



NÁZEV MATERIÁLU	Stanovisko Svazu průmyslu a dopravy ČR k Implementačnímu plánu Hospodářské strategie České republiky: Česko do TOP 10
Č. J.	24/2025
DATUM ZPRACOVÁNÍ	13. března 2025
KONTAKTNÍ OSOBA	Milan Klempíř
E-MAIL	mklempir@spcr.cz

OBECNÉ PŘIPOMÍNKY

1. K materiálu obecně

Svaz průmyslu a dopravy ČR oceňuje, že Hospodářská strategie směřuje k implementační fázi. Ostatně aby byla samotná strategie vymahatelná a vedla k požadovaným záměrům, nutně musí obsahovat konkrétní implementaci s definováním jasných cílů a měřitelných indikátorů s pravidelným vyhodnocením probíhajícího procesu. Vítáme tedy vážně míněnou snahu předkladatele o takovýto přístup.

Aby však Implementační fáze dostatečně odpovídala aktuální realitě tuzemského hospodářství, je nutné reagovat i na aktuální největší výzvy/témata a zohlednit již dříve artikulované požadavky Svazu průmyslu na nutnost zvýšení konkurenceschopnosti českých podniků a ekonomiky. Především se jedná o

- aktivní přístup k revizi evropské legislativy a zásadní deregulaci podnikatelského prostředí,
- konkrétní řešení vysokých cen energie v mezinárodním porovnání,
- jasné kroky k zatraktivnění daňových odpočtů na výzkum a vývoj.

Bohužel ani jeden z těchto požadavků, na kterých kriticky závisí konkurenceschopnost řady tuzemských podniků, není v Implementační fázi zdůrazněn s uvedením konkrétních kroků k jejich co nejrychlejšímu řešení. Bez těchto klíčových faktorů je tedy nutno konstatovat, že Implementační fáze Hospodářské strategie dostatečně nereaguje na aktuální vývoj a obsahuje zásadní nedostatky.

Tato připomínka je zásadní.

2. Nedostatečné zohlednění strategických odvětví

V rámci dokumentu postrádáme jakákoliv opatření či informace přímo se týkajících farmaceutického průmyslu, který je v Hospodářské strategii označen za strategický. Nevidíme ani žádné informace k obrannému průmyslu.

Odůvodnění:

Farmaceutický průmysl představuje strategické odvětví, jak se ostatně ukázalo nejen např. v době pandemie COVID-19. Jménem SP ČR jsme připraveni poskytnout náměty, jak uvedený sektor podpořit, a to včetně těch relativně snadno realizovatelných. Stejně jako v případě farmaceutického průmyslu nevidíme ani konkrétní

kroky týkající se obranného průmyslu. Rozumíme, že implementační karty vycházejí z výběru opatření uvedených v HS. Žádáme alespoň o informace k dalším aktivitám v těchto oblastech.

Tato připomínka je zásadní.

3. Nedostatečné zohlednění kritických sektorů dopravy

Text implementačního plánu hospodářské strategie opomíjí některé druhy dopravy strategické pro ČR, včetně letecké a vodní dopravy. Důraz chybí všeobecně také na nákladní dopravu.

Odůvodnění:

Materiál nedostatečně zdůrazňuje, že pro úspěšné naplňování hospodářské strategie bude třeba ke službám a průmyslu i funkční doprava. Ačkoliv je oblast dopravy zohledněna v opatření 01 a 02 v kapitole 2.2, týká se především rozvoje dálniční sítě.

Jiné druhy dopravy, především letecká, a vodní, jsou v podstatě opomíjeny. Důraz chybí všeobecně také na nákladní dopravu. Je nutno podotknout, že například nákladní doprava se bude muset pod tlakem politik jako je ESG, EU ETS a RED III. transformovat tak, aby byla průmyslu a službám v budoucnu oporou.

