



**CDE**

Centrum  
pro dopravu  
a energetiku

# Jak předcházet energetické a dopravní chudobě v ČR pomocí **Sociálního klimatického fondu**

prosinec 2023

[www.cde-org.cz](http://www.cde-org.cz)

# Emisní povolenky pro dopravu a budovy a Sociální klimatický fond

V rámci balíčku klimatické legislativy **Fit for 55**, který má za cíl snížit evropské emise skleníkových plynů o alespoň 55 % do roku 2030 v porovnání s rokem 1990, byla přijata i reforma evropského systému obchodování s emisními povolenkami (**EU ETS**). V rámci této reformy dojde mimo jiné ke vzniku zcela nového systému, který bude pokrývat emise vznikající při spalování fosilních paliv v silniční dopravě a ve vytápění a chlazení budov<sup>1</sup>.

Tento nový systém, často také nazývaný **ETS2**, začne fungovat v roce 2027 s možností odsunutí startu o rok, pokud budou ceny plynu a ropy na trhu výrazně dražší než dosavadní průměr. Jelikož se jedná o opatření, které bude mít dopad na ceny paliv a pohonných hmot pro domácnosti a podniky, bude systém opatřen několika pojistkami. Počítá např. s tím, že v prvních letech jeho fungování bude existovat mechanismus, díky kterému by se cena povolenky neměla dostat nad úroveň

45 eur za tunu CO<sub>2</sub> a nemělo by tudíž docházet k neočekávaným výkyvům. Zároveň ještě před spuštěním ETS2 vznikne nový Sociální klimatický fond (SKF).

Sociální klimatický fond začne fungovat v roce 2026. Do června roku 2025 mají členské státy povinnost vypracovat národní Sociálně-klimatické plány. V těchto plánech musí být uvedeno, na co a jak budou prostředky z Fondu využívány a také jakými způsoby stát

<sup>1</sup> Directive (EU) 2023/959. [https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2023.130.01.0134.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2023%3A130%3ATOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2023.130.01.0134.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2023%3A130%3ATOC)

plánuje zmírňovat negativní sociální dopady dekarbonizace. Členské státy mají podrobně zanalyzovat situaci, identifikovat skupiny lidí ohrožené energetickou a dopravní chudobou a přichystat konkrétní kroky vedoucí k podpoře těchto skupin a snížení míry energetické a dopravní chudoby.

Celkově bude Sociální klimatický fond disponovat částkou 86,7 mld. eur, z nichž 25 % je kofinancováno členskými státy. Alokace Fondu pro Českou republiku činí 2,4 % celkového objemu Fondu. Ministerstvo životního prostředí (MŽP) odhaduje, že Česká republika bude mít díky SKF k dispozici 50 mld. Kč pro období let 2026 až 2032<sup>2</sup>. Cílem Fondu je kompenzace dopadů ETS2 českým domácnostem a mikropodnikům, zejména pak těm nejzranitelnějším.

Fond umožňuje řešit negativní dopady zavedení ETS2 dvojitým způsobem. Primárně mají peníze směřovat na strategické investice s trvalým a systémovým účinkem, které povedou k dlouhodobému snižování emisí skleníkových plynů, jako jsou renovace budov, elektrifikace dopravy či zpřístupnění výroby energie z obnovitelných zdrojů. Zbytek financí (37,5 %) je podle evropských pravidel možné využít na krátkodobou úlevu zranitelným skupinám obyvatel formou sociálních tarifů a přímé podpory příjmů. Podporovaná opatření musí respektovat evropské environmentální a klimatické standardy a musí splňovat princip „do no significant harm“ (tedy nezpůsobovat žádnou významnou škodu). Fond by měl doplňovat další existující evropské finanční nástroje (např. Národní plán obnovy nebo Fond spravedlivé transformace), nikoli se s nimi překrývat<sup>3</sup>.

**Česká republika má dle informací MŽP v plánu vynaložit 19 mld. Kč na přímé kompenzace, 28 mld. Kč na systémová opatření na dekarbonizaci**

**dopravy a budov a 3 mld. Kč na technickou asistenci. Mezi chystaná podporovaná opatření bude mimo jiné spadat zvyšování energetické účinnosti, renovace budov, budování obnovitelných zdrojů energie, rozvoj komunitní energetiky, nízkoemisní mobility a mikromobility, výstavba cyklistické infrastruktury a další.**



<sup>2</sup> MŽP: Sociální klimatický fond. [https://www.mzp.cz/cz/socialni\\_klimaticky\\_fonda](https://www.mzp.cz/cz/socialni_klimaticky_fonda)

<sup>3</sup> CEE Bankwatch Network: Social Climate Fund - unlocking the potential for a socially just transition. 2023. [https://bankwatch.org/wp-content/uploads/2023/11/2023\\_11\\_23\\_Social-Climate-Fund-unlocking-the-potential-for-a-socially-just-transition.pdf](https://bankwatch.org/wp-content/uploads/2023/11/2023_11_23_Social-Climate-Fund-unlocking-the-potential-for-a-socially-just-transition.pdf)

# Sociální dopady zpoplatnění emisí v dopravě a v budovách

Pro správné zacílení podpůrných politik a nástrojů, jako je **Sociální klimatický fond**, je nutné nejprve analyzovat předpokládané dopady zavedení emisních povolenek pro sektory silniční doprava a budov. Spotřební chování domácností se liší v závislosti na výši příjmů. Podle analýzy dostupných dat, kterou provedla organizace WWF<sup>4</sup>, lze říci, že bohatší domácnosti obecně spotřebovávají více energie než ty chudší. To platí zejména v dopravě, jelikož nejchudší domácnosti si často nemohou dovolit vlastnit automobil, zatímco bohatší domácnosti jich vlastní i několik. Ve vytápění se pak rozdíl zmenšují. Je to dáno zejména tím, že v případě vytápění je poptávka zpravidla méně elastická a nereaguje tolik na cenu jako spíše na potřebu. Zvýšení ceny paliv pro vytápění tak samo o sobě nemá dostatečný efekt na změnu chování, zejména pokud domácnosti nemají žádné dostupné alternativy k vytápění pomocí fosilních paliv, jako je uhlí či plyn. Z hlediska energetické chudoby hraje právě vytápění klíčovou roli, protože představuje v průměru 68 % veškeré spotřeby energie domácností<sup>5</sup>.

