



# ETS2 101

Průvodce systémem obchodování s emisemi ETS2 pro budovy a silniční dopravu a Sociálním klimatickým fondem

ETS2 101 byla vytvořena v rámci projektu LIFE Effect (LIFE23 GIC-BE-LIFE EFFECT) pod vedením Carbon Market Watch s přispěním členů konsorcia projektu.



**Autoři:**

Eleanor Scott, expertka na evropský uhlíkový trh, Carbon Market Watch  
Jeanne Marullaz, stážistka v oblasti politik EU, Carbon Market Watch

**Editor**

Gavin Mair, specialista komunikace, Carbon Market Watch

**Grafika**

Noemí Rodrigo Sabio, specialistka komunikace, Carbon Market Watch

**Přebal:** TrueCreatives

Názory vyjádřené v tomto policy briefu jsou výhradně názory Carbon Market Watch, hlavních autorů a přispěvatelů z LIFE Effect konsorcia.

Pro účely rozhovorů nebo pro více informací ohledně použití a šíření této publikace se prosím obraťte na: [gavin.mair@carbonmarketwatch.org](mailto:gavin.mair@carbonmarketwatch.org)

**Datum publikace:**

Říjen 2025

více informací:  
[life-effect.org](http://life-effect.org)



Podpořeno Evropskou unií. Vyjádřené názory jsou ovšem výhradně autorů a nemusí reflektovat názory Evropské unie nebo CINEA. Ani Evropská unie, ani orgán poskytující podporu za ně nenesou odpovědnost.



Úvod	4
Tržní mechanismy ETS2	12
Jaká bude cena?	17
ETS2 a klimatická neutralita do roku 2050	27
Sociální klimatický fond	30
Výnosy z ETS2	34
Doporučení	38

# 1 Úvod

## Co je ETS?

Systém obchodování s emisemi Evropské unie (EU ETS) je jedním z nástrojů, které EU používá k dosažení svých klimatických cílů prostřednictvím nákladově efektivního snižování emisí oxidu uhličitého. ETS je regulovaný trh, což znamená, že funguje podle tržních pravidel, a byl vytvořen s cílem bojovat proti uhlíkovému znečištění. EU ETS uplatňuje zásadu „znečišťovatel platí“, podle níž náklady na znečištění nesou ti, kdo ho způsobují. Stanovením nákladů za znečištění se vytváří finanční pobídka, která má znečišťovatele přesvědčit, aby minimalizovali svůj dopad na klima, a vysílá se silný investiční signál aktérům trhu, aby se zavázali k ekologičtějším rozhodnutím. Vytváří se nový zdroj financování opatření v oblasti klimatu, protože všechny příjmy z ETS se vynakládají na opatření v oblasti klimatu.

Systém ETS1 začal fungovat v roce 2005 a zahrnuje emise z těžkého průmyslu, výroby elektřiny a tepla a – v poslední době – omezené množství emisí z mezinárodní letecké a námořní dopravy. Primární právní předpis, který stanoví správu a fungování systému obchodování s emisemi, je směrnice EU ETS, jejímž cílem je zavést „ekonomicky efektivní“ a „vědecky nezbytný k zabránění nebezpečné změně klimatu“ uhlíkový trh. Stanovením ceny znečištění ETS1 spolu s dalšími politickými nástroji a vnějšími faktory<sup>1</sup> motivoval ke snížení emisí v odvětvích, na která se vztahuje, o 50 % v období 2005–2025.

Systém ETS prošel v průběhu let mnoha revizemi, přičemž poslední aktualizace byla dokončena v roce 2023 jako součást balíčku „Fit for 55“. V důsledku této revize byly přidány vybrané emise z letecké a námořní dopravy (v rámci EU) a byl vytvořen zcela nový systém stanovení cen uhlíku (ETS2), který pokrývá emise z budov, silniční dopravy a malých průmyslových zařízení, které v současné době spadají pod prahovou hodnotu 20 megawattů tepelného příkonu ETS1.

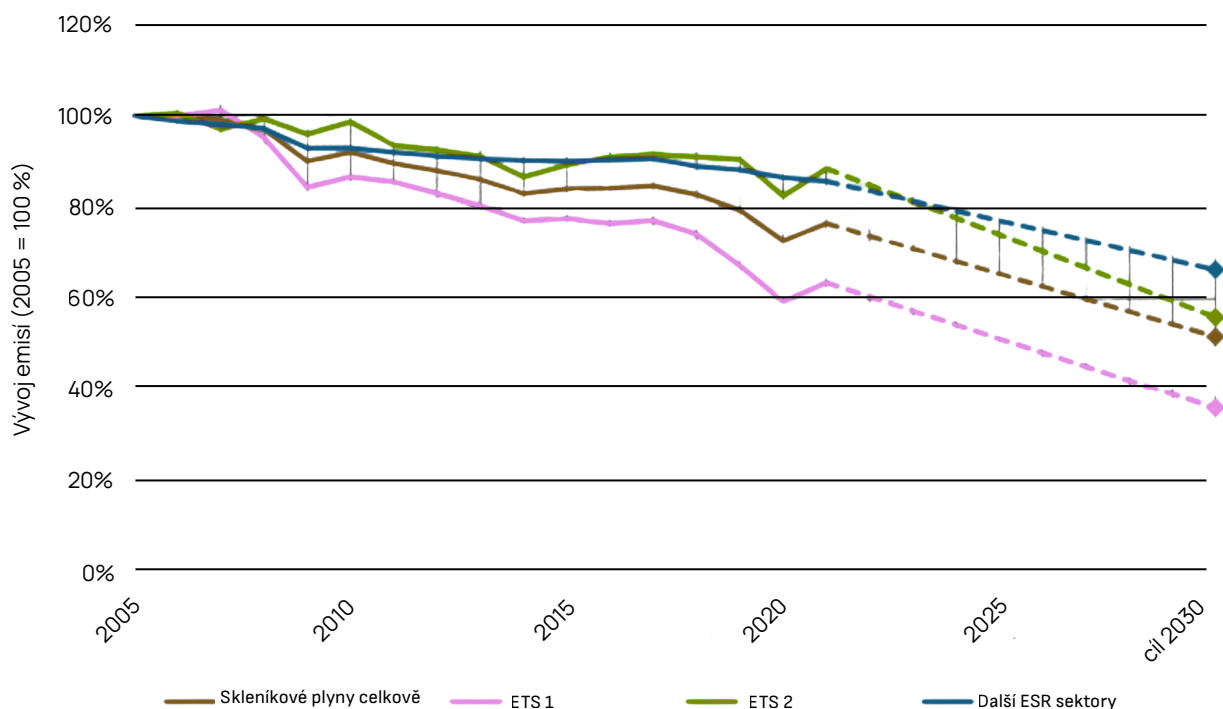
Systém ETS2 byl vytvořen v důsledku zaostávajícího snižování emisí v budovách a silniční dopravě – emise CO<sub>2</sub> z energetické spotřeby budov se od roku 2015 snížily pouze o 14,7 %, a snižování emisí ze silniční dopravy se v posledních desetiletích zastavilo.

