

# VZNESENÉ PRIPOMIENKY V RÁMCI MEDZIREZORTNÉHO PRIPOMIENKOVÉHO KONANIA

Národný program znižovania emisií Slovenskej republiky

Počet vznesených pripomienok, z toho zásadných

154 / 101

<b>Subjekt</b>	<b>Pripomienka</b>	<b>Typ</b>
<b>APZ</b>	K vlastnému materiálu ako celku Znenie pripomienky: zásadný nesúhlas s materiálom ako celkom Odôvodnenie: Národný program znižovania emisií ma slúžiť ako hlavný nástroj na vypracovanie a nastavenie vnútroštátnych politík a opatrení s cieľom splniť národné záväzky znižovania emisií stanovené v smernici na roky 2020 a 2030. Je pre nás zarážajúce, že tak dôležitý a rozsiahly dokument s dopadom na najbližších niekoľko rokov je predmetom skráteného pripomienkového konania v trvaní len 4 pracovné dni. Sme názoru, že príprave materiálu mala predchádzať širšia odborná diskusia. Materiál obsahuje značný počet opatrení s podstatným negatívnym dopadom na štátny rozpočet, pričom doložka vybraných vplyvov výšku tohto dopadu neuvádza a zároveň nie je zrejmé, či náklady na realizáciu týchto opatrení sú zabezpečené v rámci schválených limitov dotknutých kapitol a subjektov verejnej správy.	<b>Z</b>
<b>APZ</b>	Kapitola 4: Potenciálne opatrenia na dosiahnutie redukčných záväzkov do roku 2020 a 2030, opatrenie DOP_1: Podpora vyradenia starých dieselových vozidiel (napr. zavedenie šrotovného) Znenie pripomienky: S navrhovaným opatrením nesúhlasíme, žiadame jeho vypustenie z materiálu Odôvodnenie: Predkladateľ materiálu navrhuje dané opatrenie s cieľom podporiť obmenu vozidlového parku a eliminovať z prevádzky vozidlá, ktoré produkujú veľký objem emisií znečisťujúcich látok. V tejto súvislosti	<b>Z</b>

	<p>predkladateľ navrhuje zaviesť príspevok, tzv. šrotovné, pričom podpora pre individuálne vozidlo by bola cca 2200 eur. Na tomto mieste si dovoľujeme uviesť, že súčasná právna úprava zákona č. 342/2016 Z. z. o správnych poplatkoch v znení neskorších predpisov, svojím charakterom podporuje v oblasti registračnej dane z motorových vozidiel dovoz starých ojazdených áut zo zahraničných trhov s výraznou emisnou stopou a rovnako znevýhodňuje registráciu plug – in hybridov z dôvodu súčtu výkonov jednotlivých pohonov (spaľovací motor, elektromotor). Obávame sa, že zavedením tzv. šrotovného by mohlo dochádzať k špekulatívnemu konaniu osôb, ktoré by si zámerne dovážali staré, ojazdené autá na Slovensko a tu ich dávali šrotovať za účelom získania tohto príspevku. Týmto spôsobom by mohlo dôjsť k značnému plytvaniu verejných prostriedkov. Vzhľadom na túto skutočnosť je potrebné najprv zastaviť poplatkovo zvýhodnený dovoz a následne nastaviť mechanizmus obnovy vozidlového parku. Upozorňujeme na skutočnosť, že efektívnosť „šrotovného“ v návrhu je viazaná na nákup nového ekologického vozidla. Sme skeptický v očakávaní, že napr. majiteľ 15 a viac ročného vozidla je cieľová skupina, ktorá je finančne schopná si s navrhovaným príspevkom zakúpiť nové, vysokoekologické vozidlo. Očakávame skôr špekulatívne konanie žiadateľov a neefektívne nakladanie s verejnými prostriedkami.</p>	
<p><b>APZ</b></p>	<p>Kapitola 4: Potenciálne opatrenia na dosiahnutie redukčných záväzkov do roku 2020 a 2030, opatrenie DOP_2: Podpora pre vozidlá na alternatívny pohon, DOP_7: Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom, DOP_14: Zavádzanie nízkoemisných zón, DOP_6: Povinnosť zohľadnenia požiadaviek „zeleného verejného obstarávania“ pri obstarávaní dopravných prostriedkov. Znenie pripomienky: Duplicita opatrení s materiálom Stratégia rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo SR Odôvodnenie: Upozorňujeme, že opatrenia s obdobným obsahom sú súčasťou Stratégie rozvoja elektromobility v Slovenskej republike a jej vplyv na národné hospodárstvo SR, ako aj Akčného plánu rozvoja</p>	<p><b>Z</b></p>

	<p>elektromobility v SR, ktorý na Stratéziu nadväzuje. Opatrenie zamerané na podporu používania nízkoemisných vozidiel je integrálnou súčasťou ďalších komplexných opatrení zameraných na podporu elektromobility a rozvoja alternatívnych palív na Slovensku. Z dôvodu legislatívnej čistoty sme názoru, že opatrenia zamerané na podporu nízkoemisnej dopravy by mali byť prijímané vo vzájomnej súvislosti (napríklad prijatý akčný plán elektromobility) a mali by byť predmetom jedného materiálu, ktorý sa naplňa, vyhodnocuje a prijímajú sa príslušné opatrenia. Máme za to, že materiál: „Národný program znižovania emisií Slovenskej republiky“ má odkazovať na už existujúcu, schválenú a napĺňanú identickú stratégiu MH SR.</p>	
<b>APZ</b>	<p>Kapitola 4: Potenciálne opatrenia na dosiahnutie redukčných záväzkov do roku 2020 a 2030, opatrenie DOP_5: Cestné emisné kontroly vozidiel– zvýšenie frekvencie vykonávaných kontrol Znenie pripomienky: Žiadame z časti: Stručný popis opatrenia vypustiť posledné dva odseky, t. zn., že popis opatrenia bude končiť vetou: “Opatrenie môže mať výrazný preventívny účinok, miera porušení by mohla klesnúť až o 20 %.” Odôvodnenie: Opatrenie v strategickom materiály je vyčíslené s presným počtom vozidiel a sumou za takéto vozidlá, nákupom špeciálnej techniky, školením a ročnými nákladmi. Žiadnym spôsobom sa v opatrení nedefinujú vlastnosti vozidla, na vybavenie, rozsah a potreba školenia ako aj spôsob stanovenia ročných nákladov. Máme za to, že uvedenie počtu vozidiel a sumy za vozidlá a vybavenie (cena vozidla 100,000 EUR, opacimeter 30,000 EUR) školenie prejudikuje hodnotu obstarania bez akýchkoľvek parametrov na vyššie uvedený nákup techniky a školenia, čím prichádza k netransparentnosti a nemožnosti posúdiť efektívnosť vynaložených prostriedkov.</p>	<b>Z</b>
<b>APZ</b>	<p>Kapitola 4: Potenciálne opatrenia na dosiahnutie redukčných záväzkov do roku 2020 a 2030, opatrenie EKO_1: Zjednotenie sadzby dane pre benzín a naftu v období do 5 rokov Znenie pripomienky: S navrhovaným opatrením nesúhlasíme, žiadame jeho</p>	<b>Z</b>

	<p>vypustenie. Odôvodnenie: Nekonkurencieschopnosť slovenských dopravcov ako aj skutočnosť, že nákladná a autobusová doprava je zabezpečená z 99,9% používaním naftových motorov by navrhovaným opatrením ešte znížila konkurencieschopnosť Slovenska a zvýšila ceny za dopravu. Upozorňujeme, že cieľ opatrenia je: “Zvýšenie spotreby benzínu v dôsledku prechodu na vozidlá na benzínový pohon“ je v rozpore so záväzkom Slovenska v znižovaní emisií CO2. Benzínové motory majú vo všeobecnosti o 10% a viac vyššiu produkciu CO2 oproti porovnateľným naftovým motorom. Neistoty popísané pri opatrení môžeme premenovať na „istoty“, že daná situácia vznikne.</p>	
<b>APZ</b>	<p>Strana 92: Ďalšie potenciálne opatrenia, v oblasti dopravy: Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie benzínu E85. Znenie pripomienky: S navrhovaným opatrením nesúhlasíme, žiadame jeho vypustenie. Odôvodnenie: Pre benzín E85 neexistujú v EU výrobky. Považujeme zavedenie takéhoto benzínu za neefektívne. Ďaleko vyššia podpora musí byť venovaná alternatívnym palivám LNG a CNG. Súčasne upozorňujeme, že spaľovaním paliva s vyšším podielom biozložky produkujeme viac emisií CO2.</p>	<b>Z</b>
<b>AZZZ SR</b>	<p>pripomienka k str. 86, k opatreniu „DOM_7: Napojenie domácností na CZT“ V „Stručnom opise opatrenia“ požadujeme nasledujúce zmeny: Domácnosti DOPLNIŤ „vykurujúce tuhým palivom“ prispievajú najväčším podielom k znečisťovaniu ovzdušia ku emisiám PM2,5. Centrálné zásobovanie teplom je jedným z najefektívnejších spôsobov zabezpečenia tepla pre domácnosti. Odhaduje sa, že 26 680 domácností používajúcich tradičné kotly sa dá relatívne ľahko pripojiť na systém CZT. Náklady na každé jedno pripojenie sa odhadujú na 1 084 eur. Systémy CZT využívajú ako palivo zemný plyn, uhlie, biomasu, bioplyn a vykurovacie oleje. CZT ako veľké zdroje alebo stredné zdroje znečisťovania ovzdušia sú v porovnaní s domácnosťami prísne regulované a kontrolované. Zníženia emisií dosiahnuté prechodom na CZT sú významné: v prípade NOX je to 45% v porovnaní s emisiami z jednotlivých kotlov, v</p>	<b>Z</b>

	<p>prípade NMVOC je to 3%, v prípade SO<sub>2</sub> je 11% a v prípade PM<sub>2,5</sub> je 21%. Na druhej strane náklady na energiu pre domácnosť v prípade pripájania na CZT sú o 94% vyššie ako v prípade lokálnych tradičných kotlov DOPLNIŤ „na tuhé palivá.“ Preto by bolo potrebné motivovať domácnosti DOPLNIŤ „vykurujúce tuhým palivom“ tieto zvýšené náklady, ak by súhlasili s prechodom na CZT. Odôvodnenie: Spresnenie znenia, aby zodpovedalo realite – len domácnosti vykurujúce tuhým palivom významným spôsobom prispievajú k znečisťovaniu ovzdušia emisiami PM<sub>2,5</sub></p>	
<p><b>AZZZ SR</b></p>	<p>1. K opatreniu DOP_7: Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom (str. 71) V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame na konci textu vložiť poslednú vetu v znení: „Vypracovanie analýzy potreby zavedenia palív s vyšším obsahom biopalív s fokusom na nízkoemisné zmesi E85, ED95, B30 a B100 (dodávateľia palív, dodávateľia biopalív, MH SR, MŽP SR )“ a v časti s názvom: „Metodika použitá pre analýzy“ žiadame na konci doplniť bodku a vložiť poslednú vetu v znení: „Národný energetický a klimatický plán SR“. Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NO<sub>x</sub>, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v nafte klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)</p>	<p><b>Z</b></p>

	<a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a>	
<b>AZZZ SR</b>	<p>2. K opatreniu DOP_10: Nízkoemisná verejná doprava v mestách (str. 73) V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame znenie vety: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro atď.)“ nahradiť nasledovným znením: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro, vysokobiopalivé zmesi na báze etanolu (E85, ED95) na báze biodieslu (B30 a B100) atď.)“ a v časti s názvom: „Metodika použitá pre analýzy“ žiadame v druhej vete slová: „zemného plynu prípadne elektrickej energie“ nahradiť slovami: „alternatívnych palív“.</p> <p>Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NOx, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)</p> <p><a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a> Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO2- and particle-number-emissions within onroad testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)</p> <p><a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NOx: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytechnic Institute, USA)</p> <p><a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	<b>Z</b>
<b>AZZZ SR</b>	3. K časti „Ďalšie potenciálne opatrenia“, stati „V oblasti dopravy“ (str. 92) Znenie prvej	<b>Z</b>

	<p>odrážky v znení: „Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie benzínu E85.“ nahradiť nasledovným znením: „Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie vysokobiopalivových zmesí E85, ED 95, B30 a B100.“ Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a etanol (podstatná zložka E85 a ED95) majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín, konkrétne má nižšie emisie NO<sub>x</sub>, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	
<b>AZZZ SR</b>	<p>5. Kapitola 2.2 Strana 49 Časť kapitoly je označená ako „NO<sub>x</sub>“ v texte sa pre obrázok č. 14 uvádza NO<sub>2</sub>. Potrebné zosúladiť. Odôvodnenie: Zosúladenie obsahu s názvom časti kapitoly.</p>	<b>O</b>
<b>AZZZ SR</b>	<p>7. o Kapitola 4 Strana 64 Opatrenia pre „DOM“ zoradiť podľa poradia.</p>	<b>O</b>
<b>AZZZ SR</b>	<p>8. o Kapitola 4.1 Strana 92 V časti „Ďalšie potenciálne opatrenia – oblasť priemyslu“ navrhujeme text prvej odrážky nahradiť nasledovným znením: - zavedenie systému obchodovania s emisnými kvótami pre znečisťujúce látky – so zavedením opatrenia sa</p>	<b>Z</b>

	<p>uvažuje iba v prípade, ak sa z inventúr emisií za rok 2025 preukáže, že ani napriek prijatým opatreniam nebude možné dosiahnuť požadovanú redukciu emisií. Zavedenie systému obchodovania s emisijnými kvótami pre znečisťujúce látky bude plne odzrkadľovať podiel jednotlivých sektorov hospodárstva na tvorbe emisií znečisťujúcich látok. Odôvodnenie: Podľa návrhu sa opatrenia na redukciu emisií ZL majú dotknúť sektorov dopravy, vykurovania domácností a poľnohospodárstva, ako najväčších prispievateľov k tvorbe dotknutých emisií. V prípade, že sa nepodarí opatreniami docieľiť splnenie stanovených cieľov mal by systém obchodovania zohľadňovať príspevok jednotlivých odvetví hospodárstva na tvorbe konkrétnych emisií ZL (podľa návrhu je podiel priemyslu na tvorbe emisií takýto: SO<sub>2</sub> (45%), NO<sub>x</sub> (18%), NMVOC (29%), PM<sub>2.5</sub> (5%) a NH<sub>3</sub> (2%).</p>	
<b>AZZZ SR</b>	<p>Kapitola 1.1 Strana 10 Prvú vetu odseku v časti „Priority v oblasti kvality ovzdušia“ navrhujeme preformulovať nasledovne: Hlavným cieľom politiky ochrany ovzdušia je dosiahnutie takej úrovne kvality ovzdušia, ktorá nebude mať výrazný nepriaznivý vplyv na ľudské zdravie a životné prostredie. Pôvodné znenie bolo vo vzťahu k druhej vete uvedeného odseku mätúce. Zároveň sa v druhom odseku už uvádza, že cieľom je „prispieť k dosiahnutiu dobrej kvality ovzdušia“. Prvú vetu odseku v časti „Priority v oblasti kvality ovzdušia“ navrhujeme preformulovať nasledovne: Hlavným cieľom politiky ochrany ovzdušia je dosiahnutie takej úrovne kvality ovzdušia, ktorá nebude mať výrazný nepriaznivý vplyv na ľudské zdravie a životné prostredie. Odôvodnenie: Pôvodné znenie bolo vo vzťahu k druhej vete uvedeného odseku mätúce. Zároveň sa v druhom odseku už uvádza, že cieľom je „prispieť k dosiahnutiu dobrej kvality ovzdušia“.</p>	<b>O</b>
<b>AZZZ SR</b>	<p>Kapitola 1.1 Strana 11 Vetu „Nižšie sú uvedené (Tab. 2.) limitné hodnoty ustanovené na ochranu zdravia ľudí pre SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, Pb, CO a benzén, ustanovená</p>	<b>O</b>



	<p>hodnota kritickej úrovne pre SO<sub>2</sub> a NO<sub>X</sub> na ochranu vegetácie a cieľové hodnoty“ navrhujeme preformulovať nasledovne: „V tabuľke č. 2 sú uvedené limitné hodnoty ustanovené na ochranu zdravia ľudí pre SO<sub>2</sub>, NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2.5</sub>, Pb, CO, benzén a ozón. V tabuľke č. 3 sú uvedené kriticke úrovne pre SO<sub>2</sub> a NO<sub>X</sub> na ochranu vegetácie. Cieľové hodnoty pre As, Cd, Ni a benzo(a)pyrén (BaP) sú uvedené v tabuľke č. 4, pre ozón v tabuľke č. 5.“. Odôvodnenie: V tabuľke č. 2 sa nachádza aj ozón, preto sa dopĺňa do predmetnej vety. Zároveň v návrhu uvedenej vety sa spájali údaje z tabuliek č. 2 -5, z textu to ale nebolo jednoznačné, preto sme navrhli rozdelenie informácií do samostatných viet.</p>	
<b>AZZZ SR</b>	<p>Kapitola 2.1 Strana 46 V časti kapitoly „Sektorový trend emisií“ sa porovnávajú národné súčty emisií podľa jednotlivých sektorov hospodárstva za roky 2005 a 2016. V kapitole 1.3 sa uvádzajú v hodnotení hodnoty za rok 2017. Navrhujeme porovnávať v tejto časti kapitoly hodnoty základného roka 2005 s hodnotami roka 2017. Odôvodnenie: Kapitola 1.3 pracuje s údajmi o emisiách ZL aj za rok 2017, uvádza vyhodnotenie za rok 2017. Navrhujeme metodiku zosúladiť a porovnávať rok 2005 s rokom 2017.</p>	<b>O</b>
<b>AZZZ SR</b>	<p>Kapitola 2.2 Strana 47 Tabuľka č. 16 a č. 17 – vymazať z názvu tabuliek rímske číslice I. a II. Odôvodnenie: Oprava chyby.</p>	<b>O</b>
<b>AZZZ SR</b>	<p>Kapitola 3.2 Strana 61 Chronologicky zoradiť tabuľky č. 24 a 25 podľa toho ako sa uvádzajú v texte.</p>	<b>O</b>
<b>AZZZ SR</b>	<p>Kapitola 4.1 Strana 93 V časti „Ďalšie potenciálne opatrenia – ekonomické nástroje“</p>	<b>Z</b>

	<p>navrhujeme text prvej odrážky nahradiť nasledovným znením: - úprava systému poplatkov za znečisťovanie ovzdušia (novelizácia zákona č. 401/1998 Zb. o poplatkoch za znečisťovanie ovzdušia s cieľom motivovať k investíciám do čistých technológií a posilniť princíp znečisťovateľ platí) - revízia zastaraného nastavenia poplatkov za znečisťovanie ovzdušia, ktoré nepôsobí dostatočne motivačne pre prevádzkovateľov zdrojov znečisťovania ovzdušia na to, aby realizovali ďalšie opatrenia na dosiahnutie emisných limitov nad rámec minimálnych požiadaviek. Revízia nastavenia poplatkov za znečisťovanie ovzdušia bude plne odzrkadľovať podiel jednotlivých sektorov hospodárstva na tvorbe emisií znečisťujúcich látok a bude prihliadať na investície v rámci modernizácie technológií, ktoré preukázateľne preukážu znižovanie podielu emisií znečisťujúcich látok“. Odôvodnenie: Podľa návrhu je možným potenciálnym opatrením aj zmena v systéme spoplatnenia vypúšťania emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia. Táto environmentálna daň by nemala byť nastavená paušálne, ale mala by odzrkadľovať snahu znečisťovateľa znižovať tvorbu emisií znečisťujúcich látok modernizáciou technológie ako aj jeho vplyv na celkovej tvorbe emisií v rámci SR.</p>	
<p><b>AZZZ SR</b></p>	<p>Pripomienka k - Opatrenie DOM_3 (strana 79) Navrhujeme v opatrení DOM_3 vypustiť ako zodpovedný subjekt SPP. Zároveň navrhujeme nahradiť skratku SPP, ktorá je v úvode zadefinovaná ako „Slovenský plynárenský priemysel“ skratkou „Spoločná poľnohospodárska politika“ (ktorá je dodatočne definovaná aj v návrhu na strane 18). Odôvodnenie: Národný program znižovania emisií by mal stanovovať ako zodpovedné osoby štátne orgány a orgány samospráv, ktoré by mali prijať opatrenia na jeho plnenie. Spoločnosť Slovenský plynárenský priemysel, a.s. je obchodná spoločnosť vykonávajúca, okrem iného, činnosť dodávky plynu a elektriny. Dodávka plynu a elektriny nie sú monopolné činnosti spoločnosť Slovenský plynárenský priemysel, a.s. je len jedným z dodávateľov plynu a elektriny. Prechod domácností k napojeniu na existujúce siete v plynofikovaných oblastiach a motivačné nastavenie na trhu s plynom</p>	<p><b>Z</b></p>