Také letecká doprava a s ní spojená strategická letištní infrastruktura je z tohoto dokumentu vynechána, přestože přispívá ke konkurenceschopnosti a má potenciál využití strategického geografického umístění. Navíc jsou velká mezinárodní letiště nedílnou součástí transevropské dopravní sítě (TEN-T) a musí být schopna poskytovat kapacity pro zajištění vysoké úrovně služeb pro osobní i nákladní přepravu.

Vodní doprava je opomíjena jak z pohledu nedostatečné údržby k zajištění splatnosti na Labsko – Vltavské cestě, tak z pohledu celkově nedobudované použitelné vodní cesta a napojení ČR na námořní přístavy vodní cestou. Z hlediska vitálního zájmu ČR na přímém a svobodném dopravním přístupu k mořím a světovému námořnímu obchodu jde přitom o naprosto zásadní věc. V této souvislosti hrozí zánik sektoru vodní dopravy, absence napojení vodní cestou na námořní přístavy, nemožnost transportu strategických či nadměrných zásilek a v důsledku i další ztráta konkurenceschopnosti vůči okolním státům.

Tato připomínka je zásadní.

4. K novému energetickému zákonu

Nový energetický zákon by měl být vypracován, ale to nijak významně samo o sobě nepřispěje ke konkurenceschopnosti ČR a tedy ani k Hospodářské strategii.

Odůvodnění:

I když je dobré, že přepracováním stávajícího, mnohokrát novelizovaného energetického zákona, dojde k jeho zprehlednění, rozhodně nepůjde o žádný významný příspěvek ke zvýšení konkurenceschopnosti ČR, natož aby ho stálo za to zmiňovat v implementačním plánu Hospodářské strategie.

Tato připomínka je zásadní.

5. K dekarbonizačním procesům

Dekarbonizační procesy, které ČR bude muset implementovat díky legislativě EU, nebudou v mnoha případech zvyšovat, ale naopak snižovat konkurenceschopnost ČR na světovém trhu, neboť budou zvyšovat náklady na výrobu zboží.

Odůvodnění:

Dekarbonizační procesy logicky zvyšují náklady na zboží, a pokud konkurence takové náklady nemá, pak ČR musí ztrácet konkurenceschopnost minimálně při exportu zboží na tyto konkurenční trhy.

Tato připomínka je zásadní.

6. Ke konkurenceschopnosti ČR

Jednou z cest ke zvýšení konkurenceschopnosti ČR je revize systému EU ETS, tak aby se například cena povolenky pohybovala v určitém cenovém pásmu. Současně je potřebná revize FF 55 za stejným účelem.

Odůvodnění:

Pokud bude výroba energií a zboží zatížena vyšší cenou povolenky či jinými dodatečnými náklady v EU, než na jiných kontinentech, nebude možné pro EU na těchto trzích konkurovat.

Tato připomínka je zásadní.

7. K Příloze: Karty opatření pro první fázi

Žádáme o možnost se vyjádřit k návrhům zbývajících karet obsahující především oblast výzkumu a vývoje (kódy 1.2.Op.05 a 1.2.Op.06).

Odůvodnění:

Předloženy jsou jen návrhy 28 z plánovaných 31 opatření pro první fázi. Jelikož chybějící části zahrnují důležitá opatření, měl by mít Svaz možnost vyjádřit se rovněž k nastavení i těchto karet.

Tato připomínka je zásadní.

