



PLÁN [OBNOVY]



Verejné obstarávanie a uhlíková stopa v Európe

Prehľad vybraných štátov a podoby regulácie



www.decarb.uniag.sk

Financované EÚ NextGenerationEU prostredníctvom Plánu obnovy a odolnosti SR
v rámci projektu č. 09I04-03-V02-00054 - Nízkoemisná Budúcnosť: Sledovanie Uhlíkovej Stopy
v Agropotravinárskych podnikoch pre Podporu Lokálnych Výrobcov

Obsah

1	Úvod.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
2	Ciele, rozsah a výskumné otázky.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
3	Metodologické východiská a systémové hranice	Chyba! Záložka nie je definovaná.
4	Vertikála pšenica – od poľa po predaj čerstvého pečiva.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
5	Legislatívny a normatívny rámec.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
6	Ekonomika tvorby hodnoty a cenová transmisia	Chyba! Záložka nie je definovaná.
7	Profil rizík a odolnosť reťazca.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
8	Uhlíková stopa: metodika, profily a dominantné zdroje.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
8.1	Metodický rámec a systémové hranice.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
8.2	Rozsah uhlíkovej stopy a jej profil	Chyba! Záložka nie je definovaná.
8.3	Analýza životného cyklu jednoznačne poukazuje na štyri kľúčové oblasti, ktoré formujú uhlíkový profil chleba a ktoré spoločne vysvetľujú prakticky celý rozsah jeho emisií.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
9	Prípadová štúdia: pšenica a pečivo – reorganizácia výroby a predaja	Chyba! Záložka nie je definovaná.
10	Meranie, dohľadateľnosť a reporting.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
11	Scenáre dekarbonizácie a citlivostná analýza.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
12	Odporúčania na zníženie uhlíkovej stopy chleba	Chyba! Záložka nie je definovaná.
13	Implementačné bariéry a riadenie zmeny	Chyba! Záložka nie je definovaná.
14	Záver.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
15	Prílohy.....	Chyba! Záložka nie je definovaná.
15.1	Slovník pojmov a skratiek	Chyba! Záložka nie je definovaná.
15.2	Rámcová mapa indikátorov a metodika	Chyba! Záložka nie je definovaná.
15.3	Metodika zberu dát, kvalita údajov a integrácia do reportingu	Chyba! Záložka nie je definovaná.
15.4	Orientačné scenáre a kvantifikované efekty	Chyba! Záložka nie je definovaná.
16	Zoznam použitej literatúry	Chyba! Záložka nie je definovaná.



1 Taliansko

Talianska úprava zeleného a nízkouhlíkového verejného obstarávania je typická tým, že časť environmentálnych požiadaviek je priamo „zakódovaná“ do verejného obstarávania cez povinné minimálne environmentálne kritériá CAM (Criteri Ambientali Minimi). Kľúčovým právnym základom je nový Kódex verejných zmlúv - Decreto legislativo 36/2023. Jeho článok 57 zavádza povinnosť verejných obstarávateľov a koncesionárov prispievať k plneniu environmentálnych cieľov štátu tým, že do projektovej a súťažnej dokumentácie zahrnú minimálne technické špecifikácie a zmluvné podmienky obsiahnuté v CAM, a to pre príslušné kategórie obstarávania. Praktický dopad je veľmi konkrétny: ak pre danú kategóriu existuje CAM (napríklad stavebné práce, nákup nábytku, IT vybavenie, čistiace služby, verejné stravovanie a podobne), obstarávateľ nemá „voľbu“, či sa nimi bude riadiť - musí ich zapracovať aspoň v minimálnom rozsahu, ktorý CAM vyžaduje.

CAM sa prijímajú osobitnými ministerskými vyhláškami (dekrétmi) Ministerstva životného prostredia a energetickej bezpečnosti (MASE) pre konkrétne skupiny tovarov, služieb a prác. Každý dokument CAM typicky obsahuje: (1) povinné technické špecifikácie (napr. energetická účinnosť, materiálové zloženie, recyklovateľnosť, obmedzenie nebezpečných látok), (2) povinné zmluvné klauzuly (napr. povinnosť reportingu, školenia personálu, spôsob nakladania s odpadom), a často aj (3) odporúčané alebo voliteľné kritériá hodnotenia (award criteria), ktoré umožňujú zvýhodniť ponuky s lepšou environmentálnou výkonnosťou. V kontexte uhlíkovej stopy je dôležité, že viaceré CAM explicitne pracujú s perspektívou životného cyklu a pri vybraných kategóriách podporujú použitie environmentálnych deklarácií produktu (EPD), posudzovanie životného cyklu (LCA) alebo iné merateľné ukazovatele environmentálnych vplyvov. To vytvára „most“ medzi právom verejného obstarávania a metodikami výpočtu emisií - obstarávateľ môže, a v niektorých prípadoch aj musí, preukázať parametre vyžadovať a následne kontrolovať plnenie.

V oblasti ekologických vozidiel je taliansky rámec postavený na kombinácii európskych požiadaviek (najmä smernica o čistých vozidlách) a národných pravidiel pre verejné flotily a dopravné služby. Aj keď sa konkrétne percentuálne ciele líšia podľa typu vozidla a obdobia, talianska prax je všeobecne orientovaná na podporu nízkoemisnej mobility cez technické špecifikácie (emisné limity, alternatívne palivá, energetická účinnosť) a cez hodnotiace kritériá, ktoré zohľadňujú celkové náklady a environmentálnu stopu v prevádzke (napr. spotreba energie, servis, recyklácia batérií). Pre verejných obstarávateľov je prakticky najdôležitejšie, že CAM poskytujú „hotové“ formulácie požiadaviek a kontrolných mechanizmov, čo uľahčuje legislatívno-metodické uchopenie uhlíkovej stopy v tendroch (od špecifikácie až po zmluvnú kontrolu plnenia).

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- Normattiva - Decreto legislativo 36/2023 (Codice dei contratti pubblici, článok 57):
<https://www.normattiva.it/uri-res/N2Ls?urn:nir:stato:decreto.legislativo:2023-03-31;36>
- MASE - príklad CAM (stavebníctvo, príloha a kritériá):
https://www.mase.gov.it/portale/documents/d/guest/allegato_1_cam_edilizia_30_10_25-def-pdf
- Praktické zhrnutie povinnosti CAM podľa art. 57 (regionálny portál GPP):
<https://www.arrr.it/gpp-criteri-minimi-ambientali-cam>



2 Francúzsko

Francúzsky prístup k environmentálnym aspektom vo verejnom obstarávaní je založený na kombinácii záväzných ustanovení Kódexu verejného obstarávania (Code de la commande publique) a národných politik, ktoré sa premietajú do metodiky, plánovania a do sektorových povinností (napríklad pri vozidlách). Základný princíp je, že verejné obstarávanie má slúžiť nielen hospodárnosti, ale aj verejným politikám - vrátane ochrany životného prostredia, boja proti zmene klímy a obehového hospodárstva. Kódex ukladá obstarávateľovi povinnosť definovať potreby tak, aby zohľadnil ciele udržateľného rozvoja v ekonomickom, sociálnom aj environmentálnom rozmere. V praxi sa to prejavuje tým, že environmentálne požiadavky môžu (a často majú) byť zabudované do technických špecifikácií, do podmienok plnenia zmluvy a do kritérií na vyhodnotenie ponúk.

Výrazným prvkom francúzskej úpravy je povinnosť strategického plánovania zodpovedného obstarávania cez SPASER (Schéma de promotion des achats socialement et écologiquement responsables). Ide o dokument, v ktorom verejný obstarávateľ stanovuje vlastnú stratégiu a ciele pre sociálne a ekologicky zodpovedné nákupy, vrátane indikátorov a spôsobu hodnotenia. SPASER je povinný pre obstarávateľov nad určitým objemom nákupov (v praxi sa často uvádza hranica 50 miliónov EUR ročne), čo vytvára tlak na systematickú implementáciu environmentálnych kritérií naprieč portfóliom zákaziek. To je dôležité aj pre uhlíkovú stopu: ak organizácia prijme cieľ znížiť emisie spojené s nákupmi, musí ho pretaviť do konkrétnych pravidiel v tendroch (napr. požiadavka na uhlíkové výpočty, preferencia nízkouhlíkových materiálov, LCA, znižovanie emisií z dopravy).

