

Uhlíková daň a sociální soudržnost v Česku

REBEKA HENGALOVÁ
VÝZKUMNÁ PRACOVNICE,
INSTITUT PRO EVROPSKOU POLITIKU EUROPEUM

SRPEN 2025





REBEKA HENGALOVÁ, MSc
VÝZKUMNÁ PRACOVNICE,
INSTITUT PRO EVROPSKOU POLITIKU EUROPEUM

Rebeka Hengalová je výzkumnou pracovnící programu Zelená Evropa Institutu EUROPEUM. Její zaměření jsou sociálně-ekologická témata, dopravní chudoba v kontextu zavádění Systému emisního obchodování (ETS2) a její zmírňování prostřednictvím Sociálního klimatického fondu.

Sociálně-klimatické politiky a jejich přínos
pro českou ekonomiku a domácnosti

REBEKA HENGALOVÁ | AUTOR
TOMÁŠ ČERVENKA | GRAFICKÝ DESIGN



Organizováno ve spolupráci s Heinrich-Böll-Stiftung e.V.



Spolufinancováno
Evropskou unií

Obsah

Sociálně-klimatické politiky a jejich přínos pro českou ekonomiku a domácnosti	4
Klimatická politika v českém kontextu: z čeho ji platíme a čím nám přispívá?	5
ETS2: Uhlíkové daně a výnosy z obchodování povolenek	10
Sociální klimatický fond jako možné řešení dopravní chudoby	18
Dopravní chudoba v ČR	23

Sociálně-klimatické politiky a jejich přínos pro českou ekonomiku a domácnosti:

Může uhlíková daň přispět k sociální soudržnosti?
A přispěje k řešení dopravní chudoby?

"Leave no one behind." Motto Evropské unie při přechodu na moderní, energeticky efektivní a ekologicky šetrnou budoucnost a ekonomiku, ukazuje snahu dbát nejen na ekonomický přínos tzv. rozumné modernizace, ale také na sociální přínos klimatických politik. Součástí Zelené dohody pro Evropu i obecných politik EU jsou strategie i fondy, které si kladou konkrétní sociálně-klimatické cíle a dlouhodobě přispívají k posílení národních sociálních politik. Navzdory tomu se však veřejná debata soustředí spíše na negativní dopady klimatických strategií na domácnosti a jednotlivce, na zdražování základního zboží a pokles životní úrovně při implementaci jednotlivých strategií.

Tato brožura proto soustřeďuje fakta o současných strategiích a jejich přínosu nejen pro klimatické cíle, ale také sociální soudržnost. Zejména na příkladu rozšíření systému obchodování emisních povolenek ETS2 ilustruje možné způsoby využití výnosů, které v podobě vhodných investic mohou předcházet prohloubení chudoby a podpořit rozvoj veřejných statků. Brožura byla připravena v rámci vzdělávacího semináře pro média v létě 2025 a reflektuje proto aktuální stav politického dění.

1

Klimatická politika v českém kontextu: z čeho ji platíme a čím nám přispívá?

Klimatická politika ČR je financována zejména z rozpočtu EU, z příjmů ze společných evropských dluhopisů (Next-GenerationEU) a výnosů z prodeje emisních povolenek.¹

ČR by v následujících letech (nejpozději do 2032) měla obdržet prostředky v hodnotě až 1 100 miliard Kč (1,1 bilionu Kč)², přičemž finální suma se bude odvíjet zejména od ceny emisních povolenek.

V ČR je poměr přínosů a nákladů přechodu na zelenou ekonomiku jeden z nejvyšších v EU, investice do této oblasti by tedy měly být prioritou. Každá koruna, kterou ČR investuje do modernizace ekonomiky, energetické efektivity a úspor se vrátí 3,6krát.³

Pro Česko by vedlejší přínosy rychlého snižování emisí činily do roku 2030 přibližně 439 miliard korun, tj. 6,8 % HDP.⁴ Klimatická opatření mohou také přinést nárůst nových pracovních příležitosti až o 2,5 % a zvýšit zaměstnanost ve srovnání s nečinností. K tomu je potřeba investovat asi 2,8 bilionu Kč do roku 2030.



Naopak v případě nečinnosti se roční náklady spojené s dopady klimatické změny mohou vyšplhat až na 347 miliard Kč v roce 2100.⁵ Nečinnost by nás tudíž stála čtyřikrát více peněz než investice do klimatických opatření jako rozvoj obnovitelných zdrojů energie a modernizace naší ekonomiky.



Jednou z největších výzev této transformace je sociálně citlivá klimatická politika, tedy propojení sociální politiky s ochranou klimatu.

Socioekonomické přínosy rychlého přechodu na zelenou ekonomiku v České republice

v souladu s globálním cílem 1,5 °C



Nedostatečně ambiciózní klimatická politika bude pravděpodobně mít **negativní dopady na ekonomiku a společnost**.

Poměr přínosů a nákladů pro Českou republiku ve výši **3,6** je **jeden z nejvyšších v EU**, proto by investice do obnovitelných zdrojů a energetické efektivity měly být prioritou.



Česká republika se řadí mezi **pět států EU s nejvyššími náklady na nemocnost** a s nejvyšším počtem předčasných úmrtí v důsledku **vysoké koncentrace prachových částic PM_{2,5}** ve vzduchu.

Vyšší klimatické cíle a jasný plán pro jejich naplnění jsou nezbytné pro to, aby Česká republika mohla využít všech přínosů klimatických opatření a současně snížit náklady nečinnosti.



