

# **BUDOVÁNÍ DOBÍJECÍ INFRASTRUKTURY PRO ELEKTRICKÁ VOZIDLA ÚZEMNÍMI SAMOSPRÁVNÝMI CELKY**

**Metodický pokyn**

# 1 ÚVOD

Jednou z klíčových iniciativ Zelené dohody pro Evropu a Strategie pro udržitelnou a inteligentní mobilitu Evropské komise pro snížení uhlíkové stopy v dopravě je podpora vozidel s nulovými či nízkými emisemi. Komise se zejména snaží zajistit, aby existovala infrastruktura potřebná k dobíjení těchto vozidel.

Postupný přechod od spalovacích motorů k automobilům s elektrickým pohonem se v současnosti jeví jako neodvratný. Lze předpokládat, že elektromobily se budou stávat dostupnějšími pro stále širší skupinu obyvatel, a to i díky zavádění podpůrných dotačních programů. Podíl elektromobilů na českých silnicích proto bude v nejbližších letech s velkou pravděpodobností strmě růst a ruku v ruce s tím bude růst i poptávka řidičů po dobíjecí infrastruktuře.

Jak uvádí Národní akční plán čisté mobility (NAP CM), řada opatření stimulujících rozvoj elektromobility by měla být realizována samosprávami. NAP CM navrhuje, aby samosprávy promítly elektromobilitu do svých dlouhodobých strategií a usnadnily rozvoj dobíjecí infrastruktury, zejména nastavením podmínek pro pronájem pozemků pro infrastrukturu, vyčleněním parkovacích stání, případně provedením vybraných přípravných prací. Podpora rozvoje elektromobility přitom pro samosprávy může přinést řadu výhod, ať už lokální bezemisní provoz a nižší úroveň hluku, nebo právě výše zmíněné uspokojení poptávky ze strany obyvatel.

Řada samospráv již dobíjecí stanice na veřejných parkovištích buduje. Existuje přitom několik variant, jak mohou postupovat. Některá řešení jsou však vhodnější než jiná. Jak zdůrazňuje NAP CM, důležitým nástrojem pro usnadnění rozvoje dobíjecí infrastruktury je osvěta a sdílení dobré praxe v podobě funkčních modelů podpory nebo spolupráce. Z tohoto důvodu je vydávána tato Metodika, která přináší doporučení a souhrn „nejlepší praxe“, které by měly zajištění budování dobíjecí infrastruktury krajům a obcím usnadnit.

Tato Metodika tak popisuje a identifikuje klíčové otázky budování dobíjecí infrastruktury obcemi, popisuje vhodný postup při realizaci projektu zajištění výstavby a provozu dobíjecí stanice a navrhuje vhodný smluvní vztah se zhotovitelem a provozovatelem dobíjecí stanice. Metodika primárně směřuje na budování veřejné dobíjecí infrastruktury, přiměřeně lze však základní principy aplikovat i pro budování neveřejné dobíjecí infrastruktury určené výhradně pro potřeby samosprávy.

Předmětem této Metodiky není popis aspektů budování dobíjecích stanic z pohledu stavebního práva. Těmi se zabývá Metodická pomůcka MMR – Dobíjecí stanice pro elektrická vozidla, účinná od 1. 1. 2021.<sup>1</sup>

## 2 POSTUP A PROCES REALIZACE PROJEKTU DOBÍJECÍCH STANIC

### 2.1 Identifikace příležitosti a základní parametry projektu

Samospráva přistoupí k realizaci výstavby dobíjecí stanice

- a) **povinně** na základě vyhodnocení své zákonné povinnosti zajistit výstavbu dobíjecí infrastruktury na parkovištích u nově budovaných či rekonstruovaných budov;<sup>2</sup>
- b) **dobrovolně** v rámci realizace jiné stavební investice na území samosprávy než popsané pod bodem a), kdy lze v rámci již probíhající stavby doplnit stavební činnost, která zajistí stavební připravenost lokality pro instalaci dobíjecí stanice (technologická část);

<sup>1</sup> Dostupná z: <https://www.mmr.cz/cs/ministerstvo/stavebni-pravo/stanoviska-a-metodiky/uzemni-rozhodovani-a-stavebni-rad/metodicky-pokyn-k-dobijecim-stanicim-pro-elektrick>.

<sup>2</sup> V současnosti srov. zejména § 48b vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů.

- c) dobrovolně** na základě zjištění potřebnosti či vhodnosti výstavby dobíjecí infrastruktury v identifikované lokalitě na území obce (u nemocnic, úředních budov, nákupních center, na nádraží, a zejména v blízkosti napojení pozemních komunikací na hlavní silniční síť atd.).

