

Zápis z 1. jednání Tematické pracovní skupiny Sociálního klimatického fondu pro dopravu (TPS SKF D)

Datum zasedání:	14. února 2024
Místo:	Ministerstvo životního prostředí
Přítomní účastníci:	<u>Fyzicky:</u> Jaroslav Kepka (MŽP), Maggie Š. Dokupilová (MŽP), Beáta Hanousková (MŽP), Dominica Tchaou (MŽP), Jan Tůma (MŽP), Jan Adamčík (MŽP), Václav Jaroš (MV), Martin Philipp a Martin Kratochvíl (STEM), Jiří Pohl (Siemens Mobility), Martin Večeřa (Česká asociace organizátorů veřejné dopravy, z. s.), Marco Boggian (AutoSap), Lukáš Folbrecht (ePlatforma), Rudolf Matůš (Škoda Auto), Vít Sedmidubský (MD), Petra Syrová (Zelené kruh), Petr Bubela (MD), Aleš Pekárek (MMR), Martin Chval a Petr Vízdal (Sdružení dopravních podniků ČR), Tomáš Hadvig (SMO ČR). <u>Online:</u> Jiří Chrpa (MŽP), Richard Juřík (MŽP), Vojtěšek Michal (ČVUT), Pavel Řezáč (CDV), Kateřina Davidová (Europeum), Barbora Fürstová (SMS ČR), Rostislav Mazal (MMR), Martin Janda (MMR), Zuzana Lištiaková (AK ČR), Petr Beck (MPSV), Tomáš Hataj (MPSV), Romana Šauerová (Svaz dopravy ČR), Jitka Švejcarová (MPO), Martin Karlík (MPSV), Martin Šubrt (ROPID), Jan Krajhanzl (Institut 2050), Lukáš Hataš (Hi-Tech klastr/ Asociace pro elektromobilitu). <u>Chybí:</u> NS MAS

Úkoly:

- Zpracovat výchozí materiál k dopravní chudobě, na jehož základě bude vybrán primární ukazatel dopravní chudoby pro SKF.
Gestor: MŽP, STEM, MV
Termín: do 2. jednání TPS SKF D
- Sdílení relevantních studií, informací či výzkumu v oblasti dopravní chudoby či e-mobility relevantních pro přípravu Sociálního klimatického plánu na e-mail beata.hanouskova@mzp.cz.
Gestor: Všichni
Termín: do 29. února 2024
- MŽP připraví sdílený disk pro sdílení souborů/informací či přípravu karet opatření.
Gestor: MŽP
Termín: do 2. jednání TPS SKF D

Program jednání:

1. Úvodní zahájení jednání a činnost TPS SKF D
2. Aktuální informace k EU ETS2
3. Úvodní informace o Sociálním klimatickém fondu – oblast dopravy
4. Představení analýzy k dopravní chudobě STEM
5. Diskuze a závěr

1. Úvodní zahájení jednání a činnost TPS SKF D

Vedoucí pracovní skupiny J. Kepka (MŽP) přivítal členy TPS SKF D, nastínil program jednání, strukturu a činnost TPS SKF D s důrazem na participativní složení a spolupráci skupiny při přípravě Sociálního klimatického plánu (dále pouze „plán“).

M. Škabraha Dokupilová (MŽP) doplnila informaci o vazbě SKF na směrnici o emisním obchodování a zejm. jeho rozšíření o sektor budov, dopravy a dalších paliv. SKF bude financován z povolenek EU ETS1 v r. 2026 a z EU ETS2 od roku 2027.

2. Aktuální informace k EU ETS2

J. Tůma (MŽP) představil změny související s emisním obchodováním, a to konkrétně jeho rozšíření na sektor budov, dopravy a další sektory.

- Emisní obchodování bude fungovat jako spotřební daň a cenu emisní povolenky stanoví trh, resp. (ne)plněním emisních cílů v daném sektoru.
- Systém pro ETS1 a ETS2 je oddělen a ceny povolenek jsou odlišné.
- Samotná implementace EU ETS2 proběhne formou novely zákona o emisním obchodování.

Dále představil proces přípravy legislativy, kdy od 1. ledna 2027 se počítá se spuštěním emisního obchodování.

Diskuze se v bodě č.2 vedla zejm. okolo zavádění EU ETS2, zahrnutí železniční dopravy do systému ETS2 a o ceně za povolenky, kterou nelze předvídat. Nicméně by do r. 2030 nemělo dojít k překročení 45€/ tCO₂ ekv. Padlo upozornění na potřebu využití výnosů emisních povolenek pouze pro financování dekarbonizace.

3. Úvodní informace o Sociálním klimatickém fondu – oblast dopravy

B. Hanousková (MŽP) představila základní parametry nového finančního nástroje Sociálního klimatického fondu, jeho tři složky – kompenzace, sektor budov, sektor dopravy a proces přípravy Sociálního klimatického plánu.