	<p>by mal zabezpečiť Úradu pre reguláciu sieťových odvetví, prostredníctvom regulácie činnosti prevádzkovateľov plynárenských sietí (ako činnosti s monopolným charakterom). Zároveň by malo fungovanie trhu s plynom a elektrinou poskytovať možnosť pre dodávateľov plynu a elektriny dostatočný priestor pre súťaž o odberateľa prostredníctvom deregulácie trhu dodávky plynu a elektriny. Navrhujeme preto vypustiť zo zodpovedných osôb uvedených v opatrení DOM_3 SPP. Zároveň navrhujeme zväziť doplniť ako zodpovednú osobu ÚRSO, ako regulátora trhu s plynom a elektrinou.</p>	
<p><b>AZZZ SR</b></p>	<p>pripomienka k str. 77, k opatreniu „DOM_1: Podpora výmeny starých kotlov (poskytnutie podpory formou šrotovného alebo dotácie)“ V „Stručnom opise opatrenia“ požadujeme nasledujúce zmeny: V novom programovom období predpokladáme pokračovanie tejto schémy. Východiskovým predpokladom je, že prvý program je určený na nahradenie starých kotlov navrhujeme doplniť : „výhradne“ kondenzačnými plynovými kotlami. Program sa potom opakuje každé tri roky s rovnakým rozpočtom, ale budúce programy NAVRHUJEME DOPLNIŤ: „budú, po vzore Českej republiky, technologicky neutrálne“ - budú DOPLNIŤ „sa“ prideľovať na náhradu starých kotlov DOPLNIŤ „na tuhé palivá za nízkoemisné kotly ako také (splyňovacie kotly, kotly spĺňajúce normy „Ecodesign“, plynové kondenzačné kotly)“. Dôvodom je to, že DOPLNIŤ „náhrada“ kotlov DOPLNIŤ „na tuhé palivá výhradne“ kondenzačnými plynovými kotlami vyžaduje pripojenie na plyn, čo je DOPLNIŤ „v niektorých prípadoch“ nákladné, ak latentné pripojenie domácnosti DOPLNIŤ „na plyn“ nie je k dispozícii. DOPLNIŤ „Domácnosti, ktoré teda nemajú k dispozícii latentné pripojenie na zemný plyn, tak budú môcť využiť dotáciu na iný nízkoemisný zdroj tepla.“  Odôvodnenie: Je potrebné využiť „best practices“ skúsenosti z dlhoročného a osvedčeného fungovania Kotlíkových dotácií v Českej republike, kde je princíp technologickej neutrality dotovaných nízko resp. bezemisných zariadení dobre osvedčený a majúci veľký úspech.</p>	<p><b>Z</b></p>

<p><b>AZZZ SR</b></p>	<p>pripomienka k str. 92, „Ďalšie potenciálne opatrenia“, V oblasti vykurovania domácností: - podpora zatepl'ovania domov (dotácie) - dotácie na zatepl'ovanie by mali byť vhodne kombinované s dotáciami na výmenu kotlov DOPLNIŤ „na tuhé palivá;“ - podpora využívania systémov centrálného zásobovania teplom DOPLNIŤ „domácnosťami vykukurujúcimi tuhým palivom;“ Odôvodnenie: Spresnenie znenia, aby zodpovedalo realite – len domácnosti vykukurujúce tuhým palivom významným spôsobom prispievajú k znečisťovaniu ovzdušia emisiami PM 2,5</p>	<p><b>Z</b></p>
<p><b>AZZZ SR</b></p>	<p>pripomienka k str. 93, „Ďalšie potenciálne opatrenia“, Ekonomické nástroje - úprava systému poplatkov za znečisťovanie ovzdušia (novelizácia zákona č. 401/1998 Zb. o poplatkoch za znečisťovanie ovzdušia s cieľom motivovať k investíciám do čistých technológií a posilniť princíp znečisťovateľ platí) - revízia zastaraného nastavenia poplatkov za znečisťovanie ovzdušia, ktoré nepôsobí dostatočne motivačne pre prevádzkovateľov zdrojov znečisťovania ovzdušia na to, aby realizovali ďalšie opatrenia na dosiahnutie emisných limitov nad rámec minimálnych požiadaviek; - zachovanie DOPLNIŤ „súčasnej miery“ oslobodenia od spotrebnej dane pre zemný plyn DOPLNIŤ „a nezvyšovanie daňového zaťaženia spotreby zemného plynu.“ Ukončenie štátnej pomoci by mohlo spôsobiť zvýšené náklady spojené s výrobou elektriny vysokoúčinnou kombinovanou výrobou zo zemného plynu, čo by sa prenieslo do cien tepla a prinieslo riziká odpájania sa zákazníkov od systémov CZT a prechod na individuálne zásobovanie teplom. DOPLNIŤ „Daňové znevýhodnenie zemného plynu oproti drevu a produktov z neho v prípade sektoru vykurovania domácností spôsobí ďalšie zhoršenie kvality ovzdušia, ktoré má priamy vplyv na zdravotný stav obyvateľstva. Prípadné daňové alebo colné znevýhodnenie využívania zemného plynu by ešte viac zvýšilo rozdiel medzi cenou palivového dreva a zemného plynu, čo by malo za dôsledok ďalšie zvýšenie počtu domácnosti kúriacich tuhým palivom, najmä drevom a ďalšie zhoršovanie lokálnej</p>	<p><b>Z</b></p>

	kvality ovzdušia.“ Odôvodnenie: V zmysle doplnenia.	
<b>BPB</b>	<p>Pripomienka k vlastnému materiálu: Navrhujeme doplniť do kapitoly 4.1 opatrenie DOM_6 a zmieniť v opise opatrenia prepojenosť s opatrením DOM_1, a rovnako tak v opatrení DOM_1 zmieniť prepojenosť s opatrením DOM_6. Popríklad navrhujeme upraviť opatrenie DOM_1 (tak aby rešpektovalo zoznam prioritných opatrení) na DOM_1 + DOM_6 v ktorom by boli popísané a kvantifikované spoločne oboje opatrenia. Odôvodnenie: Odporúčame, aby boli jednotlivé opatrenia v kapitole „4.1 Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“ v súlade s opatreniami v časti „Zoznam prioritných opatrení pre jednotlivé znečisťujúce látky“ (str. 64 – 65). Jednotlivé opatrenia a ich popis by mal rešpektovať a reflektovať zoznam prioritných opatrení, v tomto prípade prioritného opatrenia „DOM_1 + DOM_6: Program výmeny kotlov spojený s programom zateplovania budov“ a rovnako by mal reflektovať odporúčania v časti „Ďalšie potenciálne opatrenia“ v ktorých autori dokumentu odporúčajú aby boli dotácie na zateplovanie vhodne kombinované s dotáciami na výmenu kotlov. Autori dokumentu uvádzajú, že na základe výsledkov ekonomickej analýzy vypracovanej Svetovou bankou je opatrenie DOM_1 + DOM_6 druhé nákladovo najefektívnejšie opatrenie v prípade znižovania emisií NOX a NMVOC a tretie najefektívnejšie v prípade znižovania emisií SO2 a PM2,5. V popise jednotlivých opatrení sa však nenachádza žiadna zmienka o opatrení DOM_6.</p>	<b>Z</b>
<b>BPB</b>	<p>Pripomienka k vlastnému materiálu: Navrhujeme upraviť časť „Stručný opis opatrenia“ opatrenia DOM_1 (konkrétne posledný odsek) na strane 77 a to nasledovne: V novom programovom období predpokladáme pokračovanie podobnej schémy a odporúčame umožniť a podporiť vhodnú kombináciu s opatreniami na zníženie potreby energie na vykurovanie domácností (ako je zateplenie, výmena otvorových konštrukcií, a podobne). Východiskovým predpokladom je, že prvý program je určený na nahradenie</p>	<b>Z</b>

	<p>starých kotlov kondenzačnými plynovými kotlami. Program sa potom opakuje každé tri roky s rovnakým rozpočtom, ale budúce programy sa budú prideľovať na náhradu starých kotlov za splyňovacie kotly, alebo za kotly splňajúce normy „Ecodesign“.</p> <p>Dôvodom je to, že výmena kotlov kondenzačnými plynovými kotlami vyžaduje pripojenie na plyn, čo je nákladné, ak latentné pripojenie k domácnosti nie je k dispozícii. Počet domácností s možným pripojením je obmedzený a niektoré sa pripoja aj v inom programe. Odôvodnenie: Odporúčame, aby boli jednotlivé opatrenia v kapitole „4.1 Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“ v súlade s opatreniami v časti „Zoznam prioritných opatrení pre jednotlivé znečisťujúce látky“ (str. 64 – 65). Jednotlivé opatrenia a ich popis by mal rešpektovať a reflektovať zoznam prioritných opatrení, v tomto prípade prioritného opatrenia „DOM_1 + DOM_6: Program výmeny kotlov spojený s programom zatepl'ovania budov“ a rovnako by mal reflektovať odporúčania v časti „Ďalšie potenciálne opatrenia“ v ktorých autori dokumentu odporúčajú aby boli dotácie na zatepl'ovanie vhodne kombinované s dotáciami na výmenu kotlov. Preto navrhujeme do opisu opatrenia doplniť a zmeniť odporúčanú prepojenosť s opatrením DOM_6</p>	
<p><b>CEPTA</b></p>	<p>Zásadné pripomienky (1-28) oz CEPTA k predloženej verzii NPZE SR: 1. Aktualizácia údajov (tabuľky, grafy, obrázky) o stave znečistenia ovzdušia na základe ktorých sa v NPZE vychádza, vo všetkých prípadoch chýbajú roky 2018 a 2019, v niektorých prípadoch aj údaje od roku 2012 (napr. Obr. 13); 2. Požadujeme doplniť úvodnú kapitolu 1.4 (str. 43+) „Prekračovanie limitov pre ovzdušie EÚ a WHO a dôsledky na Slovensku“ + popísať dopady vysokých koncentrácií + navrhované opatrenia na dosiahnutie podlimitnej hodnoty polutantov, čo absentuje kvôli chápaniu dôležitosti navrhovaných opatrení; 3. Pri väčšine navrhovaných opatrení (kap. 4.1) absentuje údaj o ich finančnej náročnosti ako aj o možnostiach financovania (napr. EŠIF 2021-2027, ENVIRO. fond, dane, poplatky atď.) a pri mnohých aj očakávaný dopad na zníženie</p>	<p><b>Z</b></p>

množstva emisií – požadujeme doplniť. 4. Označovanie jednotlivých opatrení napr. DOM\_1; DOP\_4 a pod. by bolo dobré zosúladiť pre všetky kapitoly materiálu inak je to veľmi neprehľadné a máťúce. 5. Str. 64 – „Zoznam prioritných opatrení pre jednotlivé znečisťujúce látky“ – „Prioritné opatrenia na zníženie NOx“ požadujeme doplniť medzi prioritné opatrenia: - NOx1 - DOP 8: „Podpora bezemisnej elektro-MHD a cyklo-dopravy“; - NOx2 - DOP 10: „Zavedenie Nízkoemisných zón (ďalej len NEZ)“; 6. Str. 65 - „Prioritné opatrenia na zníženie NMVOC“ upraviť, doplniť: DOM\_4 na: „Štandardy pre palivá - obmedzenie vlhkosti dreva pod 20%“ (nie 25%) DOM\_8: „Kontroly domácností používajúcich tuhé palivo + databáza lokálnych kúrenísk“ 7. Str. 65 - „Prioritné opatrenia na zníženie emisií SO2“ upraviť, doplniť: DOM\_8: „Kontroly domácností používajúcich tuhé palivo + databáza lokálnych kúrenísk“ DOM\_9: „Vylúčenie uhlia ako zdroja energie pre vykurovanie (v domácnostiach)“ 8. Str. 65 – „Prioritné opatrenia na zníženie emisií PM2,5“ upraviť, doplniť: DOM\_8: „Kontroly domácností používajúcich tuhé palivo + databáza lokálnych kúrenísk“. Do pôvodného opatrenia DOM\_8 navrhujeme doplniť tvorbu a aktualizáciu databázy lokálnych kúrenísk (ktoré sú dnes či do kvantity alebo kvality iba odhadované) napr. cez sieť kominárov. Medzi gestorov navrhujeme pridať MŽP SR, ktoré v spolupráci s SHMÚ vytvorí štruktúru tejto databázy pre rôzne spaľovacie zariadenia v domácnostiach. DOM\_XY: „Zahustenie siete monitorovacích staníc v zaťažených miestach“. Čo je nevyhnutné pre jasné definovanie pôvodu, kvality a kvantity emisií v ovzduší. 9. Str. 66 – kap. 4. „Prioritné dodatočné opatrenia“ zmeniť na „Opatrenia vyplývajúce z iných stratégií“ + Pri uvedených opatreniach v tejto podkapitole uviesť, z ktorého strategického materiálu predmetné opatrenie vyplýva. 10. Str. 67 – „Balíček pre mestá“ upraviť, doplniť: DOP\_15: „Rozšírenie a zahustenie mestskej nízkoemisnej a bezemisnej hromadnej dopravy“; 11. Str. 67 – „Energetický balíček“ upraviť, doplniť: ENR\_4: „Zabezpečenie povinnej účasti samosprávy v systémoch CZT.“ Čo je nevyhnutné pre účasť pri nastavovaní ceny tepla ako aj informovaní, koordinácií a komunikácii s občanmi/poslancami a nastavovaní miestnej záväznej legislatívy k

vykurovaníu, príp. jej kontroly. (v súvislosti s DOM\_7) 12. Str. 67. „Všeobecný dopravný balíček“ upraviť, doplniť: DOP\_9: „Rozšírenie železničných tratí a zvýšenie frekvencií, rýchlosti a komfortu spojov medzi aglomeráciami a vidiekom“ 13. Str. 68. kap. 4.1 „Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“ Doplniť poznámku, v ktorej je potrebné uviesť dôvody, ak také sú, pre ktoré je zavedenie opatrenia limitované, prečo sa upúšťa sa od jeho zavedenia vo finálnom harmonograme opatrení, resp. takéto opatrenie v tejto kapitole ani neuvádzať. 14. Str. 68. kap. 4.1 „Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“ požadujeme doplniť nové (i už spomínané) opatrenia: - DOP 8: „Podpora bez-emisnej elektro-MHD a cyklo-dopravy“; - DOP 10 (DOP 14?): „Zavedenie tzv. Nízkoemisných zón (ďalej len NEZ)“. NEZ musia byť nastavené tak aby motivovali relevantných znečisťovateľov k znižovaniu produkcie emisií do ovzdušia. - DOM\_9. „Vylúčenie uhlia ako zdroja energie pre vykurovanie (v domácnostiach)“; - DOM\_(10): „Zahustenie siete monitorovacích staníc v zaťažených miestach.“ Čo je nevyhnutné pre jasné definovanie pôvodu, kvality a kvantity emisií v ovzduší. - DOM\_11: „Prísna regulácia spaľovania tuhých palív v husto osídlených oblastiach a ich zákaz v oblastiach so zlými rozptylovými podmienkami; zákaz spaľovania uhlia v domácnostiach.“ Gestori tohto opatrenia budú MŽP SR a Obce. Táto regulácia musí zakázať spaľovanie tuhých palív z husto-osídlených oblastí so zlými rozptylovými podmienkami a zároveň s možnosťami nízkoemisných energetických zdrojov (CZT, plyn) a prísne regulovať, obmedzovať ich spaľovanie v ostatných husto-osídlených oblastiach. Súčasťou tejto regulácie môže byť aj riešenie susedských vzťahov obťažovania emisiami ako je navrhované v opatrení DOM\_8 (po vzore riešenia v CZ). - ENR\_4: „Zabezpečenie povinnej účasti samosprávy v systémoch CZT.“ Čo je nevyhnutné pre účasť pri nastavovaní ceny tepla ako aj informovaní, koordinácií a komunikácii s občanmi/poslancami a nastavovaní miestnej záväznej legislatívy k vykurovaníu, príp. jej kontroly. (v súvislosti s DOM\_7); - DOM\_12: „Podpora zatepl'ovania domov.“ Je to jedno z kľúčových opatrenie aj z pohľadu analýz pre redukciu viacerých polutantov.



Podľa akého kľúča sú zoradené opatrenia v kapitole 4.1, keďže nie numericky za sebou? 15. Str. 87. Vypustiť resp. výrazne skrátiť časť ENR\_1: „Využívanie geotermálnej energie na kombinovanú výrobu elektriny a tepla (KVET) vo forme binárneho cykla“, neriešiť konkrétne technológie ale potenciál, regionálnu použiteľnosť a náklady. Toto opatrenie nie je ani zaradené medzi vybrané opatrenia. 16. Str. 92. „Ďalšie potenciálne opatrenia - V oblasti dopravy“ žiadame doplniť opatrenia: - DOP +1: „Vytváranie infraštruktúry a motivačných nástrojov pre rozvoj efektívnej integrovanej nízkoemisnej mobility predovšetkým v mestských regiónoch“. Počnúc zvyšovaním komfortu a rýchlosti verejnej dopravy, vrátane MHD až po výstavbu záchytných parkovísk. - DOP +2: „Zvyšovanie poplatkov, resp. daní pre vozidlá mestskej obsluhy s vysokými emisiami“ – Teda pôjde napr. o taxi služby, zásobovanie, zvoz odpadov a pod. - polluter pay principle. - DOP +3: „Povinný manažment parkovania pre mestá s prekročenými limitmi ZL motivujúci nepoužiť osobné vozidlo pri ceste do centra mesta“; - DOP +4: „Emisné mýta pre všetky vozidlá vchádzajúce do urbanizovaného prostredia zaťaženého znečisteným ovzduším v závislosti od emisnej triedy vozidla“; - DOP +5: Motivačné, rastúce mýtno zaťaženie starších nákladných vozidiel a motivačná cestná daň pre staršie osobné automobily. Teda opak zmien mýtného systému na jar 2020, ako si ho vylobovali autodopravcovia pred voľbami. 17. Str. 92 „Ďalšie potenciálne opatrenia - V oblasti vykurovania domácností“ : - DOM +1: „Zvýšenie postihov (na motivačnú úroveň) za spaľovanie odpadov, resp. nesprávneho paliva“; - DOM +2: „Rozšírenie a zmena siete kominárov smerom k vykurovacím poradcom a zároveň inšpektorom správneho vykurovania“. Finančne nezávislý od kontrolovaného občana (spoluvýkon op. DOM\_8); - DOM+3: „Maximálne znižovať potrebu výroby tepla tuhými palivami cez podporu bezemisných zdrojov energií (solár, tep. čerpadlá, hydro-termálna energia) s riešením otázok energetickej chudoby.“ 18. Str. 93 – „Ďalšie opatrenia v oblasti vykurovania domácností na zlepšenie kvality ovzdušia:“ - + DOM\_(10): „Zahustenie, zlepšenie monitorovacieho systému, so zameraním sa na spresnenie príspevkov znečistenia z jednotlivých zdrojov emisií“. Definovanie kvality aj kvantity emisií týchto

zdrojov + chemické analýzy PM, zvýšenie počtu AMS v problematických oblastiach, priebežný monitoring a on-line reporting rýchlosti a smeru vetra pri všetkých AMS,... 19. Str. 93. – „V oblasti priemyslu“: doplniť o: - + PRI\_2: „Vytvorenie systému kontroly a regulácie zápachov z priemyselnej/výrobnej činnosti,“. Keďže doteraz sa táto oblasť v SR neregulovala a jej riešenie prinesie nie len výrazné zlepšenie kvality bývania pre občanov v okolitých zónach, ale aj zníženie emisií sledovaných polutantov ako napr. PM (Ružomberok, Bratislava-okolie a pod.) 20. Str. 95 „5. Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ Tabuľka 26: Časový harmonogram opatrení a zodpovednosti – Doprava; Tabuľka 27: Časový harmonogram opatrení a zodpovednosti – Domácnosti; Tabuľka 28: Časový harmonogram opatrení a zodpovednosti – Ekonomické nástroje; Tabuľka 29: Časový harmonogram opatrení a zodpovednosti – Poľnohospodárstvo; Doplniť o: opatrenia, ktoré sa plánujú realizovať z prioritných opatrení uvedených v kapitole 4 a v zmysle záverov Analýzy Svetovej banky; opatrenia, ktoré sú v terajšej verzii v tejto tabuľke uvedené, označiť ako „Opatrenia vyplývajúce z iných stratégií“, keďže ide o opatrenia, ktoré vyplývajú z iných stratégií napr. z návrhu Stratégie na zlepšenie kvality ovzdušia. 21. Str. 95 „5. Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ - „Doprava“ doplniť, upraviť: - + DOP\_16: „Motivačné, rastúce mýtné zaťaženie starších nákladných vozidiel a motivačná cestná daň pre staršie osobné automobily“. Príprava do 31.12.2020. Implementácia od roku 2021. Revízia 2024 a 2028. Gestori MDV SR, MF SR. 22. Str. 95 a 96 „5. Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ - „Domácnosti“ doplniť, upraviť na: - DOM\_4: „Štandardy pre palivá s obmedzením vlhkosti dreva pod 20 %“. Teda nie 25%, väčšina odbornej literatúry hovorí o vhodnom dreve na domáce spaľovanie s vlhkosťou pod 20%. 23. Str. 96 „5. Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ - „Domácnosti“ doplniť, upraviť na: - DOM\_5: „Osvetová kampaň a vzdelávanie o