KONKRÉTNÍ PŘIPOMÍNKY

8. Ke kapitole I (str. 8) a ke kapitole Harmonogram a fáze zpracování - Tabulka: přehled opatření pro první fázi – kód 1.2.Op.06 (str. 14)

Žádáme doplnit větu takto (str. 8): *„Zavedení finančních nástrojů do financování výzkumného ekosystému včetně zatraktivnění daňových odpočtů na výzkum a vývoj,...“*

A následně doplnit větu takto (str. 14): *„Zavést do financování výzkumného ekosystému finanční nástroje a zatraktivnit daňové odpočty na výzkum a vývoj,...“*

Odůvodnění:

Pro posílení konkurenceschopnosti ČR, zvýšení inovačních aktivit firem či rozšíření možností financování výzkumných a vývojových aktivit považujeme za nezbytné zatraktivnit daňové odpočty na VaV. Svaz s vládními představiteli dlouhodobě jedná o konkrétních opatřeních. V nejbližší době by mělo být rozhodnuto o legislativních úpravách, proces zatraktivnění však vyžaduje také následné kroky, které by měly snížit rizika či nejistotu pro poplatníky.

Tato připomínka je zásadní.

9. Ke kapitole II Strategická infrastruktura

Požadujeme do implementačního plánu doplnit tyto body:

- a) Rozvoj dobíjecí a plnicí infrastruktury pro osobní, lehká užitková a těžká nákladní vozidla.
- b) Podpora zvyšování recyklačních kapacit v rámci ČR společně s ulehčením administrativních nároků na transport inertního nebo strategického odpadu.

Odůvodnění:

Dekarbonizace ekonomiky představuje zásadní změnu pro oblast energetiky, ale má rovněž zásadní dopady do výrobních odvětví. ČR je zemí s významnou rolí automobilového průmyslu, současný výrobní model odvětví ale projde značnými proměnami. Cílem státu tedy má být vytvoření podmínek pro hladký přechod tuzemského průmyslu na čistou mobilitu. Oblast čisté mobility je tedy strategické odvětví nikoliv jen z pohledu dopravního, ale i z pohledu průmyslového a ČR má být, jak bylo konstatováno v samotné Hospodářské strategii, připravena aktivně podpořit rozvoj průmyslového ekosystému zaměřeného na rozvoj průmyslu, technologií, služeb a aplikací v oblasti čisté mobility.

Stejně tak byl v Hospodářské strategii zdůrazněn potenciál využívání druhotných surovin a vliv regulačních nástrojů v legislativě EU. Tomu by ale měl odpovídat také implementační plán.

Tato připomínka je zásadní.

10. Ke kapitole II Strategická infrastruktura

Požadujeme doplnit větu na str. 9 takto: „Společně s dalšími opatřeními budou realizovány kroky pro zjednodušení povolovacích procesů u **nových zdrojů obnovitelné energie i zařízení pro skladování energie**“

Odůvodnění:

Výstavba nových OZE bohužel i nadále v Česku naráží na málo efektivní povolovací procesy, které brání výstavby např. nových solárních i větrných parků, jejíž výstavba trvá déle, než je nutno pro dosažení cílů NKEP a zajištění dodávek levné energie.

Tato připomínka je zásadní.

11. Ke kapitole II Strategická infrastruktura

Požadujeme ustanovení na str. 9 doplnit takto: *K rozvoji digitálních služeb **přispěje pokrytí** mobilním signálem 5G po území České republiky, **které je kontinuálně zvyšováno a dále k tomu přispěje podpora výstavby optické konektivity.** Rovněž bude podpořen výzkum a vývoj v této oblasti.*

Odůvodnění:

Jedná se o zpřesnění a zkvalitnění textace, aby lépe odpovídala aktuální situaci a vývoji v sektoru elektronických komunikací.

Tato připomínka je zásadní.

12. Ke kapitole III Industrializace s přidanou hodnotou

Požadujeme do implementačního plánu doplnit tento bod: *„Podpora dekarbonizace klíčových průmyslových odvětví pro HDP České republiky a zavedení motivačních opatření pro jejich transformaci.“*

Odůvodnění:

Požadujeme doplnit implementační plán o daný bod, neboť se jedná o zásadní zájem ČR, který odpovídá také záměrům Hospodářské strategie.

Tato připomínka je zásadní.