Právě proto je potřeba ještě před spuštěním ETS2 cíleně podporovat opatření na snižování závislosti na

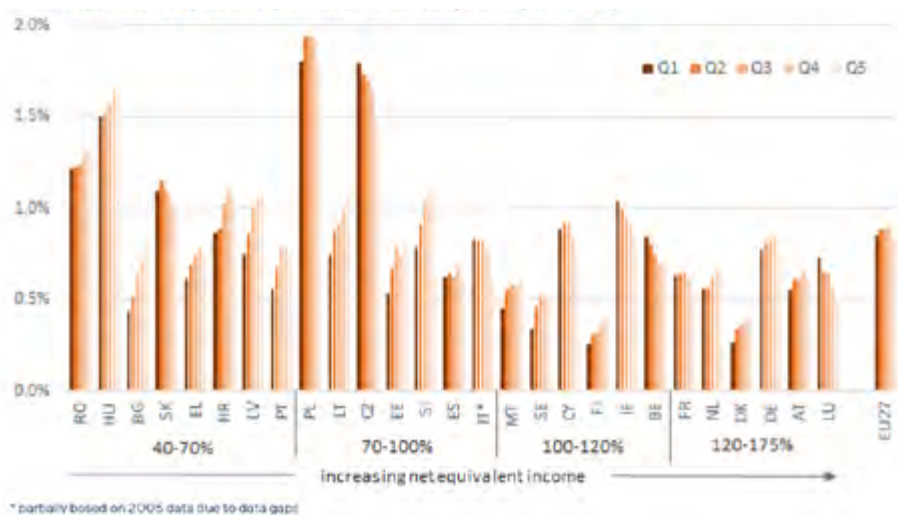
fosilních palivech ve vytápění budov, včetně masivního zateplování, zejména se zacílením na zranitelné domácnosti. Tato opatření by neměla být ponechána pouze na jednotlivých domácnostech a jejich finančních možnostech (i s přihlédnutím k dotacím), ale tam, kde je to možné, by mělo k renovaci a zateplování docházet v koordinaci státu a místních samospráv. Nabízí se např. budovy škol, školek, domovů pro seniory či zdravotnická a sociální zařízení. Je možné také zavést pravidla pro majitele a pronajímatele nemovitostí a požadovat, aby pronajimatelné budovy splňovaly určité energetické standardy.

Analýza WWF zároveň odhaluje, že v České republice budou zavedením systému ETS2 nejvíce zasaženy nejnižší dva příjmové kvintily – tedy 40 % nejchudších domácností. Česká republika se tak odlišuje od většiny členských států, kde vyšší ceny pohonných hmot a paliv nejvíce pocítí naopak nejvyšší příjmové kvintily.

Ze závěrů analýzy WWF dále vyplývá, že pokud nebude ETS2 doprovázeno doplňujícími opatřeními, budou jeho dopady sociálně regresivní. Dopady na nejchudší segmenty společnosti budou relativně větší než na ty nejbohatší.

4 WWF: ETS2 and SCF impact studies. 2022. [https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/ets2\\_and\\_scf\\_studies\\_review\\_final\\_1\\_.pdf](https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/ets2_and_scf_studies_review_final_1_.pdf)

5 ČSÚ: Spotřeba paliv a energií v domácnostech - ENERGO2021. 2022. <https://www.czso.cz/documents/10180/196217611/15018922.pdf/0ea35dae-ab5f-42f7-b7ef-2819a7ffa025?version=1.1>



Graf ukazuje relativní zátěž EU ETS2 pro domácnosti při ceně 55 EUR za tunu CO2 jako podíl na spotřebních výdajích domácnosti podle příjmových kvintilů v jednotlivých členských státech (ekvivalentní čistý příjem na obyvatele roste zleva doprava).

Zdroj: [https://www.feue.awsassets.panda.org/downloads/ets2\\_and\\_scf\\_studies\\_review\\_final\\_\\_1\\_.pdf](https://www.feue.awsassets.panda.org/downloads/ets2_and_scf_studies_review_final__1_.pdf)

Otázka závislosti na fosilních palivech tak již není čistě otázkou klimatickou, ale i otázkou sociální. Relativně více se také ETS2 dotkne populace žijící na venkově a na městských periferiích. Tyto dopady však mohou být výrazně zmírněny, pokud budou výnosy z ETS2 cíleně recyklovány tak, aby pomohly právě nejvíce zranitelným skupinám. Největší efekt (jak sociální, tak klimatický) bude mít využití výnosů na dlouhodobé investice do dekarbonizace dopravy a vytápění budov. WWF ovšem upozorňuje, že z dotací na zvyšování energetické účinnosti a instalaci obnovitelných zdrojů zpravidla nejvíce profitují středně- a vysokopříjmové domácnosti.

Podle studie institutu Adelphi<sup>®</sup> je míra energetické chudoby vyšší v členských státech s nižším HDP na hlavu, zatímco dopravní chudoba se vyskytuje poměrně rovnoměrně ve všech členských státech EU. Nejčastěji se tyto typy chudoby dotýkají obyvatel ve třech nejnižších příjmových decilech, avšak v regionu střední a východní Evropy jsou dotčeni i obyvatelé ve středních příjmových decilech. Negativní vliv zde

má stále velký podíl spalování uhlí na vytápění a malý podíl elektromobilů ve vozovém parku. Tento region se také vyznačuje horším stavem budov, což vede k jejich vyšší energetické náročnosti, a větším podílem obyvatelstva žijícího na venkově, což je jeden z hlavních faktorů zranitelnosti vůči vyšším cenám pohonných hmot.