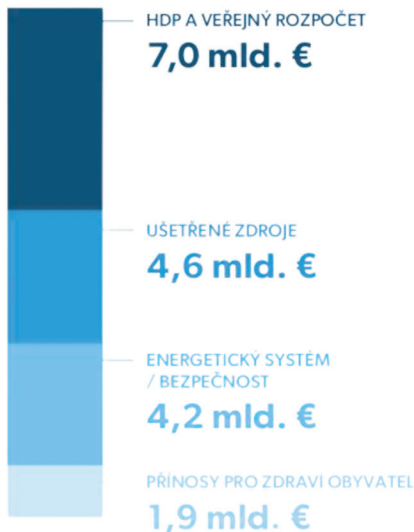
Socioekonomické přínosy rychlého přechodu na zelenou ekonomiku v České republice

v souladu s globálním cílem 1,5 °C

VEDLEJŠÍ PŘÍNOSY ENERGETICKÉ
TRANSFORMACE DO ROKU 2030
(V EURECH)

17,7 mld. €

6,8% HDP v roce 2022



PŘÍMÁ DODATEČNÁ ZAMĚSTNANOST
DO ROKU 2030 (OSOBOBKY)

57 305

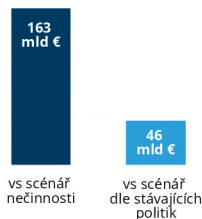


ZAMEZENÁ ÚMRTNOST DO ROKU 2030
(POČET PŘEDČASNÝCH ÚMRTÍ ROČNĚ)

505



ZAMEZENÉ ZTRÁTY DO ROKU 2100
PŘI UDRŽENÍ GLOBÁLNÍHO
OTEPLENÍ NA HRANICI 1,5 °C



zdroj dat a grafické zpracování:

Centrum pro dopravu a energetiku

www.cde-org.cz/cs/blog/investice-do-budoucnosti:-%20socioekonomicke-prinosy-rychleho-prechodu-na-zelenou-ekonomiku/2378

Fondy a nástroje EU přispívající k dosažení sociálně citlivé transformace⁶

Fond pro spravedlivou transformaci (Just Transition Fund)

podporuje území, která se v důsledku přechodu ke klimatické neutralitě potýkají s vážnými sociálně-ekonomickými problémy, zejména uhelné regiony (KVK, ULK, MSK).

Nástroj pro oživení a odolnost (NextGenerationEU)

má za cíl podporu reforem a investic v členských státech Evropské unie. Byl vytvořen jako reakce na pandemii koronaviru, s cílem zmírnit její hospodářské a sociální dopady, zvýšit udržitelnost a odolnost evropské ekonomiky a společnosti, a připravit je na ekologickou a digitální transformaci.

Sociální klimatický fond: součástí systému ETS2

► více info na následující straně

Finance z fondů EU na klimatická opatření v ČR

Na klimatická opatření obdrží ČR z fondů EU bezprecedentní objem financí. Uvedené prostředky odpovídají přibližně 900-1100 mld. Kč.

ZDROJ FINANČÍ

Rozpočet EU

Tvoření zejména příspěvků členských zemí, DPH a cly

Next Generation EU

Společná půjčka zemí EU na oživení ekonomiky po pandemii

Emisní povolenky (EU ETS)

Platby za emise vypouštěné podniky v energeticky náročných odvětvích

Emisní povolenky (EU ETS 2)

Platby za emise ze silniční dopravy a budov

FOND

EVROPSKÉ STRUKTURÁLNÍ A INVESTIČNÍ FONDY (ESIF)

2021–2027 je období pro čerpání

FOND PRO SPRÁVEDLIVOU TRANSFORMACI (FST)

2021–2027

NÁRODNÍ PLÁN OBNOVY (NPO)

2020–2026

MODERNIZAČNÍ FOND

2021–2030

INOVAČNÍ FOND

2020–2030

SOCIÁLNÍ KLIMATICKÝ FOND

2026–2032

ÚČEL

Vyrovnat příjmové rozdíly mezi evropskými regiony

Podpořit uhlerné regiony, minimalizovat negativní dopady dekarbonizace

Oživit ekonomiku po pandemii, podpořit dekarbonizaci a digitalizaci

Modernizovat země nejvíce zasažené dekarbonizací

Podpořit velké inovativní projekty

Podpořit zranitelné skupiny, minimalizovat negativní dopady dekarbonizace

FINANCE NA KLIM. OPATŘENÍ

134 mld. Kč

41 mld. Kč

99 mld. Kč

386–483 mld. Kč*

Závisí na podpořených projektech, na rozdíl od fondů výše se rozděluje na úrovni celé EU

39 mld. Kč**

* Výše financí závisí na budoucí ceně povolenek. Čím vyšší cena, tím větší výnosy z povolenek. Zobrazované rozpětí odpovídá cenám 80 až 100 eur za povolenku.

** Fond má primárně minimalizovat negativní dopady dekarbonizace; všechny finance tak nemusí jít přímo na klimatická opatření.

2

ETS2: Uhlíkové daně a výnosy z obchodování povolenek

Co obnáší systém emisního obchodování ETS2?

Rozšířený systém obchodování s emisními povolenkami, známý jako ETS2 (Emissions Trading System for buildings and road transport) má v členských státech EU začít fungovat od roku 2027.⁷ Systém si klade za cíl zpoplatnit emise vznikající spalováním pohonných hmot (nafta, benzín) a lokálních otopných paliv (uhlí, zemní plyn), což pravděpodobně povede od roku 2027 ke zvýšení cen těchto paliv pro jejich koncové spotřebitele-domácnosti.⁸ Právě v tomto kontextu se nově diskutuje o energetické i dopravní chudobě některých českých domácností a také o možnostech, jak tyto formy chudoby alespoň částečně nebo zcela řešit.⁹ Evropská unie proto spolu se systémem ETS2 zavádí také tzv. Sociální klimatický fond (dále SKF či Fond), který by měl být alokován právě na zavádění opatření zmírňující dopady energetické a dopravní chudoby.¹⁰

Proč je potřeba ETS2?



Emise z dopravy představují **20 %** a emise z vytápění budov představují **12 % z celkových emisí v EU.**¹¹

Silniční doprava patří mezi **nejnáročnější odvětví** v kontextu **emisí skleníkových plynů**:

- 72 % dopravních emisí jsou z pozemní dopravy, z 60 % tvoří osobní automobily.¹²
- od roku 2013 stoupají a až v roce 2032 se dá předpokládat pokles na hodnoty z roku 1990 (za aktuálních politik).
- emise EU z pozemní dopravy odpovídají více než 1000 MtCO₂e, což je ekvivalent celkových emisí Německa a Nizozemí dohromady.¹³