Francúzsko zároveň rozvíja štátnu politiku cez PNAD (Plan national pour des achats durables), ktorý stanovuje smerovanie a ciele pre udržateľné verejné obstarávanie na národnej úrovni. Tento rámec podporuje používanie životného cyklu (napr. životné cyklické náklady - LCC) a široké využívanie environmentálnych kritérií aj v menších zákazkách. V oblasti ekologických vozidiel má Francúzsko osobitné sektorové nariadenia, ktoré implementujú požiadavky EÚ na čisté vozidlá: verejní obstarávatelia pri nákupe vozidiel alebo pri zadávaní dopravných služieb musia plniť minimálne podiely „čistých“ vozidiel v rámci obnovy flotíl. Mechanizmus je typicky kvóťový (percentá podľa kategórie a obdobia) a dopĺňa sa o metodické usmernenia pre obstarávateľov, ako nastaviť technické špecifikácie (emisné limity, typ pohonu, energetická účinnosť) a ako kontrolovať plnenie.

Pre potreby metodického usmernenia na Slovensku je francúzsky model zaujímavý najmä kombináciou: (1) všeobecnej právnej povinnosti „zohľadniť udržateľný rozvoj“ pri definovaní potreby, (2) povinného strategického plánovania (SPASER) pre veľkých kupujúcich a (3) sektorových pravidiel, kde je požiadavka kvantifikovaná (napr. vozidlá). To je dobrý príklad, ako môže legislatíva a metodika spolu vytvoriť rámec pre uhlíkovú stopu v praxi verejného obstarávania.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- Legifrance - Code de la commande publique (text kódexu): https://www.legifrance.gouv.fr/codes/texte_lc/LEGITEXT000037703629/
- DAJ (Ministerstvo hospodárstva) - usmernenie k „verdissement“ verejného obstarávania: <https://www.economie.gouv.fr/daj/achats-publics-durables>
- SPASER - informácie a prah 50 mil. EUR (súvisiace články v kódexe): https://www.legifrance.gouv.fr/codes/article_lc/LEGIARTI000043970388



- Décret n° 2021-1491 (čisté vozidlá vo verejnom obstarávaní):
<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000044327767>
- PNAD 2022-2025 (národný plán udržateľných nákupov):
<https://www.ecologie.gouv.fr/plan-national-achats-durables-pnad>



3 Holandsko

Holandsko patrí medzi štáty, kde sa zelené a spoločensky zodpovedné verejné obstarávanie dlhodobo rozvíja najmä cez metodické nástroje, štandardizované kritériá a systém podpory obstarávateľov. Jadrom holandskej praxe je koncept MVI (Maatschappelijk Verantwoord Inkopen - spoločensky zodpovedné nakupovanie), ktorý v sebe spája environmentálne, klimatické, sociálne a inovačné aspekty. Namiesto jednej „tvrdšej“ centrálnej povinnosti (ako napr. kvóty alebo jednotný povinný štandard) sa holandský model opiera o to, že verejní obstarávatelia majú k dispozícii robustnú databázu hotových kritérií, ktoré môžu priamo vložiť do súťažných podkladov. Kľúčovým nástrojom je MVI Criteria Tool (mvicriteria.nl), ktorá umožňuje vybrať kritériá pre konkrétnu komoditnú skupinu a exportovať ich do dokumentácie. Nástroj typicky ponúka štruktúru kritérií pre viaceré fázy obstarávania: kvalifikačné požiadavky, technické špecifikácie, hodnotiace kritériá (award criteria) a zmluvné podmienky plnenia.

Z pohľadu uhlíkovej stopy je podstatné, že holandské kritériá často pracujú s merateľnými environmentálnymi ukazovateľmi a s perspektívou životného cyklu. Pri stavebných zákazkách alebo pri nákupoch s vysokým environmentálnym dopadom sa v praxi uplatňujú požiadavky na výpočty emisií, na použitie EPD alebo na špecifikáciu maximálnej uhlíkovej intenzity produktu či procesu. Dôležitá je aj prax používania životných cyklických nákladov (LCC) a total cost of ownership (TCO) v hodnotení ponúk - teda neporovnáva sa len nákupná cena, ale aj prevádzkové náklady, spotreba energie, údržba a koniec životnosti, čo prirodzene otvára priestor na zohľadnenie emisií a klimatických externalít.

Ďalším prvkom, ktorý sa v Holandsku často spája s verejným obstarávaním a dekarbonizáciou, je používanie tzv. CO2 Performance Ladder (CO2-prestatieladder). Ide o certifikačný systém pre organizácie, ktorý hodnotí úroveň riadenia a redukcie emisií. Niektorí verejní obstarávatelia využívajú CO2 Performance Ladder ako nástroj na stimulovanie dodávateľov - napríklad formou zvýhodnenia certifikovaných dodávateľov v hodnotení, alebo ako požiadavku v rámci zmluvných podmienok pri vybraných projektoch (najmä infraštruktúra). Tento prístup je zaujímavý, lebo nespočíva len v jednorazovom výpočte uhlíkovej stopy produktu, ale podporuje systémové riadenie emisií v dodávateľskej organizácii.

V oblasti ekologických vozidiel Holandsko využíva kombináciu technických špecifikácií (emisné limity, energetická účinnosť, požiadavky na alternatívne palivá) a rámcových dohôd, pričom v mnohých mestách a regiónoch sa verejné nákupy vozidiel prepájajú s lokálnymi klimatickými plánmi a s politikou bezemisných zón. Pre metodické usmernenie k verejnemu obstarávaniu na Slovensku je holandský model užitočný najmä ako príklad „tool-based“ prístupu: štát alebo centrálna inštitúcia vytvorí kvalitnú knižnicu kritérií a procesných odporúčaní, ktoré uľahčia jednotnú a právne bezpečnú implementáciu uhlíkovej stopy v tendroch, aj bez toho, aby sa v každej zákazke vymýšľali nové kritériá od nuly.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- MVI Criteria Tool (mvicriteria.nl) - databáza kritérií pre verejné obstarávanie: <https://www.mvicriteria.nl/>
- PIANOo (Dutch public procurement expertise centre) - MVI a udržateľné obstarávanie: <https://www.pianoo.nl/en>



- CO2 Performance Ladder - všeobecné informácie a dokumenty: <https://www.co2-prestatieladder.nl/>



4 Nórsko

Nórsko je v európskom priestore často uvádzané ako príklad krajiny, ktorá zaviedla veľmi konkrétnu a merateľnú povinnosť zohľadňovať klímu a životné prostredie vo verejnom obstarávaní. Od 1. januára 2024 nadobudli účinnosť sprísnené pravidlá v rámci predpisov k verejnému obstarávaniu (Anskaffelsesforskriften), ktoré stanovujú hlavnú zásadu: pri relevantných obstarávaníach majú byť klimatické a environmentálne hľadiská zohľadnené ako hodnotiace kritérium s minimálnou váhou 30 % v rámci kritérií na výber najlepšej ponuky. Alternatívne je možné namiesto váženia použiť absolútne klimatické alebo environmentálne požiadavky v technickej špecifikácii, ak je zrejmé (a obstarávateľ to vie odôvodniť), že takýto prístup prinesie lepší klimatický alebo environmentálny efekt ako samotné hodnotiace kritérium. Výnimočne sa povinnosť neuplatní, ak je klimatická stopa alebo environmentálna záťaž zákazky zanedbateľná, alebo ak zákonné podmienky pre výnimku spĺňajú.

Tento model má zásadný praktický dôsledok: obstarávateľ sa musí už v prípravnej fáze zamyslieť nad tým, čo je „najlepšia“ cesta k zníženiu emisií alebo negatívnych environmentálnych vplyvov. Niekedy je efektívnejšie nastaviť pevné minimálne parametre (napr. maximálna spotreba energie, požiadavka na bezemisnú logistiku, povinnosť použitia materiálov s nízkou uhlíkovou stopou), inokedy je vhodnejšie hodnotiť „kto ponúkne lepšie riešenie“ cez vážené kritérium. Nórske orgány a DFØ (Direktoratet for forvaltning og økonomistyring) k tomu poskytujú praktickú metodiku, vrátane odporúčaných postupov vyhodnocovania a príkladov pre prioritné nákupné kategórie (stavby a nehnuteľnosti, doprava, potraviny, nábytok, IKT). V praxi to znamená, že uhlíková stopa sa môže objaviť priamo ako hodnotené kritérium (napr. preukázané emisie v životnom cykle riešenia), alebo ako záväzná podmienka (napr. požiadavka na klimatické výpočty a následné reportovanie počas plnenia).