13. Ke kartě opatření 1.1. 03 – Modernizovat zákoník práce

Definovaný strategický cíl je příliš obecný vzhledem ke konkrétně stanoveným indikátorům. Požadujeme tento strategický cíl rozvést o další specifické cíle, které by lépe vystihovaly, kam mají definovaná opatření na základě zákoníku práce směřovat.

Odůvodnění:

Definovaný strategický cíl v podobě „Inkluzivního trhu práce“, specifický cíl „Zvýšení flexibility pracovně-právních vztahů“ a případně další definované specifické cíle (viz naše doporučení výše o doplnění dalších specifických cílů) požadujeme doplnit o další relevantní indikátory, pomocí nichž budou tyto cíle měřitelné.

Tato připomínka je zásadní.

14. Ke kartě opatření 1.1. 10 – Posilovat rozsah praktického vzdělávání formou tzv. duálního vzdělávání

Definované cíle jsou i v následujícím opatření spíše obecné. Indikátor splnění také není dostatečně vypovídající. Požadujeme upřesnit, případně zvolit jiná vypovídající kritéria.

Odůvodnění:

Cíle v podobě „Sladění nabídky a poptávky na trhu práce“, „Vynikat v přilákání a udržení talentů“ a „Rozvinout znalostní ekonomiku s důrazem na spolupráci firem a výzkumných institucí“ jsou samy o sobě obecné a v rámci takovéto definice je velmi obtížné ex post vyhodnotit úspěch proklamovaného záměru. Stejně tak indikátor v podobě „Podíl skills mismatch“ neposkytuje dostatečný přehled o úspěšnosti realizace záměru, resp. není uveden cílový podíl „skills mismatch“, nemluvě o možnosti doplnění dalších indikátorů.

Tato připomínka je zásadní.

15. Ke kartě opatření 1.5 01a – Reforma veřejné správy – Zvýšení prvků AI ve veřejné správě

Jednotlivé kroky a postupná realizace opatření je plánovaná až v letech 2027-2029, což je příliš pozdě.

Odůvodnění:

Testování AI pro účely státní správy (rok 2027), realizace legislativních změn či vymezení role AI v rámci obcí či správních úřadů (2028) a postupná integrace s počátkem využívání AI (2029) je plánováno s vysokým zpožděním vzhledem k aktuálnímu vývoji. Pokud chceme být schopni udržet tempo s aktuálním technologickým vývojem a očekávanou digitalizací státní správy, je nutné zrychlit proces implementace.

Tato připomínka je zásadní.

16. Ke kartě opatření 2.2 01 – financování, rozvoj a údržba infrastruktury

Požadujeme upravit znění (str. 14, str. 35) takto: *„Dostatečně a plynule financovat rozvoj a údržbu infrastruktury; vybudovat kvalitní a bezpečné silniční a železniční sítě do všech aglomerací České republiky, včetně kvalitní a dostatečně kapacitní sítě silnic I. třídy zabezpečující propojení jednotlivých regionů a jejich napojení na dálnice. Součástí kvalitní dopravní infrastruktury by měla být výstavba telekomunikační infrastruktury a pasivní infrastruktury s uplatněním otevřeného přístupu.“*

Odůvodnění:

Jedná se o zpřesnění a zkvalitnění textace, aby lépe odpovídala aktuální situaci a požadavkům státu na kvalitní dopravní infrastrukturu 21. století včetně využití potenciálu sektoru elektronických komunikací. S ohledem na vývoj poptávky po digitálních službách je žádoucí, aby všechny dopravní koridory zahrnovaly i část výstavby telekomunikační infrastruktury. Dopravní koridor bez kvalitní telekomunikační konektivity nenaplňuje potenciální přínosy výstavby takové infrastruktury. Zajištění kvalitní telekomunikační infrastruktury na dopravních koridorech motivuje investory pro investice v daných oblastech podél dopravních koridorů.

Tato připomínka je zásadní.