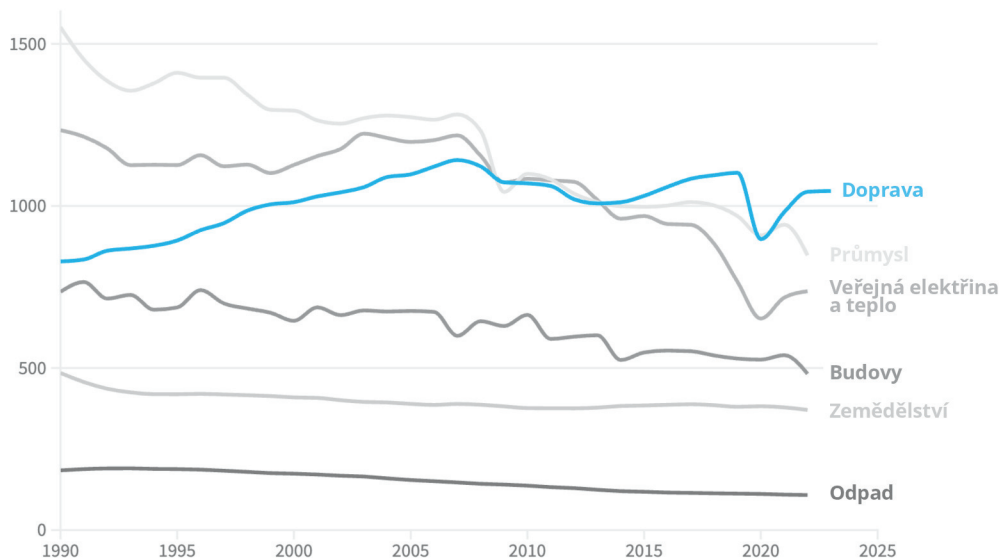
Výnosy ze systému ETS2 představují značnou **příležitost pro investice do sociální politiky** a do **modernizace ekonomiky.**¹⁴



- Za dovoz fosilních paliv peníze odtékají z EU, kdežto emisní povolenky vrací peníze do místní ekonomiky a výnosy financují přechod na nízko-emisní a obnovitelné zdroje energie, např. skrze Modernizační fond či Sociální klimatický fond.¹⁵
- ČR je čistým příjemcem (po zaplacení za emisní povolenky stále přebývají finance z výnosů a SKF).¹⁶

Doprava je největším zdrojem emisí v Evropské unii

Emise skleníkových plynů podle sektorů (MtCO₂e)



*Doprava obsahuje mezinárodní letecké a námořní emise.

zdroj dat: **UNFCCC GHG inventories, EEA, Stratas Advisors**

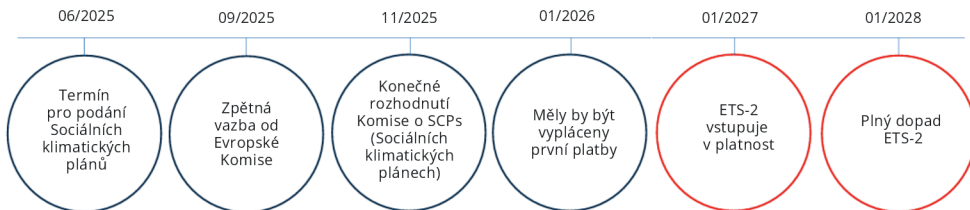
grafické zpracování: **TRANSPORT & ENVIRONMENT**

www.transportenvironment.org/articles/europes-transport-sector-set-to-make-up-almost-half-of-the-continent-emissions-in-2030

Jaké legislativní povinnosti vyplývají z rozšíření systému ETS2?

- Rozšíření systému ETS bylo schváleno začátkem roku 2023 s předpokládaným datem realizace obchodování povolenek od roku 2027.
- V parlamentech členských států se musí schválit novela zákona ETS včetně části ETS2.
- Do června 2025 měly státy předložit Evropské komisi národní Sociálně klimatické plány (SKP),¹⁷ doposud ale předložilo SKP jen 8 států.¹⁸
- V roce 2025 také začalo monitorování emisí, regulované subjekty musí mít v tomto roce schválené povolení k vypouštění emisí a monitorovací plán.¹⁹
- Pokud stát nepřijme kompletní ETS2: Komise zahájila tzv. infringement procedure, řízení o nesplnění povinnosti. V rámci této procedury stát dostane několik formálních vyrozumění a následně ho Komise může žalovat u ESD.²⁰

Časová osa ETS2 a Sociálního klimatického fondu



zdroj dat a grafické zpracování: **Bruegel**

bruegel.org/sites/default/files/2025-04/PB%2014%202025.pdf

Co Česku přinese zavedení ETS2?

Rozšíření povolenek má možné pozitivní i negativní dopady. Je mnoho možných scénářů dopadů ETS2 na ceny nejen PHM a topných paliv. Očekávané ekonomické dopady na domácnosti jsou v řádu procent, v konkrétních hodnotách se ale jednotlivé studie liší. Růst cen se pohybuje od 0,06 % při ceně 50€ za tunu CO₂²¹ po 1,6 % při ceně 55€ za povolenku.²²

Nejčastěji komunikované téma v souvislosti se zavedením systému ETS2 je navýšení ceny fosilních paliv (pohonných hmot a lokálních otopných paliv).

U benzinu lze při ceně povolenky 45 € očekávat nárůst ceny o 2,7 Kč/litr.²³ To by mohlo ohrozit až 5 % populace, která by tento cenový nárůst nevstřebala.²⁴

Agentura Bloomberg počítá s maximálním nárůstem ceny povolenky na 150 EUR, který by se promítl nárůstem ceny o necelých 10 korun na litr benzinu.²⁵ Obdobné množství již teď na každý litr benzinu platíme v podobě spotřební daně, jejíž snížení by mohlo být jedním z řešení takto extrémního scénáře.



Přechod na efektivnější a udržitelnější zdroje energie

Výhodnější, levnější, čistší.



Finance na modernizaci ekonomiky

Doposud zejména Modernizační fond.

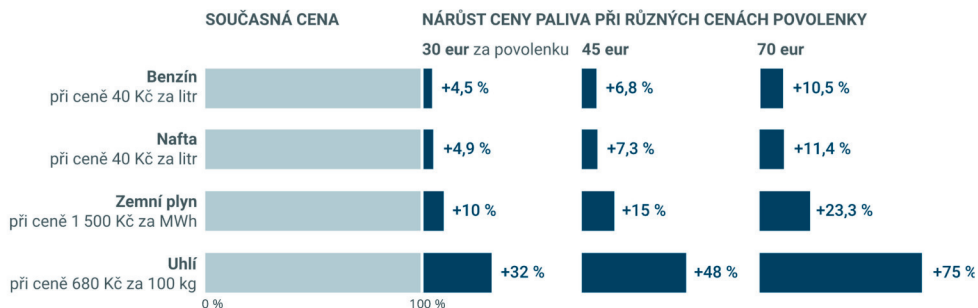


Dopady dle ceny emisní povolenky



Více se dozvíte
v našem factsheetu!

