

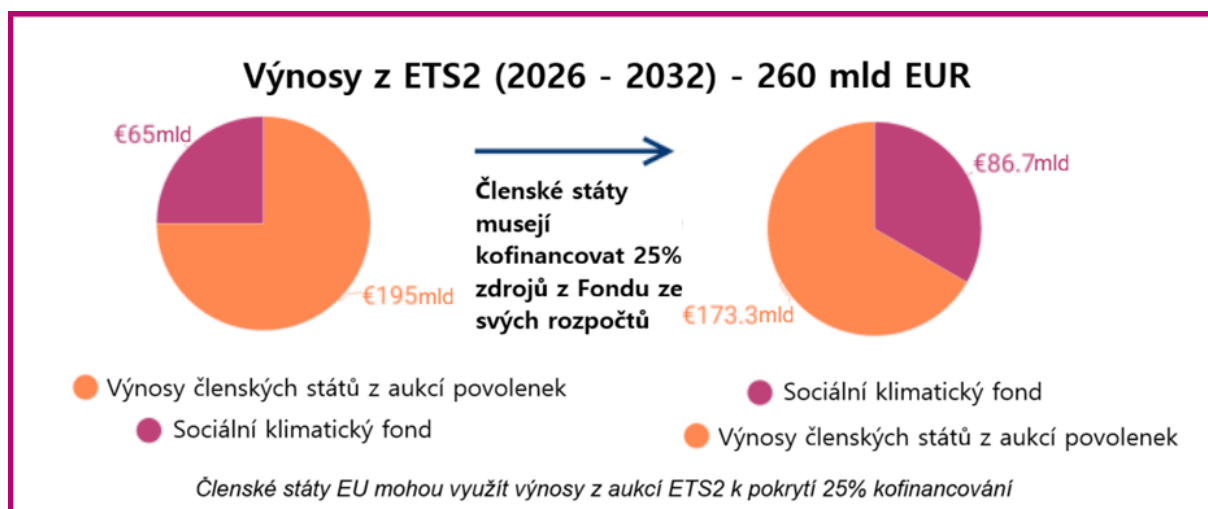
Sociální klimatický plán

Co obsahuje a co v něm chybí?

Český návrh Sociálního klimatického plánu představuje klíčový nástroj pro zmírnění sociálních dopadů zavedení systému ETS2, který má od roku 2028 rozšířit zpoplatnění emisí i na vytápění budov a silniční dopravu. Plán správně akcentuje investice do energetických úspor, renovací bydlení a rozvoje veřejné dopravy, čímž cílí na strukturální příčiny energetické a dopravní chudoby. Zároveň však odhaluje některé jeho slabiny – zejména absenci přímé krátkodobé podpory pro nejzranitelnější domácnosti a nedostatečné zdůvodnění některých investičních priorit v oblasti dopravy. Analýza ukazuje, že bez doplnění o efektivní kompenzační mechanismy a posílení role obcí hrozí, že jinak kvalitní plán nenaplní svůj hlavní cíl: zajistit sociálně spravedlivou transformaci směrem k nízkouhlíkové ekonomice.

Nový systém obchodování s emisemi z vytápění budov a silniční dopravy, známý jako ETS2, by měl být ve všech členských zemích EU zaveden do roku 2028¹. Výnosy z aukcí tohoto zpoplatnění mají být primárním zdrojem financí pro Sociální klimatický fond (SKF), který byl zřízen jako odpověď na nedostatečné řešení sociálních dopadů unijní klimatické politiky. Kromě této složky v maximální výši 65 miliard EUR pro EU do roku 2032 bude SKF financován také z rozpočtů jednotlivých členských států a to ve výši minimálně 25%.

Přijetí systému ETS2 a zřízení Sociálního klimatického fondu jsou tedy dva neoddělitelné pilíře sociálně-klimatické politiky a jeden bez druhého nebude existovat. Přestože má Česká republika povinnost ETS2 transponovat do národní legislativy jako součást závazku vůči EU, který sama ČR dříve odsouhlasila², současná vláda to odmítá^{3,4}. Jednalo by se přitom pro ČR o významné zdroje financí - zatímco část výnosů ze systému má financovat SKF, zbylé výnosy si, tak jako v případě současného ETS1, mezi sebe rozdělí členské státy. Jejich přesná výše bude záležet na ceně povolenky, ovšem je zřejmé, že v případě ČR bude těchto peněz násobně více⁵, než s kolika počítá SKF.