V případech uvedených pod písm. a) a b) nese obec zpravidla náklady na stavební část projektu (zajištění základních stavebních prací nezbytných pro následnou instalaci technologické části) a ostatní náklady (dodání technologické části, provoz dobíjecí stanice) přenáší na provozovatele. Začlenění přípravy lokality pro výstavbu dobíjecí infrastruktury do veškerých stavebních investic samosprávy umožní obci při minimálních nákladech dosáhnout vybudování dobíjecí infrastruktury na svém území potřebné pro rozvoj elektromobility na území ČR v souladu s tuzemskou i evropskou legislativou. V těchto případech pak obec může zejména kontrolovat povahu a výši investovaných prostředků na zajištění stavebních prací nezbytných pro instalaci technologické části. V těchto případech se pak může jednat o veřejnou zakázku na stavební práce, kterou by byl zadavatel povinen zadat v zadávacím řízení, pokud by se nejednalo o veřejnou zakázku malého rozsahu (§ 14 odst. 3 a 4, § 16, § 27 a § 31 ZZVZ<sup>3</sup>). S ohledem na přípravu lokality bude obec provozovatele zasmluňovat zejména formou nájmu. Vyloučena však samozřejmě není ani koncese, pokud obec bude chtít určit bližší parametry vztahu a zejména určit povinnost provozovatele dobíjecí stanici provozovat (viz dále).

V případech uvedených pod písm. c) nese zpravidla veškeré náklady provozovatel (stavební příprava lokality, dodání technologií, provoz dobíjecí infrastruktury). V těchto případech při následném poskytování služeb elektromobility se pak může jednat jak o vztah nájemní, tak koncesi v závislosti na nastavení smluvního vztahu (viz dále). Stavební příprava lokality by taktéž mohla naplnit definici veřejné zakázky na stavební práce, která by v případě naplnění právními předpisy stanovené finanční hodnoty musela být zadávána v rámci zadávacího řízení (§ 14 odst. 3 a 4, § 16, § 27 a § 31 ZZVZ).

Pro nákladově efektivní výstavbu dobíjecí infrastruktury na území samosprávy a zajištění optimálního a promyšleného pokrytí obce a maximálního komfortu občanů samosprávy a dalších uživatelů dobíjecích stanic je vhodné zapojení provozovatele dobíjecí infrastruktury v samotném úvodu projektu.

## 2.2 Rozdělení kompetencí v rámci samosprávy

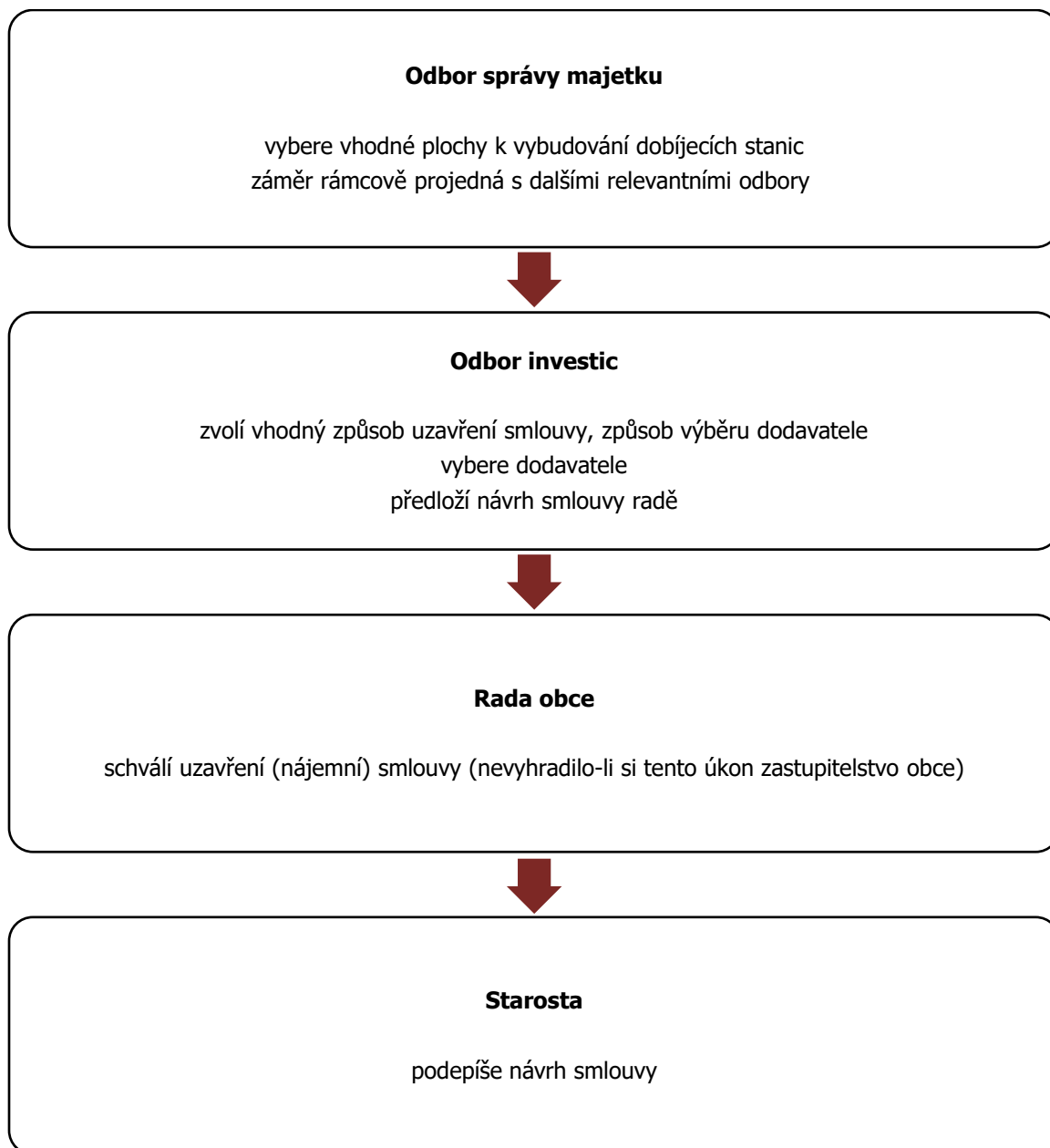
V plánování projektu výstavby a provozu dobíjecí stanice by měly být od počátku zapojeny relevantní odbory, tj. odbor investic, odbor správy majetku (případně jiné působnosti odpovídající odbory) a rovněž i zastupitelstvo a rada.