Pre oblasť ekologických vozidiel a dopravy je nórsky rámec zaujímavý tým, že vďaka 30 % pravidlu sa klimatická výkonnosť stáva veľmi silným faktorom výberu. Objednávateľia dopravných služieb môžu napríklad hodnotiť ponuky podľa emisií CO₂e na vozidlo-kilometer, požiadaviek na elektrifikáciu, alebo podľa plánu dodávateľa na znižovanie emisií v priebehu zmluvy. Podobne pri stavebných zákazkách je možné hodnotiť uhlíkovú stopu materiálov, logistiku alebo energetickú efektívnosť prevádzky. Dôležité je aj to, že pravidlá podporujú transparentnosť: ak obstarávateľ použije výnimku a namiesto váženia dá absolútne požiadavky, musí vedieť odôvodniť, prečo to dáva lepší efekt.

Pre Slovensko je nórsky príklad relevantný ako „hard law“ model metodického usmernenia: legislatíva stanoví jasnú minimálnu intenzitu zohľadnenia klímy (30 %), no zároveň ponechá priestor pre odborné rozhodnutie obstarávateľa, aby zvolil najefektívnejší mechanizmus (kritériá vs. špecifikácie) a aby bol schopný svoje rozhodnutie zdokumentovať.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- Regjeringen.no - oznámenie o 30 % vážení klímy a životného prostredia (4.8.2023): <https://www.regjeringen.no/no/aktuelt/historisk-endering-na-skal-klima-og-miljo-vektes-minst-30-i-offentlige-anskaffelser/id2990427/>
- Anskaffelser.no - Veileder k regjeringens forskrifter om klimagassutslipp i offentlige innkjøp (od 1.1.2024): <https://www.anskaffelser.no/1-innledning-1>



- Lovdata - zmena predpisu (Forskrift 2023-08-01-1305) s textom novej § 7-9:
<https://lovdata.no/forskrift/2023-08-01-1305>
- DFØ - prezentácia a zhrnutie § 7-9 (30 % váženie) (PDF):
<https://www.dfo.no/sites/default/files/2024-10/30%20prosent%20veking%20av%20milj%C3%B8i%20offentlige%20anskaffelser%20ved%20Jonas%20Karstensen%20og%20Helene%20Hoggen.pdf>



5 Spojené kráľovstvo

V Spojenom kráľovstve je integrácia uhlíkovej stopy do verejného obstarávania veľmi viditeľná najmä v rámci politiky centrálnej vlády. Kľúčovým nástrojom je Procurement Policy Note (PPN) 06/21 - „Taking account of Carbon Reduction Plans in the procurement of major Government contracts“. Tento dokument stanovuje, ako majú centrálné orgány štátnej správy zohľadniť Carbon Reduction Plan (CRP) dodávateľov pri obstarávaní veľkých zákaziek. PPN 06/21 sa vzťahuje na centrálné ministerstvá, ich agentúry a vybrané verejné orgány (tzv. in-scope organisations). Povinnosť uplatniť PPN vzniká pri obstarávaní tovarov, služieb alebo stavebných prác s očakávanou hodnotou nad 5 miliónov GBP ročne (bez DPH), ak ide o postupy podľa Public Contracts Regulations 2015 a ak je aplikácia primeraná predmetu zákazky.

Jadro mechanizmu je v tom, že uchádzač musí v rámci kvalifikačnej fázy (selection stage) predložiť CRP v predpísanej štruktúre a súčasne sa zaviazat' k dosiahnutiu „Net Zero“ do roku 2050. CRP sa typicky posudzuje ako podmienka účasti (pass/fail) - t. j. ak dodávateľ nepredloží kompatibilný CRP alebo sa nezaviazat' k požadovanému cieľu, môže byť vylúčený. PPN je sprevádzaný aj Reporting Standard a šablónou CRP, ktoré detailne určujú, čo má byť v pláne uvedené. Dodávateľ musí prezentovať aspoň základné údaje o svojich emisiách skleníkových plynov (Scope 1, Scope 2 a vybrané Scope 3 kategórie), vysvetliť metodiku merania a uviesť konkrétne opatrenia na znižovanie emisií (napr. zmeny v energetike, doprave, nákupe, odpadoch a podobne). CRP má byť verejne dostupný (publikovaný), čo vytvára tlak na reputačnú zodpovednosť a porovnateľnosť.

Pre verejné obstarávanie je dôležité, že Spojené kráľovstvo týmto zavádza „organizáčný“ prvok uhlíkovej stopy: nejde len o emisie konkrétneho produktu alebo služby, ale aj o to, či dodávateľ riadi a znižuje emisie vo svojej organizácii a dodávateľskom reťazci. V praxi to môže mať veľký dopad najmä pri veľkých rámcových dohodách a pri poskytovaní služieb s významným Scope 3 profilom (napr. facility management, stavebníctvo, IT služby). Obstarávateľ získava jednoduchý, právne ukotvený nástroj, ako vyžadovať od trhu minimálnu úroveň klimateckej „zrelosti“ a transparentnosti.

V oblasti ekologických vozidiel a dopravy britský prístup kombinuje viacero nástrojov. PPN 06/21 priamo neustanovuje kvóty na čisté vozidlá, ale vytvára prostredie, kde dodávateľa dopravných služieb musia preukázať plán znižovania emisií. Pri konkrétnych zákazkách sa potom požiadavky prenášajú do technických špecifikácií (napr. typ pohonu, emisné limity, energetická účinnosť), do hodnotiacich kritérií (napr. emisie v prevádzke, životný cyklus) a do zmluvných podmienok (monitoring, reporty, KPI). Pre Slovensko je tento prístup cenný najmä ako príklad, ako sa uhlíková stopa môže implementovať cez štandardizovaný dokument (CRP) a cez selekčné kritérium, ktoré je administratívne zvládnuteľné aj pre veľký počet obstarávaní.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- PPN 06/21 (PDF) - Taking account of Carbon Reduction Plans: https://assets.publishing.service.gov.uk/media/62066d5ae90e077f7dec749e/PPN-0621-Taking-account-of-Carbon-Reduction-Plans-Jan22_1_.pdf
- GOV.UK - stránka k PPN 06/21 a sprievodným dokumentom: <https://www.gov.uk/government/publications/procurement-policy-note-0621-taking-account-of-carbon-reduction-plans-in-the-procurement-of-major-government-contracts>
- Procurement Pathway - výklad k PPN 06/21 (selection stage): <https://www.procurementpathway.civilservice.gov.uk/documents/ppn/taking-account-of->



carbon-reduction-plans-in-the-procurement-of-major-government-contracts/selection-stage



6 Írsko

Írsko pristupuje k environmentálnym aspektom verejného obstarávania najmä cez strategické riadenie a cez praktické smernice, ktoré pripravuje Office of Government Procurement (OGP) v spolupráci s ďalšími rezortmi. Najnovším rámcom je „Green Public Procurement Strategy and Action Plan 2024-2027“, ktorý predstavuje vládnu stratégiu a plán implementácie zeleného obstarávania pre verejný sektor. Dokument spája klimatické ciele (znižovanie emisií, dekarbonizácia) s požiadavkami obehového hospodárstva, ochrany biodiverzity a znižovania environmentálnej záťaže. Hoci ide primárne o strategický dokument, v praxi je pre verejných obstarávateľov veľmi operatívny: definuje prioritné kategórie nákupov, stanovuje konkrétne opatrenia, zodpovednosti a indikátory monitorovania.