Zdroj: T&E

¹ O odložení o rok rozhodl v únoru 2026 Evropský parlament:

<https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20260205IPR33620/eu-climate-law-a-2040-emissions-reduction-target-of-90-for-the-eu>

² Za největší úspěch v oblasti životního prostředí se za českého předsednictví v roce 2022 považuje schválení balíčku Fit For 55, viz:

<https://wayback.archive-it.org/12090/20230320172904/https://czech-presidency.consilium.europa.eu/cs/program/vysledky-ceskeho-predsednictvi-v-rade-eu-puvodni-korenova-stranka/rada-pro-zivotni-prostredi/>

³ Vedle České republiky systém odmítají zavést také další státy, viz <https://www.ieta.org/ets2-tracker>

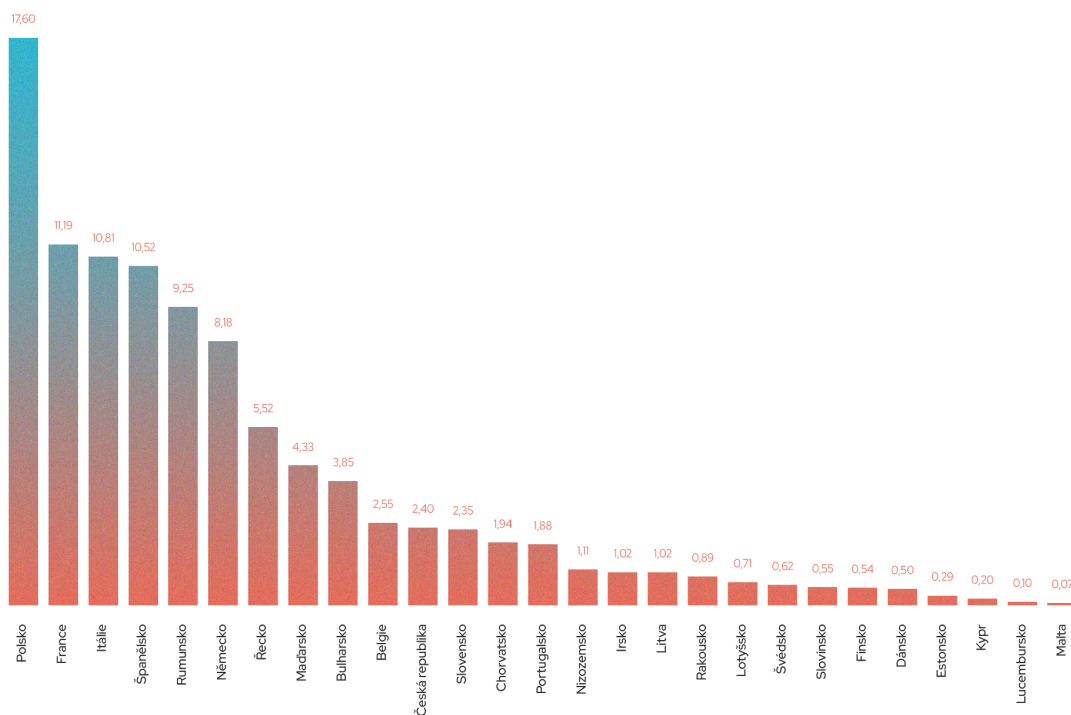
⁴ Zdroj:

https://vlada.gov.cz/cz/vlada/programove-prohlaseni/programove-prohlaseni-vlady-224629/#zivotni_prostredi

⁵ Fakta o klimatu odhadují, že ČR by mohla získat při ceně povolenky 60 EUR dalších přibližně 200 miliard Kč do národního rozpočtu. <https://faktaoklimatu.cz/explainery/emisni-povolenky-ets-2>

Sociální klimatický fond bude fungovat na principu solidarity mezi členskými státy. Distribuční klíč přitom zohledňuje parametry, jako je například podíl obyvatelstva ohroženého energetickou chudobou nebo emise oxidu uhličitého z paliv v domácnostech. Největší podíl ze Sociálního klimatického fondu tak získá Polsko (17,6 %) následované Francií (11,2 %) a Itálií (10,8 %). Česká republika je s podílem 2,4 % na 11. příčce. Na Českou republiku připadá přibližně 40 miliard Kč plus dalších přibližně 10 miliard z vlastních zdrojů.

Finanční alokace Sociálního klimatického fondu pro roky 2026 - 2032 (v procentech)



Konkrétní opatření a investice, díky kterým budou zmírněny negativní dopady zvýšených cen paliv, jsou definovány v Sociálních klimatických plánech (SKP). Příprava Plánů je podmínkou pro čerpání Fondu a probíhá na úrovni členských států, které si je následně nechávají schválit Evropskou komisí. Nařízení⁶ o zřízení SKF od členských států očekává, že ve svých Sociálně klimatických plánech navrhnou dotační řešení pro zranitelné domácnosti, zranitelné mikropodniky a zranitelné uživatele dopravy ve formě podpory zvýšení energetické účinnosti,

⁶ Zdroj: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj/ces>

dekarbonizace vytápění a chlazení a mobility s nulovými a nízkými emisemi. Dále by Plán měl zohlednit dopad zvýšení nákladů fosilních paliv na ty nejzranitelnější a tím je chránit během přechodného období, dokud nedojde k účinku systémových investic např. formou přímých kompenzací. Současný návrh českého SKP⁷ byl zveřejněn v prosinci 2025 a bylo zároveň zahájeno meziresortní připomínkové řízení, které bylo uzavřeno ještě téhož měsíce. K vypořádání připomínek⁸ dosud nedošlo.