**3 faktory, které poukazují na vysokou míru zranitelnosti vůči zvyšování cen paliv a pohonných hmot ve vytápění a dopravě:**

**nízké příjmy**

**závislost na fosilních palivech ve vytápění a dopravě**

**bydlení na venkově či městské periferii**

6 Adelphi, Öko-Institut, CSD, WiseEuropa: Putting the ETS 2 and Social Climate Fund to Work. 2023. [https://adelphi.de/system/files/document/policy-report\\_putting-the-ets-2-and-social-climate-fund-to-work\\_final\\_02.pdf](https://adelphi.de/system/files/document/policy-report_putting-the-ets-2-and-social-climate-fund-to-work_final_02.pdf)



# Energetická chudoba

Pro energetickou chudobu se využívá několik různých definic. Platforma pro sociální bydlení ve své studii používá definici, podle níž se do energetické chudoby dostane domácnost, která si buď nemůže dovolit dostatečně vytápět byt či dům, přiznává dluhy na energiích, nebo vynakládá na energie velkou část ze svých příjmů a zároveň je u ní přítomen jakýkoliv druh chudoby (příjmová, subjektivní či materiálová deprivace)<sup>7</sup>. Poněkud obecněji by se pak jako primární zdroje energetické chudoby daly označit tři faktory: **nízký příjem domácnosti, vysoké ceny energií a nízká energetická účinnost budov**. Ačkoli výše zmíněná definice vychází z metodiky Ministerstva průmyslu a obchodu (MPO), není zatím legislativně ukotvená v českém právním řádu, což v praxi komplikuje práci s touto problematikou.

Energetická chudoba je globálně rozšířený problém. V roce 2022 nebylo pro 41 milionů Evropanů a Evropanek – téměř 10 % evropské populace<sup>8</sup> – možné dostatečně vytápět svá obydlí. Je potřeba také zdůraznit, že se nejedná pouze o možnost vytápění budov v zimě, ale i jejich chlazení

v létě. Tři čtvrtiny českých domů a bytů nedokáží adekvátně čelit letním vedrům, čímž trpí především senioři<sup>9</sup>. V České republice ještě před eskalací energetické krize v roce 2021 čelilo energetické chudobě asi 900 000 lidí, což činí 8,7 % české populace. Z toho 45 % tvořily rodiny s dětmi a 34 %

7 Hnutí DUHA, Ostravská univerzita, Platforma pro sociální bydlení, *Za bydlení: Energetická chudoba a její řešení*. 2022. [https://socialnibydeni.org/wp-content/uploads/2022/12/studie\\_en.chudoba\\_FINALNI\\_online.pdf](https://socialnibydeni.org/wp-content/uploads/2022/12/studie_en.chudoba_FINALNI_online.pdf)

8 European Parliament Think Tank: *Energy poverty in the EU*. 2023. [https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS\\_BRI\(2022\)733583](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2022)733583)

9 Velux: *Tři čtvrtiny českých domů a bytů neumějí čelit vedrům, trpí především senioři*. 2023. <https://press.velux.cz/tri-ctvrtiny-ceskych-domu-neumi-celit-vedrum/>

důchodci (zejména osamělé ženy v důchodu). Zbytek tvořily ostatní domácnosti. Známá jsou i data o tom, jaký způsob vytápění lidé žijící v energetické chudobě využívají. Nejvíce z nich je připojeno na dálkové vytápění, které u nás stále primárně funguje na spalování uhlí (44 %), o něco méně jich topí zemním plynem (29 %), elektrinou (11 %), palivovým dřevem (9 %) a nakonec uhlím v domácích topeništích (6 %). Ukázalo se také, že většina lidí v energetické chudobě bydlí ve vysoce energeticky náročných budovách. Problematické jsou zejména energeticky nevyhovující nájemní byty. Většina majitelů a majitelek nájemního bydlení u nás jsou však soukromé fyzické osoby a řešení energetických úspor v nájemním bydlení tak není jednoduché<sup>10</sup>.

Platforma pro sociální bydlení ve své studii navrhuje hned několik nástrojů, které mohou pomoci energetickou chudobu řešit. Prvním je cílená regulace cen či cílená podpora ohrožených domácností pomocí sociálních slev na energie. Druhým je využití příspěvku na bydlení pro zlepšení finanční situace ohrožených domácností. Z domácností v energetické chudobě má 84 % nárok na příspěvek na bydlení, což jej činí jedním z nejvhodnějších nástrojů pro zmírňování energetické chudoby. O příspěvek na bydlení je však potřeba komplikovaně žádat, což je pro mnoho domácností bariérou a 7 z 10 domácností nacházejících se v energetické chudobě jej proto zatím nepobírá. Čerpání příspěvku na bydlení by mělo být usnadněné a zpřístupněné všem domácnostem v energetické chudobě.

Třetím navrhovaným opatřením je systematické snižování spotřeby energií, primárně skrze snižování energetické náročnosti budov. Pro zlepšení kvality nájemního bydlení je potřeba zavést požadavky na energetickou náročnost bytových domů a bytů využívaných

za účelem pronájmu. Měly by být také vyčleněny prostředky na budování energeticky účinného sociálního bydlení, což je rovněž v souladu se způsobilými investicemi Sociálního klimatického fondu. U rodinných domů pak dává smysl vedle dotací zavést také možnost bezúročných půjček na renovaci a zateplení domu. Program Nová zelená úsporám Light, který poskytuje až 100% dotaci, je dobrým příkladem zacílení na nízkopříjmové skupiny, avšak nefinancuje hlubší renovace. Program Oprav dům po babičce jde správným směrem, ale bylo by vhodné vyhodnotit jeho čerpání a případně přenastavit podmínky tak, aby se skutečně setkal s potřebami cílové skupiny.

