupky podle těchto zákonů projednává Úřad pro ochranu hospodářské soutěže. Požadujeme však vypuštění věty druhé ve variantě II navrhovaného ustanovení, tedy v případě, kdy by o přestupcích rozhodovala ministerstva.

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

K § 11 odst. 5:

Nesouhlasíme s vyloučením uvedených ustanovení zákona o odpovědnosti za přestupky a řízení o nich. Ve výjimečných případech je možné akceptovat některé řádně odůvodněné odchylky z aplikace obecných ustanovení správně-právních předpisů. V tomto případě však předkladatel žádným způsobem neodůvodnil potřebu vyloučit z aplikace vícero ustanovení obecné úpravy řízení o přestupku, ani nenavrl novou, zvláštní úpravu. Velkou část stanovených výjimek navíc nemůžeme akceptovat a považujeme je za nedůvodné.

U obou variant proto požadujeme vypuštění odstavce 5 nebo alespoň omezení výjimek na nezbytné minimum a jejich řádné odůvodnění.

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

K § 13:

Upozorňujeme, že zákonem není možné rušit podzákonný právní předpis, není-li v návrhu zákona zároveň navrženo zrušení zmocnění k jeho vydání nebo v případě nařízení vlády zrušení ustanovení zákona, které nařízení vlády provádí, bylo-li vydáno bez zvláštního zmocnění v zákoně (viz čl. 39 odst. 5 Legislativních pravidel vlády). Vzhledem k tomu, že k žádné z těchto změn nedochází, požadujeme navrhované zrušovací ustanovení vypustit.

Tuto připomínku považuje ministerstvo za zásadní.

Doporučující připomínky:

Obecně k odkazům na evropské právní předpisy:

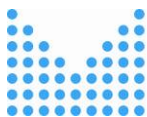
Navrhujeme revidovat způsob odkazování na příslušné předpisy Evropské unie, kdy připomínáme, že obvyklá legislativní praxe užívá spíše opisných odkazů (např. „*přímo použitelný právní předpis Evropské unie upravující....*“).

K § 4 odst. 1 a § 6:

Podíl nízkoemisních vozidel na celkovém počtu vozidel podle § 2 odst. 3 u konkrétního zadavatele za stanovené období má být určen jako „*podíl vozidel splňujících podmínky podle § 3 vůči celkovému počtu vozidel podle § 2 odst. 3, která byla předmětem uvedených veřejných zakázek*“. Z textu návrhu není zcela zřejmé, jakým způsobem mají být při výpočtu podílu nízkoemisních vozidel u konkrétního zadavatele zohledněny výjimky uvedené v § 2 odst. 3 písm. a) bodech 1 až 13 a přestavěná vozidla podle § 6 návrhu. Doporučujeme proto zařadit jednoduché a srozumitelné vysvětlení správného matematického postupu do zvláštní části důvodové zprávy.

K § 7 odst. 6:

Doporučujeme zvážit, zda je skutečně nezbytné, aby bylo zasíláno Ministerstvo pro místní rozvoj písemné potvrzení sdělení stran dohody o uzavření dohody o společném plnění, když si lze představit, že by byla zasílána přímo tato dohoda.



K § 8:

Doporučujeme (především v důvodové zprávě) uvést, jakému procesnímu režimu podléhá dozorová (kontrolní) činnost příslušných orgánů, tedy zda se použije právní úprava zákona č. 255/2012 Sb., o kontrole (kontrolní řád), ve znění pozdějších předpisů, jako obecný procesní předpis pro oblast kontrol, nebo jiná zvláštní právní úprava.

K § 9:

Doporučujeme upravit systematiku zákona, tedy § 9 zařadit za § 10 tak, aby § 9 a § 11, které upravují přestupky a řízení o nich, na sebe navazovaly.

K § 11 odst. 3:

Zařazení právní úpravy uvedené v odstavci 3 do § 11 považujeme za nesystematické, jelikož není zjevná souvislost s řízením o přestupku. Doporučujeme proto přesunutí této úpravy do jiného (samostatného) ustanovení.

K důvodové zprávě:

Zhodnocení dopadů na státní rozpočet nepovažujeme za dostatečné, neboť se domníváme, že se nelze spokojit s konstatováním, že „konkrétní dopady budou záležet na zvoleném typu/výrobci vozidla“. Rovněž obsahuje nepodložené předpoklady, což lze demonstrovat například na pasáži „okolo roku 2025 budou ceny elektrických autobusů srovnatelné s dieselovými“. Součástí dopadů na rozpočet musí být nutně i vyhodnocení nákladů na provoz vozidel s alternativním pohonem.

Doporučujeme tedy zhodnocení dopadů navrhovaného zákona na státní rozpočet dopracovat.

Připomínky legislativně technické a formálního charakteru:

Obecně:

1. S ohledem na čl. 62 odst. 2 Legislativních pravidel vlády navrhujeme při druhé a další citaci právního předpisu neužívat jeho úplnou, ale zkrácenou citaci, tj. například „nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/858“.
2. V celém navrhovaném předpise doporučujeme na konci úplné citace právních předpisů vložit čárky, a to včetně předpisů Evropské unie.

K § 1:

V návaznosti na čl. 45 odst. 4 Legislativních pravidel vlády doporučujeme za slovní citace právních předpisů připojit poznámky pod čarou, ve kterých budou uvedeny úplné citace těchto předpisů.

K § 3 písm. a) bodu 1:

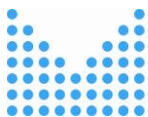
S ohledem na legislativní praxi doporučujeme slova „následných právních aktů“ nahradit slovy „pozdějších právních předpisů“.

K § 3 písm. b):

Mezi slova „palivy nebo“ na konci textu písmene b) doporučujeme vložit čárku, neboť se jedná o větu vloženou.

K § 4 odst. 2 písm. a):

Minimální podíl nízkoemisních vozidel pro silniční vozidla kategorie M1, M2 a N1 zůstává 29,7%, uvádět tento údaj zvlášť pro jednotlivá období je tedy nadbytečné. Doporučujeme tedy znění ustanovení upravit například následujícím způsobem: „pro silniční vozidla kategorie M1, M2 a N1 29,7% ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona do 31. prosince 2030,“.



K § 4 odst. 3:

Číslo „2“ v textu „CO₂“ doporučujeme uvést jako dolní index.

K § 5 odst. 2:

Za účelem zpřehlednění textu doporučujeme přepracovat znění ustanovení například následujícím způsobem:

„(2) Dohoda podle odstavce 1 může být pro období

a) ode dne nabytí účinnosti tohoto zákona do 31. prosince 2025 uzavřena nejpozději do 30. prosince 2025,

b) od 1. ledna 2026 do 31. prosince 2030 uzavřena nejpozději do 30. prosince 2030.“.

K § 11 odst. 3:

Před slova „je-li“ doporučujeme vložit čárku, neboť se jedná o větu vloženou. Tuto připomínku uplatňujeme u obou variant tohoto ustanovení.

Osoba pověřená k vypořádání připomínek:

Mgr. Lucie Jakubčíková, mail: lucie.jakubcikova@mvcv.cz, tel. 974 817 346