## IV

**Vypořádání připomínek k materiálu s názvem:**

**Aktualizace Národního programu snižování emisí České republiky**

Dle Jednacího řádu vlády byl materiál rozeslán do meziresortního připomínkového řízení dopisem ministra životního prostředí č.j. MZP/2019/780/1021 dne 1. 7. 2019 s termínem dodání stanovisek do 16. 7. 2019. Vyhodnocení tohoto řízení je uvedeno v následující tabulce:

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **Resort** | **Připomínky** | Vypořádání |
| **AV ČR** | Bez připomínek |  |
| **ČTU** | Bez připomínek |  |
| **ČUZK** | Bez připomínek |  |
| **MSK** | Bez připomínek |  |
| **Nejvyšší soud** | Bez připomínek |  |
| **MV ČR** | Bez připomínek |  |
| **TA ČR** | Bez připomínek |  |
| **ÚNRR** | Bez připomínek |  |
| **UOHS** | Bez připomínek |  |
| **MD ČR** | Bez připomínek |  |
| **Nejvyšší státní zastupitelství** | Předložený materiál se v Článku 12 nazvaném *„Odezva – analýza právního rámce ochrany ovzduší na globální a evropské úrovni, v EU a ČR“*, v sekci Česká republika zabývá vymezením českého právního rámce směřujícího k ochraně ovzduší.  V tomto kontextu vnímá Nejvyšší státní zastupitelství jako adekvátní uvést v závěru této sekce na straně 78 materiálu také zmínku o trestněprávní úpravě přispívající k ochraně ovzduší. Konkrétně se jedná o skutkové podstaty trestného činu poškození  a ohrožení životního prostředí podle § 293 zákona č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů (dále jen „trestní zákoník“), trestného činu poškození a ohrožení životního prostředí z nedbalosti podle § 294 trestního zákoníku a trestného činu neoprávněné výroby a jiného nakládání s látkami poškozujícími ozonovou vrstvu podle § 298a trestního zákoníku. | **Akceptováno jinak.**  Do textu sekce Česká republika v rámci Článku 12 materiálu bude na konci doplněn text: **„Právní rámec aktuální právní úpravy ochrany ovzduší v České republice tvoří zároveň také právní předpisy upravující odpovědnostní vztahy ve spojitosti s ochranou ovzduší.**  **Ve vazbě na soukromoprávní odpovědnost se jedná zejména o zákon č. 89/2012 Sb., občanský zákoník, ve znění pozdějších předpisů.  Ve vazbě na správněprávní odpovědnost je problematika řešena  v jednotlivých složkových či průřezových zákonech, které jsou uvedeny výše, v rámci hmotněprávní úpravy přestupků.**  **Ve vazbě na trestněprávní odpovědnost je právní úprava obsažena  v zákoně č. 40/2009 Sb., trestní zákoník, ve znění pozdějších předpisů,  v rámci Hlavy VIII.**“  Vysvětlení: Vzhledem k tomu, že v rámci Článku 12 nejsou u jednotlivých právních předpisů uváděna jednotlivá ustanovení, která upravují právní rámec ochrany ovzduší, by bylo uvedení jednotlivých ustanovení upravujících skutkové podstaty trestných činů proti životnímu prostředí nekonzistentní vůči zbytku textu tohoto článku.  **Vyjádření k vypořádání:**  Nejvyšší státní zastupitelství ČR souhlasí  s vypořádáním připomínek. |
| **Nejvyšší kontrolní úřad** | **Obecná připomínka 1**  Hlavním důvodem pro současnou aktualizaci Národního programu snižování emisí ČR (dále také „NPSE“ nebo „Program“) je naplnění požadavků směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2284 o snížení národních emisí některých látek znečišťujících ovzduší, o změně směrnice 2003/35/ES a o zrušení směrnice 2001/81/ES. Podle čl. 10 odst. 1 této směrnice měly členské státy předložit své první národní programy omezování znečištění ovzduší zpracované v souladu se směrnicí Komisi ke dni 1. dubna 2019. Upozorňujeme na skutečnost, že schválená aktualizace NPSE nebyla ze strany České republiky předložena Evropské komisi ve stanoveném termínu. | **Nejedná se o připomínku.**    NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Obecná připomínka 2**  V předkládací zprávě k materiálu „Aktualizace Národního programu snižování emisí ČR“ je na  straně 4 v předposledním odstavci uvedeno: *„Vliv Aktualizace Programu na životní prostředí byl hodnocen v rámci procesu SEA (bude upraveno dle výsledku procesu SEA)“.* Současně předkládaný návrh usnesení vlády České republiky o Aktualizaci Národního programu snižování emisí ČR v části III. ukládá v bodě 1. a) ministru životního prostředí zveřejnit Aktualizaci NPSE včetně prohlášení podle § 10g odst. 5 a odůvodnění případného nezapracování požadavků vyplývajících ze stanoviska SEA  do koncepce podle § 10g odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí a o změně některých souvisejících zákonů, ve znění pozdějších předpisů. Uvedený návrh usnesení vlády ČR v části I. navrhuje schválení Aktualizace NPSE k roku 2019 uvedenou v části III. materiálu a upravenou podle připomínky vlády. Považujeme za nestandardní, že materiál je předkládán do mezirezortního připomínkového řízení bez poskytnutí výsledků procesu SEA. Informaci uvedenou v předkládací zprávě k vlivu Aktualizace NPSE na životní prostředí nepovažujeme za dostatečnou. | **Vysvětleno.**  Pokud jde o souvztažnost procesu SEA a procesu vzniku Aktualizace NPSE, je nutné uvést, že ZPV neukládá jasný postup, kdy má proces SEA proběhnout. Je tedy nutné vycházet ze základní teze, tedy že koncepci ve smyslu ZPV nelze platně schválit, aniž by její předkladatel provedl proces strategického posouzení (SEA).  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek.  Podporuje ji jak ultimativní ustanovení § 10g odst. 4 ZPV, tak i příslušná ustanovení unijního práva. Již v úvodní části (preambuli) směrnice 2001/42/ES je obsažen jasně artikulovaný požadavek, aby "vlivy vyplývající z provádění plánů a programů byly vzaty v úvahu během jejich přípravy a před jejich přijetím". Pakliže je účelem procesu SEA zajistit objektivní odborný podklad  pro další rozhodování (§ 1 odst. 3 ZPV), lze dovodit, že proces SEA by  v ideálním případě neměl být předřazen ostatním procedurám, které jsou  s to ovlivnit podobu posuzovaného dokumentu, jelikož by proces SEA mohl (zde po zapracování připomínek a námitek) ztratit na relevantnosti a platnosti. S ohledem na velké množství připomínek k Programu, jsou tyto průběžně vypořádány a zapracovány a jsou promítány do návrhu koncepce.  Stanovisko SEA bude vydáno až na základě předložení vypořádání veškerých došlých a připomínek. Zvolený postup projednání návrhu Aktualizace NPSE dle stanovených připomínkových procedur a zákona o posuzování vlivů naplňuje smysl procesu SEA a fakticky zajišťuje, že vyhodnocení SEA bylo vydáno ke konečné podobě koncepce a naplňuje také § 3 a § 8 s.ř.  při dostatečném zohlednění požadavku účasti veřejnosti .  Stanovisko k návrhu koncepce má povahu vyjádření, osvědčení či sdělení, které je procesně závazné; předkladatel závěry stanoviska věcně zohlední  ve finální podobě Programu. Tvrzení, že proces SEA musí nutně předcházet projednání Aktualizace NPSE v rámci připomínkového řízení není opřeno  o žádný legislativní požadavek.  V současné době je zpracováno Oznámení koncepce ve shodě se ZPV a bude podáno příslušnému orgánu výkonné moci k zahájení zjišťovacího řízení v rámci procesu SEA i hned poté, co bude evidentní, že není toto připravené Oznámení nutné upravit v souladu s vypořádáním došlých připomínek a námětů jak v rámci MPŘ tak veřejné konzultace.  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Obecná připomínka 3**  Návrh usnesení vlády ČR uvádí v bodě II návrh na zrušení bodů II.1.f) a II.1.g) usnesení vlády ČR ze dne 2. prosince 2015 č. 978, kterým byl schválen Národní program snižování emisí ČR. Ostatní body usnesení vlády ČR ze dne 2. prosince 2015 č. 978 ponechává v platnosti, tj.  také úkoly spočívající v povinnosti zajištění plnění prioritních opatření stanovených v NPSE 2015. | **Nejedná se o připomínku** |
| **Obecná připomínka 4**  Za zásadní nedostatek předložené Aktualizace NPSE považujeme skutečnost, že nově formulovaný scénář s dodatečnými opatřeními (NPSE-WaM) vychází z předpokladu plné implementace referenčního scénáře (NPSE-WM) a nad jeho rámec bere v úvahu navržená dodatečná opatření. Z uvedeného totiž vyplývá, že nově navržený scénář navrhuje opatření, pomocí nichž se má dosáhnout žádoucího cíle, tj. splnění všech závazků k roku 2020, 2025  a 2030, ale pouze za předpokladu, že bude také plně implementován scénář NPSE-WM, který však již v předložené Aktualizaci NPSE není popsán na úrovni jednotlivých opatření, která obsahuje, ale spíše  na úrovni popisu modelů a předpokladů, se kterými bylo pracováno. Předložená Aktualizace NPSE také neposkytuje žádné informace. | **Vysvětleno**  Popis scénáře NPSE-WM je uveden v příloze 2 Aktualizace NPSE. Scénář NPSE-WM zahrnuje dopad především těch strategií a opatření, které v době přípravy tohoto scénáře byly legislativně zakotveny a vychází z odhadu jejich efektu na snížení emisí.  Velká část vstupních parametrů scénáře NPSE-WM je určena platnými strategickými a koncepčními dokumenty, které upravují a ovlivňují vývoj jednotlivých hospodářských sektorů. Vliv těchto koncepcí a strategií na vývoj emisí znečišťujících látek pochopitelně roste s významností jednotlivých hospodářských sektorů ve vztahu k produkci emisí těchto látek. Zcela zásadní jsou pro scénář NPSE-WM ASEK a zejména Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu, Národní akční plán energetické účinnosti, Národní akční plán čisté mobility nebo Strategie resortu ministerstva zemědělství s výhledem do roku 2030.  Scénář NPSE-WM pak popisuje vývoj emisí vybraných znečišťujících látek  na základě predikce vývoje jednotlivých hospodářských sektorů dle platných strategií, koncepcí a plánů.  Do scénáře NPSE-WM vstupují i opatření stanovená koncepčními dokumenty zpracovanými MŽP, zde NPSE 2015, ale jen v určité míře a pouze u opatření, jejichž efekt na snížení emisí je kvantifikovatelný. Řada opatření v rámci NPSE 2015 (podobně jako v rámci Aktualizace NPSE) vytváří prostor a nezbytné podmínky pro realizaci dalších činností, které povedou ke snížení emisí vybraných znečišťujících látek, ale sama bezprostřední efekt na toto snížení nemají.  Z pohledu NPSE215 tak nebylo možné zahrnout efekt opatření, která v této době nebyla jednoznačně definována a schválena (jedná se především  o opatření AA3, AA5, BA3, AB1, AB2, AB23), dále nebyly zahrnuty efekty opatření, která měla především význam v lokálním omezování znečištění ovzduší a jejich efekt na celkové národní emise je spíše omezený (AB24, AB22).  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Obecná připomínka 5**  Předložená Aktualizace NPSE neobsahuje podrobnější odhad nákladů celého programu ani předpokládané zdroje jeho financování. Např. není zřejmé, z jakých zdrojů bude financováno prioritní opatření DA1 - *Obměna zdrojů tepla v sektoru lokálního vytápění domácností*. Doporučujeme doplnit. | **Akceptováno jinak, vysvětleno.**  Odhad nákladů na implementaci dodatečných opatření ke snížení emisí stanovených znečišťujících látek byl učiněn pro tzv. prioritní opatření Aktualizace NPSE. Jedná se o opatření, jejichž efekt na snížení emisí vybraných znečišťujících látek je vyčíslitelný a tedy má přímý a jednoznačný vliv na plnění cílů stanovených směrnicí 2016/2284 (EU). U podpůrných opatření případně průřezových opatření tento odhad učiněn nebyl, neboť jej nelze s přiměřeno přesností stanovit. Z povahy se jedná o opatření, jejichž další implementace a tedy i náklady s ní spojené je závislá na vzniku analýzy, nové legislativní úpravy, koncepce nebo nastavení dotačního titulu. Odhad nákladů je tak možné provést až po stanovení jejich základních parametrů.  V textu dokumentu – v příloze 1 Karty opatření je uveden pro dodatečná prioritní opatření odhad nákladů na jejich realizaci včetně předpokládaného zdroje financování  (v rubrice Implementace opatření).  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Obecná připomínka 6**  Předložená Aktualizace NPSE uvádí v nově navrhovaném scénáři 6 dodatečných prioritních opatření, oproti tomu NPSE 2015 navrhoval 23 prioritních opatření. Kontrolní závěr NKÚ z**kontrolní akce č. 18/04** mj. upozornil na nedostatečné plnění prioritních opatření. Celkem 7  z 23 prioritních opatření nebylo splněno v požadovaném termínu ani do ukončení této kontrolní akce a dalších 6 z 23 prioritních opatření NPSE je plněno průběžně, ale existují významná rizika nesplnění těchto opatření včas a v požadovaném rozsahu. | **Nejedná se o připomínku.**  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Věcná připomínka 1**  **Strana 81, článek 14**  V textu je popsána analýza existující projekce v oblasti znečišťování ovzduší. Jsou zde stručně popsána východiska emisní projekce scénáře NPSE-WM, který vycházel z inventury emisí  za rok 2015. Podrobný popis tohoto scénáře je pak uveden v příloze č. 2 předkládaného Programu. Na  straně 11 Programu je pak uvedeno, že provedena emisní projekce podle scénáře NPSE-WM zahrnuje všechny stávající úpravy a regulace schválené a platné  v době zpracování projekce.  Podrobný popis scénáře uvedený v příloze 2 předloženého Programu v žádné části neuvádí přehled existujících opatření. Není zřejmé, zda se v projekci počítá jen s efekty spojenými zejména s legislativními opatřeními (regulace) nebo např. i s efekty jiných předešlých dodatečných opatření schválených v NPSE 2015. Není tedy vůbec zřejmé, jakou množinu realizací jednotlivých opatření plná implementace scénáře NPSE-WM obnáší. | **Vysvětleno**  Popis scénáře NPS-WM je uveden v příloze 2 Aktualizace NPSE. Scénář NPSE-WM zahrnuje dopad především těch strategií a opatření, které v době přípravy tohoto scénáře byly legislativně zakotveny a vychází z odhadu jejich efektu na snížení emisí.  Velká část vstupních parametrů scénáře NPSE-WM je určena platnými strategickými a koncepčními dokumenty, které upravují a ovlivňují vývoj jednotlivých hospodářských sektorů. Vliv těchto koncepcí a strategií na vývoj emisí znečišťujících látek pochopitelně roste s významností jednotlivých hospodářských sektorů ve vztahu k produkci emisí těchto látek. Zcela zásadní jsou pro scénář NPSE-WM ASEK a zejména Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu, Národní akční plán energetické účinnosti, Národní akční plán čisté mobility nebo Strategie resortu ministerstva zemědělství s výhledem do roku 2030. Scénář NPSE-WM pak popisuje vývoj emisí vybraných znečišťujících látek na základě predikce vývoje jednotlivých hospodářských sektorů dle platných strategií, koncepcí a plánů.  Do scénáře NPSE-WM vstupují i opatření stanovená koncepčními dokumenty zpracovanými MŽP, zde NPSE 2015, ale jen v určité míře a pouze u opatření, jejichž efekt na snížení emisí je kvantifikovatelný. Řada opatření v rámci NPSE 2015 (podobně jako v rámci Aktualizace NPSE) vytváří prostor a nezbytné podmínky pro realizaci dalších činností, které povedou ke snížení emisí vybraných znečišťujících látek, ale sama bezprostřední efekt na toto snížení nemají.  Z pohledu NPSE215 tak nebylo možné zahrnout efekt opatření, která v této době nebyla jednoznačně definována a schválena (jedná se především  o opatření AA3, AA5, BA3, AB1, AB2, AB23), dále nebyly zahrnuty efekty opatření, která měla především význam v lokálním omezování znečištění ovzduší a jejich efekt na celkové národní emise je spíše omezený (AB24, AB22).  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Věcná připomínka 2**  **Strana 102, Tabulka 37: Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší, Tabulka 38: Podpůrná opatření; strany 137 - 163, Příloha č. 1 - karty opatření**  Doporučujeme zrevidovat a sjednotit informace uvedené v tabulce 37: *Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší* a v tabulce 38: *Podpůrná opatření* s údaji uvedenými v Příloze č. 1 - karty opatření.  Příklady nesouladu informací uvedených v předmětných tabulkách a v Příloze č. 1:   * V tabulce 37 je u prioritního opatření *Zvýšení podílu výroby elektrické energie a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie* (kód opatření BB12) uveden gestor opatření MPO a spolugestor opatření MŽP. V Příloze č. 1 - karty opatření, je na  straně 139 u tohoto prioritního opatření uveden gestor MŽP a spolugestor MPO. * V Příloze č. 1 - karty opatření, na straně 143 je u opatření *Dodatečné snížení emisí k  roku 2030 ze sektoru silniční doprava* (kód opatření AB26) uvedeno, že plnění tohoto opatření bude probíhat ve spolupráci mj. s MF. V tabulce 37 však MF u tohoto opatření není uvedeno jako spolugestor. * V tabulce 38 jsou u opatření *Podpora nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou osobní dopravu* (kód podpůrného opatření AA12) uvedeni dva gestoři MMR a MD a spolugestoři MŽP a MF. V příloze č. 1 - karty opatření, je u tohoto podpůrného opatření uvedeno MMR jako gestor a spolugestoři jsou MD, MPO, MŽP a hl. m. Praha. | **Akceptováno.**  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Věcná připomínka 3**  **Strana 141, Příloha č. 1 - karty opatření; karta opatření *Zlepšení kvality palivového dřeva používaného ve stacionárních zdrojích o jmenovitém tepelném příkonu do 300 kW***  V popisu předmětného opatření je mj. uvedeno: „*Ve spolupráci s výrobci spalovacích zdrojů bude proto zavedeno orientační měření vlhkosti dřeva jako součást kontroly technického stavu a provozu spalovacích zdrojů o jmenovitém tepelném příkonu do 300 kW*“. Dále je v textu popisu opatření uvedeno „*Současně bude používání dostatečně suchého dřeva podpořeno osvětou*“. Na kartě tohoto opatření je v řádku, který obsahuje informace o odhadu nákladů na implementaci opatření uvedeno *„Jednotky tisíc až jednotky mil. Kč dle zvolené formy a rozsahu osvěty“*.  Doporučujeme do odhadu nákladů zahrnout i náklady, které souvisí se zavedením orientačního měření vlhkosti dřeva jako součást kontroly technického stavu a provozu spalovacích zdrojů o jmenovitém tepelném příkonu do 300 kW. Stejně tak doporučujeme přidat informace o zavedení orientačního měření vlhkosti dřeva do karty opatření na řádek týkající se implementace opatření.  Na řádku karty opatření, který se týká indikátorů plnění, je mj. uvedeno „*Průměrná vlhkost dřeva určená ze statistického šetření ENERGO (jen v letech vyhodnocení)*“. Doporučujeme specifikovat, v kterých letech konkrétně se bude sledovat průměrná vlhkost dřeva tak, aby  byl tento indikátor plnění jednoznačně časově vymezen. Dále doporučujeme indikátor plnění „*Průměrná vlhkost dřeva*“ blíže specifikovat, tak aby bylo možné plnění tohoto indikátoru jednoznačně vyhodnotit. | **Vysvětleno.**  Náklady na zjišťování vlhkosti palivového dřeva v rámci kontroly technického stavu a provozu kotle prodlouží dle předpokladu dobu kontroly kotle max. o 5 min, neboť se jedná o jednoduché orientační konduktometrické měření obsahu vody ve dřevě, což představuje náklady cca 17 Kč/kontrolu. Jediným nákladem odborně způsobilých osob provádějící kontroly spalovacích stacionárních zdrojů bude jednorázový náklad na pořízení konduktoměru (vlhkoměru na palivové dřevo), jehož cena se pohybuje mezi 300 - 1000 Kč. Z výše uvedeného vyplývá, že by zavedení tohoto měření nemělo mít vliv na výslednou současnou cenu kontroly.  Termíny statistického šetření ENERGO nebyly dosud závazně stanoveny, ČSÚ předpokládá jeho organizaci v roce 2021 a pravděpodobně 2025. Indikátor je konstruován jako poměr suchého a vlhkého dřeva podle údajů o době skladování dřeva poskytnutých respondenty šetření.  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Věcná připomínka 4**  **Strana 147 - 163, Příloha č. 1 - karty opatření, karty podpůrných opatření**  Některé karty podpůrných opatření neobsahují informace týkající se odhadu nákladů na  implementaci opatření, ani informace o finančních zdrojích na implementaci jednotlivých opatření. Doporučujeme do karet podpůrných opatření, u kterých se předpokládá, že bude nutné vynaložit k jejich implementaci finanční prostředky, tyto informace doplnit. Jedná se například o opatření: DC2, AA12, AA7, BA1, ED3, PO3. | **Vysvětleno.**  Náklady na implementaci byly odhadnuty pro tzv. prioritní opatření. Mezi prioritní opatření byla zařazena taková, jejichž efekt je možné kvantifikovat. Ostatní opatření jsou označena jako podpůrná (pokračuje se tak v hierarchii nastavené předchozím NPSE 2015), což ale neznamená, že by byla nějakým způsobem upozaďována nebo považována za méně důležitá. Rozdíl je pouze v možnosti jejich kvantifikace (prostřednictvím aktivitního údaje), kvantifikace jejich efektu a tedy jejich přímé vazby na dosažení směrnicí 2016/2284 (EU) stanovených cílů a tím i kvantifikace nákladů spojených s jejich realizací.  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Věcná připomínka 5**  **Strana 173, Příloha č. 3 - Vyhodnocení plnění opatření stanovených NPSE 2015**  Předložená Aktualizace NPSE dále v příloze č. 3 uvádí vyhodnocení prioritních opatření NPSE 2015 provedené předkladatelem, ze kterého je také zřejmé nesplnění některých opatření nebo jejich opožděné plnění. Současně však z předloženého materiálu není vůbec zřejmé, z jakého důvodu již některá opatření (např. AA8 - *Podpora osobních vozidel šetrných k životnímu prostředí*, AA10 - *Podpora zavádění nízkoemisních zón*, BA3 - *Podpora snížení podílu pevných fosilních paliv ve spalovacích stacionárních zdrojích nespadající pod systém EU ETS*, AB1 - *Výstavba páteřní sítě kapacitních komunikací pro automobilovou dopravu*, AB2 - *Prioritní výstavba obchvatů měst a obcí*) nejsou ze strany předkladatele dále navrhována, i když byla z jeho strany v roce 2015 vyhodnocena jako prioritní. Současně  např. opatření AB23 - Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici, které bylo v NPSE 2015 vyhodnoceno jako prioritní, je v nově navrhovaném scénáři NPSE-WaM uváděno jako podpůrné opatření, přičemž z popisu předpokladů scénáře NPSE-WM je zřejmé, že se pro oblast dopravy počítá s přesuny silniční dopravy na železnici.  Za zásadní nedostatek předložené Aktualizace NPSE tak považujeme absenci provázanosti opatření NPSE 2015 a nově navrhovaného scénáře NPSE-WaM s předpokladem plné implementace scénáře referenčního scénáře NPSE-WM.  NKÚ doporučuje u vyhodnocení plnění opatření NPSE 2015 doplnit zejména jejich návaznost na nově definovaný scénář NPSE-WaM, zejména v případech, kdy opatření zatím nebyla splněna nebo jsou plněna nedostatečně. V případech, kdy se od plnění některých opatření upouští, měl by předkladatel tuto skutečnost odůvodnit, neboť v rámci procesu SEA byla v roce 2015 vyhodnocena jako opatření, která mají potenciál ke zlepšení kvality ovzduší. | **Akceptováno jinak, vysvětleno.**  Opatření vyplývající z NPSE 2015 zůstávají stále platná s výjimkou několika opatření (3), která jsou nově navrženým Usnesením vlády rušena.  Plnění platných opatření bude nadále sledováno a vyhodnocováno. Text dokumentu (článek 22) bude v tomto smyslu upraven tak, aby byl přesah plnění a vyhodnocování opatření stanovených NPSE 2015 zřejmý. V kartách opatření a v příloze 3 Aktualizace NPSE bude doplněna provazba stávajících a nově navržených dodatečných opatření, případně výhled dalšího plnění stávajících opatření s předpokládanými milníky v jejich plnění, pokud jsou známy.  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Formální připomínka 1**  **Strana 61 odst. 5**  V tomto odstavci je dvakrát odkazováno na článek 6 Programu, správně má být odkazováno na článek 7 Programu. | **Akceptováno.**  **Vyjádření k vypořádání:**  NKÚ souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Unie zaměstnavatelských svazů ČR** | **Tato připomínka je doporučující**  **Str. 88: Energetika, slabé stránky**  Doporučujeme vložit tyto odrážky do tabulky pro slabé stránky:  - Velice nízký nárůst nových OZE v elektroenergetice důsledkem nedostačující podpory ze strany státu a retroaktivních zásahů do sektoru OZE.  - Absence jasné politické deklarace k rychlému a dlouhodobému navýšení OZE v elektroenergetice.  - Nedostatečný nárůst využití OZE v průmyslu a jiných odvětví ekonomiky.  - Nevyužití tzv. brownfieldů a znečištěných ploch pro výrobu energie z OZE | **Neakceptováno.**  Připomínky jdou nad rámec záběru Programu, který nemá za cíl identifikovat bariéry rozvoje OZE na takto detailní úrovni. Nesouvisí s cíli dokumentu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Unie zaměstnavatelských svazů ČR nesouhlasí s vypořádáním připomínek, nicméně na připomínkách netrvá a nepovažuje je za zásadní. |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| **Tato připomínka je doporučující**  **Str. 89, Energetika, rizika:**  Doporučujeme vložit tyto odrážky do tabulky pro rizika:  - Pomalý růst nových zdrojů z OZE může vést k nárůstu počtu lokálních topenišť.  - Pomalý nárůst OZE v elektroenergetice může způsobit odklad útlumu výrobu elektřiny z fosilních zdrojů.  - Nedostatečné legislativní ukotvení akumulace energie neumožní využít potenciál OZE v elektroenergetice a může způsobit odklad útlumu výrobu elektřiny z fosilních zdrojů a další využití energie  z fosilních paliv pro tzv. podpůrné služby. | **Neakceptováno.**  Připomínky jdou nad rámec záběru Programu, který nemá za cíl identifikovat bariéry rozvoje OZE na takto detailní úrovni. Nesouvisí s cíli dokumentu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Unie zaměstnavatelských svazů ČR nesouhlasí s vypořádáním připomínek, nicméně na připomínkách netrvá a nepovažuje je za zásadní. |
|
|
|
|
|
|
|
| **Tato připomínka je doporučující**  **Str. 89 Energetika, příležitosti: Doporučujeme vložit tyto odrážky do tabulky pro příležitosti:**  - Vysoký potenciál pro výrobu elektřiny z fotovoltaických elektráren  pro domácnosti a podniky.  - Vysoký potenciál využití OZE v elektrifikaci městské hromadné dopravě.  - Potenciál využití OZE v elektroenergetice v kombinaci s akumulací energie jako náhrada pro výrobu elektřiny z fosilních paliv. | **Neakceptováno.**  Připomínky jdou nad rámec záběru Programu, který nemá za cíl identifikovat bariéry rozvoje OZE na takto detailní úrovni. Nesouvisí s cíli dokumentu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Unie zaměstnavatelských svazů ČR nesouhlasí s vypořádáním připomínek, nicméně na připomínkách netrvá a nepovažuje je za zásadní. |
|
|
|
|
|
| **Tato připomínka je doporučující**  **Str. 89, doprava, rizika: Doporučujeme vložit tyto odrážky  do tabulky pro rizika:**  - Pomalejší nárůst elektromobility než očekávaný důsledkem nedostatečného rozvoje podpory OZE v elektroenergetice. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Růst elektromobility není závislý na podpoře rozvoje OZE v elektroenergetice. Možná dokonce spíše naopak, vyšší provozní podpora OZE, která se promítá  do koncové ceny elektřiny, může být bariérou rozvoje elektromobility, tak jak je tomu například v Německu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Unie zaměstnavatelských svazů ČR nesouhlasí s vypořádáním připomínek, nicméně na připomínkách netrvá a nepovažuje je za zásadní. |
|
|
|
| **Tato připomínka je doporučující**  **Str. 89, doprava, příležitosti: Doporučujeme vložit tyto odrážky do tabulky pro příležitosti:**  - Využití nových zdrojů OZE (např. fotovoltaických elektráren) pro provoz elektrifikované městské hromadné dopravy (jak místní výroba, tak přes dohody o odběru elektřiny PPA). | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Připomínky jdou nad rámec záběru Programu, který nemá za cíl identifikovat bariéry rozvoje OZE na takto detailní úrovni. Nesouvisí s cíli dokumentu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Unie zaměstnavatelských svazů ČR nesouhlasí s vypořádáním připomínek, nicméně na připomínkách netrvá a nepovažuje je za zásadní. |
|
|
|
|
| **Tato připomínka je doporučující**  **Str. 90, zemědělství, rizika**: Doporučujeme vložit tyto odrážky  do tabulky pro rizika:  - Neumožnění využití OZE (např. fotovoltaiky) pro elektrifikaci zemědělských vozů důsledkem zákazu výstavby pozemních fotovoltaických elektráren. | **Neakceptováno.**  NPSE nemá za cíl identifikovat konkrétní bariéry rozvoje OZE.  **Vyjádření k vypořádání:**  Unie zaměstnavatelských svazů ČR nesouhlasí s vypořádáním připomínek, nicméně na připomínkách netrvá a nepovažuje je za zásadní. |
|
|
|
|
| **Tato připomínka je doporučující**  **Str. 138, opatření „Zvýšení podílu výroby elektrické energie a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie„**:  Doporučujeme aktualizovat opatření "Zvýšení podílu výroby elektrické energie a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie" ve vazbě na finální verzi tzv. Klimatického plánu, který aktuálně schvaluje Evropská komise. Původní návrh MPO k tzv. Klimatickému plánu nepočítá s dostatečným rozvojem nových OZE ve výrobě elektrické energie. Na tomto místě není jisté, na kolik bude klimatický plán směrodatný při snaze snižovat emise přinejmenším z oblasti výroby elektrické energie. V každém případě bude nutné odstavec aktualizovat vzhledem k požadavkům Evropské Komise navýšit podíl OZE ze zamýšlených 20,8% na minimálně 23%.  Ve výčtu implementačních opatření nejsou uvedeny programy Nová zelená úsporám ani OPŽP. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Vzhledem k termínu předložení NPSE Evropské komisi (1. 4. 2019) danému evropskou legislativou není možné dále odkládat finalizaci programu. Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx  o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu ČR by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů  na realizaci opatření.  **Vyjádření k vypořádání:**  Unie zaměstnavatelských svazů ČR nesouhlasí s vypořádáním připomínek, nicméně na připomínkách netrvá a nepovažuje je za zásadní. |
|
|
|
| **Tato připomínka je doporučující.**  **Str. 152, opatření „Podpora nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou osobní dopravu“:**  S nákupem bezemisních vozidel by měla být zároveň umožněna podpora pro instalaci lokálního zdroje výroby elektřiny. | **Vysvětleno.**  Problematika bude řešena v rámci příprav nových operačních programů.  **Vyjádření k vypořádání:**  Unie zaměstnavatelských svazů ČR nesouhlasí s vypořádáním připomínek, nicméně na připomínkách netrvá a nepovažuje je za zásadní. |
|
|
|
|
| **Ministerstvo obrany** | **1. K prioritnímu opatření s kódem AB26 (Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava)**    Požadujeme, aby Ministerstvo obrany bylo již ve fázi přípravy jednotlivých dokumentů k tomuto opatření vždy osloveno k součinnosti, jelikož opatření může mít dopad na činnost vojsk.  ***Odůvodnění:*** *Navrhovaná opatření**budou rozpracována v Analýze zpoplatnění vozidel v České republice a aktualizovaném Národním akčním plánu čisté mobility.*  **Tato připomínka je zásadní.** | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Analýza zpoplatnění vozidel v České republice je úkol, který je primárně stanoven Národním akčním plánem čisté mobility, který byl schválen usnesením vlády ČR ze dne 20. listopadu 2015 č. 941 jako úkol S28. Gesce za plnění tohoto úkolu byla uvedeným dokumentem a posléze výše zmíněným usnesením vlády udělena Ministerstvu dopravy. Vytvoření vlastního dokumentu Národní akční plán čisté mobility a jeho aktualizací náleží do gesce Ministerstva průmyslu a obchodu. Ministerstvo životního prostředí s oběma výše uvedenými resorty na obou koncepčních dokumentech a jejich plnění spolupracuje a využívá a zohledňuje jejich výstupy. Ministerstvo životního prostředí nicméně není zpracovatelem ani předkladatelem ani jednoho z uvedených dokumentů a z tohoto důvodu ani přípravu či aktualizaci uvedených dokumentů neorganizuje.  Případnou účast MO při přípravě těchto dokumentů je tedy nutné řešit přímo  s jejich zpracovateli.  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo obrany souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Ministerstvo pro místní rozvoj** | Příloha č. 1 – Karty opatření, str. 161  **Zásadní připomínka (**82-OSŘ)  Na straně 161 materiálu je pod kódem ED 4 navrženo opatření nazvané Metodika pro umisťování záměrů do území, kde gestorem plnění je MŽP ve spolupráci s MMR a dalšími jmenovanými subjekty. Cílem tohoto opatření je vypracovat metodiku pro přípravu  a posuzování záměrů v území, kde je již dnes nevyhovující kvalita ovzduší, resp. jsou překračovány příslušné imisní limity, ale samotný záměr ke zhoršování stavu dle rozptylové studie nepřispívá. Metodika dle materiálu bude tuto situaci efektivně řešit a povede ke zlepšování kvality ovzduší při současném umožnění rozvoje území. Prioritou budou oblasti s překračovanými imisními limity, metodika se nicméně bude týkat celého území České republiky.  Odbor stavebního řádu MMR zásadně nesouhlasí z hlediska své působnosti, tj. z hlediska působnosti na úseku územního rozhodování a stavebního řádu s navrhovaným opatřením ED 4, kterým je uloženo MMR vypracovat Metodiku pro umisťování záměrů do území.  Odůvodnění:  Navrhované opatření nemá oporu v zákoně. Nelze pro záměr, který dle rozptylové studie nepříspívá ke zhoršení kvality ovzduší v daném území, stanovit ve fázi jeho umisťování a následném povolovacím procesu další požadavky na základě metodického pokynu, a to jen proto, že v daném území je již v současné době nevyhovující kvalita ovzduší, resp. jsou překračovány příslušné imisní limity. Každý záměr musí být v první řadě v souladu s územním plánem, požadavky stavebního zákona a jeho prováděcích předpisů, zvláštních právních předpisů, se závaznými stanovisky dotčených orgánů a dalšími náležitostmi, pak je umístitelný a povolitelný bez ohledu na aktuálně zhoršené rozptylové podmínky. Požadujeme tento úkol vypustit. | **Akceptováno jinak.**  Formulace opatření bude změněna tak, aby primárním krokem implementace opatření bylo zpracování analýzy zaměřené na popsání nedostatků podhodnocení a opominutí vyplývajících ze současně používaného postupu hodnocení EIA. V návaznosti na provedenou analýzu bude vyhodnoceno, které postupy je třeba v hodnocení EIA zahrnout, aby se dostatečně posoudil vliv všech činností, které se záměrem souvisí. Gesce za plnění bude stanovena pouze pro MŽP. Termín pro dokončení analýzy je stanoven na 31. 12. 2020.  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo pro místní rozvoj souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| Čl. 19, str. 102, tab. 38  **Doporučující připomínka** (26-OŘOP)  U opatření s kódy AA12 a AA7 uvedení gestoři a spolugestoři neodpovídají gestorům/spolugestorům správně uvedeným v kartách opatření v příloze č. 1, str. 152 a 153. | **Akceptováno.**  Text bude upraven ve shodě s připomínkou.    **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo pro místní rozvoj souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| Příloha č. 1, str. 153  **Doporučující připomínka** (26-OŘOP)  S ohledem na termín plnění opatření AA7 je nezbytné do pole Implementace opatření doplnit operační programy pro období 2021+ (podobně jako v kartě opatření AA12). | **Akceptováno.**  Text bude upraven ve shodě s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo pro místní rozvoj souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| Článek 19 – str. 102 a 103 a Příloha č. 1 – Karty opatření  **Doporučující připomínka** (81-OÚP)  Určení gestorů a spolugestorů dodatečných opatření v tabulce  v samotném materiálu (str. 102 a 103) a v Příloze č. 1 – Karty opatření se v mnoha případech liší (např. opatření BB12 – prohození gestora  a spolugestora, ED4 – v Příloze č. 1 na str. 161 uvedena řada spolugestorů, v tabulce na str. 102 spolugestoři opatření uvedeni nejsou). Doporučujeme určení gestorů a spolugestorů v obou částech materiálu sjednotit. | **Akceptováno.**  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo pro místní rozvoj souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Ministerstvo práce a sociálních věcí** | **MPSV uplatňuje následující zásadní připomínku**:  Součástí materiálu jsou také podpůrná opatření, přičemž jedno  se dotýká MPSV. Jde o opatření DA2: Změna výpočtu příspěvku  na bydlení. Opatření zní následovně: Na základě analýzy nastavení příspěvku na bydlení a zhodnocení možností změn jeho nastavení  s cílem zvýšení motivace příjemců podpory k preferenci environmentálně šetrných způsobů vytápění může být zvážena změna způsobu výpočtu dávky hmotné nouze na bydlení. Určující  pro zavedení takové změny bude určení množiny možných příjemců modifikovaného příspěvku a vyčíslení možného přínosu takového opatření. Cílem případné změny je snížit motivaci k využívání hnědého a černého uhlí či pevných paliv obecně a motivovat k využívání ekologicky vhodnějších způsobů vytápění a ohřevu užitkové vody. Opatření by mělo být splněno předložením novely zákona vládě  do 30. 6. 2020.  Z jednání zástupců MPSV a MŽP v únoru 2019 vyplynulo, že takovýto požadavek je u dávek na bydlení nesystémový a šlo by o diskriminační opatření vůči určité skupině obyvatel dané přímo v zákoně. Jak vyplynulo z uvedeného jednání, resort MŽP není schopen dodávat  v potřebných termínech relevantní data, na základě kterých by byl vyhodnocen nárok, případně výše dávky v závislosti na používaném druhu paliva (kotle). Situace by se měla naopak řešit v rámci opatření, se kterými bude disponovat rezort MŽP, který od roku 2020 bude mít v platnosti legislativní normy na zákaz používání nevyhovujících kotlů. Podle informací zástupců MŽP bude dána legislativní možnost zákazu používání těchto kotlů. Pokud bude tato možnost využívána, bude  to mít automaticky dopad do dávek na bydlení (domácnosti nebudou moci prokázat náklady na tyto druhy vytápění) a tím dojde ke snížení uznatelných nákladů a výše dávky. Proto není nutná žádná změna současného nastavení dávkového systému podpory bydlení v rámci sociálních dávek v navrhovaném smyslu. | **Akceptováno jinak.**  Jedná se o podpůrné opatření, které odpovídá svým zněním závěrům tzv. Dialogu o čistém ovzduší a je ekvivalentní zadání bodu 7 usnesení vlády č. 502 ze dne 9. července 2019 k závěrům vyplývajícím z Dialogu o čistém ovzduší. Uvedený bod zní následovně: "ministryni práce a sociálních věcí ve spolupráci s ministrem životního prostředí předložit vládě do 31. prosince 2019 analýzu nastavení příspěvku na bydlení obsahující zhodnocení možností změn jeho nastavení s cílem zvýšení motivace příjemců podpory k preferenci environmentálně šetrných způsobů vytápění".  Znění opatření DA2 popsané v textu karty opatření DA2 bezpochybně vede  k tomu, že případné změny ve výpočtu příspěvku na bydlení jsou plně závislé na výsledcích provedené analýzy a doslova uvádí "že změna může být zvážena". Ministerstvo životního prostředí se domnívá, že uvedená textace je  v souladu s usnesením vlády č. 502/2019.  V návaznosti na vznesenou připomínku je navržena následující změna formulace v kartě opatření:  Termín plnění: V případě, že výsledkem analýzy bude doporučení změny nastavení příspěvku na bydlení, přeložit návrh novely zákona vládě  do 30. 12. 2020.  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo práce a sociálních věcí souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Ministerstvo financí** | **Zásadní připomínka**  K Materiálu, str. 74 - 78, Článek 12: ODEZVA - ANALÝZA PRÁVNÍHO RÁMCE OCHRANY OVZDUŠÍ NA GLOBÁLNÍ A EVROPSKÉ ÚROVNI, V EU A ČR:  U problematiky omezování emisí znečišťujících látek ze silničních motorových vozidel v rámci EU postrádáme nově schválené cíle ohledně CO2/km pro osobní i užitkové automobily. V případě osobních automobilů byl pro rok 2021 stanoven cíl ve výši 95 g CO2/km (počítán jako průměr flotily nových vozů). EU se dále dohodla na dalším snižování emisí CO2/km, a to o 15 % do roku 2025 a o 37,5 % do roku 2030 u osobních automobilů a o 31 %  do roku 2030 u užitkových automobilů (za základ k výpočtu snížení emisí je považován rok 2021). Analýza a Národní program tyto skutečnosti vůbec nereflektují. Žádáme o jejich doplnění. | **Akceptováno.