V jadre írskej stratégie je princíp, že environmentálne hľadiská majú byť integrovateľné do všetkých fáz obstarávania: od definovania potreby (napr. „need reduction“ a preferencia opätovného použitia), cez prieskum trhu a predbežné konzultácie, až po špecifikácie, hodnotenie a zmluvné podmienky. Stratégia pracuje s konceptom životného cyklu - v hodnotení ponúk odporúča používať life-cycle costing (LCC) a total cost of ownership (TCO), aby sa obstarávateľ nefixoval len na nízku obstarávaciu cenu. To je priamo relevantné pre uhlíkovú stopu, pretože životný cyklus umožňuje kvantifikovať emisie v jednotlivých fázach (výroba, doprava, prevádzka, údržba, koniec životnosti). Zároveň sa stratégia snaží štandardizovať prístup obstarávateľov: namiesto ad-hoc požiadaviek poskytuje odporúčané kritériá a odkazuje na existujúce európske alebo národné kritériá (napr. EÚ GPP kritériá pre vybrané kategórie).

Špecificky pre uhlíkovú stopu a emisie je dôležité, že stratégia podporuje jednak znižovanie emisií priamo v predmetoch obstarávania (napr. energeticky účinné produkty, nízkouhlíkové stavebné riešenia), ale aj znižovanie emisií v dodávateľských reťazcoch. Pri veľkých zákazkách je praktické, ak obstarávateľ požaduje plán redukcie emisií alebo reportovanie emisií počas plnenia zmluvy (napr. emisie dopravy, spotreba energie, množstvo odpadu). Stratégia tiež zdôrazňuje význam dát a monitoringu - bez merania nie je možné hodnotiť, či zelené obstarávanie prináša reálne klimatické prínosy.

V oblasti ekologických vozidiel a dopravy Írsko nadväzuje na európske pravidlá a na vlastné klimatické politiky. V praxi sa ekologické vozidlá riešia najmä cez technické špecifikácie (emisné triedy, požiadavky na alternatívne palivá alebo elektrifikáciu), cez hodnotiace kritériá (napr. spotreba energie, emisie v prevádzke) a cez rámcové dohody pre nákup vozidiel. Významný je aj dôraz na „služby“ - teda obstarávanie mobility ako služby (transport services), kde sa dá nastaviť nízkoemisný štandard pre celý dopravný výkon.

Pre Slovensko je írska prax zaujímavá tým, že kombinuje strategický dokument s veľmi konkrétnym akčným plánom, prioritnými kategóriami a indikátormi. To je dobrý model pre tvorbu metodického usmernenia: definovať, ktoré typy zákaziek majú najväčší klimatický dopad a pre ne pripraviť štandardné kritériá (vrátane uhlíkovej stopy), ktoré budú obstarávatelia opakovane používať.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- Green Public Procurement Strategy and Action Plan 2024-2027 (OGP) - PDF: <https://www.gov.ie/en/publication/4ab23-green-public-procurement-strategy-and-action-plan-2024-2027/>



- Office of Government Procurement - Green Public Procurement (OGP):
<https://www.gov.ie/en/service/green-public-procurement/>



7 Španielsko

Španielska úprava environmentálnych aspektov vo verejnom obstarávaní stojí na dvoch pilieroch: (1) všeobecný právny rámec verejného obstarávania, ktorý umožňuje a podporuje používanie environmentálnych kritérií, a (2) národná politika „ekologického“ obstarávania, ktorá definuje konkrétne ciele, kategórie a kritériá pre verejnú správu. Kľúčovým dokumentom je „Plan de Contratación Pública Ecológica de la Administración General del Estado 2018-2025“, ktorý bol zverejnený v španielskom úradnom vestníku BOE. Ide o plán pre centrálnu štátnu správu (AGE), ktorý však slúži ako referenčný rámec aj pre ďalšie verejné subjekty. Plán určuje, ako majú orgány verejnej správy začleňovať environmentálne kritériá do tendrov, a to tak, aby sa znižoval environmentálny dopad nákupov a zároveň sa stimuloval trh s udržateľnými produktmi a službami.

Plán typicky pracuje s vybranými prioritnými skupinami nákupov (napr. energia a budovy, doprava a vozidlá, IT, papier, čistenie, nábytok, verejné stravovanie) a pre každú skupinu stanovuje odporúčané alebo požadované kritériá a indikátory. Dôležitou črtou je dôraz na životný cyklus: obstarávateľ má zväžiť nielen cenu, ale aj environmentálne parametre v celom životnom cykle produktu alebo služby, vrátane spotreby energie, emisií, spotreby vody, odpadu a recyklovateľnosti. V kontexte uhlíkovej stopy to znamená, že pri vybraných zákazkách je vhodné pracovať s kvantifikáciou emisií CO₂e - buď priamo cez požiadavky na výpočet uhlíkovej stopy (napr. pri stavebných materiáloch alebo pri logistike), alebo nepriamo cez parametre, ktoré emisie určujú (energetická účinnosť, druh paliva, vzdialenosti, typ dopravy). Plán podporuje aj používanie existujúcich európskych a medzinárodných ekoštítkov a environmentálnych deklarácií, ktoré zjednodušujú overovanie splnenia kritérií.

Právny rámec, na ktorý sa plán opiera, je najmä Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público (LCSP). Tento zákon transponuje európske smernice a umožňuje zohľadňovať environmentálne charakteristiky v technických špecifikáciách, v hodnotiacich kritériách aj v podmienkach plnenia. Prakticky to znamená, že obstarávateľ môže nastaviť napríklad povinné environmentálne požiadavky (minimálne parametre) a zároveň môže hodnotiť nadštandardné environmentálne prínosy (napr. nižšia uhlíková stopa, vyšší podiel recyklovaných materiálov, zníženie emisií počas plnenia). Zmluvné podmienky potom umožňujú zaviesť monitoring a sankcie pri nesplnení environmentálnych záväzkov.

Oblasť ekologických vozidiel je v španielskej praxi často prioritná: verejné flotily a dopravné služby majú veľký emisný dopad, preto sa v pláne aj v sektorových politikách podporuje nákup nízkoemisných alebo bezemisných vozidiel, alternatívne palivá a inteligentné riadenie mobility. Pre metodické usmernenie je španielsky model zaujímavý tým, že poskytuje dlhodobý plán s jasnými kategóriami, cieľmi a monitorovaním, a zároveň je pevne opretý o zákon, ktorý environmentálne kritériá výslovne pripúšťa.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- Plan de Contratación Pública Ecológica 2018-2025 (BOE): <https://www.boe.es/boe/dias/2019/02/26/pdfs/BOE-A-2019-2638.pdf>
- Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público (BOE - konsolidované znenie): <https://www.boe.es/buscar/act.php?id=BOE-A-2017-12902>



8 Nemecko

V Nemecku je environmentálne a klimatické zohľadnenie vo verejnom obstarávaní realizované cez kombináciu všeobecného právneho rámca (transpozícia smerníc EÚ do nemeckého práva verejného obstarávania) a cez záväzné administratívne predpisy pre federálne orgány. Pre dekarbonizáciu je kľúčová „Allgemeine Verwaltungsvorschrift zur Beschaffung klimafreundlicher Leistungen (AVV Klima)“ - všeobecná administratívna smernica o obstarávaní klimaticky priaznivých plnení. Ide o predpis, ktorý je záväzný pre federálne orgány (Bundesdienststellen) a nastavuje, ako majú pri obstarávaní uprednostňovať riešenia s nižším klimatickým dopadom. AVV Klima predstavuje praktický „most“ medzi klimatickými cieľmi štátu (vrátane cieľa klimaticky neutrálnej federálnej správy) a každodennou obstarávateľskou praxou.

AVV Klima pracuje so životným cyklom a s princípom preferencie klimaticky priaznivých alternatív. V praxi to znamená, že pri príprave obstarávania musia federálne orgány zohľadniť, aké emisie skleníkových plynov vznikajú nielen pri používaní, ale aj pri výrobe, doprave, údržbe a likvidácii. Pri niektorých položkách AVV Klima zavádza aj negatívny zoznam (Anlage 1) - teda výpočet plnení, ktoré by federálne orgány spravidla nemali obstarávať (typicky položky s vysokou environmentálnou záťažou alebo s dostupnou lepšou alternatívou). V metodickvej rovine AVV Klima podporuje použitie ekoštitkov, energetických tried, minimálnych environmentálnych štandardov a nástrojov na výpočet životných cyklických nákladov. Ak sa klimatické kritériá používajú ako hodnotiace kritériá, obstarávateľ má nastaviť transparentnú metodiku vyhodnotenia (napr. porovnanie emisií CO₂e, energetickej spotreby alebo iných ukazovateľov).