správnej praxi pri spaľovaní biomasy“. Teda vypustiť spaľovanie uhlia v domácnostiach, ktoré je potrebné k 2022 zakázať. 24. Str. 96 „5. Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ - „Domácnosti“ doplniť, upraviť na: - DOM\_8: „Kontroly domácností používajúcich tuhé palivo + databáza lokálnych kúrenísk“. Do pôvodného opatrenia DOM\_8 navrhujeme doplniť tvorbu a aktualizáciu databázy lokálnych kúrenísk (ktoré sú dnes či do kvantity alebo kvality iba odhadované) napr. cez sieť kominárov. Medzi gestorov navrhujeme pridať MŽP SR, ktoré v spolupráci s SHMÚ vytvorí štruktúru tejto databázy pre rôzne spaľovacie zariadenia v domácnostiach. 25. Str. 96. „5. Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ - „Domácnosti“ doplniť o: - DOM\_10: „Prísna regulácia spaľovania tuhých palív v husto osídlených oblastiach a ich zákaz v oblastiach so zlými rozptylovými podmienkami; zákaz spaľovania uhlia v domácnostiach.“ Príprava opatrenia do 31.12.2020; začiatok implementácie/kontroly od 1.06.2022. Revízia opatrenia 2024 a 2028. Gestori tohto opatrenia budú MŽP SR a Obce. 26. Str. 96. „5. Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ - „Domácnosti“ doplniť o: - DOM\_11: „Zlepšenie systému monitoringu emisií jednotlivých zdrojov znečistenia na lokálnej / regionálnej úrovni“ Príprava opatrenia do 31.12.2020; začiatok implementácie/kontroly od 1.06.2022. Revízia opatrenia 2024 a 2028. Gestori tohto opatrenia budú MŽP SR. Tu pôjde o Zahustenie, zlepšenie monitorovacieho systému, so zameraním sa na spresnenie príspevkov znečistenia z jednotlivých zdrojov emisií; definovanie kvality aj kvantity emisií týchto zdrojov + chemické analýzy PM, zvýšenie počtu AMS v problematických oblastiach, priebežný monitoring a on-line reporting rýchlosti a smeru vetra pri všetkých AMS,... 27. Str. 96. „5. Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ - „Ekonomické nástroje“ doplniť o: - EKO\_2: „Zavedenie povinného nízko-emisného zeleného verejného obstarávania na všetky verejné financie, vrátane

	<p>financií EÚ“ . Začiatok implementácie/kontroly od 1.01.2022. Revízia opatrenia 2025 a 2028. Gestori tohto opatrenia budú MF SR, UVO a MŽP SR. 28. Str. 97. „5. Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ - „Poľnohospodárstvo“ upraviť na: AGRO_1: Zavedenie požiadaviek a opatrení na redukcii emisií amoniaku pri chovoch hospodárskych zvierat a z aplikovania hnoja do pôdy (uplatnenie Kódexu najlepšej poľnohospodárskej praxe). Začiatok implementácie/kontroly od 1.06.2021. Revízia opatrenia 2024 a 2028. Gestori tohto opatrenia budú MPRV SR. Toto opatrenie bude financovateľné z PRV 2021-2027 a je financovateľné aj zo súčasného PRV 2014-2020 (čerpanie do 2022). Kontakt: Daniel Lešínský: lesinsky@changenet.sk</p>	
<b>eustream</b>	<p>strana 15 časť Energetická politika SR je potrebné aktualizovať. odôvodnenie: NECP aktualizuje tento dokument. „Integrovaný národný energetický a klimatický plán vypracovaný v zmysle článku 9 nariadenia EP a Rady (EÚ) č. 2018/1999 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy je aktualizáciou energetickej politiky schválenej uznesením vlády SR č. 548/2014 z 05. 11. 2014.“</p>	<b>O</b>
<b>eustream</b>	<p>strana 17 - časť Integrovaný národný energetický a klimatický plán navrhujeme celú stať presunúť v dokumente dopredu ako prvý dokument v časti Relevantné priority v oblasti zmeny klímy a energetiky. Odôvodnenie: Integrovaný národný energetický a klimatický plán je kľúčový dokument aj pre klímu. Je to zastrešujúci dokument aj pre ochranu ovzdušia. Ostatné strategické dokumenty sa od NECP odvíjajú.</p>	<b>O</b>
<b>eustream</b>	<p>strana 17 časť Integrovaný národný energetický a klimatický plán posledný odsek navrhujeme aktualizovať. Odôvodnenie: Integrovaný národný energetický a klimatický</p>	<b>O</b>

	plán bol schválený vládou 11.12.2019, číslo uznesenia 606/2019.	
<b>eustream</b>	<p>strana 39 vo vete: "V minulosti bola hlavným zdrojom výroba energií, no dnes celkovo najvýznamnejším podielom k PM2,5 prispievajú malé zdroje (vykurovanie domácností), pričom nárast emisií v tomto sektore odráža zvýšenú spotrebu dreva v dôsledku nárastu cien zemného plynu a uhlia." navrhujem vypustiť slová "v dôsledku nárastu cien zemného plynu a uhlia" Odôvodnenie: Existuje viacero faktorov pre daný stav, dokument neuvádza žiadny zdroj ani relevantné dáta pre takéto konštatovanie. Predmetom tohto materiálu nie je analýza dôvodov zvýšenej potreby dreva, iba konštatovanie faktu, že prišlo k zvýšenej spotrebe dreva.</p>	<b>Z</b>
<b>Klub 500</b>	<p>K časti "4 Potenciálne opatrenia na dosiahnutie redukčných záväzkov do roku 2020 a 2030", k stati "Balíček pre mestá", opatrenie "2. DOP_14: Zavedenie nízkoemisných zón v mestách" (s. 66): S navrhovaným opatrením nesúhlasíme a žiadame ho vypustiť. Slovenské mestá sú väčšinou veľmi malé a zavedenie nízkoemisných zón v mestách vo všeobecnosti by spôsobilo veľké komplikácie (v niektorých prípadoch by išlo až o nerealizovateľnosť) nielen v súvislosti s územným naplánovaním obchádzkových trás a organizácie dopravy, ale aj následne so samotným uskutočňovaním bežných nevyhnutných dopravných presunov. V nadväznosti na náš návrh vypustiť predchádzajúce opatrenie v tejto stati zdôrazňujeme, že práve nasledujúce opatrenie „DOP_10: Podpora a rozšírenie nízkoemisnej dopravy v mestách" je podľa nás kľúčovým opatrením na dosiahnutie účelu, ktorý sledujú obe tieto navrhované opatrenia, a sme presvedčení, že namiesto zavedenia nízkoemisných zón je práve podpora a rozšírenie nízkoemisnej dopravy v mestách spôsobom, ako ho dosiahnuť.</p>	<b>Z</b>
<b>Klub 500</b>	<p>K časti "4.1 Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných</p>	<b>Z</b>

	záväzkov", k opatreniu "AGR_1: Zavedenie požiadaviek na redukcii emisií amoniaku z chovov hospodárskych zvierat zaradených ako stredné zdroje emisií a z aplikovania hnoja do pôdy (uplatnenie Kódexu najlepšej poľnohospodárskej praxe) " (s. 84): Chýba akákoľvek zmienka alebo vyjadrenie zo strany poľnohospodárov k navrhovanému opatreniu. Považujeme za nevyhnutné ho doplniť a zohľadniť.	
<b>Klub 500</b>	K časti "4.1 Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov", k opatreniu "DOM_8: Kontroly domácností používajúcich tuhé palivo" (s. 80): V popise navrhovaného opatrenia chýba vyčíslenie finančného dopadu opatrenia. Žiadame doplniť, koľko bude zavedenie opatrenia stáť domácnosti.	<b>Z</b>
<b>Klub 500</b>	K časti "4.1 Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov", k opatreniu "DOP_1: Podpora vyradenia starých dieselových vozidiel" (s. 69): Predkladateľ prirovnáva opatrenie k poskytovaniu šrotovného v minulosti. V stati "Stručný opis opatrenia" uvádza, že predpokladaný objem podpory na zabezpečenie očakávanej redukcie emisií je cca 50 milión EUR, z čoho podpora pre individuálne vozidlo je cca 2200 EUR. Dovoľujeme si však zdôrazniť, že v roku 2009 to bolo s participáciou predajcov.	<b>Z</b>
<b>Klub 500</b>	K časti "4.1 Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov", k opatreniu "DOP_13: Podpora cyklo dopravy a ľahkej mobility" (s. 85): V opise opatrenia sa uvádza, že prvým krokom má byť vybudovanie a rozšírenie cyklotrás a druhým krokom dotácie na bicykle. Zdôrazňujeme, že absentuje analýza, akým spôsobom sú mestá na tieto opatrenia pripravené, aká je kapacita. Zároveň nesúhlasíme s poskytovaním dotácií, podpora cyklo dopravy sa podľa nás má realizovať formou	<b>Z</b>

	rozširovania cyklotrás, nie formou dotácií.	
<b>Klub 500</b>	K časti "4.1 Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov", k opatreniu "EKO_1: Zjednotenie sadzby dane pre benzín a naftu v období do 5 rokov" (s. 82): S navrhovaným opatrením zásadne nesúhlasíme a žiadame ho vypustiť. Zásadne nesúhlasíme so zvyšovaním daní. Naopak je potrebné znížiť daň z benzínu na úroveň nafty. Týmto spôsobom sa dosiahne účel opatrenia.	<b>Z</b>
<b>Klub 500</b>	K časti "Potenciálne opatrenia, ktoré boli predmetom ekonomickej analýzy", k opatreniu "DOP_4 Skrátenie intervalu technických kontrol vozidiel starších než 8 rokov zo súčasného intervalu každé dva roky na raz ročne" (s. 63): Navrhujeme predmetné opatrenie vypustiť. Jeho zavedenie by sprevádzala neprimeraná finančná náročnosť. Keďže sa relatívne nedávno upravili pravidlá STK smerom k sprísneniu výkonu, považujeme súčasný stav za dostatočný.	<b>Z</b>
<b>Klub 500</b>	K časti „Ďalšie potenciálne opatrenia“, stati „V oblasti dopravy“ (str. 92) – zásadná pripomienka: Znenie prvej odrážky v znení: „Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie benzínu E85.“ nahradiť nasledovným znením: „Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie vysokobiopalivových zmesí E85, ED 95, B30 a B100.“ Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a etanol (podstatná zložka E85 a ED95) majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín, konkrétne má nižšie emisie NOx, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016) <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>	<b>Z</b>

	<p>Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytechnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	
<b>Klub 500</b>	<p>K časti 4.1 "Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov", k opatreniu "DOP_14: Zavádzanie nízko emisných zón" (s. 72): V nadväznosti na našu zásadnú pripomienku, ktorou žiadame toto opatrenie vypustiť, k časti "Stručný opis opatrenia" uvádzame nasledovné: Predkladateľ v prospech zavedenia opatrenia ako pozitívny príklad uvádza Berlín, kde sa "...podarilo vďaka jeho zavedeniu za 3 roky zredukovať nebezpečné prachové častice z dopravy až o 50%". Považujeme slovenské mestá a Berlín vzhľadom na ich veľkosť za absolútne neporovnateľné a opatrenie z pohľadu plánovania obchádzkových trás a organizácie dopravy v podmienkach malých slovenských miest za komplikované až nerealizovateľné. Veľmi málo ich má rozlohu, ktorá by bola predpokladom aspoň trochu efektívneho zavedenia nízkoemisných zón.</p>	<b>Z</b>
<b>Klub 500</b>	<p>K časti 4.1 "Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov", k opatreniu "DOP_5: Cestné emisné kontroly vozidiel – zvýšenie frekvencie vykonávaných kontrol" (s. 76): V nadväznosti na našu pripomienku, ktorou sme žiadali predmetné opatrenie vypustiť, k časti "Stručný opis opatrenia" uvádzame nasledovné: S opatrením zásadne nesúhlasíme. V Slovenskej republike sa zásadným spôsobom sprísnilo podmienky pre STK. To považujeme za dostatočné opatrenie, ktoré odstránilo podvody pri STK, ktoré sa týkali najmä starých áut. Navrhujeme primárne vyhodnotiť</p>	<b>Z</b>



	<p>efekt týchto už zrealizovaných opatrení, až následne podľa výsledku vyhodnotenia analyzovať ďalšie možnosti.</p>	
<p><b>Klub 500</b></p>	<p>K opatreniu DOP_10: Nízkoemisná verejná doprava v mestách (str. 73) – zásadná pripomienka: V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame znenie vety: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro atď.)“ nahradiť nasledovným znením: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro, vysokobiopalivové zmesi na báze etanolu (E85, ED95) na báze biodieslu (B30 a B100) atď.)“ a v časti s názvom: „Metodika použitá pre analýzy“ žiadame v druhej vete slová: „zemného plynu prípadne elektrickej energie“ nahradiť slovami: „alternatívnych palív“. Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NOx, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO2- and particle-number-emissions within onroad testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NOx: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	<p><b>Z</b></p>

<p><b>Klub 500</b></p>	<p>K opatreniu DOP_7: Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom (str. 71) – zásadná pripomienka: V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame na konci textu vložiť poslednú vetu v znení: „Vypracovanie analýzy potreby zavedenia palív s vyšším obsahom biopalív s fokusom na nízkoemisné zmesi E85, ED95, B30 a B100 (dodávateľa palív, dodávateľa biopalív, MH SR, MŽP SR)“ a v časti s názvom: „Metodika použitá pre analýzy“ žiadame na konci doplniť bodku a vložiť poslednú vetu v znení: „Národný energetický a klimatický plán SR“.</p> <p>Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín, resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NOx, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO2- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v nafte klesajú emisie NOx: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	<p><b>Z</b></p>
<p><b>Klub 500</b></p>	<p>K stati "Ďalšie potenciálne opatrenia", k odseku "Ekonomické nástroje" (s. 92): V časti ekonomické nástroje sa ako ďalšie opatrenie uvádza úprava systému poplatkov za znečisťovanie ovzdušia - revízia zastaraného nastavenia poplatkov za znečisťovanie ovzdušia, ktoré nepôsobí dostatočne motivačne pre prevádzkovateľov zdrojov</p>	<p><b>Z</b></p>

	znečisťovania: Žiadame dôslednú analýzu konkurencieschopnosti slovenských výrobcov a dôslednú analýzu vplyvov a dopadov navrhovaného opatrenia!	
<b>MDaVSR</b>	MDV SR požaduje vo vlastnom materiáli na str. 63 a 76 opraviť znenie opatrenia z „DOP_5: Cestné emisné kontroly vozidiel“ na „DOP_5: Cestné technické kontroly vozidiel v rozsahu merania emisií“. Odôvodnenie: Smernica č. 2014/47/EÚ, ako aj legislatíva SR pozná iba cestnú technickú kontrolu vozidla, v rámci ktorej je jeden z čiastkových úkonov kontrola emisií. Pojem „cestná emisná kontrola“ nie je korektný.	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	MDV SR požaduje vo vlastnom materiáli z celej časti Potenciálne opatrenia vypustiť opatrenie „DOP_3: Stanovenie požiadaviek na pravidelné technické kontroly vozidiel“. Odôvodnenie: Požiadavky na vykonávanie technických kontrol vyplývajú zo smernice č. 2014/45/EÚ a sú presne stanovené v legislatíve SR.	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	MDV SR požaduje vo vlastnom materiáli z celej časti Potenciálne opatrenia vypustiť opatrenie „DOP_4: Skrátenie intervalu technických kontrol vozidiel starších než 8 rokov zo súčasného intervalu každé dva roky na raz ročne“. Odôvodnenie: Technická kontrola nemá na znižovanie emisií vplyv, pretože sa pri technickej kontrole nekontrolujú emisie vozidla. MDV SR nevidí žiadny relevantný dôvod na radikálne zníženie technických kontrol pri vozidlách starších ako 8 rokov. Lehoty technickej kontroly vyplývajú zo smernice č. 2014/45/EÚ. Taktiež pri tomto bode neboli vyčíslené dosahy na rozpočet verejnej správy, sociálne vplyvy a vplyvy na podnikateľské prostredie.	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	MDV SR žiada prepracovať a zosúladiť celý návrh Národného programu znižovania emisií SR tak, aby bolo každému zainteresovanému subjektu explicitne jasné, ktoré	<b>Z</b>

	<p>opatrenia sa budú v zmysle materiálu realizovať. Odôvodnenie: V kapitole 4 „Potenciálne opatrenia na dosiahnutie redukčných záväzkov do roku 2020 a 2030“ sú od str. 63 uvedené potenciálne opatrenia na dosiahnutie redukčných záväzkov, v podkapitole 4.1 „Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“ od str. 68 sú rozpisané iba niektoré z predtým uvádzaných potenciálnych opatrení. V kapitole 5 „Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ od str. 94 sú uvedené vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti, ktorý nekorešponduje s uvedenou kapitolou 4. Pri niektorých opatreniach v kapitole 5 sú uvedení iní gestori ako v podkapitole 4.1.</p>	
<b>MDaVSR</b>	<p>Ministerstvo dopravy a výstavby Slovenskej republiky (MDV SR) požaduje celý materiál predložiť do riadneho medzirezortného pripomienkového konania.</p> <p>Odôvodnenie: Ministerstvo životného prostredia SR vedelo o záväzkoch, do ktorého termínu je potrebné materiál predložiť Európskej komisii. Vzhľadom na rozsiahlosť a závažnosť predkladaného materiálu, MDV SR nesúhlasí s tým, aby bol takýto strategický dokument predmetom skráteného medzirezortného pripomienkového konania.</p>	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	<p>Na str. 25, Operačný program Integrovaná infraštruktúra, ods. 1, žiadame na koniec druhej vety doplniť text „v rámci nasledovných prioritných osí OP II:“ a súčasne vypustiť text „OP II zahŕňa nasledovné prioritné osi:“.</p>	<b>O</b>
<b>MDaVSR</b>	<p>Na str. 25, Operačný program Integrovaná infraštruktúra, ods. 2, prioritná os 4, žiadame doplniť text „(TEN-T CORE)“.</p>	<b>O</b>

<b>MDaVSR</b>	Na str. 25, Operačný program Integrovaná infraštruktúra, ods. 2, prioritná os 5, žiadame doplniť text „, a obnova mobilných prostriedkov“.	<b>O</b>
<b>MDaVSR</b>	Na str. 25, Operačný program Integrovaná infraštruktúra, ods. 3, štvrtá veta, žiadame namiesto textu „, rady 2008/50/ES“ uviesť text „, Rady 2008/50/ES z 21. mája 2008“.	<b>O</b>
<b>MDaVSR</b>	Na str. 25, Operačný program Integrovaná infraštruktúra, upozorňujeme, že dňa 12.12.2019 bolo Slovenskej republike doručené vykonávacie rozhodnutie Európskej komisie, ktorým schvaľuje zmeny Operačného programu Integrovaná infraštruktúra (OP II) a Operačného programu Výskum a inovácie (OP VaI) tak, že sa v dôsledku týchto zmien začleňuje OP VaI do OP II ako nové prioritné osi 9 až 13 OP II. Zlúčenie OP VaI s OP II je na základe vykonávacieho rozhodnutia Európskej komisie účinné od 13.12.2019 a v plnej miere sa naň vzťahuje právna úprava zlúčenia operačných programov obsiahnutá v zákone o príspevku z EŠIF v zmysle jeho novely zákonom č. 461/2019 Z. z.	<b>O</b>
<b>MDaVSR</b>	Upozorňujeme, že v ďalších potenciálnych opatreniach uvedených na str. 92 – V oblasti vykurovania domácností je uvedené, že podpora zatepl'ovania domov (dotácie) – dotácie na zatepl'ovanie by mali byť vhodne kombinované s dotáciami na výmenu kotlov. Z uvedeného textu nie je zrejmé, čo tým navrhovateľ myslel, keďže podľa platných a účinných právnych predpisov upravujúcich podmienky poskytovania príspevku na zateplenie rodinného domu nie je vylúčená kombinácia poskytnutia príspevku na zateplenie rodinného domu s dotáciou na výmenu kotla.	<b>O</b>
<b>MDaVSR</b>		<b>Z</b>