### 2.2.1 Rozdělení kompetencí při zpracovávání základních parametrů projektu

<p><b>Odbor správy majetku</b></p>	<p><b>Vybere vhodné plochy k vybudování dobíjecí stanice a k nim náležitých parkovacích stání.</b></p> <p>Přitom zohlední zejména připravenost lokality k vybudování dobíjecí stanice, jakož i případná omezení, jež si vyžádá budování elektrické přípojky, a záměr rámcově projedná s dalšími relevantními odbory, zejména odborem dopravy a odbory zajišťující ochranu veřejných zájmů (odbor územního plánování, stavební, životního prostředí atd.)</p>
<p><b>Odbor investic</b></p>	<p><b>Připraví záměr projektu a navrhne jeho parametry.</b></p> <p>Zvolí vhodný způsob uzavření smlouvy, způsob výběru dodavatele, možnosti financování atd.</p>
<p><b>Zastupitelstvo/ rada</b></p>	<p><b>V souladu s vymezenou působností schválí záměr projektu.</b></p> <p>Schválený záměr zahrnuje zejména popis zamýšleného počtu vyhrazených parkovacích stání, umístění dobíjecích stanic, typ stanic, způsob výběru dodavatele a způsob uzavření smlouvy.</p>

<sup>3</sup> Zákon č. 134/2016 Sb., o zadávání veřejných zakázek, v platném znění.

## 2.2.2 Rozdělení kompetencí před a při uzavření smlouvy



## 2.3 Vymezení předpokládané podoby projektu (popř. stanovení požadavků)

Při zpracování předpokládané podoby projektu výstavby dobíjecí infrastruktury na svých pozemcích samospráva na základě znalosti místních poměrů určí:

### (1) Kde mají dobíjecí stanice stát

- Při výběru lokality pro umístění dobíjecí stanice je vhodné klást důraz zejména na:
  - v prvním kroku na rovnoměrné pokrytí území obce a síť následně v závislosti na parametrech uvedených v následujícím bodu zahušťovat;
  - přístupnost a atraktivitu lokality z pohledu řidičů (doporučit lze zejména lokality se zvýšenou koncentrací osob – např. hrady, zámky, obecně kulturní a jiné památky, koupaliště, parky atd.);

- typologii části města (př. vyšší potřeba dobíjecích míst v zástavbě moderního vícepatrového města než ve vilové části);
  - připravenost pro vybudování dobíjecí stanice (zejména existence elektrické přípojky v blízkosti, omezení plynoucí z územně-plánovací dokumentace atd., omezení plynoucí z věcných břemen nebo zástavních práv, omezení plynoucí ze závazkových vztahů – např. nájemní smlouvy atd.);
  - omezení lokality spojená s budováním dobíjecí stanice (zejména stavební omezení související s budováním elektrické přípojky).
- Pro identifikaci vhodných lokalit pro výstavbu dobíjecích stanic lze využít dopravní analýzy Ministerstva dopravy ČR a studie poskytovatelů služeb elektromobility (konzultace s odbornými subjekty zaměřenými na oblast čisté mobility, např. Elektromobilní platforma, energetickými společnostmi a výrobci elektromobilů při využití nástroje průzkumu trhu – viz níže). U rozsáhlejších projektů lze zvážit provedení energetické studie proveditelnosti, která posoudí technickou, ekonomickou a environmentální proveditelnost projektu v oblasti energetické a vydefiniuje tak možnosti výstavby. Studie proveditelnosti a vydefinování konkrétních parametrů výstavby však může být a obecně bude až součástí fáze průzkumu trhu či případně bude provedena vybraným zhotovitelem infrastruktury/provozovatelem před výstavbou.
  - Samosprávě lze více než doporučit přístup k anonymizovaným datům o využití jednotlivých dobíjecích míst. Jejich analýza významně pomáhá plánování dalšího rozvoje.
  - Byť v současnosti se jeví jako aktuální zejména výstavba a využití dobíjecích stanic pro osobní automobily, je na místě zohlednit výstavbu a možnost využití dobíjecích stanic také pro jiné typy dopravních prostředků – např. autobusy, nákladní vozidla, vozidla technické údržby, jízdní kola atd a dobíjecí infrastruktury či alespoň její přípravu budovat s ohledem na veškeré elektrifikované dopravní prostředky na území samosprávy využívané.