**  Text bude upraven ve shodě s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo financí souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní připomínka**  K Materiálu, Příloha č. 1 – Karty opatření, str. 178, Název opatření: BA3 – Podpora snížení podílu pevných fosilních paliv  ve spalovacích stacionárních zdrojích nespadajících pod systém EU ETS:  Na konec textu popisujícího cíl a průběh opatření požadujeme doplnit následující text: „Po dohodě místopředsedkyně vlády  a ministryně financí s ministrem životního prostředí je navržena změna gesce zpracovatele uvedené analýzy z Ministerstva financí na Ministerstvo životního prostředí formou změny usnesení vlády č. 6 ze dne 9. ledna 2017.“. | **Akceptováno jinak.**  Text (str. 179, Příloha 3) bude upraven následovně: „Po dohodě místopředsedkyně vlády a ministryně financí s ministrem životního prostředí došlo ke změně gesce zpracovatele uvedené analýzy z Ministerstva financí  na Ministerstvo životního prostředí, které dále uvedenou analýzu dopracovává."  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo financí souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní připomínka**  Dle čl. IV bodu 7 Jednacího řádu vlády by Předkládací zpráva měla obsahovat zhodnocení z hlediska případných dopadů materiálu  na jednotlivé druhy veřejných rozpočtů v tříletém výhledu. Vzhledem k tomu, že materiál tyto informace neobsahuje, požadujeme je do Předkládací zprávy doplnit. Předpokládáme,  že případné finanční prostředky potřebné na plnění jednotlivých opatření si zajistí jednotlivé kapitoly státního rozpočtu, které jsou gesčně zodpovědné za splnění daného opatření, v rámci svých schválených rozpočtů na dané roky a nebudou tak vznášeny dodatečné požadavky nad rámec schváleného státního rozpočtu a střednědobého výhledu. | **Akceptováno jinak.**  Text dokumentu Aktualizace NPSE v části „Příloha 1 – Karty opatření“ obsahuje i odhad nákladů na tzv. prioritní opatření včetně uvedení způsobu implementace a tedy i předpokládaného zdroje financování. Mezi prioritní opatření byla zařazena taková, jejichž efekt je možné kvantifikovat. Současně je uveden předpokládaný zdroj finančních prostředků pro zajištění implementace uvedených opatření.  Do předkládací zprávy bude doplněna následující věta: "Finanční prostředky potřebné na plnění jednotlivých opatření pro jednotlivé roky budou vždy zajištěny v rámci schváleného státního rozpočtu a střednědobého výhledu."  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo financí souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Připomínky:**   1. V Předkládací zprávě doporučujeme upravit první větu (a zformátovat vybrané odstavce v následujícím textu), kde došlo k odskočení textu na nový řádek. 2. V Návrhu usnesení vlády v části III. bod 1. písm. d) doporučujeme slova „spalovat pouze suchého dřevo“ opravit na slova „spalovat pouze suché dřevo“. 3. K Materiálu, str. 17, tabulka 1: Základní makroekonomické údaje:   Chtěli bychom upozornit, že data pro uvedené makroekonomické ukazatele jsou již dostupná i pro roky 2017 a 2018. Některé údaje navíc byly revidovány (HDP, saldo obchodní bilance). Místo termínu „Inflace“ by měl být použit termín „Průměrná míra inflace“. Doporučujeme tyto skutečnosti zohlednit. | **Akceptováno**  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo financí souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Ministerstvo zemědělství** | **Zásadní připomínka**  V kartě opatření CB8 „Zpřísnění povinností při skladování a aplikaci hnojiv“ je pod písm. a) uveden popis opatření: „*Od 1. 1. 2020 povinnost bezprostředního zapravení minerálních hnojiv na bázi močoviny neošetřených inhibitory ureázy do orné půdy ihned po jejich aplikaci na povrch půdy při předseťové přípravě půdy ve smyslu informace  pro vládu od MZe č.j. 15385/2017-MZe-17221, „Informace o zavedení opatření ke snížení emisí amoniaku z aplikace minerálních hnojiv“  a usnesení vlády České Republiky o závěrech vyplývajících z dialogu o čistém ovzduší.*“ Účinnost novely vyhlášky č. 377/2013 Sb.,  o skladování a způsobu používání hnojiv, a tím i této povinnosti, požadujeme změnit na datum od 1. 3. 2020, a to z důvodu sladění termínu se stejným úkolem, který byl již projednán vládou ČR dne  8. 7. 2019 v rámci materiálu „Závěry vyplývající z Dialogu o čistém ovzduší a návrh dalšího postupu“. Obdobně požadujeme změnit  i datum účinnosti v návrhu usnesení vlády ČR v bodě III, odst. 3, písm. a). | **Akceptováno.**  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo zemědělství souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní připomínka**  V kartě opatření CB8 „Zpřísnění povinností při skladování a aplikaci hnojiv“ je pod písm. b) uveden popis opatření: „*U chovů od projektované kapacity odpovídající 5 tunám emisí amoniaku ročně uvedených do provozu po 1. 1. 2020 využívat nízkoemisní systémy skladování statkových hnojiv.*“ Účinnost tohoto opatření požadujeme posunout na datum od 1. 1. 2022, a to z  důvodu, že nelze zavést tuto novou povinnost v tak krátké časové lhůtě a bez dostatečného času nutného na obeznámení se zemědělskou veřejností. Hlavním důvodem je nicméně ohled na případné již rozestavěné objekty, jejichž stavba byla projektována bez vědomí dodržet tuto povinnost již  od 1. 1. 2020. Zavedením opatření od data navrhovaného MŽP, tedy od 1. 1. 2020, by tak bylo nutno významně zasáhnout do již realizovaných staveb. Obdobně požadujeme změnit i datum účinnosti u tohoto úkolu v návrhu usnesení vlády ČR v bodě III, odst. 3, písm. a).  Zároveň požadujeme od MŽP vysvětlení, z jakého důvodu je návrh této povinnosti vztažen k chovům s hranicí projektované kapacity 5 tun emisí amoniaku ročně. | **Akceptováno, vysvětleno.**  5 tun emisí amoniaku ročně je navrženo jednak s ohledem  na možnost podpory opatření prostřednictvím podmínek provozu uložených  ve vyhlášce č. 415/2012 Sb., případně v povoleních provozu vydávaných  podle zákona č. 201/2012 Sb. a jednak (a to zejména) z důvodu nutnosti spodního kapacitního prahu pro toto opatření. Jedná se o restriktivní opatření a realisticky nelze plnění této povinnosti očekávat u malých či soukromých chovů.  Vlastní opatření bude v textu karty opatření v příloze 1 konkretizováno takto: „Nízkoemisními systémy se rozumí konstrukční řešení, např. zakrytování, zastřešení, apod., popř. překrytí pevnými plovoucími materiály“.  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo zemědělství souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní připomínka**  V kartě opatření CA2 Podpora pastevního chovu je uveden termín  pro zpracování Analýzy současného stavu chovů skotu a možných zdrojů financování podpory pastevního chovu: do 30. 6. 2020. Požadujeme tento termín posunout na datum 31. 12. 2020, a to z důvodu standardní administrace tzv. funkčních úkolů na MZe, jejichž realizace je většinou uzavírána ke konci běžného roku. | **Akceptováno, upraveno**.  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo zemědělství souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní připomínka**  Text návrhu usnesení, bodu III. odst. 3, písm. b), ve kterém je uvedeno: “*zpracovat do 30. 6. 2020 analýzu současného stavu chovu skotu  bez tržní produkce mléka a možností podpory pastevního chovu skotu a na základě doporučení analýzy případně připravit a realizovat  od 1. 1. 2025 dotační program podpory pastevního chovu skotu.*“ požadujeme změnit takto: „zpracovat do 31. 12. 2020 analýzu současného stavu chovu skotu bez tržní produkce mléka a možnosti podpor pastevního chovu skotu. S ohledem na dotační programy Ministerstva zemědělství, které již v současné době chovy skotu  bez tržní produkce mléka podporují, a s ohledem na synergické efekty této podpory v oblasti snižování emisí NH3 ze zemědělství, je nutno kontinuálně zachovat míru této podpory i nadále, tzn. minimálně  po dobu platnosti tohoto Národního programu snižování emisí ČR.  MZe v tuto chvíli o dodatečné podpoře pastevních chovů neuvažuje. Jakákoliv dodatečná podpora, nad rámec již dnes realizovaných podpor ze strany MZe, by měla být v návrhu usnesení uvedena v úkolech pro ministra životního prostředí. | **Akceptováno jinak.**  Text usnesení bude upraven takto. Text usnesení bude zohledněn také v kartě opatření.   „Zpracovat do 31. 12. 2020 analýzu současného stavu chovu skotu bez tržní produkce mléka, včetně možností pokračování příp. rozšíření podpory pastevního chovu skotu a výsledky provedené analýzy zohlednit nejpozději  k 1. 1. 2025.“  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo zemědělství souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Doporučující připomínka**  1. Na str. 82 je ve druhém odstavci uveden text „*Hodnoty národních emisních faktorů byly stanoveny s využitím podkladů pro přípravu nařízení č. 377/2013 Sb., o skladování a použití statkových hnojiv.*“ Nejedná se o nařízení, ale vyhlášku č. 377/2013 Sb., o skladování  a způsobu používání hnojiv. Požadujeme text upravit podle zde uvedeného názvu vyhlášky. | **Akceptováno, upraveno.**  **Vyjádření k vypořádání:**  Ministerstvo zemědělství souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Olomoucký kraj** | **Tuto připomínku považuje Olomoucký kraj za zásadní.**  Na **str. 32** je uvedena mimo jiné uvedeno, že v případě VOC  je dominantním zdrojem emisí sektor “Lokální vytápění domácností” (víc než 43 %) a hned po něm sektor „Použití organických rozpouštědel” (téměř 30 %). Zde krajský úřad navrhuje změnu legislativy, respektive znění **§ 3 odst. 9 vyhlášky č. 415/2012 Sb.,  o přípustné úrovni znečišťování a jejím zjišťování a o provedení některých dalších ustanovení zákona o ochraně ovzduší**, ve  znění pozdějších předpisů (dále jen „Vyhláška“), což by se následně dalo zařadit pod opatření ED4 uvedená v předložené Aktualizaci.  Současné znění § 3 odst. 9 Vyhlášky: „*Od měření emisí těkavých organických látek podle odstavce 3 lze na základě rozhodnutí krajského úřadu podle § 6 odst. 2 zákona upustit a emise zjišťovat výpočtem u stacionárních zdrojů uvedených v části II přílohy č. 5, pokud nepoužívají technologii ke snižování emisí těchto látek*“.  Navrhujeme změnit text uvedený ve Vyhlášce, a to tak, že buď bude stanovena prahová kapacita, kdy lze stávajícího znění využít, řekněme do 5 tun VOC, nebo paušálně uvézt, že o upuštění  od měření VOC lze požádat, pokud bude provozovatel dané technologie používat organická rozpouštědla s obsahem < 30%.  Zdůvodnění:  Při současném paragrafovém znění nejsou provozovatelé nijak „motivováni“ k instalaci technologií snižující emise těkavých organických látek (pro jednoduchost dále „VOC“). Není a priori určena žádná prahová kapacita, kdy by měl správní orgán možnost stanovit, že bez zařízení k eliminaci VOC nebude povoleno umístění, následně provedena stavba zdroje a konečně zdroj uveden do provozu. To vede k situaci, kdy při rekonstrukcích stávajících zdrojů a v neposlední době i stále častějšímu navyšování projektované kapacity VOC řádově až o desítky tun, jsou již instalovaná a provozovaná zařízení pro eliminaci VOC rušena anebo nejsou vůbec žádná navrhována. Zdůvodnění tohoto faktu lze hledat v tom, že dopalovací zařízení a různá katalyticko-oxidační zařízení jsou finančně nákladná nejen z hlediska vstupních pořizovacích investic, ale následně i z hlediska provozních nákladů. Levnější varianty z hlediska vstupních investic jako např. záchyty na aktivním uhlí, mají při větším objemu vzdušiny také poměrně velké provozní náklady na výměnu filtračních patron. V neposlední řadě hraje jistou roli i fakt, že pokud je nějaké zařízení na eliminaci VOC nainstalováno, musí být také tento zdroj měřen, což přináší další finanční náklady.  Aplikací této připomínky lze lépe dosáhnout požadovaného snížení emisí, potažmo imisí VOC nejen u nových zdrojů, ale i u zdrojů stávajících. | **Akceptováno jinak.**  MŽP s návrhem souhlasí a navrhuje obecné vypořádání připomínky následovně: V kartě ED4 bude k námětům na úpravu zákona o ochraně ovzduší vloženo následující: **„Rozšíření povinnosti měření emisí znečišťujících látek  ze stacionárních zdrojů (kontinuální měření, měření emisí VOC apod.).“**  **Vyjádření k vypořádání:**  Olomoucký kraj souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Tuto připomínku považuje Olomoucký kraj za doporučující.**  Na **str. 80** je mimo jiné uvedena stať: „*Krajské úřady mají hlavní roli při povolování stacionárních zdrojů znečišťování ovzduší vyjmenovaných v příloze č. 2 zákona a dále vydávají závazné stanovisko ke stavbě a změně stavby vyjmenovaného stacionárního zdroje podle jiného právního předpisu*“. Upozorňujeme, že znění této stati neodpovídá aktuální legislativě  a je tedy terminologicky nepřesné.  Zdůvodnění:  Aktuální znění § 11 odst. 2 zákona č. 201/2012 Sb., o ochraně ovzduší v platném znění je:  „*Krajský úřad vydává*  *c) závazné stanovisko k provedení stavby stacionárního zdroje uvedeného v příloze č. 2 k tomuto zákonu k řízením podle jiného právního předpisu6*)“. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  Olomoucký kraj souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Svaz průmyslu a dopravy ČR** | obecná zásadní PřipomínkA Připomínka k termínu předložení materiálu ***Znění připomínky***  Požadujeme odložit předložení dokumentu vládě do dopracování úkolu „BA3 Podpora snížení podílu pevných fosilních paliv  ve spalovacích stacionárních zdrojích nespadajících pod systém EU ETS“ a zapracování jeho výsledků do NPSE.  ***Odůvodnění***  Úkol považujeme za velmi významný a byl již několikrát odložen. Nedává smysl, aby se vláda zabývala dokumentem, kde jeden z klíčových úkolů, který může podobu NPSE významně ovlivnit, má termín dokončení v řádu jednoho či dvou měsíců po tomto projednání. Úkol je navíc v gesci MŽP, které může jeho realizaci urychlit. Odklad je žádoucí i s ohledem na co nejlepší provázání navrhovaných opatření s Národním klimaticko-energetickým plánem (NKEP), který má být předložen Evropské komisi do 31. prosince letošního roku. Domníváme se, že je třeba dá přednost kvalitě dokumentu před plněním termínů pro zpracování NPSE, které byly v evropské legislativě nastaveny nešťastně s ohledem na potřebu koordinace s NKEP. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Vzhledem k termínu předložení NPSE Evropské komisi (1. 4. 2019) danému evropskou legislativou není možné dále odkládat finalizaci programu.  Vzhledem k tomu, že došlo k dohodě ministrů životního prostředí a financí  o převzetí gesce za toto opatření, která bude teprve přijetím usnesením vlády k aktualizovanému NPSE formalizována, není jisté, že MŽP bude schopno analýzu dopracovat v aktuálním termínu (září 2019), současně je nutné předpokládat rozsáhlejší politickou diskusi nad výsledky této analýzy a tedy finální rozhodnutí k (ne)zavedení uhlíkové daně může být známo v relativně vzdálené budoucnosti.  K aktualizaci programu dojde dle ustanovení §8 zákona o ochraně ovzduší vždy za stanovených okolností, nejpozději do čtyř let od přijetí poslední aktualizace.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| obecná zásadní PřipomínkA Připomínka k provazbě materiálu na dokument Závěry vyplývající z Dialogu o čistém ovzduší ***Znění připomínky***  Požadujeme do návrhu NPSE doplnit opatření uvedená v materiálu Závěry vyplývající z Dialogu o čistém ovzduší a návrh dalšího postupu, který schválila vláda 8. července 2019 nebo uvést, proč nebyla jednotlivá opatření do NPSE doplněna.  ***Odůvodnění***  Materiál obsahuje řadu opatření například v dopravě, která nebyla v NPSE zohledněna. Usnesení vlády z 8. července 2019 ukládá Ministru životního prostředí zohlednit v návrhu aktualizace Národního programu snižování emisí České republiky opatření doporučená v rámci Dialogu o čistém ovzduší. | **Akceptováno jinak.**  Textu dokumentu Aktualizace NPSE bude v článku „Shrnutí“ upraven následovně:  Závěry Dialogu o čistém ovzduší a návrh dalšího postupu byly projednány vládou ČR a usnesením vlády č. 502 ze dne 9. července 2019 byly vybraným členům vlády uloženy úkoly, které ze závěrů vyplývají.  Jedná se zejména o plnění opatření, která jsou realizovatelná v krátkém časovém horizontu (do roku 2020), jsou zaměřena zejména na klíčové sektory Doprava, Zemědělství, Lokální vytápění domácností a mohou přinést významnou nákladově efektivní úsporu emisí znečišťujících látek.  Další závěry byly promítnuty do Aktualizace NPSE. Jedná se o podporu obměny zdrojů tepla v sektoru lokálního vytápění domácností (opatření DA1), zlepšení kvality palivového dřeva (opatření DB11), zpřísnění požadavků  na skladování a aplikaci hnojiv (opatření CB8) a o podporu pastevního chovu (opatření CA2). Dále bylo do Aktualizace NPSE promítnuto formou konkrétního opatření snižování spotřeby pevných paliv úpravou příspěvku na bydlení (opatření DA2), zlepšení kvality obsluhy lokálních topenišť osvětou (opatření DC2) či vytvoření nového národního kodexu správné zemědělské praxe (opatření CC1).  Požadavek na úpravu provozu kogeneračních jednotek bude zohledněn v rámci zefektivnění legislativy v ochraně ovzduší (opatření ED4).  V rámci podpůrných opatření je pak zakotvena podpora nízkoemisních  a bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu a výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury. Další opatření ke snížení emisí z dopravy jsou zahrnuta v rámci opatření AB26. Dozor nad trhem a zajištěním srovnatelných výsledků jednotlivých certifikačních laboratoří (pokud jde o ekodesign) je řešen s Evropskou komisí.  Srovnání podmínek sektorů spadajících pod EU ETS a mimo EU ETS je řešeno v rámci opatření BA3 z NPSE z roku 2015, které zůstává v platnosti  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| obecná zásadní PřipomínkA Připomínka k aktualizaci dat ***Znění připomínky***  V dokumentu je třeba aktualizovat data tak, aby odpovídala deklarovanému základnímu časovému rámci analytické části Programu, kterou má být období 2005-2017.  ***Odůvodnění***  Na řadě míst jsou v tabulkách uváděna pouze starší data za roky 2015 nebo 2016, ačkoli novější údaje roku 2017 musí být již k dispozici. Jedná se např. o tabulky č. 1 a 2, tabulku 21, kde je vyhodnoceno plnění k roku 2016, tabulku 28, kde jsou uvedeny emise za rok 2016 atd. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Příprava Aktualizace Národního programu snižování emisí je relativně dlouhodobý proces a je nezbytné už na jeho počátku stanovit referenční datum, ke kterému se budou vztahovat prováděné analytické činnosti. Zadání nezbytných analýz proběhlo na samém konci roku 2017 s tím, že použita budou poslední dostupná data, kterými byla data za rok 2016. Emisní inventury jsou zpracovávány a dále reportovány tzv. k roku X-2, tedy s dvouletým zpožděním. Podobně jsou vyhodnocovány i imisní charakteristiky. V dalším průběhu přípravy dokumentu, v jejích finálních fázích na jaře 2019 byla k dispozici i první data za rok 2017 a se snahou a maximální možnou aktuálnost Ministerstvo životního prostředí tato data doplnilo, tam kde to bylo možné. Ministerstvo životního prostředí si je vědomo určité nekonzistentnosti dat uváděných v dokumentu ve vztahu k rokům, ke kterým se vztahují, ale považuje za adekvátní stanovit referenční rok jako nezbytné dosažitelné minimum ve vztahu k použitým datům a domnívá se, že dosáhnout v celém dokumentu, vzhledem k jeho komplexnosti, plné shody použití nejaktuálnějších právě dostupných dat není technicky možné.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k čl. 5, str. 32 ***Znění připomínky***  Požadujeme doplnit na konec odstavce:  „Sektor „Lokální vytápění domácností“, zahrnující spotřebu paliv  pro vytápění, vaření a ohřev teplé vody, představuje v současné době 21 % celkových emisí oxidu siřičitého, více než 43 % celkových emisí VOC, téměř 59 % celkových emisí primárních částic PM10, 74 % celkových emisí primárních částic PM2,5 a 98 % celkových emisí benzo(a)pyrenu.“ větu: „**Sektor lokální vytápění domácností je zároveň největším zdrojem emisí EPS.**“  ***Odůvodnění***  Je-li v případě sektoru veřejná energetika uvedeno, že je druhým největším zdrojem emisí EPS, pak je na místě uvést u sektoru lokální vytápění domácností, jakožto největšího emitenta, tento údaj také. | **Akceptováno.**  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k čl. 6, str. 43 ***Znění připomínky***  Požadujeme upravit poslední věty následujících odstavců na data z roku 2017:  „Příspěvek síranů z českých zdrojů se mimo území ČR pohybuje do 7 % ročního průměru PM2,5. Naopak sírany ze zahraničních zdrojů přispívají k ročnímu průměru PM2,5 na většině území ČR až 16 %. Podle emisní bilance za rok 2015 pochází emise oxidů síry v ČR z 60 % ze sektoru veřejná energetika a výroba tepla, ze 14 % z lokálního vytápění domácností a zbytek jsou menší podíly dalších sektorů, které jednotlivě nepřekračují 7%.“  „Příspěvek dusičnanů z českých zdrojů se mimo území ČR pohybuje do 7 % (v bezprostředním příhraničí 10 %) ročního průměru PM2,5. Naopak dusičnany ze zahraničních zdrojů přispívají k ročnímu průměru PM2,5 na většině území ČR až 20 %. Podle emisní bilance za rok 2015 pochází emise oxidů dusíku z 30 % ze sektoru veřejná energetika a výroba tepla, z 30 % ze silniční a nesilniční dopravy a zbytek jsou menší podíly dalších sektorů, které jednotlivě nepřekračují 5%.“  ***Odůvodnění***  Je třeba aktualizovat text, aby odpovídal základnímu časovému rámci 2005-2017. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Při modelování odhadu vlivů národních a zahraničních zdrojů na kvalitu ovzduší byla použita data k referenčnímu roku 2015. Důvodem volby tohoto referenčního roku byla skutečnost, že k tomuto roku jsou k dispozici podrobná emisní data pokrývající i polské území. Polsko má jednoznačně nejvýznamnější přeshraniční vliv na znečištění ovzduší v ČR. Použitá emisní data pocházejí z polsko-česko-slovenského přeshraničního projektu LIFE Malopolsko. Obdobně podrobná data nejsou k dispozici pro žádný jiný referenční rok.  Závěry, které vyplývají z modelování a komentáře k nim jsou pak také vztaženy k referenčnímu roku 2015.  Do textu dokumentu, článku 6 (str. 34) bude doplněna následující věta:  „Podrobnosti o metodice výpočtu a vstupních údajích jsou uvedeny v podkladových materiálech aktualizace programů zlepšování kvality ovzduší (viz webové stránky MŽP), ze kterých níže uvedené hodnocení vychází.“  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA  ***Znění připomínky***  Požadujeme následující aktualizaci odstavce k legislativě stanovující emisní normy CO2:   * namísto nařízení 443/2009 a 510/2011 uvést nové nařízení 2019/631 (zveřejněno v OJ v dubnu 2019; <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=CELEX%3A32019R0631>) * doplnit text „V roce 2019 bylo rovněž schváleno nařízení, kterým se poprvé stanovují emisní normy CO2 pro těžká užitková vozidla.“   ***Odůvodnění***  Požadavek vyplývá z aktuálního vývoje závazné evropské legislativy. | **Akceptováno.**  Text dokumentu (str. 77) bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k SWOT analýze čl. 15, str. 89 ***Znění připomínky***  Požadujeme konkretizaci odvětví / provozů (např. v poznámce pod čarou), na která se vztahuje tvrzení z tabulky v pravém sloupci: „*Nedostatečná aplikace opatření k omezení prašnosti (primárních emisí i fugitivních emisí a resuspenze) v některých provozech.“*  ***Odůvodnění***  Nedomníváme se, že identifikovaná slabá stránka je široce rozšířeným problémem mezi průmyslovými provozy. Proto požadujeme upřesnění konkrétních provozů nebo alespoň odvětví, v nichž předkladatel zmiňovanou nedostatečnou aplikaci opatření k omezení prašnosti identifikoval. Při zachování navrhované formulace hrozí punitivní zobecnění pro valnou většinu provozů či odvětví, jichž se tento problém netýká. | **Akceptováno jinak.**  Tvrzeni bude přesunuto v rámci SWOT analýzy do části „Rizika“  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA  **Připomínka k SWOT analýze čl. 15, str. 90**  ***Znění připomínky***  Požadujeme následující úpravu textu:   1. „Modernizace technologií ve stávajících zařízeních  a omezování fugitivních emisí **s využitím potenciálu aplikace BAT**.“ 2. „Využití potenciálu aplikace BAT u nově budovaných zařízení. **Limity a opatření uváděná v závěrech o BAT jsou nepřekročitelné“.**   ***Odůvodnění***  BAT je možno aplikovat i při rekonstrukci a modernizaci stávajících zařízení, spadajících pod program Integrované prevence IPPC. Využití limitů stanovených pro BAT je samozřejmostí vyplývající ze zákona) u nově budovaných zařízení, ale i stávajících zařízení modernizovaných. | **Akceptováno částečně.**  Ad a) **Akceptováno**  Ad b) **Neakceptováno**, **vysvětleno.**  Navržené doplnění by bylo v přímém rozporu se zákonem o integrované prevenci.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k čl. 19, str. 102, opatření AB26 ***Znění připomínky***  U opatření AB26 požadujeme uvést jako spolugestora opatření MF  a MMR. MMR požadujeme dopsat také do příslušné karty na str. 142/143.  ***Odůvodnění***  Požadavek na doplnění vyplývá z rozdělení gescí v rámci Národního akčního plánu čistá mobilita. | **Akceptováno částečně.**  Bude doplněno do dokumentu v souladu s připomínkou. Po ukončení vypořádání se všemi připomínkovými místy, nebylo MMR označeno v Programu jako spolugestor opatření AB26, neboť nepatří mezi předkladatele Národního akčního plánu čisté mobility.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k čl. 19, str. 102, opatření AA7 ***Znění připomínky***  U opatření AA7 požadujeme uvést jako spolugestora opatření MPO.  ***Odůvodnění***  V rámci současného OP PIK a budoucího OPK MPO podporuje neveřejnou dobíjecí infrastrukturu. Požadavek na doplnění navíc zajistí provazbu s kartou opatření na str. 153. | **Akceptováno.**  Bude doplněno do dokumentu v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k čl. 19, str. 102, opatření ED3 ***Znění připomínky***  Požadujeme přesun opatření ED3 „Mezistátní spolupráce…“ z tabulky 38 na str. 102 mezi prioritní opatření v tabulce 37 na str. 102.  ***Odůvodnění***  Jedná se o druh opatření, který cílí na eliminaci dobře zdokumentovaného jevu přeshraničního přenosu emisí. Toto opatření jako Svaz průmyslu velmi podporujeme a považujeme je za nezbytné pro účelné snížení imisní bilance zejména v Moravskoslezském kraji. Toto opatření nemá substitut, nelze jej kompenzovat jinak, a proto požadujeme jeho prioritizaci. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Mezi prioritní opatření jsou zařazena taková opatření, jejichž efekt je možné kvantifikovat. Mají tedy přímou vazbu na cíle stanovené směrnicí 2016/2284 (EU). U těchto opatření se dále předpokládá vyhodnotitelnost jejich plnění  ve smyslu kontroly přibližování se ke stanovenému cíli prostřednictvím monitorování stanovených indikátorů.  Ostatní opatření jsou označena jako podpůrná, což ale neznamená, že by byla nějakým způsobem upozaďována nebo považována za méně důležitá. Rozdíl je pouze v možnosti kvantifikace jejich efektu. Podpůrná opatření svou povahou možnost přímého vyčíslení a sledování jejich efektu vylučují.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA  ***Znění připomínky***  V případě opatření BB12 Zvýšení podílu výroby elektrické energie  a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie požadujeme provedení následujících úprav:  1) uvést přínos opatření ke snížení emisí NOx do souladu s finálním cílem OZE pro rok 2030 ve Vnitrostátním plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu a odpovídajícím způsobem upravit popis opatření na str. 103.  2) doplnit informaci o způsobu stanovení výše nákladů  na implementaci opatření s vysvětlením, co zahrnují.  3) doplnit text popisu opatření, stejně jako text implementace opatření z Modernizačního fondu i o další možné zdroje financování, zejména evropské fondy.  **Úplné znění s vyznačením navrhovaných změn – Popis opatření:**  V rámci Modernizačního fondu v systému EU-ETS **a dalších zdrojích veřejné podpory pro období 2021-2030** budou nastaveny podmínky pro investiční podporu výroby elektřiny  a tepla s důrazem na dosažení dodatečné úspory emisní NOx, a to mimo jiné skrze podporu rozvoje nespalovacích zdrojů OZE.  **Úplné znění s vyznačením navrhovaných změn – Implementace opatření:**  Modernizační fond EU-ETS a **další zdroje veřejné podpory pro období 2021-2030**.  4) rozšířit spolugesci plnění také na MMR a MF.  ***Odůvodnění***  Ad 1) Opatření by mělo být navázáno na výrobu elektrické energie  a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie uvedenou v Národním klimaticko-energetickém plánu (NKEP) s ohledem  na plnění konečného cíle ČR v oblasti podílu energie z OZE do roku 2030 a plnění emisního stropu NOx v roce 2030.  Ad 2) Není vůbec zřejmé, jak byly stanoveny náklady na implementaci opatření ve výši 50 miliard Kč a co zahrnují. Zda se jedná o potřebné prostředky z veřejných rozpočtů nebo celkové nezbytné investice. S ohledem na výši této sumy by měl předkladatel uvést, jak k její výši dospěl.  Ad 3) Způsob financování dosažení klimaticko-energetických cílů ČR do roku 2030 by měl být uveden v NKEP. Vzhledem k předpokladu,  že v následující dekádě bude podpořen rozvoj výroby energie z nespalovacích OZE i z jiných zdrojů (podpora pod zákonem  o obnovitelných zdrojích energie, strukturální fondy), a současně  za předpokladu, že bude plněn požadavek snižování konečné spotřeby energie, budou i tyto dodatečné zdroje OZE přispívat  ke snížení emisí NOx a měly by proto být započteny do plnění závazku.  Ad 4) S ohledem na možné využití evropských fondů pro financování opatření je třeba rozšířit spolugesci také na MMR a MF. | **Ad 1) Neakceptováno, vysvětleno.**  Vzhledem k časové náročnosti přípravy Aktualizace Národního programu snižování emisí a nevhodně termínově stanovené a tedy kolizní přípravě Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu není technicky možné uvést oba připravované dokumenty do kompletního souladu, a to zejména  z důvodu stanovených termínů.  Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu byl klíčovým předpokladem pro přípravu Aktualizace NPSE. Až po dokončení jeho návrhu bylo možné provést projekce vývoje emisí v ČR a pokračovat (po dokončení analytické části Aktualizace NPSE) v přípravě Aktualizace NPSE, zejména klíčové návrhové části. To je hlavní důvod zpoždění přípravy tohoto dokumentu, který měl být dle požadavku směrnice 2016/2284 (EU) hotov a oderportován Evropské komisi v dubnu 2019.  To, že v posledních měsících obdržela Česká republika z Evropské komise připomínky a komentáře k návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu znamená, že navrhované změny ve finálních cílech OZE  se promítnou do emisních projekcí a tyto bude nezbytné přepracovat. Na základě výsledků přepracované projekce pak v případě potřeby (což není předem jisté, že bude nutné) revidovat i navržená dodatečná opatření  ke snížení emisí. To ovšem znamená další velmi významné zpoždění přípravy Aktualizace NPSE, které je dále nepřípustné.  Text dokumentu, včetně textu opatření BB12 je doplněn o jednoznačné upozornění, že přínosy opatření jsou kalkulovány podle dat, analýz a projekcí provedených se zohledněním návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR dne  28. ledna 2019.  Zohlednění finální podoby Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky  a klimatu bude provedeno při projekci vývoje emisí vybraných znečišťujících látek, kterou je dle dikce směrnice 2016/2284 (EU) Česká republika povinna provést každé dva roky, tedy nejdříve k 15. 3. 2021.  Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů na realizaci opatření.  .  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek.  **Ad 2) Vysvětleno.**  Text dokumentu již obsahuje odhad nákladů na implementaci prioritních dodatečných opatření včetně předpokládaného zdroje financování (viz příloha 1 „Karty opatření, rubriky „Odhad nákladů na implementaci“ a „Implementace opatření“). Náklady na implementaci opatření BB12 byly odhadnuty MPO a představují cca 10 mld Kč.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek.  **Ad 3) Akceptováno.**  Na základě jednání s MPO v průběhu MPŘ bude textace opatření BB12 upravena ve smyslu připomínky, včetně rozšíření možností podpory realizace opatření.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek.  **Ad 4) Neakceptováno, vysvětleno.**  O spolugesci uvedeného opatření se ani ve fází přípravy vlastního dokumentu Aktualizace NPSE ani v meziresortním připomínkovém žádný z dotčených resortů nepřihlásil, a proto spolugesce doplňována nebude.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k Příloze č. 1 „Karty opatření“, opatření AB27, str. 154 ***Znění připomínky***  Požadujeme do karty opatření AB27 na str. 154 doplnit odhalování odstraněných katalyzátorů i u benzinových motorů.  ***Odůvodnění***  Dle informací od účastníků trhu není výjimečnou praxí ani odstranění katalyzátorů v případě benzinových motorů. | **Akceptováno.**  Text dokumentu je upraven dle znění připomínky.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k Příloze č. 3 „Vyhodnocení plnění opatření stanovených NPSE“, opatření AA3, str. 173 ***Znění připomínky***  V kartě opatření AA3 („Podpora urychlení obměny vozového parku osobních vozidel“ - rozšíření placení emisního poplatku na vozidla plnící emisní normu EURO 3), které by výrazně napomohlo omladit vozový park i z důvodu omezení dovozů starších ojetých vozidel  do ČR (více jak 50 % dovozených osobních vozidel je starších 10 let, velký podíl vozidel je starších 15 let – tj. od EURO 3 níže), je pouhé konstatování, že v rámci novelizace odpadové legislativy se realizovat nebude a vše se ponechá na závěry Analýzy zpoplatnění vozidel  v České republice. Závěry a doporučení této Analýzy a zejména následná implementace konkrétních kroků však nyní nejsou vůbec jisté (i s ohledem na dopady do daňové oblasti). **S navrženým postupem tedy nelze souhlasit. Dle našeho názoru je třeba  ke konkrétním krokům přistoupit co nejdříve.**  ***Odůvodnění***  Pokud jde o sektor dopravy, zmiňuje NPSE vysoké průměrné stáří  a hodnotí dopady vyplývající ze struktury zastaralého vozového parku, ale následná opatření omezuje především na přírůstky nově registrovaných vozidel přirozenou cestou ve spojení s podporou rozvoje alternativních pohonů (tato opatření samozřejmě nerozporujeme a vítáme je). Téměř se však nezabývá nástroji  pro zlepšení stavu vozového parku pomocí motivačních opatření působících na strukturu dovozu ojetých vozidel a zvýšení tlaku  na technický stav emisních systémů. I s přihlédnutím ke struktuře  a průměrnému stáří vozového parku v ČR by materiál této povahy měl dle našeho názoru klást podstatně větší důraz na opatření k jeho obnově. Dále materiál nezohledňuje další negativní aspekt stáří vozidla, kdy se výrazně zvyšuje pravděpodobnost, že starší vůz nesplňuje ani deklarovaný emisní limit platný v době jeho výroby. Mnohdy vysoké náklady na opravy emisních systémů starších vozidel vyvolávají velký tlak na nedodržování řádné údržby s výrazným negativním dopadem na produkci emisí. Řada studií dokládá,  že nejvíce znečišťující vozidla jsou právě ta, u kterých jsou emisní systémy s poruchou.  Pokud už příslušné opatření Národní program obsahuje (viz opatření AA3), jeho realizace se zpožďuje, případně jeho realizace není jistá.  Pokud jde o náročnost zavádění opatření, zpoplatnění vozidel s emisní normou EURO 3 by neznamenalo zavádění nového nástroje, ale pouhou aktualizaci/novelizaci nástroje již existujícího; nepřineslo  by tedy novou administrativní zátěž a s tím související finanční náklady pro veřejný sektor. Naopak by přineslo další finanční zdroje, které  by se mohly na omlazení vozového parku či na rozvoj nízkoemisní mobility v ČR využít. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Možnost rozšíření poplatků za přeregistraci vozidel EURO 3 případně  i zavedení poplatků za registraci nových vozidel je předmětem Analýzy zpoplatnění vozidel v ČR, která je v gesci MD. MŽP nepřísluší v této době předjímat závěry z této analýzy.  Vzhledem k tomu, že termín pro dokončení analýzy MD je konec tohoto roku, trvá MŽP na tom, že není vhodné jedno z posuzovaných řešení vkládat nyní  k realizaci do NPSE. Před zavedením opatření je nutné vyhodnotit jeho pozitivní a negativní dopady a ty porovnat i s jinými alternativami, což je právě předmětem analýzy MD.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR vzal na vědomí vypořádání své připomínky následujícím prohlášením „ **Nesouhlasíme s vypořádáním, ale netrváme  na rozporu. S**vaz vnímá, že zpoplatnění vozidel plnící emisní normu EURO 3 je natolik důležitým a logickým krokem, že v návaznosti na zmíněnou analýzu bude uplatňovat tento požadavek v následných krocích a fázích projednávání.“ |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k Příloze č. 1 „Karty opatření“ ***Znění připomínky***  Požadujeme doplnit novou kartu opatření s názvem: „Zavedení regulace odpojování od SZTE do energetické legislativy“ s gescí MPO a termínem do roku 2021. Jejím základem by byla regulace odpojování od SZTE ve smyslu článku 24 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 o podpoře využívání energie  z obnovitelných zdrojů.  ***Odůvodnění***  NPSE na několika místech upozorňuje na význam SZTE  a problematiku jejich případného rozpadu. Ve SWOT analýze je mezi riziky v sektoru energetiky uvedeno: „Ztráta konkurenceschopnosti SZTE, odpojování domácností od SZTE a snížení efektivnosti výroby elektřiny a tepla ve zdrojích SZTE a s tím spojené riziko dalšího nárůstu počtu lokálních topenišť.“ Žádná konkrétní opatření však v této oblasti navržena nejsou. Návrh se snaží uvedené riziko částečně omezit. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  V připomínce citovaná směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů a její ustanovení budou povinně transponována a není tedy nutné její naplňování ukládat formou dodatečného opatření Aktualizace NPSE. Na úrovni příslušných náměstků MŽP, MPO a MMR bylo dosaženo shody řešit v rámci této transpozice komplexně celou problematiku SZTE.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| konkrétní zásadní PřipomínkA Připomínka k návrhu Usnesení vlády o Aktualizaci Národního programu snižování emisí ČR, část III bod  1 b) ***Znění připomínky***  Požadujeme uvést požadavek na snížení emisí oxidů dusíku  do souladu s finálním cílem OZE pro rok 2030 ve Vnitrostátním plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu, možnosti financování uvést obecně a rozšířit zainteresované resorty o MPO, MMR a MF.  ***Odůvodnění***  Viz připomínka k opatření BB12 Zvýšení podílu výroby elektrické energie a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Usnesení vlády reflektuje obsah vlastního dokumentu Aktualizace NPSE  a ukládá členům vlády úkoly za účelem implementace stanovených dodatečných opatření ke snížení emisí. Dle MŽP usnesení vlády v bodě 1 b) odpovídá znění opatření, a to i za předpokladu, zohlednění konečné podoby Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu.  Vzhledem k časové náročnosti přípravy Aktualizace Národního programu snižování emisí a nevhodně termínově stanovené a tedy kolizní přípravě Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu není technicky možné uvést oba připravované dokumenty do kompletního souladu, a to zejména  z důvodu stanovených termínů. Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky  a klimatu byl klíčovým předpokladem pro přípravu Aktualizace NPSE.  Až po dokončení jeho návrhu bylo možné provést projekce vývoje emisí v ČR a pokračovat (po dokončení analytické části Aktualizace NPSE) v přípravě Aktualiazce NPSE, zejména klíčové návrhové části. To je hlavní důvod zpoždění přípravy tohoto dokumentu, který měl být dle požadavku směrnice 2016/2284 (EU) hotov a oderportován Evropské komisi v dubnu 2019.  To, že v posledních měsících obdržela Česká republika z Evropské komise připomínky a komentáře k návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu znamená, že navrhované změny ve finálních cílech OZE  se promítnou do emisních projekcí a tyto bude nezbytné přepracovat.  Na základě výsledků přepracované projekce pak v případě potřeby (což není předem jisté, že bude nutné) revidovat i navržená dodatečná opatření  ke snížení emisí. To ovšem znamená další velmi významné zpoždění přípravy Aktualizace NPSE, které je dále nepřípustné.  Text dokumentu, včetně textu opatření BB12 je doplněn o jednoznačné upozornění, že přínosy opatření jsou kalkulovány podle dat, analýz a projekcí provedených se zohledněním návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR  dne 28. ledna 2019.  Zohlednění finální podoby Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky  a klimatu bude provedeno při projekci vývoje emisí vybraných znečišťujících látek, kterou je dle dikce směrnice 2016/2284 (EU) Česká republika povinna provést každé dva roky, tedy nejdříve k 15. 3. 2021.  Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Klimaticko-energetického plánu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx  o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů  na realizaci opatření.  O spolugesci uvedeného opatření se ani ve fází přípravy vlastního dokumentu Aktualizace NPSE ani v meziresortním připomínkovém žádný z dotčených resortů nepřihlásil, a proto spolugesce doplňována nebude.  **Vyjádření k vypořádání:**  Svaz průmyslu a dopravy ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Česko-moravská konfederace odborových svazů** | Legislativní rada Českomoravské konfederace odborových svazů projednala na svém zasedání dne 16. července 2019, číslo 54/2019, Aktualizaci Národního programu snižování emisí ČR a zasílá k němu následující připomínku.  Předložení materiálu je nesystémové. Dle předkladatele je materiál aktualizován pro období do roku 2030. Avšak cíle k roku 2030 mají být stanoveny v národním energeticko-klimatickém plánu  do konce roku 2019, proto požadujeme odložení projednání materiálu a jeho předložení až po schválení těchto cílů.  **Tuto připomínku považuje ČMKOS za doporučující.**  (pozn. MŽP: Povaha připomínky byla změněna ze „zásadní“ na „doporučující“ na základě projednání a vypořádání MPŘ – viz text vypořádání). | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Vzhledem k časové náročnosti přípravy Aktualizace Národního programu snižování emisí a nevhodně termínově stanovené a tedy kolizní přípravě Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu není technicky možné uvést oba připravované dokumenty do kompletního souladu, a to zejména  z důvodu stanovených termínů. Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky  a klimatu byl klíčovým předpokladem pro přípravu Aktualizace NPSE.  Až po dokončení jeho návrhu bylo možné provést projekce vývoje emisí v ČR a pokračovat (po dokončení analytické části Aktualizace NPSE) v přípravě Aktualiazce NPSE, zejména klíčové návrhové části. To je hlavní důvod zpoždění přípravy tohoto dokumentu, který měl být dle požadavku směrnice 2016/2284 (EU) hotov a oderportován Evropské komisi v dubnu 2019.  To, že v posledních měsících obdržela Česká republika z Evropské komise připomínky a komentáře k návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu znamená, že navrhované změny ve finálních cílech OZE  se promítnou do emisních projekcí a tyto bude nezbytné přepracovat.  Na základě výsledků přepracované projekce pak v případě potřeby (což není předem jisté, že bude nutné) revidovat i navržená dodatečná opatření  ke snížení emisí. To ovšem znamená další velmi významné zpoždění přípravy Aktualizace NPSE, které je dále nepřípustné.  Text dokumentu, včetně textu opatření BB12 je doplněn o jednoznačné upozornění, že přínosy opatření jsou kalkulovány podle dat, analýz a projekcí provedených se zohledněním návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR  dne 28. ledna 2019.  Zohlednění finální podoby Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky  a klimatu bude provedeno při projekci vývoje emisí vybraných znečišťujících látek, kterou je dle dikce směrnice 2016/2284 (EU) Česká republika povinna provést každé dva roky, tedy nejdříve k 15. 3. 2021.  Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů na realizaci opatření  **Vyjádření k vypořádání:**  ČKMOS vzala na vědomí vypořádání připomínky následujícím vyjádřením: “Na obsahu naší připomínky v tom smyslu, že harmonogram schvalování dokumentů považujeme za nesystémový a příslušné instituce by si měly být schopny udělat ve svých postupech pořádek, trváme. O oprávněnosti našeho názoru svědčí i to, že stejnou výhradu měla i další připomínková místa. Nicméně pro účely připomínkového řízení můžete nadále považovat naši připomínku za doporučující.“ |