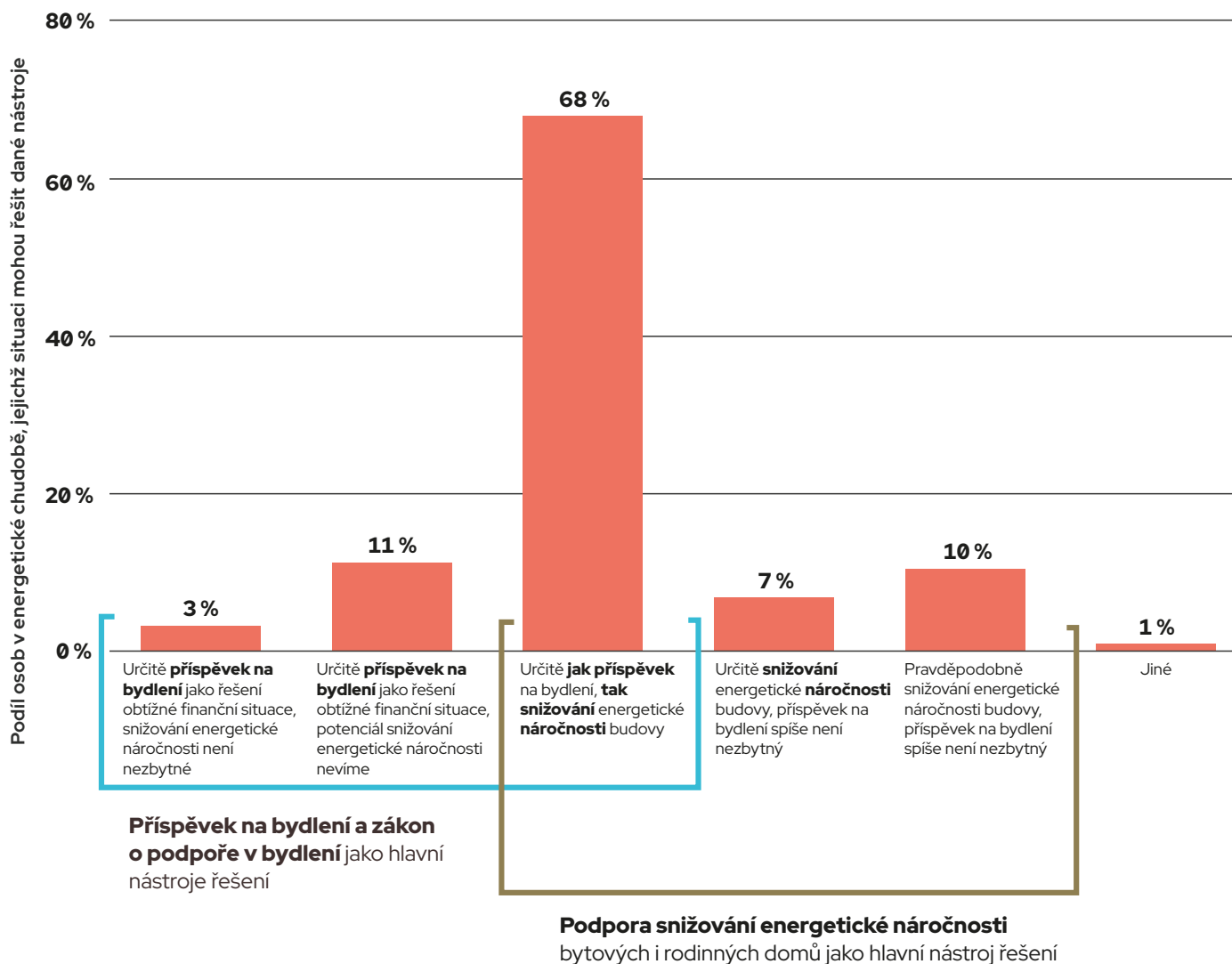
Čtvrtým doporučením pak je vybudování celostátní sítě dostupného energetického poradenství a zřízení nízkoprahových kontaktních míst pro bydlení v obcích. Tato místa fungují jako rozcestník, který domácnosti v energetické chudobě nasměruje a pomůže s podáním žádosti o příspěvek na bydlení. Terénní asistenti pak mohou lidem pomoci se snížením spotřeby energií skrze energeticky odpovědné chování.

**Sociální klimatický fond sám o sobě nemůže mít ambici vyřešit problém energetické chudoby, který tu je již dlouho a má strukturální příčiny. Je potřeba využít i dalších dostupných finančních nástrojů a politik a čerpání SKF navrhnout tak, aby se s nimi doplňovalo. V neposlední řadě je ale také třeba mít funkční legislativu, která spravedlivou energetickou transformaci usnadní v celé její šíři – od zpřístupnění fotovoltaiky na střechách přes účelné sdílení energie až po kvalitní sociální bydlení v odpovídajících standardech. Ze systémového hlediska by pomohla také transformace českého teplotního a jeho přechod od uhlí na nízkoemisní a decentralizované zdroje.**

<sup>10</sup> Hnutí DUHA, Ostravská univerzita, Platforma pro sociální bydlení, *Za bydlení: Energetická chudoba a její řešení*. 2022. [https://socialnibydeni.org/wp-content/uploads/2022/12/studie\\_en.chudoba\\_FINALNI\\_online.pdf](https://socialnibydeni.org/wp-content/uploads/2022/12/studie_en.chudoba_FINALNI_online.pdf)



## Graf: Lidé v energetické chudobě podle hlavního řešení jejich situace



Zdroj: [https://socialnibydeni.org/wp-content/uploads/2022/12/studie\\_en.chudoba\\_FINALNI\\_online.pdf](https://socialnibydeni.org/wp-content/uploads/2022/12/studie_en.chudoba_FINALNI_online.pdf)

# Dopravní chudoba

**Zatímco k energetické chudobě je v České republice k dispozici poměrně dost studií a dostupných dat, ze kterých se dá při tvorbě politik vycházet, u dopravní chudoby zatím hlubší výzkum chybí. Chybí také jednotná definice dopravní chudoby, podle níž by se dalo posuzovat, kdo je jí nejvíce ohrožený a jak tomu předcházet.**

Trendy posledních let v Evropě jasně vedly směrem k většímu využívání a dostupnosti individuální automobilové dopravy. Mezi lety 2000 a 2019 stoupla poptávka po osobních automobilech o 19 %. Největší podíl na tomto nárůstu měly země střední a východní Evropy, kde se emise z automobilové dopravy v tomto období zvýšily o 80 % (zatímco v evropském průměru se o 22 % snížily)<sup>11</sup>.

