

## Zápis z 2. zasedání

### mezirezortní Pracovní skupiny k Sociálnímu klimatickému fondu

Datum zasedání:	28. února 2024
Místo:	Ministerstvo životního prostředí
Přítomní účastníci:	Viz prezenční listina

#### Úkoly:

Číslo	Úkol (popis)	Nositel úkolu	Termín
1	Sdílet s MŽP relevantní rezortní koncepce, strategie (úroveň opatření), analytických podkladů, nebo studií.	MŽP ve spolupráci s ostatními resorty	<i>Není stanoven</i>
2	Připravit popis 2 TPS. Resorty zajistí nominací členů a příp. doporučí další experty pro TPS SKF Budovy a TPS přímá podpora (kompenzace)	MŽP a následně všechny ministerstva	29. 3. 2024
3	Navrhnout plán konzultací	MŽP	<i>do dalšího jednání PS SKF</i>
4	Připravit podklady pro realizátora projektu SKF TSI k mikropodnikům. Zvážit zpracování analýzy dopadů EU ETS2 na mikropodniky v ČR.	MPO (společně s výstupy konsorcia SEEPIA – MŽP)	<i>do dalšího jednání PS SKF</i>

#### Program jednání:

1. Úvod a kontrola úkolů
2. Činnost tematických pracovních skupin
3. Projekt TSI
4. Harmonogram dalších kroků
5. Různé

#### **Bod 1: EU ETS2**

**Jan Kříž** (MŽP, vrchní ředitel sekce ekonomiky životního prostředí) přivítal a seznámil přítomné hosty s programem jednání. Dále avizoval, že MŽP se rozhodlo navazovat jednotlivé kroky v rámci implementace Sociálního klimatického fondu (dále pouze „SKF“) postupně a před samotným rozdělením alokace nejdříve důkladně zanalyzuje dopady EU ETS2 na zranitelné skupiny obyvatel, aby došlo k efektivnímu zacílení.

V úvodu proběhla také kontrola úkolů, viz tabulka úkolů výše.

**Maggie Škabraha Dokupilová** (MŽP, ředitelka financování dekarbonizace ekonomiky) doplnila, že MŽP nyní pracuje na relativně nové definici „*dopravní chudoby*“. Ministerstvo průmyslu a obchodu nyní svolává pracovní skupinu k vydefinování a koncepčnímu uchopení definice „*energetické chudoby*“ v rámci transpozic dvou EU směrnic.

#### **Bod 2: Činnost TPS**

**Jaroslav Kepka** (MŽP, vedoucí oddělení politiky a strategií životního prostředí), informoval o nově vzniklé Tematické pracovní skupině Sociálního klimatického fondu pro dopravu,

(dále pouze „TPS SKF D“), kde zastává pozici vedoucího pracovní skupiny. Ministerstva měla možnost nominovat své zástupce a příp. doporučit další experty. Nyní TPS SKF D čítá přes 40 členů, zástupců členů a dalších expertů. Dále seznámil přítomné s obsahem prvního jednání, které se uskutečnilo dne 14. února (viz příloha zápisu č. 2). Další jednání je plánováno na 20. března. Znovu požádal přítomné k zaslání relevantních podkladů a návrhů k zacílení SKF, zejm. o sdílení podnětů a dokumentů k vymezení dopravní chudoby. Avizoval finalizaci analýzy STEM k dopravní chudobě (viz příloha zápisu č. 1) a úkolu vzešlého z 1. jednání TPS SKF D – připravit výchozí komplexní dokument k dopravní chudobě.

### **Představení analýzy k dopravní chudobě STEM**

**Martin Philipp** (STEM Ústav empirických výzkumů, analytik) představil obecně hlavní zjištění analýzy STEM pro MŽP k dopravní chudobě (viz. příloha zápisu č. 1 a 2), která stojí na použitých příjmových indikátorech (10 %, 2M, LIHC, VTU). Upozornil, že dříve se debaty o dopravní chudobě vedly spíše okolo samotné dostupnosti dopravy, nyní – v souvislosti s revizí EU ETS – se začíná hovořit o materiální, resp. ekonomické dimenzi této deprivace. V ČR zatím tento fenomén nebyl komplexněji řešen. Představil podíl domácností a osob, které dle daných indikátorů naplňují parametry ohrožení chudobou, např. dle indikátorů VTU se jedná o téměř 134 tis. domácností, nejvíce ohrožena je 1. kvintilová příjmová skupina, resp. nejchudší domácnosti a obecně se dá říci, že domácnosti v řídké osídlených oblastech vynakládají větší podíl výdajů za dopravu u všech sledovaných indikátorů než hustěji osídlené oblasti.