Náklady na znečištění závisí na obsahu uhlíku v palivu a na ceně povolenky



zdroj dat a grafické zpracování:
Fakta o klimatu
faktaoklimatu.cz/explainery/emisni-povolenky-ets-2

Povolenky nepovolíme: aktuální stav přijetí zákona o emisním obchodování

Samotný systém má začít fungovat v roce 2027, ale v ČR stále není přijat. V listopadu 2024 byla přijata pouze část zákona²⁶ o emisním obchodování: sledování a vykazování emisí v daných sektorech. Kompletní transpozice ETS2, včetně obchodování povolenek, byla odložena na další vládu.

Ministerstvo životního prostředí připravilo shrnutí předpokládaných dopadů ETS2.²⁷ Obsahuje předpokládané důsledky monitorování emisí, které se bude týkat zhruba 300 až 350 velkých podniků. Odhadované dopady v tomto případě jsou lehké navýšení administrativní zátěže. Odhaduje také přínosy "ostrého nájezdu" ETS 2 – výnosy zajistí Česku ekonomický růst. Co naopak dokument neobsahuje je

mitigace negativních dopadů na domácnosti (to má zajistit SKF). V současné době (srpen 2025) se Česko snaží mezi evropskými státy hledat podporu pro odklad a změnu systému ETS2.²⁸ Probíhají jednání o technických změnách u kontrolních mechanismů cenotvorby, o posílení cenové brzdy emisní povolenky a navýšení flexibility a možnosti rychlejší reakce na cenové výkyvy povolenek. Lze očekávat částečné změny v doplňující legislativě, která reguluje právě kontrolní mechanismy cenotvorby povolenek. Tato legislativa je ale oddělená od samostatných dokumentů zavazujících členské státy k účasti na systému ETS2, proto se aktuální snaha o změny s největší pravděpodobností nedotkne samotného ETS2.

Co kdybychom povolenky nepřijali?

V případě neúčasti na systému ETS2 nebude mít ČR přístup k výnosům z obchodování emisních povolenek. Veškeré výnosy se totiž mají vracet zpět členským státům, které z nich mohou financovat modernizační a energeticky efektivní investice. Česko tak přijde o další miliardy korun, jen za rok 2023 obdrželo za obchodování emisních povolenek 19 miliard korun.²⁹

Ještě pravděpodobnější je pak, že EK zamítne Česku přístup k Sociálnímu klimatickému fondu. Z něj má ČR čerpat minimálně 50 miliard korun, určených na řešení dopravní a energetické chudoby pro zranitelné do-

mácnosti. Existence Fondu je propojená se systémem ETS2, jedno bez druhého nemůže fungovat. Proto lze očekávat, že v procesu vyjednávání, aby všechny členské státy směrnicí o ETS2 přijaly v plném znění, bude Fond využíván jako argument pro ETS2. Členské státy mají čerpat Fond již od ledna 2026, pokud tedy ETS2 současná ani příští vláda velmi rychle kompletně nepřijme, ČR přijde o část tohoto Fondu alokovanou pro rok 2026 (a další roky dle vývoje).

V neposlední řadě poruší Česko závazky, které vyplývají z přijetí klimatického zákona a zavázání se ke

klimatické neutralitě do roku 2050. Odmítáním systému ETS2 tak ČR ohrozí svou pozici spolehlivého partnera pro ostatní členské státy.

Pokud by ČR opravdu odmítala obchodovat povolenky, stejně je pravděpodobné, že dojde ke zdražení daných komodit na domácím trhu. Jelikož se cena povolenek promítne např. v cenách PHM v okolních státech, jejich cena naroste i u nás z důvodu lokální vyšší poptávky (sousedské země budou nakupovat naše PHM), případně v důsledku navýšení sousedních cen, které budou chtít i místní obchodníci.³⁰



3

Více se dozvíte
v našem policy briefu!



Sociální klimatický fond jako možné řešení dopravní chudoby

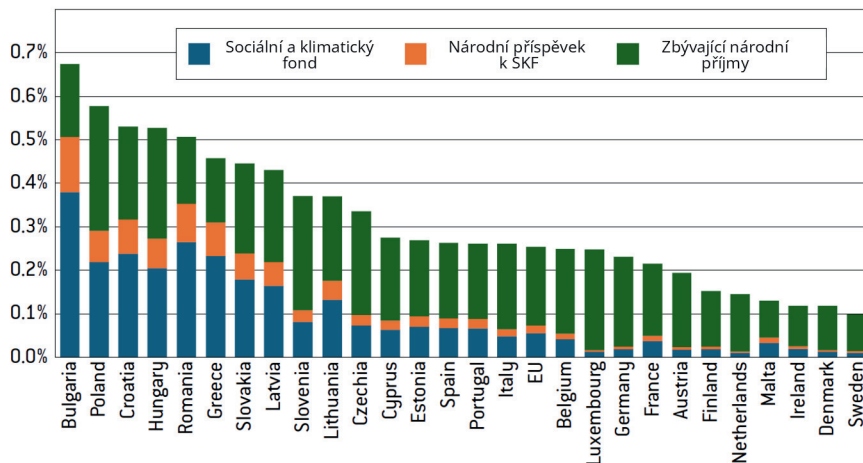
Náklady zavedení systému ETS2 zvyšují riziko neúměrného dopadu na ohrožené domácnosti a malé a střední podniky, s čímž se má vypořádat právě Sociálně klimatický fond: 25 % SKF je financováno z výnosů obchodování povolenek.

SKF je členským státům rozdělován dle ³¹ obyvatelstva ohroženého chudobou, které žije ve venkovských oblastech, (2) emisí oxidu uhličitého vypuštěných při spalování paliv domácnostmi, (3) procentního podílu domácností ohrožených chudobou s nedoplatky za veřejné služby, (4) celkového počtu obyvatel, (5) HND členského státu a (6) podílu referenčních emisí.