Kromě negativního dopadu na nárůst emisí vede tento trend také ke zhoršování kvality a dostupnosti veřejné dopravy. S tím jak klesá podíl cestujících přepravovaných hromadnou dopravou (na Slovensku např. klesl podíl vlaků a autobusů na přepravě cestujících z 35 % na 19 % mezi lety 2000 a 2020<sup>12</sup>), je stále obtížnější udržovat systém životaschopný, což se projevuje zejména rušením regionálních spojů.

Pokud tedy chceme předcházet dopravní chudobě v kontextu zavedení ETS2, je potřeba řešit i dlouhodobější strukturální problémy, kterým dopravní sektor v členských státech čelí. Zatímco politiky na snižování emisí skleníkových plynů z automobilové dopravy se koordinují na evropské úrovni, politiky, které ovlivňují dostupnost a kvalitu hromadné dopravy, jsou v kompetencích národních vlád či regionálních samospráv.

Dopravní chudoba má také velmi silný genderový rozměr. Z evropských průzkumů dopravního chování vyplývá, že individuální automobilovou dopravu využívají více muži než ženy. Ženy naopak více než muži využívají veřejnou hromadnou dopravu a chůzi. Ženy také absolvují větší množství kratších cest, zatímco muži spíše cestují na delší vzdálenosti<sup>13</sup>. Opatření, která budou na dopravní výzvy efektivně reagovat, by tak měla brát v potaz i tyto skutečnosti.

11 Euractiv: *Boj s emisiami povedie k dopravnej chudobe, riešiť ju musia členské štáty. 2023.* <https://euractiv.sk/section/doprava/opinion/boj-s-emisiami-povedie-k-dopravnej-chudobe-riesit-ju-musia-clenske-staty/>

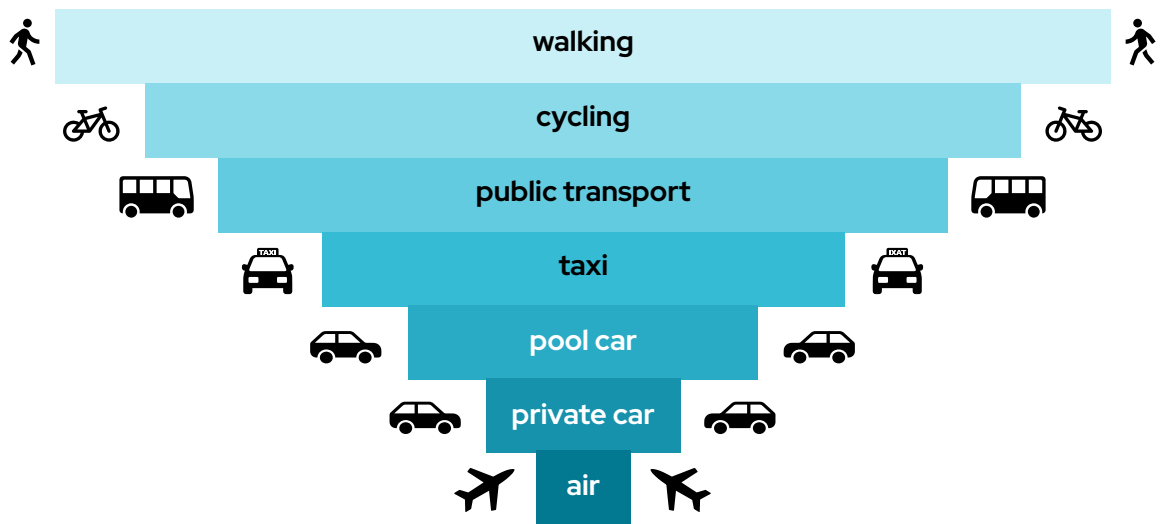
12 Euractiv: *Boj s emisiami povedie k dopravnej chudobe, riešiť ju musia členské štáty. 2023.* <https://euractiv.sk/section/doprava/opinion/boj-s-emisiami-povedie-k-dopravnej-chudobe-riesit-ju-musia-clenske-staty/>

13 Centrum dopravního výzkumu: *Jak se ženy chovají v dopravě? 2020.* <https://www.cdv.cz/tisk/jak-se-zeny-chovaji-v-doprave/>

Jedním z vodítek, kterým se můžou tvůrci politik řídit je tzv. **hierarchie udržitelné mobility**. Jedná se o obrácenou pyramidu, na jejímž vrcholu jsou neudržitelnější způsoby dopravy a vespod ty nejméně udržitelné.

Hodnocení udržitelnosti se odvíjí jak od materiálové a uhlíkové stopy na jeden přepravený osobokilometr, tak i od toho, jak velký prostor je potřeba pro přepravu stejného počtu cestujících.

## Hierarchie udržitelné mobility



Zdroj: <https://www.transport.gov.scot/active-travel/developing-an-active-nation/sustainable-travel-and-the-national-transport-strategy/>

Na vrcholu pyramidy se nachází pěší doprava a cyklistická doprava, dále potom veřejná hromadná doprava, taxi služby, sdílená automobilová doprava, soukromá automobilová doprava a nejnižší je letecká doprava. Veřejné politiky by měly co nejvíce podporovat typy dopravy na vrcholu pyramidy a co nejméně ty vespod.



Vt flyh  
[unreadable text]



BLAGOBYL

25

25

TV vicko  
hrastovica

Barak

www.cyclehoop.com

# Návrhy opatření a inspirace ze zahraničí

Primárním předpokladem úspěšného využití systému obchodování s emisními povolenkami je **zpětná recyklace 100 % výnosů** na opatření, která efektivním způsobem napomohou k dekarbonizaci české ekonomiky a českých domácností. Tento požadavek vychází z evropské legislativy a doporučuje jej uplatňovat také nezávislý tým vědců z Univerzity Karlovy, který modeloval socioekonomické dopady balíčku **Fit for 55**<sup>14</sup>.