## (2) Zda dojde ke spojení více lokalit do jednoho projektu

- Z pohledu provozovatelů dobíjecích stanic mají různé lokality velmi odlišnou atraktivitu, což je dáno zejména předpokládaným zájmem řidičů o dobíjení v dané lokalitě, dostupností příkonu v lokalitě, náklady na vybudování dobíjecí stanice včetně přípojky a okolní občanskou vybaveností. O některé lokality by proto provozovatelé nemuseli mít vůbec zájem. Nabízí se proto spojit více lokalit různé atraktivity do jednoho projektu.

## (3) Jaké druhy dobíjecích stanic budou instalovány

- Dobíjecí stanice jsou kategorizovány zejména podle rychlosti dobíjení, která je daná výstupním výkonem stanice. Z dnešního pohledu lze stanice kategorizovat do tří kategorií:
  - **Pomalé:** do 50 kW výstupního výkonu na dobíjecí bod, zejména wallboxy AC (11 kW / 22 kW), nebo DC (24 kW), vhodné zejména ke středně dlouhému parkování (řádově několik hodin).
  - **Střední:** 50 kW až do 100 kW výstupního výkonu na dobíjecí bod, zejména běžné DC stanice, vhodné ke kratšímu parkování (cca kolem 1 hodiny).
  - **Rychlé** (ultra rychlé): 100 kW až 360 kW výstupního výkonu na dobíjecí bod, HPC dobíjecí stanice, často s technologií děleného výkonu a podporou bateriového úložiště, vhodné zejména pro dobíjení při přestávkách na dlouhých cestách.
- Definování příliš podrobných parametrů může zúžit okruh potenciálních zájemců a být důvodem pro to dále postupovat dle ZZVZ s ohledem na naplnění definice koncese. Je proto vhodné iniciovat diskusi s budoucími dodavateli tak, aby na základě vlastního know-how navrhli vhodné parametry dobíjecích stanic ve vybraných lokalitách. Ve smlouvě je pak nutné

definovat pouze nutné minimum v rámci účelu nájmu v případě, že má obec zájem smluvní vztah řešit prostřednictvím běžné nájemní smlouvy a nikoliv koncese.

- Pro zvýšení komfortu uživatelů lze doporučit k diskuzi s dodavatelem zapojení dobíjecích stanic do tzv. CPO a požadavek na interoperabilitu dobíjecích stanic umožňující roaming mezi různými dobíjecími sítěmi i v různých státech. Jde o požadavek, který úzce souvisí s účelem nájmu, a proto jej je možné do nájemní smlouvy zakotvit, aniž by šlo o koncesi.

#### **(4) Kolik parkovacích stání bude k dobíjecím stanicím náležet**

- K dobíjecí stanici bude vždy vyhrazeno minimálně jedno parkovací stání určené pouze pro využití v souvislosti s dobíjením elektromobilu. Od počtu vyhrazených dobíjecích míst v lokalitě se pak bude zpravidla odvíjet i počet dobíjecích stanic, respektive dobíjecích bodů. Zpravidla je vhodné vyhradit jedno parkovací stání na jeden dobíjecí bod (některé stanice mají víc dobíjecích bodů schopných dobíjet více elektromobilů současně).
- V úvodní fázi projektu (zpracování záměru) je vhodné vymezit počet vyčleněných parkovacích stání pouze rámcově. Přesný počet pak může být upřesněn v realizační fázi projektu na základě doporučení provozovatele dobíjecí stanice.

## **2.4 Průzkum trhu**

Za účelem identifikace potenciálních zájemců ze strany provozovatelů dobíjecích stanic a případného definování či upřesnění parametrů projektu je vhodné realizovat průzkum trhu, a to zejména v případě, jde-li o první obdobný projekt, který samospráva hodlá realizovat.

### **Průzkum trhu zpravidla sestává ze 2 fází:**

#### **(1) Výběr účastníků průzkumu trhu**

- Účelem průzkumu trhu je neformálně identifikovat potenciální zájemce ze strany provozovatelů dobíjecích stanic, určit vhodné lokality zajišťující optimální pokrytí území obce i vysokou využitelnost dobíjecí infrastruktury a stanovit případně vhodné parametry jednotlivých dobíjecích stanic.
- Přehled provozovatelů dobíjecích stanic v České republice je dostupný například v Seznamu veřejných dobíjecích stanic, jež je uveřejňován a pravidelně aktualizován ze strany Ministerstva průmyslu a obchodu.<sup>4</sup>
- V České republice v současnosti působí celá řada provozovatelů veřejných dobíjecích stanic. Od velkých, provozujících několik stovek dobíjecích stanic, až po malé, provozující pouze jednotky dobíjecích stanic. Vhodné je oslovit provozovatele, kteří již mají zkušenosti s výstavbou a provozováním dobíjecích stanic.
- Pro výběr účastníků průzkumu trhu nicméně není určujícím faktorem, v oblasti jakého provozovatele elektrické distribuční soustavy se samospráva nachází.