	<p>V bode „Doprava“, na str. 19 vlastného materiálu MDV SR žiada opraviť nesprávnu formuláciu „Pri znižovaní emisií znečisťujúcich látok a skleníkových plynov z dopravy musia nové vozidlá spĺňať emisné limity vyplývajúce z nariadenia Komisie (EÚ) č. 2017/1151, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6)“. Odôvodnenie: Emisné limity nových osobných vozidiel nie sú stanovené nariadením Komisie (EÚ) č. 2017/1151.</p>	
<b>MDaVSR</b>	<p>V kapitole 4.1 „Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“, na str. 73 v opatrení DOP_10 „Nízkoemisná verejná doprava v mestách“ žiadame doplniť v stručnom opise projektu a v metodike použitej pre analýzy k „zeleným“ autobusom aj trolejbusy, aby bola vytvorená možnosť nahradiť neekologické autobusy na tradičné fosílné palivá trolejbusmi. Odôvodnenie: Trolejbusy majú nulové emisie v mieste prevádzky na rozdiel od autobusov s alternatívnym pohonom (CNG, LPG), pričom ich prevádzkovanie je efektívnejšie ako prevádzka elektrobusev. Vzhľadom na rozvoj technológie trakčných akumulátorov je v súčasnosti možné nahradiť niektoré autobusové linky trolejbusmi aj bez minimálnych investícií, resp. s minimálnymi investíciami do infraštruktúry.</p>	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	<p>V kapitole 5 „Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ na str. 94 pri opatrení „DOP_14 Zavádzanie nízkoemisných zón“ žiadame vypustiť MDV SR ako gestora tohto opatrenia. Odôvodnenie: Zavádzanie nízkoemisných zón nie je v pôsobnosti MDV SR. Taktiež upozorňujeme, že gestor úlohy v kapitole 5 na str. 94 nekorešponduje s gestorom uvedeným pri rovnakom opatrení v podkapitole 4.1 „Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“ na str. 72.</p>	<b>Z</b>

<b>MDaVSR</b>	V kapitole 5 „Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ na str. 94 pri opatrení „DOP_15 Rozšírenie a zvýšenie hustoty mestskej hromadnej dopravy“ žiadame vypustiť MDV SR ako gestora predmetného opatrenia. Odôvodnenie: Rozširovanie a zvýšenie hustoty mestskej hromadnej dopravy nie je v pôsobnosti MDV SR. Taktiež upozorňujeme, že gestor úlohy v kapitole 5 na str. 94 nekorešponduje s gestorm uvedeným pri rovnakom opatrení v podkapitole 4.1 „Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“ na str. 74.	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	V kapitole 5 „Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“, na str. 94 pri opatrení „DOP_7 Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom“ žiadame vypustiť MDV SR ako gestora tohto opatrenia. Odôvodnenie: MDV SR nie je zodpovedné za budovanie infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom, keďže čerpacie stanice, nabíjacie stanice a stanice pre alternatívne pohony nepatria do pôsobnosti MDV SR. Taktiež upozorňujeme, že gestor úlohy v kapitole 5 na str. 94 nekorešponduje s gestorm uvedeným pri rovnakom opatrení v podkapitole 4.1 „Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“ na str. 71.	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	V kapitole 5 „Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“, na str. 95 pri opatrení „DOP_10 Nízkoemisná verejná doprava v mestách“ žiadame vypustiť MDV SR ako gestora tohto opatrenia. Odôvodnenie: Zavádzanie nízkoemisnej verejnej dopravy v mestách nie je v pôsobnosti MDV SR. Taktiež upozorňujeme, že gestor úlohy v kapitole 5 na str. 94 nekorešponduje s gestorm uvedeným pri rovnakom opatrení v podkapitole 4.1	<b>Z</b>

	„Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“ na str. 73.	
<b>MDaVSR</b>	V kapitole 5, opatrenie DOP_16 „Vybudovanie dopravnej infraštruktúry pre odklon individuálnej osobnej dopravy a nákladnej dopravy z centier miest (obchvaty, záchytné parkoviská)“, na str. 94 žiadame prepracovať príliš optimisticky navrhnutý časový harmonogram (Príprava do 31.12.2020, Implementácia v roku 2021). Zároveň upozorňujeme na potrebu doplnenia gestorov v tomto opatrení. Odôvodnenie: Vzhľadom na fakt, že opatrenie je široko koncipované, termín jeho splnenia je nereálny. Odporúčame ako termín časového harmonogramu uviesť „priebežne“. Zároveň je potrebné ako gestora opatrenia doplniť aj VÚC, v ktorých vlastníctve a správe sú cesty II. a III. triedy.	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	V kapitole 5, opatrenie DOP_6 „Tepelná izolácia domácností“, na str. 95 žiadame prepracovať navrhnutý časový harmonogram. Odôvodnenie: Vzhľadom na fakt, že opatrenie je široko koncipované, termín jeho splnenia je nereálny. Odporúčame v rámci časového harmonogramu uviesť termín „priebežne“. Ak ide o poskytovanie príspevkov na zateplenie rodinných domov, tak tieto sa poskytujú už od roku 2016 na základe vyhlásenej výzvy a predpokladá sa vyhlásenie výziev aj v tomto roku a aj v nasledujúcom období.	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	V opatrení DOP_2 „Podpora pre vozidlá na alternatívny pohon“ na str. 70 a DOP_7 „Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom“ na str. 71 navrhujeme doplnenie zmienky aj o plavidlách na alternatívny pohon (LNG) a o podporu rozvoja infraštruktúry pre plavidlá s alternatívnym pohonom.	<b>O</b>
<b>MDaVSR</b>		<b>Z</b>



	<p>V podkapitole 4.1 „Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov“, na str. 71 pri opatrení „DOP_7: Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom“, žiadame vypustiť MDV SR ako zodpovedný subjekt.</p> <p>Odôvodnenie: MDV SR nie je zodpovedné za budovanie infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom, keďže rozvoj čerpacích staníc, nabíjacích staníc a staníc pre alternatívne pohony nepatria do pôsobnosti MDV SR.</p>	
<b>MDaVSR</b>	<p>Žiadame dopracovať návrh uznesenia vlády SR v súlade s Metodickým pokynom na prípravu a predkladanie materiálov na rokovanie vlády SR. Návrh uznesenia vlády má presne a jednoznačne formulovať, okrem iného, aj úlohy, ktoré majú príslušní členovia vlády plniť. Konečné znenie návrhu uznesenia vlády SR žiadame odsúhlasiť pred predložením materiálu do ďalšieho legislatívneho procesu. Odôvodnenie: Návrh uznesenia vlády nie je vypracovaný podľa Metodického pokynu na prípravu a predkladanie materiálov na rokovanie vlády SR. Opatrenia uvedené v kapitole 5 „Vybrané opatrenia a politiky v členení podľa sektorov, vrátane časového harmonogramu ich implementácie a zodpovednosti“ vlastného materiálu, je potrebné premietnuť do návrhu uznesenia vlády SR, aby bolo zreteľné do čej gescie jednotlivé opatrenia, resp. úlohy patria, ako aj aké sú termíny plnenia príslušných úloh</p>	<b>Z</b>
<b>MDaVSR</b>	<p>Žiadame v celom materiáli zjednotiť pojmy označujúce zateplňovanie rodinných domov, pretože používanie rôznych pojmov, ktoré označujú stále rovnakú oblasť, pôsobí zmätočne. Ide napr. o zateplenie rodinných domov, zateplňovanie domov (iba rodinných alebo aj bytových?) a tepelná izolácia domácností (čo sa v tomto prípade myslí pojmom domácnosť). Ak jednotlivé pojmy označujú niečo iné, potom je ich potrebné vysvetliť.</p>	<b>O</b>
<b>MFSR</b>	<p>Tiež žiadame dopracovať doložku vybraných vplyvov, ktorá v časti 10. Poznámky</p>	<b>Z</b>

	<p>obsahuje dve tabuľky nákladov implementácie opatrení od Svetovej banky (prvá tabuľka uvádza odhad nákladov na štátny rozpočet za celé obdobie rokov 2020 až 2030 a druhá tabuľka obsahuje odhad dopadu opatrení na štátny rozpočet na ročnej báze). Tabuľky žiadame spresniť a doplniť o vysvetlenia vplyvu jednotlivých opatrení: - nie je jasné prepojenie opatrení na rozpočet verejnej správy (napr. opatrenie „Podpora vyradenia starých dieselových vozidiel“ má podľa materiálu fungovať na princípe „šrotovného“ s celkovými nákladmi 50 mil. eur v rokoch 2020 až 2030, ale v doložke vybraných vplyvov je odhadnutý pozitívny dopad na rozpočet verejnej správy v sume 14 mil. eur za roky 2020 až 2030), - dopady nie sú zosúladené s časovým harmonogramom opatrení (napr. opatrenie „Zjednotenie sadzby dane pre benzín a naftu“ má podľa materiálu prebiehať postupne od roku 2022, ale v doložke vybraných vplyvov sú odhadnuté pozitívne dopady od roku 2020 a negatívne dopady od roku 2028).</p>	
<p><b>MFSR</b></p>	<p>V doložke vybraných vplyvov sa v časti 9. Vplyvy navrhovaného materiálu uvádza, že predmetný materiál bude mať pozitívne, ako aj negatívne vplyvy na rozpočet verejnej správy, pričom nie je označené, či tieto vplyvy sú rozpočtovo zabezpečené. V časti 10. Poznámky sú predbežne kvantifikované vplyvy jednotlivých možných opatrení na základe tabuliek od Svetovej banky, kde sa uvádzajú náklady implementácie a dopady na štátny rozpočet v celkovej sume 486,7 mil. eur v horizonte rokov 2020 až 2030, pričom nie je zrejmé, z akých zdrojov majú byť tieto výdavky pokryté. V tejto časti sa súčasne uvádza, že sa nedá presne vyčíslieť, ktoré opatrenie bude mať aký vplyv na rozpočet verejnej správy, keďže väčšina opatrení je všeobecného charakteru a tieto musia byť transponované do konkrétnych opatrení v rámci jednotlivých rezortov, kedy budú aj konkrétne vyčíslené ich presné finančné dopady. V nadväznosti na uvedené preto žiadame v časti 10. Poznámky doložky vybraných vplyvov jednoznačne uviesť, že negatívne vplyvy materiálu a z neho vyplývajúcich dokumentov budú rozpočtovo zabezpečené bez zvýšených vplyvov na rozpočet verejnej správy v jednotlivých rokoch.</p>	<p><b>Z</b></p>

	Súčasne žiadame v časti 9. Vplyvy navrhovaného materiálu doložky vybraných vplyvov označiť vplyvy materiálu ako rozpočtovo zabezpečené.	
<b>MFSR</b>	Vo vlastnom materiáli na str. 66 v časti „Prioritné dodatočné opatrenia“ žiadame vypustiť druhú vetu „Napríklad v prípade odmietnutia opatrenia „zjednotnenie sadzby spotrebnej dane pre naftu a benzín“ bude ohrozené splnenie záväzku zníženie emisií NOX o 5 245 ton v roku 2030.“. Opatrenie na zjednotnenie sadzby spotrebnej dane na motorový benzín a motorovú naftu uvedené v tomto materiáli je daňovým opatrením, pričom akákoľvek úprava sadieb spotrebných daní má zásadný vplyv na príjem štátneho rozpočtu a na podnikateľské prostredie. Daňové opatrenia môžu byť podľa názoru Ministerstva financií Slovenskej republiky len doplnkovými opatreniami, ktoré, ak sa nezrealizujú, neohrozia splnenie záväzkov na zníženie emisií.	<b>Z</b>
<b>MFSR</b>	Vo vlastnom materiáli v časti „Ďalšie opatrenia v oblasti dopravy na zlepšenie kvality ovzdušia:, Ekonomické nástroje“ žiadame vypustiť opatrenie na str. 93 „- zachovanie oslobodenia od spotrebnej dane pre zemný plyn. Ukončenie štátnej pomoci by mohlo spôsobiť zvýšené náklady spojené s výrobou elektriny vysokoúčinnou kombinovanou výrobou zo zemného plynu, čo by sa prenieslo do cien tepla a prinieslo riziká odpájania sa zákazníkov od systémov CZT a prechod na individuálne zásobovanie teplom.“. Oslobodenie zemného plynu od spotrebnej dane zo zemného plynu na účely oslobodenia od tejto spotrebnej dane podľa smernice Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny podlieha notifikačnému procesu. Podľa názoru Ministerstva financií Slovenskej republiky nie je možné sa pri znižovaní emisií spoliehať na také opatrenia, ktoré podliehajú rozhodnutiu Európskej komisie a pri ktorých Slovenská republika nemá žiadne garancie, že bude môcť takéto opatrenie prakticky uplatňovať aj v nasledujúcom období. Na základe doterajších konzultácií s Európskou komisiou v danej veci je možné konštatovať, že	<b>Z</b>

	<p>predmetné oslobodenie zemného plynu od spotrebnej dane zo zemného plynu nebude s vysokou pravdepodobnosťou do budúcnosti notifikované, a tým ani nebude možné takéto oslobodenie v praxi uplatňovať.</p>	
<p><b>MFSR</b></p>	<p>Z vlastného materiálu žiadame vypustiť opatrenie „EKO_1: Zjednotenie sadzby dane pre benzín a naftu v období do 5 rokov“. Navrhované opatrenie je závažným daňovým opatrením so zásadným vplyvom na štátny rozpočet a podnikateľské prostredie. Podľa názoru Ministerstva financií Slovenskej republiky riziká spojené so zjednotením sadzby dane na motorový benzín a motorovú naftu uvedené v tomto materiáli sú natoľko závažné, aby vznikli oprávnené pochybnosti o naplnení cieľov, ktoré sa majú navrhovaným opatrením dosiahnuť. Z uvedených dôvodov žiadame navrhované opatrenie z materiálu vypustiť. Zároveň uvádzame, že materiál pripúšťa len jednu možnosť ako splniť opatrenie „Zjednotenie sadzby dane pre benzín a naftu“, a to zvýšenie sadzby dane z motorovej nafty, pričom k zjednoteniu sadzieb je možné dospieť aj inými postupmi. V súvislosti s navrhovaným zjednotením sadzby dane pre benzín a naftu a jeho časovým harmonogramom ich implementácie a zodpovednosti formulovaným v časti 5 (str. 95) uvádzame, že v rámci európskej legislatívy boli na úrovni Rady EÚ prijaté Závery Rady, ktoré zaväzujú Európsku komisiu v najbližšej dobe predložiť do legislatívneho procesu návrh smernice, ktorým sa bude meniť smernica Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca Spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny. Cieľom pripravovanej EÚ legislatívy bude znižovanie emisií, v súlade s ktorým bude predmetom revízie napr. aj stanovenie úrovne minimálnych sadzieb spotrebných daní pre energetické produkty, teda aj pre benzín a naftu. Novú úpravu bude Slovenská republika povinná transponovať do národných predpisov, preto v súčasnosti nie je relevantné v materiáli stanovovať konkrétne znenie a načasovanie tohto opatrenia. Jeho realizácia a časový harmonogram vyplynie členským štátom zo schválenej EÚ legislatívy.</p>	<p><b>Z</b></p>

<b>MHSR</b>	Na strane 15 – 17, kapitola 1.1, v časti „Energetická politika SR“ aktualizovať text materiálu. Odôvodnenie: Vláda SR 11. 12. 2019 schválila materiál „Integrovaný národný energetický a klimatický plán na roky 2021 – 2030“, ktorý bol vypracovaný na základe nariadenia Európskeho parlamentu (EP) a Rady (EÚ) č. 2018/1999 o riadení energetickej únie a opatrení v oblasti klímy a § 88 zákona č. 251/2012 Z. z. o energetike a o zmene a doplnení niektorých zákonov v znení neskorších predpisov a predstavuje aktualizáciu „Energetickej politiky SR“.	<b>Z</b>
<b>MHSR</b>	Odporúčame predkladateľovi zvážiť zahrnutie aj iných opatrení v rámci energetickej efektívnosti.	<b>O</b>
<b>MHSR</b>	Str. 20, podkapitola „Národný politický rámec pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami a Národná politika zavádzania infraštruktúry pre alternatívne palivá“ odsek 2 žiadame upraviť nasledovne: MH SR v spolupráci s relevantnými ministerstvami vypracovalo a predložilo Európskej Komisii hodnotiacu správu plnenia prijatých opatrení v rámci Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami, ktorý vychádza transpozične zo smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/94/EÚ o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá. V rámci plnenia tejto povinnosti bol zároveň uznesením č. 557/2019 aktualizovaný Národný politický rámec, vrátane návrhu 7 nových opatrení.	<b>Z</b>
<b>MHSR</b>	Str. 22, navrhujeme úpravu textácie k „Akčnému plánu rozvoja elektromobility v Slovenskej republike“: Účelom vypracovania dokumentu v gescii MH SR je identifikácia a realizácia 15 opatrení na podporu rozvoja elektromobility v prostredí Slovenskej republiky. Cieľom postupného zavádzania elektromobilov v systéme	<b>O</b>

	dopravy je prechod na nízkoemisné a bezemisné formy dopravy, čo predstavuje trend strategicky definovaný aj na úrovni Európskej komisie a je súčasťou tzv. „Low-carbon economy“. Doprava je v súčasnosti zodpovedná za štvrtinu emisií skleníkových plynov a je dominantným znečisťovateľom najmä v mestských aglomeráciách. Akčný plán počíta s realizáciou opatrení v období 2019 - 2021.	
<b>MHSR</b>	Str. 32, podkapitola „regulácia emisií z mobilných zdrojov“, tretia veta, navrhujeme novú formuláciu: Aktivity v tomto smere okrem uvedeného rezortu vykonáva MH SR podporou priamych dotácií na nákup nových vozidiel s pohonom na alternatívne palivá.	<b>O</b>
<b>MHSR</b>	Str. 69. Názov opatrenia DOP_1: Podpora vyradenia starých dieselových vozidiel, zásadne nesúhlasíme s formuláciou opisu opatrenia. Daný opis a následne aj analýza nezahŕňa napr. druhú fázu podpory na nákup BEV a PHEV (2019-2020) ani podporné programy financované zo zdrojov EÚ (napr. IROP). Z hľadiska zodpovedných subjektov navrhujeme pridať MDV SR a kompetenciu rozdeliť rovnakým pomerom medzi všetky zastúpené rezorty. Doba implementácie opatrenia nezohľadňuje skutočný stav prijatý v rámci strategických dokumentov prijatých uzneseniami č. 110/2019 a 557/2019. Uvedené žiadame zohľadniť aj na str. 94 v tabuľke č. 26: Časový harmonogram opatrení a zodpovednosti – Doprava. Odôvodnenie: Opatrenia prijaté na úrovni MH SR nemôžu byť jedinými národnými opatreniami pri implementácii podpory rozvoja vozových parkov vozidiel na alternatívny pohon. Opis opatrenia nebol konzultovaný s príslušným odborným útvarom MH SR.	<b>Z</b>
<b>MHSR</b>	Str. 70, Názov opatrenia DOP_2: Podpora pre vozidlá na alternatívny pohon, zásadne nesúhlasíme s formuláciou opisu opatrenia. Tak ako uvádzame v predchádzajúcej pripomienke, daný opis a následne aj analýza, nezahŕňajú napr. druhú fázu podpory na	<b>Z</b>

	nákup BEV a PHEV (2019-2020) ani podporné programy financované zo zdrojov EÚ (napr. IROP). Z hľadiska zodpovedných subjektov navrhujeme pridať MDV SR a kompetenciu rozdeliť rovnakým pomerom medzi všetky zastúpené rezorty. Doba implementácie opatrenia nezohľadňuje skutočný stav prijatý v rámci strategických dokumentov prijatých uzneseniami č. 110/2019 a 557/2019. Odôvodnenie: Opatrenia prijaté na úrovni MH SR nemôžu byť jedinými národnými opatreniami pri implementácií podpory rozvoja vozových parkov vozidiel na alternatívny pohon.	
<b>MHSR</b>	Str. 71, Názov opatrenia DOP_7: Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom, zásadne nesúhlasíme s formuláciou opisu opatrenia. Daný opis v odseku 2, 3 4 má iba informatívny charakter a absentuje konkrétny spôsob realizácie opatrenia. Doba implementácie opatrenia opäť nezohľadňuje skutočný stav prijatý v rámci strategických dokumentov prijatých uzneseniami č. 110/2019 a 557/2019. Odôvodnenie: Opatrenia prijaté na úrovni MH SR nemôžu byť jedinými národnými opatreniami pri implementácií podpory rozvoja infraštruktúry alternatívnych palív.	<b>Z</b>
<b>MHSR</b>	Str. 73, Názov opatrenia DOP_10: Nízkoemisná verejná doprava v mestách, zásadne nesúhlasíme s formuláciou opisu opatrenia. Dané opatrenie predpokladá ako zodpovedný subjekt MH SR, avšak opis opatrenia nebol konzultovaný s príslušným odborným útvarom MH SR. Z hľadiska zodpovedných subjektov navrhujeme pridať MŽP SR a MDV SR a kompetenciu rozdeliť rovnakým pomerom medzi všetky zastúpené rezorty. Doba implementácie opatrenia nezohľadňuje skutočný stav prijatý v rámci strategických dokumentov prijatých uzneseniami č. 110/2019 a 557/2019. Odôvodnenie: Opatrenia prijaté na úrovni MH SR nemôžu byť jedinými národnými opatreniami pri implementácií podpory rozvoja vozových parkov vozidiel na alternatívny pohon.	<b>Z</b>