Stanovení cen za uhlíkové znečištění budov a ze silniční dopravy bude doplňovat, nikoli nahrazovat, emisní normy a stávající politiky zaměřené na snížení těchto emisí, jako je směrnice o energetické náročnosti budov (ESR), normy CO<sub>2</sub> pro osobní a dodávkové automobily a nařízení EU o sdílení úsilí. Stanovení ceny uhlíku zvyšuje účinnost těchto politik a získává prostředky pro jejich provádění. Odvětví budov a silniční dopravy budou muset oproti současnému tempu nejméně pětkrát zvýšit rychlost snižování emisí, aby zůstaly pod „stropem“ neboli maximálním počtem emisních povolenek vydávaných každý rok<sup>2</sup>. Cílem emisního stropu ETS2 je do roku 2030 dosáhnout 42% snížení úrovně CO<sub>2</sub> oproti úrovni z roku 2005.

<sup>1</sup> Cíle v oblasti obnovitelných zdrojů energie a průmyslové emisní normy, stejně jako vnější šoky, jako je pandemie COVID-19 a recese, jsou také částečně zodpovědné za sníženou aktivitu v odvětvích zahrnutých do systému ETS1.

<sup>2</sup> [Zdroj zde](#).

## Obrázek 1. Vývoj emisí od roku 2005 a cíl 2030 (EU27)



Zdroj: Oeko-Institute s daty z EEA (2023a).

## Co je ETS2?

ETS2 vstoupí v platnost v roce 2027 a bude uplatňovat cenu za obsah uhlíku v palivech spalovaných v budovách, například pro vytápění a chlazení našich domovů, stejně tak i v palivech používaných v silničních vozidlech. ETS2 se bude vztahovat také na malé průmyslové zařízení s tepelným příkonem nižším než 20 megawattů.

Účty za energii již do jisté míry odrážejí náklady na uhlík z fosilních paliv používaných k výrobě elektřiny, a to díky zahrnutí elektřiny do ETS1. S příchodem ETS2 se však stanovení ceny uhlíku stane výraznějším v životech občanů, kteří budou muset platit podstatně více za své znečištění. Ačkoli je to dodavatel paliva, kdo je regulován stanovením ceny uhlíku ETS2, náklady budou přeneseny na občany prostřednictvím vyšších cen u čerpacích stanic nebo v účtech za energii.

Jelikož se cena ETS2 uplatňuje jednotně ve všech členských státech, bude mít nepřiměřený dopad na osoby s nižšími příjmy, které vynakládají vyšší podíl svých příjmů na energii. Navíc v zemích, kde dosud neexistuje uhlíková daň, povede ETS2 k výraznějšímu zvýšení cen paliv, a proto musí členské státy zohlednit potenciální sociální dopady ETS2, aby zajistily co nejspravedlivější provádění této politiky a aby nikdo nebyl opomenut.

Tato příručka ukazuje, že ačkoli je ETS2 nedílnou součástí snahy EU o dekarbonizaci, nejde o zázračný lék a k dosažení nezbytného snížení emisí jsou naléhavě zapotřebí další opatření a investice jak na úrovni EU, tak na úrovni členských států. Každé další opatření ke snížení emisí z budov a silniční dopravy sníží cenu ETS2, jak je popsáno v oddílu 3 níže.

# Proč byl systém ETS2 vytvořen?

## 1 Stanovení ceny za znečištění

V současné době nejsou plně zohledněny skutečné náklady, které fosilní paliva způsobují naší společnosti. A to včetně nemocí a úmrtí způsobených znečištěním ovzduší nebo lidských a ekonomických nákladů stále častějších přírodních katastrof. Stanovení ceny za znečištění uhlíkem je důležitým krokem k ukončení závislosti Evropy na dovážené a cenově nestabilní špinavé energii. Fosilní paliva budou postupně dražší, protože ETS2 snižuje množství povolených emisí. Cena obnovitelných zdrojů energie a čistých infrastrukturních řešení jako jsou tepelná čerpadla nebo dopravní prostředky s nulovými emisemi se musí stát relativně dostupnější, aby motivovala lidi k přechodu na možnosti s nižšími emisemi. I vzhledem k současné krizi životních nákladů mnoho lidí nebude mít prostředky k plné účasti na energetické transformaci a musí být podporováni, aby tak mohli učinit.

## 2 Boj proti pomalému snižování emisí v sektorech budov a silniční dopravy

Emise CO<sub>2</sub> v silniční dopravě se v posledních letech snižují pomalu a tvoří největší podíl skleníkových plynů z odvětví dopravy, který v roce 2022 činil 73,2 %. To je podíl, který se od roku 1990 prakticky nezměnil. Počet automobilů neustále roste a nárůst osobní i nákladní dopravy i nadále zvyšuje emise, a to navzdory zlepšení energetické účinnosti vozidel.

Emise CO<sub>2</sub> v budovách představují 34 % emisí souvisejících s energií v EU. Mezi lety 2005 a 2022 emise poklesly o 34 % a předběžné údaje za rok 2023 ukazují další mírný pokles. V porovnání s cílem EU na rok 2040, který počítá s 92% snížením, však současné politiky povedou pouze k 53% snížení, což znamená, že je třeba překonat značný rozdíl.

Cílem ETS2 je do roku 2030 snížit emise v budovách a silniční dopravě o 42 % oproti úrovni z roku 2005.

## 3 Vyslání silného investičního signálu

Zavedením ceny za CO<sub>2</sub> bude vytvoření ETS2 pozitivně ovlivňovat vývoj silného a jistého investičního signálu, který, jakmile trh dozraje a bude k dispozici méně emisních povolenek, zvýší cenu za znečištění. To poskytne průmyslu a lidem potřebné informace, aby investovali do snižování svých emisí jako do rozumné dlouhodobé a nákladově efektivní strategie pro budoucnost. Tento investiční signál musí být doprovázen zrušením všech dotací, které usnadňují další využívání fosilních paliv, a zajištěním silného cenového signálu.

## 4 Zvýšení tlaku na silné doplňkové politiky

ETS2 může být důležitým nástrojem v oblasti klimatu, ale aby byl jeho dopad účinný, musí být doplněn silnými doplňkovými politikami ke snížení emisí, jak je uvedeno v oddílu 3. Stanovení ceny uhlíku zvyšuje tlak na členské státy, aby investovaly do doplňkových politik nezbytných ke snížení emisí. Již dohodnuté politiky, jako je evropská směrnice o energetické náročnosti budov, minimální standardy energetické náročnosti, normy CO<sub>2</sub> a směrnice o energetické účinnosti, nesmí být oslabeny, protože jejich provádění je klíčové pro úspěch ETS2. Kromě toho by členské státy měly jít ještě dále a investovat do dalších opatření, jako je ekologizace firemních vozových parků, urychlení programů hloubkové renovace bytového fondu a podpora přechodu od používání osobních automobilů k jiným druhům dopravy.