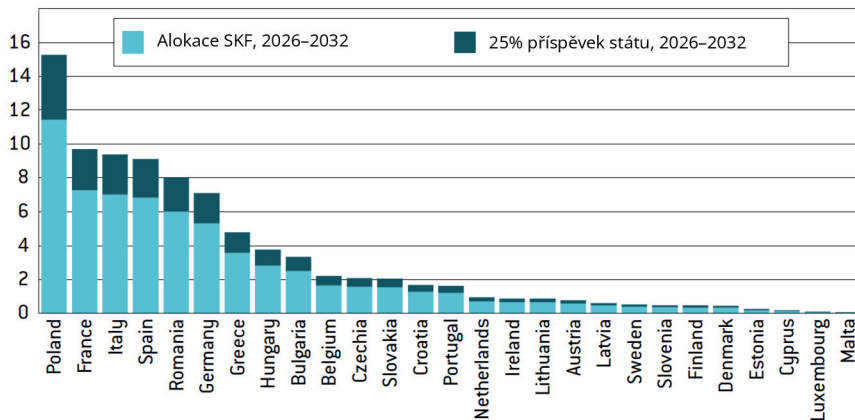
Peníze z tohoto fondu budou v jednotlivých členských státech EU přerozdělovány v souladu s jejich Sociálně klimatickými plány (SKP). Nařízení o SKP stanovuje kritéria, na základě kterých jsou peníze přerozdělovány a podmínky, které národní SKP musí splnit.

Česká republika by měla obdržet zhruba 50 miliard Kč na období 2026-32. ³²

Očekávané roční zdroje z ETS2 podle zemí EU, % HDP



Očekávané financování sociálních klimatických plánů v letech 2026–2032, mld. €



Jaký má Sociální klimatický fond přínos pro české domácnosti?



Řeší negativní dopady ETS2 na domácnosti skrze **strategické investice** s trvalým a systémovým účinkem a zároveň část peněz z tohoto fondu bude možné využít na krátkodobou úlevu zranitelným skupinám obyvatel formou **sociálních tarifů** a **podpory příjmů**.³³

Reálný přínos a efektivita tohoto fondu se ale bude odvíjet od podoby **českého Sociálně klimatického plánu**.



V jakém stadiu se nachází příprava Sociálně klimatického plánu v ČR?

- ▶ Z celkových **50 mld Kč**: 10-14 mld Kč na dopravní chudobu (**28 %**), 35 mld Kč na energetickou chudobu (**70 %**), 1 mld Kč na technickou pomoc (**2 %**)
- ▶ Navržená opatření: **poptávková doprava, obnova vozového parku** (nákup elektrických mini/busů), **softwarová podpora**
- ▶ Aktuálně **stále v přípravě** (08/2025)

Pozn: Znění SKP lze částečně měnit v průběhu jeho čerpání (2026-2032).

Jak postupovat při formulování SKP?

Národní SKP by měl reflektovat různorodost českých regionů a obcí. Není nutné vytvářet zcela nová řešení – lze stavět na již existujících úspěšných projektech v různých lokalitách a rozšířit je. Při formování SKP je však záhodno dodržet následující doporučení ³⁴:

1

Dopravní chudoba měla být řešena na krajské úrovni, a to prostřednictvím dvou hlavních opatření. Prvním je rozšiřování sítě sdílené a veřejné dopravy, které musí zohledňovat potřeby osob s omezenou schopností pohybu a orientace. Druhým je posílení mezikrajské spolupráce zaměřené na zlepšení dopravní obslužnosti v lokalitách na hranicích krajů, které v současnosti trpí nedostatečným pokrytím. Pro účinnou implementaci těchto opatření je nezbytné aktivně zapojit krajské zástupce do procesu sběru dat a mapování nejzranitelnějších domácností a lokalit.

2

Řešení financována ze SKF by měla ctít princip decentralizace a vytvářet vhodné podmínky pro nižší úrovně samosprávy. Místní orgány totiž dokáží efektivněji zacílit prostředky na projekty odpovídající lokálním potřebám. V praxi by to znamenalo navýšit administrativní kapacity obcí pro přípravu a implementaci takových systémů dopravy, které řeší místní potřeby. Ta mohou zahrnovat služby obecního taxi, poptávkovou dopravu, systémy sdílených elektrokol nebo provoz školních autobusů.

3

Systém přímých kompenzací příjmů domácností vyžaduje precizní zacílení, které zajistí dostatečnou finanční asistenci a zabrání nežádoucímu rozmělnění prostředků SKF mezi příliš mnoho příjemců. Tento typ podpory je třeba účelně propojit s investičními opatřeními. Díky této kombinaci mohou úsporné investice postupně snižovat náklady na spotřebu fosilních pohonných paliv a tím i výdaje za dopravu, jak pro provozovatele služeb, tak koncové uživatele.

**Více se dozvíte
v našem policy briefu!**



4

Převážná část prostředků SKF by nicméně měla směřovat do strukturálních a dlouhodobých investic, ze kterých by výhody mohla čerpat nejen nezranitelnější část, ale celá společnost. V této souvislosti je záhodno zvážit intenzivnější čerpání fondu v počátečních 2-3 letech (tzv. front-loading). Tento přístup by umožnil začít s investicemi do infrastruktury a dlouhodobějších řešení, která sice vyžadují delší dobu realizace, ve výsledku ale snižují závislost na zdražujících se fosilních palivech.

5

Pro maximální efektivitu infrastrukturních investic je žádoucí využívat možnosti vícezdrojového financování klimaticko-sociálních opatření. Lze čerpat například z Modernizačního fondu (na výstavbu elektrických dobíjecích stanic), Fondu spravedlivé transformace (zaměřeného na rozvoj tří nejzranitelnějších regionů), z výnosů systému ETS (původního i nového) a dalších dostupných zdrojů.

6

První fáze distribuce SKF by měla sloužit jako pilotní projekt pro hlubší porozumění dopravní chudobě. V tomto období je klíčové vytvořit indikátory pro měření dopravní chudoby, identifikovat nejzranitelnější domácnosti a lokality, a vytvořit platformu pro systematické řešení dopravní chudoby na národní i lokální úrovni. Současná úroveň poznání totiž neumožňuje efektivní zacílení podpory bez aktivní spolupráce s místními aktéry, zejména regionálními dopravci, starosty či sociálními partnery.