Dále je třeba získávat a analyzovat data a podle nich určovat zranitelné skupiny, jako jsou např. nízkopříjmové domácnosti, občané ohrožení nezaměstnaností, domácnosti ohrožené energetickou a dopravní chudobou nebo občané bydlící v odlehlých oblastech. Zvláště ohrožení jsou u nás také lidé žijící v tzv. uhelných regionech, jelikož stále velmi často využívají uhlí k vytápění a nárůst ceny uhlí se spuštěním ETS2 se jich proto dotkne nejvíce. V tomto ohledu je Sociální klimatický fond ideálním doplňkem Fondu spravedlivé transformace<sup>15</sup>.

Měla by být také jasně stanovena podmínka, že prostředky ze SKF nebudou financovat žádné technologie

využívající fosilní paliva, jako jsou např. plynové kotle, plynová infrastruktura, hybridní vozidla apod. Vedlo by to pouze k prodloužení závislosti domácností a mikropodniků na fosilních palivech, což by pro ně ve výsledku nebylo výhodné ani ekonomicky, ani ekologicky.

<sup>14</sup> SEEPIA: Analýza Fit for 55. Hodnocení dopadů na ČR. 2022 . <https://seepia.cz/wp-content/uploads/2022/11/SEEPIA-Hodnoceni-dopadu-Fit-for-55.pdf>

<sup>15</sup> CEE Bankwatch Network: Social Climate Fund - unlocking the potential for a socially just transition. 2023. [https://bankwatch.org/wp-content/uploads/2023/11/2023\\_11\\_23\\_Social-Climate-Fund-unlocking-the-potential-for-a-socially-just-transition.pdf](https://bankwatch.org/wp-content/uploads/2023/11/2023_11_23_Social-Climate-Fund-unlocking-the-potential-for-a-socially-just-transition.pdf)

## Francie: Sociální leasing

Elektrická auta jsou často považována za příliš nákladná na pořízení pro běžné občany. Ačkoli samotný provoz je ve většině zemí levnější než provoz aut se spalovacími motory, vyšší pořizovací cena vylučuje z nákupu elektromobilu právě ty zákazníky, kterým by dlouhodobé úspory pomohly nejvíce. Francie se rozhodla nečekat na to, až trh sám tuto diskrepanci vyřeší a cena elektromobilů a aut se spalovacími motory se vyrovná, a zavedla systém, který umožní nízkopříjmovým zákazníkům využívat výhod elektromobilů již nyní. Jedná se o tzv. sociální leasing.

Na rozdíl od klasických dotací na nákup elektromobilů, které využívají bohatší domácnosti a firmy, míří sociální leasing cíleně na skupiny lidí ohrožené dopravní chudobou a vytváří tak dodatečnou poptávku po elektromobilech, která by bez tohoto programu nevznikla. Francouzský program sociálního leasingu<sup>16</sup> byl spuštěn v roce 2022 a nízkopříjmové rodiny si díky němu mohou pořídit elektroauto za měsíční splátku ve výši 100 eur (asi 2 500 Kč). Program je nastaven tak, aby skutečně podporoval ty nejchudší (zájemce dokládá výši příjmů) a zároveň ty, kteří k dojíždění do práce potřebují individuální automobil (zájemce musí bydlet minimálně 15 km od svého pracoviště a najet alespoň 12 000 km ročně). Francouzská vláda na tuto podporu vyčlenila 800 milionů eur ročně.

Zároveň je program opatřen podmínkami, které zajišťují, že podporovány budou pouze elektromobily vyrobené v Evropě a také pouze menší automobily do určité velikosti. Tím se snižuje materiálová stopa automobilu a jeho dopady na životní prostředí a klima. Evropské automobilky zároveň mají motivaci tento typ automobilů vyrábět, jelikož vědí, že budou mít odbyt. Samy automobilky se do programu mohou také zapojit a nabídnout malé elektromobily za měsíční splátky v rozmezí od 40 do 150 eur (cca 1 000 – 3 700 Kč).

## Německo: Jízdenka za 9 eur

V roce 2022 se německá spolková vláda rozhodla využít část výnosů z obchodování s emisními povolenkami na financování razantního snížení ceny veřejné dopravy. V reakci na v té době rychle rostoucí ceny pohonných hmot zavedla jednotnou jízdenku za 9 eur, která se vztahovala na téměř všechny domácí vlaky, autobusy a další typy veřejné dopravy. Během tří měsíců se prodalo 52 milionů těchto jízdenek. Podle následné analýzy ušetřilo toto opatření po dobu tří měsíců 1,8 milionů tun CO<sub>2</sub>, což je stejně, kolik by ušetřilo omezení maximální rychlosti na německých dálnicích za rok<sup>17</sup>. Výzkum také zjistil, že 10 % jízd podniknutých v rámci jednotné 9-eurové jízdenky nahradilo jízdy, které by jinak byly podniknuty osobním automobilem. Jízdenka za 9 eur tak nejen pomohla finančně ulevit občanům v době drahých energií a umožnit jim volně cestovat po Německu, ale měla také pozitivní efekt na klima.

V roce 2023 navázala vláda na úspěch 9-eurové jízdenky zavedením měsíčního lístku na veškerou regionální a městskou veřejnou dopravu v Německu za 49 eur.

<sup>16</sup> Transport&Environment: *Inventing the €100 a month electric car*. 2023. <https://www.transportenvironment.org/discover/inventing-the-e100-a-month-electric-car/>

<sup>17</sup> VDV: *Bilanz zum 9-Euro-Ticket*. 2022. <https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>

Tato jízdenka už byla méně efektivní co se týká motivování občanů k přesunu z aut do veřejné dopravy a s tím spojeným snižováním emisí. Odhaduje se, že povede ke snížení emisí o 0,5 až 0,6 milionů tun ročně, celkově tedy 4,2 milionů tun CO<sub>2</sub> do roku 2030. Podle spolkového ministerstva dopravy by však toto opatření mohlo vést ke kumulativnímu snížení emisí až o 22,6 milionů tun do konce této dekády. Dle nezávislých expertů však největší překážkou ve větším využívání veřejné dopravy v Německu není cena, ale nedostatečné regionální pokrytí a kapacita spojů<sup>18</sup>.