<b>MHSR</b>	Str. 85, Názov opatrenia DOP_13: Podpora cyklodopravy a mäkkej mobility, zásadne nesúhlasíme s formuláciou opisu opatrenia. Nesúhlasíme s pozíciou MH SR, ako zodpovedného subjektu pre implementáciu daného opatrenia. Z hľadiska zodpovedných subjektov navrhujeme ako gestora uviesť MDV SR a MŽP SR a kompetenciu rozdeliť rovnakým pomerom medzi zastúpené rezorty. Odôvodnenie: Dané opatrenie predpokladá ako zodpovedný subjekt MH SR, čo je v nesúlade s Tabuľkou 26: Časový harmonogram opatrení a zodpovednosti – Doprava na str. 9. Opis opatrenia nebol nikdy konzultovaný s príslušným odborným útvarom MH SR. MH SR nemá uvedené v kompetencii.	<b>Z</b>
<b>MHSR</b>	Str. 94, zásadne nesúhlasíme s určením MH SR ako gestora opatrenia DOP_15. Odôvodnenie: V textácii daného opatrenia na str. 74 nie je uvedený ako zodpovedný subjekt MH SR. Zároveň opis opatrenia nebol nikdy konzultovaný s príslušným odborným útvarom MH SR.	<b>Z</b>
<b>MHSR</b>	Strana 5, z terminologického hľadiska navrhuje úpravu nasledovných skratiek: LPG – skvapalnený ropný plyn PHEV – plug-in hybridné elektrické vozidlá	<b>O</b>
<b>MHSR</b>	Strana 56, kapitola 3.1., žiadame odstrániť, text: "...ktorý bol menej ambiciózny." Odôvodnenie: Tretí akčný plán energetickej efektívnosti nebol menej ambiciózny, ale bol zameraný prioritne na roky 2014-2016. V treťom aj v štvrtom pláne bolo navrhované porovnateľné množstvo úspor energie na tri plánované roky.	<b>O</b>
<b>MHSR</b>	Strana 61 riziká neplnenia cieľov/redukčných záväzkov SR: Odporúčame v materiáli	<b>O</b>



	<p>uviesť aj riziká v prípade, že sa reálne emisie odchýlia od projektovaných. Cieľ pre NOx emisie pre rok 2020 – za emisie NOx je zo 40% zodpovedná doprava a spaľovanie pohonných hmôt. Spotreba pohonných hmôt v doprave 2015 až 2018 však rástla. Je potrebné vysvetliť, prečo aj napriek tomu emisie NOx klesali. Splnenie cieľa pre emisie NH3 v roku 2030 je tiež projektované s malým priestorom pre odchýlku.</p>	
<b>MHSR</b>	<p>Strana 68, opatrenie PRI_1: Žiadame predkladateľa aktualizovať stručný opis opatrenia v súlade s Akčným plánom transformácie regiónu horná Nitra.</p>	<b>O</b>
<b>MHSR</b>	<p>Strana 68-91 a strana 94-96, opatrenia: Odporúčame predkladateľovi, aby priradil k opatreniam relevantného gestora/zodpovedný subjekt s právomocami pre dané opatrenie a následne zosúladiť údaje v tabuľkách pod jednotlivými opatreniami v časti 4.1 s údajmi v tabuľkách časových harmonogramov v časti 5. Odôvodnenie: Inštitúcie v časti Zodpovedný subjekt v jednotlivých potenciálnych opatreniach sa nezhodujú so stĺpcom gestor v časovom harmonograme. Napríklad na str. 69, v časti 4.1 pre DOP_1: Podpora vyradenia starých dieselových vozidiel je ako zodpovedný subjekt uvedené Ministerstvo životného prostredia SR v spolupráci s Ministerstvom hospodárstva SR a ZAP SR. V tabuľke 26 Časový harmonogram opatrení a zodpovednosti - Doprava na str. 94 je ako gestor uvedené MH SR. Podobne DOP_2, Dop_7, DOP_10, DOM_8, a ďalšie.</p>	<b>O</b>
<b>MHSR</b>	<p>Strana 73, opatrenie DOP_10: Nízkoemisná verejná doprava v mestách v časti Metodika použitá pre analýzy navrhujeme vo vete „Keďže nákup autobusov bude financovaný z prostriedkov EÚ...“ doplniť konkrétne Modernizačný fond, v súlade so stručným opisom opatrenia uvedeným vyššie v tabuľke. V tejto súvislosti si dovoľujeme upozorniť, že MH SR v rámci návrhu opatrení na nové programové obdobie z prostriedkov EÚ, konkrétne z Európskych štrukturálnych a investičných fondov, nezastrešuje návrh</p>	<b>O</b>

	opatrenia na nákup autobusov, ani iných vozidiel verejnej dopravy.	
<b>MHSR</b>	Strana 78, opatrenie DOM_1, žiadame zrušiť text „, alebo za kotly spĺňajúce normy „Ecodesign“. Odôvodnenie: Každý kotol na trhu EÚ musí spĺňať požiadavky európskej legislatívy, vrátane nariadení týkajúcich sa ekodizajnu. Ak tieto požiadavky nespĺňa, nemôže sa uvádzať na trh Európskej únie. Z tohto dôvodu považujeme vyššie uvedený text za nepresný a žiadame ho zrušiť.	<b>O</b>
<b>MHSR</b>	Strana 78, opatrenie DOM_3 uviesť do súladu opis opatrenia, typ opatrenia a zodpovedný subjekt. Odôvodnenie: V opise opatrenia sa uvádza zabezpečenie prechodu z tuhých palív legislatívnou cestou, v type opatrenia sa uvádza ekonomický nástroj a zodpovednosť je daná na SPP (bez bližšej špecifikácie), obce a samosprávy, pričom tieto nemajú legislatívne ani ekonomické nástroje na zabezpečenie opatrenia.	<b>Z</b>
<b>MHSR</b>	Strana 81, kapitola 4.1., opatrenie DOM_8: Odporúčame zosúladiť toto opatrenie s existujúcimi požiadavkami slovenskej a európskej legislatívy. V súčasnej dobe je podľa zákona č. 314/2012 Z.z. o kontrole vykurovacích zariadení a klimatizačných zariadení zavedená kontrola vykurovacieho systému od 20 kW. Z tohto dôvodu sa nám javí toto navrhované opatrenie ako duplicitné a značne zvýši záťaž dotknutej skupiny obyvateľstva. Odôvodnenie: V súčasnej dobe je požadovaná kontrola vykurovacích zariadení od 20 kW a klimatizačných zariadení od 12kW na základe zákona č. 314/2012 Z.z. o kontrole vykurovacích zariadení a klimatizačných zariadení. Európska smernica 2018/844 požaduje zmenu minimálnej povinnej kontroly vykurovacích a systémov a klimatizačných systémov nad 70 kW. Kontrola vykurovacích systémov s menším výkonom ako 70 kW pôjde nad rámec existujúcej smernice. Táto zmena bola navrhovaná v návrhu novely zákona č. 314/2012 v druhej polovici roku 2019. Dopady	<b>O</b>

	kontroly sú uvedené v dôvodovej správe k návrhu zákona.	
<b>MHSR</b>	Strana 82, opatrenie EKO_1: Žiadame neuvádzať Ministerstvo hospodárstva SR ako gestora pre opatrenie EKO_1. Odôvodnenie: Zákon č. 98/2004 Z.Z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja nie je v kompetencii MH SR.	<b>Z</b>
<b>MHSR</b>	Strana 86, opatrenie DOM_7 uviesť do súladu so schváleným Integrovaným národným energetickým a klimatickým plánom Odôvodnenie: V schválenom Integrovanom národnom energetickom a klimatickom pláne (NECP) je v kapitole 3.1.2 uvedené právo na odpojenie od CZT (za presne špecifikovaných podmienok) i povinnosť pripojenia k CZT pre nové resp. rekonštruované stavby (NECP, tabuľka 29, strana 103-104, opatrenie 2 a 5).	<b>Z</b>
<b>MHSR</b>	Strana 87 a 88, opatrenie ENR_1: Odporúčame skrátiť opis opatrenia, kde predkladateľ venuje nadmerne veľkú pozornosť popisu technických detailov využitia geotermálnej energie a jednému z projektov využitia geotermálnej energie pri Košiciach. Chýba určenie zodpovedného subjektu pre toto opatrenie (pozn. MH SR nemá kompetencie v oblasti prieskumu a odskúšanie vrtov na využitie geotermálnej energie).	<b>O</b>
<b>MHSR</b>	Strana 87, opatrenie ENR_1, strana 89 opatrenie ENR_3: Odporúčame uviesť gestorov ako i zahrnúť dané opatrenia do spoločnej tabuľky na strane 94 až 96.	<b>O</b>
<b>MHSR</b>	Strana 90, opatrenie DOP_9: Odporúčame predkladateľovi zdôvodniť, prečo má byť spolugestorom opatrenia týkajúceho sa železničnej dopravy aj MH SR.	<b>O</b>

<p><b>MOSR</b></p>	<p>K návrhu uznesenia vlády SR: Odporúčame konkretizovať, kto bude vykonávať opatrenia uvedené v predložennom materiáli Národný program znižovania emisií Slovenskej republiky. Odôvodnenie: V doložke vybraných vplyvov sú uvedené dotknuté subjekty a vo vlastnom materiáli sú uvedené zodpovedné subjekty a gestori jednotlivých opatrení. Považujeme za vhodné v návrhu uznesenia vlády Slovenskej republiky uviesť uložené úlohy a konkretizovať ich vykonávateľov.</p>	<p><b>O</b></p>
<p><b>MPRVSR</b></p>	<p>K vlastnému materiálu Na str. 26 navrhujeme upraviť link na dokument PRV SR 2014 – 2020 (použitý link je na prvú verziu PRV SR 2014 – 2020) v súčasnosti je už platná verzia po 5. modifikácii:  <a href="https://www.mpsr.sk/index.php?navID=47&amp;sID=43&amp;navID2=1180">https://www.mpsr.sk/index.php?navID=47&amp;sID=43&amp;navID2=1180</a> Odôvodnenie: Je žiaduce uvádzanie linku aktuálnej verzie PRV SR 2014 – 2020.</p>	<p><b>O</b></p>
<p><b>MPRVSR</b></p>	<p>K vlastnému materiálu Na str. 27 žiadame doplnenie textu na konci 3. odseku:      „Sekundárne príspevky v rámci fokusovej oblasti 5D vykazujú aj: •      Agroenvironmentálne klimatické opatrenie (napr. Integrovaná produkcia v ovocinárstve, vinohradníctve a zeleninárstve znížením používania prípravkov na ochranu rastlín o 50%; Ochrana biotopov poloprirodných a prírodných trávnych porastov úplným vylúčením používania minerálnych hnojív a prípravkov na ochranu rastlín); •      Ekologické poľnohospodárstvo (úplné vylúčenie používania minerálnych hnojív a prípravkov na ochranu rastlín); •      Platby v rámci Natura 2000 (úplné vylúčenie používania minerálnych hnojív a prípravkov na ochranu rastlín); •      Podpora na investície do poľnohospodárskych podnikov (rekonštrukcia objektov živočíšnej výroby, skladovanie a odpadové hospodárstvo atď.).“      Odôvodnenie: Vzhľadom na to, že v rámci PRV SR 2014 – 2020 nie je fokusová oblasť 5D primárne podporovaná, je potrebné</p>	<p><b>O</b></p>

	doplniť sekundárne príspevky z iných opatrení a podopatrení PRV SR 2014 – 2020.	
<b>MPRVSR</b>	<p>K vlastnému materiálu Na str. 69 k opatreniu DOP 1: Podpora vyradenia starých dieselových vozidiel: Na základe nižšie uvedeného odôvodnenia navrhujeme do predmetného opatrenia zakomponovať zvláštne vozidlá v poľnohospodárskej prvovýrobe s vyššou výškou príspevku na kúpu nového vozidla, čím by sa podporilo znižovanie emisií v poľnohospodárskej prvovýrobe ako aj samotná obnova vozového parku resp. poľnohospodárskej techniky t. j. nákup novej modernejšej poľnohospodárskej techniky, ktorý má značný vplyv na energeticko-klimatické ciele a konkurencieschopnosť poľnohospodárskej prvovýroby. Odôvodnenie: Chceme poukázať na výsledky inventarizácie používaných strojov a zariadení v rastlinnej výrobe a živočíšnej výrobe vykonanej v rámci úlohy odbornej pomoci riešenej NPPC – VÚEPP na vybranom súbore poľnohospodárskych podnikov v rámci Slovenska (ďalej len „predmetná štúdia“) v rámci obnovy vozového parku starých dieselových poľnohospodárskych strojov. Predmetná štúdia preukázala, že v rastlinnej výrobe bolo v roku 2017 za celý súbor podnikov spolu používaných 88 905 strojov a zariadení. Najvýraznejšou skupinou boli traktory, ktoré tvorili spolu 19 % z celkového počtu strojov. Pri hodnotení vekovej štruktúry používaných strojov a zariadení v rastlinnej výrobe sa použili štyri vekové kategórie - do 4 rokov, od 4 do 8 rokov, od 8 do 12 rokov a s vekom nad 12 rokov. Z dotazníkového prieskumu NPPC-VÚEPP vyplýva, že v rastlinnej výrobe prevládajú stroje staršie ako 12 rokov, ktoré tvorili z celkového počtu strojov 52 % .</p>	<b>Z</b>
<b>MPRVSR</b>	<p>K vlastnému materiálu Na str. 72 v opatrení DOP_14: Zavádzanie nízko emisných zón žiadame v rámci daného opatrenia zohľadniť vzdialenosť obchádzkových trás zvláštnych vozidiel v poľnohospodárskej prvovýrobe, prípadne zabezpečiť dočasný alebo trvalý vjazd týchto vozidiel. Odôvodnenie: Predmetné navrhované opatrenie má</p>	<b>Z</b>

	vplyv na ekonomiku poľnohospodárskej prvovýroby.	
<p><b>MPRVSR</b></p>	<p>K vlastnému materiálu Na str. 82 v opatrení EKO_1: Zjednotenie sadzby dane pre benzín a naftu v období do 5 rokov žiadame zväziť zavedenie predmetného opatrenia. Odôvodnenie: V rámci súčasne nastavenej výšky spotrebnej dane pre motorovú naftu t. j. plynový olej a benzín v zmysle zákona č. 98/2004 Z. z. o spotrebnej dani z minerálneho oleja (ďalej len zákon č. 98/2004 Z. z.“) by sa jednalo o prudký nárast nákladov na pohonnú hmotu, ktorá sa v prevažnej miere používa ako pohonná látka v poľnohospodárskej technike. V súčasnosti MPRV SR poskytuje štátnu pomoc na poskytovanie pomoci vo forme úľav na environmentálnych daniach v zmysle schémy číslo SA.54664 účinnej od 28. 05. 2019 do 31. 12. 2023. Predmetná schéma poskytuje dotáciu na značnú časť výšky spotrebnej dane pre príslušnú nomenklatúru plynového oleja. Úroveň maximálne možnej výšky štátnej pomoci je stanovená na 0,347 € na liter spotrebovaného plynového oleja. Aplikovaním predmetného opatrenia by podľa nášho názoru došlo k zmareniu cieľa systémovej podpory vyplývajúcej z Programového vyhlásenia vlády Slovenskej republiky, schváleného Národnou radou Slovenskej republiky dňa 26. 04. 2016, v časti „Pôdohospodárska politika“, strana 18: Vláda „Bude podporovať začínajúcich, mladých, ako aj malých poľnohospodárov a vytvárať pre nich podmienky, aby sa dokázali uplatniť na voľnom trhu.“ a „V rámci opatrení na zvýšenie sebestačnosti Slovenska v základných potravinách a potravinovej bezpečnosti vláda podporí obnovu domáceho výrobného a spracovateľského potravinárskeho segmentu. Podľa nášho názoru je kontraproduktívne, keď sa štát na jednej strane pokúša zabezpečiť systémove opatrenia pre poľnohospodárov týkajúce sa štátnej pomoci napríklad vo forme environmentálnych úľav, ktoré je financované z prostriedkov štátneho rozpočtu a na druhej strane dodatočne zvyšuje zaťaženie týchto poľnohospodárov väčším výberom daní. Navrhujeme, ak by sa pristúpilo k aplikácii predmetného opatrenia, aby sa zabezpečilo pokračovanie a dofinancovanie súčasnej</p>	<p><b>Z</b></p>

	výšky systémovej pomoci vo forme úľav na environmentálnych daniach o hodnotu zvýšenia spotrebnej dane, poskytnutej zo štátneho rozpočtu v období rokov 2020 až 2030.	
<b>MVSR</b>	K opatreniu DOP_5 Cestné emisné kontroly vozidiel – zvýšenie frekvencie vykonávaných kontrol v časti s názvom Neistoty (ak relevantné) doplniť text: „Opatrenie nebude plnené v prípade, ak financovanie tohto opatrenia nezohľadní finančný rámec podpory Slovenskej republiky zo štrukturálnych fondov na roky 2020-2027, alebo ak uvedené opatrenie nebude podporené bežným a kapitálovým transferom z prostriedkov štátneho rozpočtu“. Odôvodnenie: Nakoľko v súčasnosti nie je známa podoba finančného rámca podpory Európskej únie vo vzťahu k Slovenskej republike na roky 2020-2027, upozorňujeme predkladateľa, že toto opatrenie nebude možné plniť z rozpočtu Ministerstva vnútra Slovenskej republiky bez vyčlenenia dodatočných financií zo štátneho rozpočtu.	<b>Z</b>
<b>RÚZSR</b>	1. Zásadná pripomienka k časť 4 – Potenciálne opatrenia na dosiahnutie redukčných záväzkov do roku 2020 a 2030, časť - Prioritné opatrenia na zníženie NOx, opatrenie EKO_1, strana 64 a prioritné opatrenia na zníženie emisií PM2,5, opatrenie EKO_1, strana 66, Navrhované opatrenie, ktoré znie: „EKO_1: Zjednotenie sadzba dane na benzín a naftu“, žiadame upraviť nasledovne: “EKO_1: Zjednotenie sadzba dane na benzín a naftu na základe analýzy možnosti zavedenia rovnakej sadzby dane na benzín a naftu.“. Taktiež v časti 4.1 – Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov, opatrenie EKO_1: Zjednotenie sadzby dane na benzín a naftu v období do 5 rokov, strana 82 Názov opatrenia, ktorý znie: „EKO_1: Zjednotenie sadzby dane na benzín a naftu v období do 5 rokov“ žiadame upraviť nasledovne: “EKO_1: Zjednotenie sadzby dane na benzín a naftu v období do 5 rokov na základe analýzy možnosti zavedenia rovnakej sadzby dane na benzín a naftu.“. Zároveň žiadame text	<b>Z</b>