Analýza českého Sociálního klimatického plánu

Proces tvorby

Současná podoba českého SKP se připravovala přibližně dva roky. Diskuze nad jeho obsahem probíhaly od roku 2024 v rámci Tematických pracovních skupin zřízených Ministerstvem životního prostředí k oblasti budov (1) a dopravy (2). Prostřednictvím Rady vlády pro NNO byly do těchto skupin nominováni 2 členové*ky za síť environmentálních organizací Zelený kruh a 2 členky za Asociaci pro podporu demokracie a lidských práv DEMAS. Dále fungovala také přípravná Platforma Sociálního klimatického fondu a i zde měly nestátní neziskové organizace své zástupce*kyně⁹.

V rámci uvedených platforem probíhala výměna informací a podnětů a bylo možné vznášet připomínky k pracovním verzím plánu. V průběhu příprav SKP však bylo zřejmé, že citlivost tématu ETS 2 se promítla do fungování participačních mechanismů a vedla k politickým rozhodnutím mimo expertní přístupy. Účinné spolupráci i odborné diskuzi by významně prospělo včasné sdílení analytických podkladů a také výstupů z tzv. Nástroje pro technickou podporu TSI, neboť řada z nich byla s členy skupin sdílena až v samém závěru přípravy. Přestože se se Sociálním klimatickým plánem mohla veřejnost seznámit až po spuštění oficiálního meziresortního připomínkového řízení, Ministerstvo životního prostředí alespoň pravidelně zveřejňovalo zápisy a prezentace z jednání na oficiálních webových stránkách¹⁰.

Obsahová část Plánu a jeho zacílení

⁷ K dispozici zde: https://mzp.gov.cz/system/files/2026-01/OFDE-prvni_verze_SKP_pro_MPR-20251218.docx

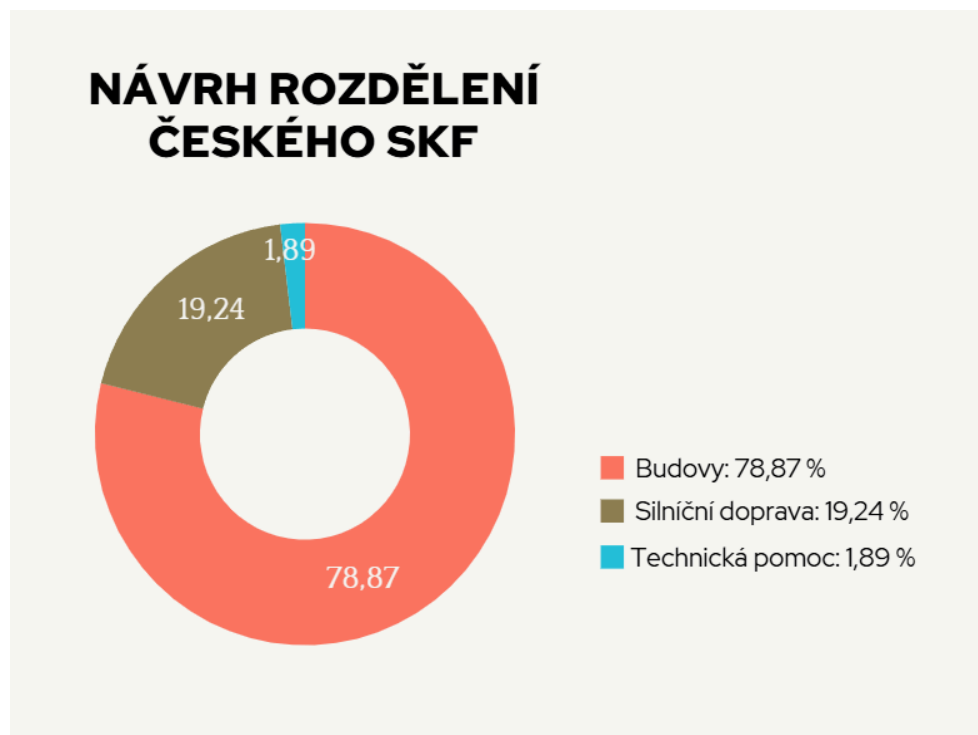
⁸ Na přelomu roku došlo také k výměně vlády. SKP vznikl ještě za působení premiéra Petra Fialy, zatímco v současné době již převzal mandát premiér Andrej Babiš.