#### **(2) Oslovení potenciálních dodavatelů**

- Obsahem oslovení s žádostí o případné vyjádření zájmu bude zejména:
  - žádost o vyjádření, zda provozovatel má zájem o zajištění výstavby a provozování dobíjecích stanic na území samosprávy a za jakých podmínek;
  - popis (základních) parametrů projektu (vybrané lokality, předpokládaný počet dobíjecích stanic/bodů a další parametry, nutnost stavební přípravy);
  - výzva k zhodnocení řešení navrženého obcí a případně i k předložení vlastního návrhu řešení (doporučení alternativní podoby parametrů projektu);

<sup>4</sup> Dostupný z: <https://www.mpo.cz/cz/energetika/statistika/statistika-a-evidence-cerpacich-a-dobijecich-stanic/>.

- sdělení, zda bude projekt realizován částečně na náklady obce v rámci realizace stavební investice (v části stavební přípravy) či v plném rozsahu na náklady provozovatele (stavební i technologická část výstavby dobíjecí infrastruktury i její provoz); v případě, že by obec v rámci nájemního vztahu očekávala hodnotnější stavební přípravu ze strany dodavatele, výzvu ke sdělení, jaká je očekávaná hodnota provedených stavebních úprav v rámci stavební přípravy a zda nebudou překročeny limity VZMR pro veřejnou zakázku na stavební práce;
  - výzva ke sdělení předběžného časového harmonogramu výstavby dobíjecích stanic;
  - případně i předběžný popis předpokládaných základních podmínek vztahu mezi samosprávou a provozovatelem (zejména forma zasmělnění – nájem, v případě záměru realizovat jako koncesi i dalších předpokládaných požadavků);
  - V případě, že by obec plánovala vztah s budoucím provozovatelem jako koncesi, je třeba zjistit předpokládanou hodnotu koncese za účelem zjištění, zda nebudou překročeny limity pro koncesi malého rozsahu, kterou je obec povinná zadat v zadávacím/koncesním řízení.
- Obsah žádosti by měl odpovídat plánovanému vztahu obce s budoucím provozovatelem, tedy obec by měla mít jasno v tom, zda parametry vztahu naplní vztah nájemní nebo se bude jednat o koncesi, a dále v tom, zda provozovatel bude provádět stavební přípravu a v jaké hodnotě, když by mohla být naplněna definice veřejné zakázky na stavební práce u které je zejména nutné hlídat finanční limity plnění.
  - Informaci o průzkumu trhu a výzvu k vyslovení případného zájmu je vhodné rovněž uveřejnit na internetových stránkách samosprávy, aby měli příležitost projevit zájem i ti potenciální dodavatelé, kteří nebudou přímo osloveni.

## 2.5 Příprava smlouvy

Po upřesnění podoby projektu je nezbytné věnovat velmi pečlivou pozornost přípravě smlouvy, která by měla zajistit bezproblémovou výstavbu a provoz dobíjecí stanice, jakož i ošetřovat vzájemné vypořádání smluvních stran po skončení nájmu.

Vzor nájemní smlouvy je přílohou metodického pokynu, klíčové smluvní podmínky jsou popsány v podkapitole 2.8 níže. Vzor obsažený v příloze je možné využít, je však nezbytné, aby konkrétní smlouva vždy reflektovala specifika konkrétního projektu.

Přílohou smlouvy by měl být minimální situační výkres umístění dobíjecí stanice a k ní náležejících vyhrazených parkovacích stání.

## 2.6 Výběr dodavatele

Samospráva jako veřejný zadavatel a subjekt spravující veřejné prostředky musí respektovat zejména pravidla stanovená ZZVZ, evropských i tuzemských pravidel upravujících veřejnou podporu a zákonem č. 128/2000 Sb., o obcích, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „ZO“). Ta zásadně podmiňují i možnosti samospráv při budování dobíjecích stanic.

Pozemek lze poskytnout provozovateli k provozování dobíjecí stanice

- a) formou nájmu nebo
- b) jako koncesi.