17. Ke kartě opatření 2.3 05 – podpora rozvoje mobilních veřejných komunikačních sítí.

Požadujeme upravit znění takto (str. 15, str. 37): *„Podporovat kontinuální rozvoj 5G a vyšších mobilních veřejných komunikačních sítí, a to usnadněním výstavby těchto sítí.“*

Odůvodnění:

Jedná se o zpřesnění a zkvalitnění textace, aby lépe odpovídala aktuálním požadavkům na služby elektronických komunikací.

Tato připomínka je zásadní.

18. Ke kartě opatření 2.4 01a – kybernetická bezpečnost, kritická infrastruktura

Požadujeme upravit znění takto: (str. 15, str. 38): „Zajištit implementaci Směrnice o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Evropské unii (směrnice o bezpečnosti sítí a informací 2, Network & Information Security Directive, NIS 2), systematicky posilovat odolnost kritické infrastruktury skrze zvyšování standardů kybernetické bezpečnosti, **při implementaci vyhodnocovat dopady na podnikatelské subjekty vzhledem na ekonomickou a další náročnost opatření, vyhodnocovat sladěnost s požadavky unijních pravidel tak, aby nepřispívaly k fragmentaci vnitřního trhu EU.**“

Odůvodnění:

Při implementaci by měl být posuzován dopad legislativy, a to ve smyslu robustní kvantifikace ekonomických a dalších dopadů (impact assessment) na podnikatelské subjekty. Zároveň je nutné dbát na takovou formu implementace, která nebude podporovat další fragmentaci vnitřního trhu EU, jelikož kybernetické hrozby v EU neznají hranice. Zajištění vysoké úrovně kybernetické bezpečnosti v EU je možné pouze tehdy, pokud bude přijímána a na národní úrovni transponována taková legislativa, která umožní podnikatelským subjektům plnit požadavky bez administrativní a jiné zátěže, a to i v případě, že působí i v jiných členských státech EU.

Tato připomínka je zásadní.

19. Dotazy ke směrnici ČOV

Dotkne se uvedená směrnice v níže uvedených případech průmyslových ČOV, které čistí také městské odpadní vody?:

- Zavedení terciálního stupně čištění na ČOV v aglomeracích nad 10 000 PE (fosfor a dusík) a zavedení nových limitů pro vypouštění odpadních vod pro fosfor a dusík.
- Rozšíření na zavedení kvartérního stupně čištění na čistírnách odpadních vod.
- Povinnost provádět energetické audity ČOV

Odůvodnění:

- Nová směrnice zahrnuje požadavek na čištění širšího spektra znečišťujících látek, včetně mikropolutantů, kosmetických přípravků a farmaceutických reziduí, což vyžaduje pokročilejší technologie čištění. Zavedení kvartérního stupně čištění na čistírnách odpadních vod (ČOV) v aglomeracích nad 150 000 populačního ekvivalentu (PE) a pro vybrané aglomerace o velikosti 10 000. Náklady na tuto modernizaci a následný provoz budou částečně (minimálně z 80 %) hrazeny příslušnými průmyslovými odvětvími.
- Směrnice zavádí dosažení energetické neutrality ČOV s kapacitou nad 10 000 PE do roku 2045 jakožto podpora využívání obnovitelných zdrojů energie v tomto sektoru. Tyto čistírny budou povinny provádět každé čtyři roky energetické audity a podporovat realizaci nákladově efektivních opatření ke snižování spotřeby energie a využívání obnovitelných zdrojů energie s cílem dosáhnout energetické neutrality.
 - První energetické audity musí být provedeny do 31. prosince 2028 u ČOV, které zpracovávají zatížení odpovídající 100 000 PE a vyššímu, a na ně napojených stokových soustav.
 - Do 31. prosince 2032 u ČOV, které zpracovávají zatížení odpovídající 10 000 PE a vyššímu, ale nižšímu než 100 000 PE, a na ně napojených stokových soustav.

Tato připomínka je doporučující.