| **Úřad vlády - VÚV** | **Úvod**  Povinnost vypracovat národní program snižování emisí vyplývá pro ČR z právních předpisů EU, nejnověji ze směrnice 2016/2284 (EU). Oproti původní verzi, schválené v roce 2015, představuje předložená aktualizace významný pokrok zejména ve využití pokročilých modelových nástrojů pro výpočet imisních koncentrací, což umožňuje daleko přesnější odhad očekávaného dopadu navrhovaných opatření na zlepšení kvality ovzduší. Novinkou je rovněž monitorování dopadů znečištění ovzduší na ekosystémy, vyžadované směrnicí 2016/2284 (EU). Za vysoce pozitivní lze považovat rozumný počet (6) navrhovaných prioritních opatření. | **Nejedná se o připomínku.** |
|
| **Zásadní připomínka:**  Odhad nákladů na realizaci prioritních opatření ke snížení emisí je uveden pouze v kartách jednotlivých opatření v příloze č. 1. Doporučuji vložit samostatný článek, sumarizující dostupné odhady nákladů  a identifikující předpokládané zdroje financování. | **Akceptováno jinak.**  Bude doplněno v textu předkládací zprávy a v textu dokumentu – článek 19 (scénář NPSE-WaM).  Navrhovaná úprava Předkládací zprávy:  Předpokládané náklady, na základě provedených odhadů, činí cca 22 mld. Kč. Finanční prostředky potřebné k plnění jednotlivých opatření pro jednotlivé roky budou vždy zajištěny v rámci schváleného státního rozpočtu a střednědobého výhledu.  Realizací scénáře NPSE-WAM budou splněny národní závazky ke snížení emisí stanovené k roku 2025 a 2030, přičemž očekávané dodatečné snížení emisí některých znečišťujících látek realizací tohoto scénáře představuje 8 – 10 kt emisí oxidů dusíku, 14 kt emisí těkavých organických látek, až 18 kt amoniaku a 4,5 kt emisí suspendovaných částic PM2,5 do roku 2030.  Navrhovaná úprava vlastního dokumentu Aktualizace NPSE 2019:  Odhad nákladů na realizaci dodatečných prioritních opatření činí cca 22 mld. Kč a představuje zejména náklady na implementaci opatření BB12 „Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru veřejná energetika a výroba tepla“  (cca 10 mld. Kč dle odhadů MPO) a opatření DA1 „Obměna zdrojů tepla v sektoru lokálního vytápění domácností“ (cca 12 mld. Kč). Náklady na realizací ostatních prioritních dodatečných opatření jsou odhadovány v řádu jednotek milionů.  Realizací scénáře NPSE-WAM budou splněny národní závazky ke snížení emisí stanovené k roku 2025 a 2030, přičemž očekávané dodatečné snížení emisí některých znečišťujících látek realizací tohoto scénáře představuje  8 – 10 kt emisí oxidů dusíku, 14 kt emisí těkavých organických látek, až 18 kt amoniaku a 4,5 kt emisí suspendovaných částic PM2,5 do roku 2030.  **Vyjádření k vypořádání:**  Úřad vlády souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
|
|
|
| **Připomínka 1**  Článek 4: Statistická data vztahující se k hnacím silám (základní makroekonomické údaje, energetika, doprava, zemědělství, průmysl) jsou uvedena pouze do roku 2016. Doporučuji doplnit data za rok 2017 (a tam, kde je to možné, také dostupná data za rok 2018). | **Vysvětleno.**  Příprava Aktualizace Národního programu snižování emisí je relativně dlouhodobý proces a je nezbytné už na jeho počátku stanovit referenční datum, ke kterému se budou vztahovat prováděné analytické činnosti.  Zadání nezbytných analýz proběhlo na samém konci roku 2017 s tím, že použita budou poslední dostupná data, kterými byla data za rok 2016.  Emisní inventury jsou zpracovávány a dále reportovány tzv. k roku X-2, tedy s dvouletým zpožděním. Podobně jsou vyhodnocovány i imisní charakteristiky. V dalším průběhu přípravy dokumentu, v jejích finálních fázích na jaře 2019 byla k dispozici i první data za rok 2017 a se snahou a maximální možnou aktuálnost Ministerstvo životního prostředí tato data doplnilo, tam kde to bylo možné.  Ministerstvo životního prostředí si je vědomo určité nekonzistentnosti dat uváděných v dokumentu ve vztahu k rokům, ke kterým se vztahují, ale považuje za adekvátní stanovit referenční rok jako nezbytné dosažitelné minimum ve vztahu k použitým datům a domnívá se, že dosáhnout v celém dokumentu, vzhledem k jeho komplexnosti, plné shody použití nejaktuálnějších právě dostupných dat není technicky možné.  **Vyjádření k vypořádání:**  Úřad vlády souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
| **Připomínka 2**  Článek 6: Příčiny znečištění ovzduší. Má charakter článku v odborném periodiku, a je příliš podrobný co se týče popisu výpočtů a odhadu chyb. Doporučuji proto přemístit jej do přílohy a v hlavním textu článku ponechat stručný úvod, obrázky a především závěry, které obsahují velmi závažné informace. | **Akceptováno jinak.**  Text metodiky výpočtu bude zjednodušen. Ostatní text je ponechán v původním znění, jelikož se jedná o popisek uvedených obrázků, které nelze považovat  za samovysvětlující.  **Vyjádření k vypořádání:**  Úřad vlády souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
| **Připomínka 3**  Článek 7: Imisní analýza. Doporučuji nahradit formulace „překročení imisního limitu“ formulací „nedodržení imisního limitu“ (v řadě případů je tolerován definovaný počet překročení). | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Oba termíny jsou rovnocenné. Imisní limit je překročen, resp. není dodržen, pouze v případě, že je překročen v plné míře i povolený počet překročení imisního limitu, pokud je stanoven. V opačném případě je imisní limit dodržen (resp. není překročen).  **Vyjádření k vypořádání:**  Úřad vlády souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Připomínka 4**  Článek 7: Imisní analýza. Doporučuji doplnit dostupné informace za rok 2018 (např. počty stanic s nedodrženými imisními limity a maximální naměřené koncentrace), případně i stručnou zmínku o vývoji imisní situace v prvním pololetí 2019. | **Vysvětleno.**  NPSE bere v potaz s ohledem na termín svého zpracování pouze události  do roku 2017. Vysvětlujeme nicméně, že kvalita ovzduší byla v roce 2017 mimořádně nepříznivá. Kvalitu ovzduší v roce 2018 lze hodnotit jako příznivější než v roce 2017. V roce 2019 je prozatím mimořádně dobrá kvalita ovzduší. Pracovat s daty o kvalitě ovzduší z roku 2017 je proto na straně bezpečnosti.  **Vyjádření k vypořádání:**  Úřad vlády souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
| **Připomínka 5**  Článek 12: Analýza právního rámce na globální, evropské a národní úrovni. Ve druhém odstavci na straně 76, vztahujícím se ke směrnici 2010/75/EU o průmyslových emisích doporučuji explicitně uvést Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2017/1442 ze dne 31. července 2017, kterým se stanoví závěry o nejlepších dostupných technikách (BAT) podle směrnice Evropského parlamentu a Rady 2010/75/EU pro velká spalovací zařízení (má zásadní dopad na tuzemské elektrárny – požadavek na snížení emisí rtuti). | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Uvedené doplnění považuje Ministerstvo životního prostředí za nesystémové neboť, text odstavce odkazuje obecně na vydávání závěrů o BAT a dále  se nevyjadřuje k jednotlivým závěrům o BAT. V této souvislosti lze rovněž konstatovat, že uvedené doplnění by představovalo v kontextu článku další úroveň detailu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Úřad vlády souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
| **Připomínka 6**  Článek 20: Vyhodnocení vlivů scénáře NPSE-WM A NPSE-WAM  na kvalitu ovzduší. Má charakter článku v odborném periodiku a je příliš podrobný, co se týče popisu výpočtů. Doporučuji proto článek zestručnit a popis výpočtu přemístit do přílohy. | **Akceptováno částečně.**  Metodika výpočtu bude mírně zjednodušena. Upozorňujeme nicméně, že většina textu dané kapitola pouze popisuje přiložené obrázky, které nejsou samovysvětlující.  **Vyjádření k vypořádání:**  Úřad vlády souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
| **Ministerstvo průmyslu a obchodu** | **Zásadní připomínka:**  **K Usnesení vlády:**  **1.     K části III, bod 1 b)**  Požadujeme vysvětlení výpočtu nutnosti snížení o 5 tis. tun NOx  a případnou revizi tohoto požadovaného snížení.  Odůvodnění: Podle našeho názoru není pro splnění závazků ČR takto velké snížení emisí nutné. | **Vysvětleno.**  Hodnota 5 kt vychází z výsledku emisní projekce k roku 2030 dle scénáře WM  a identifikovaného potenciálu pro dodatečné snížení ve dvou sektorech, které jsou dominantními původci emisí NOx (silniční doprava a veřejná energetika). Projednán byl i způsob implementace opatření a vzhledem k tomu, že v mezidobí nedošlo k žádné změně, která by na způsob jakým je opatření včetně implementace navrženo měla vliv, nepovažuje MŽP za odůvodněné výše uvedené opatření měnit.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
| **K materiálu:**  **Zásadní připomínka:**  **2.     Článek 11: Odezva: Analýza stávajících a připravovaných politik, str. 70**  Požadujeme přeformulovat cíl v oblasti energetické účinnosti do roku 2020 následovně: „Indikativní cíl snížit do roku 2020 konečnou spotřebu energie resp. primární spotřebu energie v porovnání se scénářem vývoje spotřeby z roku 2007 (referenční scénář PRIMES) o 20 %, což představuje dosažení konečné spotřeby v roce 2020 na úroveň 1060 PJ resp. 1855 PJ.“  Odůvodnění: Upřesnění textu. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
|
| **Zásadní připomínka:**  **3.     Článek 11: Odezva: Analýza stávajících a připravovaných politik, str. 71**  Požadujeme vymazání věty: „Podporovanými aktivitami jsou např. zavedení energetických auditů, zvyšování energetické účinnosti budov, vč. budov veřejných subjektů, v průmyslu i dopravě.“  Odůvodnění: Jedná se pouze o velmi hrubý zjednodušený výčet. Případně požadujeme doplnit ucelenější výčet, vzhledem k rozsahu informací však považujeme za účelnější výše uvedenou větu zrušit. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
| **Zásadní připomínka:**  **4.     Článek 12: Odezva – Analýza právního rámce ochrany ovzduší na globální a evropské úrovni, v EU a ČR, str. 77**  Požadujeme upřesnění formulace v první větě druhého odstavce, kde se uvádí směrnice 2009/125/ES.  Odůvodnění: Jedná se o „výrobky spojené se spotřebou energie“, nikoli „související s energií“. Požadavky jsou stanovené na ekodesign, což zahrnuje stanovení požadavku na emise. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
| **Zásadní připomínka:**  **5.     Článek 15: SWOT Analýza, str. 90**  U sektoru Průmysl navrhujeme doplnit text ve sloupci „Příležitosti“ následovně.  a)     Modernizace technologií ve stávajících zařízeních a omezování fugitivních emisí např. s využitím potenciálu aplikace BAT  b)    Využití potenciálu aplikace BAT u nově budovaných zařízení. Limity a opatření uváděné v závěrech o BAT jsou nepřekročitelné.  Odůvodnění: BAT je možné aplikovat i při rekonstrukci a modernizaci stávajících zařízení, spadajících pod program integrované prevence IPPC. Využití limitů stanovených pro BAT je samozřejmostí vyplývající ze zákona u nově budovaných zařízení, ale i u stávajících zařízení modernizovaných. | **Ad a) Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11.  **Ad b) Neakceptováno, vysvětleno.**  Navrhované znění by bylo v rozporu se zákonem o integrované prevenci.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
|
|
| **Zásadní připomínka:**  **6.     Článek 19: Nově formulovaný scénář s dodatečnými opatřeními (NPSE-WaM), str. 102**  Navrhujeme přesun opatření ED3 Mezistátní spolupráce (zejména s Polskou republikou) s cílem omezit přenos znečišťujících látek ze zahraničí z tabulky 38 Podpůrná opatření do tabulky 37 Prioritní opatření k omezení emisí a zlepšení kvality ovzduší.  Odůvodnění: Jak je uvedeno na str. 116 v článku 20: Vyhodnocení vlivů scénáře NPSE-WM a NPSE-WaM na kvalitu ovzduší, v oblastech aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek a zóny Moravskoslezsko je vliv přeshraničního přenosu znečišťujících látek natolik významný, že jeho snížení bude pro dosažení požadovaných imisních limitů zřejmě klíčové. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Mezi prioritní opatření byla zařazena taková, jejichž efekt je možné kvantifikovat. Ostatní opatření jsou označena jako podpůrná (pokračuje se tak v hierarchii nastavené předchozím NPSE 2015), což ale neznamená, že by byla nějakým způsobem upozaďována nebo považována za méně důležitá. Rozdíl je pouze v možnosti kvantifikace jejich efektu.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
| **Zásadní připomínka:**  **7.     Příloha č. 1 – Karty opatření, str. 138, opatření BB12**  Požadujeme vypuštění tohoto opatření, nebo jeho zobecnění  ve smyslu, že při nastavování modernizačního fondu by mělo být důsledně přihlédnuto k potřebě snižování znečišťujících látek, zejména NOx.  Odůvodnění: Nesouhlasíme s navrženou formulací opatření. Alokace prostředků v rámci modernizačního fondu by měla být nastavena komplexně se zohledněním celé řady faktorů včetně požadavků vyplývajících z legislativy EU.  Rozhodnutí o alokaci cca 50 mld. z celkových cca 120 mld. v rámci modernizačního fondu na nespalovací zdroje OZE skrze NPSE nepovažujeme za vhodné.  Rozložení prostředků v rámci Modernizačního fondu by mělo být rozpracováno ve zvláštním dokumentu, který by měl být následně projednán vládou ČR.  Zároveň nesouhlasíme s tím, aby opatření v rámci NPSE bez hlubší analýzy předznamenávalo postup v rámci finalizace Vnitrostátního plánu ČR. Vnitrostátní plán má řešit komplexně řadu provázaných problematik a aktuálně je finalizován na základě doporučení Evropské komise.  Rozvoj OZE by měl být také financován různými zdroji financování, opatření však zjednodušeně akcentuje jenom jeden zdroj financování. Částka na úrovni 50 mld. Kč není zdůvodněna a její alokace na snížení 5 tis. tun emisí NOx se zdá být nákladově velmi neefektivní. Dále je nutné zdůraznit, že opatření nesměřuje k deklarovanému cíli snížení spotřeby uhlí, protože rozvoj OZE nemusí být nutně spojen s omezením využití uhlí. Také není jasné, proč je akcentován pouze rozvoj OZE a ne zvyšování energetické účinnosti, které také může přispět ke snižování emisí NOx. | **Akceptováno jinak.**  Na základě jednání s MPO v průběhu vypořádání MPŘ byla textace opatření BB12 upravena. Oba resorty dospěly ke shodě na znění předmětného opatření.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
|
|
| **Zásadní připomínka:**  **8.     Příloha č. 1 – Karty opatření, str 140, opatření DA1**  Požadujeme doplnění Ministerstva průmyslu a obchodu jako spolugestora tohoto opatření.  Odůvodnění: Tzv. kotlíkové dotace souvisí mimo jiné s vykazováním příspěvků v oblasti energetické účinnosti a s problematikou ekodesignu, která je v působnosti MPO. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
| **Zásadní připomínka:**  **9.     Příloha č. 1 - Karty opatření, str. 150, opatření DA2**  Požadujeme doplnění Ministerstva průmyslu a obchodu jako spolugestora tohoto opatření.  Odůvodnění: Změna výpočtu příspěvku na bydlení souvisí s tématem energetické chudoby, tato problematika je v působnosti MPO. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
| **Zásadní připomínka:**  **10.  Příloha č. 1 – Karty opatření, str. 159, opatření BC1**  Požadujeme doplnit gesci plnění o spolupráci s MPO.  Odůvodnění: Upozorňujeme, že v oblasti geotermální energie byla již vypracována řada studií a analýz mapující potenciál tohoto zdroje energie. Je nutné zabránit duplicitám a vycházet z již zpracovaných materiálů. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
| **Zásadní připomínka:**  **11.  Příloha č. 3 – Vyhodnocení plnění opatření stanovených NPSE 2015, str. 178, opatření BA3**  Požadujeme revizi navrženého prodloužení termínu plnění opatření. Jako gestor by také mělo být doplněno MŽP, které je nyní nositelem úkolu zpracovat analýzu zavedení zdanění fosilních paliv nespadajících pod EU ETS.  Odůvodnění: Prodloužení termínu splnění opatření do 30. 9. 2019 nepovažujeme za realistické. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Jedná se o text v části popisující dosavadní plnění uvedeného úkolu. Termín plnění je stanoven a nelze jej upravovat na úrovni Aktualizace NPSE. Informace o změně gesce za toto opatření bude do dokumentu doplněna.  **Vyjádření k vypořádání:**  MPO souhlasí s vypořádáním zásadních připomínek 1 – 11. |
|
|
|
| **Připomínka 1**    K Předkládací zprávě  V první větě zprávy doporučujeme před slovo „Aktualizace“ doplnit slovo „materiál“. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou. |
|
|
| **Připomínka 2**  K Předkládací zprávě  Druhý odstavec na straně 2 doporučujeme aktualizovat v souladu se skutečností, že materiál Závěry vyplývající z Dialogu o čistém ovzduší a návrh dalšího postupu byl již projednán a schválen vládou ČR. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou. |
|
|
| **Připomínka 3**    K materiálu, str. 6, 123, 124  Upozorňujeme, že obrázky č. 49 a 50 jsou totožné. Doporučujeme obr. 50 zrušit a další obrázky přečíslovat. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven. Nejedná se o dva totožné obrázky. Obrázek č. 49 zobrazuje výsledky modelování efektu opatření dle scénáře NPSE-WM, obrázek č. 50 zobrazuje výsledky modelování pro scénář NPSE-WaM. Byla opravena chyba v popisku obrázku č. 50. |
|
|
| **Připomínka 4**  K materiálu, str. 32  Doporučujeme na závěr 1. odstavce doplnit větu „Sektor lokální vytápění domácností je zároveň největším zdrojem emisí EPS“, vzhledem k tomu, že v dalším odstavci je uveden druhý největší emitor těchto částic. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou. |
|
|
| **Připomínka 5**  K materiálu, str. 68  Doporučujeme již neuvádět původní cíle do roku 2030, ale uvést jako hlavní východisko dokumenty v rámci „zimního energetického balíčku“ a následně uvádět odsouhlasené cíle pro rok 2030. Uvedený výčet může působit zmatečně. | **Akceptováno.**  Text dokumentu na str. 68 bude upraven následovně:  „Česká republika v návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu stanoví mimo jiné cílový podíl obnovitelných zdrojů energie na hrubé konečné spotřebě pro rok 2030.  Hlavním východiskem pro návrh Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky  a klimatu jsou dokumenty tzv. „zimního energetického balíčku“ zahrnující směrnici o energetické účinnosti (EU) 2018/ 2002 , směrnici o energetické náročnosti budov (EU) 2018/844 a směrnici o podporovaných zdrojích energie (EU) 2018/2001.  Vnitrostátní cíl pro rok 2020 činí 13 % a byl dosažen již v roce 2013. V roce 2016 činil podíl obnovitelných zdrojů energie na konečné spotřebě 14,89 %.“ |
|
|
| **Připomínka 6**  K materiálu, str. 74  Doporučujeme doplnit předpisy EU o směrnici energetické účinnosti, energetické náročnosti budov a podporovaných zdrojích energie. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou. |
|
|
| **Připomínka 7**  K materiálu, str. 103 a 162  V tabulce 39 a v Příloze1 doporučujeme název opatření BB6 „Využívání odpadního tepla“ doplnit na „Prioritní využívání odpadního tepla“. Považujeme za žádoucí stanovit v tepelných sítích prioritu využívání odpadního tepla namísto tepla vyráběného jen za tímto účelem z primárních energetických surovin. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou. |
|
|
|
| **Připomínka 8**  8.     K materiálu str. 153, opatření AA7  Infrastruktura pro alternativní pohony, konkrétně pro elektromobilitu v budovách bude řešena legislativně mimo jiné v rámci transpozice revize směrnice o energetické náročnosti budov. Doporučujeme doplnit. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou. |
|
|
| **Připomínka 9**  9.     K materiálu  Doporučujeme aktualizovat číselné hodnoty tak, aby byly uvedeny poslední dostupné údaje. Na několika místech jsou uváděna data z roku 2015 a 2016 i přes to, že už by měly být dostupné údaje za rok 2017; jedná se například o tabulky č. 1., 2, 21 a 28. Dále v některých případech nekoresponduje konečný rok v nadpisu tabulky nebo obrázku s obsahem a doprovodným textem – např. obr. 4, 24. | **Vysvětleno.**  Příprava Aktualizace Národního programu snižování emisí je relativně dlouhodobý proces a je nezbytné už na jeho počátku stanovit referenční datum, ke kterému se budou vztahovat prováděné analytické činnosti. Zadání nezbytných analýz proběhlo na samém konci roku 2017 s tím, že použita budou poslední dostupná data, kterými byla data za rok 2016. Emisní inventury jsou zpracovávány a dále reportovány tzv. k roku X-2, tedy s dvouletým zpožděním. Podobně jsou vyhodnocovány i imisní charakteristiky. V dalším průběhu přípravy dokumentu, v jejích finálních fázích na jaře 2019 byla k dispozici i první data  za rok 2017 a se snahou a maximální možnou aktuálnost Ministerstvo životního prostředí tato data doplnilo, tam kde to bylo možné. Ministerstvo životního prostředí si je vědomo určité nekonzistentnosti dat uváděných v dokumentu ve vztahu k rokům, ke kterým se vztahují, ale považuje za adekvátní stanovit referenční rok jako nezbytné dosažitelné minimum ve vztahu k použitým datům a domnívá se, že dosáhnout v celém dokumentu, vzhledem k jeho komplexnosti, plné shody použití nejaktuálnějších právě dostupných dat není technicky možné. |
|
|
| **Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR** | **Obecně:**  V současné době se po stanovisku Komise připravuje finální verze Vnitrostátního plánu v oblasti energetiky a klimatu.  Vnitrostátní plán v oblasti energetiky a klimatu by měla vláda schválit nejpozději do konce roku 2019 a podle našeho názoru by měl plnit funkci střechového dokumentu, který ovlivní a podmíní obsah sektorových politik, jež by měly být aktualizovány po schválení Vnitrostátního plánu.  Z tohoto důvodu požadujeme,  **Tato připomínka je zásadní.**  1)     aby Národní program snižování emisí ČR byl aktualizován až  po schválení Vnitrostátního plánu v oblast energetiky a klimatu vládou ČR a akceptací národního vnitrostátního plánu Komisí. K tomu nás vede i informace o obsahu Programu na straně 2 Předkládací zprávy. | **Vysvětleno.**  Vzhledem k časové náročnosti přípravy Aktualizace Národního programu snižování emisí a nevhodně termínově stanovené a tedy kolizní přípravě Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu není technicky možné uvést oba připravované dokumenty do kompletního souladu, a to zejména  z důvodu stanovených termínů.  Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu byl klíčovým předpokladem pro přípravu Aktualizace NPSE. Až po dokončení jeho návrhu bylo možné provést projekce vývoje emisí v ČR a pokračovat (po dokončení analytické části Aktualizace NPSE) v přípravě Aktualiazce NPSE, zejména klíčové návrhové části. To je hlavní důvod zpoždění přípravy tohoto dokumentu, který měl být dle požadavku směrnice 2016/2284 (EU) hotov a oderportován Evropské komisi v dubnu 2019.  To, že v posledních měsících obdržela Česká republika z Evropské komise připomínky a komentáře k návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky  a klimatu znamená, že navrhované změny ve finálních cílech OZE  se promítnou do emisních projekcí a tyto bude nezbytné přepracovat. Na základě výsledků přepracované projekce pak v případě potřeby (což není předem jisté, že bude nutné) revidovat i navržená dodatečná opatření ke snížení emisí.  To ovšem znamená další velmi významné zpoždění přípravy Aktualizace NPSE, které je dále nepřípustné.  Text dokumentu, včetně textu opatření BB12 je doplněn o jednoznačné upozornění, že přínosy opatření jsou kalkulovány podle dat, analýz a projekcí provedených se zohledněním návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR  dne 28. ledna 2019.  Zohlednění finální podoby Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu bude provedeno při projekci vývoje emisí vybraných znečišťujících látek, kterou je dle dikce směrnice 2016/2284 (EU) Česká republika povinna provést každé dva roky, tedy nejdříve k 15. 3. 2021.  Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů na realizaci opatření.  **Vyjádření k vypořádání:**  Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
|
|
| Z tohoto důvodu požadujeme,  **Tato připomínka je zásadní**  2)     aby Národní program snižování emisí ČR v rámci jeho aktualizace posoudil dopady na konkurenceschopnost a na domácnosti. | **Vysvětleno.**  Vzhledem ke skutečnosti, že v současné době neexistuje jasná formulace jednotlivých legislativních změn, které budou provedeny na základě Národního programu snižování emisí, není žádoucí provádět hodnocení dopadů  na zmiňované oblasti. Povinnost provést hodnocení dopadů regulace  se vztahuje obecně na veškeré legislativní změny, tak jak je to uloženo Legislativními pravidly vlády a Obecnými zásadami pro hodnocení dopadů regulace, tedy každá legislativní změna navazující na Národní program snižování emisí, resp. na opatření v něm uvedená, podléhá povinnosti zhodnocení eventuálních dopadů na dané oblasti. Z důvodu nepřiměřené administrativní zátěže a zdvojení prováděných úkolů není žádoucí a efektivní provádět v této fázi hodnocení dopadů, které by navíc mohlo vést k zavádějícím výsledkům vzhledem k tomu, že v současné době nejsou k dispozici detaily jednotlivých řešení, které budou v rámci právní úpravy navrženy.  **Vyjádření k vypořádání:**  Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **I.              K předkládací zprávě**  1)     S politováním konstatujeme, že náš podnikatelský svaz nebyl přizván do pracovní skupiny pro přípravu Aktualizace Programu, ač jsme na různých úrovních deklarovali ochotu účastnit se na přípravě materiálů dotýkajících se sektoru energetiky a těžby.  Požadujeme vysvětlit. | **Vysvětleno.**  Uvedená informace nebyla bohužel odboru ochrany ovzduší, který přípravu Aktualizace NPSE organizuje a zajišťuje známa. V pracovní skupině ustavené pro účely Aktualizace NPSE byly mimo jiné zastoupeny následující organizace: HK, TS ČR, SMO ČR, AK ČR.  **Vyjádření k vypořádání:**  Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
| 2)     Je otázkou, zda navržená dodatečná opatření ke snížení emisí látek znečišťujících ovzduší (viz strana 3) jsou natolik urgentní,  že nesnesou jejich implementaci až po schválení Vnitrostátního plánu v oblasti energetiky a klimatu.  Žádáme o jejich zapracování do sektorových politik týkajících  se energetiky a klimatu až po schválení Vnitrostátního plánu v oblasti energetiky a klimatu.  **Tato připomínka je zásadní.** | **Vysvětleno.**  V případě Aktualizace NPSE se nejedná o urgentní implementaci nýbrž  o naplňování požadavku evropské legislativy ke stanovenému termínu, konkrétně požadavku směrnice 2016/2284 (EU). Ve věci odkladu dokončení  a schválení Aktualizace NPSE platí již výše ve vypořádání zmíněné:  Vzhledem k časové náročnosti přípravy Aktualizace Národního programu snižování emisí a nevhodně termínově stanovené a tedy kolizní přípravě Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu není technicky možné uvést oba připravované dokumenty do kompletního souladu, a to zejména  z důvodu stanovených termínů. Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky  a klimatu byl klíčovým předpokladem pro přípravu Aktualizace NPSE. Až  po dokončení jeho návrhu bylo možné provést projekce vývoje emisí v ČR  a pokračovat (po dokončení analytické části Aktualizace NPSE) v přípravě Aktualizace NPSE, zejména klíčové návrhové části. To je hlavní důvod zpoždění přípravy tohoto dokumentu, který měl být dle požadavku směrnice 2016/2284 (EU) hotov a oderportován Evropské komisi v dubnu 2019.  To, že v posledních měsících obdržela Česká republika z Evropské komise připomínky a komentáře k návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky  a klimatu znamená, že navrhované změny ve finálních cílech OZE se promítnou do emisních projekcí a tyto bude nezbytné přepracovat. Na základě výsledků přepracované projekce pak v případě potřeby (což není předem jisté, že bude nutné) revidovat i navržená dodatečná opatření ke snížení emisí. To ovšem znamená další velmi významné zpoždění přípravy Aktualizace NPSE, které je dále nepřípustné.  Text dokumentu, včetně textu opatření BB12 je doplněn o jednoznačné upozornění, že přínosy opatření jsou kalkulovány podle dat, analýz a projekcí provedených se zohledněním návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR  dne 28. ledna 2019.  Zohlednění finální podoby Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu bude provedeno při projekci vývoje emisí vybraných znečišťujících látek, kterou je dle dikce směrnice 2016/2284 (EU) Česká republika povinna provést každé dva roky, tedy nejdříve k 15. 3. 2021.  Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů na realizaci opatření.  **Vyjádření k vypořádání:**  Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
| **II.            K opatření BA3 Podpora snížení podílu pevných fosilních paliv ve spalovacích stacionárních zdrojích nespadajících pod systém EU ETS**  Vzpomenutý doplněný analytický materiál ani jeho dopady nejsou k dispozici. Text vysvětlující cíl opatření je nezbytné konfrontovat s Programovým prohlášením vlády.  **Tato připomínka je zásadní.** | **Vysvětleno.**  Jedná se o vyhodnocení současného stavu plnění opatření, které nenahrazuje vlastní analýzu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Konfederace zaměstnavatelských a podnikatelských svazů ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
|
|
| **Teplárenské sdružení ČR** | **ZÁSADNÍ OBECNÁ PŘIPOMÍNKA 1**  1.   Požadujeme odložit předložení dokumentu vládě do dopracování úkolu „BA3 Podpora snížení podílu pevných fosilních paliv  ve spalovacích stacionárních zdrojích nespadajících pod systém EU ETS“ a zapracování jeho výsledků do NPSE. Úkol považujeme  za velmi významný a byl již několikrát odložen. Nedává smysl, aby  se vláda zabývala dokumentem, kde jeden z klíčových úkolů, který může podobu NPSE významně ovlivnit, má termín dokončení v řádu jednoho či dvou měsíců po tomto projednání. Úkol je navíc v gesci MŽP, které může jeho realizaci urychlit. Odklad je žádoucí i s ohledem na co nejlepší provázání navrhovaných opatření s Národním klimaticko-energetickým plánem (NKEP), který má být předložen Evropské komisi do 31. prosince letošního roku. Domníváme se, že je třeba dá přednost kvalitě dokumentu před plněním termínů pro zpracování NPSE, které byly v evropské legislativě nastaveny nešťastně s ohledem na potřebu koordinace s (NKEP). | **Vysvětleno.**  Vzhledem k termínu předložení NPSE Evropské komisi (1. 4. 2019) danému evropskou legislativou není možné dále odkládat finalizaci programu. Vzhledem k tomu, že došlo k dohodě ministrů životního prostředí a financí o převzetí gesce za toto opatření, která bude teprve přijetím usnesením vlády k aktualizovanému NPSE formalizována, není jisté, že MŽP bude schopno analýzu dopracovat v aktuálním termínu (září 2019), současně je nutné předpokládat rozsáhlejší politickou diskusi nad výsledky této analýzy a tedy finální rozhodnutí  k (ne)zavedení uhlíkové daně může být známo v relativně vzdálené budoucnosti. K aktualizaci programu dojde dle ustanovení §8 zákona o ochraně ovzduší vždy za stanovených okolností, nejpozději do čtyř let od přijetí poslední aktualizace.  **Vyjádření k vypořádání:**  Teplárenské sdružení ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
| **ZÁSADNÍ OBECNÁ PŘIPOMÍNKA 2**  2.     Požadujeme do návrhu NPSE doplnit opatření uvedená v materiálu Závěry vyplývající z Dialogu o čistém ovzduší a návrh dalšího postupu, který schválila vláda 8. července 2019 nebo uvést, proč nebyla jednotlivá opatření do NPSE doplněna. Materiál obsahuje řadu opatření například v dopravě, která nebyla v NPSE zohledněna. Usnesení vlády z 8. července 2019 ukládá Ministru životního prostředí zohlednit v návrhu aktualizace Národního programu snižování emisí České republiky opatření doporučená v rámci Dialogu o čistém ovzduší. | **Akceptováno jinak.**  **Textu dokumentu Aktualizace NPSE bude v článku „Shrnutí“ upraven následovně**:  Závěry Dialogu o čistém ovzduší a návrh dalšího postupu byly projednány vládou ČR a usnesením vlády č. 502 ze dne 9. července 2019 byly vybraným členům vlády uloženy úkoly, které ze závěrů vyplývají.  Jedná se zejména o plnění opatření, která jsou realizovatelná v krátkém časovém horizontu (do roku 2020), jsou zaměřena zejména na klíčové sektory Doprava, Zemědělství, Lokální vytápění domácností a mohou přinést významnou nákladově efektivní úsporu emisí znečišťujících látek.  Další závěry byly promítnuty do Aktualizace NPSE. Jedná se o podporu obměny zdrojů tepla v sektoru lokálního vytápění domácností (opatření DA1), zlepšení kvality palivového dřeva (opatření DB11), zpřísnění požadavků na skladování  a aplikaci hnojiv (opatření CB8) a o podporu pastevního chovu (opatření CA2). Dále bylo do Aktualizace NPSE promítnuto formou konkrétního opatření snižování spotřeby pevných paliv úpravou příspěvku na bydlení (opatření DA2), zlepšení kvality obsluhy lokálních topenišť osvětou (opatření DC2) či vytvoření nového národního kodexu správné zemědělské praxe (opatření CC1).  Požadavek na úpravu provozu kogeneračních jednotek bude zohledněn v rámci zefektivnění legislativy v ochraně ovzduší (opatření ED4).  V rámci podpůrných opatření je pak zakotvena podpora nízkoemisních  a bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu a výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury. Další opatření ke snížení emisí z dopravy jsou zahrnuta v rámci opatření AB26. Dozor nad trhem a zajištěním srovnatelných výsledků jednotlivých certifikačních laboratoří (pokud jde o ekodesign) je řešen s Evropskou komisí.  Srovnání podmínek sektorů spadajících pod EU ETS a mimo EU ETS je řešeno  v rámci opatření BA3 z NPSE z roku 2015, které zůstává v platnosti.  **Vyjádření k vypořádání:**  Teplárenské sdružení ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