## Kanada a Rakousko: Klimatický bonus

Dalším příkladem dobré praxe může být Kanada, kde šlo zavedení uhlíkové daně ruku v ruce s tzv. Climate Action Incentive Payment, někdy označovaným jako klimatický rabat či bonus. Jedná se o přerozdělení výnosů z uhlíkové daně tak, aby se minimalizovaly náklady pro domácnosti. Podle oficiálních informací by mělo 90 % výnosů z uhlíkové daně jít domácnostem, 10 % pak velkým znečišťovatelům na podporu jejich dekarbonizace. Klimatický příspěvek je plošný, neodvíjí se od výše příjmů domácností, ale od toho, v jaké provincii se domácnost nachází. Odlehlejší lokality dostávají příspěvek vyšší, aby kompenzoval nutnost dojíždět za prací či na nákupy a neexistenci husté sítě hromadné dopravy v těchto oblastech<sup>19</sup>.

Podobný přístup zvolilo také Rakousko. Zde vláda zavedla uhlíkovou daň a spolu s ní tzv. Klimabonus. Výše bonusu je zde také navázaná na vzdálenost od hlavních center; čím dále od měst se domácnosti nacházejí, tím vyšší příspěvek dostanou. Například čtyřčlenná rodina žijící na rakouském venkově dostane ročně 600 EUR. Důležité také je, že první platby proběhly ještě před zavedením uhlíkové daně, což zvýšilo veřejnou podporu pro toto opatření. Je třeba však říct, že se nejedná o jednorázovou politiku, ale o součást rozsáhlé ekologicko-sociální daňové reformy<sup>20</sup>.

<sup>18</sup> Euractiv: Germany's cheap public transport ticket an ineffective climate tool: Report. 2023. <https://www.euractiv.com/section/public-transport-accessibility/news/germanys-cheap-public-transport-ticket-an-ineffective-climate-tool-report/>

<sup>19</sup> Government of Canada: Climate action incentive payment (CAIP). 2023. <https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/child-family-benefits/cai-payment.html>

<sup>20</sup> Citizen's Climate Europe: Austria's Klimabonus. 2023. [https://citizensclimateeurope.org/wp-content/uploads/2023/04/CCE\\_Klimabonus\\_Austria\\_April2023.pdf](https://citizensclimateeurope.org/wp-content/uploads/2023/04/CCE_Klimabonus_Austria_April2023.pdf)





Gute Woche.

8016

# Doporučení

01

Získávat, vyhodnocovat a sdílet data nutná k adekvátnímu zacílení Sociálního klimatického fondu a dalších politik na podporu zranitelných domácností a mikropodniků. Za tímto účelem vypracovat národní indikátory, podle kterých budou dopady SKF na cílové skupiny posuzovány.

02

Přijmout a legislativně ukotvit jednotné definice energetické a dopravní chudoby včetně měřitelných indikátorů a cílů pro jejich snižování.  
HEAT.

03

Zapojit do spolupráce na problematice všechny relevantní resorty (MŽP, MPSV, MMR, MPO a další) tak, aby byl zajištěn efektivní mezioborový přístup a výměna zkušeností.

04

Při sestavování platformy pro přípravu Sociálně klimatického plánu přijmout opatření pro:

- maximální transparentnost jako je včasné zveřejňování informací a materiálů z jednání, jasné vymezení pravidel a kompetencí, mechanismy pro vypořádávání připomínek a další,
- zajištění principu participace, kdy je řídicí orgán zodpovědný za zmapování všech relevantních hráčů a jejich oslovení ke členství vč. zástupců místních a regionálních samospráv, sociálních partnerů, ekologických a sociálních organizací občanské společnosti a dalších.

05

Srozumitelně komunikovat přijatá rozhodnutí s veřejností a umožnit jí aktivní kontrolu.

06

Sladit cíle Sociálního klimatického plánu s dalšími finančními nástroji kohezní i národní politiky.

07

Podpořit změny v legislativě, které usnadní spravedlivou energetickou transformaci jako např. zpřístupnění obnovitelných zdrojů energie, komunitní energetiky, či sociálního bydlení v odpovídajících standardech.

08

Zapojit aktivně stát tam, kde může přispět k dekarbonizaci budov a dopravy sám jako např. renovace veřejných budov a budov ve správě místních samospráv, či elektrifikace veřejného vozového parku.

09

Soustředit podporu z SKF na opatření s největším pozitivním sociálním a klimatickým dopadem. Tato opatření pravidelně monitorovat a vyhodnocovat jejich dopad.

10

Nastavit podporu z SKF tak, aby reflektovala rozdílné dopady ETS2 na obyvatele měst a venkova.

11

Využít i další zdroje mimo SKF na podporu snižování závislosti na fosilních palivech a pohonných hmotách u zranitelných domácností a mikropodniků (např. část výnosů z ETS1).

12

Vyloučit financování falešných řešení ze SKF, jako je přechod z uhlí na plyn, výstavba plynové infrastruktury a další podpora fosilních zdrojů.

13

Prioritizovat masivní renovaci budov a zpřístupnit ji co nejvíce ohroženým skupinám včetně dostupného energetického a administrativního poradenství a zjednodušení procesů žádostí o podporu.

14

Vnímat mobilitu jako celek, nepodporovat pouze individuální automobilovou dopravu, byť elektrifikovanou, ale podporovat zejména dostupnost veřejné hromadné dopravy a nemotorovou dopravu a podněcovat změny chování, které povedou k většímu využívání udržitelnějších typů dopravy.