⁹ Seznam členů zde:

https://mzp.gov.cz/system/files/2026-01/OFDE-seznam_clenu_Platformy_SKF-20251002.pdf

¹⁰ <https://mzp.gov.cz/cz/agenda/prehled-dotaci/socialni-klimaticky-fond>

Současný český návrh Sociálního klimatického plánu navrhuje rozdělit Sociální klimatický fond mezi oblast budov (78,87 % celkové alokace pro ČR), oblast dopravy (19,24 %) a technickou pomoc (1,89 %). Ze Sociálního klimatického plánu přitom není zcela patrné, na základě kterých analytických dat bylo učiněno toto rozdělení, ani jaký byl uplatněn alokační klíč.



- Odvětví budov (celkem 1 640 000 000 €)
 - Renovace rodinných domů vlastněných a obývaných zranitelnými domácnostmi (640 000 000 €)
 - Výstavba nájemního bydlení pro zranitelné domácnosti (560 000 000 €)
 - Transformace ubytoven obývaných zranitelnými domácnostmi (80 000 000 €)
 - Renovace bytových domů obývaných zranitelnými domácnostmi (280 000 000 €)
 - Poradenství (80 000 000 €)

- Odvětví silniční dopravy (celkem 400 000 000 €)
 - Integrované projekty poptávkové dopravy doplňující existující linky veřejné dopravy (360 000 000 €)
 - Nákup bezemisních vozidel veřejné dopravy (40 000 000 €)

Pro maximální účinek Fondu není překvapivé, že je nutné uplatnit funkční definici, která vhodně vymezení cílovou skupinu. Plán pracuje se "širším" pojmem zranitelnost a "užším" pojmem energetická chudoba¹¹. Cílem je adresovat podporu těm nejpotřebnějším, ovšem ve výsledku bude zásadní přesné znění podmínek pro čerpání jednotlivých výzev¹². Bude také záležet na tom, jak se v konkrétním nastavení promítne fakt, že dopady budou velmi různorodé (v závislosti na možnosti renovovat byt, příjemch, způsobu vytápění, způsobu dopravy, atd.), zatímco podkladové materiály¹³ často hovoří o dopadech ETS2 v podobě průměrné částky na domácnost.

¹¹ Definice energetické chudoby a zranitelných domácností ze Sociálního klimatického plánu:

Domácnost je energeticky chudá, pokud nemá dostatečný disponibilní příjem a přístup k základním energetickým službám potřebným k uspokojení svých základních potřeb, jako je vytápění, teplá voda, chlazení, osvětlení a energie pro napájení spotřebičů, a to v důsledku alespoň jednoho z následujících faktorů:

- vysokých výdajů za energie, nebo
- vysoké energetické náročnosti bydlení.

Indikátory:

Povinný indikátor: Domácnost s ekvivalizovaným čistým měsíčním příjmem do 3. decilu.

Povinně volitelné indikátory:

- vysoký podíl výdajů na energie v příjmech domácnosti, podíl na výdajích na energie v příjmech je vyšší než dvojnásobek národního mediánu (2M), pro účely SKF podíl výdajů na energie minimálně 15 %, nebo CS 20 CS
- energetická náročnost bydlení odpovídá energetické třídě D a horší.

K naplnění definice energetické chudoby je třeba splnit povinný indikátor a zároveň alespoň jeden z indikátorů volitelných.

Zranitelné domácnosti

Definice: zranitelné jsou domácnosti trpící energetickou chudobou nebo domácnosti, včetně domácností s nízkými a nižšími středními příjmy (do 6. příjmového decilu), které jsou významně postiženy cenovými dopady začlenění emisí skleníkových plynů z budov do oblasti působnosti směrnice 2003/87/ES a které postrádají prostředky na renovaci budovy, již obývají.

¹² V SKP je uvedeno, že konkrétní skupina způsobilých příjemců bude blíže specifikována u jednotlivých investic.

Vždy se však jedná o podmnožinu zranitelných domácností.

¹³ Např.

<https://mzp.gov.cz/cz/pro-media-a-verejnost/aktuality/archiv-tiskovych-zprav/nove-povolenky-ets2-zatizi-domacnosti>

K zacílení dopravní chudoby přistupuje český Plán poměrně minimalisticky. Nařízení se řídí pouze geografickým vymezením obcí dle jejich obslužnosti¹⁴. Jedná se nepochybně o významný faktor, ovšem ne jediný. Ekonomickou situaci domácností v této úvaze Plán zcela zanedbává. Jinými slovy, dle definice dopravní chudoby v SKP nespadá do parametru například rodina s nízkými příjmy, která žije na odlehlém okraji velkého města (byť s dobře obslužným centrem).