	<p>uvedený v tabuľke v riadku s názvom „Stručný opis opatrenia“ upraviť nasledovne:  “Cieľom opatrenia je zjednotenie sadzby dane na benzín a naftu v období do 5 rokov na základe analýzy možnosti zjednotenia sadzby dane na benzín a naftu vrátane sociálno-ekonomických dopadov ako i vplyvu na emisie CO<sub>2</sub> v prípade prechodu s vozidiel s naftovým pohonom na vozidlá s benzínovým pohonom.“. Odôvodnenie: Zdaňovanie energetických produktov a elektriny je upravené smernicou Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, čiže je harmonizované na úrovni EU. Vzhľadom na to, že v súčasnosti EK pripravuje revíziu uvedenej smernice, ktorá by mala reflektovať na ciele uvedené v Európskom ekologickom dohovore [COM(2019)640final], ktorej návrh by mal byť predložený EK v júni 2021, máme za to, že úpravy týkajúce sa zdaňovania benzínu a nafty by mali byť v súlade s revidovanou smernicou. Zároveň sme toho názoru, že k pristúpeniu aplikácie tohto opatrenia je nevyhnutné brať do úvahy aj vplyv na emisie CO<sub>2</sub>, ktoré síce vecne nie sú riešené v návrhu tohto dokumentu ale sú predmetom Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050, keďže vozidlá s pohonom na benzín majú vyšší obsah emisií CO<sub>2</sub>. Rovnako sme toho názoru, že je nevyhnutné zanalyzovať reálny dopad zjednotenej sadzby dane v tých členských štátoch, ktoré takúto zjednotenú sadzbu dane na benzín a naftu už majú zavedené niekoľko rokov.</p>	
<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>10. Zásadná pripomienka k časti „Ďalšie potenciálne opatrenia“, stati „V oblasti dopravy“ (str. 92) Žiadame doplniť novú prvú odrážku v znení: „Vypracovať analýzu potreby zavedenia palív s vyšším obsahom biopalív s fokusom na nízkoemisné zmesi E85 a ED95 (dodávateľia palív, dodávateľia biopalív, MH SR, MŽP SR).“ A znenie druhej odrážky: „Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie benzínu E85.“ nahradiť nasledovným znením: „Ďalšie zníženie emisií znečisťujúcich látok prostredníctvom potenciálneho zavedenia vysokobiopalivových zmesí na základe výsledkov Analýzy</p>	<p><b>Z</b></p>



	<p>potreby zavedenia paliv s vyšším obsahom biopaliv pre účely plnenia cieľov OZE v doprave“. Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych paliv a etanol (podstatná zložka E85 a ED95) majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín, konkrétne má nižšie emisie NOx, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO2- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NOx: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytechnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	
<b>RÚZSR</b>	<p>11. Zásadná pripomienka k str. 92, „Ďalšie potenciálne opatrenia“, V oblasti vykurovania domácností: - podpora zatepl'ovania domov (dotácie) - dotácie na zatepl'ovanie by mali byť vhodne kombinované s dotáciami na výmenu kotlov na tuhé palivá; - podpora využívania systémov centrálného zásobovania teplotom domácnosťami vykurovajúcimi tuhým palivom; Odôvodnenie: Spresnenie znenia v zmysle pripomienky k opatreniu DOM 7</p>	<b>Z</b>
<b>RÚZSR</b>	<p>12. Zásadná pripomienka k bodu 4.1, časť „Ďalšie potenciálne opatrenia v oblasti priemyslu“, str. 92 Zavedenie systému obchodovania s emisnými kvótami jednotlivých znečisťujúcich látok pre vybraný sektor t.j. priemysel, v prípade, že plošná redukcia v priereze všetkých sektorov nebude dostatočná, je možné chápať ako prenesenie</p>	<b>Z</b>

	<p>zodpovednosti za nedosahovanie cieľových hodnôt na sektor, ktorý je najľahšie regulovateľný. Priemyselný sektor v rámci pracovnej skupiny PS Priemyselné emisie preukazoval rapidný pokles emisií v odvetviach, ktoré patria pod gesciu smernice IED a tým pádom aj pod reguláciu vydávaných záverov o najlepších dostupných technikách (BAT). Zosúladenie s vydanými závermi o BAT je realizované v období do 4 rokov od ich publikácie. V súčasnosti je publikovaných cca 16 dokumentov, publikácia ďalších je očakávaná v blízkej dobe. Pri posudzovaní inventúr emisií za rok 2025, by majoritná časť priemyslu mala prevádzkovať svoje zariadenia v súlade s týmito závermi. Zavedením systému obchodovania s emisnými kvótami pre tento sektor by vznikol len ďalší ekonomický náklad s otáznym prínosom k zníženiu celkového množstva emisií. Práve tlak na aplikáciu BAT v súlade so zákonom NR SR č. 39/2013 Z. z. o IPKZ v § 2, písm. n) by mal zabezpečiť najúčinnější a najpokrokovejší stav aplikovaných techník a technológií na ochranu ŽP (vrátane ochrany ovzdušia) za ekonomicky a technicky únosných podmienok.</p>	
<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>13. Zásadná pripomienka k bodu 4.1, časť „Ďalšie potenciálne opatrenia - ekonomické nástroje“, str. 92 Úprava systému poplatkov za znečisťovanie ovzdušia (novelizácia zákona č. 401/1998 Zb.) môže byť vhodným motivačným nástrojom k investíciám do čistých technológií, avšak v súčasnej dobe je potrebné rozlišovať dve skupiny znečisťovateľov: 1) prevádzkovatelia ZZO, ktorí neplnia stanovené BAT-AEL, resp. minimálne požiadavky Posilniť „princíp znečisťovateľ platí“ formou signifikantného zvýšenia poplatkov za znečisťovanie ovzdušia je nutné práve u týchto prevádzkovateľov, nakoľko zníženie produkcie emisií je žiadúce pre dosiahnutie zlepšenia kvality ovzdušia a je aj nákladovo efektívne z pohľadu princípu „value for money“. 2) prevádzkovatelia ZZO, ktorí plnia stanovené BAT-AEL, resp. minimálne požiadavky Vytvoriť systém motivačnej podpory pre prevádzkovateľov ochotných investovať do efektívnejších/čistejších technológií spôsobom spolufinancovania z</p>	<p><b>Z</b></p>

	<p>prostriedkov získaných z poplatkov za znečisťovanie ovzdušia odvedených do Environmentálneho fondu. Ďalšou formou motivácie k investíciám do čistých technológií môže byť aj odpustenie platenia poplatkov za znečisťovanie ovzdušia pre ZZO, ktoré preukážu prevádzkovanie pod určitou úrovňou EL (napr. pod 50 % EL).</p>	
<b>RÚZSR</b>	<p>14. Zásadná pripomienka k časti „Ďalšie potenciálne opatrenia“, Ekonomické nástroje (str. 92) Navrhujeme doplniť o odrážku : - „Ceny tepla so systémov CZT zaťažiť zníženou sadzbou DPH“ Odôvodnenie: Cieľom návrhu je aspoň čiastočne odstrániť diskrimináciu spotrebiteľov tepla zo systémov CZT, a tým zvýšiť záujem o teplo z CZT, lebo spotrebiteľ z CZT je finančne diskriminovaný oproti spotrebiteľom z individuálnym zdrojov. CZT ako veľké zdroje alebo stredné zdroje znečisťovania ovzdušia sú totiž v porovnaní s individuálnym vykurovaním prísne regulované a kontrolované, sú zaťažené zákonnými povinnosťami voči životnému prostrediu a ochrane ovzdušia a s tým súvisia aj náklady na ich zabezpečenie. Spotrebiteľ tepla z CZT už dnes tieto náklady na ekologizáciu znáša a plus spotrebiteľ platí aj „uhlíkovú“ daň, zatiaľ čo individuálne vykurovanie nie je týmito ekologickými a kontrolnými mechanizmami zaťažené a od „uhlíkovej“ dane je oslobodené.</p>	<b>Z</b>
<b>RÚZSR</b>	<p>15. Zásadná pripomienka k str. 93, „Ďalšie potenciálne opatrenia“, Ekonomické nástroje - úprava systému poplatkov za znečisťovanie ovzdušia (novelizácia zákona č. 401/1998 Zb. o poplatkoch za znečisťovanie ovzdušia s cieľom motivovať k investíciám do čistých technológií a posilniť princíp znečisťovateľ platí) - revízia zastaraného nastavenia poplatkov za znečisťovanie ovzdušia, ktoré nepôsobí dostatočne motivačne pre prevádzkovateľov zdrojov znečisťovania ovzdušia na to, aby realizovali ďalšie opatrenia na dosiahnutie emisných limitov nad rámec minimálnych požiadaviek; - zachovanie súčasnej miery oslobodenia od spotrebnej dane pre zemný plyn a nezvyšovanie daňového zaťaženia spotreby zemného plynu. Ukončenie štátnej pomoci</p>	<b>Z</b>

	<p>by mohlo spôsobiť zvýšené náklady spojené s výrobou elektriny vysokoúčinnou kombinovanou výrobou zo zemného plynu, čo by sa prenieslo do cien tepla a prinieslo riziká odpájania sa zákazníkov od systémov CZT a prechod na individuálne zásobovanie teplom. Daňové znevýhodnenie zemného plynu oproti drevu a produktov z neho v prípade sektoru vykurovania domácností spôsobí ďalšie zhoršenie kvality ovzdušia, ktoré má priamy vplyv na zdravotný stav obyvateľstva. Prípadné daňové alebo colné znevýhodnenie využívania zemného plynu by ešte viac zvýšilo rozdiel medzi cenou palivového dreva a zemného plynu, čo by malo za dôsledok ďalšie zvýšenie počtu domácností kúriacich tuhým palivom, najmä drevom a ďalšie zhoršovanie lokálnej kvality ovzdušia. Odôvodnenie: V zmysle doplnenia k pripomienkam k tuhým palivám.</p>	
<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>2. Zásadná pripomienka k opatreniu DOP_2: Podpora pre vozidlá na alternatívny pohon (str. 70) – zásadná pripomienka V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame v druhej vete za slová: „motorové vozidlá na skvapalnené plynné uhľovodíky (LPG)“ vložiť slová: „motorové vozidlá na vysokobiopalivové zmesi na báze etanolu (E85, ED95)“. Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NO<sub>x</sub>, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016) <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a> Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017) <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v nafte klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)</p>	<p><b>Z</b></p>

	<a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a>	
<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>3. Zásadná pripomienka k opatreniu DOP_14: Zavádzanie nízko emisných zón (str. 72)  V stručnom popise doplniť prvú vetu : Stimulácia dopytu po vozidlách s alternatívnym pohonom o „a dopytu po ekologickom vykurovaní“ A do popisu opatrenia doplniť: Už dnes je legislatívne (zákon č. 137/2010 Z.z. o ovzduší) vytvorená možnosť vytvárať obciam nízko emisné zóny v súvislosti s emisiami motorových vozidiel. Navrhujeme tam kde je vybudovaný systém CZT, alebo kde je potenciál jeho efektívneho rozširovania, rozšíriť legislatívu aj o stanovenie spôsobu vykurovania. Tento návrh významne prispeje k znižovaniu emisií v obývaných zónach miest. CZT ako veľké alebo stredné zdroje znečisťovania ovzdušia sú v porovnaní s individuálnymi prísne regulované a kontrolované. Zníženia emisií NOX SO2, dosiahnuté prechodom na CZT sú významné. Jeden bytový dom, spotrebuje na vykurovanie cca 30 000 m3 plynu/rok, teda ročná produkcia emisii cca 30 áut. Pri 10 domoch je to 20 aut na strechách ... a NOxy padajú rovno do detských pieskovísk ... toto je realita komína na streche bytovky. A to auto každé dva roky musí na emisnú kontrolu, kotol nie. A nové auto má ad blue, teda močovinu, ktorá sa vstrekuje do katalyzátora a toxické NOxy sa premenia na dusík (N2) a vodnú paru (H2O), teda znižuje obsah škodlivých emisií (NOx). Kvalita ovzdušia na sídliskách je priamo nie len počtu áut, ale hlavne je úmerná k počtu komínov na sídlisku. Vláda SR v decembri schválila Národný integrovaný energetický a klimatický plán (NIEKP) kde uložila povinné navyšovanie OZE v systémoch CZT o 1 % ročne. V NIEKP sa uvádza, že už dnes systémy CZT zohrávajú v mestách dôležitú úlohu pre udržanie priaznivej kvality ovzdušia keďže tieto systémy dokážu dodávať ekologické teplo spĺňajúce tie najprísnejšie zákonné normy a emisné limity. Individuálne zdroje tepla sú z pohľadu emisií prakticky nekontrolované a nemusia plniť takéto prísne normy, preto pre obyvateľov predstavujú väčšie riziko z pohľadu znečistenia ovzdušia.</p>	<p><b>Z</b></p>

	<p>K tomu sú uvedené aj opatrenia, napr. Opatrenie 2: Povinné pripojenie k vykurovaniu z k účinnému CZT, t.j. pripájanie nových budov a existujúcich budov, u ktorých sa uskutočňuje významná obnova k systémom diaľkového vykurovania a chladenia“</p>	
<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>4. Zásadná pripomienka k opatreniu DOP_10: Nízkoemisná verejná doprava v mestách (str. 73) V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame znenie vety: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro atď.)“ nahradiť nasledovným znením: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro, vysokobiopalivové zmesi na báze etanolu (E85, ED95) na báze biodieslu (B30 a B100) atď.)“ a v časti s názvom: „Metodika použitá pre analýzy“ žiadame v druhej vete slová: „zemného plynu prípadne elektrickej energie“ nahradiť slovami: „alternatívnych palív“. Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NOx, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016) <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a> Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO2- and particle-number-emissions within onroad testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017) <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NOx: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA) <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	<p><b>Z</b></p>

<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>5. Zásadná pripomienka k opatreniu „DOM_1: Podpora výmeny starých kotlov (poskytnutie podpory formou šrotovného alebo dotácie)“ (str.77) V „Stručnom opise opatrenia“ požadujeme nasledujúce zmeny: V novom programovom období predpokladáme pokračovanie tejto schémy. Východiskovým predpokladom je, že prvý program je určený na nahradenie starých kotlov výhradne kondenzačnými plynovými kotlami. Program sa potom opakuje každé tri roky s rovnakým rozpočtom, ale budúce programy budú, po vzore Českej republiky, technologicky neutrálne - budú sa prideľovať na náhradu starých kotlov na tuhé palivá za nízkoemisné kotly ako také (splyňovacie kotly, kotly splňajúce normy „Ecodesign“, plynové kondenzačné kotly). Dôvodom je to, že náhrada kotlov na tuhé palivá výhradne kondenzačnými plynovými kotlami vyžaduje pripojenie na plyn, čo je v niektorých prípadoch nákladné, ak latentné pripojenie domácnosti na plyn nie je k dispozícii. Domácnosti, ktoré teda nemajú k dispozícii latentné pripojenie na zemný plyn, tak budú môcť využiť dotáciu na iný nízkoemisný zdroj tepla. Odôvodnenie: Je potrebné využiť „best practices“ skúsenosti z dlhoročného a osvedčeného fungovania Kotlíkových dotácií v Českej republike, kde je princíp technologickej neutrality dotovaných nízko resp. bezemisných zariadení dobre osvedčený a majúci veľký úspech.</p>	<p><b>Z</b></p>
<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>6. Zásadná pripomienka k opatreniu DOM_3 (str. 79) Navrhujeme v opatrení DOM_3 vypustiť ako zodpovedný subjekt SPP. Zároveň navrhujeme nahradiť skratku SPP, ktorá je v úvode zadefinovaná ako „Slovenský plynárenský priemysel“ skratkou „Spoločná poľnohospodárska politika“ (ktorá je dodatočne definovaná aj v návrhu na strane 18). Odôvodnenie: Národný program znižovania emisií by mal stanovovať ako zodpovedné osoby štátne orgány a orgány samospráv, ktoré by mali prijať opatrenia na jeho plnenie. Spoločnosť Slovenský plynárenský priemysel, a.s. je obchodná spoločnosť vykonávajúca, okrem iného, činnosť dodávky plynu a elektriny. Dodávka plynu a</p>	<p><b>Z</b></p>

	<p>elektriny nie sú monopolné činnosti spoločnosť Slovenský plynárenský priemysel, a.s. je len jedným z dodávateľov plynu a elektriny. Prechod domácností k napojeniu na existujúce siete v plynofikovaných oblastiach a motivačné nastavenie na trhu s plynom by mal zabezpečiť Úradu pre reguláciu sieťových odvetví, prostredníctvom regulácie činnosti prevádzkovateľov plynárenských sietí (ako činnosti s monopolným charakterom). Zároveň by malo fungovanie trhu s plynom a elektrinou poskytovať možnosť pre dodávateľov plynu a elektriny dostatočný priestor pre súťaž o odberateľa prostredníctvom deregulácie trhu dodávky plynu a elektriny. Navrhujeme preto vypustiť zo zodpovedných osôb uvedených v opatrení DOM_3 SPP. Zároveň navrhujeme zväziť doplniť ako zodpovednú osobu ÚRSO, ako regulátora trhu s plynom a elektrinou.</p>	
<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>7. Zásadná pripomienka k opatreniu DOM_7 Napojenie domácností na CZT str. 85: Navrhujeme vypustiť nasledovnú vetu: „Náklady na energiu pre domácnosť v prípade pripájania na CZT sú o 94% vyššie ako v prípade lokálnych tradičných kotlov“  Odôvodnenie: Nie je zrejmé, z akých vstupných údajov toto porovnanie vychádza a aké údaje porovnáva. Uvedené tvrdenie je podľa nášho názoru nesprávne, a percento príliš vysoké, nezodpovedajúce skutočnosti. Podľa Výročnej správy ÚRSO za rok 2018 boli v roku 2018 priemerné ročné náklady na teplo a prípravu teplej úžitkovej vody v prípade dodávky tepla od regulovaných subjektov (dodávateľa tepla z CZT) menej ako 600 € vrátane DPH (str.25 Výročnej správy ÚRSO za r. 2018). Ak sú toto náklady, ktoré sú vyššie o 94% ako v prípade lokálnych tradičných kotlov (druh spaľovaného paliva v uvažovaných tradičných kotloch nie je uvedený), znamenalo by to ročné náklady na platbu za energiu (len za palivo) v prípade tradičného kotla 309 € ( <math>x = 600 : 1,94</math> ). Mesačná platba za teplo z CZT je tak 50 €/mesiac a mesačná platba za teplo v prípade tradičného kotla (podľa ročných nákladov 309 € nie plynového) je takmer 26 €/mesiac. K nákladom na platbu za energiu v prípade tradičného kotla na uhlie alebo drevo by bolo vhodné pripočítať aj náklady na jeho prevádzkovanie (min. revíziu a čistenie kotla</p>	<p><b>Z</b></p>



	<p>a komína, tvorbu rezervy na opravu alebo nákup nového kotla), pretože cena za energiu z CZT takéto položky obsahuje. Ak nehovoríme o plynovom kotle, je otázne, či v ročnom náklade na energiu z tradičného kotla je zahrnutý aj náklad na teplo na prípravu teplej úžitkovej vody, ktorý tvorí odhadom 30-40% z celkovej potreby tepla a máme za to, že tam, kde sa pripravuje teplo na vykurovanie v tradičnom kotle na uhlie alebo drevo, tam sa teplá voda pripravuje najčastejšie v elektrickom bojleri. V prípade platby za energiu z CZT táto platba zahŕňa aj náklady na prípravu teplej úžitkovej vody. Ak chceme porovnávať v rámci energie len palivo, potom by sme ho mali porovnávať len s platbou za variabilnú zložku tepla z CZT.</p>	
<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>8. Zásadná pripomienka k opatreniu DOM_7 Napojenie domácností na CZT str. 86: Navrhujeme doplniť pred poslednú vetu novú vetu a poslednú vetu preformulovať nasledovne: Navrhované znenie: „V oblastiach, ktoré najviac trpia znečisteným ovzduším, by bolo potrebné vybudovať nové systémy CZT, ktoré budú neustále monitorované a kontrolované a ktorými sa zabezpečí významné zlepšenie ovzdušia v problémovej lokalite. Preto by bolo potrebné znížiť domácnostiam tieto náklady, aby súhlasili s prechodom a zotrvaním na CZT.“ Odôvodnenie: Na seminári k prerokovaniu analýz opatrení navrhnutých pre Stratégiu ochrany ovzdušia, dňa 24.1.2019, ako jedno z možných opatrení v oblasti redukcie emisií z individuálnych kúrenísk bolo navrhnuté aj výmena starých plynových kotlov za nové kondenzačné kotly a tam, kde sa vykuruje pevným palivom, tak pripájanie domácností na plyn, pričom štátom by mal byť podporený príspevok na nové kotly a príspevok na vybudovanie plynovej prípojky. V prezentácii, ktorá odznela, bola vyčíslená táto podpora na jednotkovú čiastku 1 036 € (subsidy for gasification boilers) až 1 309 € (subsidy for condensing gas boilers). Náklady na pripojenie bytu (domácnosti) na systém CZT (tých domácností, ktoré sa nachádzajú v ekonomicky efektívnom dosahu CZT) boli na základe prieskumu v rámci SZVT odhadnuté na 1 084 €. Náklady na ekonomicky efektívne pripojenie domácnosti k</p>	<p><b>Z</b></p>