| **ZÁSADNÍ OBECNÁ PŘIPOMÍNKA 3**  3.     V dokumentu je třeba aktualizovat data tak, aby odpovídala deklarovanému základnímu časovému rámci analytické části Programu, kterou má být období 2005-2017. Na řadě míst jsou  v tabulkách uváděna pouze starší data za roky 2015 nebo 2016, ačkoli novější údaje roku 2017 musí být již k dispozici. Jedná se např.  o tabulky č. 1 a 2, tabulku 21, kde je vyhodnoceno plnění k roku 2016, tabulku 28, kde jsou uvedeny emise za rok 2016 atd. | **Vysvětleno.**  Příprava Aktualizace Národního programu snižování emisí je relativně dlouhodobý proces a je nezbytné už na jeho počátku stanovit referenční datum, ke kterému se budou vztahovat prováděné analytické činnosti. Zadání nezbytných analýz proběhlo na samém konci roku 2017 s tím, že použita budou poslední dostupná data, kterými byla data za rok 2016. Emisní inventury jsou zpracovávány a dále reportovány tzv. k roku X-2, tedy s dvouletým zpožděním. Podobně jsou vyhodnocovány i imisní charakteristiky. V dalším průběhu přípravy dokumentu, v jejích finálních fázích na jaře 2019 byla k dispozici i první data  za rok 2017 a se snahou a maximální možnou aktuálnost Ministerstvo životního prostředí tato data doplnilo, tam kde to bylo možné. Ministerstvo životního prostředí si je vědomo určité nekonzistentnosti dat uváděných v dokumentu  ve vztahu k rokům, ke kterým se vztahují, ale dosáhnout v celém dokumentu, vzhledem k jeho komplexnosti, plné shody použití nejaktuálnějších právě dostupných dat není technicky možné.  Data v tabulkách 20 (dříve 21) a 28 byla upravena a zohledňují i rok 2017.  **Vyjádření k vypořádání:**  Teplárenské sdružení ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
| **ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY**  **Připomínka k článku 5 na str. 32**  Požadujeme doplnit na konec odstavce:  „Sektor „Lokální vytápění domácností“, zahrnující spotřebu paliv pro vytápění, vaření a ohřev teplé vody, představuje v současné době  21 % celkových emisí oxidu siřičitého, více než 43 % celkových emisí VOC, téměř 59 % celkových emisí primárních částic PM10, 74 % celkových emisí primárních částic PM2,5 a 98 % celkových emisí benzo(a)pyrenu.“ větu: „Sektor lokální vytápění domácností je zároveň největším zdrojem emisí EPS.“  **Odůvodnění: Je-li v případě sektoru veřejná energetika uvedeno, že je druhým největším zdrojem emisí EPS, pak je na místě uvést u sektoru lokální vytápění domácností tento údaj také.** | **Akceptováno.**  **Vyjádření k vypořádání:**  Teplárenské sdružení ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
|
|
|
|
| **ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKA 1**  **Připomínka k článku 6 na str. 43**  Požadujeme upravit poslední věty následujících odstavců na data z roku 2017:  „Příspěvek síranů z českých zdrojů se mimo území ČR pohybuje  do 7 % ročního průměru PM2,5. Naopak sírany ze zahraničních zdrojů přispívají k ročnímu průměru PM2,5 na většině území ČR až 16 %. Podle emisní bilance za rok 2015 pochází emise oxidů síry v ČR  z 60 % ze sektoru veřejná energetika a výroba tepla, ze 14 %  z lokálního vytápění domácností a zbytek jsou menší podíly dalších sektorů, které jednotlivě nepřekračují 7%.“  „Příspěvek dusičnanů z českých zdrojů se mimo území ČR pohybuje do 7 % (v bezprostředním příhraničí 10 %) ročního průměru PM2,5. Naopak dusičnany ze zahraničních zdrojů přispívají k ročnímu průměru PM2,5 na většině území ČR až 20 %. Podle emisní bilance za rok 2015 pochází emise oxidů dusíku z 30 % ze sektoru veřejná energetika a výroba tepla, z 30 % ze silniční a nesilniční dopravy a zbytek jsou menší podíly dalších sektorů, které jednotlivě nepřekračují 5%.“  **Odůvodnění: Je třeba aktualizovat text, aby odpovídal základnímu časovému rámci 2005-2017.** | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Při modelování odhadu vlivů národních a zahraničních zdrojů na kvalitu ovzduší byla použita data k referenčnímu roku 2015. Důvodem volby tohoto referenčního roku byla skutečnost, že k tomuto roku jsou k dispozici podrobná emisní data pokrývající i polské území. Polsko má jednoznačně nejvýznamnější přeshraniční vliv na znečištění ovzduší v ČR. Použitá emisní data pocházejí z polsko-česko-slovenského přeshraničního projektu LIFE Malopolsko. Obdobně podrobná data nejsou k dispozici pro žádný jiný referenční rok.  Závěry, které vyplývají z modelování a komentáře k nim jsou pak také vztaženy k referenčnímu roku 2015.  Do dokumentu, článku 6 byla doplněna následující věta: „ Podrobnosti o metodice výpočtu a vstupních údajích jsou uvedeny v podkladových materiálech aktualizace programů zlepšování kvality ovzduší (viz webové stránky MŽP),  ze kterých níže uvedené hodnocení vychází.“  **Vyjádření k vypořádání:**  Teplárenské sdružení ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
|
|
|
|
| **ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKA 2**  **Připomínka k článku 14 na str. 82**  V tabulce 27 : Národní emisní projekce pro období do roku 2030 v kt/rok požadujeme upravit emise NOx ve scénáři WaM v roce 2030 v souladu s připomínkou k opatření BB12.  **Odůvodnění: Vyplývá z požadované změny opatření BB12 Zvýšení podílu výroby elektrické energie a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie.** | **Neakceptováno, vysvětleno.**  V případě Aktualizace NPSE se nejedná o urgentní implementaci nýbrž  o naplňování požadavku evropské legislativy ke stanovenému termínu, konkrétně požadavku směrnice 2016/2284 (EU). Ve věci odkladu dokončení  a schválení Aktualizace NPSE platí již výše ve vypořádání zmíněné:  Vzhledem k časové náročnosti přípravy Aktualizace Národního programu snižování emisí a nevhodně termínově stanovené a tedy kolizní přípravě Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu není technicky možné uvést oba připravované dokumenty do kompletního souladu, a to zejména  z důvodu stanovených termínů.  Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu byl klíčovým předpokladem pro přípravu Aktualizace NPSE.  Až po dokončení jeho návrhu bylo možné provést projekce vývoje emisí v ČR  a pokračovat (po dokončení analytické části Aktualizace NPSE) v přípravě Aktualizace NPSE, zejména klíčové návrhové části. To je hlavní důvod zpoždění přípravy tohoto dokumentu, který měl být dle požadavku směrnice 2016/2284 (EU) hotov a oderportován Evropské komisi v dubnu 2019.  To, že v posledních měsících obdržela Česká republika z Evropské komise připomínky a komentáře k návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky  a klimatu znamená, že navrhované změny ve finálních cílech OZE se promítnou do emisních projekcí a tyto bude nezbytné přepracovat. Na základě výsledků přepracované projekce pak v případě potřeby (což není předem jisté, že bude nutné) revidovat i navržená dodatečná opatření ke snížení emisí. To ovšem znamená další velmi významné zpoždění přípravy Aktualizace NPSE, které je dále nepřípustné.  Text dokumentu, včetně textu opatření BB12 je doplněn o jednoznačné upozornění, že přínosy opatření jsou kalkulovány podle dat, analýz a projekcí provedených se zohledněním návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR  dne 28. ledna 2019.  Zohlednění finální podoby Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu bude provedeno při projekci vývoje emisí vybraných znečišťujících látek, kterou je dle dikce směrnice 2016/2284 (EU) Česká republika povinna provést každé dva roky, tedy nejdříve k 15. 3. 2021.  Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů na realizaci opatření.  **Vyjádření k vypořádání:**  Teplárenské sdružení ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
|
|
|
| **ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKA 3**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření, str. 138**  V případě opatření BB12 Zvýšení podílu výroby elektrické energie  a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie požadujeme provedení následujících úprav:  1) uvést přínos opatření ke snížení emisí NOx do souladu s finálním cílem OZE pro rok 2030 ve vnitrostátního plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu a odpovídajícím způsobem upravit popis opatření na str. 103.  2)  uvést vysvětlení, jak byly náklady na implementaci opatření stanoveny a co zahrnují.  3) rozšířit implementaci opatření z Modernizačního fondu i na další možné zdroje financování, zejména evropské fondy.  Úplné znění s vyznačením navrhovaných změn – Popis opatření:  V rámci Modernizačního fondu v systému EU-ETS a dalších zdrojích veřejné podpory pro období 2021-2030 budou nastaveny podmínky  pro investiční podporu výroby elektřiny a tepla s důrazem na dosažení dodatečné úspory emisní NOx, a to mimo jiné skrze podporu rozvoje nespalovacích zdrojů OZE.  Úplné znění s vyznačením navrhovaných změn – Implementace opatření:  Modernizační fond EU-ETS a další zdroje veřejné podpory pro období 2021-2030.  4) rozšířit spolugesci plnění také na MMR a MF.  Odůvodnění:  Ad 1) Opatření by mělo být navázáno na výrobu elektrické energie  a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie uvedenou v Národním klimaticko energetickém plánu (NKEP) s ohledem  na plnění konečného cíle ČR v oblasti podílu energie z OZE do roku 2030 a plnění emisního stropu NOx v roce 2030. Aktuální návrh klimaticko-energetického plánu, který vzala v lednu na vědomí vláda se zvýšením výroby elektřiny a tepla z bezemisních zdrojů v uvedeném rozsahu nepočítá.  Ad 2) Není vůbec zřejmé, jak byly stanoveny náklady na implementaci opatření ve výši 50 miliard Kč a co zahrnují. Zda se jedná o potřebné prostředky z veřejných rozpočtů nebo celkové nezbytné investice. S ohledem na výši této sumy by měl předkladatel uvést, jak k její výši dospěl.  Ad 3) Způsob financování dosažení klimaticko-energetických cílů ČR do roku 2030 by měl být uveden v NKEP.  Ad 4) S ohledem na možné využití evropských fondů pro financování opatření je třeba rozšířit spolugesci také na MMR a MF. | **Ad 1) Neakceptováno, vysvětleno.** - viz připomínka k článku 14 na str. 82  **Ad 2) Vysvětleno.**  Text dokumentu již obsahuje odhad nákladů na implementaci prioritních dodatečných opatření včetně předpokládaného zdroje financování (viz příloha 1 „Karty opatření, rubriky „Odhad nákladů na implementaci“ a „Implementace opatření“).  Náklady na implementaci opatření BB12 byly odhadnuty MPO a představují cca 10 mld. Kč.  **Ad 3) Akceptováno.**  Na základě jednání s MPO v průběhu MPŘ bude textace opatření BB12 upravena ve smyslu připomínky, včetně rozšíření možností podpory realizace opatření**.**  **Ad 4) Neakceptováno, vysvětleno.**  O spolugesci uvedeného opatření se ani ve fází přípravy vlastního dokumentu Aktualizace NPSE ani v meziresortním připomínkovém žádný z dotčených resortů nepřihlásil, a proto nebude spolugesce doplňována.  **Vyjádření k vypořádání:**  Teplárenské sdružení ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
|
| **ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKA 4**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření**  Požadujeme doplnit novou kartu opatření s názvem: „Zavedení regulace odpojování od SZTE do energetické legislativy“ s gescí MPO a termínem do roku 2021. Jejím základem by byla regulace odpojování od SZTE ve smyslu článku 24 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.  **Odůvodnění:** NPSE na několika místech upozorňuje na význam SZTE a problematiku jejich případného rozpadu. Ve SWOT analýze je mezi riziky v sektoru energetiky uvedeno: „Ztráta konkurenceschopnosti SZTE, odpojování domácností od SZTE a snížení efektivnosti výroby elektřiny a tepla ve zdrojích SZTE a s tím spojené riziko dalšího nárůstu počtu lokálních topenišť.“ Žádná konkrétní opatření však v této oblasti navržena nejsou. Návrh se snaží uvedené riziko částečně omezit. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Na úrovni náměstků MPO, MMR a MŽP bylo dosaženo dohody, že problematika SZTE bude komplexně řešena v rámci transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.  **Vyjádření k vypořádání:**  Teplárenské sdružení ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
|
| **ZÁSADNÍ KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKA 5**  **Připomínka k návrhu Usnesení vlády o Aktualizaci Národního programu snižování emisí ČR, část III bod 1 b)**  Požadujeme uvést požadavek na snížení emisí oxidů dusíku  do souladu s finálním cílem OZE pro rok 2030 ve vnitrostátním plánu České republiky v oblasti energetiky a klimatu, možnosti financování uvést obecně a rozšířit zainteresované resorty o MPO, MMR a MF.  **Odůvodnění:** Viz připomínka k opatření BB12 Zvýšení podílu výroby elektrické energie a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Vzhledem k časové náročnosti přípravy Aktualizace Národního programu snižování emisí a nevhodně termínově stanovené a tedy kolizní přípravě Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu není technicky možné uvést oba připravované dokumenty do kompletního souladu, a to zejména  z důvodu stanovených termínů. Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky  a klimatu byl klíčovým předpokladem pro přípravu Aktualizace NPSE.  Až po dokončení jeho návrhu bylo možné provést projekce vývoje emisí v ČR  a pokračovat (po dokončení analytické části Aktualizace NPSE) v přípravě Aktualizace NPSE, zejména klíčové návrhové části. To je hlavní důvod zpoždění přípravy tohoto dokumentu, který měl být dle požadavku směrnice 2016/2284 (EU) hotov a oderportován Evropské komisi v dubnu 2019.  To, že v posledních měsících obdržela Česká republika z Evropské komise připomínky a komentáře k návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky  a klimatu znamená, že navrhované změny ve finálních cílech OZE se promítnou do emisních projekcí a tyto bude nezbytné přepracovat. Na základě výsledků přepracované projekce pak v případě potřeby (což není předem jisté, že bude nutné) revidovat i navržená dodatečná opatření ke snížení emisí. To ovšem znamená další velmi významné zpoždění přípravy Aktualizace NPSE, které je dále nepřípustné.  Text dokumentu, včetně textu opatření BB12 je doplněn o jednoznačné upozornění, že přínosy opatření jsou kalkulovány podle dat, analýz a projekcí provedených se zohledněním návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR  dne 28. ledna 2019.  Zohlednění finální podoby Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu bude provedeno při projekci vývoje emisí vybraných znečišťujících látek, kterou je dle dikce směrnice 2016/2284 (EU) Česká republika povinna provést každé dva roky, tedy nejdříve k 15. 3. 2021.  Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů na realizaci opatření.  **Vyjádření k vypořádání:**  Teplárenské sdružení ČR souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|
|
|
|
|
|
| **Hospodářská komora ČR** | **Zásadní obecná připomínka 1**  Požadujeme odložit předložení dokumentu vládě do dopracování úkolu „BA3 Podpora snížení podílu pevných fosilních paliv  ve spalovacích stacionárních zdrojích nespadajících pod systém EU ETS“ a zapracování jeho výsledků do Národního programu snižování emisí (NPSE). Úkol považujeme za velmi významný a byl již několikrát odložen. Nedává smysl, aby se vláda zabývala dokumentem, kde jeden z klíčových úkolů, který může podobu NPSE významně ovlivnit, má termín dokončení v řádu jednoho či dvou měsíců po tomto projednání. Úkol je navíc v gesci MŽP, které může jeho realizaci urychlit. Odklad je žádoucí i s ohledem na co nejlepší provázání navrhovaných opatření s Národním klimaticko-energetickým plánem (NECP), který má být předložen Evropské komisi do 31. prosince letošního roku. Domníváme se, že je třeba dát přednost kvalitě dokumentu před plněním termínů pro zpracování NPSE, které byly v evropské legislativě nastaveny nešťastně s ohledem na potřebu koordinace s NECP. | **Vysvětleno.**  Vzhledem k termínu předložení NPSE Evropské komisi (1. 4. 2019) danému evropskou legislativou není možné dále odkládat finalizaci programu. Vzhledem k tomu, že došlo k dohodě ministrů životního prostředí a financí  o převzetí gesce za toto opatření, která bude teprve přijetím usnesením vlády k aktualizovanému NPSE formalizována, není jisté, že MŽP bude schopno analýzu dopracovat v aktuálním termínu (září 2019), současně je nutné předpokládat rozsáhlejší politickou diskusi nad výsledky této analýzy a tedy finální rozhodnutí k (ne)zavedení uhlíkové daně může být známo v relativně vzdálené budoucnosti. K aktualizaci programu dojde dle ustanovení  §8 zákona o ochraně ovzduší vždy za stanovených okolností, nejpozději  do čtyř let od přijetí poslední aktualizace.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní obecná připomínka 2**  Požadujeme do návrhu NPSE doplnit opatření uvedená v materiálu Závěry vyplývající z Dialogu o čistém ovzduší a návrh dalšího postupu, který schválila vláda 8. července 2019 nebo uvést, proč nebyla jednotlivá opatření do NPSE doplněna. Materiál obsahuje řadu opatření například v dopravě, která nebyla v NPSE zohledněna. | **Akceptováno jinak.**  Textu dokumentu Aktualizace NPSE bude v článku „Shrnutí“ upraven následovně:  Závěry Dialogu o čistém ovzduší a návrh dalšího postupu byly projednány vládou ČR a usnesením vlády č. 502 ze dne 9. července 2019 byly vybraným členům vlády uloženy úkoly, které ze závěrů vyplývají.  Jedná se zejména o plnění opatření, která jsou realizovatelná v krátkém časovém horizontu (do roku 2020), jsou zaměřena zejména na klíčové sektory Doprava, Zemědělství, Lokální vytápění domácností a mohou přinést významnou nákladově efektivní úsporu emisí znečišťujících látek.  Další závěry byly promítnuty do Aktualizace NPSE. Jedná se o podporu obměny zdrojů tepla v sektoru lokálního vytápění domácností (opatření DA1), zlepšení kvality palivového dřeva (opatření DB11), zpřísnění požadavků  na skladování a aplikaci hnojiv (opatření CB8) a o podporu pastevního chovu (opatření CA2). Dále bylo do Aktualizace NPSE promítnuto formou konkrétního opatření snižování spotřeby pevných paliv úpravou příspěvku na bydlení (opatření DA2), zlepšení kvality obsluhy lokálních topenišť osvětou (opatření DC2) či vytvoření nového národního kodexu správné zemědělské praxe (opatření CC1).  Požadavek na úpravu provozu kogeneračních jednotek bude zohledněn v rámci zefektivnění legislativy v ochraně ovzduší (opatření ED4).  V rámci podpůrných opatření je pak zakotvena podpora nízkoemisních  a bezemisních vozidel pro veřejnou dopravu a výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury. Další opatření ke snížení emisí z dopravy jsou zahrnuta v rámci opatření AB26. Dozor nad trhem a zajištěním srovnatelných výsledků jednotlivých certifikačních laboratoří (pokud jde o ekodesign) je řešen s Evropskou komisí.Srovnání podmínek sektorů spadajících pod EU ETS  a mimo EU ETS je řešeno v rámci opatření BA3 z NPSE z roku 2015, které zůstává v platnosti  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní obecná připomínka 3**  V dokumentu je třeba aktualizovat data tak, aby odpovídala deklarovanému základnímu časovému rámci analytické části Programu, kterou má být období 2005–2017. Na řadě míst jsou  v tabulkách uváděna pouze starší data za roky 2015 nebo 2016, ačkoli novější údaje roku 2017 musí být již k dispozici. Jedná se např.  o tabulky č. 1 a 2, tabulku 21, kde je vyhodnoceno plnění k roku 2016, tabulku 28, kde jsou uvedeny emise za rok 2016 atd. | **Vysvětleno, akceptováno jinak.**  Příprava Aktualizace Národního programu snižování emisí je relativně dlouhodobý proces a je nezbytné už na jeho počátku stanovit referenční datum, ke kterému se budou vztahovat prováděné analytické činnosti. Zadání nezbytných analýz proběhlo na samém konci roku 2017 s tím, že použita budou poslední dostupná data, kterými byla data za rok 2016. Emisní inventury jsou zpracovávány a dále reportovány tzv. k roku X-2, tedy s dvouletým zpožděním. Podobně jsou vyhodnocovány i imisní charakteristiky. V dalším průběhu přípravy dokumentu, v jejích finálních fázích na jaře 2019 byla k dispozici i první data za rok 2017 a se snahou a maximální možnou aktuálnost Ministerstvo životního prostředí tato data doplnilo, tam kde to bylo možné. Ministerstvo životního prostředí si je vědomo určité nekonzistentnosti dat uváděných v dokumentu ve vztahu k rokům, ke kterým se vztahují, ale dosáhnout v celém dokumentu, vzhledem k jeho komplexnosti, plné shody použití nejaktuálnějších právě dostupných dat není technicky možné.  Data v tabulkách 20 (dříve21) a 28 byla upravena a zohledňují i rok 2017.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní obecná připomínka 4**  Domníváme se, že se předkladatel vůbec nezabýval v oblasti silniční dopravy mezinárodním provozem vozidel. ČR je tranzitní zemí  a na znečištění se u nás podílejí podstatnou měrou vozidla zahraničních dopravců. S ohledem na skutečnost, že např. v Článku 6 se pro jiné původce znečištění se zahraničními vlivy uvažuje, požadujeme do materiálu doplnit i reálný podíl zahraničních vozidel (získatelné např. z mýtných bran, strategických dopravních detektorů, fakturačních i informativních radarů, sčítání dopravy apod.)  v každodenním provozu vč. jejich odhadovaného podílu na produkci emisí. | **Akceptováno částečně, vysvětleno.**  V tabulce č. 3 bude řádek obsahující údaje o přepravních výkonech nákladní silniční dopravy upraven dle statistiky Ministerstva dopravy, která zahrnuje přepravní výkony silniční dopravy na území ČR uskutečněnou jak českými tak zahraničními dopravci (<https://www.sydos.cz/cs/prehledy/preprava_veci_na_uzemi_CR.xlsx>). V návaznosti na tuto úpravu bude provedena změna ve výpočtu podílu železniční nákladní dopravy.  Tabulka č. 3 má pouze informativní charakter. Přepravní výkony do výpočtu emisní bilance nevstupují, ta je závislá zejména na spotřebě pohonných hmot, skladbě vozového parku a najetých kilometrů jednotlivými druhy vozidel.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní obecná připomínka 5**  Požadujeme v textu blíže vysvětlit určitou nekonzistentnost materiálu v oblasti znečištění PM. Zatímco teoretická část na str. 28–29 hovoří o lokálních topeništích jako o hlavním znečišťovateli, mapy znečištění na str. 46–47, pocházející z měření ČHMÚ, vykazují největší znečištění v oblastech s těžbou a těžkým průmyslem (Ostravsko, severočeská hnědouhelná pánev) následovanými oblastmi  s intenzívním zemědělstvím (Polabí, Hradecko, Lounsko, Jižní Morava). | **Akceptováno jinak.**  Na základě konferenčního vypořádání připomínek dne 30. 8. 2019 byla do textu dokumentu – Článek 16: Hlavní závěry analytické části přidána informace k interpretaci analytických výstupů. Doplněný text je následující:  Význam jednotlivých sektorů z pohledu jejich podílu na celkových emisích znečišťujících látek nemusí odpovídat jejich významu ve vztahu k příčinám znečištění ovzduší v jednotlivých regionech ČR. Tento regionální a lokální aspekt je podrobněji analyzován v Programech zlepšování kvality ovzduší, kde je například v rámci emisní analýzy oproti Aktualizaci Národního programu snižování emisí zahrnut i vliv resuspenze částic z dopravy. Z hlediska kvality ovzduší a přípravy jednotlivých programů zlepšování kvality ovzduší, tak nabývá významnější role v některých regionech sektor dopravy a vybraná odvětví  v sektoru průmyslu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní obecná připomínka 6**  Základní příčinou dopravou produkovaných emisí zdraví škodlivých látek je, podobně jako v případě emisí oxidu uhličitého, spalování uhlovodíkových paliv. Proto je potřebné celý řetězec příčin a následků (nízká energetická účinnost – vysoká energetická náročnost – vysoký podíl uhlovodíkových paliv – vysoká produkce klima měnícího oxidu uhličitého – vysoká produkce zdraví poškozujících látek NOx, PAH  a PM) řešit společně. Požadujeme tedy co nejtěsněji provázat aktualizaci Národní program snižování emisí ČR (MŽP ČR) s aktualizací Vnitrostátního plánu v oblasti energetiky a klimatu ČR (MPO ČR) a využít vzájemné synergie:   * opatření k úsporám energie a ochraně klimatu přinesou  i ke snížení emisí zdraví škodlivých látek, * opatření ke snížení emisí zdraví škodlivých látek přispějí  i k úsporám energie a k ochraně klimatu. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Tvorba NPSE probíhala v součinnosti s přípravou Vnitrostátního plánu v oblasti energetiky a klimatu ČR. Všechny vstupní údaje jsou v souladu s aktuální verzí Vnitrostátního plánu.  Vzhledem k časové náročnosti přípravy Aktualizace Národního programu snižování emisí a nevhodně termínově stanovené a tedy kolizní přípravě Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu není technicky možné uvést oba připravované dokumenty do kompletního souladu, a to zejména  z důvodu stanovených termínů.  Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu byl klíčovým předpokladem pro přípravu Aktualizace NPSE. Až po dokončení jeho návrhu bylo možné provést projekce vývoje emisí v ČR a pokračovat (po dokončení analytické části Aktualizace NPSE) v přípravě Aktualizace NPSE, zejména klíčové návrhové části. To je hlavní důvod zpoždění přípravy tohoto dokumentu, který měl být  dle požadavku směrnice 2016/2284 (EU) hotov a oderportován Evropské komisi v dubnu 2019.  To, že v posledních měsících obdržela Česká republika z Evropské komise připomínky a komentáře k návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu znamená, že navrhované změny ve finálních cílech OZE se promítnou do emisních projekcí a tyto bude nezbytné přepracovat. Na základě výsledků přepracované projekce pak v případě potřeby revidovat i navržená dodatečná opatření ke snížení emisí. To ovšem znamená další velmi významné zpoždění přípravy Aktualizace NPSE, které je dále nepřípustné.  Text dokumentu, včetně textu opatření BB12 je doplněn o jednoznačné upozornění, že přínosy opatření jsou kalkulovány podle dat, analýz a projekcí provedených se zohledněním návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR  dne 28. ledna 2019.  Zohlednění finální podoby Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu bude provedeno při projekci vývoje emisí vybraných znečišťujících látek, kterou je dle dikce směrnice 2016/2284 (EU) Česká republika povinna provést každé dva roky, tedy nejdříve k 15. 3. 2021.  Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů na realizaci opatření.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní obecná připomínka 7**  V NPSE, a to jak v původním vydaní z roku 2015, taky i v jeho nyní k připomínkám předkládané aktualizaci, jsou uváděny zcela jiné podíly zdrojů emisí, než jaké jsou uváděny v Programech zlepšení kvality ovzduší (dále PZKO) jednotlivých oblastí ČR – CZ 01 až 08, vydaných a schválených MŽP ČR roce 2016:  NOX – doprava: NPSE 32 %, PZKO cca 75 % města, cca 70 % regiony,  VOC – doprava: NPSE 5 %, PZKO cca 40 % města, cca 28 % regiony,  VOC – lokální vytápění domácnosti: NPSE 43 %, PZKO cca 1 % města, cca 15 % regiony.  PM2,5 – doprava: NPSE 7 %, PZKO cca 92 % města, cca 70 % regiony,  PM2,5 – lokální vytápění domácnosti: NPSE 59 %, PZKO cca 1 % města, cca 20 % regiony.  PM10 – doprava: NPSE 6 %, PZKO cca 92 % města, cca 70 % regiony,  PM10 – lokální vytápění domácnosti: NPSE 74 %, PZKO cca 2 % města, cca 25 % regiony.  BaP – doprava: NPSE 0 %, PZKO cca 80 % města, cca 30 % regiony,  BaP – lokální vytápění domácnosti: NPSE 90 %, PZKO cca 20 % města, cca 70 % regiony.  Celkově tedy Národní plán snižování emisí (MŽP ČR 2015 a 2019) uvádí ve srovnání s Programy zlepšení kvality ovzduší (MŽP ČR 2016) několikanásobně nižší podíl emisí produkovaných dopravou, avšak několikanásobně vyšší podíl emisí produkovaných lokální vytápění domácnosti. To je i s ohledem na skutečnost, že cca 70 % obyvatelstva ČR žije ve městech, kde je lokální vytápění domácností používáno jen minimálně, ale kde je velmi silná doprava, velmi podivné. Též s ohledem na podrobné mapové podklady a analýzy se údaje v jednotlivých Programech zlepšení kvality ovzduší (MŽP ČR 2016) jeví jako hodnověrnější než údaje v Národní plán snižování emisí (MŽP ČR 2015 a 2019). | **Akceptováno jinak, vysvětleno.**  V průběhu konferenčního vypořádání, které následovalo po prvním kole vypořádání připomínek, MŽP zopakovalo své argumenty. Je nezbytné zdůraznit, že oba jmenované dokumenty – Aktualizace NPSE sledují v rámci oblasti ochrany ovzduší komplementární, ale odlišné cíle. Aktualizace NPSE je primárně a hlavně zaměřena na splnění národních závazků ČR ke snižování emisí některých látek znečišťujících ovzduší tak, jak je stanovila směrnice 2016/2284(EU). Jedná se o snížení celkového objemu primárních emisí některých znečišťujících látek vnášených do ovzduší na území celé České republiky. Za tímto účelem zmíněná směrnice požaduje po členských státech vypracovat tzv. národní program omezování znečištění ovzduší, a to  do 1. 4. 2019. Tuto úlohu plní v ČR Aktualizace NPSE. Veškeré analýzy byly prováděny ve vztahu k vyhodnocení emisní situace, množství produkovaných emisí včetně vyhodnocení podílu jednotlivých hospodářských sektorů  na produkci emisí, potenciálu ke snížení emisí, apod.  PZKO jsou zpracovávány v regionální dimenzi na základě povinnosti stanovení směrnicí 2008/50/ES. Řeší situaci v územích, ve kterých jsou překračovány stanovené imisní limity a činí tak vždy s přihlédnutím k lokálním zdrojům znečišťování ovzduší, k případnému přenosu znečištění (včetně přeshraničního), k znečištění ovzduší tzv. sekundárními částicemi a k dalším skutečnostem, které mohou být mimořádně významné. Analytické zhodnocení problematiky znečištění ovzduší v daném území tak může být významně posunuto oproti vyhodnocení národních emisních analýz.  Situaci dobře popisuje příklad dopravy, která z hlediska emisí je velmi významným zdrojem emisí NOx a objemově malým nikoliv však nezanedbatelným zdrojem emisí suspendovaných částic nebo VOC.  V kontextu vlivu na kvalitu ovzduší je však vliv dopravy významně větší, neboť je brána v potaz resuspenze suspendovaných částic, která v emisních inventurách zpracovávaných v mezinárodním standardu zahrnuta není,  a významně tak vliv dopravy na znečištění ovzduší vzrůstá zejména v sídlech.  V rámci Aktualizace NPSE byla do Článku 16: Hlavní závěry analytické části doplněna informace k interpretaci výsledků analýz. Zároveň je nutné poukázat na to, že hlavní parametry emisních inventur jsou v dokumentu popsány (úvod článku 5)  **Doplněný text:**  Význam jednotlivých sektorů z pohledu jejich podílu na celkových emisích znečišťujících látek nemusí odpovídat jejich významu ve vztahu k příčinám znečištění ovzduší v jednotlivých regionech ČR. Tento regionální a lokální aspekt je podrobněji analyzován v Programech zlepšování kvality ovzduší, kde je například v rámci emisní analýzy oproti Aktualizaci Národního programu snižování emisí zahrnut i vliv resuspenze částic z dopravy. Z hlediska kvality ovzduší a přípravy jednotlivých programů zlepšování kvality ovzduší, tak nabývá významnější role v některých regionech sektor dopravy a vybraná odvětví  v sektoru průmyslu.    **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní obecná připomínka 8**  Na několika místech dokumentů jsou rozlišovány pojmy „emise“ ve významu zdrojů znečistění, a „imise“ ve významu stavu ovzduší, na jiných místech dokumentů je obecně používán pojem „emise“ i pro hodnocení stavu ovzduší. Bylo by prospěšné v Materiálu oba pojmy definovat a jednotným způsobem používat. | **Vysvětleno.**  Text Aktualizace NPSE bude opětovně prověřen a pokud zpracovatel (MŽP) zjistí, že je použito pojmu emise nebo imise nejasným způsobem text bude upraven. Definice obou pojmů nebude do dokumentu zařazena, jedná  se o natolik primární a základní pojmy, že do koncepčního dokumentu pro řízení kvality ovzduší, navazujícího na zákon o ochraně ovzduší, kde jsou tyto pojmy definovány, nepatří.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 1**  **Připomínka k Shrnutí Programu, str. 10**  Požadujeme upravit znění textu následujícím způsobem:  „*Byl potvrzen zjevný výrazný klesající trend u většiny znečišťujících látek; největší (na 53-59 % hodnoty z r. 2005) u emisí SO2 a NOx, mírnější (na 83–86 % hodnoty z r. 2005) u emisí VOC, TZL, PM10,  a NH3 menší (na 93 % hodnoty z r. 2005) u emisí PM2,5. Emise benzo(a)pyrenu však ve sledovaném období stouply (na 112 % hodnoty z roku 2005). Důvodem je především nárůst podílu spotřeby pevných paliv v domácnostech* ***a růst silniční dopravy zajišťované vozidly se spalovacími motory****.*“.  Odůvodnění:  Zejména ve městech je dominantním původcem emisí Benzo(a)pyrenu doprava (viz například Program zlepšení kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ 01, MŽP ČR 2016, strana 60: mobilní zdroje se podílejí na emisích Benzo(a)pyrenu z 84 % a strana 73: silně zatížené silniční komunikace produkují 0,3 až 0,4 kg BaP/km/rok). | **Neakceptováno.**  Nárůst emisí benzo(a)pyrenu ze silniční dopravy v tomto období (2005-2017) je v zásadě zanedbatelný, a odpovídá 30 kg/rok, přičemž celková roční emise v roce 2017 je 16 tun. Tento nárůst tedy odpovídá podílu 0,19 % celkových emisí.I po konferenčního vypořádání neakceptováno, MŽP trvá  na uvedeném zdůvodnění  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 2**  **Připomínka k Shrnutí Programu, str. 10**  Požadujeme znění textu první odrážky upravit následujícím způsobem:  *„Na základě údajů o emisích v roce 2017 pak lze souhrnně konstatovat, že:*  *Sektor „Silniční doprava“ představuje v současné době* ***ve******velkých městech, ve kterých žije v ČR většina obyvatelstva,*** *cca* ***32 75*** *% celkových emisí oxidů dusíku, cca* ***5 40*** *% celkových emisí VOC, cca* ***7******92*** *% celkových emisí primárních částic PM10, cca* ***6******92*** *% celkových emisí primárních částic PM2,5* ***a cca 80 % celkových emisí benzo(a)pyrenu a v ostatních regionech, ve kterých žije v ČR menšina obyvatelstva, cca 70 % celkových emisí oxidů dusíku, cca 28 % celkových emisí VOC, cca 70 % celkových emisí primárních částic PM10, cca 70 % celkových emisí primárních částic PM2,5 a cca 30 % celkových emisí benzo(a)pyrenu.****“.*  Odůvodnění:  Je potřeba rozlišovat emisní situaci ve městských aglomeracích,  ve kterých žije v ČR většina obyvatelstva a kde je dominantním znečišťovatelem doprava, a v ostatních regionech, ve kterých žije v ČR menšina obyvatelstva a kde jsou dominantním znečišťovatelem lokální topeniště (zdroj: Program zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ08, MŽP ČR 2016). | **Neakceptováno, vysvětleno.**  NPSE je zaměřen na celonárodní úroveň a podíly emisí jsou vyhodnocovány pouze v celostátním rozsahu nikoli s ohledem na regionální či lokální měřítko. Přepočet hodnot, tak jak je navržen, je zavádějící.  Aktualizace Národního programu je zpracována s ohledem na povinnosti stanovené členským státům EU směrnice 2016/2284 (EU) a tedy s ohledem  na plnění národních emisních závazků. Rozdělení popisu na situaci velkých měst a dalších lokalit proto není relevantní. V souběžně zpracovaných PZKO jsou zohledněny regionální podmínky. Vliv zdrojů znečištění ovzduší byly v podrobnosti dle připomínky modelovány v rámci PZKO v rozlišení 0,5 x 0,5 km (výsledkem byly nicméně rozdíly imisní nikoliv emisní).  Analýza v této podrobnosti byla provedena pro celou ČR a je z ní dobře patrný rozdíl dopadu zdrojů znečišťování ovzduší na město vs. na malé sídlo a byly samostatně hodnoceny pro Prahu a Brno. Podíly dalších velkých měst nebyly vyhodnoceny samostatně. Výstupy PZKO budou veřejné a poskytují informaci, kterou HK doporučuje.  Vysvětlení ke konstrukci Aktualizace NPSE jako dokumentu zaměřeného  na snížení celkového objemu emisí některých látek znečišťujících ovzduší  na území ČR viz vypořádání Zásadní obecné připomínky 7.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 3**  **Připomínka k Shrnutí Programu, str. 10**  Požadujeme znění textu druhé odrážky upravit následujícím způsobem:  „*Sektor „Lokální vytápění domácností“, zahrnující spotřebu paliv  pro vytápění, vaření a ohřev teplé vody, představuje v současné době ve velkých městech, ve kterých žije v ČR většina obyvatelstva* ***21 15*** *% celkových emisí oxidu siřičitého, více než* ***43 1*** *% celkových emisí VOC, téměř* ***59 1 %*** *celkových emisí primárních částic PM10,* ***74 2*** *% celkových emisí primárních částic PM2,5 a* ***98 20*** *% celkových emisí benzo(a)pyrenu* ***a v ostatních regionech, ve kterých žije v ČR menšina obyvatelstva, 60 % celkových emisí oxidu siřičitého, více než 15 % celkových emisí VOC, téměř 20 % celkových emisí primárních částic PM10, 25 % celkových emisí primárních částic PM2,5 a 70 % celkových emisí benzo(a)pyrenu.***“.  Odůvodnění:  Je potřeba rozlišovat emisní situaci ve městských aglomeracích,  ve kterých žije v ČR většina obyvatelstva a kde je dominantním znečišťovatelem doprava, a v ostatních regionech, ve kterých žije v ČR menšina obyvatelstva a kde jsou dominantním znečišťovatelem lokální topeniště (zdroj: Program zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ08, MŽP ČR 2016). | **Neakceptováno, vysvětleno.**  NPSE je zaměřen na celonárodní úroveň a podíly emisí jsou vyhodnocovány pouze v celostátním rozsahu nikoli s ohledem na regionální či lokální měřítko. Přepočet hodnot, tak jak je navržen, je zavádějící.  Aktualizace Národního programu je zpracována s ohledem na povinnosti stanovené členským státům EU směrnice 2016/2284 (EU) a tedy s ohledem  na plnění národních emisních závazků. Rozdělení popisu na situaci velkých měst a dalších lokalit proto není relevantní. V souběžně zpracovaných PZKO jsou zohledněny regionální podmínky. Vliv zdrojů znečištění ovzduší byly v podrobnosti dle připomínky modelovány v rámci PZKO v rozlišení 0,5 x 0,5 km (výsledkem byly nicméně rozdíly imisní nikoliv emisní).  Analýza v této podrobnosti byla provedena pro celou ČR a je z ní dobře patrný rozdíl dopadu zdrojů znečišťování ovzduší na město vs. na malé sídlo. Výstupy PZKO budou veřejné a poskytují informaci, kterou HK doporučuje.  Emisní bilance pro NPSE se provádí za celou ČR v souladu s přísnými pravidly pro emisní monitoring, který ČR každoročně vykazuje Evropské komisi.  Vysvětlení ke konstrukci Aktualizace NPSE jako dokumentu zaměřeného  na snížení celkového objemu emisí některých látek znečišťujících ovzduší  na území ČR viz vypořádání Zásadní obecné připomínky 7.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 4**  **Připomínka k Shrnutí Programu, str. 11**  Požadujeme znění textu druhé odrážky upravit následujícím způsobem:  „*Ostatní imisní limity jsou v zásadě plošně dodržovány, v případě oxidu dusičitého dochází k nedodržování imisního limitu pouze lokálně  na dopravně zatížených lokalitách.* ***V těch však žije většina obyvatelstva ČR.***“.  Odůvodnění:  Velká většina lidských obydlí, pracovišť, škol a podobně je soustředěna v dopravně zatížených lokalitách. | **Neakceptováno, vysvětleno**.  K překročení imisního limitu pro NO2 došlo dle modelu kvality ovzduší pouze  na malé ploše Prahy a Brna. Tento stav nelze vztahovat na území celé Prahy  a celého Brna (platí pouze pro tzv. hotspoty) tj. bezprostřední okolí komunikace s vysokou intenzitou dopravy), a proto nelze ani tvrdit, že překročení NO2  je vystavena většina obyvatel, jak lze z návrhu připomínky dovozovat.  Vysvětlení ke konstrukci Aktualizace NPSE jako dokumentu zaměřeného  na snížení celkového objemu emisí některých látek znečišťujících ovzduší  na území ČR viz vypořádání Zásadní obecné připomínky 7.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 5**  **Připomínka k Shrnutí Programu, str. 11**  Požadujeme znění textu čtvrté odrážky upravit následujícím způsobem:  „*Plocha území s nedodrženým imisním limitem pro benzo(a)pyren vykazuje ve sledovaném období 2013–2017 rostoucí trend, který* ***ale s ohledem na vývoj měřicí sítě a modelování spíše znamená lepší popis dosavadní situace než její reálné zhoršení souvisí s růstem spotřeby uhlovodíkových paliv automobilovou dopravou. V rozmezí let 2013 až 2017 vzrostla podle Souhrnné energetické bilance ČR 2010 až 2017 (MPO, 2019) spotřeba motorové nafty v silniční dopravě ze 155 PJ/rok na 188 PJ/rok (meziroční přírůste k o 5,3 %/rok).***“.  Odůvodnění:  Základním producentem benzo(a)pyrenu jsou vznětové motory. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Největším producentem emisí benzo(a)pyrenu není doprava ale lokální topeniště. Z tohoto důvodu nepovažujeme za vhodné vkládat tento dovětek.  Plocha území s namodelovaným překročením benzo(a)pyrenu má díky lepšímu modelování kvality ovzduší sice rostoucí trend, ve skutečnosti se však pouze identifikovaly problémové oblasti, které existovaly i před zdokonalením imisního monitoringu, nicméně v modelu je nebylo možné identifikovat. Nejedná se proto o zhoršení situace. To dobře dokládají konkrétní naměřené koncentrace  na jednotlivých stanicích. Např. v Praze (dopravně nejvíce zatíženou oblastí ČR, která by musela být nárůstem spotřeby motorové nafty zasažena nejvíce), bylo v roce 2013 naměřeno na stanici Praha Libuš překročení imisního limitu pro BaP (1,2 ng/m3), zatímco v roce 2017 zde byl již imisní limit dodržen (0,9 ng/m3). Tvrzení v připomínce se tedy nezakládá na pravdě. Navíc podle emisní analýzy není hlavní zdroje BaP doprava, nýbrž vytápění domácností.  I po konferenčním vypořádání připomínky, MŽP trvá na uvedené argumentaci, interpretace znečištění ovzduší benzo(a)pyrenem je ovlivněna změnou (doplněním) měřící sítě a následně lepším modelováním kvality ovzduší.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 6**  **Připomínka k Shrnutí Programu, str. 11**  Požadujeme znění textu poslední odrážky upravit následujícím způsobem:  „V oblastech s nadlimitní roční průměrnou koncentrací suspendovaných částic PM2.5 žilo průměrně 6,2 % obyvatel. **V oblastech s nadlimitní denní průměrnou koncentrací suspendovaných částic PM2.5 žilo průměrně XX % obyvatel.**“.  Odůvodnění:  Pro posouzení vlivu na lidské zdraví nejsou rozhodující roční, ale denní hodnoty koncentrace suspendovaných částic PM2.5. Proto by měl předkladatel dané procento obyvatel doplnit. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Pro koncentraci PM2,5 není stanoven denní imisní limit, pouze roční imisní limit. Požadovaná veličina se proto nesleduje.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 6**  **Připomínka k Shrnutí Programu, str. 12**  Požadujeme znění textu druhé odrážky upravit následujícím způsobem:  „*Z hlediska sektorů patří, vzhledem k podílu na celkových národních emisích prioritních znečišťujících látek (VOC, primární částice PM10  a PM2.5, benzo(a)pyren) a k vysokému využitelnému potenciálu snížení emisí, mezi nejvýznamnější sektory* ***„Doprava“ a*** *„Lokální vytápění domácností“. V případě troposférického ozonu je nejvýznamnějším sektorem z hlediska emisí jeho prekurzorů doprava. V případě amoniaku a prekurzorů troposférického ozónu „Doprava“  a „Zemědělství“.*“.  Odůvodnění:  Silniční doprava představuje v současné době ve velkých městech, ve kterých žije v ČR většina obyvatelstva, zdroj cca 40 % celkových emisí VOC, cca 92 % celkových emisí primárních částic PM10, cca 92 % celkových emisí primárních částic PM2,5 a cca 80 % celkových emisí benzo(a)pyrenu. (zdroj: Program zlepšení kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ 01 až CZ08, MŽP ČR 2016). | **Neakceptováno, vysvětleno.**  ČR je vázána evropskými předpisy k dosažení určitého snížení celkové produkce emisí znečisťujících látek. Vzhledem k tomu, že z emisní bilance NPSE vyplývá, že lokální topeniště jsou největším producentem výše uvedených emisí, je vhodné zaměřit se prioritně na tento sektor.  Vysvětlení ke konstrukci Aktualizace NPSE jako dokumentu zaměřeného  na snížení celkového objemu emisí některých látek znečišťujících ovzduší  na území ČR viz vypořádání Zásadní obecné připomínky 7.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 7**  **Připomínka k Shrnutí programu, str. 13**  Požadujeme upravit text druhé odrážky následovně:  „*Sektor doprava má výrazný potenciál snížení emisí zejména* ***přirozenou obnovou vozového parku. odklonem od používání spalovacích motorů jejich náhradou pohonem elektrickým, který vlivem rekuperačního brzdění minimalizuje prachové částice vznikající otěrem brzdových materiálů. Prioritou je orientace  na veřejnou hromadnou dopravu zejména kolejovou, která navíc též eliminuje prachové částice vznikající otěrem pneumatik  a vozovky****. Z tohoto důvodu je v tomto sektoru nutné zaměřit  se na co nejrychlejší naplnění předpokládané* ***obměny vozového parku, která v ČR výrazně zaostává za průměrem EU, podporu vozidel s alternativními pohony******náhrady vozidel poháněných spalovacími motory vozidly elektrickými,******n****a přesun* ***části silných a pravidelných*** *přepravních výkonů ze silniční dopravy na železnici s elektrickou vozbou* ***a na přesun individuální automobilové dopravy do systémů bezemisní městské hromadné dopravy (metro, tramvaje, trolejbusy, elektrické autobusy), Veřejná doprava díky několikanásobně vyššímu dennímu využití vozidel oproti individuálně používaným osobním automobilům (typicky 12 až 18 hodin denně versus 0,4 hodiny denně) zajišťuje nejvyšší poměr získaných efektů k investovaným prostředkům. K tomu je nezbytné zajistit odpovídající modernizaci a výstavbu infrastruktury veřejné (zejména drážní) dopravy.“.***  Odůvodnění:  Prostá obnova parku vozidel není řešením. Již probíhala i doposud a nepřinesla potřebné výsledky. Nutností jsou systémové změny. V současnosti jsou k dispozici nové technologie, které zásadním způsobem snižují dopravou produkované emise. Prioritní je orientace na veřejnou hromadnou dopravu, zejména kolejovou, která díky své nízké energetické náročnosti a široce rozvinuté elektrické vozbě přináší největší úspory emisí. | **Akceptováno jinak.**  **Do odpovídajícího segmentu textu je doplněn následující odstavec:**  **Sektor doprava** má výrazný potenciál ke snížení emisí zejména **obnovou vozového parku**, který výrazně zaostává za průměrem EU, a to především  za nízkoemisní a bezemisní vozidla a v **přesunu přepravních výkonů  ze silniční dopravy na železnici** s elektrickou vozbou, v případě individuální automobilové dopravy také do systémů bezemisní městské hromadné dopravy.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 8**  **Připomínka k článku 4, tabulce 3, str. 19**  Požadujeme vyměnit nesprávné údaje v pátém řádku „Přepravní výkon nákladní doprava“ za správné, charakterizující emise vznikající na území ČR. Po výměně dat v pátém řádku za správná dojede  i k nápravě chybných dat v sedmém řádku.  Odůvodnění:  Jde o údaj, který za silniční, vodní a leteckou dopravu neobsahuje údaje všech dopravců na území ČR (kde vznikají emise), nýbrž udává výkony silničních, vodních a leteckých dopravců registrovaných v ČR, uskutečněné po celém světě. Tento údaj je podstatný pro posuzování ekonomických aktivit českých dopravních společností, nikoliv  pro posuzování emisí dopravy na území ČR. Z hlediska hodnocení emisí na teritoriu ČR totiž obsahuje navíc přepravní výkony silniční, vodní a letecké dopravy českých dopravců v zahraničí a neobsahuje přepravní výkony silniční, vodní a letecké dopravy zahraničních dopravců na území ČR. To je velmi zásadní rozdíl, neboť podle údajů z mýtných bran je cca polovina nákladních automobilů využívajících dálniční síť ČR registrována v zahraničí. Jejich přepravní výkony (a jim úměrné emise) v pátém řádku tabulky chybí. Z důvodu chybějících výkonů zahraničních dopravců je pokles přepravních výkonů v posledních létech jen domnělý. Chybné stanovení celkových přepravních výkonů zkresluje i relativní podíl železnice na celkových přepravních výkonech.  (zdroj: Ročenka dopravy ČR 2017, MD ČR 2018, tabulky 5.2.3., 5.2.4. a 5.2.5. u kterých je výslovně uvedeno, že se jedná pouze  o vozidla/plavidla/letadla registrová v ČR – údaj neobsahuje přepravní výkony v zahraniční registrovaných vozidel/plavidel/letadel na území ČR.) | **Akceptováno.**  Uvedené řádky budou opraveny dle údajů Ministerstva dopravy, které jsou dostupné  na <https://www.sydos.cz/cs/prehledy/preprava_veci_na_uzemi_CR.xlsx>. Tato tabulka obsahuje přepravní výkony na území ČR realizovanou jak dopravci registrovanými v ČR, tak dopravci registrovanými v EU.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 9**  **Připomínka k článku 4, str. 20**  Požadujeme znění prvé odrážky upravit následujícím způsobem:  „*Přepravní výkony osobní dopravy se po nárůstu v letech 2005 až 2009 vrátily v roce 2013 zhruba na úroveň roku 2005. Od roku 2014 začínají opět narůstat. Podíl veřejné osobní dopravy na celkové osobní dopravě* ***dosahuje i přes masivní nárůst počtu osobních automobilů, komunikací pro automobily a parkovišť*** *v posledních letech* ***necelých******stabilně kolem*** *40 %* ***a nevykazuje výrazný trend****.*“.  Odůvodnění:  Jedná se o upřesnění textu. | **Vysvětleno.**  Text shrnuje údaje obsažené v tabulce 3. Tato tabulka neobsahuje údaje o počtu vozidel, komunikacích pro automobily a ani informace o parkovištích. Z tohoto důvodu nelze uvedené skutečnosti vložit do shrnutí.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 10**  **Připomínka k článku 4, str. 20**  Požadujeme znění druhé odrážky upravit následujícím způsobem:  „*Přepravní výkony nákladní dopravy vykazují kolísavý, mírně stoupající trend. V období od r. 2005 do r. 2015 (maximum) vzrostly téměř o 25 %****, v r. 2016 opět poklesly a nadále rostou****. Podíl železniční dopravy na nákladní přepravě je v období let 2005–2016 relativně stálý cca 20 %.* ***Cíl ČR a z toho plynoucí úkol převádět nákladní dopravu ze silnic na železnice, motivovaný snahou snížit energetickou a emisní náročnost dopravy, se nedaří naplňovat****.*“.  Odůvodnění:  Snížení přepravních výkonů nákladní dopravy nenastalo, jde o chybu způsobenou nesprávnou interpretací statistických údajů MD ČR – chybí narůstající výkony zahraničních automobilových dopravců na území ČR.  (zdroj: Ročenka dopravy ČR 2017, MD ČR 2018, tabulky 5.2.3., 5.2.4. a 5.2.5. u kterých je výslovně uvedeno, že se jedná pouze  o vozidla/plavidla/letadla registrová v ČR – údaj neobsahuje přepravní výkony v zahraniční registrovaných vozidel/plavidel/letadel na území ČR.) | **Akceptováno částečně.**  Údaje v tabulce budou opraveny dle statistiky MD, která zohledňuje přepravu věcí na území ČR uskutečněnou jak vozidly registrovanými v ČR tak vozidly registrovanými v jiném členském státě EU.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 11**  **Připomínka k článku 4, str. 20**  Požadujeme znění třetí odrážky upravit následujícím způsobem:  „*Prodej pohonných hmot se mezi roky 2005 až 2008 zvýšil o 10 %, poté vykazuje mírně klesající trend až do roku 2013. Od r. 2014 spotřeba opět roste. Zatímco spotřeba benzinu nevykazuje výrazný trend, spotřeba motorové nafty podstatně narůstá.* ***V roce 2016 dosáhla 227 % úrovně roku 2000, což výrazně přispělo ke zvýšení emisí Benzo(a)pyrenu.*“.**  Odůvodnění:  Jedná se o upřesnění textu. | **Akceptováno částečně.**  BaP z naftových motorů tvoří zanedbatelnou část emisí. MŽP navrhuje následující úpravu: **„Spotřeba motorové nafty se od r. 2000 do r. 2016 více než zdvojnásobila.“** Vzhledem k tomu, že podíl dopravy na celkových emisí benzo(a)pyrenu je zanedbatelný nelze prokázat souvislost s druhou částí tvrzení.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 12**  **Připomínka k článku 4, str. 20**  Požadujeme znění čtvrté odrážky upravit následujícím způsobem:  „*Podíl motorové nafty na celkovém prodeji pohonných hmot stoupl z 60 % v roce 2005 na 71 % v roce 2016. Podíl spotřeby motorové nafty v sektoru osobní dopravy na celkové spotřebě paliv v tomto sektoru vzrostl mezi lety 2005–2016 z 23 % na 38 %,* ***což přispělo ke zvýšení emisí Benzo(a)pyrenu.*“.**  Odůvodnění:  Jedná se o upřesnění textu. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Celkový podíl dopravy na emisích BaP je pod 1%. Vysvětlení viz dále předchozí konkrétní připomínka č. 11.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 13**  **Připomínka k článku 4, str. 20**  Požadujeme znění páté odrážky upravit následujícím způsobem:  „*Prodej alternativních paliv (CNG a LPG) je v porovnání s klasickými palivy malý. Prodej LPG se mezi roky 2005–2011 mírně zvýšil (o cca 10 %) a od r. 2012 dochází k rychlejšímu nárůstu až na 140 % hodnoty r. 2005 v r. 2016. Prodej CNG v posledních 3 letech výrazně stoupá,  a to především ve veřejné hromadné dopravě. U CNG je identifikován potenciál většího využití biomethanu jako jeho náhrady. Využití elektřiny v silniční dopravě zatím není rozšířeno.* ***Podstatná změna nastává po roce 2020 nabytím účinností Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 443/2009, které předpisuje výrobcům automobilů nepřekročit průměrné emise CO2 produkovaných osobních automobilů v úrovni 95 g CO2/km což odpovídá spotřebě nafty 3,6 litru/km. Na trhu prodejné konvenční automobily mají uhlíkovou stopu cca 120 g CO2/km. Ve snaze vyhnout se sankčním poplatkům ve výši 95 EUR za každý vůz  za 1 g CO2/km přes limit 95 g CO2/km investují výrobci automobilů (včetně výrobců usazených v ČR) desítky miliard EUR  do přestavby výrobní základny na produkci cca 25 % elektrických automobilů. Po roce 2020 bude jen v ČR vyráběno ročně kolem 400 000 elektrických automobilů z celkového počtu 1 600 000 vozidel. Vlivem zpřísněných limitů po roce 2025 podíl elektrických automobilů ještě vzroste a přidají se k nim i lehké elektrické nákladní automobily, kterými budou výrobci kompenzovat uhlíkovou stopu konvenčních nákladních automobilů. Je na ČR, aby v zájmu snížení emisí šla vstříc tomuto trendu vybavováním parkovacích stání zásuvkami pro pomalé nabíjení nízkým výkonem.***“.  Odůvodnění:  Jedná se o upřesnění textu. | **Akceptováno částečně.**  Za text „Využití elektřiny v silniční dopravě zatím není rozšířeno“ bude doplněn text: „ **nicméně s ohledem na evropské předpisy ke snižování emisí CO2  z vozidel, lze předpokládat výrazný nárůst ve využívání elektrických vozidel“.**  Další detailní popis problematiky neodpovídá struktuře, formátu a úrovni detailu dokumentu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 14**  **Připomínka k článku 4, str. 20**  Požadujeme znění šesté odrážky upravit následujícím způsobem:  „Počet osobních i nákladních vozidel průběžně roste, mírně  se zlepšuje kvalita vozového parku. **Počet vozidel roste rychleji než jimi zajišťované přepravní výkony. Důsledkem toho je pokles produktivity vozidel, a tím i efektivnosti investic do jejich nákupu, a velký zábor ploch pro parkování na straně druhé. Produktivita osobního automobilu v ČR již klesla na pouhých 36 os km/den, což odpovídá střednímu ročnímu proběhu 10 200 km/rok, respektive 28 km/den. Osobní automobil je v ČR využíván průměrně jen 1,7 % času, to je 24 minut denně, zbývajících  23 hodin a 36 minut nečinně parkuje. Spolu s nízkým středním využitím jeho přepravní kapacity (obsazením) na 26 % je výsledné využití automobilu pouhých 0,44 %. Produktivita nákladního automobilu v ČR již klesla na pouhých 250 tkm/den. Zdá se,  že existuje souvislost nízkých nákladů na pořízení ojetého vozidla a nízké produktivity takového vozidla. Průměrné stáří vozového parku však stále nedosahuje hodnot srovnatelných s vyspělými státy EU, zejména v případě osobních vozidel.** Průměrné stáří osobních vozidel činilo ve druhém čtvrtletí roku 2018 14.5 roku12. Průměrné stáří nákladních vozidel činilo ve druhém čtvrtletí roku 2018 přibližně 16,7 roku. V evropském kontextu je v roce 2016 odhadované průměrné stáří osobního automobilu 11 let13 a nákladního automobilu 12 let.“.  Odůvodnění:  Jedná se o upřesnění textu. | **Neakceptováno.**  Jedná se o shrnutí tabulky 3, z které nelze tyto domněnky potvrdit. Parametr produktivity vozidla nemá bez dalšího žádný přímý vliv na emise znečišťujících látek. Tato úvaha do NPSE nepatří.  Připomínka je směřována k segmentu textu, který komentuje tabulku č. 3 dokumentu a nelze jej doplňovat o informace, které z uvedené tabulky nevyplývají.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 15**  **Připomínka k článku 5, str. 24 až 31**  Obrázky 1 až 8 (plus následný komentář) udávají zcela jinou strukturu zdrojů emisí, než jak je uvedeno v jednotlivých Programech zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ08. U některých látek nesouhlasí  ani sumární hodnoty.  Odůvodnění:  Řádové rozdíly mezi podíly jednotlivých zdrojů emisí mezi Obrázky 1 až 8 a údaji uvedenými v Programech zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ08.  (zdroj: Program zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ08, MŽP ČR 2016) | **Vysvětleno.**  Struktura tabulek 39 a 40 v PZKO odpovídá jednak kategorizaci uvedené v Příloze č. 2 zákona a jednak skupinám zdrojů, podle předchozího PZKO  (kvůli srovnatelnosti).  Členění v NPSE odpovídá reportingu emisí pro směrnici.  V emisní bilanci se vyskytuje, v souladu s metodikami, řada zdrojů, které nelze lokalizovat do území krajů. Emise z těchto zdrojů nejsou součástí sumárních hodnot v PZKO.  Ve vztahu k datům uvedených v PZKO je třeba konstatovat, že kategorie REZZO 4, použitá v tabulkách “úplné emisní bilance” neodpovídá přesně kategorii REZZO 4 dle bilancí ČHMÚ. Rozdíl se týká položky resuspenze (zvířený prach), která v bilancích ČHMÚ není počítána. Naopak ČHMÚ počítá ještě otěry vozovek, které v této tabulce samostatně uvedeny nejsou (patří pod resuspenzi).  Vysvětleno během konferenčního vypořádání. Neakceptováno s poukazem  na vypořádání Zásadní obecné připomínky 7 a informaci, že byť se uváděné dokumenty Aktualizace NPSE a PZKO vzájemně doplňují, sledují odlišné cíle a neobsahují identické soubory dat (zohledňují specifické skutečnosti, územní dimenzi, chemismus atmosféry, místní podmínky, resuspenzi apod.).  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 16**  **Připomínka k článku 5, str. 32**  Požadujeme upravit text následujícím způsobem:  „*Sektor „Lokální vytápění domácností“, zahrnující spotřebu paliv  pro vytápění, vaření a ohřev teplé vody, představuje v současné době  21 % celkových emisí oxidu siřičitého, více než 43 % celkových emisí VOC, téměř 59 % celkových emisí primárních částic PM10, 74 % celkových emisí primárních částic PM2,5 a 98 % celkových emisí benzo(a)pyrenu.* ***Sektor lokální vytápění domácností je zároveň největším zdrojem emisí EPS.***“.  Odůvodnění:  Je-li v případě sektoru veřejná energetika uvedeno, že je druhým největším zdrojem emisí EPS, pak je na místě uvést u sektoru lokální vytápění domácností tento údaj také. | **Akceptováno.**  Text dokumentu bude upraven v souladu s připomínkou.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 17**  **Připomínka k článku 5, tabulce 7 a 8, str. 24 a 25**  Požadujeme dotčené tabulky upravit ve smyslu níže uvedeného odůvodnění.  Odůvodnění:  Tabulka 7 týkající se produkce emisí pro osobní automobily je popisuje jako celek. Vzhledem k tomu, že se jedná o podklad pro přijímání dalších opatření (např. AB26, dosavadní AA8 apod.), považujeme  za naprosto nezbytné ji rozdělit na jednotlivé druhy používaných paliv (alespoň 3 druhy, tj. benzín, nafta a plynná paliva LPG+CNG), neboť tato paliva se výrazně liší produkcí jednotlivých druhů škodlivin,  a to zejména NOx. U užitkových vozidel (tab. 8) to není nutné, neboť jejich drtivá většina je v naftovém provedení a její vypovídací hodnota tím neutrpí.  Tabulka 7 rovněž obsahuje datovou nekonzistenci, a to zejména  v oblasti produkce NH3, neboť SCR systémy se v tomto segmentu používají až od úrovně Euro 6. Pro nižší úrovně emisí by tedy produkce NH3 měla být zanedbatelná. Je to podstatný rozdíl proti užitkovým automobilům, popsaným v Tabulce 8, kde se SCR systémy vyskytují cca od úrovně Euro 4 spolu s AMOX katalyzátory od úrovně Euro 6  a rozložení produkce NH3 se zde jeví korektní. | **Akceptováno částečně.**  Tabulka 7 (Produkce emisí jednotlivými druhy vozidel dle plnění norem EURO pro osobní vozidla) bude rozdělena na emise z benzínových vozidel a na emise z naftových vozidel. Emise z alternativních pohonů (LPG a CNG) jsou zahrnuty v emisích benzínových vozidel. Detailnější informace pro CNG a LPG nemáme k dispozici. Dále dojde ke zpřesnění distribuce emisí v rámci jednotlivých emisních norem EURO.  Z emisního model COPERT 5, který je využíván pro stanovení emisí bilance  v sektoru dopravy vyplývá, že emise NH3 jsou produkovány zejména staršími benzínovými vozidly.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 18**  **Připomínka k článku 6, str. 43**  Požadujeme aktualizovat poslední věty následujících odstavců na data z roku 2017:  „*Příspěvek síranů z českých zdrojů se mimo území ČR pohybuje  do 7 % ročního průměru PM2,5. Naopak sírany ze zahraničních zdrojů přispívají k ročnímu průměru PM2,5 na většině území ČR až 16 %. Podle emisní bilance za rok 2015 pochází emise oxidů síry v ČR  z 60 % ze sektoru veřejná energetika a výroba tepla, ze 14 %  z lokálního vytápění domácností a zbytek jsou menší podíly dalších sektorů, které jednotlivě nepřekračují 7 %.“*  *Příspěvek dusičnanů z českých zdrojů se mimo území ČR pohybuje do 7 % (v bezprostředním příhraničí 10 %) ročního průměru PM2,5. Naopak dusičnany ze zahraničních zdrojů přispívají k ročnímu průměru PM2,5 na většině území ČR až 20 %. Podle emisní bilance  za rok 2015 pochází emise oxidů dusíku z 30 % ze sektoru veřejná energetika a výroba tepla, z 30 % ze silniční a nesilniční dopravy  a zbytek jsou menší podíly dalších sektorů, které jednotlivě nepřekračují 5 %.*“.  Odůvodnění:  Je třeba aktualizovat text, aby odpovídal základnímu časovému rámci 2005-2017. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Při modelování odhadu vlivů národních a zahraničních zdrojů na kvalitu ovzduší byla použita data k referenčnímu roku 2015. Důvodem volby tohoto referenčního roku byla skutečnost, že k tomuto roku jsou k dispozici podrobná emisní data pokrývající i polské území. Polsko má jednoznačně nejvýznamnější přeshraniční vliv na znečištění ovzduší v ČR. Použitá emisní data pocházejí z polsko-česko-slovenského přeshraničního projektu LIFE Malopolsko. Obdobně podrobná data nejsou k dispozici pro žádný jiný referenční rok.  Závěry, které vyplývají z modelování a komentáře k nim jsou pak také vztaženy k referenčnímu roku 2015.  Do dokumentu, článku 6 (str. 34) bude doplněna následující věta: „ Podrobnosti o metodice výpočtu a vstupních údajích jsou uvedeny v podkladových materiálech aktualizace programů zlepšování kvality ovzduší (viz webové stránky MŽP), ze kterých níže uvedené hodnocení vychází.“  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 19**  **Připomínka k článku 10, str. 64**  Požadujeme před odstavec o výnosech z poplatků za znečištění ovzduší doplnit nový text a tabulky následovně:  **„**Vedle nákladů na snížení emisí je potřebné hodnotit i výnosy, způsobem poklesu znečistění ovzduší, které se projevují zejména úsporami ve sféře zdravotní péče a sociální péče, nákladů na ochranu přírody i zvýšení ekonomických aktivit (zhodnocení nemovitostí  a živností kvalitním životním prostředím).  Například v oboru dopravy jsou tyto vlivy při ekonomické analýze nákladů a výnosů (CBA) dopravních staveb hodnoceny podle Věstníku dopravy č. 11/2013 Ministerstva dopravy ČR pro vyjmenované druhy dopravy následovně:  *(Ve vypořádání je připomínkovým místem citována tabulka,  z editačních důvodů je v rámci kompletního znění připomínky obsažena v závěru tohoto vypořádání).*  Snížení emisí produkovaných dopravou představuje pro ČR velmi značné výnosy.  Jen například:  a) již dosažené zvýšení přepravních výkonů osobní železniční dopravy z úrovně roku 2010 (6,59 mld. oskm/rok) na úroveň roku 2017 (9,50 mld. oskm/rok), tedy o 44 % (2,91 mld. oskm/rok), způsobené zvýšením atraktivity přepravní nabídky železnice (nová vozidla, modernizované tratě, taktový jízdní řád) přináší ČR ve srovnání  se silniční automobilovou dopravou (snížení měrných externích nákladů s vlivem na životní prostředí 1,95 – 0,71 = 1,25 Kč/oskm) každoroční úsporu externích nákladů s vlivem na životní prostředí  3,62 mld. Kč/rok,  b) uvažované převedení 30 % silniční nákladní dopravy na území ČR (odhad včetně vlivu zahraničních dopravců, které statistiky MD ČR neuvádějí) 0,3. 70 mld. tkm/rok = 21 mld. tkm/rok, spojené s poklesem měrných externích nákladů s vlivem na životní prostředí u železnice ve srovnání s těžkými užitkovými automobily 2,64 – 0,61 = 2,03 Kč/tkm, přinese ČR každoroční úsporu externích nákladů s vlivem na životní prostředí 42,56 mld. Kč/rok.  Proto je velmi důležité věnovat se v dopravě extramodálním úsporám energie (úspory energie vzniklé převedením dopravy z energeticky vysoce náročného druhu dopravy na energeticky méně náročná druh dopravy – typicky ze silničních vozidel se spalovacími motory  na elektrickou železnici s osmkrát nižší konečnou spotřebo energie), neboť kromě úspor energie přinášejí i snížené emisí a představují  pro Českou republiku významný výnos v podobě snížení externích nákladů.“.  Odůvodnění:  Pro vyvážení informací je nutno zmínit nejen náklady, ale i výnosy spojené se snižováním dopravou produkovaných emisí. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Dokument obsahuje pouze nejdůležitější závěry z jednotlivých sektorů. Rozsáhlá zmínka o externích dopadech dopravy nezapadá do koncepce NPSE a není vyžadována přílohou č. 12 zákona o ochraně ovzduší. Tato problematika by měla být řešena materiály v gesci Ministerstva dopravy.  Po konferenčním vypořádání byla problematika opakovaně konzultována v rámci resortu MŽP. Ve vztahu ke struktuře a koncipování Aktualizace NPSE není možné uvádět extrernality pouze pro dopravu a již ne pro ostatní sektory. Ve vztahu ke konkrétním uvedeným údajům, lze uvést, že použitá metodika je zastaralá. Metodika ministerstva dopravy vychází z příručky Evropské komise "Handbook on estimation of external costs in the transport sector – IMPACT"  z roku 2012. Evropská komise však tuto příručku pravidelně aktualizuje (poslední verze je z ledna 2019).  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 20**  **Připomínka k článku 10, str. 64**  Požadujeme pod Tabulku 25 zařadit nový odstavec tohoto znění:  **„Dalším výrazným zdrojem financí pro zlepšování životního prostředí jsou výnosy z prodeje emisních povolenek oxidu uhličitého. Jakkoliv není oxid uhličitý emitovaný spalováním fosilních paliv započítáván do látek s negativním vlivem na kvalitu ovzduší, je jeho emitování provázeno vznikem látek poškozujících kvalitu ovzduší (NOx, PM10, PM2,5, BaP a další). Tedy opatření k poklesu emisí oxidu uhličitého (náhrada fosilních paliv úsporami energie a bezemisními obnovitelnými zdroji) též vedou k poklesu emisí zdraví škodlivých látek, zejména NOx, PM10, PM2,5 a BaP a SO2.**  Česká republika emituje antropogenními činnostmi ročně cca  120 milionů t CO2ekv., z toho zhruba polovina (přibližně 60 milionů t CO2ekv.) je zahrnuta do oblasti regulované povinným nákup emisních povolenek. Dokud byla tržní cena emisní povolenky nízká (kolem  5 EUR/t CO2, tedy cca 130 Kč/t CO2) byl i výnos ČR z prodeje emisních povolenek nízký (cca 8 mld. Kč/rok). Avšak cíleným snížením počtu povolenek v oběhu došlo v průběhu roku 2018 k nárustu tržní ceny emisní povolenky k hodnotě kolem 25 EUR/t CO2, tedy  cca 650 Kč/t CO2 s předpokladem dalšího postupného růstu. Zvýšením tržní ceny emisní povolenky náhle významně vzrostl i výnos ČR z prodeje emisních povolenek k hodnotě 40 mld. Kč/rok. Podle zákona přísluší 50 % tohoto výnosu MPO ČR a 50 % MŽP ČR  k podpoře opatření ke snížení emisí oxidu uhličitého. Je racionální sledovat aplikací výnosů z prodeje emisních povolenek nejen snižování emisí CO2 z důvodu zastavení nevratných změn klimatu, ale i snižování emisí zdraví škodlivých látek, zejména NOx, PM10, PM2,5 a BaP.“.  Odůvodnění:  Výnos z prodeje emisních povolenek je rozumné použít zejména tam, kde zamezí nejen emisím oxidu uhličitého, ale i emisím zdraví škodlivých látek. Naléhavá je potřeba zapojit do používání výnosu také odvětví dopravy, a to v důsledku jejího vlivu na celkové emise CO2. | **Akceptováno jinak.**  Do textu bude doplněn zvýrazněný odstavec původního textu připomínky + bude doplněna tabulka s výnosy z emisních povolenek.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 21**  **Připomínka k článku 11, str. 69**  Požadujeme druhý odstavec upravit tak, aby zněl:  „***Aktuální dopravní politiku EU prezentuje Bílá kniha: Cestovní mapa k jednotnému evropskému dopravnímu prostoru49, jejíž základní teze lze shrnout do několika bodů:***   * ***neomezená mobilita je základem fungování společnosti,*** * ***současná forma mobility, založená na spotřebě kapalných uhlovodíkových paliv je do budoucna neudržitelná,*** * ***je zájmem mobilitu neomezovat, proto je potřeba změnit její formu,*** * ***k tomu je potřebné racionálně využívat železnici  a městskou hromadnou dopravu v elektrické vozbě a vodní dopravu,*** * ***v zájmu konkurenceschopnosti železnice vůči energeticky méně výhodné letecké a silniční dopravě je cílem zásadním způsobem zvýšit kvalitu a atraktivitu dálkové osobní železniční dopravy. Nástrojem k tomu jsou vysokorychlostním železnice. Do roku 2030 je potřebné jejich síť prodloužit na trojnásobek  a rozšířit ji i do zemí EU, dosud ležících mimo dosavadní vysokorychlostní síť,*** * ***postoupně nahradit konvenční automobily elektrickou vozbou, zejména městskou a příměstskou kolejovou dopravou,*** * ***zájmu konkurenceschopnosti železnice vůči energeticky méně výhodné silniční dopravě je cílem zásadním způsobem zvýšit kvalitu a atraktivitu dálkové nákladní železniční dopravy. Nástrojem k tomu jsou patřičně kapacitní konvenční železnice. Nákladní dopravu na vzdálenost nad 300 km je potřebné převést ze silnic na železnice. Nástrojem k zásadnímu přesunu nákladní dopravy ze silnic na železnice je zejména zvýšení atraktivity železniční dopravy (vyšší rychlost, nižší cena, jednodušší logistika),*** * ***harmonizace podmínek pro různé druhy doprav je nezbytnou podmínkou pro přirozené působení tržních principů,*** * ***důsledné přenesení přímých i nepřímých nákladů na dopravce (a tedy i na cestující i přepravce). Jde zejména o co nejširší a nejobjektivnější uplatnění zásad: „uživatel platí“ a „znečišťovatel platí“.***   ***Dokument též navrhuje cíl snížení počtu vozidel s konvenčním pohonem v městské dopravě na polovinu v roce 2030 a na nulu v roce 2050. Dále je navrhována optimalizace multimodálních logistických řetězců s důrazem na energeticky účinné druhy dopravy. V navazujícím dokumentu Společně ke konkurenceschopné a efektivní městské mobilitě50 je členským státům doporučena příprava a implementace Udržitelných plánů městské mobility.***“.  Odůvodnění:  Tak zásadní dokument je potřeba podrobněji popsat. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Jakkoli je možné s obsahem připomínky souhlasit, vložení těchto odstavců nepovažujeme za nutné. V případě NPSE se jedná o průřezový dokument. V této kapitole jsou stručně popsány relevantní dokumenty. Pokud by byly všechny dokumenty takto rozvedeny, byl by NPSE výrazně delší  a nepřehlednější.  Nelze akceptovat ani s ohledem na připomínky jiných subjektů, které programu vyčítají právě velký rozsah.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 22**  **Připomínka k článku 11, str. 69**  Požadujeme poslední odstavec upravit následovně:  „*Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky a klimatu. Jeho příprava je provázána s přípravou emisních projekcí pro NPSE. Předpokládaný termín dokončení – rok 2019. Česká republika v návrhu vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu předpokládá* ***snížení produkce oxidu uhličitého z výchozí hodnoty 116 Mt CO2 ekv. v roce 2020 na hodnotu 104 Mt CO2 ekv. v roce 2030. Tohoto cíle bude dosaženo zvýšením energetické účinnosti, které povede ke snížení konečné spotřeby energie ČR z výchozí hodnoty  1 050 PJ/rok v roce 2020 na hodnotu 966 PJ/rok v roce 2030  a*** *dosažení****m*** *podílu obnovitelných zdrojů energie na hrubé konečné spotřebě do roku 2030 na úrovni 20,8 %, což je nárůst o 7,8 %  v porovnání s vnitrostátním cílem na úrovni 13 % pro rok 2020. Cílový podíl pro rok 2020 byl ze strany České republiky dosažen již v roce 2013, v roce 2016 činil podíl OZE na konečné spotřebě 14,89 %. Průvodním jevem snížení emisí CO2 je pochopitelně i snížení znečistění ovzduší, způsobovaného spalováním fosilních paliv.*“.  Odůvodnění:  Nástrojem ke snížení emisí zdraví škodlivých látek je nejen zvyšování podílu obnovitelných zdrojů, ale i zvyšování energetické účinnosti (snižování konečné spotřeby energie). | **Akceptováno částečně.**  Dokument Aktualizace NPSE bude doplněn o navrhovaný text vyjma poslední věty, která je v kontextu Aktualizace NPSE jako koncepčního dokumentu  v oblasti ochrany ovzduší triviální.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 23**  **Připomínka k článku 11, str. 70**  Požadujeme první odstavec doplnit v jeho závěru následovně:  „V oblasti dopravy je vývoj opačný, než jak určuje Národní akční plán energetické účinnosti ČR. Konečná spotřeba energie v dopravě místo poklesu vytrvale roste, a to každoročně o cca 10 PJ/rok2. To má negativní vliv na růst emisí zdraví škodlivých látek produkovaných dopravou. Jedním z důvodů této situace je skutečnost, že na rozdíl  o průmyslu a domácností nebyl pro dopravu vytvořen žádný dotační program cílený na úspory energie. Naopak některé investiční kroky v dopravě vedly k růstu spotřeby energie (například: budování městských okruhů, které vedou k jízdě po delší trajektorii, a tedy s vyšší spotřebou energie, náhrada vznětových motorů motory zážehovými s nižší účinností při náhradě nafty zemním plynem  a podobně).  V konkrétním případě se jedná zejména o kroky vedoucí ke zvýšení kvality a výkonnosti železničních tratí tak, aby motivovaly cestující  i přepravce k použití energeticky a emisně málo náročné železniční dopravy a aby zvýšenou přepravní poptávku kapacitně zvládly. Jedná se zejména o:   * dokončení modernizace tranzitních železničních koridorů, * urychlení výstavby vysokorychlostních železnic (viz Usnesení vlády ČR č. 389/2017), * elektrizaci dalších tratí (viz CK MD ČR schválené studie proveditelnosti elektrizace cca 500 km dalších a další rozpracované studie), * přechod na jednotný vysoce výkonný a vysoce účinný systém elektrického napájení drah 25 kV (viz CK MD ČR schválené studie konverze 3 kV/25 kV), * výstavbu druhých traťových kolejí na silně zatížených tratích, * zvětšení délky staničních kolejí pro dopravu nákladních vlaků délky 740 m, * výstavbu plavebních stupňů Děčín a Přelouč, * nákup nových bezemisních a energeticky úsporných vozidel.“.   Odůvodnění:  Je na místě upozornit na neplnění v oblasti dopravy s nepříznivým vlivem na růst emisí zdraví škodlivých látek, stejně tak na důležité investice do rozvoje železniční a vodní infrastruktury a do železničních vozidel s významným vlivem na pokles emisí zdraví škodlivých látek. | **Vysvětleno.**  Uvedené informace svým obsahem spadají do koncepčních materiálů týkajících se dopravy.  V souvislosti s konferenčním vypořádáním je ve vypořádání připomínky 7 Hospodářské komory vysvětlen koncept rozdělení působnosti jednotlivých strategických dokumentů v oblasti ochrany ovzduší.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 24**  **Připomínka k článku 11, str. 70**  Požadujeme poslední odstavec upravit následovně:  „*Koncepce předpokládá pro vybrané emisně relevantní ukazatele následující vývoj:*   * *Podíl černého a hnědého uhlí v primárních zdrojích klesne  ze 40,9 % v roce 2010 na 33,6 % v roce 2020,* * *Spotřeba hnědého uhlí v domácnostech klesne z 21,1 PJ v roce 2010 na 9,2 PJ v roce 2020,* * *Spotřeba zemního plynu v dopravě stoupne z 3,1 PJ v roce 2010 na 26,8 PJ v roce 2020.* ***Skutečnost roku 2017: 3,4 PJ/rok (ve Státní energetické koncepci je u této položky řádová chyba),*** * ***Spotřeba ropných paliv v dopravě klesne z 225,6 PJ/rok  v roce 2010 na 202 PJ/rok v roce 2020. Skutečnost roku 2017:  264 PJ/rok, cíl není plněn, spotřeba ropných paliv v dopravě místo poklesu trvale roste, a to v průměru tempem 8,7 PJ/rok2.  To má negativní vliv na emise zdraví škodlivých látek produkovaných dopravou,*** * ***Spotřeba elektrické energie v dopravě stoupne z 8,5 PJ/rok v roce 2010 na 9,7 PJ/rok v roce 2020. Skutečnost roku 2017:  7,0 PJ/rok. Cíl není plněn, relativní podíl elektřiny na celkové spotřebě energií pro dopravu klesl mezi roky 2010 a 2017 z 2,8 % na 2,4 %. To má negativní vliv na emise zdraví škodlivých látek produkovaných dopravou.*“.**   Odůvodnění:  Je na místě na neplnění cílů Státní energetické koncepce v oblasti dopravy s nepříznivým vlivem na růst emisí zdraví škodlivých látek. | **Vysvětleno.**  Bylo navrženo a odsouhlaseno doplnění textu na str. 70 po verifikaci uvedených údajů a jejich další doplnění o data ke skutečnému stavu ke 2017 i k podílu hnědého a černého uhlí a ke spotřebě elektřiny v domácnostech.  Nicméně, vzhledem k tomu, že uvedená čísla představují pouze popis optimalizovaného scénáře ASEK a ne cíle stanovené v koncepci a dále  s ohledem na skutečnost, že v průběhu minulých let došlo k zásadní změně metodiky výpočtu statistiky spotřeby energií a bylo by tedy poněkud obtížné vyhodnotit plnění předpokladů optimalizovaného scénáře ASEK, byla uvedená část textu po ukončení vypořádání zcela vypuštěna. Připomínkové místo bylo s touto skutečností seznámeno.  .  **Vyjádření k původnímu vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek.  K dodatečnému oznámení o vypuštění textu se připomínkové místo nevyjádřilo. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 25**  **Připomínka k článku 12, str. 76**  Požadujeme doplnit nový text na konec šestého odstavce následujícího znění:  „***Nařízení Evropského Parlamentu a Rady č. 443/2009 předpisuje výrobcům automobilů nepřekročit po roce 2020 emise CO2 produkovaných osobních automobilů 95 g CO2/km. Soudobé běžně prodávané konvenční automobily mají uhlíkovou stopu zhruba 120 g CO2/km. Výrobci se snaží vyhnout penalizaci ve výši 95 EUR za každý vůz za 1 g CO2/km přes limit 95 g CO2/km. Proto výrobci automobilů investují desítky miliard EUR do přestavby výrobní základny na produkci cca 25 % elektrických automobilů. Po roce 2020 bude v ČR vyráběno ročně kolem 400 000 elektrických osobních automobilů z celkového počtu 1 600 000 vozidel. Vlivem zpřísněných limitů pro osobní automobily po roce 2025 podíl elektrických automobilů dále vzroste. Od roku 2025 vstoupí v platnost podobné limity i pro nákladní automobily. Analogicky proto výrobci nákladních automobilů zařadí  do výrobního programu významný počet menších elektrických nákladní automobily, kterými budou kompenzovat uhlíkovou stopu konvenčních nákladních automobilů, neboť i pro nákladní automobily. Je v zájmu ČR, aby s cílem snížení dopravou produkovaných emisí šla vstříc tomuto trendu vybavováním parkovacích stáni zásuvkami pro pomalé nabíjení nízkým výkonem, zejména přes noc.***“.  Odůvodnění:  Jedná se konkretizaci textu. | **Akceptováno částečně.**  **Do textu byla doplněna následující informace:**  Problematika **omezování emisí skleníkových plynů ze silničních motorových vozidel** je aktuálně upravena nařízením Evropského parlamentu  a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011.  Dle zrušených nařízení nesmí emise CO2 z osobních vozidel v roce 2021 překročit hodnotu 95 g CO2/km, respektive 147 g CO2/km v případě lehkých užitkových vozidel. Dle nového nařízení (EU) 2019/631 musí emise CO2  z osobních vozidel v roce 2025 klesnout o 15 % a v roce 2030 o 37,5 %  v porovnání s rokem 2021. V případě lehkých užitkových vozidel musí emise CO2 v roce 2025 klesnout o 15 % a v roce 2030 o 31 % v porovnání s rokem 2021. Od roku 2019 je platné nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/1242 ze dne 20. června 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy  pro emise CO2 pro nová těžká vozidla a kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 595/2009 a (EU) 2018/956 a směrnice Rady 96/53/ES. Dle tohoto nařízení musí emise CO2 z těžkých vozidel v roce 2025 klesnout o 15 %, respektive o 30 % v roce 2030, v porovnání s rokem 2020.