**Organizačně nejjednodušším způsobem je poskytnutí části pozemku k užívání provozovateli za účelem vybudování a následného provozování dobíjecí stanice, a to formou běžného nájmu.** Tak je možné postupovat, pokud obec nestanoví žádné podmínky, parametry a povinnosti provozovatele

kontrolované ze strany samosprávy, mimo stanovení účelu nájmu, které by naplňovaly definici koncese (např. zejména povinnost provozovatele zajistit provoz dobíjecí stanice v určitém rozsahu či požadavek na konkrétní typ dobíjecí stanice a jiné požadavky jejího provozu, apod.).<sup>5</sup> **V opačném případě by šlo o koncesi**, kterou by bylo nezbytné zadat v koncesním řízení dle ZZVZ.<sup>6</sup> Výhodou postupu mimo koncesní řízení je flexibilnější a časově méně náročná administrace výběru dodavatele a provozovatele dobíjecí stanice. Výběr provozovatele lze provést přibližně v řádu 2 měsíců. Výhodou koncese je pak možnost úpravy povinností provozovatele ve prospěch požadovaných parametrů obce. V případě, kdy se provozovatel zaváže k provozování určité činnosti na vlastní riziko a dle stanovených podmínek (zpravidla nikoli pouze obecných), z čehož bude oprávněn brát užítky, bude se jednat o koncesi.

Obecně lze říci, že čím více požadavků bude obec klást na výstavbu a provoz dobíjecí stanice a na plnění provozovatele, tím spíše bude nutné postupovat podle ZZVZ. To naopak neplatí pro obce, které si nekladou na dobíjecí stanici specifické nároky. V závislosti na tom tak půjde o tzv. čistou nájemní smlouvu, na niž se nekladou další zvláštní nároky, anebo koncesi dle ustanovení § 174 ZZVZ.

V rámci nájmu rovněž nesmí být ani skrytě poskytováno samosprávě plnění, jež by mělo povahu dodávek, služeb nebo stavebních prací, neboť v takovém případě by již **šlo o veřejnou zakázku** s povinností vybrat provozovatele v zadávacím řízení. Takové riziko je zvýšené zejména při vypořádání vztahu s provozovatelem po skončení nájmu, kdy mohou vyvstat určitá plnění pro provozovatele s ohledem na jeho stavební investice, které jsou nevratné. V této souvislosti je pak stěžejní, aby případné budoucí protiplnění bylo v hodnotách veřejné zakázky malého rozsahu, když tuto není obec povinna zadat v rámci zadávacího řízení.

### 2.6.1 Nájemní smlouva

- 1) Na základě výsledků průzkumu trhu obec vyhotoví záměr projektu v souladu s § 39 ZoO. Záměr pronajmout část pozemku obec zveřejní na úřední desce po dobu nejméně 15 dnů.
- 2) Obec může vedle uveřejnění výzvy napřímo oslovit potenciální provozovatele, a to na základě výsledků průzkumu trhu.
- 3) Je vhodné stanovit kritéria hodnocení pro případ, že zájem projeví více provozovatelů. Výše nájemného by měla být pouze jedním z hodnotících kritérií (vedle např. zkušeností dodavatele, doby zprovoznění dobíjecí stanice, požadované délky nájmu atd.).
- 4) Obec vybere provozovatele, který předloží nejvýhodnější nabídku. V případě, že zájem projeví jediný subjekt, je třeba dbát, aby výše úplaty byla stanovena v tržní výši, a samospráva tak dodržela povinnost nakládat se svým majetkem hospodárně a neporušovat pravidla veřejné podpory. Nájemné v tržní výši lze zjistit v rámci předchozího průzkumu trhu (kap. 2.4 metodického pokynu) nebo komparativní analýzou registru smluv.

V případě, že by mělo dojít k realizaci většího počtu dobíjecích stanic v delším časovém úseku, je možné uzavřít i rámcovou smlouvu, na jejímž základě budou uzavírány dílčí smlouvy k jednotlivým lokalitám.

Obec by samozřejmě zároveň měla dbát na soulad postupu s interními pravidly.

<sup>5</sup> Pokud smlouva bude pouze stanovovat účel nájmu a povinnosti provozovatele dobíjecích stanic pouze v rozsahu obecných povinností nájemce (užívat věc jako řádný hospodář k ujednanému účelu, provádět běžnou údržbu, hradit nájemné apod.), nebudou naplněny znaky koncese atd.). Srovnej preambuli Směrnice 2014/23/EU o udělování koncesí, která v odst. 15 uvádí, že by se za koncese neměly považovat nájemní (a nepochybně i pachtovní) smlouvy k pozemkům s účelovým určením, stanovující pouze obecné podmínky užívání, aniž by však požadovaly pro nájemce zajištění konkrétních stavebních prací nebo služeb.

<sup>6</sup> Koncese je zvláštní druh veřejných zakázek, jejichž základní odlišnost spočívá zejména v přenosu rizik na dodavatele. Za koncesi na stavební práce či služby se považuje uzavření úplatné smlouvy, kterou zadavatel zadá provedení stavebních prací nebo služeb dodavateli, přičemž protiplnění spočívá buď výhradně v právu braní užiteků vyplývajících z provozování stavby, jež je výsledkem provedených stavebních prací, anebo z poskytování služeb, nebo v tomto právu společně s platbou. Takové smlouvy mohou či nemusí zahrnovat převod vlastnictví na veřejné zadavatele, vždy však zadavatelé získávají z provedených stavebních prací či služeb prospěch. Dalším pojmovým znakem koncesí je přenos provozního rizika spojeného s braním užiteků vyplývajících z provozování stavby či z poskytování služeb na dodavatele.