	<p>systému CZT je tak možné uskutočniť s porovnateľnými, ba dokonca s nižšími nákladmi ako budovať nové plynové prípojky a dotovať nové plynové kotly. Uvedené vyplýva z efektívneho využívania primárnych palív, kombinovanej výroby elektriny a tepla a tiež obnoviteľných zdrojov tepla v systémoch CZT. Bonusom systémov CZT je zo strany štátu nepochybne mať výrobu a dodávku tepla neustále pod kontrolou, a to i z hľadiska monitoringu produkovaných emisií, a tiež z istoty implementácie príslušnej legislatívy. Z uvedeného dôvodu navrhujeme úpravu v opatrení DOM 7.</p>	
<p><b>RÚZSR</b></p>	<p>9. Zásadná pripomienka k opatreniu „DOM_7: Napojenie domácností na CZT“, (str. 86) V „Stručnom opise opatrenia“ požadujeme nasledujúce zmeny: Domácnosti vykurujúce tuhým palivom prispievajú najväčším podielom k znečisťovaniu ovzdušia ku emisiám PM<sub>2,5</sub>. Centrálné zásobovanie teplom je jedným z najefektívnejších spôsobov zabezpečenia tepla pre domácnosti. Odhaduje sa, že 26 680 domácností používajúcich tradičné kotly sa dá relatívne ľahko pripojiť na systém CZT. Náklady na každé jedno pripojenie sa odhadujú na 1 084 eur. Systémy CZT využívajú ako palivo zemný plyn, uhlie, biomasu, bioplyn a vykurovacie oleje. CZT ako veľké zdroje alebo stredné zdroje znečisťovania ovzdušia sú v porovnaní s domácnosťami prísne regulované a kontrolované. Zníženia emisií dosiahnuté prechodom na CZT sú významné: v prípade NO<sub>X</sub> je to 45% v porovnaní s emisiami z jednotlivých kotlov, v prípade NMVOC je to 3%, v prípade SO<sub>2</sub> je 11% a v prípade PM<sub>2,5</sub> je 21%. Na druhej strane náklady na energiu pre domácnosť v prípade pripájania na CZT sú o 94% vyššie ako v prípade lokálnych tradičných kotlov na tuhé palivá. Preto by bolo potrebné motivovať domácnostiam vykurujúce tuhým palivom tieto zvýšené náklady, ak by súhlasili s prechodom na CZT. Odôvodnenie: Spresnenie znenia, aby zodpovedalo realite – len domácnosti vykurujúce tuhým palivom významným spôsobom prispievajú k znečisťovaniu ovzdušia emisiami PM<sub>2,5</sub></p>	<p><b>Z</b></p>

<p><b>SAPPO</b></p>	<p>1. Časť 4 – Potenciálne opatrenia na dosiahnutie redukčných záväzkov do roku 2020 a 2030, časť - Prioritné opatrenia na zníženie NOx, opatrenie EKO_1, strana 64 a prioritné opatrenia na zníženie emisií PM2,5, opatrenie EKO_1, strana 66 Navrhované opatrenie, ktoré znie: „EKO_1: Zjednotenie sadzba dane na benzín a naftu“, žiadame upraviť nasledovne: “EKO_1: Analýza možnosti zavedenia rovnakej sadzby dane na benzín a naftu.“. Odôvodnenie: Zdaňovanie energetických produktov a elektriny je upravené smernicou Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, čiže je harmonizované na úrovni EU. Vzhľadom na to, že v súčasnosti EK pripravuje revíziu uvedenej smernice, ktorá by mala reflektovať na ciele uvedené v Európskom ekologickom dohovore [COM(2019)640final], ktorej návrh by mal byť predložený EK v júni 2021, máme za to, že úpravy týkajúce sa zdaňovania benzínu a nafty by mali byť v súlade s revidovanou smernicou. Zároveň sme toho názoru, že k pristúpeniu aplikácie tohto opatrenia je nevyhnutné brať do úvahy aj vplyv na emisie CO2, ktoré síce vecne nie sú riešené v návrhu tohto dokumentu ale sú predmetom Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050, keďže vozidlá s pohonom na benzín majú vyšší obsah emisií CO2. Rovnako sme toho názoru, že je nevyhnutné zanalyzovať reálny dopad zjednotenej sadzby dane v tých členských štátoch, ktoré takúto zjednotenú sadzbu dane na benzín a naftu už majú zavedené niekoľko rokov.</p>	<p><b>Z</b></p>
<p><b>SAPPO</b></p>	<p>2. Časť 4.1 – Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov, opatrenie EKO_1: Zjednotenie sadzby dane na benzín a naftu v období do 5 rokov, strana 82 Názov opatrenia, ktorý znie: „EKO_1: Zjednotenie sadzby dane na benzín a naftu v období do 5 rokov“ žiadame upraviť nasledovne: “EKO_1: Analýza možnosti zavedenia rovnakej sadzby dane na benzín a naftu.“. Zároveň žiadame text uvedený v tabuľke v riadku s názvom „Stručný opis opatrenia“ upraviť nasledovne:</p>	<p><b>Z</b></p>

	<p>“Cieľom opatrenia je zanalyzovať možnosť zjednotenia sadzby dane na benzín a naftu vrátane sociálno-ekonomických dopadov ako i vplyvu na emisie CO<sub>2</sub> v prípade prechodu s vozidiel s naftovým pohonom na vozidlá s benzínovým pohonom.“.</p> <p>Odôvodnenie: Zdaňovanie energetických produktov a elektriny je upravené smernicou Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, čiže je harmonizované na úrovni EU. Vzhľadom na to, že v súčasnosti EK pripravuje revíziu uvedenej smernice, ktorá by mala reflektovať na ciele uvedené v Európskom ekologickom dohovore [COM(2019)640final], ktorej návrh by mal byť predložený EK v júni 2021, máme za to, že úpravy týkajúce sa zdaňovania benzínu a nafty by mali byť v súlade s revidovanou smernicou. Zároveň sme toho názoru, že k pristúpeniu aplikácie tohto opatrenia je nevyhnutné brať do úvahy aj vplyv na emisie CO<sub>2</sub>, ktoré síce vecne nie sú riešené v návrhu tohto dokumentu ale sú predmetom Nízkouhlíková stratégia rozvoja SR do roku 2030 s výhľadom do roku 2050, keďže vozidlá s pohonom na benzín majú vyšší obsah emisií CO<sub>2</sub>. Rovnako sme toho názoru, že je nevyhnutné zanalyzovať reálny dopad zjednotenej sadzby dane v tých členských štátoch, ktoré takúto zjednotenú sadzbu dane na benzín a naftu už majú zavedené niekoľko rokov.</p>	
<p><b>SAPPO</b></p>	<p>3. Časť 4.1 – Podrobný opis potenciálnych opatrení na dosiahnutie redukčných záväzkov, časť ďalšie potenciálne opatrenia, oblasť dopravy, strana 92 Opatrenie uvedené v prvej odrážke, ktoré znie: „Prechod benzínu E5 na E10 a zavedenie benzínu E85“ žiadame vypustiť. Odôvodnenie: Opatrenie považujeme za nadbytočné z dôvodu, že s účinnosťou od 1. januára 2020 sú osoby uvedené v § 14a ods. 2 zákona č. 309/2009 Z. z. o podpore obnoviteľných zdrojov energie a vysoko účinnej kombinovanej výroby (ide o osoby, ktoré uvádzajú pohonné látky do tzv. daňového voľného obehu, čiže, ktoré ich uvádzajú na trh v SR) povinné uvádzať na trh motorový benzín s minimálnym objemom bioetanolovej zložky 9% v/v, čiže benzín E10. V prípade, že takýto benzín na</p>	<p><b>Z</b></p>

	trh neuvedú musia v zmysle citovaného zákona platiť pokutu vo výške 2 eura za každý nedovedený objem biopaliva na trh. Čo sa týka možnosti zavedenia benzínu E85 na trh v SR uvádzame, že už Integrovaný národný energetický a klimatický plán na roky 2021 - 2030, ktorý bol schválený vládou SR v decembri 2019, obsahuje opatrenie týkajúce sa vypracovania analýzy potreby zavedenia palív s vyšším obsahom biopalív.	
<b>SPP</b>	Ďalšie potenciálne opatrenie (strana 94-95) - Navrhujeme zoznam ďalších potenciálnych opatrení doplniť o zoznam opatrení NEUTRAL Nízkouhlíkovej stratégie rozvoja Slovenskej republiky do roku 2030 s výhľadom do roku 2050 (LP-2020-1)	<b>Z</b>
<b>SPP</b>	Emisie oxidu siričitého – SO <sub>2</sub> (strana 35) - V poslednej vete mala byť uvedené skratka SO <sub>2</sub> , nie ako je uvedené SO <sub>x</sub> . Preklep je aj v slovách: melé spalovacie zdroje.	<b>O</b>
<b>SPP</b>	Kapitola 3.2 (strana 60) - V prvej vete mala byť uvedené skratka NO <sub>x</sub> , nie ako je uvedené NO <sub>2</sub>	<b>O</b>
<b>SPP</b>	Navrhujeme v opatrení DOM_3 vypustiť ako zodpovedný subjekt SPP. Zároveň navrhujeme nahradiť skratku SPP, ktorá je v úvode zadefinovaná ako „Slovenský plynárenský priemysel“ skratkou „Spoločná poľnohospodárska politika“ (ktorá je dodatočne definovaná aj v návrhu na strane 18). Odôvodnenie: Národný program znižovania emisií by mal stanovovať ako zodpovedné osoby štátne orgány a orgány samospráv, ktoré by mali prijať opatrenia na jeho plnenie. Spoločnosť Slovenský plynárenský priemysel, a.s. je obchodná spoločnosť vykonávajúca, okrem iného, činnosť dodávky plynu a elektriny. Dodávka plynu a elektriny nie sú monopolné činnosti spoločnosť Slovenský plynárenský priemysel, a.s. je len jedným z dodávateľov	<b>Z</b>

	<p>plynu a elektriny. Prechod domácností k napojeniu na existujúce siete v plynofikovaných oblastiach a motivačné nastavenie na trhu s plynom by mal zabezpečiť Úradu pre reguláciu sieťových odvetví, prostredníctvom regulácie činnosti prevádzkovateľov plynárenských sietí (ako činnosti s monopolným charakterom). Zároveň by malo fungovanie trhu s plynom a elektrinou poskytovať možnosť pre dodávateľov plynu a elektriny dostatočný priestor pre súťaž o odberateľa prostredníctvom deregulácie trhu dodávky plynu a elektriny. Navrhujeme preto vypustiť zo zodpovedných osôb uvedených v opatrení DOM_3 SPP. Zároveň navrhujeme zväziť doplniť ako zodpovednú osobu ÚRSO, ako regulátora trhu s plynom a elektrinou.</p>	
<b>SPP</b>	<p>Opatrenie DOP_7 (strana 72) - Stručný opis opatrenia navrhujeme nahradiť nasledovne: Ciele pre rozvoj infraštruktúry pre alternatívne palivá definuje Revízia a aktualizácia Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami v kapitole 1.6. Počet nabíjacích staníc pre elektromobily sa v roku 2030 odhaduje na 3.000 kusov. Pre CNG/LNG sa definovali nasledovné ciele: • 80-120 kusov čerpacích staníc pre CNG do roku 2030 • 5-10 kusov čerpacích staníc pre LNG v cestnej doprave do roku 2025 • 2 čerpacie stanice pre LNG v riečnej doprave do roku 2030. Odôvodnenie: Schválené znenie Revízie a aktualizácie Národného politického rámca pre rozvoj trhu s alternatívnymi palivami (uznesenie vlády č. 557/2019 z 13.11.2019)</p>	<b>Z</b>
<b>SPP</b>	<p>Opatrenie EKO_1 (strana 84) - Navrhujeme časť Neistoty (ak relevantné) nahradiť nasledovným textom: „Zdaňovanie energetických produktov a elektriny je upravené smernicou Rady 2003/96/ES o reštrukturalizácii právneho rámca spoločenstva pre zdaňovanie energetických výrobkov a elektriny, čiže je harmonizované na úrovni EU. V súčasnosti Európsky Komisia pripravuje revíziu uvedenej smernice, ktorá by mala reflektovať na ciele uvedené v Európskom ekologickom dohovore [COM(2019)640final] kde kľúčovým aspektom bude zaistiť súlad zdaňovania s cieľmi v</p>	<b>Z</b>

	<p>oblasti klímy. Uvedený jednotný postup Európskej Komisie zabráni neželaným efektom ako je napríklad palivová turistika.“ Odôvodnenie: Navrhované znenie je v súlade s Európskym ekologickým dohovorom.</p>	
<b>SPP</b>	<p>Prioritné opatrenia na zníženie emisií PM<sub>2,5</sub> (strana 66) - Navrhujeme vymazať druhú a tretiu vetu, nakoľko sú v rozpore s prvou vetou daného odseku.</p>	<b>O</b>
<b>SPP</b>	<p>Regulácia emisií z mobilných zdrojov (strana 32) - Navrhujeme v súlade s textom daného odseku premenovať nadpis na „Regulácia emisií z dopravných prostriedkov“, zároveň navrhujeme predposlednú vetu daného odseku preformulovať nasledovne: „Taktiež MŽP SR podporuje rozvoj alternatívnych palív prostredníctvom dotácii na nákup nových vozidiel s alternatívnym pohonom.“ Odôvodnenie: 1) Oprava nadpisu 2) Dodržanie princípu technologickej neutrality, nakoľko elektromobilita je len jedným z alternatívnych palív, ktorým sa dosahuje znižovanie emisií.</p>	<b>Z</b>
<b>SPPK</b>	<p>K časti „Ďalšie potenciálne opatrenia“, stati „V oblasti dopravy“ (str. 92) – zásadná pripomienka Znenie prvej odrážky v znení: „Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie benzínu E85.“ nahradiť nasledovným znením: „Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie vysokobiopalivových zmesí E85, ED 95, B30 a B100.“ Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a etanol (podstatná zložka E85 a ED95) majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín, konkrétne má nižšie emisie NO<sub>x</sub>, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a></p>	<b>Z</b>

	<p>Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	
<p><b>SPPK</b></p>	<p>K opatreniu DOP_10: Nízkoemisná verejná doprava v mestách (str. 73) – zásadná pripomienka V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame znenie vety: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro atď.)“ nahradiť nasledovným znením: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro, vysokobiopalivové zmesi na báze etanolu (E85, ED95) na báze biodieslu (B30 a B100) atď.)“ a v časti s názvom: „Metodika použitá pre analýzy“ žiadame v druhej vete slová: „zemného plynu prípadne elektrickej energie“ nahradiť slovami: „alternatívnych palív“. Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NO<sub>x</sub>, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So</p>	<p><b>Z</b></p>



	<p>zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	
<p><b>SPPK</b></p>	<p>K opatreniu DOP_7: Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom (str. 71) – zásadná pripomienka V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame na konci textu vložiť poslednú vetu v znení: „Vypracovanie analýzy potreby zavedenia palív s vyšším obsahom biopalív s fokusom na nízkoemisné zmesi E85, ED95, B30 a B100 (dodávateľia palív, dodávateľia biopalív, MH SR, MŽP SR )“ a v časti s názvom: „Metodika použitá pre analýzy“ žiadame na konci doplniť bodku a vložiť poslednú vetu v znení: „Národný energetický a klimatický plán SR“.</p> <p>Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NO<sub>x</sub>, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	<p><b>Z</b></p>

SZVT

K opatreniu DOP\_14: Zavádzanie nízko emisných zón (str. 72) V stručnom popise doplniť prvú vetu : Stimulácia dopytu po vozidlách s alternatívnym pohonom o „a dopytu po ekologickom vykurovaní“ A do popisu opatrenia doplniť: „Už dnes je legislatívne (zákon č. 137/2010 Z. z. o ovzduší) vytvorená možnosť vytvárať obciam nízko emisné zóny v súvislosti s emisiami motorových vozidiel. Navrhujeme tam kde je vybudovaný systém CZT, alebo kde je potenciál jeho efektívneho rozširovania, rozšíriť legislatívu aj o stanovenie spôsobu vykurovania. Tento návrh významne prispeje k znižovaniu emisií v obývaných zónach miest. CZT ako veľké alebo stredné zdroje znečisťovania ovzdušia sú v porovnaní s individuálnymi prísne regulované a kontrolované. Zníženia emisií NOX SO2, dosiahnuté prechodom na CZT sú významné. Jeden bytový dom, spotrebuje na vykurovanie cca 30 000 m3 plynu/rok, teda ročná produkcia emisii cca 30 áut. Pri 10 domoch je to 20 aut na strechách ... a NOxy padajú rovno do detských pieskovísk . toto je realita komína na streche bytovky. A to auto každé dva roky musí na emisnú kontrolu, kotol nie. A nové auto má ad blue, teda močovinu, ktorá sa vstrekuje do katalyzátora a toxické NOxy sa premenia na dusík (N2) a vodnú paru (H2O), teda znižuje obsah škodlivých emisií (NOx). Kvalita ovzdušia na sídliskách je priamo nie len počtu áut, ale hlavne je úmerná k počtu komínov na sídlisku. Vláda SR v decembri schválila Národný integrovaný energetický a klimatický plán (NIEKP) kde uložila povinné navyšovanie OZE v systémoch CZT o 1 % ročne. V NIEKP sa uvádza, že už dnes systémy CZT zohrávajú v mestách dôležitú úlohu pre udržanie priaznivej kvality ovzdušia keďže tieto systémy dokážu dodávať ekologické teplo spĺňajúce tie najprísnejšie zákonné normy a emisné limity. Individuálne zdroje tepla sú z pohľadu emisií prakticky nekontrolované a nemusia plniť takéto prísne normy, preto pre obyvateľov predstavujú väčšie riziko z pohľadu znečistenia ovzdušia. K tomu sú uvedené aj opatrenia, napr. Opatrenie 2: Povinné pripojenie k vykurovaniu z k účinnému CZT, t.j. pripájanie nových budov a existujúcich budov, u ktorých sa