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 26**  **Připomínka k článku 14, str. 84 až 87**  Tabulky 29 až 34 (plus následný komentář) a obrázky 25 a 26 udávají zcela jinou strukturu zdrojů emisí, než jak je uvedeno v jednotlivých Programech zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ 08. U některých látek nesouhlasí ani sumární hodnoty. Požadujeme upravit.  Odůvodnění:  Řádové rozdíly mezi podíly jednotlivých zdrojů emisí podle tabulek 29 až 34 a údaji uvedenými v Programech zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ 08.  (zdroj: Program zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ08, MŽP ČR 2016) | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Struktura tabulek 39 a 40 v PZKO odpovídá jednak kategorizaci uvedené v Příloze č. 2 zákona a jednak skupinám zdrojů, podle předchozího PZKO  (kvůli srovnatelnosti).  Členění v NPSE odpovídá reportingu emisí pro směrnici.  V emisní bilanci se vyskytuje, v souladu s metodikami, řada zdrojů, které nelze lokalizovat do území krajů. Emise z těchto zdrojů nejsou součástí sumárních hodnot v PZKO.  Ve vztahu k datům uvedených v PZKO je třeba konstatovat, že kategorie REZZO 4, použitá v tabulkách “úplné emisní bilance” neodpovídá přesně kategorii REZZO 4 dle bilancí ČHMÚ. Rozdíl se týká položky resuspenze (zvířený prach), která v bilancích ČHMÚ není počítána. Naopak ČHMÚ počítá ještě otěry vozovek, které v této tabulce samostatně uvedeny nejsou (patří  pod resuspenzi).  Vysvětlení ke konstrukci Aktualizace NPSE jako dokumentu zaměřeného  na snížení celkového objemu emisí některých látek znečišťujících ovzduší  na území ČR viz vypořádání Zásadní obecné připomínky 7.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 27**  **Připomínka k článku 15, str. 88**  Požadujeme doplnit následující body do sekce Slabé stránky  u segmentu Energetika:  „***Velice nízký nárůst nových OZE v elektroenergetice důsledkem nedostačující podpory ze strany státu a retroaktivních zásahů do sektoru OZE.***  ***Absence jasné politické deklarace k rychlému a dlouhodobému navýšení OZE v elektroenergetice.***  ***Nedostatečný nárůst využití OZE v průmyslu a jiných odvětví ekonomiky.***  ***Nevyužití tzv. brownfieldů a znečištěných ploch pro výrobu energie z OZE.***“.  Odůvodnění:  Doplnění všech slabých stránek. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Připomínky jdou nad rámec záběru Programu, který nemá za cíl identifikovat bariéry rozvoje OZE na takto detailní úrovni. Nesouvisí s cíli dokumentu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 28**  **Připomínka k článku 15, str. 88**  Požadujeme doplnit následující body do sekce Slabé stránky u segmentu Doprava:  „***Soukromí železniční dopravci často používají na elektrifikovaných tratích starší motorové jednotky poháněné naftou.***“.  Odůvodnění:  S pomalu postupujícím otevíráním trhu v železniční dopravě narážejí menší dopravci na vysoké pořizovací náklady hnacích vozidel, což obvykle řeší nákupem starších motorových jednotek ze zahraničí. Tento trend je patrný zejména v pravidelné osobní dopravě a má bohužel rostoucí tendenci. | **Akceptováno jinak.**  Návrh bodu bude doplněn do sekce Slabé stránky v segmentu doprava. Bude vypuštěno adjektivum "soukromí".  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 29**  **Připomínka k článku 15, str. 88**  Požadujeme doplnit následující body do sekce Slabé stránky  u segmentu Doprava:   * „***velmi nízký podíl elektrizovaných železničních tratí (jen  34 %, zhruba polovina běžného evropského standardu),*** * ***velmi vysoký podíl autobusů se spalovacími motory v městské hromadné dopravě,*** * ***chybějící napojení logistických center na železnici,*** * ***zanedbání výstavby potřebné infrastruktury pro další rozvoj vodní dopravy,*** * ***chybějící harmonizace platby za produkci oxidu uhličitého. Elektřina i pro vozidla je zatížena úhradou emisních povolenek v úrovni cca 0,30 Kč/kWh, avšak motorová nafta s produkcí oxidu uhličitého 2,65 kg CO2/litr, či automobilový benzin s produkcí oxidu uhličitého 2,45 kg CO2/litr, ekvivalentní úhradou emisních povolenek v úrovni 1,50 Kč/litr zatíženy nejsou. S předpokládanou rostoucí cenou emisních povolenek se bude tato diskriminace bezemisní elektrické vozby dále prohlubovat,*** * ***chybějící harmonizace platby za použití dopravní cesty.  Na železnici je zpoplatněn každý kilometr jízdy každého vlaku (osobního i nákladního) na všech tratích (sítě TEN T, celostátních i regionálních), zatím co v automobilové dopravě jsou zpoplatněny jen dálnice, a to jen pro velké nákladní automobily  a autobusy. To je výrazná diskriminace energeticky i emisně méně náročné železniční dopravy,***“.   Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na emise produkované dopravou. | .  **Akceptováno částečně.**  Do textu SWOT analýzy jsou doplněny první tři odrážky. Další body představují příliš velký detail a neodpovídají struktuře a formátu Aktualizace NPSE.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 30**  **Připomínka k článku 15, str. 88**  Požadujeme SWOT analýzu v sektoru Dopravy doplnit o následující:  „Silné stránky:   * ***Rozvinuté sítě městské drážní dopravy v největších městech jako základ pro další rozvoj kolejové sítě a elektrifikace nekolejové veřejné dopravy (bateriové trolejbusy, elektrobusy)***   Slabé stránky:   * ***Velmi pomalá příprava a realizace liniových drážních dopravních staveb (železnice, metro, tramvaje) – složité legislativní prostředí (délka územního a stavebního řízení).*** * ***Absence vysokorychlostní železniční sítě*** * ***Absence intermodálních bodů v nákladní dopravě (železnice – silnice), rušení železničních vleček a potenciálních přístupových bodů k železnici (cargo)***“.   Odůvodnění:  Doporučujeme doplnit výše uvedené body do SWOT analýzy v sektoru DOPRAVA. Absence vysokorychlostní železniční sítě představuje výrazný brzdící potenciál dalšího převádění dopravních výkonů  ze silniční sítě na elektrickou drážní dopravu (atraktivita z hlediska časových dostupností!) a rovněž uvolnění konvenční sítě pro zvýšení podílu nákladní železniční dopravy. V této souvislosti rovněž chybějící síť intermodálních bodů a přístupových bodů k železniční dopravě (bohužel s negativní tendencí dalšího rušení vleček a zavlečkovaných areálů). | **Akceptováno částečně.**  Do silných stránek bude doplněno „Rozvinuté sítě městské drážní dopravy  v největších městech“.  Do slabých stránek bude doplněno “Absence vysokorychlostní železniční sítě“.  V rámci SWOT analýzy je již uvedeno riziko: "Nerealizace opatření na podporu multimodality".  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 31**  **Připomínka k článku 15, str. 88**  Požadujeme doplnit následující body do sekce Silné stránky  u segmentu Doprava:   * „***vozba 92 % nákladních vlaků v bezemisní elektrické vozbě,*** * ***akceptace kombinované dopravy automobil/vlak ze strany veřejnosti (dojíždění automobilem na vlak).***“.   Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na emise produkované dopravou. | **Akceptováno částečně**  Do textu SWOT analýzy, Silné stránky – Doprava bude zohledněna druhá odrážka.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 32**  **Připomínka k článku 15, str. 89**  Požadujeme upřesnit znění odrážky ve Slabých stránkách v sektoru Průmysl na základě níže uvedeného odůvodnění.  Odůvodnění:  V tvrzení „Nedostatečná aplikace opatření k omezení prašnosti (primárních emisí i fugitivních emisí a resuspenze) v některých provozech.“ by mělo být uvedeno konkrétně, na která odvětví/provozy se toto tvrzení vztahuje. | **Akceptováno jinak.**  V připomínce uvedené tvrzení bude přeřazeno do SWOT analýzy do části „Rizika“.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 33**  **Připomínka k článku 15, str. 89**  Požadujeme doplnit následující body do sekce Rizika u segmentu Energetika:  „***Pomalý růst nových zdrojů z OZE může vést k nárůstu počtu lokálních topenišť.***  ***Pomalý nárůst OZE v elektroenergetice může způsobit odklad útlumu výrobu elektřiny z fosilních zdrojů.***“.  Odůvodnění:  Formální doplnění důležitých charakteristik | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Připomínky jdou nad rámec záběru Programu, který nemá za cíl identifikovat bariéry rozvoje OZE na takto detailní úrovni. Nesouvisí s cíli dokumentu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 34**  **Připomínka k článku 15, str. 89**  Požadujeme doplnit následující body do sekce Příležitosti u segmentu Energetika:  „***Vysoký potenciál pro výrobu elektřiny z fotovoltaických elektráren pro domácnosti a podniky.***  ***Vysoký potenciál využití OZE v elektrifikaci městské hromadné dopravy.***  ***Potenciál využití OZE v elektroenergetice v kombinaci  s akumulací energie jako náhrada pro výrobu elektřiny z fosilních paliv.***“.  Odůvodnění:  Formální doplnění důležitých charakteristik. | **Akceptováno částečně.**  Do sekce Příležitosti u segmentu Energetika bude doplněno tvrzení:  „Potenciál využití OZE v elektroenergetice v kombinaci s akumulací energie jako náhrada pro výrobu elektřiny z fosilních paliv“.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 35**  **Připomínka k článku 15, str. 89**  Požadujeme doplnit následující bod do sekce Rizika u segmentu Doprava:  „***Pomalejší nárůst elektromobility než očekávaný, v důsledku nedostatečného rozvoje podpory OZE v elektroenergetice.***“  Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na emise produkované dopravou. | **Neakceptováno.**  Růst elektromobility není přímo závislý na podpoře rozvoje OZE v elektroenergetice.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 36**  **Připomínka k článku 15, str. 89**  Požadujeme doplnit následující bod do sekce Příležitosti u segmentu Doprava:  „***Využití nových zdrojů OZE (např. fotovoltaických elektráren)  pro provoz elektrifikované městské hromadné dopravy (jak místní výroba, tak přes dohody o odběru elektřiny PPA).****“.*  Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na emise produkované dopravou. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Využití OZE pro provoz elektrifikované městské dopravy patří spíše  do příležitostí v sektoru energetika, není důvod vytvářet vazbu výroba elektřiny z OZE – spotřeba v dopravě.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 37**  **Připomínka k článku 15, str. 89**  Požadujeme doplnit následující bod do sekce Příležitosti u segmentu Doprava:   * „***nové technologie v oblasti liniového elektrického napájení (měničové trakční napájecí stanice),*** * ***nové technologie v oblasti zásobníků elektrické energie, zejména lithiových akumulátorů,*** * ***možnost kombinace liniového elektrického napájení  a zásobníků energie (dynamické nabíjení),*** * ***nové technologie v oblasti elektrických trakčních pohonů (frekvenčně řízené střídavé trakční pohony),*** * ***využití kinetické i potenciální energie rekuperačním brzděním,*** * ***zvyšování atraktivity bezemisní dálkové osobní železniční dopravy zvyšováním rychlostí na 160 až 200 km/h,*** * ***výstavba bezemisních vysokorychlostních železnic s rychlostí do 350 km/h s velmi nízkou energetickou náročností.****“.*   Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na emise produkované dopravou. | **Akceptováno částečně.**  Do textu SWOT analýzy jsou doplněny poslední dvě odrážky. Další body představují příliš velký detail a neodpovídají struktuře a formátu Aktualizace NPSE.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 38**  **Připomínka k článku 15, str. 89**  Požadujeme doplnit následující bod do sekce Rizika u segmentu Doprava:  „***Náhrada benzínových motorů motory na CNG/LNG povede  ke zvýšení produkce NOx a je v souvislosti se snížením tohoto druhu emisí kontraproduktivní.***“.  Odůvodnění:  Z homologačních databází mezinárodních certifikačních agentur VCA nebo KBA i z národních pověřených zkušeben v ČR (Dekra, TÜV) lze snadno získat údaje z reálných měření vozidel, která jednoznačně ukazují, že produkce NOx je u plynových pohonů na LPG a CNG  ve srovnání s motory poháněnými benzínem přibližně dvojnásobná. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Uvedené tvrzení nelze paušalizovat.  Emise NOx u benzínového vozidla jsou do značné míry ovlivněny vstřikovacím systémem (přímý vstřik do válce motoru versus nepřímý vstřik do sacího potrubí).  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 39**  **Připomínka k článku 15, str. 89**  Požadujeme doplnit následující bod do sekce Rizika u segmentu Doprava:   * „***setrvačnost myšlení, strach z nových technologií,*** * ***chybějící vzdělanost v environmentální oblasti,*** * ***chybějící vzdělanost v elektrotechnice (věcná i formální – zákonná elektrotechnická kvalifikace)***“.   Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na emise produkované dopravou. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Připomínky jdou nad rámec záběru Programu. Nesouvisí s cíli dokumentu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 40**  **Připomínka k článku 15, str. 90**  Požadujeme upravit znění daných bodů v sekci Příležitosti u segmentu Průmysl následovně:  „*Modernizace technologií ve stávajících zařízeních a omezování fugitivních emisí* ***s využitím potenciálu aplikace BAT****.“*  *„Využití potenciálu aplikace BAT u nově budovaných zařízení.* ***Limity a opatření uváděná v závěrech o BAT jsou nepřekročitelné****.*“.  Odůvodnění:  BAT je možno aplikovat i při rekonstrukci a modernizaci stávajících zařízení, spadajících pod program Integrované prevence IPPC. Využití limitů stanovených pro BAT je samozřejmostí vyplývající ze zákona  u nově budovaných zařízení, ale i stávajících zařízení modernizovaných. | **Ad a) Akceptováno.**  **Ad b) Neakceptováno, vysvětleno.**  Navržené znění je v rozporu se zákonem o integrované prevenci.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 41**  **Připomínka k článku 15, str. 90**  Požadujeme doplnit následující bod do sekce Rizika u segmentu Zemědělství:  „***Neumožnění využití OZE (např. fotovoltaiky) pro elektrifikaci zemědělských vozů důsledkem zákazu výstavby pozemních fotovoltaických elektráren.***“.  Odůvodnění:  Formální doplnění důležitých charakteristik. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Připomínky jdou nad rámec záběru Programu, který nemá za cíl identifikovat bariéry rozvoje OZE na takto detailní úrovni. Nesouvisí s cíli dokumentu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 42**  **Připomínka k článku 15, str. 91**  Požadujeme doplnit Příležitosti u Zátěže (emise) o další položky:   * „***příchod nových technologií umožňujících zcela odstranit závislost dopravy na spalovacích motorech, které mění jen jednu třetinu energie paliva na energii pro pohon vozidel, ale ze 100 % se mění v emise měnící klima a poškozujících zdraví obyvatelstva,*** * ***příchod nových technologií umožňujících zcela odstranit závislost dopravy na použití uhlovodíkových paliv.***“.   Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na emise produkované dopravou. | **Vysvětleno.**  Domníváme se, že se jedná o dlouhodobou snahu, kterou však v současném stavu poznání nejsme schopni ovlivnit. Příležitosti by však měly vycházet z reálného stavu poznání a možnosti jejího ovlivnění.  Je již obecně obsaženo v příležitostech rozvoje alternativních pohonů, explicitní uvádění efektů elektromobily je s ohledem na předpokládaného, poučeného čtenáře nadbytečné.  Požadované doplnění pak neodpovídá struktuře a koncepci dokumentu obecně a kapitoly SWOT analýza konkrétně.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 43**  **Připomínka k článku 15, str. 92**  Požadujeme doplnit Příležitosti v části Stav (imise) o další položky:   * „***náhradou spalovacích motorů elektrickými trakčními pohony odstranit z ulic imise produkované spalováním uhlovodíkových paliv (NOx, PM10, PM2,5, BaP) a imise produkované třecími brzdami (PM10 a PM2,5),*** * ***náhradou automobilů kolejovou dopravou odstranit z ulic imise produkované abrazí vozovky a otěrem pneumatik (PM10, PM2,5),*** * ***elektrizace vodní dopravy***“.   Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na imise produkované dopravou. | **Akceptováno jinak.**  Z uvedených návrhů bude v sekci SWOT analýzy "Příležitosti" pro sektor dopravy upraveno stávající tvrzení "Zvýšení kapacity a propustnosti železniční sítě" o druhou část věty "a posílení městské kolejové dopravy".  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 44**  **Připomínka k článku 15, str. 93**  Požadujeme doplnit Příležitosti v části Dopady (zdravotní  a environmentální rizika) o další položku:  „***důsledným odstraněním spalovacích motorů z dopravních prostředků jejich náhradou elektrickými trakčními pohony s liniovým či akumulátorovým napájením a předvedením silných a pravidelných přeprav ze silniční na kolejovou dopravu odstranit dopravou produkované emise zdraví škodlivých látek***“.  Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na imise produkované dopravou. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Nutnost podpory vozidel s alternativním pohonem a podpora využívání veřejné dopravy je již obsažena v článku 15 části „Hnací síly“ a není jí tak nutno znovu explicitně uvádět  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 45**  **Připomínka k článku 15, str. 94**  Požadujeme doplnit Příležitosti u Odezva o další položku:  „***průvodním jevem důsledného odstraněním spalovacích motorů z dopravních prostředků jejich náhradou elektrickými trakčními pohony s liniovým či akumulátorovým napájením a předvedením silných a pravidelných přeprav ze silniční na kolejovou dopravu je kromě odstranění dopravou produkované emise zdraví škodlivých látek i snížení konečné spotřeby energie pro dopravu v ČR cca na jednu třetinu (z 310 PJ/rok, z 98 % uhlovodíková paliva, na 100 PJ/rok, výhradně elektrická energie) a při orientaci na bezemisní zdroje elektřiny zcela odstranit produkci oxidu uhličitého dopravou v ČR (ze současných 20 mil. t CO2/rok na 0).***“.  Odůvodnění:  Doplnění důležitých charakteristik s dopadem na imise produkované dopravou. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Nutnost podpory vozidel s alternativním pohonem a podpora využívání veřejné dopravy je již obsažena v článku 15 části „Hnací síly“ a není jí tak nutno znovu explicitně uvádět  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 46**  **Připomínka k článku 16, str. 97**  Požadujeme upravit znění prvního odstavce následovně:  „*Sektor doprava má výrazný potenciál snížení emisí zejména* ***přirozenou obnovou vozového parku důslednou náhradou spalovacích motorů bezemisní elektrickou vozbou a převedením individuální dopravy na dopravu veřejnou, zejména kolejovou****.  Z tohoto důvodu je v tomto sektoru nutné zaměřit se na co nejrychlejší naplnění* ***předpokládané obměny vozového parku, která v ČR výrazně zaostává za průměrem EU, podporu vozidel s alternativními pohony******náhrady spalovacích motorů vysoce energeticky účinnými a bezemisními elektrickými trakčními pohony.******a******Významným nástrojem ke snížení dopravou produkovaných emisí je též přesun*** *části přepravních výkonů* ***osobní i nákladní dopravy*** *ze silniční dopravy na železnici,* ***respektive na městskou hromadnou dopravu (metro, tramvaje, trolejbusy, elektrické autobusy).*“.**  Odůvodnění:  Přirozená obnova vozového parku není postačujícím řešením eliminace dopravou produkovaných zdraví škodlivých látek. Navíc  je nutno v souladu s Vnitrostátním plánem v oblasti energetiky  a klimatu zastavit růst konečné spotřeby energie v dopravě a zvýšením energetické účinnosti jej obrátit v pokles. Též je nutno v souladu s Vnitrostátním plánem v oblasti energetiky a klimatu zbavit dopravu závislosti na použití fosilních paliv. Náhrada spalovacích motorů  v dopravních prostředcích elektrickým pohonem a zvýšení podílu kolejové veřejné hromadné dopravy je nástrojem všech tří cílů. | **Akceptováno částečně.**  Text bude upraven následovně:  Sektor doprava má výrazný potenciál ke snížení emisí zejména obnovou vozového parku, která výrazně zaostává za průměrem EU, a to především  za nízkoemisní a bezemisní vozidla a v přesunu přepravních výkonů ze silniční dopravy na železnici s elektrickou vozbou, v případě individuální automobilové dopravy také do systémů bezemisní městské hromadné dopravy.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 47**  **Připomínka k článku 18, str. 100**  Požadujeme upravit znění prvního odstavce následovně:  „*Národní program snižování emisí ČR schválený v roce 2015 stanovil národní cíl snížení expozice pro suspendované částice PM2.5 pro rok 2015 a 2020. Úspěšnost plnění těchto závazků je uvedena v Článku 9. Národní cíl snížení expozice pro suspendované částice PM2.5 zůstává platným cílem, který je třeba dosáhnout. Jeho dosažení bude vyhodnoceno na základě dat za roky 2018, 2019 a 2020. Ke splnění cíle přispějí opatření ke snížení emisí znečišťujících látek zacílená především na sektor „Lokálního vytápění domácností“* ***a na sektor Doprava“, které jsou*** *významně dominantním producentem emisí suspendovaných částic PM2.5. Hodnota národního cíle snížení expozice pro rok 2020 je uvedena v tabulce č. 36.“.*  Odůvodnění:  K naplnění cílů jsou též nutná opatření v dopravě. | **Akceptováno jinak.**  **Text bude upraven následovně:**  Národní program snižování emisí ČR schválený v roce 2015 stanovil národní cíl snížení expozice pro suspendované částice PM2.5 pro rok 2015 a 2020. Úspěšnost plnění těchto závazků je uvedena v Článku 9. Národní cíl snížení expozice pro suspendované částice PM2.5 zůstává platným cílem, který je třeba dosáhnout. Jeho dosažení bude vyhodnoceno na základě dat za roky 2018, 2019 a 2020. Ke splnění cíle přispějí opatření ke snížení emisí znečišťujících látek zacílená především na sektor „Lokální vytápění domácností“**, který  je významně dominantním producentem emisí suspendovaných částic PM2.5 a na sektor „Doprava“, který je významným producentem emisí suspendovaných částic PM2.5 v městském prostředí (vliv resuspenze).** Hodnota národního cíle snížení expozice pro rok 2020 je uvedena v tabulce  č. 36.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 48**  **Připomínka k článku 19, Tabulka 38, str. 102**  Požadujeme přesun opatření ED3 z Tabulky 38 z podpůrných opatření do Tabulky 37 do prioritních opatření.  Odůvodnění:  Z textu na straně 116 je patrné, že i snížení koncentrací nepostačuje pro splnění imisních limitů v oblasti aglomerace Ostrava/Karviná/Frýdek-Místek a zóny Moravskoslezsko. Dle článku 6 (resp. analýzy provedené v programech zlepšování kvality ovzduší) je v této oblasti natolik významný vliv přeshraničního přenosu znečišťujících látek, že pro splnění imisního limitu bude nezbytné realizovat i opatření v zahraničí. Domníváme se, že opatření ED3 má být prioritním opatřením. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Mezi prioritní opatření byla zařazena taková, jejichž efekt je možné kvantifikovat. Ostatní opatření jsou označena jako podpůrná (pokračuje se tak v hierarchii nastavené předchozím NPSE 2015), což ale neznamená, že by byla nějakým způsobem upozaďována nebo považována za méně důležitá. Rozdíl je pouze v možnosti kvantifikace jejich efektu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 49**  **Připomínka k článku 19, Tabulka 39, str. 103**  Navrhujeme změnit název opatření BB6 následovně:  „*BB6:* ***Prioritní*** *využívání odpadního tepla*“.  Odůvodnění:  Považujeme za potřebné stanovit v tepelných sítích prioritu využívání odpadního tepla namísto tepla vyráběného jen za tímto účelem z primárních energetických surovin. | **Akceptováno.**  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 50**  **Připomínka k článku 19, str. 104 až 106**  Tabulky 40 až 44 (plus následný komentář) udávají zcela jinou strukturu zdrojů emisí, než jak je uvedeno v jednotlivých Programech zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ08. U některých látek nesouhlasí ani sumární hodnoty.  Odůvodnění:  Řádové rozdíly mezi podíly jednotlivých zdrojů emisí podle tabulek 40 až 44 a údaji uvedenými v Programech zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ08.  (zdroj: Program zlepšení kvality ovzduší – CZ 01 až CZ08, MŽP ČR 2016) | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Struktura tabulek 39 a 40 v PZKO odpovídá jednak kategorizaci uvedené v Příloze č. 2 zákona a jednak skupinám zdrojů, podle předchozího PZKO  (kvůli srovnatelnosti).  Členění v NPSE odpovídá reportingu emisí pro směrnici.  V emisní bilanci se vyskytuje, v souladu s metodikami, řada zdrojů, které nelze lokalizovat do území krajů. Emise z těchto zdrojů nejsou součástí sumárních hodnot v PZKO.  Ve vztahu k datům uvedených v PZKO je třeba konstatovat, že kategorie REZZO 4, použitá v tabulkách “úplné emisní bilance” neodpovídá přesně kategorii REZZO 4 dle bilancí ČHMÚ. Rozdíl se týká položky resuspenze (zvířený prach), která v bilancích ČHMÚ není počítána. Naopak ČHMÚ počítá ještě otěry vozovek, které v této tabulce samostatně uvedeny nejsou (patří  pod resuspenzi).  MŽP poukazuje na vypořádání Zásadní obecné připomínky 7 a informaci, že byť se uváděné dokumenty Aktualizace NPSE a PZKO vzájemně doplňují (sledují odlišné cíle a neobsahují identické soubory dat, zohledňují specifické skutečnosti, územní dimenzi, chemismus atmosféry, místní podmínky, resuspenzi apod.).  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 51**  **Připomínka k článku 20, str. 120**  Požadujeme znění třetí odstavce upravit následovně:  „*Znečištění ovzduší oxidem dusičitým v Praze je způsobeno zejména vysokou koncentrací dopravy****, zajišťované vozidly poháněnými spalovacími motory****. Pro dosažení imisních koncentrací je tak třeba aplikovat lokální opatření, která jsou předmětem programů zlepšování kvality ovzduší (a to rovněž v dalších oblastech, kde docházelo  k překročení oxidu dusičitého v jiném než referenčním roce např. Brno, Ostrava).* ***Jde zejména o náhradu individuální automobilové dopravy městskou hromadnou dopravou v elektrické trakci, převedením nákladní dopravy z automobilů na elektrickou železnici a elektrizací zbylé automobilové dopravy.*** *Aplikace scénáře WM a WAM může dopomoci ke snížení pozaďových koncentrací, nicméně nelze předpokládat, že by samy o sobě postačovaly ke splnění imisního limitu.*“.  Odůvodnění:  Upřesnění nutných opatření v dopravě. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Domníváme se, že stávající znění je postačující. Nutnost náhrady individuální automobilové dopravy MHD v elektrické trakci a přesun nákladní dopravy  na železnici se již v textu několikrát objevuje. Lokální opatření jsou předmětem PZKO.  Jedná se o text článku popisující modelování vlivu scénářů Aktualizace NPSE na kvalitu ovzduší, nikoliv o část navrhující konkrétní opatření ke zlepšení kvality ovzduší.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 52**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření BB12, str. 138**  V případě opatření BB12 „Zvýšení podílu výroby elektrické energie a tepla z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie“ požadujeme provedení následujících úprav:  1) rozšířit implementaci opatření z Modernizačního fondu i na další možné zdroje financování, zejména evropské fondy takto: „*Modernizační fond EU-ETS* ***a další zdroje veřejné podpory  pro období 2021–2030***“. Stejnou změnu je třeba provést také v popisu opatření takto: „*V rámci Modernizačního fondu v systému EU-ETS* ***a v dalších zdrojích veřejné podpory pro období 2021-2030*** *budou nastaveny podmínky pro investiční podporu výroby elektřiny a tepla  s důrazem na dosažení dodatečné úspory emisní NOx, a to mimo jiné skrze podporu rozvoje nespalovacích zdrojů OZE.“;*  2) rozšířit spolugesci plnění také na MMR a MF.  Vedle požadavku na uvedené 2 úpravy si dovolujeme upozornit,  že jsme uvnitř HK ČR k opatření BB12 obdrželi i disentní stanovisko, spočívající ve snížení emisí NOx v roce 2030 z 5 kt na 2 kt. Nicméně se nám bohužel i přes výraznou snahu nepodařilo nalézt uvnitř členské základny stoprocentní shodu na této úpravě. Žádáme předkladatele, aby vzal tento fakt na vědomí.  Odůvodnění:  Ad 1) Vzhledem k předpokladu, že v následující dekádě bude podpořen rozvoj výroby energie z nespalovacích OZE i z jiných zdrojů (podpora pod zákonem o obnovitelných zdrojích energie, strukturální fondy), a současně za předpokladu, že bude plněn požadavek snižování konečné spotřeby energie, budou i tyto dodatečné zdroje OZE přispívat ke snížení emisí NOx a měly by proto být započteny  do plnění závazku 5 kt. Způsob financování by měl být tedy v koncepčním materiálu vymezen obecně s tím, že bude zajištěno s případným vyjmenováním možných zdrojů.  Ad 2) S ohledem na možné využití evropských fondů pro financování opatření je třeba rozšířit spolugesci také na MMR a MF. | **Ad 1) Akceptováno.**  Na základě jednání s MPO v průběhu MPŘ bude textace opatření BB12 upravena ve smyslu připomínky, včetně rozšíření možností podpory realizace opatření.  **Ad 2) Neakceptováno, vysvětleno.**  O spolugesci uvedeného opatření se ani ve fázi přípravy vlastního dokumentu Aktualizace NPSE ani v meziresortním připomínkovém žádný z dotčených resortů nepřihlásil, a proto nebude spolugesce doplňována.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 53**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření BB12, str. 138**  Opatření BB12 „Zvýšení podílu výroby elektrické energie a tepla  z nespalovacích zdrojů obnovitelné energie“ požadujeme aktualizovat ve vazbě na finální verzi tzv. Klimatického plánu, který aktuálně schvaluje Evropská komise. Na tomto místě není jisté, na kolik bude klimatický plán směrodatný při snaze snižovat emise přinejmenším  z oblasti výroby elektrické energie. V každém případě bude nutné odstavec aktualizovat vzhledem k požadavkům Evropské komise navýšit podíl OZE ze zamýšlených 20,8 % na minimálně 23 %.  Ve výčtu implementačních opatření nejsou uvedeny programy Nová zelená úsporám ani OPŽP.  Odůvodnění:  Původní návrh MPO k tzv. Klimatickému plánu nepočítá s dostatečným rozvojem nových OZE ve výrobě elektrické energie. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Vzhledem k časové náročnosti přípravy Aktualizace Národního programu snižování emisí a nevhodně termínově stanovené a tedy kolizní přípravě Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu není technicky možné uvést oba připravované dokumenty do kompletního souladu, a to zejména  z důvodu stanovených termínů. Vnitrostátní plán ČR v oblasti energetiky  a klimatu byl klíčovým předpokladem pro přípravu Aktualizace NPSE.  Až po dokončení jeho návrhu bylo možné provést projekce vývoje emisí v ČR  a pokračovat (po dokončení analytické části Aktualizace NPSE) v přípravě Aktualizace NPSE, zejména klíčové návrhové části. To je hlavní důvod zpoždění přípravy tohoto dokumentu, který měl být dle požadavku směrnice 2016/2284 (EU) hotov a oderportován Evropské komisi v dubnu 2019.  To, že v posledních měsících obdržela Česká republika z Evropské komise připomínky a komentáře k návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu znamená, že navrhované změny ve finálních cílech OZE se promítnou do emisních projekcí a tyto bude nezbytné přepracovat. Na základě výsledků přepracované projekce pak v případě potřeby (což není předem jisté, že bude nutné) revidovat i navržená dodatečná opatření ke snížení emisí. To ovšem znamená další velmi významné zpoždění přípravy Aktualizace NPSE, které  je dále nepřípustné.  Text dokumentu, včetně textu opatření BB12 je doplněn o jednoznačné upozornění, že přínosy opatření jsou kalkulovány podle dat, analýz a projekcí provedených se zohledněním návrhu Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu ve znění, které bylo vzato na vědomí vládou ČR  dne 28. ledna 2019.  Zohlednění finální podoby Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky  a klimatu bude provedeno při projekci vývoje emisí vybraných znečišťujících látek, kterou je dle dikce směrnice 2016/2284 (EU) Česká republika povinna provést každé dva roky, tedy nejdříve k 15. 3. 2021.  Formulace opatření je zvolena tak, aby bylo možné v případě úpravy Vnitrostátního plánu ČR pro oblast energetiky a klimatu upravit stanovený cíl snížení emisí NOx o 5 kt oproti scénáři NPSE-WM, který využívá energetické vstupy původního návrhu Vnitrostátního plánu. Zohlednění konkrétních úprav Vnitrostátního plánu by se tak projevilo v zásadě pouze v jiného hodnotě cíle (např. 2 kt místo 5 kt) a v orientačním výpočtu nákladů na realizaci opatření  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 54**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření BB12, str. 138**  Modernizační fond by měl být v NPSE v rámci uvedeného záměru zmíněn pouze jako prostředek napomáhajících k dosažení cíle potřebného zvýšení úspory NOx, tj. aniž by docházelo k prioritizaci projektů podporovaných Modernizačním fondem, které vedou  ke snížení NOx (nespalovací OZE), na úkor ostatních projektů.  Odůvodnění:  Uvedený záměr NPSE s cílem zvýšit úsporu NOx nesmí být limitující  a dopředu jakkoliv upozaďovat a omezovat podporu ostatních způsobilých energetických projektů v rámci Modernizačního fondu, jejichž podpora je podniky už dlouhodobě předvídána, plánována  a s MŽP a Komisí konzultována (rekonstrukce sítí CZT, zvyšování energetické účinnosti, výroba energie z OZE včetně biomasy, atd.),  a jejichž realizace je nezbytná pro dosahování klimaticko-energetických cílů (zejména snižování/omezování emisí skleníkových plynů, které je primárním cílem systému EU ETS). Stejně tak by záměr NPSE neměl narušovat plánované rozložení podpory z Modernizačního fondu, tj. 70 % na prioritní oblasti a 30 % neprioritní oblasti (přechod na spalování TAP, využití odpadních plynů atd.). V tomto kontextu je nutné připomenout omezenou či nulovou možnost výroby, resp. zásobování energií z nespalovacích OZE (či z OZE obecně) v některých geografických oblastech ČR a pro dané účely – viz potřeba nepřetržitých dodávek velkého množství energie  pro energeticky náročný průmysl, kterou nespalovací OZE nikdy nezaručí. Přitom energetických projektů s vysokým přínosem může být v těchto oblastech mnoho a Modernizační fond bude představovat takřka jedinou možnost podpory jejich realizace. Navíc, pokud by podpora fondu na realizaci projektů nespalovacích OZE v energetice měla být až odhadovaných 50 mld. Kč, jednalo by se o cca dvě třetiny prostředků Modernizačního fondu prioritně vymezených pro výrobce elektřiny (a KVET) v EU ETS. Nesmí dojít k tomu, že předem plánovaná výše podpory, jejíž čerpání navíc není zdaleka jisté, bude limitovat množství a schvalování ostatních připravených projektů v rámci Modernizačního fondu. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Stávající znění karty opatření BB12 je projednáno a odsouhlaseno na úrovni náměstků Ministerstva životního prostředí a Ministerstva průmyslu a obchodu. Ministerstvo životního prostředí nebude do dohodnutého znění zasahovat. Implementace opatření byla projednána a odsouhlasena prostřednictvím Modernizačního fondu. Ministerstvo životního prostředí se nebrání další dodatečné podpoře naplňování cíle opatření prostřednictvím jiných zdrojů financování. Deklarované cíle opatření jsou ovšem vztaženy k Modernizačnímu fondu. Cílem opatření je využít synergie mezi snižováním emisí CO2 a emisí znečišťujících látek.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 55**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření DA1, str. 140**  V případě opatření DA1 „Obměna zdrojů tepla v sektoru lokálního vytápění domácností“ požadujeme vedle stále zdůrazňované potřeby výměny kotlů jmenovitě zařadit individuální topidla na spalování dřevní biomasy (akumulačních kamen, krbů, sporáků) s pokročilými typy topenišť UMWELT PLUS s výrazně nízkými emisemi CO, TZL a NOx.  Odůvodnění:  Zmiňovaná topidla je vhodné zařadit mezi podporované nízkoemisní zdroje a rozšířit rámec státní finanční podpory také na tento ekologický energetický segment, jehož potenciál je veliký a dosavadní podpora téměř nulová. Zařazením se jednak rozšíří portfolio podporovaných nízkoemisních energetických zdrojů spalujících účinně dřevní biomasu, vedle podpory kotlů se upozorní i na tradiční topidla, která díky modernímu technickému výzkumu a vývoji směle konkurují jiným nízkoemisním zdrojům tepla a mohou být v mnoha případech tou nejlepší volbou při hledání vhodného zdroje v sektoru lokálního vytápění. | **Vysvětleno.**  Z textu popisu opatření DA1 v jeho kartě vyplývá, že podpora výměn bude primárně zacílena na výměnu topidel. Možnost podpory pokročilých topidel  na pevná paliva bude zvážena.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 56**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření DB11, str. 141**  V případě opatření DB11 „Zlepšení kvality palivového dřeva používaného ve stacionárních zdrojích o jmenovitém tepelném příkonu do 300 kW“ navrhujeme zvážit spolupráci s Cechem kamnářů ČR, resp. HK ČR, na orientačním měření vlhkosti dřeva jako součásti kontroly technického stavu a provozu spalovacích zdrojů.  Odůvodnění:  Profesní společenství Cechu kamnářů ČR jako složka HK ČR  se dlouhodobě zabývá osvětou mezi uživateli topidel na spalování dřevní biomasy s důrazem na spalování dřeva s obsahem vody  pod 20 %, na provádění údržby topidel, komínů a dodržování zásad správného provozování topidel. Spolupráce s Cechem kamnářů ČR znamená podporovat program snižování emisí s lidmi, kteří  se problematikou dnes a denně zabývají a kteří s využíváním nejmodernějších poznatků a postupů program už dnes v rámci možností bez jakékoli vnější podpory aplikují v praxi. | **Akceptováno.**  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 57**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření AB26, str. 142**  Opatření „Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava“ požadujeme v části popis opatření upravit následovně:  „*Vozidla* ***splňující starší emisní normy poháněná spalovacími motory*** *produkují výrazně vyšší množství emisí znečisťujících látek  na ujetý kilometr oproti* ***novějším*** *vozidlům* ***elektrickým******splňující emisní normu EURO 5 a 6.*** *Nízkoemisní a bezemisní* ***elektrická*** *vozidla produkují výrazně nižší množství emisí znečisťujících látek na ujetý kilometr oproti* ***benzínovým a naftovým*** *vozidlům* ***poháněným spalovacími motory****.* ***Omlazením vozového parku a******R****ozšířením nízkoemisních a**bezemisních vozidel by došlo k výraznému poklesu těchto emisí.*  *Ministerstvem dopravy je v současné době zpracovávána Analýza zpoplatnění vozidel v České republice, jejímž cílem je zmapování současného stavu zdanění vozidel v ČR a v okolních státech  a navrhnout opatření, která budou stimulovat jeho rychlejší obnovu. Navrhovaná opatření budou komplexně řešit problematiku vysokého průměrného stáří vozového parku v České republice, vysoké dovozy starších ze západní Evropy a nízké prodeje vozidel* ***bezemisních  a*** *s alternativním pohonem* ***s cílem maximálně preferovat veřejnou hromadnou dopravu před dopravou individuální.