Z pohľadu uhlíkovej stopy je nemecký model zaujímavý tým, že v AVV Klima je „uhlíková stopa“ chápaná široko ako klimatický dopad v životnom cykle, a preto sa dá aplikovať na produkty aj služby. Napríklad pri IT môže ísť o energetickú spotrebu a emisie v dodávateľskom reťazci; pri stavebných prácach o uhlíkovú stopu materiálov a logistiku; pri službách o emisie spojené s dopravou, spotrebou energie a odpadmi. Dôležitý je aj dôraz na dokumentáciu: federálny obstarávateľ musí vedieť preukázať, že klimatické aspekty zohľadnil primerane a v súlade s pravidlami.

Oblasť ekologických vozidiel má v Nemecku osobitné pravidlá a odporúčania. Popri všeobecných pravidlách obstarávania existujú aj administratívne predpisy a smernice k obstarávaniu energeticky účinných plnení a „čistých“ vozidiel (na federálnej úrovni sa pracuje s osobitnými pravidlami pre vozidlá a dopravné služby). V tendroch sa často uplatňuje kombinácia technických špecifikácií (emisné parametre, alternatívne palivá, energetická účinnosť) a hodnotenia životných nákladov.

Pre Slovensko je nemecký prístup relevantný ako model metodického usmernenia pre verejných obstarávateľov: namiesto zmeny zákona je možné zaviesť záväznú správnu smernicu pre určité orgány alebo určité kategórie nákupov, ktorá stanoví minimálne klimatické štandardy, podporí životný cyklus a vytvorí jednotnú prax pre prácu s uhlíkovou stopou.



9 Rakúsko

Rakúska úprava environmentálnych aspektov vo verejnom obstarávaní je postavená na explicitnom princípe zakotvenom priamo v zákone o verejnom obstarávaní (Bundesvergabegesetz 2018 - BVergG 2018) a na praktickom implementačnom nástroji naBe (nachhaltige öffentliche Beschaffung). Kľúčové ustanovenie BVergG 2018 hovorí, že v obstarávacom konaní sa má prihliadať na environmentálnu vhodnosť plnenia (Umweltgerechtheit der Leistung). Zákon zároveň uvádza, ako sa to dá urobiť: najmä cez opis predmetu zákazky, cez technické špecifikácie, cez konkrétne hodnotiace kritériá alebo cez podmienky plnenia v zmluve. Pre obstarávateľa to znamená, že ekologické hľadisko nie je „dobrovoľný doplnok“, ale súčasť základných princípov obstarávania - má byť zohľadnené primerane k predmetu a rizikám zákazky.

NaBe (naBe-Aktionsplan) je národný akčný plán a systém kritérií, ktorý túto zákonnú povinnosť konkretizuje a poskytuje obstarávateľom praktické formulácie. NaBe obsahuje rozsiahly katalóg kritérií pre približne 16 nákupných skupín (napr. IT a kancelárska technika, budovy a stavebné práce, doprava, stravovanie, nábytok a ďalšie). Kritériá sú rozdelené na tzv. jadrové (Kernkriterien) a doplnkové - jadrové kritériá sú v praxi záväzné pre federálne ministerstvá a ich podriadené organizácie na základe vládnych rozhodnutí a interných usmernení, zatiaľ čo pre ostatné verejné subjekty môžu byť odporúčané. Takýto model je veľmi vhodný pre metodické usmernenie: zachováva právnu flexibilitu, ale zároveň zabezpečuje jednotnú prax tam, kde je to politicky a organizačne žiaduce.

Z pohľadu uhlíkovej stopy naBe podporuje prácu so životným cyklom a s merateľnými environmentálnymi parametrami. Pri vybraných kategóriách sa využívajú ekoštitky, energetické triedy, požiadavky na nízke emisie alebo na obehové riešenia (napr. opraviteľnosť, recyklovaný obsah). Pri stavebných zákazkách a pri materiálovo náročných nákupoch je relevantná možnosť vyžadovať klimatické výpočty alebo environmentálne deklarácie (EPD), aby obstarávateľ vedel porovnať alternatívy z hľadiska emisií CO₂e. Dôležitou súčasťou je aj zmluvná fáza: naBe ponúka návrhy zmluvných podmienok a kontrolných mechanizmov (napr. reportovanie, audit, sankcie), čo je kritické pre to, aby sa uhlíková stopa nestala len „papierovým“ kritériom pri hodnotení ponúk, ale reálne sa premietla do plnenia.

V oblasti ekologických vozidiel naBe poskytuje kritériá pre nákup a prevádzku vozidiel a pre dopravné služby. Typicky sa pracuje s požiadavkami na energetickú účinnosť, emisné parametre a s podporou nízkoemisných alebo bezemisných pohonov. V hodnotení ponúk sa môže uplatniť LCC/TCO, čo prirodzene zvyhodňuje riešenia s nižšími prevádzkovými emisiami. Zmluvné podmienky môžu obsahovať požiadavky na monitoring spotreby paliva alebo elektriny, na reporting emisií a na priebežné zlepšovanie.

Rakúsky model je pre Slovensko zaujímavý tým, že kombinuje jednoduchú zákonnú povinnosť „prihliadať na environmentálnu vhodnosť“ s veľmi praktickým nástrojom (naBe), ktorý poskytuje pripravené kritériá v členení na špecifikácie, hodnotenie a zmluvné podmienky. To je priamo prenositeľné do metodického usmernenia pri verejnom obstarávaní.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- BVergG 2018 - § 20 ods. 5 (RIS, text ustanovenia): <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20010295&Paragraf=20>



- Rakúska vláda - informácie o naBe a prepojenie na § 20 BVergG 2018: <https://www.bmluk.gv.at/themen/klima-und-umwelt/nachhaltigkeit/beschaffung/nabe.html>
- naBe - Aktionsplan & Kernkriterien (PDF): https://www.nabe.gv.at/wp-content/uploads/2021/06/naBe-Aktionsplan_barrierefrei_26092024.pdf



10 Fínsko

Fínsko rozvíja nízkouhlíkové verejné obstarávanie najmä cez národnú stratégiu a cez metodickú podporu obstarávateľov. Kľúčovým dokumentom je „The Low-Carbon Procurement Playbook“, ktorý vydalo Ministerstvo financií (VM.fi) ako praktickú príručku na zavádzanie nízkouhlíkových nákupov v štátnej správe a samospráve. Dokument vychádza z toho, že verejné obstarávanie vo Fínsku predstavuje približne 47 miliárd EUR ročne, a preto má veľký potenciál ovplyvniť emisie a trh. Playbook nie je zákon, ale je navrhnutý ako organizačný a procesný nástroj: vedie manažment, vedúcich pracovníkov aj odborných obstarávateľov krokmi, ako začať s nízkouhlíkovým obstarávaním, ako nastaviť ciele, ako vybrať vhodné kategórie a ako postupovať pri konkrétnej zákazke.

Z pohľadu „podoby regulácie“ je fínsky model typický tým, že kombinuje (1) právny rámec, ktorý umožňuje používanie environmentálnych kritérií a životných cyklických nákladov, a (2) veľmi detailnú metodiku, ktorá opisuje, čo majú obstarávatelia robiť v praxi. Playbook zdôrazňuje, že nízkouhlíkové obstarávanie sa musí začať už pred vyhlásením súťaže: výberom správneho predmetu a rozsahu, nastavením ambície (minimálne štandardy vs. hodnotenie nadštandardu), a najmä prácou s trhom (market dialogue). Následne odporúča konkrétne nástroje: používanie výpočtov emisií (CO₂e) pre porovnanie alternatív, požiadavky na environmentálne deklarácie alebo iné dôkazy, nastavenie zmluvných KPI pre emisie, a kontinuálne zlepšovanie počas plnenia (monitoring a reporting).

Playbook je priamo relevantný pre uhlíkovú stopu, pretože pracuje s logikou „čo meriame, to vieme riadiť“. Pri produktoch a stavebných riešeniach podporuje prístup životného cyklu (LCA), pri službách a pri doprave zas odporúča definovať merateľné ukazovatele emisnej intenzity (napr. emisie na jednotku služby, na km, na m² a podobne). Silnou stránkou je, že dokument obsahuje postupové „trajektórie“ (progression paths) - teda ako prejsť od základného zohľadnenia (napr. jednoduché požiadavky na energetickú účinnosť) k pokročilým formám (napr. porovnateľné uhlíkové výpočty, funkčné požiadavky na zníženie emisií, integrované KPI a bonus-malus mechanizmy). To je užitočné aj pri tvorbe metodiky pre Slovensko, kde obstarávatelia môžu byť v rôznej úrovni pripravenosti.