Z

	uskutočňuje významná obnova k systémom diaľkového vykurovania a chladenia“	
SZVT	<p>K opatreniu DOM_7 Napojenie domácností na CZT str. 86: Navrhujeme doplniť pred poslednú vetu novú vetu a poslednú vetu preformulovať nasledovne: Pôvodné znenie: „Preto by bolo potrebné motivovať domácnostiam tieto zvýšené náklady, ak by súhlasili s prechodom na CZT.“ „, Navrhované znenie: „V oblastiach, ktoré najviac trpia znečisteným ovzduším, by bolo potrebné vybudovať nové systémy CZT, ktoré budú neustále monitorované a kontrolované a ktorými sa zabezpečí významné zlepšenie ovzdušia v problémovej lokalite. Preto by bolo potrebné znížiť domácnostiam tieto náklady, aby súhlasili s prechodom a zotrvaním na CZT.“ Zdôvodnenie: Na seminári k prerokovaniu analýz opatrení navrhnutých pre Stratégiu ochrany ovzdušia, dňa 24.1.2019, ako jedno z možných opatrení v oblasti redukcie emisií z individuálnych kúrenísk bolo navrhnuté aj výmena starých plynových kotlov za nové kondenzačné kotly a tam, kde sa vykuruje pevným palivom, tak pripájanie domácností na plyn, pričom štátom by mal byť podporený príspevok na nové kotly a príspevok na vybudovanie plynovej prípojky. V prezentácii, ktorá odznela, bola vyčíslená táto podpora na jednotkovú čiastku 1 036 € (subsidy for gasification boilers) až 1 309 € (subsidy for condensing gas boilers). Náklady na pripojenie bytu (domácnosti) na systém CZT (tých domácností, ktoré sa nachádzajú v ekonomicky efektívnom dosahu CZT) boli na základe prieskumu v rámci SZVT odhadnuté na 1 084 €. Náklady na ekonomicky efektívne pripojenie domácnosti k systému CZT je tak možné uskutočniť s porovnateľnými, ba dokonca s nižšími nákladmi ako budovať nové plynové prípojky a dotovať nové plynové kotly. Uvedené vyplýva z efektívneho využívania primárnych palív, kombinovanej výroby elektriny a tepla a tiež obnoviteľných zdrojov tepla v systémoch CZT. Bonusom systémov CZT je zo strany štátu nepochybne mať výrobu a dodávku tepla neustále pod kontrolou, a to i z hľadiska monitoringu produkovaných emisií, a tiež z istoty implementácie príslušnej legislatívy. Z uvedeného dôvodu</p>	Z

	navrhujeme úpravu v opatrení DOM 7.	
SZVT	<p>K opatreniu DOM_7 Napojenie domácností na CZT str. 86: Navrhujeme vypustiť nasledovnú vetu: „Náklady na energiu pre domácnosť v prípade pripájania na CZT sú o 94% vyššie ako v prípade lokálnych tradičných kotlov“ Zdôvodnenie: Nie je zrejmé, z akých vstupných údajov toto porovnanie vychádza a aké údaje porovnáva. Uvedené tvrdenie je podľa nášho názoru nesprávne, a percento príliš vysoké, nezodpovedajúce skutočnosti. Podľa Výročnej správy ÚRSO za rok 2018 boli v roku 2018 priemerné ročné náklady na teplo a prípravu teplej úžitkovej vody v prípade dodávky tepla od regulovaných subjektov (dodávateľa tepla z CZT) menej ako 600 € vrátane DPH (str.25 Výročnej správy ÚRSO za r. 2018). Ak sú tieto náklady, ktoré sú vyššie o 94% ako v prípade lokálnych tradičných kotlov (druh spaľovaného paliva v uvažovaných tradičných kotloch nie je uvedený), znamenalo by to ročné náklady na platbu za energiu (len za palivo) v prípade tradičného kotla 309 € ( <math>x = 600 : 1,94</math> ). Mesačná platba za teplo z CZT je tak 50 €/mesiac a mesačná platba za teplo v prípade tradičného kotla (podľa ročných nákladov 309 € nie plynového) je takmer 26 €/mesiac. K nákladom na platbu za energiu v prípade tradičného kotla na uhlie alebo drevo by bolo vhodné pripočítať aj náklady na jeho prevádzkovanie (min. revíziu a čistenie kotla a komína, tvorbu rezervy na opravu alebo nákup nového kotla), pretože cena za energiu z CZT takéto položky obsahuje. Ak nehovoríme o plynovom kotle, je otázne, či v ročnom náklade na energiu z tradičného kotla je zahrnutý aj náklad na teplo na prípravu teplej úžitkovej vody, ktorý tvorí odhadom 30-40% z celkovej potreby tepla a máme za to, že tam, kde sa pripravuje teplo na vykurovanie v tradičnom kotle na uhlie alebo drevo, tam sa teplá voda pripravuje najčastejšie v elektrickom bojleri. V prípade platby za energiu z CZT táto platba zahŕňa aj náklady na prípravu teplej úžitkovej vody. Ak chceme porovnávať v rámci energie len palivo, potom by sme mali porovnávať jednotkové ceny podľa druhu paliva tak pri tradičných kotloch, ako aj pri systémoch CZT. Údaje o</p>	Z

	<p>jednotkových cenách paliva, ktoré vstupujú do cien tepla zo systémov CZT, má k dispozícii Úrad pre reguláciu sieťových odvetví. Dovoľujeme si podotknúť, že dodávatelia tepla zo systémov CZT (a ich klienti) pri dojednávani jednotkových cien paliva obvykle profitujú z veľkého množstva nakupovaného paliva. Ak chceme porovnávať v rámci energie celkový ročný náklad na výrobu a dodávku tepla na vykurovanie a prípravu teplej úžitkovej vody, potom by sme mali porovnávať platby za teplo zo systémov CZT (viď Výročná správa ÚRSO) s celkovými (namodelovanými) ročnými nákladmi na energiu pri tradičných kotloch, ktoré by však okrem nákladov na palivo mali obsahovať aj ostatné investičné a prevádzkové náklady, napr. časť nákladu na obstaranie tradičného kotla, príp. elektrického bojlera na prípravu teplej úžitkovej vody, na vybudovanie komína a nevyhnutných stavebných úprav v objekte (ekvivalent odpisov dlhodobého hmotného majetku tepelnotechnického zariadenia), náklady na revízie tradičného kotla, bojlera i komína, náklady na priebežné i väčšie opravy, obsluhu zariadení, spotrebovanú elektrickú energiu, poistenie majetku, daň z nehnuteľnosti, príp. úroky z úveru na obstaranie tepelnotechnických zariadení a pod.</p>	
<p><b>SZVT</b></p>	<p>V časti „Ďalšie potenciálne opatrenia“, Ekonomické nástroje (str. 92) doplniť o odrážku : - „Ceny tepla so systémov CZT zaťažiť zníženou sadzbou DPH“ Zdôvodnenie: Cieľom návrhu je aspoň čiastočne odstrániť diskrimináciu spotrebiteľov tepla zo systémov CZT, a tým zvýšiť záujem o teplo z CZT, lebo spotrebiteľ z CZT je finančne diskriminovaný oproti spotrebiteľom z individuálnym zdrojov. CZT ako veľké zdroje alebo stredné zdroje znečisťovania ovzdušia sú totiž v porovnaní s individuálnym vykurovaním prísne regulované a kontrolované, sú zaťažené zákonnými povinnosťami voči životnému prostrediu a ochrane ovzdušia a s tým súvisia aj náklady na ich zabezpečenie. Spotrebiteľ tepla z CZT už dnes tieto náklady na ekologizáciu znáša a plus spotrebiteľ platí aj „uhlíkovú“ daň, zatiaľ čo individuálne vykurovanie nie je týmito ekologickými a kontrolnými mechanizmami zaťažené a od „uhlíkovej“ dane je oslobodené. Nakoľko</p>	<p><b>Z</b></p>

	<p>ceny tepla zo systémov CZT schvaľuje Úrad pre reguláciu sieťových odvetví, a teda cenotvorba podlieha prísny m pravidlám regulácie, uvedený mechanizmus je zárukou, že znížená DPH pri platbách za tepelnú energiu sa naozaj v celkových platbách za teplo pre domácnosti v plnej miere prejaví – na rozdiel od voľného trhu, kde takéto zníženie konečných cien po znížení DPH pre obyvateľov nie je možné v konečnom dôsledku zaručiť.</p>	
<b>ÚPPVII</b>	<p>K časti "1.3. Znečistenie ovzdušia na Slovensku - Kvalita ovzdušia na Slovensku" (str. 42, posledný odsek). Navrhujeme doplniť informácie o stave jednotlivých oblastí riadenia kvality ovzdušia, ktoré máme na Slovensku, resp. informácie dať do prílohy k materiálu. Odôvodnenie: Tieto informácie pokladáme za kľúčové v kontexte problematiky kvality ovzdušia.</p>	<b>O</b>
<b>ÚPPVII</b>	<p>K časti "1.3. Znečistenie ovzdušia na Slovensku Kvalita ovzdušia na Slovensku" (str. 42). Na strane 42 k popisu mapy navrhujeme doplniť nasledovné: "SHMÚ na základe hodnotenia kvality ovzdušia v zónach a aglomeráciách v rokoch 2016 – 2018, podľa § 8 ods. 3 zákona č. 137/2010 Z. z. o ovzduší v znení neskorších predpisov navrhlo aktualizáciu vymedzenia oblastí riadenia kvality ovzdušia SR na rok 2019". Odôvodnenie: Vzhľadom na to, že sa počet oblasti riadenia kvality ovzdušia zmenil z 12 oblastí na 14 oblastí máme za to, že by bolo potrebné doplniť dôvod tejto zmeny.</p>	<b>O</b>
<b>ÚPPVII</b>	<p>K časti "Relevantné priority v oblasti zmeny klímy a energetiky - Integrovaný národný energetický a klimatický plán" ( str. 17, posledný odsek). Pôvodný text je nelogický. Je potrebné spresniť časové údaje. Ak bol návrh predložený EK koncom roka 2018, tak jej povinnosťou bolo do 6 mesiacov vydať odporúčania pre SR. Vzhľadom na to, že je začiatok roka 2020 materiál neobsahuje, aké odporúčania EK vydala do 6 mesiacov pre</p>	<b>O</b>

	SR a neuvádza uznesenie vlády SR, ktorým bol materiál schválený, prípadne postup, ktorým bude uvedený materiál predložený EK. Zároveň, v januári 2020 už nemôžeme hovoriť o dátume 31.12. 2019 v budúcom čase.	
<b>ÚPPVII</b>	K časti "Súlad s ďalšími strategickými dokumentmi – operačné programy v rámci Európskych štrukturálnych a investičných fondov (EŠIF) - Operačný program Kvalita životného prostredia" (str. 22). Text týkajúci sa Operačného programu kvalita životného prostredia, navrhujeme skrátiť, zbytočne sa popisujú špecifické ciele a aktivity k jednotlivým špecifickým cieľom. Skôr by sme odporučili stručne popísať čo sa podarilo zrealizovať k 31.12. 2019 z prioritnej osi 1 a prioritnej osi 4.	<b>O</b>
<b>ÚPPVII</b>	V časti "1.1. Priority v oblasti ochrany ovzdušia a ich vzťah k cieľom ostatných politík - Energetická politika ( str. 15, 2. ods.) navrhujeme slovné spojenie "trvalo udržateľný rozvoj" nahradiť slovným spojením "udržateľný rozvoj". Odôvodnenie: Od slovného spojenia trvalo udržateľný rozvoj ustúpila Agenda 2030 z dôvodu realistického hodnotenia možností na neudržateľnosť „trvalo“ udržateľného rozvoja. Tento pojem bol zúžený len na udržateľný rozvoj z dôvodov, ktoré uvádza samotná agenda 2030 (týka sa nielen rozvinutých krajín, ale aj rozvojových).	<b>O</b>
<b>ÚPPVII</b>	V časti "1.1. Priority v oblasti ochrany ovzdušia a ich vzťah k cieľom ostatných politík - Zmena klímy" (str. 15, 4.ods) navrhujeme text "Pri dosahovaní vyššie uvedených cieľov je možné súčasne riešiť aj dosiahnutie cieľov ochrany ovzdušia, t. j. redukcii emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia a dosiahnuť tak zlepšenie kvality ovzdušia." nahradiť textom "Plnenie vyššie uvedených cieľov vytvorí predpoklady aj pre dosiahnutie cieľov ochrany ovzdušia, t. j. redukcii emisií znečisťujúcich látok do ovzdušia a dosiahnuť tak zlepšenie kvality ovzdušia.". Odôvodnenie: Znenie jasnejšie vyjadruje súvzťažnosť	<b>O</b>

	medzi jednotlivými oblasťami uvedenej problematiky.	
<b>ÚPPVII</b>	V časti "1.1. Priority v oblasti ochrany ovzdušia a ich vzťah k cieľom ostatných politík" (str. 8, 2. ods.) navrhujeme text "Definovala tiež negatívne vplyvy na zdravie ľudí a náklady spôsobené znečistením ovzdušia." nahradiť textom "Definovala tiež negatívne vplyvy na zdravie ľudí a náklady na odstraňovanie následkov spôsobených znečistením ovzdušia.". Odôvodnenie: Spresnenie významu textu. Pôvodné znenie nie dostatočne jasne vyjadruje podstatu problému.	<b>O</b>
<b>ÚPPVII</b>	V časti "Priority v oblasti ochrany ovzdušia a ich vzťah k cieľom ostatných politík - Program rozvoja vidieka" ( str. 27, 3 ods.) navrhujeme za slová "počet chovaných zvierat" vložiť slová "na m2". Odôvodnenie: Spresnenie významu textu. Pôvodná formulácia je nezrozumiteľná.	<b>O</b>
<b>ÚPPVII</b>	V časti "Relevantné priority v oblasti zmeny klímy a energetiky - Energetika" ( str. 15) Na strane 15 odporúčame doplniť odkaz na Európsky ekologický dohovor, z ktorého vyplývajú povinnosti pre všetky členské krajiny EÚ. Odôvodnenie: Vydanie Oznámenia EK k Európskemu ekologickému dohovoru zo dňa 10. decembra 2019, je tak dôležitý dokument, ktorý ovplyvní politiky EÚ. Preto je nutné doplniť ho do stratégie.	<b>O</b>
<b>ÚPPVII</b>	V časti "Relevantné priority v oblasti zmeny klímy a energetiky - Smernica o priemyselných emisiách" ( str. 18, 1. ods.) navrhujeme stručné doplnenie, čo v prípade, ak veľké spaľovacie zariadenia nebudú zosúladené s požiadavkami BAT do augusta 2021.	<b>O</b>



<p><b>ÚPPVII</b></p>	<p>V časti "ÚVOD" ( str. 6. ods. 6) navrhujeme text "Už dnes je zrejmé, že ochrana ovzdušia sama nedokáže eliminovať negatívne dopady politik a rozhodnutí iných rezortov, ktoré prispievajú k znečisťovaniu ovzdušia. Riešenie tak komplexnej a prierezovej otázky, akou znečistenie ovzdušia nepochybne je, si vyžaduje medzirezortnú spoluprácu a prijatie opatrení naprieč rôznymi sektormi. Ak sa chceme dostať v ochrane ovzdušia ďalej, musíme sklbiť a zladit' existujúce politiky iných rezortov, aby boli koherentnejšie a dosiahli vyššiu environmentálnu výkonnosť." nahradiť textom "Už dnes je zrejmé, že ochrana ovzdušia sama nedokáže eliminovať negatívne dopady politik a rozhodnutí iných rezortov, ktoré prispievajú k znečisťovaniu ovzdušia. Riešenie tak komplexnej a prierezovej otázky, akou znečistenie ovzdušia nepochybne je, si vyžaduje zavedenie nadrezortného riadenia na úrovni ústredných orgánov štátnej správy v súlade s pripravovanou Víziou a stratégiou rozvoja SR do roku 2030, medzirezortnú spoluprácu a prijatie opatrení naprieč rôznymi sektormi. Ak sa chceme dostať v ochrane ovzdušia ďalej, musíme sklbiť a zladit' existujúce politiky iných rezortov, aby boli koherentnejšie a dosiahli vyššiu environmentálnu výkonnosť.". Odôvodnenie: Tak ako vyplýva zo samotného znenia pôvodného textu je nevyhnutné zavedenie nadrezortného riadenia a plánovania, prostredníctvom, ktorého budú dostupné nástroje na všetkých stupňoch plánovania a riadenia na zabezpečenie koordinovaného postupu.</p>	<p><b>O</b></p>
<p><b>ÚPPVII</b></p>	<p>Všeobecne k materiálu - Národný program znižovania emisií je súčasťou pripravovanej komplexnej Stratégie ochrany ovzdušia Slovenskej republiky do roku 2030, ktorej súčasťou bude tiež Stratégia na zlepšenie kvality ovzdušia. Nerozumieme, prečo je potrebné toľko stratégií na zníženie emisií a dosiahnutie kvality ovzdušia. Rastúci počet dokumentov rapídne zvyšuje zložitosť a náročnosť medzirezortnej spolupráce uvedenej v predchádzajúcej pripomienke.</p>	<p><b>O</b></p>

<b>Verejnosť</b>	Nemyslíte sa ani trochu, že 5 pracovných dní na pripomienkovanie takéhoto závažného dokumentu je trochu málo? Či to bolo spravené neschvál', aby všetci mali málo času a nemohlo sa to poriadne spripomienkovať.	<b>O</b>
<b>Verejnosť</b>	Smernica (EÚ) 2016/2284 nadobudla účinnosť 31. decembra 2016 a za 3 roky spraviť takýto paškvil, tak to všetka česť a dať lehotu na pripomienkovanie 5 pracovných dní, tak to chce uznanie. Robiť Národný program znižovania emisií Slovenskej republiky 3 roky, ale verejne ho pripomienkovať 5 pracovných dní, nie je to trochu nepomer? Tri roky tam spíte a len 5 pracovných dní na pripomienkovanie. To keď pošlete do Bruselu, tak tam aj napíšte. Robili sme na tom 3 roky a všetci ostatní sa k tomu mohli vyjadriť až za 5 pracovných dní.	<b>O</b>
<b>Verejnosť</b>	Vám už na tom ministerstve úplne prešlo a neviete čo so sebou. Ako môžete navrhnúť opatrenie "Skrátenie intervalu technických kontrol vozidiel starších než 8 rokov zo súčasného intervalu každé dva roky na raz ročne" v súvislosti so znižovaním emisií? Čo ste nikdy neboli na technickej kontrole? Veď na technickej kontrole sa kontrolujú brzdy, svetlá a podobne, ale nie emisie. Skúste navrhnúť opatrenia, ktoré bežným ľuďom pomôžu a nie vymýšľať nezmysly.	<b>O</b>
<b>ZVVB</b>	1. K opatreniu DOP_7: Podpora rozvoja infraštruktúry pre vozidlá s alternatívnym pohonom (str. 71) V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame na konci textu vložiť poslednú vetu v znení: „Vypracovanie analýzy potreby zavedenia palív s vyšším obsahom biopalív s fokusom na nízkoemisné zmesi E85, ED95, B30 a B100 (dodávatelia palív, dodávatelia biopalív, MH SR, MŽP SR )“ a v časti s názvom: „Metodika použitá pre analýzy“ žiadame na konci doplniť bodku a vložiť poslednú vetu	<b>Z</b>

	<p>v znení: „Národný energetický a klimatický plán SR“. Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NO<sub>x</sub>, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytechnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	
<p><b>ZVVB</b></p>	<p>2. K opatreniu DOP_10: Nízkoemisná verejná doprava v mestách (str. 73) - V časti s názvom: „Stručný opis opatrenia“ žiadame znenie vety: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro atď.)“ nahradiť nasledovným znením: „Najneskôr do roku 2030 musia byť preto všetky taxíky vozidlá s nízkymi emisiami (napríklad pohon na CNG, LPG, elektro, vysokobiopalivové zmesi na báze etanolu (E85, ED95) na báze biodieslu (B30 a B100) atď.)“ a v časti s názvom: „Metodika použitá pre analýzy“ žiadame v druhej vete slová: „zemného plynu prípadne elektrickej energie“ nahradiť slovami: „alternatívnych palív“. Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a bioetanol (podstatná zložka E85 a ED95) a biodiesel majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín resp. nafta. Konkrétne bioetanol má nižšie emisie NO<sub>x</sub>, PM a benzénu. Zdroje informácií sú</p>	<p><b>Z</b></p>

	<p>porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)  <a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a></p>	
<p><b>ZVVB</b></p>	<p>3. K časti „Ďalšie potenciálne opatrenia“, stati „V oblasti dopravy“ (str. 92) – Znenie prvej odrážky v znení: „Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie benzínu E85.“ nahradiť nasledovným znením: „Prechod z benzínu E5 na E10 a zavedenie vysokobiopalivových zmesí E85, ED 95, B30 a B100.“ Odôvodnenie: Biopalivá sú jedným z alternatívnych palív a etanol (podstatná zložka E85 a ED95) majú nižšie emisné charakteristiky ako benzín, konkrétne má nižšie emisie NO<sub>x</sub>, PM a benzénu. Zdroje informácií sú porovnávacie štúdie uskutočnené vo Švédsku (porovnanie E85 a benzínu) a Rakúsku (porovnanie E5, E10 a E20): A comparison of emissions from ethanol and petrol fuelled cars (IVL, Swedish Environmental Research Institute, 2016)  <a href="https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf">https://www.ivl.se/download/18.343dc99d14e8bb0f58b75e4/1445517474842/B1962.pdf</a>  Evaluation of the effect of ethanol on LDVs CO<sub>2</sub>- and particle-number-emissions within onroad-testing (Technická univerzita Viedeň, Rakúsko, 2017)  <a href="https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf">https://www.epure.org/media/1543/20170407_presentation_e_end-2.pdf</a> So zvyšujúcim sa podielom biodieslu v naftě klesajú emisie NO<sub>x</sub>: A Comparative Analysis of Biodiesel and Diesel Emissions (Worcester Polytecnic Institute, USA)</p>	<p><b>Z</b></p>

	<a href="https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf">https://web.wpi.edu/Pubs/E-project/Available/E-project-042815-163944/unrestricted/Biodiesel_MQP_FINAL.pdf</a>	
<b>MZSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>MKSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>ÚJDSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>NBÚ</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>ÚNMSSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>MSSR - Sekcia legislatívy</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>MŠVVaŠSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>GPSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>ÚPVSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>ÚVO</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>MPSVRSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>PMÚSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>ŠÚSR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>MZVEZ SR</b>	Odoslané bez pripomienok	
<b>NBS</b>	Odoslané bez pripomienok	

Vysvetlivky k použitým skratkám v tabuľke:

O – obyčajná

Z – zásadná