## 2.6.2 Koncese

Druhou formou výběru provozovatele dobíjecí infrastruktury je koncesní řízení dle § 174 a násl. ZZVZ. Výhodou tohoto postupu je možnost obce formulovat konkrétnější požadavky a povinnosti provozovatele dobíjecích stanic, případně je může stanovit postupem dle § 89 odst. 1 písm. a) ZZVZ u nadlimitní či podlimitní veřejné zakázky. Tento postup spočívá v tom, že obec stanoví další podmínky v návaznosti na výkon a funkci, popisu účelu nebo potřeb. V takovém případě může obec stanovit požadavky i v obecnější formě s tím, že konkrétní způsob zajištění dobíjecí infrastruktury se nechává na provozovateli.

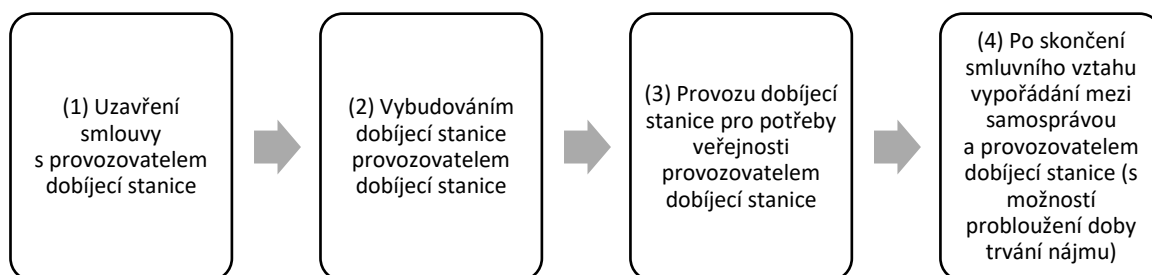
Vybrat provozovatele v koncesním řízení by bylo nezbytné, pokud by samospráva ve smlouvě hodlala stanovit konkrétní závazné požadavky na stavebně-technické provedení dobíjecích stanic či jejich provoz (např. formou určení výkonu dobíjecích stanic, konkrétní požadavky na servis, údržbu či zajištění provozuschopnosti dobíjecích stanic v určitém minimálním rozsahu, cenové podmínky poskytování dobíjení apod.). O koncesi by mohlo jít rovněž v případě, kdy by samospráva takto plnila svou zákonnou povinnost vybudovat dobíjecí stanici.<sup>7</sup>

S koncesí je spojena větší administrativní, odborná, finanční i časová náročnost. Proto ji lze doporučit pouze pro rozsáhlé a dlouhodobé projekty rozvoje dobíjecí infrastruktury na území obce, kde má obec v úmyslu stanovit konkrétní parametry provozovaných dobíjecích stanic a podmínky jejich provozu (např. cena dobíjení, konkrétní typ dobíjecí stanice, provozní doba).

Pakliže se však jedná o koncesi malého rozsahu, jejíž předpokládaná hodnota<sup>8</sup> je rovna nebo nižší než 20.000.000,- Kč, není obec povinna podstupovat koncesní řízení dle § 178 ZZVZ. To však neznamená, že obec nepostupuje z právního hlediska zcela bez pravidel a dále se použijí další platné a účinné právní předpisy jako je zejména zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.

## 2.7 Uzavření smlouvy a realizace projektu

Realizace projektu spočívá v následujících 4 fázích:



## 2.8 Zásadní parametry smluvního vztahu s provozovatelem dobíjecí stanice – nájemní smlouva

<b>Předmět smlouvy</b>	Součástí předmětu nájmu může, avšak nemusí, být i plocha vyhrazeného parkovacího stání. Pokud je parkovací stání součástí parkoviště, jehož údržbu zajišťuje samospráva (ať už přímo nebo nepřímo), není vhodné parkovací stání do předmětu nájmu zahrnovat. Samospráva se v nájemní smlouvě pouze zaváže, že
------------------------	---

<sup>7</sup> V současnosti srov. zejména § 48b vyhlášky č. 268/2009 Sb., o technických požadavcích na stavby, ve znění pozdějších předpisů.

<sup>8</sup> Předpokládanou hodnotou se pak ve smyslu § 175 odst. 1 ZZVZ rozumí celkový obrat dodavatele bez DPH za dobu trvání koncese vyplývající z protiplnění služeb. V případě koncesí je třeba **vycházet z hodnoty koncesní transakce, která je vyjádřena jako celkový obrat koncesionáře za dobu trvání koncese (bez ohledu na jeho zisk)**. Do obratu se primárně počítají protiplnění za stavební práce a služby, která jsou předmětem koncese, a to bez ohledu na to, kdo protiplnění poskytuje (zadavatel nebo třetí osoby – uživatelé). Do obratu se ale počítá rovněž protiplnění za jakékoliv dodávky, které souvisí s těmito stavebními pracemi a službami. Budoucí koncesionář by tak měl být obcí vyzván k doložení hodnoty koncesní transakce v souladu s příslušnými ustanovení ZZVZ a tato hodnota obcí náležitě přezkoumána.