V oblasti ekologických vozidiel a dopravy je fínsky model opretý o kombináciu strategických cieľov a centrálného obstarávania. Štát a veľká časť verejného sektora využíva centrálnu nákupnú organizáciu Hansel, ktorá do rámcových dohôd a dynamických nákupných systémov integruje kritériá udržateľnosti a zároveň postupne vyhodnocuje emisie spojené so spoločnými nákupmi. V doprave sa v praxi uplatňujú požiadavky na elektrifikáciu, alternatívne palivá a merateľné emisné parametre.

Pre Slovensko je fínsky prístup inšpiratívny najmä tým, že poskytuje ucelený „návod“ na zavedenie uhlíkovej stopy do obstarávania - od stratégie, cez proces prípravy, až po konkrétne postupy na meranie, hodnotenie a kontrolu.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- The Low-Carbon Procurement Playbook (Ministerstvo financií, PDF): <https://vm.fi/documents/10623/15348578/The%2BLow-Carbon%2BProcurement%2BPlaybook.pdf>



- Hansel - příklady výpočtu emisí zo spoločných nákupov (informácie a prístup):
<https://annualreport2023.hansel.fi/sustainable-procurement-2023/emissions-from-joint-procurement-calculated/>



11 Švédsko

Švédsko implementuje environmentálne a klimatické hľadiská vo verejnom obstarávaní predovšetkým cez kombináciu všeobecného právneho rámca a silnej metodologickej podpory zo strany štátnej agentúry Upphandlingsmyndigheten (Švédska agentúra pre verejné obstarávanie). V praxi je švédsky model typický tým, že obstarávatelia majú k dispozícii rozsiahle usmernenia a kritériá, ktoré môžu použiteľne zapracovať do súťažných podkladov. Základným princípom je „klimatické hľadisko“ (klimathänsyn): obstarávateľ má uplatňovať požiadavky a kritériá, ktoré znižujú klimatický dopad, a to najmä pri kategóriách s veľkým vplyvom, ako sú budovy, doprava, vozidlá, materiály a produkty s vysokou spotrebou energie.

Upphandlingsmyndigheten poskytuje tematické metodiky, ktoré vysvetľujú, ako sa klimatické požiadavky dajú nastaviť v rôznych častiach obstarávania. V technických špecifikáciách to môže byť napríklad požiadavka na energetickú účinnosť, na recyklované materiály, na minimálne emisné parametre alebo na klimatické výpočty (napr. pri stavbách). V hodnotiacich kritériách je možné porovnávať ponuky podľa kvantifikovateľných ukazovateľov (napr. emisie, spotreba energie, podiel obnoviteľných zdrojov). V zmluvných podmienkach sa potom nastavujú povinnosti reportingu, environmentálneho manažmentu a priebežného zlepšovania.

Z hľadiska uhlíkovej stopy je veľmi dôležitá švédska práca s životnými cyklickými nákladmi (LCC) a s možnosťou zahrnúť do LCC aj externality - teda aj klimatické a environmentálne dopady. Agentúra vysvetľuje, za akých podmienok je možné externality v LCC zohľadniť, čo je prakticky využiteľné pre uhlíkovú stopu: ak obstarávateľ vie prepočítať emisie na nákladový ukazovateľ alebo ich zohľadniť v hodnotení, dokáže vytvoriť transparentnú a porovnateľnú súťaž. Výhodou tohto prístupu je, že uhlíková stopa nie je „iba environmentálna informácia“, ale stáva sa súčasťou ekonomického rozhodovania. V švédskej praxi sa LCC používa napríklad pri energeticky náročných produktoch, pri budovách, pri vozidlách a pri dopravných službách.

Oblasť ekologických vozidiel je vo Švédsku dlhodobou prioritou. V metodikách sa odporúča nastavovať emisné parametre pre vozidlá a dopravu, uprednostňovať bezemisné alebo nízkoemisné riešenia a pracovať s hodnotením celkových nákladov na prevádzku. Pri dopravných službách je možné hodnotiť emisnú intenzitu na km alebo na prepravenú jednotku a v zmluvách požadovať monitoring spotreby a emisií. Tým sa uhlíková stopa premieňa do reálneho výkonu služby, nie len do papierovej deklarácie.

Pre Slovensko je švédsky model relevantný ako príklad „metodologickej infraštruktúry“: štátna agentúra poskytuje detailné a praktické návody, ktoré umožňujú obstarávateľom používať uhlíkovú stopu a klimatické kritériá konzistentne, právne bezpečne a s dôrazom na merateľnosť. Takýto prístup sa dá dobre kombinovať s národnými metodikami výpočtu emisií (napr. pre agropotravinársky sektor), pretože obstarávateľ môže v tendroch priamo požadovať výpočty podľa určenej metodiky a následne ich vyhodnotiť.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- Upphandlingsmyndigheten - „Upphandla med hänsyn till klimatet“ (metodika): <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/miljomassigt-hallbar-upphandling/upphandla-med-hansyn-till-klimatet/>
- Upphandlingsmyndigheten - LCC a externé environmentálne efekty: <https://www.upphandlingsmyndigheten.se/om-hallbar-upphandling/ekonomiskt-hallbar->



upphandling/lcc-for-langsiktigt-hallbara-inkop/externa-effekter-och-offentliga-inkop/lcc-och-externa-miljoeffekter/



12 Belgicko

Belgicko je zaujímavé tým, že praktické nástroje pre udržateľné verejné obstarávanie sa vo veľkej miere rozvíjajú na regionálnej úrovni a sú doplnené federálnymi usmerneniami. V oblasti environmentálnych kritérií je veľmi významným príkladom flámsky nástroj MVOO-criteriatool (Maatschappelijk Verantwoord Ondernemen in Overheidsopdrachten). Ide o webovú databázu, ktorá obstarávateľom poskytuje viac než stovky konkrétnych kritérií pre spoločensky zodpovedné obstarávanie, vrátane klimatických a environmentálnych tém. Nástroj umožňuje vybrať kritériá podľa komoditných skupín a podľa úrovne ambície (typicky tri úrovne), a následne ich exportovať priamo do súťažnej dokumentácie - ako kvalifikačné požiadavky, technické špecifikácie, hodnotiace kritériá alebo podmienky plnenia zmluvy. Z pohľadu metodického uchopenia uhlíkovej stopy je to veľmi praktické: obstarávateľ nemusí „vymýšľať“ vlastné kritériá, ale môže použiť štandardizované formulácie, ktoré sú navrhnuté tak, aby boli merateľné a kontrolovateľné.

MVOO-criteriatool pokrýva rôzne klimaticky relevantné oblasti: energeticky účinné produkty, IT hardvér, nábytok, stavebné práce, služby, dopravu či stravovanie. Uhlíková stopa sa môže v praxi prejaviť ako požiadavka na zníženie emisií, na použitie obnoviteľnej energie, na obmedzenie emisií z logistiky alebo ako požiadavka na reportovanie emisií počas plnenia. Dôležitá je aj flexibilita: tri úrovne ambície umožňujú obstarávateľom postupovať od základných požiadaviek (napr. minimálne environmentálne štandardy) k pokročilejším formám (napr. kvantifikované emisné požiadavky, preferencia nízkouhlíkových alternatív, obehové riešenia).

Na federálnej úrovni existujú usmernenia a brožúry podporujúce cirkulárne a udržateľné obstarávanie. Napríklad federálna služba BOSA poskytuje materiály k obehovému obstarávaniu (circular procurement), ktoré vysvetľujú, ako možno nastaviť funkčné požiadavky, ako podporiť opätovné použitie, prenájom alebo servisné modely a ako hodnotiť ponuky z pohľadu životného cyklu. Tento prístup je relevantný aj pre uhlíkovú stopu, pretože obehové modely často prinášajú nižšie emisie v životnom cykle (napr. predĺženie životnosti produktu znižuje emisie spojené s výrobou).