- Fond je zaměřený na zranitelné domácnosti, zranitelné uživatele dopravy a zranitelné mikropodniky,
- Sociální klimatický plán je nutné zpracovat participativně a předložit EK do pol. r. 2025,
- je nutné zvolit vhodnou sadu indikátorů,
- bude realizován projekt financovaný z nástroje *Technical Support Instrument* (Evropské komise) na podporu přípravy plánu, kde je možné poskytnout vstupy v rámci přípravy *Inception Report* (fáze nastavení požadavků na projekt a harmonogram).

Diskuze se vedla okolo řízení programu a zpětnému hodnocení, zdali dochází k plnění cílů programu.

U diskuze k zacílení podpory zaznělo upozornění na růst zbytné dopravy v případě plošných dotací a dále se otevřela debata o možných opatřeních financovaných fondem. Je zde možnost proměny vozového parku obcí, řešení pro území, kde je nižší míra dostupnosti veřejné dopravy s cílem zavést e-mikrobusy, otázka, jak v plánu obhájit zacílení územní nikoli na zranitelné skupiny. Dalším řešením je spolupráce více obcí a řešení operativní dopravy na úrovni mikroregionů zejm. tam, kde je dopravní obslužnost nízká. Územní zacílení bude především otázkou pro MMR. Ke zvážení je i samotný nákup el. vozů pro zranitelné skupiny (příklad francouzského modelu operativního leasingu), důležitá bude debata se zástupci/asociacemi pro otázky seniorů, hendikepovaných apod.

4. Představení analýzy k dopravní chudobě STEM

M. Philipp (STEM) představil analýzu k tématu „dopravní chudoby“. Jednak obecné chápání významu „dopravní chudoby“, která může mít více podob a dále na detailní představení jejich analýzy zaměřené na dopravní chudobu z pohledu materiální deprivace, v kontextu

4 indikátorů (10 %, 2M, LIHC, VTU) sestavených dle poskytnutých dat Českého statistického úřadu.

Jedná se o cca 300 tis. ohrožených domácností (indikátor 10%). Je zřejmé, že častěji jsou ohroženi dopravní chudobou právě nízkopříjmové domácnosti (1. kvintil) a obyvatelé řídké obydlených oblastí. Za dopravu více vynakládají také mladí do 29 let, naopak u seniorů je to méně, to je způsobeno zejm. slevou na jízdném pro tuto skupinu lidí.

Pozn.: Konkrétní čísla, širší kontext viz ppt „analýza STEM k dopravní chudobě“.

Závěrem jsou diskutovány další kroky. Je nutné zvolit primární indikátor (plošné x cílené ukazatele), zpracovat širší sociologické šetření, predikci a formulovat konkrétní opatření (vč. CBA).

5. Závěr a diskuze

Závěrečná diskuze se vedla o potřebě řešení dopravní chudoby a opatřeních, které budou moci být financovány fondem. Některá opatření řešení hromadné veřejné dopravy, mikromobility apod. mají své limity a nemusí dobře fungovat. Byl zmíněn příklad z MSK, kdy automobilka Hyundai financuje dopravu svým zaměstnancům, ale pouze cca 30 % tento benefit využívá. Mj. je nutné podívat se do zahraničí a nastavit podporu pragmaticky (a administrativně zvládnutelně). Výhody jsou mnohdy v možnosti užívání nikoli vlastnictví.

Debatována byla problematika **dat k dopravní chudobě** a vlivu ETS2. Vhodným výchozím rokem se zdá být rok 2019 (vzhledem k energetické krizi, vlivu pandemie covidu-19 a navýšení osobní automobilové dopravy, inflaci v posledních letech aj.) a otázka, zdali se dopravní chudoba týká velkých měst, kde je veřejná doprava zajištěna. Zástupci STEM dále zmínili, že dle dostupných dat není možnost jít na vyšší míru územního detailu, než je kraj a moc nevíme o příjmových profilech domácností. Po výběru primárního ukazatele je dobré zpracovat časovou řadu do r. 2016 a širší výzkum (slepá místa). V tomto ohledu zástupce Insitutu 2050 zmínil plánovaný výzkum týkající se dopravní chudoby a shrnul výstupy z reprezentativního šetření Institutu 2050 např. [zde](#).

Diskuze se též rozvinula **okolo komunikace**. Obava vznesena ve vztahu k šíření informací a zejm. dezinformací a požadavek na vysvětlování smyslu našeho konání (informace jsou 60% úspěchu) veřejnosti. MŽP v tomto ohledu plánuje komunikační kampaň od dubna 2024.

Od zástupkyně SMS ČR byla nabídnuta možnost spolupráce v případě oslovování starostů pro vytipování/ověření realizace opatření financovaných ze SKF (carsharing možná narazí na legislativní omezení, péči řádného hospodáře aj.). Také zazněl návrh na potřebu účasti lidí z širšího venkova v této PS a návrh přizvat Dobrovolné svazky obcí.

J. Kepka poděkoval za účast, **2. jednání TPS SKF D proběhne ve 13 hod. 20. března 2024** (online a fyzicky).

Zapsala: B. Hanousková (MŽP), Schválil: J. Kepka (MŽP)

Příloha: Prezentace č.1 MŽP a prezentace č. 2 STEM