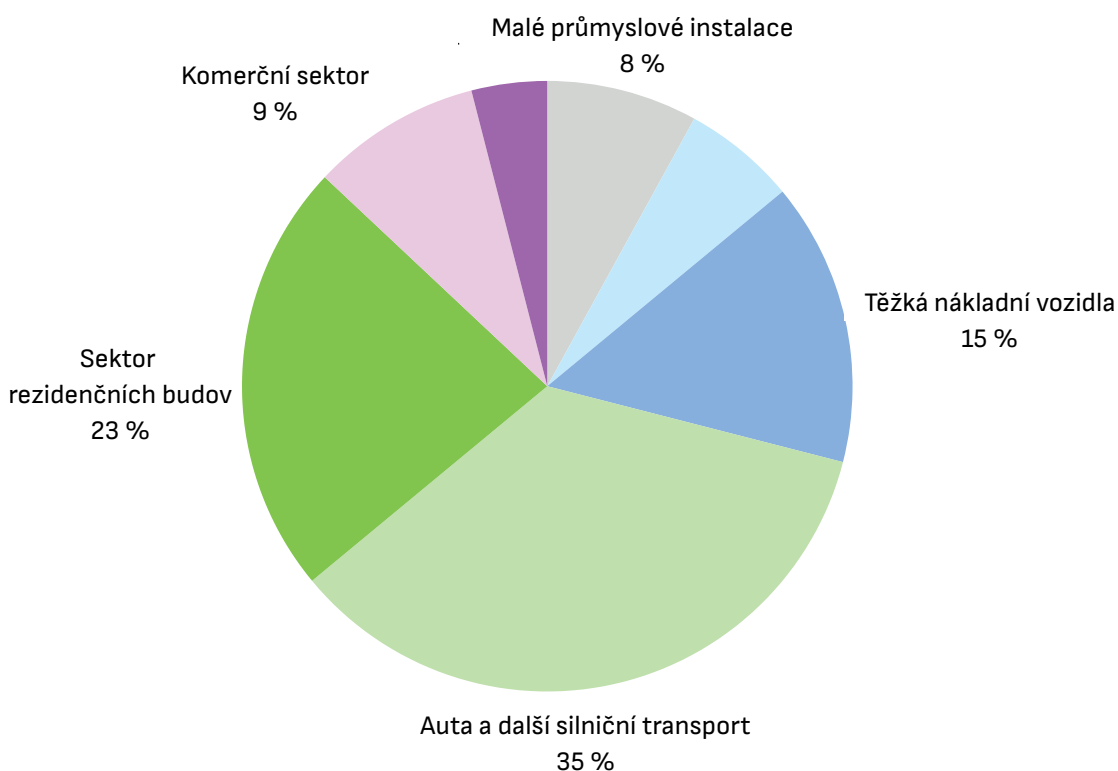
## 5 Vytvoření finančních prostředků na opatření v oblasti klimatu

Systém ETS2 bude důležitým zdrojem financování opatření v oblasti klimatu. Veškeré příjmy z ETS2 se vrací členským státům, které je mohou vynaložit na opatření v oblasti klimatu nebo na sociální podporu v rámci programu Sociálního klimatického fondu, jak je uvedeno v pátém oddílu. Při ceně 55 EUR za tunu CO<sub>2</sub> lze očekávat, že příjmy do roku 2032 přesáhnou hodnotu 300 miliard EUR.

## 6 Osvobození od fosilních paliv

Systém ETS2 vytvoří významný tlak na snížení závislosti Evropy na dovozu fosilních paliv ze zahraničí jejich zdražením, což dále posílí argumenty pro domácí obnovitelné zdroje energie, energetickou účinnost a větší energetickou bezpečnost. Nedávné energetické krize ukázaly, že závislost Evropy na nestabilních trzích s fosilními palivy vystavila domácnosti a podniky náhlým cenovým šokům. Snížení této závislosti nejenže stabilizuje náklady, ale také posiluje suverenitu a odolnost Evropy tváří v tvář geopolitickým rizikům.

## Obrázek 2. Emise v rámci ETS2 podle sektorů



Zdroj: Oeko-Institute s daty z EEA (2023a).

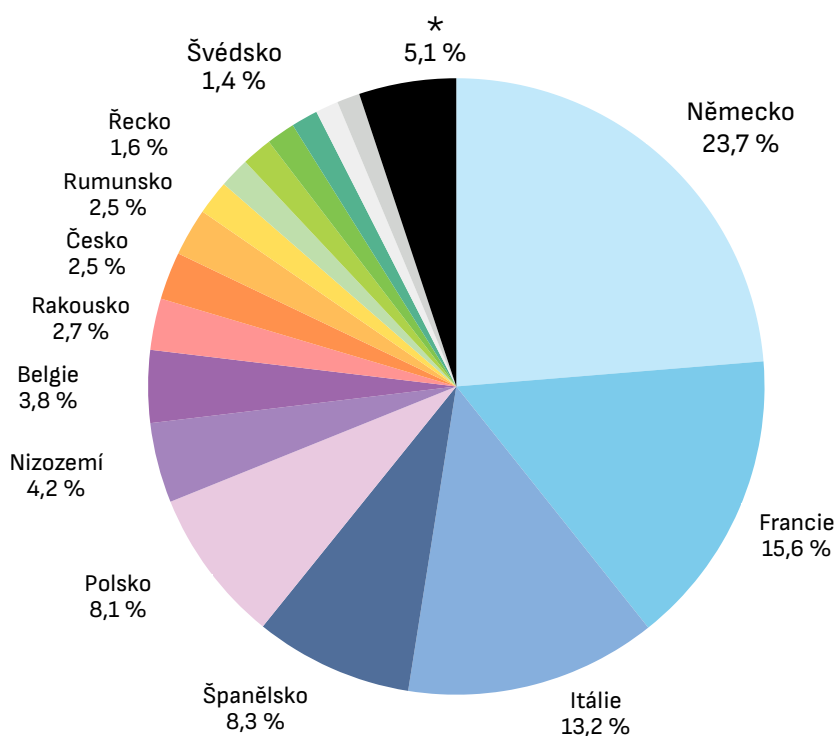
Jak je uvedeno na obrázku 2, největší podíl emisí CO<sub>2</sub> v rámci ETS2 pochází z odvětví silniční dopravy (56 %), z čehož 35 % připadá na osobní automobily. Pouze 8 % pochází z malých průmyslových zařízení, z nichž přibližně 40 % se nachází v Německu<sup>1</sup>. Členské státy mají možnost dobrovolně „zapojit“ do ETS2 další odvětví, přičemž celkový strop nebo počet povolenek pro ETS2 se poté odpovídajícím způsobem upraví.

K dubnu 2026 se Nizozemsko, Rakousko, Finsko, Švédsko a Německo rozhodly aktivovat možnost zapojení a rozšířit ETS2 na další odvětví. Ačkoli se jednotlivé členské státy liší, mezi vybraná odvětví patří paliva používaná v zemědělství, terénní stroje a vozidla, lesnictví, rybolov a železnice. Rakousko se rozhodlo zahrnout část emisí z globální námořní dopravy a mezinárodní letecké dopravy, zatímco Nizozemsko se rozhodlo zahrnout pozemní činnosti na letištích, přepravu potrubím a přístavy.

Členské státy, které již mají stanovenou cenu uhlíku a která je alespoň stejně vysoká jako cena ETS2, mohou požádat Evropskou komisi o dočasnou výjimku z ceny ETS2. V době psaní této publikace Evropská komise nepotvrdila, zda byl schválen některý program výjimky pro členské státy.