Belgicko zároveň experimentuje s nástrojmi, ktoré priamo stimulujú klimatické riadenie dodávateľov. Príkladom je pilotné využitie CO2 Performance Ladder v Belgicku, ktoré skúma, ako sa tento certifikačný systém dá aplikovať vo verejnom obstarávaní. Podobne ako v Holandsku, ide o prístup, ktorý hodnotí zrelosť organizácie pri riadení a znižovaní emisií, a môže byť využitý ako zvýhodnenie alebo požiadavka v zákazkách s veľkým emisným profilom.

V oblasti ekologických vozidiel belgická prax často kombinuje regionálne kritériá (napr. MVOO) s európskymi požiadavkami na čisté vozidlá. V tendroch sa uplatňujú požiadavky na nízkoemisné parametre, elektrifikáciu, alternatívne palivá a na monitoring emisií počas prevádzky.

Pre Slovensko je belgický model užitočný najmä ako príklad „knížnice kritérií“ a podpory obstarávateľov, ktorá je kompatibilná s metodikami uhlíkovej stopy: ak štát alebo rezort pripraví štandardné kritériá (vrátane požiadaviek na výpočet a verifikáciu emisií), môže výrazne zjednodušiť implementáciu do verejného obstarávania a zvýšiť jednotnosť praxe.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- MVOO-criteriatool (Flanders) - výber a stiahnutie kritérií: <https://www.mvoocriteria.be/>



- MVOO - popis funkcií nástroja (typy kritérií a úrovne ambície): <https://www.mvoocriteria.be/nl/over-webtool>
- Vlaanderen - vysvetlenie nástroja MVOO (EN): <https://www.vlaanderen.be/en/the-agency-for-facility-operations/sustainability-at-the-agency-for-facility-operations/choose-socially-responsible-procurement-with-the-mvoo-criteria-tool>
- BOSA - Circular public procurement (brožúra, PDF): <https://bosa.belgium.be/sites/default/files/documents/Brochure%20Circular%20public%20procurement%20EN.pdf>
- CO2 Performance Ladder - Belgicko pilot report (PDF): <https://www.co2performanceladder.be/wp-content/uploads/2024/04/Pilot-report-CO2-Performance-Ladder-Belgium.pdf>



13 Portugalsko

Portugalsko má relatívne jasne sformulovaný národný rámec pre zelené verejné obstarávanie, ktorý je ukotvený najmä cez vládnu stratégiu ECO360 - „Estratégia Nacional para as Compras Públicas Ecológicas 2030“. Táto stratégia bola schválená Rezolúciou Rady ministrov (Resolução do Conselho de Ministros) č. 13/2023 a predstavuje rámcový dokument pre obdobie do roku 2030. ECO360 sa snaží urobiť z verejného obstarávania systémový nástroj pre ekologickú transformáciu verejnej správy a ekonomiky. Regulačný charakter spočíva v tom, že stratégia definuje víziu, strategické ciele, hlavné „vektory“ implementácie a zároveň aj monitoring a indikátory, podľa ktorých sa má vyhodnocovať pokrok pri zavádzaní environmentálnych kritérií do zákaziek.

ECO360 explicitne podporuje integráciu environmentálnych kritérií do obstarávacích postupov. Prakticky to znamená: (1) preferovanie produktov, služieb a prác s nižším environmentálnym dopadom, (2) využívanie kritérií životného cyklu (LCC/TCO), (3) prepojenie s obehovým hospodárstvom (opätovné použitie, opraviteľnosť, recyklácia), a (4) budovanie kapacít a nástrojov pre obstarávateľov (metodiky, školenia, digitálne nástroje). Z hľadiska uhlíkovej stopy je kľúčové, že stratégia smeruje k tomu, aby obstarávatelia vedeli environmentálne dopady aj kvantifikovať a monitorovať. Súčasťou implementácie je aj metodologická príloha (anexo metodológico), ktorá sa venuje cieľom, indikátorom a monitorovaniu - teda ako zbierať dáta a ako vyhodnocovať, do akej miery verejné nákupy skutočne „zelenajú“ a aký to má vplyv.

Praktická implementácia ECO360 sa opiera o inštitúcie a systémy verejného obstarávania, vrátane centrálného nákupného systému a verejných portálov. Na stránkach ESPAP (centrálna nákupná organizácia) sú dostupné informácie a podporné materiály k „Compras Públicas Ecológicas“. To je dôležité, lebo zelené kritériá sa často zavádzajú cez rámcové dohody a štandardizované špecifikácie, ktoré potom používajú jednotlivé organizácie. Tým sa zvyšuje jednotnosť a právna istota. V praxi môže byť uhlíková stopa implementovaná napríklad požiadavkou na energetickú účinnosť produktov, na použitie obnoviteľnej energie, na nízkouhlíkové materiály v stavebníctve alebo cez požiadavky na monitoring emisií počas plnenia zmlúv (napr. pri doprave a logistike).

V oblasti ekologických vozidiel Portugalsko nadväzuje na európske pravidlá a zároveň podporuje nízkoemisné riešenia cez verejné flotily, dopravné služby a energetickú transformáciu verejného sektora. V tendroch sa využívajú technické špecifikácie (emisné parametre, druh pohonu), hodnotenie životných nákladov a zmluvné povinnosti reportovať spotrebu energie alebo paliva.

Pre Slovensko je portugalský model zaujímavý najmä tým, že poskytuje jeden centrálny schválený strategický rámec (RCM 13/2023), ktorý je vhodný pre prepojenie s metodikami výpočtu emisií. Ak sa v metodickom usmernení k verejnému obstarávaniu stanoví, že pri určitých kategóriách zákaziek sa má vyžadovať výpočet uhlíkovej stopy podľa národnej metodiky, ECO360 ukazuje, ako to prepojiť s indikátormi, monitoringom a s celonárodným systémom podpory obstarávateľov.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- Resolução do Conselho de Ministros n.º 13/2023 - ECO360 (PDF): <https://files.diariodarepublica.pt/1s/2023/02/03000/0019300224.pdf>
- Diário da República - konsolidovaný záznam k ECO360 a súvisiacim stratégiám: <https://diariodarepublica.pt/dr/legislacao-consolidada/resolucao-conselho-ministros/2023-207756404>



- ECO360 - metodologická príloha (anexo metodológico, PDF):
https://encpe.apambiente.pt/sites/default/files/documentos/ECO360_Anexo_Metodologico_vf.pdf
- ESPAP - Compras Públicas Ecológicas (podporné informácie):
https://www.espap.gov.pt/FrontEnd/Paginas/Areas/SP_CP/ComprasECO/ComprasECO_tpl_1.aspx



14 Dánsko

Dánsky model zeleného verejného obstarávania je ukotvený najmä ako vládna politika a strategický rámec, ktorý sa snaží zmeniť prax obstarávania v celom verejnom sektore. Kľúčovým dokumentom je stratégia „Green Procurement for a Green Future - strategy for green public procurement“ (október 2020), pripravená Ministerstvom financií. Dokument vychádza z toho, že verejný sektor v Dánsku nakupuje v rozsahu približne 380 miliárd DKK ročne a že tieto nákupy generovali v roku 2019 významnú uhlíkovú stopu (rádovo milióny ton CO₂e). Stratégia preto deklaruje ambíciu, aby verejné obstarávanie malo výrazne nižší klimatický dopad a aby prispievalo k dánskym klimatickým cieľom.

Regulácia je v Dánsku formulovaná ako „strategické smerovanie“ v troch dimenziách. Prvá dimenzia (Green Action Now) obsahuje opatrenia, ktoré sa dajú implementovať okamžite - napríklad širšie využívanie existujúcich zelených nástrojov, ekoštitkov, energetických štandardov a metodík LCC/TCO. Druhá dimenzia (Long-term Green Development) je zameraná na systémové zmeny a na vytvorenie podmienok pre hlbšie znižovanie emisií v najvýznamnejších nákupných oblastiach. Tretia dimenzia (Green Knowledge and Tools) sa venuje budovaniu znalostí a nástrojov - zdieľanie dát, digitálne portály, vývoj výpočtových modelov pre uhlíkovú stopu obstarávania a metodická podpora obstarávateľov. Stratégia identifikuje oblasti s veľkou klimatickou stopou (napríklad vozidlá a doprava, potraviny, IT produkty a služby, stavebníctvo) a sústreďuje sa na to, aby práve v týchto oblastiach vznikli účinné pravidlá, kritériá a nástroje.