- **Kamil Papež** (MMR, zástupce ředitele odboru strategií a analýz regionální politiky a politiky bydlení), požádal o sdílení výsledků analýzy.
- **Beáta Hanousková** (MŽP, odbor financování dekarbonizace ekonomiky), reagovala ujištěním, že vše bude k dispozici na webu MŽP, a dále bude zápis spol. s prezentací a finalizovanou analýzou rozeslán členům/zástupcům pracovních skupin.
- **Martin Šimáček** (MMR–ASZ, ředitel odboru pro sociální začleňování), pochválil výstupy analýzy a doptal se, zdali analýza zachycuje i domácnosti s tak nízkými příjmy, pro které je obecně doprava bariérou, tedy musí redukovat své aktivity kvůli nemožnosti hradit výdaje na dopravu.
- **Martin Philipp** potvrdil limity dat. Údaje s výdaji za dopravu jsou uvedeny domácnostmi, resp. není možné rozlišit jaký je podíl nutné dopravy a dopravy zájmové. Ani ČSÚ nemá data dostatečně jemná, aby toto bylo možné zjistit. Je možné využít další šetření, toto šetření je relativně nákladné a zkoumaný vzorek musí být veliký. Navíc, je velmi složité zasáhnout právě tuto skupinu lidí (nemají internet, nelze zasáhnout tazatelskými sítěmi atd.).
- **Martin Šimáček** doporučuje slepá místa v příjmech doplnit jinou metodou.
- **Beáta Hanousková** doplnila, že uvažujeme o širším výzkumu a čekáme na výstupy projektu *Technical Support Instrument* (TSI). Hlubší sociologický průzkum by měl být postaven na zvoleném primárním indikátoru, který bude sledovat dopravní chudobu. Dále nastínila, jaké jsou další možnosti přístupů zohlednění dopravní chudoby (např. teritoriální, přístup k čistší dopravě).
- **Kamil Papež** se doptal, na jaké územní úrovni bylo šetření prováděno, zdali např. na ORP.
- **Beáta Hanousková** odpověděla, že původně jsme po ČSÚ požadovali nižší územní jednotku (ORP/POÚ), ale ČSÚ nemá reprezentativní data za nižší územní jednotku než kraj. Tato data mohou být startovací pro projekt TSI, který by mohl navázat na naše první analýzy a doplnit bílá místa.
- **Martin Šimáček** upozornil na rozdílnost ve vzdálenosti dostupnosti služeb a zdrojů v území, které tuto chudobu zmírňují či prohlubují. Pokud jsou bariéry natolik

závažné, že lidé skutečně necestují vůbec, poté bude nutné připravit složitou matici k řešení této problematiky. Na druhou stranu obslužnost dopravy v periferních oblastech se obtížně řeší a bude nutné najít hranici, kdy dané opatření je dostatečně efektivní.

**Jan Kříž** shrnul závěry analýzy a zmínil, že rozpracováváním tohoto tématu se bude dále věnovat TPS SKF D. Nyní proběhla interpretace dat, dále se posuneme k výběru indikátoru a volbě nástrojů. Další analytické práce nejsou předpokládány, je nutné zohlednit naše časové možnosti.

**Vít Sedmidubský** (MD, vedoucí oddělení dopravní politiky a čisté mobility), zmínil, že MD plánuje k tomuto tématu koordinační schůzku a do konce týdne zašle vyjádření.

### **Bod 3: Projekt TSI**

**Beáta Hanousková** shrnula postup v přípravě projektu podpořeného nástrojem TSI Evropské komise. V prosinci dostalo MŽP potvrzení o získání podpory z TSI nástroje na přípravu SKP společně s devíti dalšími členskými státy (forma *multi-country project*). Dodavatel bude vybrán na úrovni EU, nicméně v každém členském státě by měl být sestaven řešitelský tým. Současně je nutné upozornit na velmi zpožděné termíny finálního dodání výstupů projektu. V rámci TSI by měla být řešena otázka bílých míst – mikropodniky, dopravní chudoba příp. realizace veřejných konzultací. Prvním krokem bude příprava *Inception Report* (výchozí dokument projektu) pro zahájení projektu s jednotlivými prioritami zapojených států. Z naší strany je potřebné doplnit tento dokument relevantními a již známými daty a informacemi. Upozornila, že projekt z TSI by měl generovat doporučení pro přípravu SKP.