<sup>1</sup> <https://carbon-pulse.com/280782/>

### Obrázek 3. Podíl emisí ETS2 členských států



Zdroj: Oeko-Institute s daty z EEA (2023a).

\* Zbývajících 10 členských států, všechny s podílem nepřesahujícím 1 %.

Jak je patrné z obrázku 3, podíl emisí ETS2 v rámci bloku je velmi různorodý. Pouze pět členských států, které představují 66 % obyvatelstva EU, je zodpovědných za 70 % všech emisí ETS2, a to Německo, Francie, Itálie, Španělsko a Polsko. Z nich jsou Německo a Francie zodpovědné za téměř 40 % emisí ETS2. Ambiciózní politiky na snížení emisí v těchto zemích proto budou mít mnohem větší dopad na cenu ETS2 než v členských státech, které jsou zodpovědné za menší podíl emisí. To podtrhuje odpovědnost, kterou mají členské státy s většími emisemi při provádění ambiciózních politik na snížení emisí s cílem stabilizovat cenu ETS2.

Každý členský stát je povinen vypracovat a předložit národní energetické a klimatické plány (NECP), v nichž nastíní, jak hodlá do roku 2030 splnit své cíle v oblasti snižování emisí podle nařízení o sdílení úsilí (ESR). Hodnocení předložených NECP provedená občanskou společností a Evropskou komisí v červnu 2025 naznačují, že největší emitující země zaostávají zejména v odvětví stavebnictví a silniční dopravy, která budou mít zásadní význam pro úspěch ETS2. Největší předpokládané nedostatky v plnění ESR mají Německo a Itálie, přičemž riziko

nesplnění cílů hrozí také Francii. Očekává se, že německý NECP nesplní svůj cíl ESR o 9,2 %. Vzhledem k tomu, že je Německo zodpovědné za téměř čtvrtinu všech emisí ETS2, bude mít trajektorie dekarbonizace Německa nepřiměřený dopad na cenu ETS2 v celé EU. Doprava zůstává sektorem s nejvyššími emisemi, přičemž dotace na fosilní paliva pro silniční vozidla jsou stále v platnosti, což poukazuje na nedostatek soudržnosti politik. V případě budov není stávající finanční podpora jasně spojená s úsporami energie nebo mírou renovací a nedávné škrtky v rozpočtu na klima vyvolávají další obavy o účinné provádění politiky.

Podobně se předpokládá, že ani Itálie nedosáhne svého cíle ESR o 3,1 %, kde podpora silniční dopravy poháněná fosilními palivy pokračuje bez plánu na její postupné zrušení. Opatření v oblasti budov popsána v NECP nemají jasnou vazbu na financování, míru renovací a očekávané úspory energie a nezaměřují se konkrétně na budovy s nejhoršími výsledky.

Francouzský deficit je menší, činí 1,1 %, tamní NECP ale postrádá věrohodné mechanismy pro dosažení úrovně ambicí stanovené v plánu. Navzdory významným programům na podporu renovace budov, jako je „MaPrimeRénov“, francouzský NECP dostatečně nepopisuje souvislost mezi mírou renovace a úsporami energie, ani mezi opatřeními a financováním.

Předložení konečného NECP Polska se výrazně zpozdilo. Návrh NECP předpokládá snížení emisí o 14,1 %, což je výrazně pod cílem 17,7 %, a odkládá většinu významných opatření v oblasti dekarbonizace až na období po roce 2030, kdy již občané pocítí dopady ETS2. Plány pro silniční dopravu i budovy zůstávají nejasné.

Ve všech těchto pěti zemích se nedělá dost pro to, aby byla zajištěna včasná dekarbonizace sektorů budov a dopravy. Cesty k realizaci jsou často nejasné, chybí časové harmonogramy a mnoho politik má pouze hrubý odhad nákladů nebo není podpořeno dostatečným financováním, což podkopává jejich schopnost zajistit přechod požadovaným tempem.

Bez razantnějších opatření ze strany těchto klíčových členských států, a to jak v oblasti snižování emisí, tak v oblasti řešení sociálních dopadů, je ohrožena účinnost, spravedlnost a přijetí ETS2 veřejností. Evropská komise by měla zvýšit tlak na země, aby do svých NECP přidaly nové národní politiky, a navrhnout nová opatření na úrovni EU s hmatatelným dopadem na sektory ESR před rokem 2030. Dále by měla být posílena pravidla popisující důsledky nesplnění cílů v oblasti snižování emisí a sociálních dopadů v oznámeném přezkumu nařízení o správě, například tak, aby negativní výsledky byly spojeny s omezením přístupu k fondům EU.

# 2 Tržní mechanismy ETS2

## „Cap and trade“ a povolenky EU

Po zahájení ETS2 v roce 2027 bude 75 % emisí CO<sub>2</sub> v EU podléhat pravidlům trhu s uhlíkem „cap and trade“. ETS2 je na ETS1 samostatný trh, který byl zřízen v roce 2005 za účelem uplatnění zásady „znečišťovatel platí“ při stanovení ceny uhlíku pro emise způsobené těžkým průmyslem a odvětvím výroby energie. V pozdějších letech ETS1 rozšířil své portfolio o emise z letecké a námořní dopravy.

Systém „cap and trade“ funguje tak, že na základě celkového uhlíkového rozpočtu stanoví limit, „strop“ pro úroveň znečištění, které může být v daném roce vypuštěno. Vzhledem k celkovému limitu je regulovaným subjektům (dodavatelům paliv, jako Shell a Engie v rámci ETS2) prostřednictvím dražby povolenek k dispozici určitý počet emisních povolenek. Dodavatelé paliv musí nakoupit povolenky, aby pokryli emise z paliv, která prodávají, a mohou si povolenky ušetřit nebo „uložit“ pro použití v následujícím roce. 1. ledna 2025 byl limit ETS2 pro rok 2027 stanoven na 1 036 288 784 povolenek. Z celkového množství dražených povolenek je 150 milionů přiděleno Sociálnímu klimatickému fondu (SCF) až do maximální hodnoty 65 miliard EUR do roku 2032, což je maximální celková částka pro tuto politiku (více informací o SCF v oddílu 5). Celkové množství povolenek

dražených pro SCF tedy není stanoveno, ale je omezeno jejich cenou.

Počet dostupných povolenek EU (EUA) (každá jednotlivá jednotka představuje cenu jedné tuny emisí CO<sub>2</sub>) se každoročně snižuje v souladu s plánovaným snížením emisí, což znamená, že úroveň znečištění povolená trhem se každoročně snižuje o stanovenou částku. EUA lze obchodovat na otevřeném trhu a použít k dosažení cíle pro daný rok nebo uložit pro budoucí splnění požadavků v jiném roce. Podle současné legislativy se do roku 2030 předpokládá 42% snížení emisí v budovách a silniční dopravě ve srovnání s úrovněmi z roku 2005 a počet nových EUA, které každoročně vstupují na trh, by měl do roku 2044 klesnout na nulu.