4

Více se dozvíte
v našem policy paperu!



Dopravní chudoba v ČR

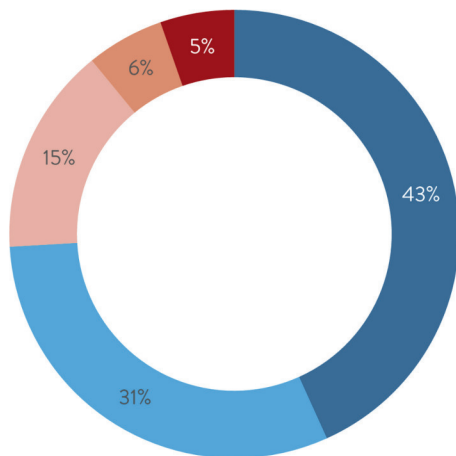
Dopravní chudobu lze definovat nedostatečnou obslužností systému veřejné dopravy či příliš vysokými náklady na dopravu osobním prostředkem, vedoucí k neschopnosti naplnit své klíčové i volitelné dopravní potřeby (přístup ke službám, práci, vzdělání, sociálnímu životu nebo lékařské péči).³⁵ Chybějící infrastruktura a nedostatečná nabídka podporující udržitelnou dopravu situaci zhoršuje.

Příklady dopravní chudoby:

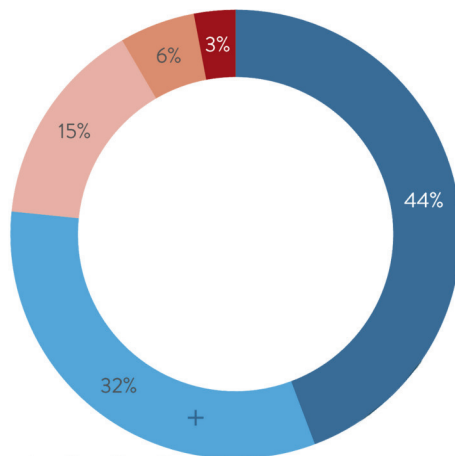
- Nemohu se dopravit za základními potřebami kvůli nedostatku peněz, nedostatku spojů nebo nedostatečné fyzické zdatnosti.
- Kvůli nákladům na dopravu se omezují v jiných oblastech.

Dle analýzy STEM lze 3 % české populace považovat za dopravně chudé.³⁶ Tyto osoby mají dopravní náklady vyšší než medián, zatímco příjem naopak nižší, přičemž analýza porovnává množství disponibilního příjmu s náklady na bydlení a dopravu pomocí tzv. indikátoru VTU.³⁷ Dle dotazníků Institutu 2050 si 5 % populace připadá dopravně chudá.³⁸

Otázka: "Jak často se vám stává, že byste se potřebovali někam přepravit kvůli základním věcem jako je zaměstnání, škola, nákupy a lékař, ale nemáte možnost se tam přepravit?"

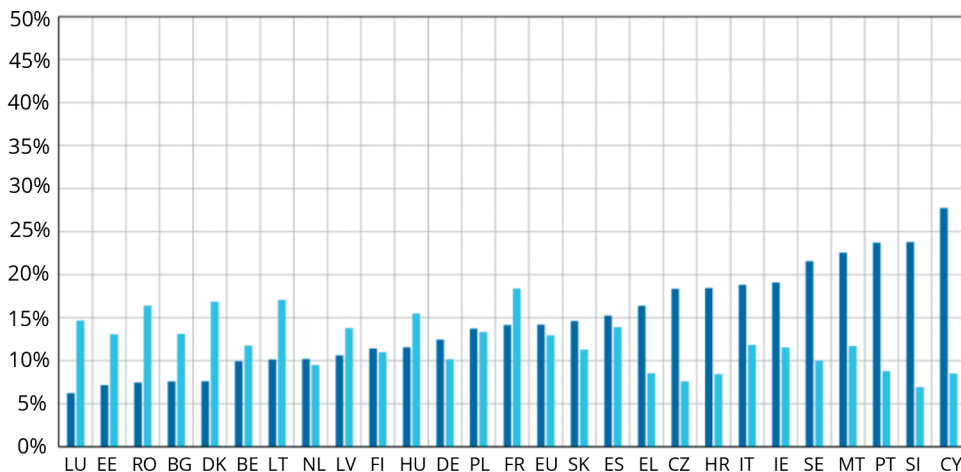


Otázka: "Jak často se vám stává, že byste se potřebovali někam přepravit za přáteli nebo volnočasovými aktivitami, ale nemáte možnost se tam přepravit?"



vůbec málokdy občas často skoro pořád

Jak je na tom ČR v porovnání s ostatními členskými zeměmi EU?



- Podíl domácností, které utratí více než 6% za dopravu a jejich celkové výdaje jsou pod národním mediánem.
- Podíl domácností, které utratí více než dvojnásobek mediánu za dopravu a jejich celkové výdaje jsou pod národním mediánem.

Jaká jsou možná řešení a opatření ČR?

Podpora veřejné hromadné dopravy jakožto prioritní pilíř řešení dopravní chudoby

- Řeší nedostatečnou flexibilitu stávajících linkových spojů, např. PID Haló ve Středočeském kraji.³⁹

Sdílená mobilita

- Carsharing, pokud je výpůjčka realizována prostřednictvím aplikace, může být služba nabízena za odstupňované ceny pro zranitelné skupiny a pro běžné uživatele.
- Obecní taxi v podobě bezbariérového elektrického vozu.

Podpůrná softwarová i fyzická infrastruktura zajišťující plynulý provoz těchto řešení

- Napomůže flexibilnímu a reaktivnímu dopravnímu systému.
- Jednotná celostátní aplikace by uživatelům zpřístupnila linkové spoje, poptávkovou dopravu, sdílené služby či spolujízdu.