Budovy

Opatření v oblasti budov jsou sestaveny žádoucím způsobem, který reaguje na příčiny energetické chudoby. Navržené investice zvyšují dostupnost energetické účinnosti a odolnosti tím, že poskytují finanční i konzultační podporu hloubkových renovací zaměřenou na domácnosti s nízkými příjmy.

U opatření renovací rodinných domů vlastněných a obývaných zranitelnými domácnostmi je důležité, že primárně bude podpořena skupina energeticky chudých domácností a v případě vyčerpání absorpční kapacity postupně rozšiřována až do 6. příjmového decilu. Do tohoto opatření také spadá instalace obnovitelných zdrojů energie vč. bateriových úložišť, ovšem pouze v kombinaci se zateplením.

Sociální klimatický plán na několika místech odkazuje na dotační program Nová zelená úsporám, což je program, který řada odborníků považuje za úspěšný příklad dobré praxe v oblasti dekarbonizace provozu budov domácností. U renovací bytových domů je důležité, že Plán pracuje se zaměřením na podporu nízkopříjmových a ohrožených skupin (v některých podobách NZÚ byly primárními příjemci středněpříjmové domácnosti, či movití senioři). Příznivé je také provázání s bonusy u renovací bytových domů obývaných zranitelnými domácnostmi, které je účinným motivačním nástrojem pro podporu nízkopříjmových domácností v nájemním bydlení. Je však třeba dodat, že aby byla výše podpory dostatečně zajímavá ve vztahu k dalším nabízeným dotačním titulům a potřebám žadatelů, bude nutné výzvy pravidelně vyhodnocovat a případně upravovat.

Při sledování programu NZÚ se také ukázalo, že společenství vlastníků jednotek má v porovnání s obcemi o tento typ podpory podstatně větší zájem. Odborníci*e na sociální

¹⁴ V Česku jde o (1) osoby žijící v obci, ze které jezdí 13 a méně párů spojů bez přestupu do obce s rozšířenou působností, do jejíhož správního obvodu daná obec spadá nebo (2) osoby žijící v části obce, ze které jezdí 13 a méně párů spojů s nejvýše jedním přestupem do obce s rozšířenou působností, do jejíhož správního obvodu daná obec spadá.

Dopravní chudobu český SKP definuje jako "stav, kdy jednotlivci a domácnosti nejsou vůbec či jen obtížně schopni pokrýt náklady na soukromou nebo veřejnou dopravu, nebo kdy nemají žádný či jen omezený přístup k dopravě nezbytné k získání přístupu k základním socioekonomickým službám a činnostem, s přihlédnutím k vnitrostátním a prostorovým souvislostem".

oblast¹⁵ navrhuje tuto nevyváženost řešit například posílením regionální pracovišť SFŽP pro spolupráci s obcemi, či podpořit výstavbu nových obecních bytových domů v pasivním standardu. SKP pracuje s rozšířením poradenských služeb pro obce a navrhuje motivovat obce také tím, že v případě rekonstrukcí obecních bytových domů využívaných k sociálnímu bydlení podpoří celou rekonstrukci (zatímco u ostatních bytových domů plánuje podpořit rekonstrukci dle podílu zranitelných domácností v bytovém domě).

Mezi podporovaná opatření SKP patří kromě zateplování také výměna zdroje vytápění a kombinace dalších doprovodných opatření (ohřev teplé vody, fotovoltaické systémy včetně akumulace a sdílení energie, systém větrání s rekuperací tepla, využití tepla z odpadních vod apod.).

Doprava

Investice do veřejné hromadné a poptávkové dopravy jsou pro řešení dopravní chudoby podstatné¹⁶ a její rozšíření a větší dostupnost mají nesporné dekarbonizační benefity. Je však i zde třeba upozornit na to, že navržené investice jsou systémové a dlouhodobého charakteru a nebudou vypláceny přímo zranitelným uživatelům dopravy – tato komponenta tedy nijak neřeší okamžitý dopad implementace ETS2 a na její účinky mohou ti, kteří to potřebují, čekat i několik let.

Opatření poptávkové dopravy nabízí vhodnou službu v lokalitách, kde je veřejná hromadná doprava nedostatečná či neefektivní. Flexibilní poptávková doprava může užitečným a účinným způsobem zhustit dopravní síť zejména v řídké osídlených oblastech. Dle SKP bude tato podpora vyžadovat tzv. Plán dopravní obsluhy území. Zde bude důležité, aby byly tyto plány inkluzivní a upřednostňovaly potřeby zranitelných skupin obyvatelstva. Dá se očekávat, že zpracování těchto dokumentů bude znamenat administrativní zátěž, za kterou budou zodpovídat primárně regionální autority a to ve spolupráci s místními obcemi a soukromými poskytovateli dopravních služeb. SKP počítá s tím, že činnost spojená s plánováním i zajištěním poskytování těchto služeb bude financována z komponenty technické asistence. Zda tyto finance budou zvýšeným administrativním požadavkům vůči úřadům opravdu stačit a na základě jakého klíče budou přiděleny, není ze SKP jasné. Pro účinné fungování tohoto

¹⁵ Viz

https://www.hnutiduha.cz/sites/default/files/publikace/2025/06/JakSeVyporadatSEnergetickouChudobou_online.pdf

¹⁶ Zdroj: např.