Počáteční hodnota stropu je založena na cíli rozdělení úsilí pro EU pro rok 2024 a úrovních emisí v odvětvích ETS2 v letech 2016 až 2018. 50 milionů povolenek z ETS1 bude přiděleno SCF k financování v jeho počátečním roce před zahájením ETS2 v letech 2026–2027.

Na rozdíl od ETS1 nebude v rámci ETS2 docházet k bezplatnému přidělování emisních povolenek, což znamená, že povolenky budou plně draženy a účastníci trhu budou muset zaplatit za veškeré znečištění.

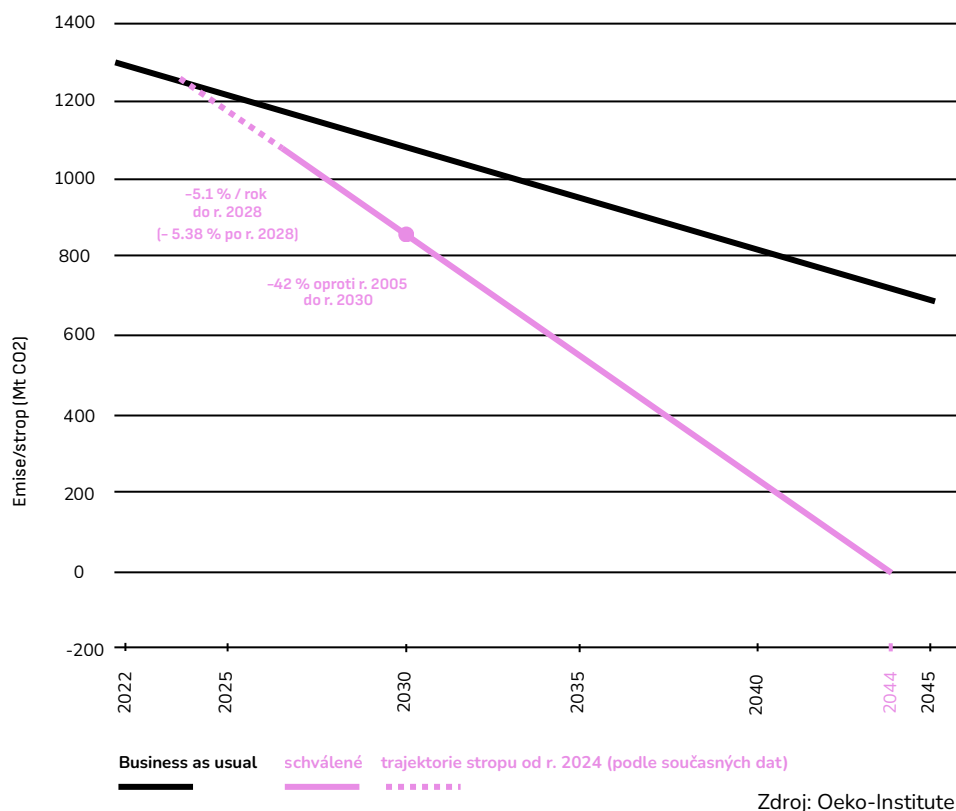
## Lineární redukční faktor

Strop emisí se každý rok snižuje o pevnou částku, která se odvíjí od tzv. lineárního redukčního faktoru (LRF). LRF je vyjádřen jako procento z celkového stropu v základním roce.

Mezi LRF a úrovní klimatických ambicí existuje přímá souvislost, protože vyšší LRF povede k většímu snížení počtu emisních povolenek vydávaných každý rok, což v konečném důsledku povede k menšímu množství emitovaného CO<sub>2</sub>.

LRF je pro rok 2027 stanoven na 5,1 % limitu pro rok 2024 a jakmile budou k dispozici ověřené údaje o emisích, se na základě jejich průměrných údajů za roky 2024–2026 přepočítá limit pro rok 2028, přičemž LRF bude od tohoto roku stanoven na 5,38 %. LRF v ETS2 znamená, že emise v odvětvích, na která se systém vztahuje, budou muset klesnout pětikrát rychleji, než klesly emise v letech 2005 až 2021, což představuje snížení o 62 Mt CO<sub>2</sub> oproti 11 Mt CO<sub>2</sub>.

## Obrázek 4. Strop EU ETS2



## Rezerva pro stabilitu trhu

Systém ETS1 v důsledku mezinárodních uhlíkových kreditů a hospodářského poklesu trpěl nadbytkem emisních povolenek EUA, což znamenalo, že nabídka emisních povolenek trvale převyšovala poptávku, což vedlo k cenám, které byly příliš nízké na to, aby podpořily dekarbonizaci a dosáhly minima pod 5 EUR za tunu CO<sub>2</sub>. V důsledku toho byla zavedena rezerva pro stabilitu trhu (MSR).

MSR funguje tak, že při dosažení určitých prahových hodnot povolenek na trhu tyto povolenky z trhu odebírá nebo přidává. MSR tak účinně udržuje množství povolenek EU na trhu v rozmezí, které je považováno za příznivé pro trh ETS1 pro podporu dekarbonizace.

Ačkoli v rámci ETS1 existuje rezerva pro stabilitu trhu, je zcela oddělena od MSR v ETS2 neboli „MSR2“. Po zahájení ETS2 v roce 2027 poskytne MSR2 trhu 600 milionů povolenek. Je důležité zdůraznit, že tyto povolenky byly přidány jako bonus k emisnímu stropu ETS2 ve výši 1 036 288 784 povolenek. Čím více povolenek tedy z MSR2 poplyne na trh, tím více bude překročen uhlíkový rozpočet pro sektory ETS2.

Legislativa stanoví, že povolenky MSR budou platné do konce roku 2030, kdy se automaticky zruší, což je ustanovení často označované jako „ustanovení o skončení platnosti“. Jedná se o důležitý krok v boji proti nadměrné nabídce v pozdějších letech v případě scénářů s vysokými emisemi.

MSR reaguje na změny v nadměrné nebo nedostatečné nabídce povolenek na trhu. Konkrétněji:

- pokud v daném roce přesáhne nadměrná nabídka na trhu 440 milionů EUA, MSR2 stáhne 100 milionů povolenek z trhu. Tyto povolenky jsou poté umístěny do MSR2 po dobu 12 měsíců počínaje 1. zářím následujícího roku.
- Pokud bude na trhu méně než 210 milionů EUA, vstoupí na trh dalších 100 milionů povolenek z MSR2, nebo všechny dostupné povolenky, pokud jich MSR2 drží méně než 100 milionů.

## Povinnosti regulovaných subjektů

Podobně jako v ETS1 musí regulované subjekty v rámci ETS2 dodržovat roční cyklus plnění. Od 1. ledna 2025 jsou všechny regulované subjekty povinny mít povolení k emisím skleníkových plynů a schválený monitorovací plán, jak budou každoročně sledovat a vykazovat své emise.