Příklady řešení dopravní chudoby ze zahraničí

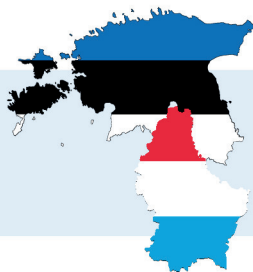


Snížení ceny veřejné dopravy po celé zemi v Německu

- Německá vláda využívá část výnosů z obchodování s emisími povolenkami na financování razantního snížení ceny veřejné dopravy v zemi.
- tzv. D-ticket za 58 eur/měsíc ⁴¹

Veřejná doprava zdarma

- Např. v Tallinu a Lucembursku funguje MHD zdarma. ⁴³



Rakouský Klimabonus ⁴⁰

- Přerozdělování výnosů ze zpoplatněných dopravních emisí svým občanům ve stoprocentní míře, dává lidem možnost navýšit svůj dopravní rozpočet.
- Je cenově odstupňovaný dle regionální dopravní dostupnosti, věku a schopnosti pohybu.





Sociální leasing elektromobilů ve Francii ⁴²

- Elektromobily určené pro sociální leasing nakupuje a vlastní stát.
- Eliminuje tak vstupní náklady nákupu elektromobilu pro nízkopříjmové rodiny.
- Měsíční pronájem elektroauta vyjde na cca 100 €.



Projekty ve Velké Británii

- Neighborhood Travel Teams ⁴⁴
 - Snaha umožnit lepší přístup k místním úřadům práce, dětským centrům, střediskům vzdělávání a knihovnám
 - Personalizované cestovní plány a informace, bezplatné autobusové jízdenky a možnosti cestování
- Wheels to Work ⁴⁵: pronájem mopedů či kol

Seznam zdrojů

1. Fakta o klimatu. "Finance z fondů EU na klimatická opatření v ČR." 2024. <https://faktaoklimatu.cz/infografiky/fondy-eu>
2. Fakta o klimatu 2024
3. Centrum pro dopravu a energetiku. "Investice do budoucnosti: Socioekonomické přínosy rychlého přechodu na zelenou ekonomiku." 2024. <https://www.cde-org.cz/cs/blog/investice-do-budoucnosti-%20socioekonomicke-prinosy-rychleho-prechodu-na-zelenou-ekonomiku/2378>
4. Centrum pro dopravu a energetiku 2024
5. Centrum pro dopravu a energetiku 2024
6. Fakta o klimatu. "Finance z fondů EU na klimatická opatření v ČR." 2024. <https://faktaoklimatu.cz/infografiky/fondy-eu>
7. Evropská komise. "ETS2: buildings, road transport and additional sectors." 2024. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/ets2-buildings-road-transport-and-additional-sectors_en
8. Kateřina Kolouch Grabovská, "Jak bude fungovat zpoplatnění emisí skleníkových plynů z dopravy a budov (tzv. ETS 2)?" Fakta o klimatu, 2024. <https://faktaoklimatu.cz/explainery/emisni-povolenky-ets-2>
9. Rebeka Hengalová et al., "Factsheet | Emisní povolenky pro domácnosti: Co je to ETS2 a jak je využít pro náš prospěch", Institut pro evropskou politiku EUROPEUM, 2024. <https://www.europeum.org/clanky-a-publikace/factsheet-emisni-povolenky-pro-domacnosti-co-je-to-ets2-a-jak-je-vyuzit-pro-nas-prospech/>
10. Evropská komise. "About the EU ETS." 2024. https://climate.ec.europa.eu/eu-action/eu-emissions-trading-system-eu-ets/about-eu-ets_en
11. Alexander Eden et al., POLICY REPORT: PUTTING THE ETS 2 AND SOCIAL CLIMATE FUND TO WORK, Adelphi, Oeko-Institut, Centre for the Study of Democracy, WiseEuropa) 2023. <https://www.euki.de/wp-content/uploads/2023/10/Policy-Report-Putting-the-ETS-2-and-Social-Climate-Fund-to-Work.pdf>
12. Eva Jüngling et al., Making the Best of the New EU Social Climate Fund, Bruegel 2025. <https://www.bruegel.org/policy-brief/making-best-new-eu-social-climate-fund>
13. Transport & Environment. "Europe's transport sector set to make up almost half of the continent's emissions in 2030." 2024. <https://www.transportenvironment.org/articles/europes-transport-sector-set-to-make-up-almost-half-of-the-continents-emissions-in-2030>
14. Eva Jüngling et al., Making the Best of the New EU Social Climate Fund, Bruegel 2025. <https://www.bruegel.org/policy-brief/making-best-new-eu-social-climate-fund>
15. Rebeka Hengalová et al., "Factsheet | Emisní povolenky pro domácnosti: Co je to ETS2 a jak je využít pro náš prospěch", Institut pro evropskou politiku EUROPEUM, 2024. <https://www.europeum.org/clanky-a-publikace/factsheet-emisni-povolenky-pro-domacnosti-co-je-to-ets2-a-jak-je-vyuzit-pro-nas-prospech/>
16. Susanne Reiff, "Social Climate Plans to Cushion Social Impacts of Climate Action," 2025. <https://www.euki.de/en/news/social-climate-plans-to-cushion-social-impacts-of-climate-action/>
17. Susanne Reiff, "Social Climate Plans to Cushion Social Impacts of Climate Action," 2025.
18. REScoop. "Social Climate Fund Tracker. 2025. <https://www.rescoop.eu/policy/financing-tracker/social-climate-fund>
19. Zuzana Vrbová, "Evropská komise stanovila strop emisí v ETS 2 pro rok 2027: Nová pravidla pro silniční dopravu a budovy," oEnergetice, 2024. <https://oenergetice.cz/emise-co2/evropska-komise-stanovila-strop-emisi-pro-rok-2027-nova-pravidla-pro-silnicni-dopravu-a-budovy>
20. IEU Monitoring, "EU ETS: EU Commission notifies 26 Member States to transpose agreed rules," 2024. https://ieu-monitoring.com/editorial/eu-ets-eu-commission-notifies-26-member-states-to-transpose-agreed-rules/439751?utm_source=ieu-portal
21. Sibylle Braungardt et al., "The Social Climate Fund – Opportunities and Challenges for the Buildings Sector," Öko-Institut e.V., 2022. https://www.oeko.de/fileadmin/oekodoc/ECF_Social_Climate_Fund.pdf
22. Benjamin Held et al., "Criteria for an effective and socially just EU ETS 2," CAN-Europe, Germanwatch, Klima-Allianz Deutschland e.V., WWF Deutschland, 2022. https://www.germanwatch.org/sites/default/files/criteria_for_an_effective_and_socially_just_eu_ets_2.pdf