***  *Ministerstvo průmyslu a obchodu v současné době připravuje aktualizaci Národního akčního plánu čisté mobility, jehož primárním cílem je rozšíření využívání nízkoemisních a bezemisních vozidel. Národní akční plán čisté mobility bude obsahovat cíle v počtu nízkoemisních a bezemisních vozidel a cíle v oblasti plnící a dobíjecí infrastruktury****, zaměřené zejména k podpoře bezemisní veřejné hromadné dopravy****.*“.  Odůvodnění:  Pouhé omlazení vozového parku není postačujícím řešením eliminace dopravou produkovaných zdraví škodlivých látek. Navíc je nutno v souladu s Vnitrostátním plánem v oblasti energetiky a klimatu zastavit růst konečné spotřeby energie v dopravě a zvýšením energetické účinnosti jej obrátit v pokles. Též je nutno v souladu s Vnitrostátním plánem v oblasti energetiky a klimatu zbavit dopravu závislosti na použití fosilních paliv. Náhrada spalovacích motorů  v dopravních prostředcích elektrickým pohonem a zvýšení podílu kolejové veřejné hromadné dopravy je nástrojem všech tří cílů.  Zavádění nízkoemisních vozidel není postačujícím řešením eliminace dopravou produkovaných zdraví škodlivých látek. Navíc je nutno v souladu s Vnitrostátním plánem v oblasti energetiky a klimatu zastavit růst konečné spotřeby energie v dopravě a zvýšením energetické účinnosti jej obrátit v pokles. Též je nutno v souladu s Vnitrostátním plánem v oblasti energetiky a klimatu zbavit dopravu závislosti na použití fosilních paliv. Náhrada spalovacích motorů  v dopravních prostředcích elektrickým pohonem a zvýšení podílu kolejové veřejné hromadné dopravy je nástrojem všech tří cílů. | **Vysvětleno.**  Znění karty nikterak nepopírá význam využívání bezemisních elektrických vozidel. Nicméně ke snížení emisí znečisťujících látek je nutné zaměřit  se i na další možnosti. Vzhledem k tomu, že v současné době prodávaná vozidla musí splňovat emisní normu EURO 6d TEMP, ve které jsou vozidla homologována dle laboratorního emisního testu WLTP, který je ještě doplněn reálným měření emisí v silničním provozu (RDE test) je zajištěno, že naměřené emise odpovídají emisím v reálném provozu.  Po vypuknutí tzv. Dieselgate“ vyplynulo, že vozidla, která plní emisní normu EURO 1 až EURO 6c v reálném provozu produkují několikanásobně více emisí než v homologačním testu. Obnovou starých vozidel za vozidla, která plní emise naměřené v homologačním testu i v reálném provozu dojde k výraznému snížení emisí znečisťujících látek, proto je nutné zaměřit se i na tuto možnost vedoucí ke snížení emisí znečisťujících látek.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 58**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření AB26, str. 142**  Opatření „Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava“ požadujeme na konci doplnit o následující text:  „***Opatření stanovená v dokumentech by měla reflektovat skutečnou úroveň produkce NOx jednotlivými vozidly, aby nedocházelo ke kontraproduktivnímu nahrazování provozovaných vozidel s nízkou skutečnou produkcí NOx vozidly, které mají jejich produkci vyšší.***“.  Odůvodnění:  Problematika produkce NOx je poměrně složitá a nelze ji zredukovat jen na označení úrovně emisí Euro a už vůbec ne na produkci CO2. Paradoxně motory a vozidla s vyšší produkcí CO2 mají obvykle extrémně nízkou produkci NOx i ostatních škodlivin, rovněž tak produkce NOx je silně závislá na palivu, jakým je motor (vozidlo) poháněn. Informace o produkci jednotlivých škodlivin pro každé vozidlo jsou přitom dobře dostupné, ať již např. z COC listů nebo  z databází výrobců. | **Akceptováno jinak.**  Do karty opatření AB 26 v Příloze Programu bude doplněna následující věta:  „Opatření stanovená v uvedených dokumentech by měla reflektovat reálnou produkci emisí NOx jednotlivými druhy vozidel.“  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 59**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření AB26, str. 142**  Opatření „Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava“ požadujeme na konci doplnit o následující text:  *„****Opatření musí být komplexně provázáno rovněž s obecnou podporou rozvoje sítě, kvality, dostupnosti a otevřenosti veřejné dopravy, zejména elektrické drážní dopravy (jak kolejové,  tak i nekolejové) vč. podpory preference veřejné dopravy. Současně musí být řešena podpora zvyšování podílu nákladní drážní dopravy např. formou budování intermodálních bodů  a přístupových bodů k železniční dopravě (vlečky, zavlečkované areály apod.), zavádění moderních telematických systémů inteligentního řízení provozu apod.****“.*  Odůvodnění:  Požadujeme doplnit výše uvedený text z důvodu komplexního přístupu ke snížení emisí ze sektoru silniční doprava. Snížení emisí nenastane pouze výměnou pohonu, resp. paliv za alternativní či bezemisní, ale rovněž dalšími opatřeními podporujícími zejména přesun výkonů ze silniční dopravy na veřejnou (drážní) dopravu, kterými lze dosáhnout cílených hodnot. | **Vysvětleno.**  Poslední odstavec stávajícího znění uvádí, že potenciál snížení emisí je v sektoru veřejné hromadné dopravy, individuální osobní dopravy a nákladní dopravy. MŽP se domnívá, že uvedený text je tak v obecnější rovině již v textu obsažen. Konkrétní opatření by pak měla být obsažena ve zmiňovaných materiálech. Znění karty opatření je dohodnuto s MD.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 60**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření AB26, str. 142**  Opatření „Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru silniční doprava“ požadujeme dopracovat ve smyslu níže uvedeného odůvodnění.  Odůvodnění:  Z analýzy stáří vozového parku na str. 20 provedené předkladatelem jasně vyplývá, že daleko palčivější problém představuje přestárlý park nákladních (užitkových) vozidel, který dosahuje průměru téměř 17 let a je dokonce o téměř 5 let vyšší než průměr EU, zejména ve srovnání s vozovým parkem osobních vozidel, který je výrazně mladší a za EU zaostává jen o 3,5 roku. Návrh na opatření pro obnovu vozového parku AB26 přitom užitková vozidla zcela opomíjí, což se jeví jako nekoncepční. | **Vysvětleno.**  Karta opatření AB26 obecně mluví o dopravě, mimo jiné o nákladní dopravě, která zahrnuje i užitková vozidla.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 61**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření AA12, str. 152**  Popis opatření „Podpora nákupu nízkoemisních a bezemisních vozidel pro veřejnou osobní dopravu“ požadujeme upravit následovně:  „*Veřejná silniční doprava má nezanedbatelný podíl na produkci emisí znečisťujících látek a je v současné době realizována převážně autobusy na motorovou naftu. V současné době jsou však již běžně  v prodeji nízkoemisní a bezemisní autobusy s alternativním pohonem, ~~zejména na stlačený zemní plyn, ale i elektrobusy, avšak o vyšší pořizovací ceně~~* ***např. hybridní diesel-elektrická vozidla, vozidla na CNG, elektrobusy, bateriové trolejbusy, konvenční trolejbusy apod. V případě alternativních pohonů je však nutno počítat s vyšší pořizovací cenu vozidel, přičemž s vyšší produkcí lze  do budoucna předpokládat, že se tato cena bude postupně přibližovat pořizovací ceně stávajících konvenčních naftových vozidel****.*  *Veřejná silniční doprava se podílí na celkové produkci emisí NOx  ze silniční dopravy cca 10 %, respektive 5 % v případě emisí PM10. Ve městech, kde je rozvinutá městská hromadná doprava, je tento podíl výrazně vyšší.*  *Cílem navrhovaného opatření je formou finanční podpory motivovat  k urychlení nákupu vozidel s alternativním pohonem.*  *~~Při náhradě jednoho autobusu splňujícího emisní normu EURO 0 autobusem na CNG by došlo k roční úspoře emisí NOx cca 43 kg, respektive 2,1 kg PM10. V případě náhrady jednoho autobusu EURO 3 autobusem na CNG by došlo k úspoře emisí NOx cca 325 kg, respektive 10 kg PM10 (vyšší roční úspora emisí je způsobena výrazně vyšším nájezdem autobusů EURO 3 v porovnání s autobusem EURO 0). V případě náhrady naftových autobusů elektrobusy by byla úspora ještě o cca 10 až 20 % vyšší.~~*  ***Z hlediska dostupnosti a zajištění potřebné míry provozní autonomie (např. pro potřeby náhradní dopravy za drážní dopravu, v případě živelných katastrof a mimořádností apod.) je podporována možnost pořizování nízkoemisních hybridních diesel-elektrických vozidel, díky kterým lze docílit úsporu spotřeby nafty až o 30 %, celkové snížení emisí CO2 až o 33 %  a NOx až o 40 %. V případech, kdy je k dispozici dostupná plnící infrastruktura lze uvažovat i nadále s využitím vozidel na CNG pohon, resp. bioCNG. Obě formy pohonů však lze vnímat jako přechodná řešení do doby plnohodnotného etablování zcela bezemisních technologií pohonu (např. elektromobilita, vodíkový pohon atd.) Z hlediska energetické účinnosti disponuje nejvyšším potenciálem využití elektromobilní technologie (účinnost elektromotoru 75–80 % ve srovnání se spalovacím motorem, která činí pouze 25–30 %!). Z tohoto důvodu bude podporováno rovněž pořizování elektrobusů a bateriových trolejbusů zejména s ohledem na možnosti elektrizace autobusové dopravy.***  ***Potenciál do budoucna představuje rovněž vodíkový pohon, u něhož bude nutno však dořešit vhodný způsob výroby tak, aby nebyl získáván z fosilních paliv.***  *Podpora pořizování nízkoemisních a bezemisních vozidel přispěje  ke splnění dodatečného snížení emisí NOx o 5 kt.*  ***S ohledem na pořizování vozidel s alternativními pohony je nutno v úzké provazbě řešit rovněž podporu preference veřejné dopravy (prostorové i organizační) s cílem zvýšit plynulost, spolehlivost  a cestovní rychlost vozidel veřejné dopravy. Vznik kongescí  a nepravidelností provozu má zásadní vliv do celkové ekonomiky provozu z důvodu prodlužování jízdních dob a nutnosti nasazení dodatečných vozidel s vyšší potřebou řidičů na jinak shodné dopravní výkony. I s ohledem na některé provozní limity bateriových technologií je proto naprosto klíčové prosazování řešení preferenčních opatření v dopravně kritických místech.***“  Odůvodnění:  Uvedené opatření považujeme v principu za správné, avšak důrazně upozorňujeme, že uvedené úspory díky CNG pohonům ve srovnání s emisními normami EURO 0 resp. EURO 3 jsou do značné míry zavádějící. V současné době je počet autobusů s uvedenými emisními normami postupně minimalizován a tvoří jen menší část vozového parku. V emisních normách EURO 0 až EURO 2 jsou to již nevýznamné počty. V případě HMP by měly být cca do dvou let v provozu pouze vozidla s emisní normou EURO 5 a vyšší. Produkce emisí pohonu CNG je tak již plně srovnatelná, ne-li v některých případech dokonce horší, než emisní norma EURO 6 a vyšší.  Na základě výše uvedeného požadujeme do textu uvést srovnatelné hodnoty pro emisní normy EURO 5 a vyšší, případně srovnání vypustit a jednoznačně zahrnout do podpory další alternativní paliva a pohonné systémy (uvedeno výše v textu).  Upozorňujeme rovněž na skutečnost, že proklamovaná finanční podpora je mnohdy nedosažitelná pro hlavní město Prahu a z hlediska externích zdrojů (IROP, operační programy pro období 2020+) nelze vyloučit skutečnost, kdy HMP nebude moci čerpat žádné dotační tituly určené pro obnovu vozového parku nízkoemisními, resp. bezemisními vozidly. | **Akceptováno částečně.**  Do karty opatření bude doplněn první odstavec, dále bude vyškrtnut čtvrtý odstavec začínající „Při náhradě…“.  Ostatní text je již příliš konkrétní a nezapadá tak do konstrukce NPSE.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 62**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření AA7, str. 153**  Popis opatření „Podpora výstavby čerpací a dobíjecí infrastruktury pro alternativní pohony v dopravě“ požadujeme upravit následovně:  „*~~Pro umožnění rozšíření vozidel s alternativním pohonem je nutné zajistit dostatečnou síť plnicích stanic na CNG/LNG a vodík a dobíjecích stanic pro elektromobily, příp. plnicích stanic na vodík.~~*  *V současné době je v ČR v provozu téměř 180 plnicích stanic na CNG a 1 stanice na LNG, počet dobíjecích bodů pro elektromobily  je odhadován na 450, vodíková stanice není žádná.*  ***V rámci podpory rozšíření vozidel s alternativním pohonem jak v individuální, nákladní, tak i veřejné silniční dopravě je nutné zajistit následující:***   * ***Zvolení vhodného modelu podpory budování nabíjecích bodů pro elektromobily (individuální doprava)*** * ***Podpora realizace plnících stanic (CNG, vodík apod.)  pro vozidla s alternativním pohonem v individuální a nákladní silniční dopravě*** * ***Podpora výstavby nabíjecí infrastruktury (nabíjecí body, stání, trolejové nabíjecí stopy, trolejové vedení apod.) v rámci elektrizace autobusové dopravy (elektrobusy, bateriové trolejbusy)*** * ***Podpora výstavby plnící infrastruktury pro bus (bioCNG, vodík apod.)***   *~~Pro zajištění pohodlného čerpání zemního plynu, dobíjení elektromobilů je zapotřebí dobíjecí infrastrukturu výrazně rozšířit a pro nastartování využívání vodíkových pohonů je nutné začít budovat vodíkovou infrastrukturu.~~*  *Cílem navrhovaného opatření je formou finanční podpory na výstavbu ~~plnicích a dobíjecích stanic~~* ***nabíjecí a plnící infrastruktury*** *iniciovat, usnadnit a urychlit vybudování potřebné infrastruktury umožňující rozšíření vozidel s alternativním pohonem ve všech oblastech silniční dopravy. Výstavba ~~čerpací a dobíjecí~~* ***nabíjecí a plnící*** *infrastruktury tak nepřímo přispěje ke snížení emisí znečisťujících látek z dopravy.* ***Je nicméně jasné, že z dlouhodobého hlediska bude třeba dát přednost bezemisním vozidlům před vozidly užívajícími fosilní paliva (CNG), a tomu také přizpůsobit rozvoj nabíjecí infrastruktury.*** “.  Odůvodnění:  Uvedené opatření považujeme za nedostatečné zejména z hlediska podpory a rozvoje sítě veřejné dopravy a její potenciál převedení výkonů ze silniční dopravy. Jedná se zejména o absenci nabíjecí sítě v rámci elektrifikací autobusové dopravy, výstavba a rozšiřování trolejového vedení pro trolejbusy i bateriové trolejbusy (dynamický způsob nabíjení), podpora výstavby elektrické kolejové infrastruktury a preference veřejné dopravy. Opatření by mělo být doplněno o zcela nové opatření zaštiťující právě podporu výstavby elektrické kolejové  i nekolejové infrastruktury, podpory preference veřejné dopravy  a vytvoření efektivního tlaku na zjednodušení příslušné legislativy. Zavádění vozidel s alternativními pohony však není dlouhodobě postačujícím řešením eliminace dopravou produkovaných zdraví škodlivých látek, nutností je postupná orientace na bezemisní vozidla. | **Akceptováno částečně.**  Text bude akceptován krom poslední věty začínající „Je nicméně…“.  V současné době jsou snahy o částečné nahrazení CNG biomethanem vyráběný zejména z odpadů a zbytků. Lze tak předpokládat, že do budoucna se již nebude jednat výhradně o fosilní palivo.    **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 63**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření AB23, str. 156**  Popis opatření „Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici“ požadujeme upravit následovně:  „*Cílem opatření je přesunout určitou část přepravních výkonů  ze silniční dopravy na železnici v elektrické trakci. Přesunem přepravních výkonů dojde ke snížení emisí znečisťujících látek  ze sektoru nákladní silniční dopravy, která jev současné době  k přepravě* ***osob i*** *nákladů nejvíce využívána.* ***Zároveň dojde ke snížení spotřeby energie na jednu osminu a k výraznému snížení produkce oxidu uhličitého, což je důležité pro splnění cílů Vnitrostátního plánu ČR v oblasti energetiky a klimatu i k úspoře řidičů (produktivita práce strojvedoucího je mnohonásobně vyšší), jejichž trvale rostoucí nedostatek je vážným ohrožením fungování dopravy.***  *Bílá kniha – Plán jednotného evropského dopravního prostoru – vytvoření konkurenceschopného dopravního systému účinně využívajícího zdroje požaduje, aby do konce roku 2030 bylo převedeno 30 % silniční přepravy nákladu nad 300 km na jiné druhy dopravy, zejména na železniční, do roku 2050 by to mělo být více než 50 %. K tomuto cíli by měly napomoci i účinné a zelené koridory  pro nákladní dopravu.*  *Stanoveného cíle bude dosaženo implementací opatření obsažených v materiálu „Koncepce nákladní dopravy pro období 2017–23,  s výhledem do roku 2030“ schváleného usnesením vlády č. 57 ze dne 25 ledna 2017.*  *Přesunem přepravních výkonů dojde ke změně aktivitních údajů  na straně spotřeby energií v sektoru doprava ve prospěch elektrické trakce.* ***Spotřeba 8 kWh energie nafty bude na stejnou vykonanou přepravní práci zpravidla nahrazena spotřebou 1 kWh elektrické energie, neboť nákladní železniční doprava je v ČR téměř výhradně (z 92 %) zajišťována v elektrické vozbě.***  *Podmínkou většího využívání kolejové nákladní (i osobní) dopravy v elektrické trakci je dostatečně kapacitní železniční infrastruktura. Problematika je řešena v případě železnice v dokumentu Dopravní sektorové strategie, 2. fáze, v případě MHD na úrovni měst.* ***V Zejména v*** *nákladní dopravě je provoz v režimu tržního prostředí, proto je důležité snižování jednotkových nákladů na železnici,* ***aby jim odpovídající cena motivovala cestující i přepravce k použití dopravního systému s nízkou úrovní emisí. přičemž 10 % nákladů tvoří poplatky na obnovitelné zdroje energie****.*  *Zrušením poplatků na obnovitelné zdroje energie u dopravy  v elektrické trakci by došlo ke zvýšení konkurenceschopnosti kolejové dopravy v elektrické trakci a k jejímu většímu využívání.* ***Podle studie zpracované EGU Brno by*** *i bez dokončení infrastrukturních opatření* ***by*** *tento krok mohl* ***na železnici*** *v roce 2030 přinést úsporu energie  až 1,6 TWh****/rok****, po dokončení infrastrukturních opatření  až 4,0 TWh****/rok, což je provázeno i odpovídajícím poklesem emisí zdraví škodlivých látek i emisí CO2****. Zrušení poplatků na obnovitelné zdroje energie pro dopravu v elektrické trakci musí předcházet podrobná analýza nákladů a přínosů.* ***Aktuálně řeší EGU Brno studii (termín dokončení září 2019) s cílem vyhodnotit přínos tohoto opatření i v městské hromadné dopravě. Při současné úrovni spotřeby elektrické na železnici 1,3 TWh/rok a v městské hromadné dopravě 0,5 TWh/rok, tedy celkem 1,8 TWh/rok,  je potřebné uhradit za dopravu jí prominutý poplatek na podporu obnovitelných zdrojů energie ve výši 0,9 mld. Kč/rok. K tomu  je navrhováno využit výnos ČR z prodeje emisních povolenek, který z důvodu růstu jejich tržní ceny vzrostl na několikanásobek. Naléhavost tohoto kroku vyplývá ze skutečnosti, že v létech 2016 až 2018 nedošlo k přesunu alikvotní části přepravních výkonů nákladní silniční dopravy na železnici. Ke splnění cíle 30 % v období 15 let 2015 až 2030 by to mělo být při rovnoměrném plnění 1,5 % ročně, avšak převod činí zhruba jen 0,15 % ročně. Má-li být splněn cíl převést 30 % silniční nákladní dopravy  na železnici do roku 2030, je nutno včas přijmout účinná opatření k zásadnímu zvýšení současného trendu. Pokles externích nákladů způsobených převedením přepravních výkonů ze silnice na železnici (v dopravě osob ze 1,95 Kč/oskm na 0,71 Kč/oskm  a v dopravě věcí ze 2,64 Kč/tkm na 0,61 Kč/tkm) s převahou kryje výdaje spojené s navrhovaným motivačním opatřením.***  *Obdobný efekt na snížení emisí znečišťujících látek má i převod individuální automobilové dopravy na železniční dopravu  a na veřejnou hromadnou dopravu, Problematika je řešena v Bílé knize – Koncepci veřejné dopravy schválené usnesením vlády č. 467/2015.*  ***V této souvislost je též potřebné řešit harmonizaci plateb  za použití dopravní cesty. Na železnici je zpoplatněn každý kilometr jízdy každého vlaku (osobního i nákladního) na všech tratích (sítě TEN T, celostátních i regionálních), zatímco v automobilové dopravě jsou zpoplatněny jen dálnice, a to jen pro velké nákladní automobily a autobusy. U běžných nákladních vlaků (bez slevy za použití dopravní cesty) činí poplatek za použití dopravní cesty téměř 30 % z celkových nákladů vlakové dopravy. Tedy opět jde o (zajisté nechtěnou) diskriminaci energeticky  i emisně úspornější železniční dopravy vůči energeticky i emisně více náročné silniční dopravě. I tuto diskriminaci je nutno  co nejdříve odstranit.***“.  Odůvodnění:  Rozšíření i na dopravu osob a upozornění na výrazné synergické efekty – jde nejen o odstranění emisí zdraví škodlivých látek,  ale i o snížení emisí oxidu uhličitého, o významné úspory energie  a nedostatkových pracovních sil. Ostatní úpravy se týkají upřesnění textu a kvantifikace či odstranění dalších překážek bránících plnění stanoveného cíle. | **Akceptováno částečně:**  První odstavec bude znít následovně:  „Cílem opatření je přesunout určitou část přepravních výkonů ze silniční dopravy na železnici v elektrické trakci. Přesunem přepravních výkonů dojde  ke snížení emisí znečisťujících látek ze sektoru nákladní silniční dopravy, která jev současné době k přepravě nákladů nejvíce využívána. Zároveň dojde  ke snížení spotřeby energie a snížení produkce oxidu uhličitého a i k úspoře řidičů.  Odůvodnění: Opatření se netýká osobní dopravy, proto nebylo doplněno slovo „osob“. V případě snížení spotřeby energie byla použita obecnější formulace. Domníváme se, že takto výrazné snížení energie nezohledňuje energetickou náročnost její výroby.  Dále bude akceptován pátý odstavec začínající slovy „Podmínkou většího využívání…“.  Ostatní doplnění jsou již příliš konkrétní a měla by být předmětem Analýzy nákladů a přínosů zrušení poplatků na obnovitelné zdroje energie u dopravy  v elektrické trakci, kterou má Ministerstvo dopravy předložit vládě do 31. 12. 2019.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
|  | **Zásadní konkrétní připomínka 64**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření, nové opatření**  Požadujeme doplnit novou kartu opatření s názvem: „Zavedení regulace odpojování od SZTE do energetické legislativy“ s gescí MPO a termínem do roku 2021. Jejím základem by byla regulace odpojování od SZTE ve smyslu článku 24 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 o podpoře využívání energie  z obnovitelných zdrojů.  Odůvodnění:  NPSE na několika místech upozorňuje na význam SZTE  a problematiku jejich případného rozpadu. Ve SWOT analýze je mezi riziky v sektoru energetiky uvedeno: „Ztráta konkurenceschopnosti SZTE, odpojování domácností od SZTE a snížení efektivnosti výroby elektřiny a tepla ve zdrojích SZTE a s tím spojené riziko dalšího nárůstu počtu lokálních topenišť.“ Žádná konkrétní opatření však v této oblasti navržena nejsou. Návrh se snaží uvedené riziko částečně omezit. | **Vysvětleno.**  Na úrovni náměstků MPO, MMR a MŽP bylo dosaženo dohody, že problematika SZTE bude komplexně řešena v rámci transpozice směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 o podpoře využívání energie  z obnovitelných zdrojů.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 65**  **Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření, nové opatření**  Požadujeme doplnit novou kartu opatření „***Harmonizace nákladů  za užití dopravní cesty u silniční a železniční nákladní dopravy „*** takto:………  *Součástí textu připomínky je kompletní karta opatření obsahující nový návrh opatření s názvem "Harmonizace nákladů za užití dopravní cesty u silniční a železniční nákladní dopravy" Z editačních důvodů je plné znění připomínky a tedy i navrhovaného opatření obsaženo v závěru tohoto vypořádání připomínek.*  Odůvodnění:  Opatření vytvoří lepší ekonomické předpoklady pro naplňování zde uvedeného opatření AB23 Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici. | **Neakceptováno, vysvětleno.**  Tato problematika bude řešena v Analýze nákladů a přínosů zrušení poplatků na obnovitelné zdroje energie u dopravy v elektrické trakci, kterou  má Ministerstvo dopravy předložit vládě do 31. 12. 2019.  MŽP projednalo návrh dodatečného opatření s MD, které jeho akceptaci odmítlo. Vzhledem k tomu, že opatření věcně spadají do resortu dopravy, MŽP dodatečné opatření do Aktualizace NPSE s nesouhlasem MD doplnit nemůže.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 66**  **Připomínka k Příloze č. 2 Analýza existující projekce v oblasti znečišťování ovzduší**  Požadujeme znění Přílohy č. 2 upravit na základě níže uvedeného odůvodnění.  Odůvodnění:  V Příloze č. 2, na str. 169-170 se u nesilniční a zemědělské techniky operuje se směrnicí 97/68/ES a to dokonce ve vztahu k situaci  po r. 2020. Tato směrnice již byla zrušena a je nahrazena nařízením 2016/1628/ES. Rovněž zde chybí uvedení zdroje informací, ze kterého autor čerpal informace o pouze 15leté délce provozu traktoru. Naopak, s ohledem na pořizovací ceny traktorů, jsou tendence je využívat  co nejdéle a do budoucna lze předpokládat spíše zvyšování jejich provozního stáří. | **Akceptováno částečně.**  V příloze 2 dokumentu byla reference na směrnici 97/68/ES zaměněna za odkaz na nařízení 2016/1628/ES  Informace o 15 letém provozu traktoru byla uvedena v souvislosti s výpočtem emisí znečišťujících látek do ovzduší souvisejících s provozem zemědělské techniky v rostlinné produkci. Vzhledem k provozním nákladům, technickým možnostem oprav, výměně dílů, hodinovým sazbám oprav, odpisům a možnosti agregace několika zemědělských operací během jednoho přejezdu  lze předpokládat, že pro nejvýznamnější zemědělské operace v rostlinné výrobě jsou využity nové stroje vysokých výkonů. Informace o 15leté délce provozu traktoru je kvalifikovaným odhadem provedeným VÚZT, založeným na výše uvedených faktorech. Lze předpokládat, že jsou v provozu traktory i mnohem starší, nicméně tyto jsou využity v zemědělských podnicích na jiné operace (převoz materiálů v rostlinné výrobě, převoz materiálů v živočišné výrobě, v lesnictví apod.), nikoliv v přímé souvislosti s rostlinnou prvovýrobou.  Při sledování vývoje nabídek secondhandových traktorů na zemědělských bazarových serverech, kde do bazarových nabídek vstupují stroje relativně nové ve stáří i okolo 8 let, nelze předpokládat významnou tendenci prodlužování stáří využití traktorů pro významné zemědělské operace.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 67**  **Připomínka k Příloze č. 3, str. 180**  Požadujeme text posledního řádku u plnění opatření AB23 upravit  na:  „***Plněno průběžně, nicméně velmi nízkým tempem***“.  Odůvodnění:  Upřesnění výroku. | **Vysvětleno.**  V rámci vyhodnocení jednotlivých opatření se používají pouze 3 stupně. Splněno, plněno průběžně a neplněno.  Plnění jednotlivých opatření NPSE 2015 bylo na základě usnesení vlády  č. 978/2015 dosud prováděno v rámci Zprávy o ŽP bylo z důvodu zachování kontinuity nutné respektovat stupnici hodnocení používanou ve Zprávě o ŽP. Bližší informace a slovní vyhodnocení plnění jednotlivých opatření jsou pak uvedeny v doprovodném textu.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínka 68**  **Připomínka k Příloze č. 3, str. 181**  Požadujeme text u opatření AB23 upravit následovně:  „*Podle sledovaných indikátorů podíl silniční nákladní dopravy  na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy v roce 2016 činil 73,8 % a podíl železniční nákladní dopravy na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy v roce 2016 činil 22,9 %.* ***Tyto údaje však nejsou pro emise vznikající dopravou na území ČR vypovídající, neboť statisticky evidované přepravní výkony se navzájem odlišují:***   * ***nákladní silniční doprava je ve statistikách Eurostat  i MD ČR charakterizována přepravními výkony na území celého světa dopravců registrovaných v ČR, což není podstatný údaj  pro emise produkované dopravou na území ČR*** * ***nákladní železniční doprava je ve statistikách Eurostat  i MD ČR charakterizována přepravními výkony na území ČR dopravci z celého světa, což je podstatný údaj pro emise produkované dopravou na území ČR.***   ***V roce 2015 byly takto (nejednotně) definované přepravní výkony nákladní dopravy na silnici 58,71 mld. tkm/rok (s růstovou tendencí 1,38 mld. tkm/rok2 v období 2010 až 2015) a na železnici 15,26 mld. tkm/rok (s růstovou tendencí 0,30 mld. tkm/rok2 v období 2010 až 2015). Tedy při převodu 30 % přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnice na železnici v průběhu 15 let (2015 až 2030) by měly růst přepravní výkony nákladní dopravy na železnici výsledným tempem 0,30 + 0,3 . 58,71 / 15 + 0,3 . 1,38 = 1,89 mil. tkm/rok2. Kromě pokračování předchozího růstu železničních přeprav 0,30 mld. tkm/rok2 by mělo být na železnici převáděno ze silnice 1,55 mld. tkm/rok2.***  ***V období posledních tří let však v ČR vzrostla železniční nákladní přeprava z 15,26 mld. tkm/rok v roce 2015 na 16,49 mld. tkm/rok, tedy o 1,23 mld. tkm za 3 roky, což je 041 mld. tkm/rok2. O odečtení předchozího růstu 0,3 mld. tkm/rok2 vychází skutečné tempo převodu nákladní přepravy ze silnice jen 0,11 mld. tkm/rok2.***  *Součástí textu připomínky je i tabulka, kterou připomínkové místo podporuje své argumenty. Z editačních důvodů je plné znění připomínky uvedeno v závěru vypořádání připomínek.*  ***Statisticky vykazovaný pokles přepravních výkonů silniční nákladní dopravy v létech z 58,71 mld. tkm/rok v roce 2015  na 58,71 mld. tkm/rok na 41,07 mld. tkm/rok v roce 2018 není dán poklesem přepravních výkonů nákladní dopravy na území ČR,  ale poklesem podnikatelských aktivit dopravců registrovaných v ČR – jejich výkony přebírají zahraniční dopravci, registrovaní mimo ČR (podle údajů z mýtných bran dopravní tok na dálnicích v ČR neklesá, ale roste). Příčinou tohoto jevu je nedostatek řidičů v ČR.***  Odůvodnění:  Jedná se o upřesnění dat. | **Akceptováno.**  Údaje budou opraveny dle údajů Ministerstva dopravy, které jsou dostupné  na:<https://www.sydos.cz/cs/prehledy/preprava_veci_na_uzemi_CR.xlsx>.  Tato tabulka obsahuje přepravní výkony na území ČR realizovanou jak dopravci registrovanými v ČR, tak dopravci registrovanými v EU.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Zásadní konkrétní připomínky k Předkládací zprávě materiálu**   1. **Připomínka k 3. odstavci v úvodní části zprávy, str. 1**   Požadujeme text upravit následovně:  „*Hlavním důvodem pro současnou Aktualizaci Programu je* ***ochrana zdraví obyvatelstva ČR*** *naplnění****m*** *požadavků směrnice 2016/2284/EU.*“.  Odůvodnění:  Naplnění požadavků směrnice 2016/2284/EU není cílem, ale nástrojem k naplnění cíle.   1. **Připomínka ke 2. odstavci v části Obsah Programu, str. 2**   Požadujeme text upravit následovně:  „*Z aktualizované analytické části vyplynulo, že bez přijetí dalších dodatečných opatření nebude Česká republika schopna splnit své národní závazky snížení emisí stanovené pro rok 2025 a 2030. V roce 2025 by byly podle projekce vývoje dle scénáře NPSE-WM překročeny emise amoniaku. V roce 2030 by pak byly s výjimkou SO2 překročeny emise všech dalších sledovaných znečišťujících látek (tj. NOx, VOC, NH3, PM2,5).* ***Velmi kritický je i trvalý růst koncentrací silně toxických, karcinogenních a mutagenních polyaromatických uhlovodíků (PAH), zejména benzo(a)pyrenu (BaP) způsobený dopravou (spalovací motory) a lokálními topeništi.***“.  Odůvodnění:  Zejména ve městech je dominantním původcem emisí BaP doprava (viz například Program zlepšení kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ 01, MŽP ČR 2016, strana 60: mobilní zdroje se podílejí na emisích BaP z 84 % a strana 73: silně zatížené silniční komunikace produkují 0,3 až 0,4 kg BaP/km/rok). Bez opatření v dopravě se nepodaří emise BaP snížit.   1. **Připomínka k 4. odstavci v části Obsah Programu, str. 3**   Požadujeme text upravit následovně:  „*Opatření byla navržena tak, aby byla zaměřena na sektory, které mají majoritní podíl na emisích jednotlivých sledovaných látek, a zároveň  v nich byl identifikován dosažitelný potenciál k snížení emisí.  Na základě provedených analýz tak byla opatření ke snížení emisí NOx směřována do sektoru „Veřejná energetika“ a „Doprava“, opatření  pro snížení emisí PM2,5 a VOC zejména do sektoru* ***„Doprava“*** *a „Lokální vytápění domácností“ a opatření ke snížení emisí NH3  do sektoru „Zemědělství“*.“  Odůvodnění:  Zejména ve městech je dominantním původcem emisí PM2,5 doprava (viz například Program zlepšení kvality ovzduší aglomerace Praha – CZ 01, MŽP ČR 2016, strana 60: mobilní zdroje se podílejí na emisích PM2,5 z 96 % a strana 73: silně zatížené silniční komunikace produkují 3 až 4 t PM2,5/km/rok). Bez opatření v dopravě se nepodaří emise PM2,5 snížit.   1. **Připomínka ke 4. odrážce v části Aktualizace Programu obsahuje celkem 6 prioritních opatření, str. 3**   Požadujeme text upravit následovně:  „*Dodatečné snížení emisí k roku 2030 ze sektoru ~~silniční~~ doprava*“.  Odůvodnění:  Jakkoliv dojde ke snížení emisí především v silniční dopravě, bude snížení emisí docíleno v sektoru dopravy jako celku. A to zejména převedením části dopravy silniční na dopravu železniční a na dopravu městskou hromadnou. | Ad 1: **Akceptováno jinak.**  Dotčená věta je upravena v souladu s cíli směrnice 2016/2284 (EU) následovně: "Hlavním důvodem pro současnou aktualizaci Programu je ochrana zdraví obyvatelstva a ekosystémů naplněním požadavků směrnice 2016/2284/EU.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek.  Ad 2: **Neakceptováno, vysvětleno.**  Data naměřená na monitorovacích stanicích nepotvrzují růst koncentrací BaP (spíše stagnaci až mírný pokles). Rovněž nelze souhlasit s tvrzením, že je doprava hlavním zdrojem této situace, jak z připomínky vyplývá.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek.  Ad 3: **Neakceptováno.**  NPSE řeší emisní bilanci za celou ČR. Z emisní bilance vyplývá, že největším producentem emisí je lokální vytápění domácnosti, nikoli doprava. Nicméně lze souhlasit s tím, že podíl dopravy ve městech je vyšší než za celou ČR.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek.  **Ad 4) Vysvětleno**.  Slovo silniční je v textu ponecháno tak, aby bylo zřejmé, že navrhovaná opatření jsou cílena na snížení emisí znečisťujících látek právě ze sektoru silniční dopravy, nikoli jiných sektorů, např. železniční dopravy. Nicméně souhlasíme s tvrzením, že pokud snížíme emise ze sektoru silniční dopravy, tak snížíme emise z dopravy jako celku.  **Vyjádření k vypořádání:**  Hospodářská komora souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **MHMP** | **Připomínka 1**  V předloženém návrhu postrádáme řešení problematiky lodní dopravy. Spalovací motory používané v plavidlech (hnací motory, agregáty) jsou podstatným zdrojem výfukových emisí částic a oxidů dusíku podél plavebních cest. Mezi motory jsou podstatné rozdíly co do stáří  i technického stavu. Oproti silničním vozidlům je u lodí průměrné stáří motorů vyšší, technický stav horší, a z těchto důvodů emise částic výrazně vyšší.  Žádná současně platná legislativní úprava neřeší možnost pro obce stanovit požadavky na emisní parametry plavidel, ani neumožňuje regulaci lodní dopravy. Přitom v oblasti rozvoje vodních cest má dojít k rozšíření. Dopravní cesty v mnoha případech povedou skrze nejcitlivější místa měst, resp. centrální oblasti a historické části měst.  V oblastech plavebních komor je již ve stávajícím stavu zhoršená kvalita ovzduší, situace je tak obdobná jako podél frekventovaných  silnic. Problematické je i nízké zatížení motorů v oblasti plavebních komor, které vede k vyšším měrným emisím znečišťujících látek ultrajemných částic. Při velmi nepříznivých rozptylových podmínkách se lodní doprava spolupodílí na překračování imisního limitu  v centrální části Prahy i na vzniku smogových situací. I když je samotný podíl vodní dopravy na celkových emisích z dopravy malý, její dopad v lokálním měřítku nevýznamný není.  Hlavní město Praha má snahu omezit emise z lodní dopravy, avšak  v rámci návrhů opatření naráží na problém s nedostatečnou podporou legislativy. Uvítali bychom proto jakoukoli podporu v legislativě, která by umožnila obcím regulovat vodní dopravu | **Akceptováno.**  V rámci novely zákona o ochraně ovzduší bude zváženo rozšíření nízkoemsních zón i na lodní dopravu tak, aby existoval nástroj pro města k regulaci lodní dopravy (viz opatření ED4). Zmínka o lodích bude explicitně doplněna.  Kontrola technického stavu lodí spadá do kompetence MD. MŽP požádalo ministra dopravy, aby se tímto problémem seriózně zabýval.  **Vyjádření k vypořádání:**  MHMP souhlasí s vypořádáním připomínek. |
| **Připomínka 2**  Státní energetická koncepce ČR (2015) si klade jako jeden  ze strategických cílů udržitelnost energetiky z hlediska dopadů na životní prostředí. Mezi pět strategických priorit je zahrnut vyvážený energetický mix a zvyšování energetické účinnosti a dosažení úspor energie. Pro ochranu ovzduší je mimo jiné významným cílem budovat nové spalovací zdroje jako vysokoúčinné či kogenerační s účinností minimálně 60%.  V návaznosti naplňování cílů Státní energetické politiky se v ČR  již postupně zvyšuje počet takzvaných kombinovaných zdrojů elektřiny a tepla (zkráceně „KVET“) využívajících jako palivo zemní plyn. Nejčastěji mají podobu blokových jednotek tvořených spalovacím motorem a el. generátorem o tepelných příkonech v rozmezí od 100 až 5000 kilowatt. Jejich instalace je motivována především díky státní podpoře výrobě elektřiny z (vysokoúčinné) KVET a zpravidla dnes bývají tyto tzv. kogenerační jednotky (zkráceně „KGJ“) nejčastěji instalovány do plynových kotelen jako přednostní zdroj tepla s tím, že vyráběná elektřina je buď spotřebována v rámci odběrného místa,  v němž je jednotka umístěna, anebo je prodávána do veřejné  distribuční sítě. Často se jedná o lokality s hustou okolní zástavbou.  Z ekonomických důvodů (determinovaných způsobem podpory mající provozní charakter vázaný na počet hodin provozu v roce) bývají KGJ provozovány poměrně intenzivně, a to obvykle po 3 až 4 tis. hodin  v roce na výkon blízký jmenovitému. Fakticky tak jedna KGJ o  modelovém výkonu 250kWel může spotřebovat za rok tolik paliva, jako asi 10 autobusů, které by v lokalitě měly roční nájezd okolo 60 tisíc kilometrů. Problém je ještě umocněn tím, že emise KGJ jsou dnes regulovány mnohem benevolentněji, než jaké jsou požadovány  od mobilních zdrojů se vznětovým motorem, kde je dnes standardem  vícestupňové čištění spalin (emise CO a HC jsou redukovány oxidačním katalyzátorem, emise NOx metodou SCR a emise prachových částic filtrem částic). Kogenerační jednotky přitom  nemusí být osazeny žádným sekundárním opatřením pro snížení škodlivin ve výfukových plynech, aby platné emisní limity (omezené na NOx a CO) splnily. Měřením emisí na již instalovaných kogeneračních jednotkách, které MHMP realizoval v červenci 2018, bylo potvrzeno, že KGJ v mnoha případech ani tyto benevolentní normy v reálném provozu neplní. V reálném provozu tak motory KGJ produkují více NOx, než odpovídá limitům. V konečném důsledku tak substituce  až 60% tepla KGJ namísto jeho výroby v kotli, jak dnes bývá obvykle dosahována, tak fakticky zvýší celkovou spotřebu paliva v místě o 40 až 80% a emise oxidů dusíku několikanásobně (typicky 5-7 krát, není-li jednotka osazena technologií pro sekundární redukci NOx). Provoz KGJ s sebou přináší i riziko nárůstu množství toxického formaldehydu v ovzduší. Pokud KGJ k tomu není osazena oxidačním katalyzátorem, ve spalinách je možné také nalézt zbytková množství metanu zhoršující bilanci procesu z hlediska skleníkových plynů.  V době, kdy Praha přistupuje k celé řadě závazků s cílem snížit emise skleníkových plynů, je stávající přístup k instalaci kogeneračních jednotek nepřípustný. Z našeho pohledu je potřeba zásadně změnit podmínky pro jejich umisťování do území a stanovit orgánům ochrany ovzduší i potřebné rozhodovací kompetence. | **Vysvětleno.**  Problematika kogenerací bude řešena v rámci novely zákona dle opatření ED4. zmínka o kogeneracích bude explicitně doplněna.  **Vyjádření k vypořádání:**  MHMP souhlasí s vypořádáním připomínek. |