Žádosti o povolení musí obsahovat informace o povaze podnikání, typech paliv uvolňovaných ke spotřebě, jejich konečném použití a monitorovací plán popisující, jak budou emise sledovány a vykazovány. Každý rok do 30. dubna musí regulované subjekty předložit zprávu o emisích, ve které vykážou své emise za předchozí rok. Od roku 2026 budou tyto údaje kontrolovány akreditovaným ověřovatelem. Tento požadavek je stanoven v nařízení o akreditaci a ověřování (AVR), které bylo přijato v červnu 2025. AVR definuje normy a postupy pro akreditaci ověřovatelů, rozsah a hloubku ověřovacích činností a minimální požadavky na kompetence ověřovacích orgánů. Úlohou ověřovatele je zajistit, aby předložené údaje o emisích byly spolehlivé, věrohodné a plně v souladu s platným monitorovacím plánem a předpisy. Od roku 2028 musí být hlášení ročních ověřených emisí doprovázeno odevzdáním ekvivalentního počtu povolenek do 31. května daného roku.

Pravidla týkající se cyklu dodržování ETS jsou stanovena ve dvou nařízeních:

- Nařízení o monitorování a podávání zpráv (MRR).

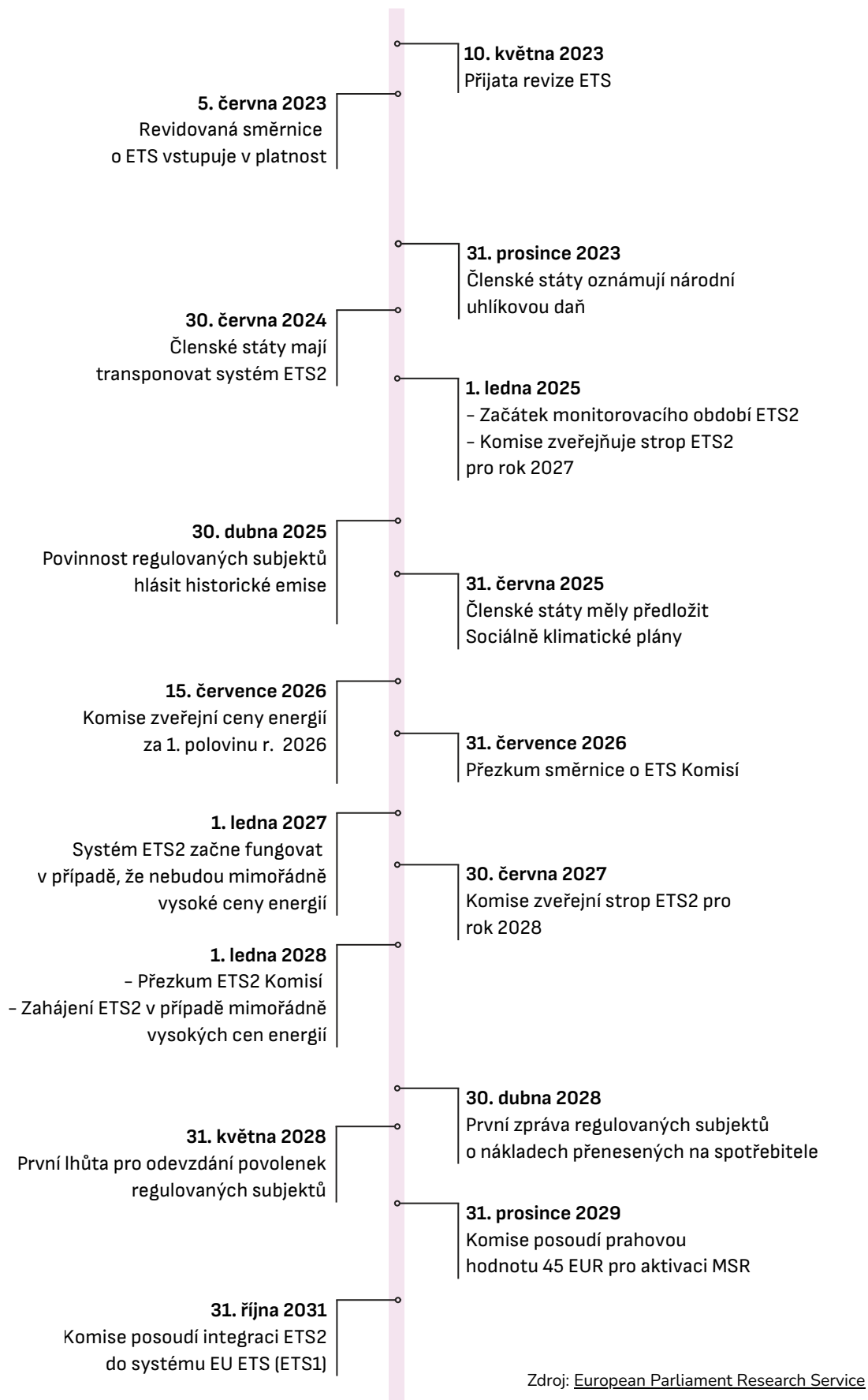
Zprávy o emisích musí být v souladu s MRR, které stanoví podrobná technická pravidla pro výpočet, dokumentaci a předkládání emisí. Cílem MRR je zajistit konzistentnost, transparentnost a přesnost u všech regulovaných subjektů i členských států. Umožňuje také použití standardizovaných metodik, výchozích hodnot a emisních faktorů za účelem zjednodušení a harmonizace povinností v oblasti podávání zpráv.

- Nařízení o akreditaci a ověřování (AVR).

Dodavatelé paliv nebo regulované subjekty, jako jsou Shell nebo Total Energies, budou muset nakupovat emisní povolenky (EUA), přičemž každá jednotka představuje jednu tunu CO<sub>2</sub>. Dodavatelé paliv pak pravděpodobně přenesou tyto dodatečné náklady na spotřebitele ve formě zvýšených účtů za energii a cen u čerpacích stanic. Dodavatelé paliv jsou povinni každoročně do 30. dubna podávat zprávu Evropské komisi, aby prokázali, že na spotřebitele byla přenesena pouze cena ETS2 a že nedošlo k žádným neočekávaným ziskům.

Sociální klimatický fond a širší příjmy členských států z ETS2 přímo závisí na účinném fungování a provádění ETS2, protože jeho výnosy závisí na dražbě povolenek v rámci tohoto systému. Jakékoli zpoždění v transpozici do vnitrostátního práva nebo přípravách na dodržování předpisů může ohrozit jak financování klimatické a sociální politiky, tak schopnost podniků a spotřebitelů přizpůsobit se novému rámci.

## Obrázek 5. Časový harmonogram provádění ETS2



Zdroj: [European Parliament Research Service](#)

# 3 Jaká bude cena?

# Mechanismy cenové kontroly

Během politické debaty o vytvoření ETS2 byla v popředí pozornosti potřeba cenových kontrol a ochranných opatření. V důsledku toho již směrnice ETS a rozhodnutí o rezervě pro stabilitu trhu (MSR) obsahují několik mechanismů cenové kontroly pro ETS2:

- Předčasná dražba o 30 % více emisních povolenek v prvních třech letech, které budou později odečteny z budoucích povolenek.
- Pokud průměrná cena EUA za tři po sobě jdoucí měsíce přesáhne dvojnásobek průměrné ceny za předchozích šest měsíců, bude z MSR uvolněno 50 milionů povolenek – článek 30h(1). V letech 2027/2028 je pravidlo citlivější a cena musí být pouze 1,5krát vyšší než průměr za posledních šest měsíců po dobu tří po sobě jdoucích měsíců, aby došlo k uvolnění 50 milionů povolenek.
- Pokud průměrná cena EUA za tři po sobě jdoucí měsíce přesáhne trojnásobek průměrné ceny EUA za předchozích 6 měsíců, bude z MSR uvolněno 150 milionů povolenek<sup>1</sup>.