23. Kateřina Kolouch Grabovská, "Jak bude fungovat zpoplatnění emisí skleníkových plynů z dopravy a budov (tzv. ETS 2)?", Fakta o klimatu, 2024. <https://faktaoklimatu.cz/explainery/emisni-povolenky-ets-2>
24. Jan Krajhanzl et al., "České klima 2024," Institut 2050, 2024. <https://institut2050.cz/wp-content/uploads/2024/10/ceskeklima2024.pdf>
25. BloombergNEF, "Europe's New Emissions Trading System Expected to Have World's Highest Carbon Price in 2030 at €149, BloombergNEF Forecast Reveals," 2025. <https://about.bnef.com/insights/finance/europes-new-emissions-trading-system-expected-to-have-worlds-highest-carbon-price-in-2030-at-e149-bloombergnef-forecast-reveals/>
26. Marta Janko, Rebeka Hengalová, "Vláda přijala obchodování s emisními povolenkami jen napůl, mohou kvůli tomu hrozit pokuty," EKOnews, 2024. <https://www.ekonews.cz/vlada-prijala-obchodovani-s-emisnimi-povolenkami-jen-napul-mohou-kvuli-tomu-hrozit-pokuty/>
27. Aneta Zachová, Barbora Pištorová, "Dekarbo brief: Hra na odklad ETS 2," Euractiv, 2025. <https://euractiv.cz/section/klima-a-zivotni-prostredi/news/dekarbo-brief-hra-na-odklad-ets-2/>
28. MŽP ČR, "ČR odeslala Evropské komisi požadavky 18 unijních států na změnu obchodování s emisními povolenkami. Zajišťují stabilní cenu povolenek a zabrání negativním dopadům," 2025. <https://mzp.gov.cz/cz/pro-media-a-verejnost/aktuality/archiv-tiskovych-zprav/cr-odeslala-evropske-komisi-pozadavky-18>
29. Evropská agentura pro životní prostředí, "Use of auctioning revenues generated under the EU Emissions Trading System," 2024. <https://www.eea.europa.eu/en/analysis/indicators/use-of-auctioning-revenues-generated>
30. Rebeka Hengalová, "Komentář: Vláda i opozice bojují s povolenkami, ekonomické realitě navzdory," Seznam Zprávy, 2025. <https://www.seznamzpravy.cz/clanek/ekonomika-ocima-byznysu-komentar-vlada-i-opozice-bojuji-s-povolenkami-ekonomicke-realite-navzdory-281308>
31. EUR-Lex, "NARIŽENÍ EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY (EU) 2023/955," 2023. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/CS/TXT/PDF/?uri=CELEX:32023R0955>
32. MŽP ČR, "Sociální klimatický fond," 2025. <https://mzp.gov.cz/cz/agenda/prehled-dotaci/socialni-klimaticky-fond>
33. MŽP ČR, "Sociální klimatický fond," 2025.
34. Rebeka Hengalová a Jana Abíková, "Jak zamezit dopravní chudobě pomocí sociálního klimatického fondu: Doporučení pro tvůrce politik v ČR," Institut pro evropskou politiku EUROPEUM, 2025. <https://www.europeum.org/clanky-a-publikace/policy-brief-jak-zamezit-dopravni-chudobe-pomoci-socialniho-klimatickeho-fondu-doporuceni-pro-tvurce-politik-v-cr/>
35. Lucía Mejía Dorantes a Ingrida Murauskaitė-Bull, "Revisiting Transport Poverty in Europe through a Systematic Review", Transportation Research Procedia 72, 2023. <https://doi.org/10.1016/j.trpro.2023.11497>
36. Martin Philipp a Martin Kratochvíl, "Dopravní chudoba v České republice - situační analýza," STEM Ústav empirických výzkumů, 2024. https://www.stem.cz/wp-content/uploads/2024/07/STEM_Dopravni-chudoba-analyza-1.pdf
37. E. Alonso-Epelle et al., "Transport Poverty Indicators: A New Framework Based on the Household Budget Survey", Energy Policy 181, 2023. <https://doi.org/10.1016/j.enpol.2023.113692>
38. Jan Krajhanzl et al., "České klima 2024," Institut 2050, 2024. <https://institut2050.cz/wp-content/uploads/2024/10/ceskeklima2024.pdf>
39. PID, "Poptávková doprava PID Haló nabídne flexibilitu i náhradu za auto v dojezdech na vlak," 2024. <https://pid.cz/poptavkova-doprava-pid-halo-nabidne-flexibilitu-i-nahradu-za-auto/>
40. Klimabonus, 2024. <https://www.klimabonus.gv.at/en/frequently-asked-questions/>
41. Deutsche Bahn, "Deutschland-Ticket," 2025. <https://int.bahn.de/en/offers/regional/deutschland-ticket>
42. Marjorie Mascaro a Jean-Philippe Hermine, "Social Leasing' Pilot Scheme: Lessons Learned from an Unanticipated Success," IDDRI, 2024. <https://www.iddri.org/en/publications-and-events/blog-post/social-leasing-pilot-scheme-lessons-learned-unanticipated-success>
43. AutoMat, "Veřejná doprava zdarma: Čistí vzduch i silnice a pomáhá vrátit klimatické cíle do reality," 2022. <https://auto-mat.cz/30265/verejna-doprava-zdarma-cisti-vzduch-i-silnice-a-pomaha-vratit-klimaticke-cile-do-reality>
44. Axelle Gallerand, "What Is Transport Poverty and How Can Cities Address It?", Energy Cities, 2021. <https://energy-cities.eu/what-is-transport-poverty-and-how-can-cities-address-it/>
45. Wheels to Work, 2025, <https://www.wheelstowork.org/>



HEINRICH
BÖLL
STIFTUNG



Spolufinancováno
Evropskou unií



Staroměstské náměstí 4/1, Praha
www.europeum.org



@EUROPEUMPrague



Institut pro evropskou
politiku EUROPEUM



@europeumprague



EUROPEUM Institute
for European Policy

 EUROPEUM
INSTITUT PRO EVROPSKOU POLITIKU
INSTITUTE FOR EUROPEAN POLICY