Z pohľadu uhlíkovej stopy je dôležitá dánska snaha posunúť hodnotenie ponúk od „najnižšej ceny“ k posudzovaniu nákladov a dopadov v celom životnom cykle. Stratégia otvorene hovorí o tom, že obstarávanie má zohľadňovať dôsledky vo value chain - od výroby a dopravy, cez spotrebu, údržbu a opravy, až po odpadové hospodárstvo a recykláciu. Tento prístup je kompatibilný s uhlíkovou stopou: ak sa obstarávateľ učí pracovať s LCC/TCO a s údajmi o dopadoch v životnom cykle, môže do hodnotenia prirodzene zahrnúť aj CO₂e. Stratégia tiež zdôrazňuje potrebu vytvoriť robustný výpočtový model pre klimatickú stopu verejného obstarávania a na jeho základe stanoviť redukčné ciele. To je typický „policy-driven“ prístup: najprv sa zmapuje stopa, potom sa nastaví cieľ, následne sa vyvinú nástroje a kritériá, ktoré umožnia cieľ dosahovať.

V oblasti ekologických vozidiel a dopravy stratégia explicitne uvádza vozidlá ako jednu z hlavných oblastí s veľkým dopadom. Prakticky to znamená podporu elektrifikácie, energetickej účinnosti, a v prípade služieb aj zmenu spôsobu obstarávania (napr. dôraz na výkon služby a na emisie počas plnenia). Podobne pri potravinách sa diskutuje znižovanie klimatickej stopy cez zmenu stravovacích štandardov vo verejných jedálňach a obmedzenie nákupov, ktoré prispievajú k odlesňovaniu.

Pre Slovensko je dánsky prístup užitočný ako príklad, ako môže štát pripraviť celonárodnú stratégiu, ktorá cieľi na najväčšie emisné „hotspots“ verejného obstarávania a súčasne buduje metodické a dátové nástroje potrebné na to, aby sa uhlíková stopa dala v tendroch reálne merať, hodnotiť a znižovať.

Kľúčové dokumenty a odkazy:

- Green Procurement for a Green Future - Strategy for green public procurement (PDF): <https://oes.dk/media/tcqnowz1/strategi-for-groenne-indkoeb-engelsk.pdf>



- OES - stránka stratégie a podporné informácie: <https://oes.dk/indkoeb/strategy-for-green-public-procurement/>



15 Záver – právne a metodické uchopenie uhlíkovej stopy vo verejnom obstarávaní v Európe, odporúčania pre Slovensko

Porovnanie vybraných európskych krajín ukazuje, že environmentálne hľadiská – vrátane znižovania uhlíkovej stopy – sú dnes **integrálnou súčasťou verejného obstarávania v celej Európskej únii (EÚ)**, pričom základný rámec je vytvorený na úrovni EÚ a následne **konkretizovaný rozdielnou intenzitou na národnej úrovni**. Práve tento rozdiel medzi spoločným právnym základom a národnou hĺbkou aplikácie je kľúčovým zistením predmetnej analýzy.

Na úrovni EÚ je možné identifikovať pevne regulované oblasti („hard law“), ktoré vytvárajú jednotné mantinely pre všetky členské štáty. Ide najmä o:

- **možnosť a legitimitu zohľadňovať environmentálne charakteristiky** v technických špecifikáciách, hodnotiacich kritériách a zmluvných podmienkach,
- **používanie kritéria ekonomicky najvýhodnejšej ponuky (MEAT/BPKV)**, ktoré umožňuje porovnávať ponuky aj z hľadiska kvality a environmentálneho prínosu,
- **uplatňovanie nákladov životného cyklu (LCC/TCO)**, pričom právne predpisy EÚ výslovne umožňujú zahrnúť aj environmentálne externality, pokiaľ sú merateľné, overiteľné a transparentné,
- **sektorové povinnosti**, najmä v oblasti **čistých a energeticky účinných vozidiel**, kde EÚ stanovuje minimálne kvóty a technické požiadavky.

Tieto prvky tvoria **spoločný európsky právny základ**, ktorý je aplikovateľný aj v Slovenskej republike bez potreby zásadnej zmeny legislatívy. Rozdiely medzi štátmi však vznikajú v tom, **ako ďaleko idú nad tento základ** a akými nástrojmi podporujú praktickú implementáciu.

Na jednej strane spektra stoja krajiny s **vysokou mierou právnej konkretizácie**, kde sú environmentálne požiadavky priamo zakotvené ako povinné minimá. Typickým príkladom je Taliansko, kde sú minimálne environmentálne kritériá (CAM) záväzné pre vybrané kategórie obstarávania vrátane potravín a kolektívneho stravovania. Podobne Nórsko (mimo EÚ, no relevantné porovnanie) zavádza povinné minimálne vázenie klimatických a environmentálnych kritérií. Tieto modely predstavujú „tvrdú“ reguláciu, kde obstarávateľ nemá voľbu, či environmentálne aspekty zohľadní, ale len **ako ich najefektívnejšie nastaviť**.

Na druhej strane spektra sa nachádzajú štáty, ktoré stavajú najmä na **metodických, strategických a nástrojových riešeniach**. Holandsko, Belgicko, Švédsko či Fínsko ukazujú, že aj bez priamej zákonnej povinnosti je možné dosiahnuť vysokú mieru integrácie uhlíkovej stopy do verejného obstarávania – prostredníctvom centrálnych databáz kritérií, metodík LCC, sektorových príručiek a strategických plánov. V týchto prípadoch je rozhodujúca **kvalita metodickej infraštruktúry** a dostupnosť štandardizovaných, právne bezpečných formulácií pre obstarávateľov.

Osobitnú pozornosť si zaslúži príklad **CO₂ Performance Ladder** z Belgicka a Holandska, ktorý ilustruje hranicu medzi právne regulovaným a odporúčaným prístupom. Tento nástroj **nie je zakotvený v európskej ani národnej legislatíve ako povinný mechanizmus** a nepredstavuje „legalizovaný princíp“. Jeho používanie je dobrovoľné a možné len v rámci existujúcich pravidiel verejného obstarávania, najmä ako hodnotiace kritérium alebo zmluvná podmienka, pričom musia byť dodržané zásady transparentnosti, nediskriminácie a akceptovania rovnocenných dôkazov. Ak



je však CO₂ Performance Ladder zahrnutý do konkrétneho verejného obstarávania, **stáva sa právne záväzným pre danú zákazku**, nie však systémovo pre celé obstarávanie. Tento príklad jasne ukazuje rozdiel medzi **nástrojom politiky a metodickým stimulom** na jednej strane a **záväznou právnou normou** na strane druhej.

Z hľadiska Slovenska analýza potvrdzuje, že **existuje dostatočný právny priestor v rámci platného práva EÚ**, aby sa uhlíková stopa integrovala do verejného obstarávania bez potreby okamžitých legislatívnych zmien. Kľúčovou otázkou nie je „či je to právne možné“, ale **akú mieru záväznosti a štandardizácie zvoliť**. Skúsenosti iných krajín ukazujú, že efektívnym medzikrokom je vytvorenie **národného metodického usmernenia**, ktoré:

- jasne rozlíši povinné a odporúčané postupy,
- určí prioritné kategórie s vysokým klimatickým dopadom (napr. potravinárstvo, stavebníctvo, doprava),
- stanoví, kedy je vhodné pracovať s kvantifikovanou uhlíkovou stopou a kedy s proxy kritériami,
- poskytne vzorové kritériá, bodovacie mechanizmy a zmluvné klauzuly.

Záverom možno konštatovať, že **európsky trend smeruje k čoraz silnejšiemu prepájaniu verejného obstarávania a klimatickej politiky**, pričom rozdiely medzi krajinami spočívajú najmä v intenzite a forme implementácie. **Pre Slovensko je najrelevantnejšou cestou postupná, metodicky podložená integrácia uhlíkovej stopy, ktorá bude právne bezpečná, prakticky použiteľná a kompatibilná s rámcom EÚ.**



Autori:

doc. Ing. Mgr. Ondrej Beňuš, PhD.

JUDr. Ing. Andrea Ondrišeková

Slovenská poľnohospodárska univerzita v Nitre

2026



www.decarb.uniag.sk