Platí měkký cenový strop ve výši 45 EUR upravený o inflaci (do roku 2027 se pravděpodobně přiblíží 60 EUR). Pokud

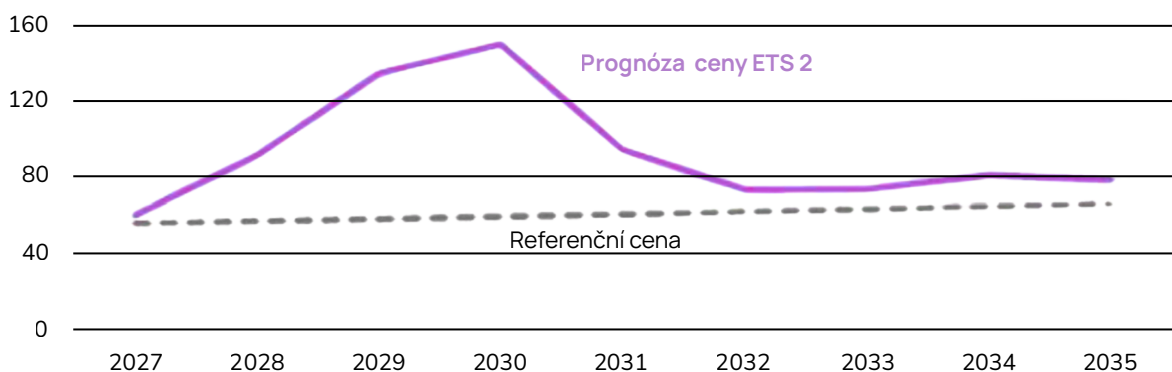
průměrná cena EUA překročí cenu měkkého stropu po dobu delší než dva měsíce, uvolní se z MSR2 dalších 20 milionů povolenek<sup>2</sup>.

- V případě velmi vysokých cen ropy nebo zemního plynu v polovině roku 2026 bude ETS2 odložen o jeden rok<sup>3</sup> do roku 2028.
- Navíc dodatečná doložka také umožňuje Evropské komisi reagovat na vysoké ceny ETS2 vydáním prováděcího aktu, pokud bude dvakrát během 12 měsíců dosaženo určitého nízkého objemu povolenek.

Tyto cenové kontroly budou platit do roku 2029, kdy Evropská komise musí podat zprávu o jejich fungování, a po jejich přezkoumání může v případě potřeby navrhnout jejich prodloužení a rozšíření. V roce 2028 musí Evropská komise přezkoumat fungování ETS2, aby zajistila řádné fungování trhu a stabilní ceny. Toto načasování je důležité, protože mnoho modelů předpovídajících ceny ETS2, včetně modelu BloombergNEF níže, ukazuje nárůst cen až do roku 2030, který lze v případě potřeby v závislosti na výhledu po spuštění trhu řešit tímto přezkumem v roce 2028.

## Obrázek 6. Prognóza ceny emisních povolenek EU ETS2

EUR za Mt CO2 (nominálně)



Zdroj: BloombergNEF; Poznámka: Referenční cena je stanovena na 45 EUR za Mt CO2 v roce 2020, indexováno podle inflace spotřebitelských cen.

<sup>1</sup> Článek 30h odst. 3

<sup>2</sup> Článek 30h odst. 2

<sup>3</sup> Průměrná cena zemního plynu v období od ledna do července 2026 musí být vyšší než průměrná cena v únoru a březnu 2022, nebo průměrná cena ropy Brent v období od ledna do července 2026 musí být více než dvojnásobkem průměrné ceny za posledních pět let. Vzhledem k tomu, že tyto ukazatele jsou poměrně vysoké, je velmi nepravděpodobné, že by k této situaci došlo, pokud by EU nezasáhl vnější šok, jako byla například ruská invaze na Ukrajinu v roce 2022. Zda jsou tyto podmínky splněny, zveřejní Komise v Úředním věstníku do 15. července 2026.

Mnoho analytiků trhu předpovídá širokou škálu cenových očekávání, což zdůrazňuje obtížnost přesného předpovídání budoucí ceny ETS2, jak je patrné z níže uvedené tabulky:

Předpokládaná cena (EUR za tunu CO2 v r. 2030)	Zdroj
48-80	<a href="#">Evropská Komise</a>
71-261	<a href="#">PIK</a>
150	<a href="#">Veyt</a>
122	<a href="#">BloombergNEF</a>
69-100	<a href="#">Clear Blue Market</a>
111-259	<a href="#">Vertis</a>
126	<a href="#">Energy Aspects</a>

Velké rozdíly v očekávaných cenách lze připsat rozdílům v základních předpokladech použitých v modelech, zejména pokud jde o úroveň ambicí předpokládaných pro zavedení doplňkových opatření k posílení snižování emisí nad rámec ceny uhlíku, jako je směrnice o energetické náročnosti budov nebo normy pro CO2 a automobily. Čím více se sníží emise v evropských domácnostech a silniční dopravě, tím nižší bude cena ETS2. Zavedení těchto doplňkových opatření je zároveň proveditelné i nezbytné.

Cena 45 EUR za tunu CO2 znamená 0,01 EUR za kWh vytápění fosilním plynem. Obavy z možného sociálního dopadu kolísavé ceny ETS2 jsou sice oprávněné, neměly by však sloužit jako ospravedlnění pro předčasné oslabení ETS2 nebo odvádět pozornost od nezbytné práce, kterou musí členské státy vykonat, aby zlepšily spravedlnost systému. Systém ETS2 by měl být v prvních letech svého fungování ponechán v klidu, aby mohlo proběhnout stanovení cen, došlo k motivaci k dekarbonizaci a získaly se tak potřebné zdroje pro energetickou transformaci.