**Jaroslav Kepka** poukázal na to, že i my můžeme ovlivnit výstupy TSI tím, že u nás již některé práce probíhají.

### **Bod 4: Harmonogram dalších kroků**

**Maggie Škabraha Dokupilová** zopakovala, že SKP je nutné předložit EK v pol. příštího roku a výstupy TSI jsou plánované do února/března 2025, což není optimální, ale průběžně se budeme s TSI ladit. Do poloviny roku 2024 se dle harmonogramu budeme soustředit na analytickou činnost (dopady rozšíření emisního obchodování na sektor budov a dopravy na zranitelné skupiny, výstupy konsorcia SEEPIA), od dubna se rozeběhne i Tematická pracovní skupina Sociálního klimatického fondu k budovám (TPS SKF B). Následně by měla pokračovat diskuze o opatřeních, investicích a finanční alokaci na daná témata.

Pro počátek financování je nutné mít pouze schválený SKP ze strany EK (podobně jako NPO). Není nutné mít návazně zpracovaný program (jak tomu je např. u OPST, kde byl nejdříve připraven Plán spravedlivé územní transformace). Příprava plánu zahrnuje participativní povinnost – realizaci veřejných konzultací. Rádi bychom se zaměřili i na zapojování dalších stakeholderů do přípravy SKP (viz úkol č. 3 v tabulce úkolů výše).

Dále dáváme ke zvážení potřebu vypracovat analýzu dopadů EU ETS2 na mikropodniky – ty jsou v gesci MPO. (viz úkol č. 4 v tabulce úkolů výše). Tato oblast není zmapována a data nejsou dostupná. Momentálně zpracovává konsorcium SEEPIA analýzu struktury mikropodniků (výstupy budou zřejmě v dubnu/květnu), nicméně bez spolupráce MPO bude zmapování zranitelnosti této skupiny velmi složité. Pokud tato oblast nebude zmapována nebude ji možné podpořit ze SKF. Nicméně, z nařízení o SKF nevyplývá povinnost cílit podporu na tuto skupinu. Zároveň je zde možnost podpory i z dalších prostředků, bude-li potřebná.

**Jaroslav Kepka** zmínil, že měl schůzku s MPO a potvrdil složitost podchycení této skupiny a zejm. těch, kteří podporu skutečně potřebují.

## **Bod 5: Různé**

**Leo Steiner** poděkoval za otevřenost v přípravě fondu, který je multioborový a předpokladem je nutná kooperace. Dále požádal o informaci aktuálního stavu legislativy k emisnímu obchodování. Závěrem poznamenal, že se nejedná o standardní kohezní program a je důležité se poučit z chyb přípravy předešlých fondů a spíše využívat v implementaci stávající infrastrukturu. Mj. zmínil svou obavu o budoucí vývoj zákona o EU ETS2.

- **Jan Kříž** odpověděl, že politická vyjednávání k ETS1 a ETS2 běží. Aktuální informace se mění. Novela zákona o ETS1 by měla jít na vládu koncem března. Změna je např. v příjmech ze SKF, ty by měly jít do kapitoly MŽP, nikoli SFŽP. Návrh novely ETS2 se nachází v Legislativní radě vlády.
- **Maggie Škabraha Dokupilová** upřesnila, že finanční toky by měly jít obdobným způsobem jako u NPO. Co se týká transpozice ETS2, došlo ke kompromisu, kdy dojde k postupnému spuštění, nejdříve monitoring, reportování a až později dojde k vyřazování povolenek.

**Maggie Škabraha Dokupilová** dále informovala o zařazení karty úkolu SKF do koncepce Politiky ochrany klimatu a o výzkumném šetření o postojích veřejnosti k environmentálním otázkám (vč. ETS2) zpracovávaným konsorciem SEEPIA.

**Jan Kříž** avizoval zájem MPSV na zřízení separátní tematické pracovní skupiny i pro oblast přímé podpory příjmu (kompenzací).

**Martin Šimáček** vítá vznik průřezové pracovní skupiny pro kompenzace, která posoudí zacílení a efektivnost opatření na zranitelné skupiny.

**Jan Kříž** potvrdil, že vznik této TPS si bereme za úkol. Dále avizoval, že další zasedání PS by proběhlo v dubnu, poté, co se sejdou všechny TPS a uzavřel zasedání.

## **Seznam příloh zápisu z 2. zasedání Mezirezortní PS SKF:**

Příloha č. 1: Finální analýza STEM k dopravní chudobě

Příloha č. 2: Prezentace z 2. zasedání Mezirezortní PS SKF

**Zapsala:** Beáta Hanousková

V Praze dne 4. března 2024