<https://www.rescoop.eu/toolbox/green-solidarity-guiding-principles-for-a-truly-just-social-climate-fund>

opatření tedy bude zásadní, jak konkrétně bude podpořena příslušná veřejná správa, jejíž kapacity jsou již nyní značně napjaté a podfinancované¹⁷.

Jakkoli je veřejná doprava důležitá, nabízí se otázka, nakolik navržené opatření nákupu bezemisních vozidel veřejné dopravy adresuje problém dopravní chudoby a nakolik se jedná o dofinancování již existujících nebo plánovaných titulů pro podporu veřejné linkové dopravy s tím rozdílem, že musí být bezemisní. SKP uvádí, že každá z podpořených linek, u níž dojde ke změně vozidla, musí být vedena z větší části po zastávkách v dopravně chudém území. To se ovšem nezdá být dostatečným argumentem pro volbu tohoto opatření, které by mohlo být nahrazeno například podporou školních autobusů, senior taxi či slevou na jízděm pro blíže určenou skupinu. Zároveň je také v souvislosti s dekarbonizací dopravy nutné odpovědět na otázku, jak v budoucnu udržet v chodu takováto nákladná opatření i po vyčerpání příjmů z emisního obchodování.

Přímý kompenzační mechanismus

Evropská legislativa umožňuje členským státům ze SKF financovat dočasnou přímou podporu příjmů až do výše 37 % celkové alokace země. Česká republika se však rozhodla tento kompenzační mechanismus nevyužít a peníze směřovat pouze investičním směrem, což je cesta, před kterou řada odborníků varuje¹⁸. Okamžitý negativní dopad na domácnosti, které nejsou schopny pružně reagovat na výkyvy cen tak český SKP nijak neřeší. Ti nejzranitelnější budou v tomto ohledu závislí na systému sociálních dávek, systému slev na jízděm pro zranitelné skupiny ve veřejné dopravě a příspěvku na dojíždění do zaměstnání.

Expert*ky na sociální politiku¹⁹ však upozorňují na to, že reforma sociálních dávek, která přináší tzv. "superdávku" a spojuje příspěvek na bydlení, živobytí, dítě a péči v jeden celek, jako odpověď na vysoké náklady za energie neuspěje. Jednotný energetický paušál potřebám domácností v energetické chudobě neodpovídá a představuje rizika např. pro samoživitelky, invalidní důchodce a další zranitelné skupiny. Chybějící robustní okamžitá podpora pro zasaženou skupinu je tak jedna z nejproblematictějších částí českého návrhu SKP. Je

¹⁷ Zdroj např:

<https://www.smocr.cz/cs/novinky/a/obce-chteji-stavet-a-renovovat-dotaznik-odhalil-konkretni-potreby-pro-socialne-klimaticky-fond>

nebo

<https://www.cde-org.cz/cs/blog/energeticke-uspory-v-praxi:-zkusenosti-a-potreby-obci-a-mest/2824>

¹⁸ Zdroj např.

<https://eeb.org/en/library/why-direct-payments-are-essential-to-make-household-carbon-pricing-work-in-the-eu/>

¹⁹ <https://socialnibydleni.org/publikace/davkova-reforma-hlavni-problemy-a-rizika>

<https://socialnibydleni.org/publikace/souhrnna-analyza-najmy-energie-dane-davky-verejna-vystavba-reseni-krize-bydleni-existuji>

pochopitelné, že se MŽP vědomé omezeného rozpočtu rozhodlo jít cestou systémových opatření, které řeší příčiny chudoby a nikoli její následky. V tom případě je ovšem třeba ošetřit tento nedostatek v úzké spolupráci s Ministerstvem práce a sociálních věcí a identifikovat jiné řešení²⁰. Takovým by dle expertek z Centra pro veřejné finance a PAQ Research mohla být kompenzace zvýšení slevy na poplatníka a zvýšení energetického paušálu. Kombinace těchto dvou nástrojů by výrazně pomohla nejvíce zasaženým domácnostem a zároveň by zachovala motivační efekt přechodu na méně emisní zdroje.