V Praze 2. prosince 20199

Vypracoval: titul, jméno, příjmení Podpis:

Doplnění k tabulce vypořádání připomínek vzešlých z MPŘ:

Zásadní konkrétní připomínky Hospodářské komory ČR s čísly 19, č. 65 a č. 68 obsahovaly informace interpretované ve formě grafů a tabulek resp. návrh nového opatření zpracovaný rovněž formou tabulky. Z editačních důvodů nebylo možné takto zpracované připomínky vložit do tabulky vypořádání v jejich plném znění.   
Pro úplnou informaci je proto úplné znění jmenovaných připomínek uvedeno níže.

**Zásadní konkrétní připomínka 19**

**Připomínka k článku 10, str. 64**

Požadujeme před odstavec o výnosech z poplatků za znečištění ovzduší doplnit nový text a tabulky následovně:

**„*Vedle nákladů na snížení emisí je potřebné hodnotit i výnosy, způsobem poklesu znečistění ovzduší, které se projevují zejména úsporami ve sféře zdravotní péče a sociální péče, nákladů na ochranu přírody i zvýšení ekonomických aktivit (zhodnocení nemovitostí a živností kvalitním životním prostředím).***

***Například v oboru dopravy jsou tyto vlivy při ekonomické analýze nákladů a výnosů (CBA) dopravních staveb hodnoceny podle Věstníku dopravy č. 11/2013 Ministerstva dopravy ČR pro vyjmenované druhy dopravy následovně:***

|  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Věstník dopravy MD ČR č.11/2013*** | | |  |  |  |
| ***Externí náklady osobní dopravy (Kč/os km), úroveň roku 2017*** | | | | |  |
|  | ***automobilová*** | ***motocyklová*** | ***autobusová*** | ***železniční*** | ***letecká*** |
| ***nehody*** | ***1,81*** | ***12,55*** | ***0,16*** | ***0,04*** | ***0,03*** |
| ***hluk*** | ***0,29*** | ***0,85*** | ***0,06*** | ***0,20*** | ***0,18*** |
| ***znečistění ovzduší*** | ***0,87*** | ***0,40*** | ***0,98*** | ***0,25*** | ***0,08*** |
| ***změny klimatu*** | ***0,80*** | ***0,70*** | ***0,45*** | ***0,27*** | ***1,77*** |
| ***celkem*** | ***3,76*** | ***14,49*** | ***1,65*** | ***0,75*** | ***2,06*** |
| ***z toho vliv na životní prostředí*** | ***1,95*** | ***1,94*** | ***1,50*** | ***0,71*** | ***2,03*** |
|  |  |  |  |  |  |
| ***Věstník dopravy MD ČR č.11/2013*** | | |  |  |  |
| ***Externí náklady nákladní dopravy (Kč/netto tkm), úroveň roku 2017*** | | | | |  |
|  | ***lehké užitkové automobily*** | ***těžké užitkové automobily*** | ***železniční*** | ***letecká*** | ***vodní*** |
| ***nehody*** | ***1,01*** | ***0,03*** | ***0,00*** | ***0,00*** | ***0,00*** |
| ***hluk*** | ***1,79*** | ***0,26*** | ***0,18*** | ***0,97*** | ***0,00*** |
| ***znečistění ovzduší*** | ***6,57*** | ***1,63*** | ***0,20*** | ***0,13*** | ***0,49*** |
| ***změny klimatu*** | ***6,73*** | ***0,76*** | ***0,24*** | ***7,68*** | ***0,21*** |
| ***celkem*** | ***16,10*** | ***2,67*** | ***0,61*** | ***8,78*** | ***0,70*** |
| ***z toho vliv na životní prostředí*** | ***15,09*** | ***2,64*** | ***0,61*** | ***8,78*** | ***0,70*** |

***V přepočtu na skutečné přepravní výkony roku 2017 (při rozčleněni silniční nákladní dopravy 50 % lehké nákladní automobily a 50 % těžké nákladní automobily) jsou škody na životním prostředí (emise, změna klimatu a hluk) způsobené v ČR dopravou velmi značné:***

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| ***Externí náklady osobní dopravy v ČR v roce 2017 s dopadem na životní prostředí*** | | | | | | |
|  | ***automobil*** | ***motocykl*** | ***autobus*** | ***želez.*** | ***letecká (dopravci ČR)*** |  |
| ***měrné nákl. na ŽP*** | ***1,95*** | ***1,94*** | ***1,50*** | ***0,71*** | ***2,03*** | ***Kč/oskm*** |
| ***přepravní výkon*** | ***74,3*** | ***0,0*** | ***11,2*** | ***9,5*** | ***11,3*** | ***mld. oskm/rok*** |
| ***exter. nákl. na ŽP*** | ***145,2*** | ***0,0*** | ***16,7*** | ***6,7*** | ***23,0*** | ***mld. Kč/rok*** |
| ***Externí náklady nákladní dopravy v ČR v roce 2017 s dopadem na životní prostředí*** | | | | | | |
|  | ***lehké užit. automobily (dopravci ČR)*** | ***těžké užit. automobily (dopravci ČR)*** | ***želez.*** | ***letecká (dopravci ČR)*** | ***vodní (dopravci ČR)*** |  |
| ***měrné nákl. na ŽP*** | ***15,09*** | ***2,64*** | ***0,61*** | ***8,78*** | ***0,70*** | ***Kč/tkm*** |
| ***přepravní výkon*** | ***22,1*** | ***22,1*** | ***15,8*** | ***0,0*** | ***0,6*** | ***mld. tkm/rok*** |
| ***exter. nákl. na ŽP*** | ***334,0*** | ***58,4*** | ***9,7*** | ***0,3*** | ***0,4*** | ***mld. Kč/rok*** |

***Snížení emisí produkovaných dopravou představuje pro ČR velmi značné výnosy.***

***Jen například:***

***a) již dosažené zvýšení přepravních výkonů osobní železniční dopravy z úrovně roku 2010 (6,59 mld. oskm/rok) na úroveň roku 2017 (9,50 mld. oskm/rok), tedy o 44 % (2,91 mld. oskm/rok), způsobené zvýšením atraktivity přepravní nabídky železnice (nová vozidla, modernizované tratě, taktový jízdní řád) přináší ČR ve srovnání se silniční automobilovou dopravou (snížení měrných externích nákladů s vlivem na životní prostředí 1,95 – 0,71 = 1,25 Kč/oskm) každoroční úsporu externích nákladů s vlivem na životní prostředí 3,62 mld. Kč/rok,***

***b) uvažované převedení 30 % silniční nákladní dopravy na území ČR (odhad včetně vlivu zahraničních dopravců, které statistiky MD ČR neuvádějí) 0,3. 70 mld. tkm/rok = 21 mld. tkm/rok, spojené s poklesem měrných externích nákladů s vlivem na životní prostředí u železnice ve srovnání s těžkými užitkovými automobily 2,64 – 0,61 = 2,03 Kč/tkm, přinese ČR každoroční úsporu externích nákladů s vlivem na životní prostředí 42,56 mld. Kč/rok.***

***Proto je velmi důležité věnovat se v dopravě extramodálním úsporám energie (úspory energie vzniklé převedením dopravy z energeticky vysoce náročného druhu dopravy na energeticky méně náročná druh dopravy – typicky ze silničních vozidel se spalovacími motory na elektrickou železnici s osmkrát nižší konečnou spotřebo energie), neboť kromě úspor energie přinášejí i snížené emisí a představují pro Českou republiku významný výnos v podobě snížení externích nákladů.*“.**

Odůvodnění:

Pro vyvážení informací je nutno zmínit nejen náklady, ale i výnosy spojené se snižováním dopravou produkovaných emisí.

**Zásadní konkrétní připomínka 65**

**Připomínka k Příloze č. 1 Karty opatření, nové opatření**

Požadujeme doplnit novou kartu opatření s názvem: „Zavedení regulace odpojování od SZTE do energetické legislativy“ s gescí MPO a termínem do roku 2021. Jejím základem by byla regulace odpojování od SZTE ve smyslu článku 24 odst. 3 směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/2001 o podpoře využívání energie z obnovitelných zdrojů.

Odůvodnění:

NPSE na několika místech upozorňuje na význam SZTE a problematiku jejich případného rozpadu. Ve SWOT analýze je mezi riziky v sektoru energetiky uvedeno: „Ztráta konkurenceschopnosti SZTE, odpojování domácností od SZTE a snížení efektivnosti výroby elektřiny a tepla ve zdrojích SZTE a s tím spojené riziko dalšího nárůstu počtu lokálních topenišť.“ Žádná konkrétní opatření však v této oblasti navržena nejsou. Návrh se snaží uvedené riziko částečně omezit.

Požadujeme doplnit novou kartu opatření takto:

|  |  |
| --- | --- |
| ***Kód opatření*** | ***Nové*** |
| ***Název opatření*** | ***Harmonizace nákladů za užití dopravní cesty u silniční a železniční nákladní dopravy*** |
| ***Typ opatření*** | ***Podpůrné*** |
| ***Popis opatření*** | ***Náklady na dopravní cestu tvoř – dle druhu vlaku – tvoří až 30 % provozních nákladů železniční nákladní dopravy. V porovnání se silniční dopravou hradí železnice tyto náklady plně a na všech kategoriích tratí. Naopak ekvivalentní náklady silniční dopravy, vynakládané státem a regiony, mýtem a daňovými opatřeními plně kompenzované nejsou. Indikátorem disproporcí také v mezinárodním měřítku je „oblíbenost“ tras, vedoucích přes ČR, zahraniční kamionovou dopravou.***  ***Navrhované opatření se skládá ze tří hlavních částí:***   1. ***Detailní a velice seriosní analýza veškerých nákladů na silniční a železniční síť a podílu dopravců na jejich úhradě, promítajících se do jejich přepravních nákladů a tím i konkurence schopnosti na přepravním trhu. Na základě analýzy by mělo následovat politické rozhodnutí, zda bude dále prolongován současný stav, de facto podporující silniční nákladní dopravu oproti železniční. Nebo budou přijata opatření pro naplňování mezinárodních závazků v intencích Bílé knihy a dalších evropských dokumentů o částečném přesunu silniční dopravy na železnici.*** 2. ***Bude-li rozhodnutí směřovat k naplňování mezinárodních závazků ČR v ochraně klimatu, pak příslušné státní orgány, především MD, případně MF, zpracují návrhy změn, které požadovaný trend podpoří. Změny by se měly týkat všech aspektů, tj. systému úhrady a sazeb za užití železniční dopravní cesty, taktéž mýta, především pro kamionovou dopravu a daňových opatření – např. spotřební daň ropných paliv atd.*** 3. ***Třetím krokem pak bude realizace legislativního procesu, neb se nepředpokládají podzákonná opatření jako dostačující pro všechny tyto změny.*** |
| ***Odhad přínosů***  ***opatření*** | ***Opatření vytvoří lepší ekonomické předpoklady pro naplňování zde uvedeného opatření AB23 Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici.*** |
| ***Odhad nákladů na implementaci opatření*** | 1. ***Zpracování analýzy a návrhu na řešení disproporcí za účasti externího dodavatele: jednotky mil. Kč*** 2. ***Implementace: v rámci provozních nákladů dotčených státních a zákonodárných orgánů*** |
| ***Gesce plnění*** | ***MD*** |
| ***Termín plnění*** | 1. ***Analýza a návrh změn: 31. 12. 2020*** 2. ***Implementace návrhu: 1. 1. 2022*** |

Odůvodnění:

Opatření vytvoří lepší ekonomické předpoklady pro naplňování zde uvedeného opatření AB23 Přesun přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnic na železnici.

**Zásadní konkrétní připomínka 68**

**Připomínka k Příloze č. 3, str. 181**

Požadujeme text u opatření AB23 upravit následovně:

„*Podle sledovaných indikátorů podíl silniční nákladní dopravy na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy v roce 2016 činil 73,8 % a podíl železniční nákladní dopravy na celkových přepravních výkonech nákladní dopravy v roce 2016 činil 22,9 %.* ***Tyto údaje však nejsou pro emise vznikající dopravou na území ČR vypovídající, neboť statisticky evidované přepravní výkony se navzájem odlišují:***

* ***nákladní silniční doprava je ve statistikách Eurostat i MD ČR charakterizována přepravními výkony na území celého světa dopravců registrovaných v ČR, což není podstatný údaj pro emise produkované dopravou na území ČR***
* ***nákladní železniční doprava je ve statistikách Eurostat i MD ČR charakterizována přepravními výkony na území ČR dopravci z celého světa, což je podstatný údaj pro emise produkované dopravou na území ČR.***

***V roce 2015 byly takto (nejednotně) definované přepravní výkony nákladní dopravy na silnici 58,71 mld. tkm/rok (s růstovou tendencí 1,38 mld. tkm/rok2 v období 2010 až 2015) a na železnici 15,26 mld. tkm/rok (s růstovou tendencí 0,30 mld. tkm/rok2 v období 2010 až 2015). Tedy při převodu 30 % přepravních výkonů nákladní dopravy ze silnice na železnici v průběhu 15 let (2015 až 2030) by měly růst přepravní výkony nákladní dopravy na železnici výsledným tempem 0,30 + 0,3 . 58,71 / 15 + 0,3 . 1,38 = 1,89 mil. tkm/rok2. Kromě pokračování předchozího růstu železničních přeprav 0,30 mld. tkm/rok2 by mělo být na železnici převáděno ze silnice 1,55 mld. tkm/rok2.***

***V období posledních tří let však v ČR vzrostla železniční nákladní přeprava z 15,26 mld. tkm/rok v roce 2015 na 16,49 mld. tkm/rok, tedy o 1,23 mld. tkm   
za 3 roky, což je 041 mld. tkm/rok2. O odečtení předchozího růstu 0,3 mld. tkm/rok2 vychází skutečné tempo převodu nákladní přepravy ze silnice jen 0,11 mld. tkm/rok2.***

***Statisticky vykazovaný pokles přepravních výkonů silniční nákladní dopravy v létech z 58,71 mld. tkm/rok v roce 2015 na 58,71 mld. tkm/rok na 41,07 mld. tkm/rok v roce 2018 není dán poklesem přepravních výkonů nákladní dopravy na území ČR, ale poklesem podnikatelských aktivit dopravců registrovaných v ČR – jejich výkony přebírají zahraniční dopravci, registrovaní mimo ČR (podle údajů z mýtných bran dopravní tok na dálnicích v ČR neklesá, ale roste). Příčinou tohoto jevu je nedostatek řidičů v ČR.***

Odůvodnění: Jedná se o upřesnění dat.