# Použité zdroje:

**Adelphi, Putting the ETS 2 and Social Climate Fund to work, 2023:**

[https://adelphi.de/system/files/document/policy-report\\_putting-the-ets-2-and-social-climate-fund-to-work\\_final\\_02.pdf](https://adelphi.de/system/files/document/policy-report_putting-the-ets-2-and-social-climate-fund-to-work_final_02.pdf)

**Centrum dopravního výzkumu, Jak se ženy chovají v dopravě?, 2020:**

<https://www.cdv.cz/tisk/jak-se-zeny-chovaji-v-doprave/>

**Citizens' Climate Europe, Austria's Klimabonus, 2023:**

[https://citizensclimateeurope.org/wp-content/uploads/2023/04/CCE\\_Klimabonus\\_Austria\\_April2023.pdf](https://citizensclimateeurope.org/wp-content/uploads/2023/04/CCE_Klimabonus_Austria_April2023.pdf)

**Český statistický úřad, Spotřeba paliv a energií v domácnostech – ENERGO2021, 2022:**

<https://www.czso.cz/documents/10180/196217611/15018922.pdf/0ea35dae-ab5f-42f7-b7ef-2819a7ffa025?version=1.1>

**Directive (EU) 2023/959 of the European Parliament and of the Council of 10 May 2023 amending Directive 2003/87/EC establishing a system for greenhouse gas emission allowance trading within the Union and Decision (EU) 2015/1814 concerning the establishment and operation of a market stability reserve for the Union greenhouse gas emission trading system:**

[https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L\\_.2023.130.01.0134.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2023%3A130%3ATOC](https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=uriserv%3AOJ.L_.2023.130.01.0134.01.ENG&toc=OJ%3AL%3A2023%3A130%3ATOC)

**Ecologic, A Fair and Solidarity-based EU Emissions Trading System for Buildings and Road Transport, 2022:**

<https://www.ecologic.eu/sites/default/files/publication/2022/30003-Ariadne-Report-Fair-EU-ETS-Building-Transport-web.pdf>

**EEB, Lessons from the German Emissions Trading System for buildings and road transport, 2022:**

<https://eeb.org/wp-content/uploads/2022/03/German-Emissions-Trading-System-for-buildings-and-transport.pdf>

**European Parliament Think Tank, Energy poverty in the EU, 2023:**

[https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS\\_BRI\(2022\)733583](https://www.europarl.europa.eu/thinktank/en/document/EPRS_BRI(2022)733583)

**Government of Canada, Climate action incentive payment (CAIP):**

<https://www.canada.ca/en/revenue-agency/services/child-family-benefits/cai-payment.html>

**IEEP, Who took the burden of the energy crisis?, 2023:**

[https://ieep.eu/wp-content/uploads/2023/04/Who-took-the-burden-of-the-energy-crisis\\_IEEP-BC3-2023.pdf](https://ieep.eu/wp-content/uploads/2023/04/Who-took-the-burden-of-the-energy-crisis_IEEP-BC3-2023.pdf)

**Joanna Jakubowska, CEE Bankwatch Network, Social Climate Fund – unlocking the potential for a socially just transition, 2023:**

[https://bankwatch.org/wp-content/uploads/2023/11/2023\\_11\\_23\\_Social-Climate-Fund-unlocking-the-potential-for-a-socially-just-transition.pdf](https://bankwatch.org/wp-content/uploads/2023/11/2023_11_23_Social-Climate-Fund-unlocking-the-potential-for-a-socially-just-transition.pdf)

**Jonathan Packroff, Euractiv, Germany's cheap public transport ticket an ineffective climate tool: Report, 2023:**

<https://www.euractiv.com/section/public-transport-accessibility/news/germanys-cheap-public-transport-ticket-an-ineffective-climate-tool-report/>

**Ministerstvo životního prostředí, Sociální klimatický fond:**

[https://www.mzp.cz/cz/socialni\\_klimaticky\\_fond](https://www.mzp.cz/cz/socialni_klimaticky_fond)

**Monika Martišková, Euractiv, Boj s emisiami povedie k dopravnej chudobe, riešiť ju musia členské štáty, 2023:**

<https://euractiv.sk/section/doprava/opinion/boj-s-emisiami-povedie-k-dopravnej-chudobe-riesit-ju-musia-clenske-staty/>

**Platforma pro sociální bydlení, Energetická chudoba a její řešení, 2022:**

[https://socialnibydeni.org/wp-content/uploads/2022/12/studie\\_en.chudoba\\_FINALNI\\_online.pdf](https://socialnibydeni.org/wp-content/uploads/2022/12/studie_en.chudoba_FINALNI_online.pdf)

**Univerzita Karlova a Cambridge Econometrics, Analýza Fit for 55. Hodnocení dopadů na ČR, 2022:**

<https://seepia.cz/wp-content/uploads/2022/11/SEEPiA-Hodnoceni-dopadu-Fit-for-55.pdf>

**Velux, Tři čtvrtiny českých domů a bytů neumějí čelit vedrům, trpí především senioři, 2023:**

<https://press.velux.cz/tri-ctvrtiny-ceskych-domu-neumi-celit-vedrum/>

**Verband Deutscher Verkehrsunternehmen, Bilanz zum 9-Euro-Ticket, 2024:**

<https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx>

**William Todts, Transport & Environment, Inventing the €100 a month electric car, 2023:**

<https://www.transportenvironment.org/discover/inventing-the-e100-a-month-electric-car/>

**WWF, SCF and ETS 2 impact studies, 2022:**

[https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/ets2\\_and\\_scf\\_studies\\_review\\_final\\_\\_1\\_.pdf](https://wwfeu.awsassets.panda.org/downloads/ets2_and_scf_studies_review_final__1_.pdf)

## **Jak předcházet energetické a dopravní chudobě v České republice pomocí Sociálního klimatického fondu**

### **autorka**

Kateřina Davidová, katerina.davidova@cde-org.cz

### **grafická úprava a sazba**

Lucie Římáková

### **vydalo**

Centrum pro dopravu a energetiku  
Praha, prosinec 2023

Centrum pro dopravu a energetiku (CDE) je nezisková nevládní organizace založená v roce 1998, která se zaměřuje na dopady dopravy a výroby energie na klima. Svůj cíl vidíme v budování a posilování široké platformy skupin a jednotlivců, kteří mají zájem usilovat o udržitelnou budoucnost.

Projekt Together for 1.5 získal finanční prostředky z programu LIFE Evropské unie. Informace a názory uvedené v tomto dokumentu jsou informacemi a názory autorů a autorek a nemusí nutně odrážet oficiální stanovisko Evropské komise.

[www.cde-org.cz](http://www.cde-org.cz)