Závěry a doporučení

Předložený Sociální klimatický plán je kvalitní podklad, který je dobrým základem pro čerpání SKF, navazující specifikaci výzev a další strategickou diskuzi o sociálně-klimatických přínosech. Navržená opatření jsou klimaticko-sociálně přínosná a nabízejí řešení energetické i dopravní chudoby. Jsou také v plném souladu se zněním evropské legislativy a s hlavním záměrem Fondu. Mezi konkrétní pozitiva návrhu českého SKP patří:

- podpora dekarbonizace formou investic v oblasti provozu budov, které kladou důraz na hluboké renovace a energetické úspory pro zranitelné skupiny, ale i podpora zapojování zranitelných domácností do sdílení energie
- hledání řešení pro zkvalitnění nájemního bydlení zranitelných skupin a zohlednění role obcí - mezi navržená opatření patří navyšování bytového fondu prostřednictvím výkupu energeticky neúsporných objektů do rukou obce, přestavba ubytoven a výstavba nízkoenergetického sociálního a dostupného bydlení, zvyšování energetické účinnosti nájemního bydlení
- zefektivnění dopravní obslužnosti formou podpory poptávkové dopravy

Přínosy SKP budou samozřejmě záležet na konečné podobě výzev a také na mechanismech jejich kontroly a revidování. Jsou oblasti, které předložený dokument nedostatečně adresuje, nebo přehlíží. Patří k nim:

- absence krátkodobé okamžité podpory těm, kteří nedokáží pružně reagovat na výkyvy cen energií, ať již v souvislosti s dopravní či energetickou chudobou
- konkrétní a výrazné posílení kapacit obce jako důležitého článku v řešení bytové krize, dopravní chudoby i energetické transformace
- vysvětlení nutnosti nákupu bezemisních vozidel veřejné dopravy ze SKF a bližší specifikace přínosu tohoto opatření

²⁰ Zdroj: <https://www.pagresearch.cz/post/ets2/>

Česká republika potřebuje k naplnění svých klimatických závazků zachovat a posílit dekarbonizačně velmi účinný systém ETS²¹ a také implementovat systém ETS2. Vedle jasného signálu a předvídatelného investičního prostředí pro firmy nabízí oba systémy také částečné východisko patové situace, kdy náklady a negativní důsledky znečištění atmosféry a životního prostředí nenesou skuteční znečišťovatelé, ale celá společnost.

Podpůrná dotační opatření dekarbonizace, jako je například Sociální klimatický fond, a jejich vhodné nastavení, potřebujeme k tomu, aby přechod na nízkouhlíkovou ekonomiku nezvyšoval stávající sociální nerovnosti. Ukazuje se, že většina českých domácností pocítí zavedení ETS2 jen velmi omezeně, zatímco ti nejzasaženější, tedy příjmově chudé domácnosti a domácnosti topící uhlím, budou zasaženy významně. Je tedy zřejmé, že se zdroji je třeba pracovat důsledně a cíleně. Podpůrné programy potřebují stabilní a dostatečný rozpočet, kterého lze dosáhnout mimo jiné také účelovým vázáním veškerých výnosů z emisního obchodování.

Pro zlepšení sociální stability je dotační politika důležitá, ovšem ne všespásná. Jedná se o komplexní oblast, která kromě vhodně nastaveného financování vyžaduje celou řadu dalších změn. Sociální dimenzi dekarbonizace by významně pomohly například daňové reformy v oblasti zdanění práce, zavedení daně z investičních nemovitostí, nastavení pravidel pro fosilní dotace²², další podpoření obcí v jejich snahách o úspory energie, opatření pro nastavení kvalitního a dostupného nájemního bydlení aj. Přesto však je klíčové, aby došlo k implementaci ETS2 a Sociální klimatický plán tak nebyl jen teoretickým cvičením Ministerstva životního prostředí.

²¹ Zdroj např.

<https://www.bruegel.org/analysis/europes-emissions-trading-system-ally-not-enemy-industrial-competitiveness>

²² Zdroj: https://www.cde-org.cz/media/object/2818/policy_brief__fosilni_dotace.docx__1_.pdf

Zdroje

Bruegel. Europe's emissions trading system: Ally, not enemy of industrial competitiveness [online]. Bruegel, 2024 [cit. 2026-02-18]. Dostupné z: <https://www.bruegel.org/analysis/europes-emissions-trading-system-ally-not-enemy-industrial-competitiveness>

Centrum pro dopravu a energetiku. Energetické úspory v praxi: Zkušenosti a potřeby obcí a měst [online]. [cit. 2026-02-18]. Dostupné z: <https://www.cde-org.cz/cs/blog/energeticke-uspory-v-praxi-zkusenosti-a-potreby-obci-a-mest/2824>

Centrum pro dopravu a energetiku. Fosilní dotace (policy brief) [online]. [cit. 2026-02-18]. Dostupné z: https://www.cde-org.cz/media/object/2818/policy_brief_fosilni_dotace.docx_1.pdf