	<p>parkovací stání vyhradí pro potřeby dobíjení elektromobilů (což znázorní příslušným značením).</p> <p>Dobíjecí stanice má povahu dočasné stavby, proto se dle § 506 zákona č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „OZ“), nestává součástí pozemku. Vlastnické právo k ní tak náleží jejímu provozovateli bez ohledu na to, že je umístěna na pozemku jiného vlastníka.<sup>9</sup></p> <p>Přílohou smlouvy by měl být geometrický plán s vymezením části pozemku.</p>
<b>Nájemné</b>	<p>Výše nájemného by měla být určena ve výši obvyklé (tržní), a to buď na základě výsledků průzkumu trhu, veřejné soutěže, komparativní analýzy smluv v registru smluv v dané lokalitě nebo základě odborného (znaleckého) posudku.</p> <p>Na výši nájemného by spíše nemělo mít vliv, zdali předmět nájmu bude vymezen pouze jako plocha potřebná k vybudování dobíjecí stanice, anebo do předmětu nájmu bude zahrnuto i vyhrazené parkovací stání. Lišit se v takovém případě bude pochopitelně zejména výše nájemného za 1 m<sup>2</sup> plochy, ale celková výše nájemného by se lišit zásadně neměla.</p> <p>S ohledem na dobu trvání nájmu je nezbytné stanovit mechanismus úpravy výše nájemného v čase minimálně v návaznosti na vývoj inflace.</p>
<b>Trvání smlouvy</b>	<p>Doba trvání nájmu by měla být sjednána tak, aby umožnila provozovateli dobíjecí stanice v průběhu času kompenzovat vynaložené náklady spojené s vybudováním dobíjecí stanice. Doba trvání nájmu by proto měla činit alespoň 10-15 let.</p> <p>Při nastavení doby trvání nájmu lze zohlednit atraktivitu lokality pro provozovatele – platí, že čím nižší atraktivita, tím delší dobu nájmu je vhodné stanovit.</p> <p>S tím souvisí i výpovědní důvody. Ty by měly být navázány zejména na oprávněné skutečnosti jako jsou porušení povinností ze strany provozovatele dobíjecí stanice (zejména nevyužívání plochy k určenému účelu) či potřebu naplnění jiného veřejného účelu ve prospěch obce a občanů, který nelze přiměřeně zajistit jiným způsobem než využitím daného pozemku. Možnost snadného skončení nájemní smlouvy ze strany samosprávy může potenciálně zájemce od účasti v projektu odradit.</p> <p>Pochopitelně není vyloučeno, aby došlo k prodloužení trvání smlouvy, případně k uzavření nové smlouvy se stejným provozovatelem. Často může jít o nejvýhodnější řešení, avšak vždy je třeba respektovat procesy nastavené v interních pravidlech a obecně závazných předpisech.</p>

<sup>9</sup> Případná obava některé ze stran ohledně toho, aby se dobíjecí stanice nestala nikdy součástí v pozemku (například při změně judikaturního výkladu pojmu „dočasná stavba“), je možné do smlouvy zakotvit povinnost smluvních stran v případě, že tento problém nastane, učinit prohlášení o výhradě vlastnictví dle § 508 OZ a zapsat výhradu vlastnictví do katastru nemovitostí.

<p><b>Záruky, odpovědnost</b></p>	<p>V případě, že smlouva nebude uzavřena na základě koncesního řízení, je třeba dbát, aby ve smlouvě nebyly stanoveny podrobnější povinnosti provozovatele dobíjecí stanice, neboť v takovém případě by již mohlo jít o koncesi (viz výše).</p> <p>Zejména je žádoucí stanovit, že provozovatel se zavazuje užívat plochu poskytnutou mu dočasně k užívání za účelem vybudování a provozu veřejné dobíjecí stanice, resp. nájemní smlouvu lze pouze okleštit účelem toho, k čemu lze předmět nájmu užívat. Nesmí však být v nájemní smlouvě závazek provozovatele zajistit výstavbu a provoz dobíjecí stanice. Využívání plochy k jinému než dohodnutému účelu, případně i její nevyužívání, může být důvodem pro ukončení smlouvy.</p>
<p><b>Skončení nájmu</b></p>	<p>Po skončení nájmu je třeba zajistit vzájemné vypořádání mezi obcí a provozovatelem s ohledem na investice provozovatele. Základní možností je požadavek na uvedení do původního stavu, tj. odstranění dobíjecí stanice a související infrastruktury. Případně lze uvažovat i o převodu dobíjecí stanice, jakož i související vybudované infrastruktury, k dalšímu nájmu jinému provozovateli anebo do vlastnictví obce. Vypořádání však musí respektovat ZZVZ, a to zejména v rámci limitů pro VZMR.</p>

## **PŘÍLOHA Č. 1 VZOR NÁJEMNÍ SMLOUVY**