Council of European Energy Regulators / EU. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/955 [online]. Úřední věstník Evropské unie, 2023 [cit. 2026-02-18]. Dostupné z: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/955/oj/ces>

European Environmental Bureau. Why direct payments are essential to make household carbon pricing work in the EU [online]. [cit. 2026-02-18]. Dostupné z: <https://eeb.org/en/library/why-direct-payments-are-essential-to-make-household-carbon-pricing-work-in-the-eu/>

European Parliament. EU climate law: A 2040 emissions reduction target of 90% for the EU [online]. Tisková zpráva, 2026 [cit. 2026-02-18]. Dostupné z: <https://www.europarl.europa.eu/news/en/press-room/20260205IPR333620/eu-climate-law-a-2040-emissions-reduction-target-of-90-for-the-eu>

Fakta o klimatu. Emisní povolenky ETS 2 [online]. [cit. 2026-02-18]. Dostupné z: <https://faktaoklimatu.cz/explainery/emisni-povolenky-ets-2>

International Emissions Trading Association (IETA). ETS2 Tracker [online]. [cit. 2026-02-18]. Dostupné z: <https://www.ieta.org/ets2-tracker>

Ministerstvo životního prostředí ČR. Nové povolenky ETS2 zatíží domácnosti maximálně o stokoruny měsíčně, pomohou investicím do bydlení i růstu české ekonomiky [online]. Praha: Ministerstvo životního prostředí ČR, 15. 10. 2025 [cit. 2026-02-20]. Dostupné z:

<https://mzp.gov.cz/cz/pro-media-a-verejnost/aktuality/archiv-tiskovych-zprav/nove-povolenky-ets2-zatizi-domacnosti>

Ministerstvo Životního prostředí ČR. První verze SKP pro MPR [online]. 2025 [cit. 2026-02-18].

Dostupné z:

https://mzp.gov.cz/system/files/2026-01/OFDE-prvni_verze_SKP_pro_MPR-20251218.docx

Ministerstvo Životního prostředí ČR. Seznam členů Platformy SKF [online]. 2025 [cit. 2026-02-18].

Dostupné z:

https://mzp.gov.cz/system/files/2026-01/OFDE-seznam_clenu_Platformy_SKF-20251002.pdf

Ministerstvo Životního prostředí ČR. Sociální klimatický fond – přehled dotací [online]. [cit.

2026-02-18]. Dostupné z: <https://mzp.gov.cz/cz/agenda/prehled-dotaci/socialni-klimaticky-fond>

RESCOOPEU. Green solidarity: Guiding principles for a truly just Social Climate Fund [online]. [cit.

2026-02-18]. Dostupné z:

<https://www.rescoop.eu/toolbox/green-solidarity-guiding-principles-for-a-truly-just-social-climate-fund>

Sdružení místních samospráv ČR. Obce chtějí stavět a renovovat. Dotazník odhalil konkrétní potřeby pro Sociálně-klimatický fond [online]. [cit. 2026-02-18]. Dostupné z:

<https://www.smocr.cz/cs/novinky/a/obce-chteji-stavet-a-renovovat-dotaznik-odhalil-konkretni-potreby-pro-socialne-klimaticky-fond>

Sociální bydlení. Dávková reforma: Hlavní problémy a rizika [online]. [cit. 2026-02-18]. Dostupné z:

<https://socialnibydeni.org/publikace/davkova-reforma-hlavni-problemy-a-rizika>

Sociální bydlení. Souhrnná analýza: Nájemné, energie, daně, dávky, veřejná výstavba – řešení krize

bydlení existují [online]. [cit. 2026-02-18]. Dostupné z:

<https://socialnibydeni.org/publikace/souhrnna-analyza-najmy-energie-dane-davky-verejna-vystavba-reseni-krize-bydleni-existuji>

Vláda České republiky. Programové prohlášení vlády [online]. [cit. 2026-02-18]. Dostupné z:

https://vlada.gov.cz/cz/vlada/programove-prohlaseni/programove-prohlaseni-vlady-224629/#zivotni_prostredi



**Spolufinancováno
Evropskou unií**

Tento projekt byl financován Evropskou unií v rámci programu LIFE.

Za obsah tohoto materiálu odpovídá výhradně jeho autorka. Evropská unie nenes odpovědnost za jakékoli využití informací v něm obsažených.

Centrum pro dopravu a energetiku: Již více než dvacet let přinášíme expertní pohled na energetickou transformaci ohleduplnou k lidem i klimatu. Prosazujeme ambiciózní a spravedlivou klimatickou politiku. Monitorujeme využívání veřejných financí. Spolupracujeme s veřejnou správou, byznysem i akademickou sférou. Usilujeme o klimaticky neutrální svět.

www.cde-org.cz

Duben 2026

Autorka: Zuzana Vondrová, zuzana.vondrova@cde-org.cz