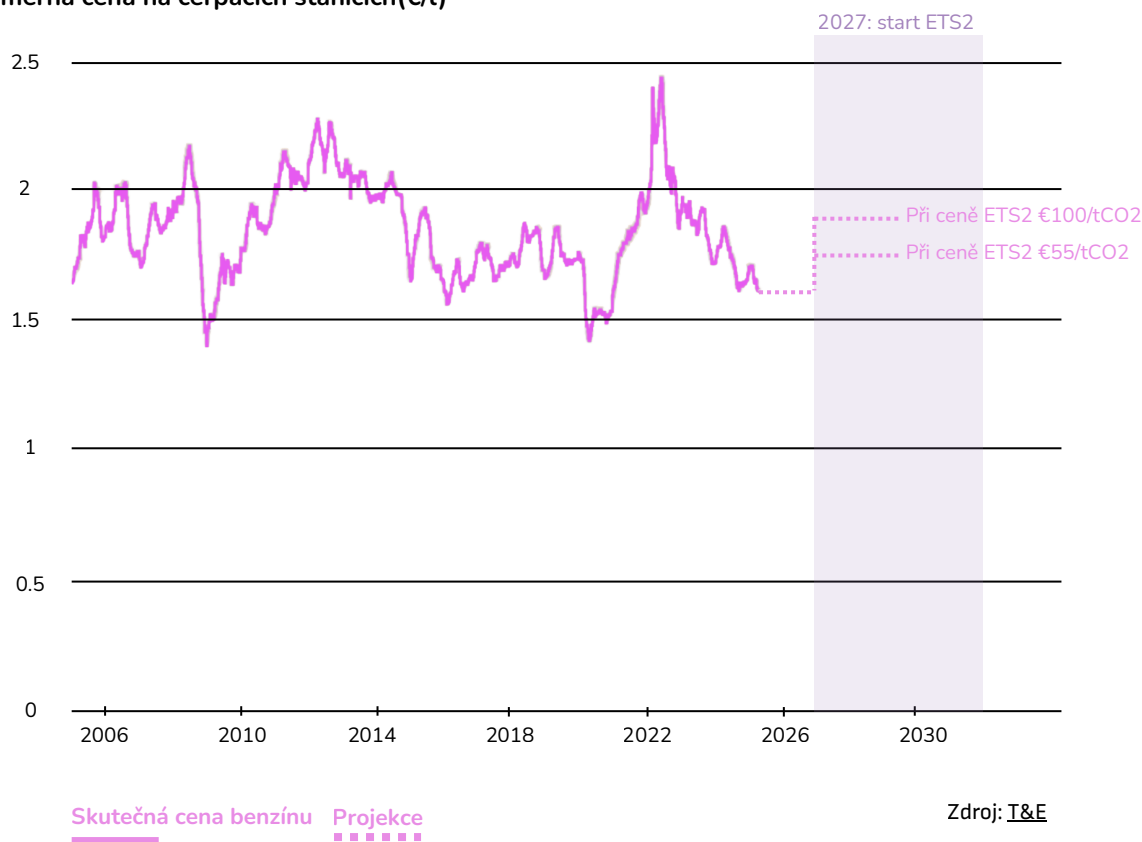
Jak ukazuje obrázek 7 od Transport and Environment, kolísající cena fosilních paliv v posledních letech zůstává mnohem vyšší než účinek ceny ETS2 ve výši 100 EUR za tunu CO2. To zdůrazňuje fakt, že skutečným nebezpečím a hrozbou pro životní náklady není cena uhlíku, ale pokračující závislost na špinavých palivech, protože společnosti zabývající se fosilními palivy prokázaly, že jsou ochotny těžit z neočekávaných zisků.

Jakýkoli pokus o kontrolu ceny prostřednictvím zvýšení nabídky povolenek znamená více emisí uhlíku. Aby bylo možné splnit evropské klimatické cíle, jakékoli oslabení ETS2 by muselo být vyváжено zvýšením ambicí buď v sektorech ETS1, nebo v zbývajících sektorech ESR; v zemědělství, což zůstává politicky obtížné, nebo v sektorech využívání půdy, kde je již ohrožena účinnost uhlíkových propadů.

Nejúčinnějším způsobem, jak řídit dynamiku cen ETS2 bez oslabení ambicí, je důsledné provádění doplňkových opatření. Snížením emisí v domácnostech a silniční dopravě tato opatření snižují poptávku po povolenkách, což zase pomáhá zmírnit ceny ETS2 a zároveň urychluje dekarbonizaci.

## Obrázek 7. Skutečná průměrná cena benzínu v EU a přírážka ETS2

Průměrná cena na čerpacích stanicích(€/l)



## Úloha doplňkových opatření

Doplňková opatření jsou nezbytná pro úspěch ETS2, a to jak z hlediska snižování emisí, tak z hlediska zajištění sociálně přijatelné ceny ETS2. Jak sektor budov, tak sektor silniční dopravy jsou daleko od nezbytné dekarbonizační trajektorie.

Paliva používaná v budovách a silniční dopravě se podílejí téměř 40 % na znečištění oxidem uhličitým v EU. Sektor budov se v roce 2022 podílel 34 % na celkových emisích souvisejících s energií v EU a je více než o 40 % mimo trajektorii pro splnění klíčových ukazatelů dekarbonizace. Silniční doprava zůstává největším emitentem v dopravě v EU, přičemž se předpokládá, že emise dosáhnou vrcholu téměř 800 milionů tun CO<sub>2</sub> v roce 2025.

Samotné stanovení ceny uhlíku nemůže zajistit rychlé snížení emisí, které je nutné v odvětví stavebnictví a silniční dopravy. Strukturální překážky, jako nízká cenová elasticita, omezená investiční kapacita zranitelných domácností a nedostatek kvalifikovaných pracovníků, omezují schopnost ceny uhlíku stimulovat nezbytnou dekarbonizaci. Bez doplňujících opatření hrozí, že systém ETS2 bude méně účinný a sociálně regresivní. K plnému využití potenciálu dekarbonizace, zmírnění cenové volatility ETS2 a zajištění spravedlivého přechodu je zapotřebí soudržný a proaktivní soubor opatření. Je proto odpovědností členských států zavést doplňková opatření co nejdříve, ještě předtím, než ETS2 vstoupí v platnost.



# Budovy

EU si klade za cíl snížit emise v odvětví budov do roku 2040 o 92 %. Pokud však budou současné politiky účinně prováděny, očekává se, že přinesou pouze snížení o přibližně 53 %, v neoptimističtějším případě až o 62 %. V současné době je téměř 75 % budov v EU energeticky neefektivních a při renovaci v rozsahu přibližně 1 % ročně by úplná dekarbonizace budov bez významných zásahů trvala staletí. K překlenutí této mezery je nutné plně implementovat klíčové legislativní rámce EU, zejména směrnici o energetické náročnosti budov (EPBD), směrnici o obnovitelných zdrojích energie (RED) a směrnici o energetické účinnosti (EED). Tyto předpisy vytvářejí základ pro komplexní transformaci odvětví a jsou zásadní pro udržení cenových dopadů ETS2 na přijatelné úrovni.

Revize směrnice EPBD z roku 2024 zavádí několik klíčových opatření pro dekarbonizaci tohoto odvětví. Nařizuje postupné vyřazování kotlů na fosilní paliva, zakazuje dotace na samostatné fosilní topné systémy od roku 2025a a zavádí minimální energetické výkonnostní normy (MEPS) pro budovy s nejhorsími výsledky. Členské státy mají do května 2026 čas na provedení ustanovení aktualizované směrnice EPBD a její úspěšné provedení bude mít zásadní význam.

Revize směrnice EED z roku 2023 aktuálně zahrnuje vyšší povinné roční úspory energie, které od roku 2028 vzrostou na 1,9 %, a závazný roční cíl renovace veřejných budov ve výši 3 %. Ale i s těmito silnějšími legislativními nástroji jsou členské státy daleko od splnění cílů. Žádný členský stát v současné době nesplňuje míru renovace požadovanou pro dosažení cílů pro roky 2030 a 2040. Silný signál ceny uhlíku v rámci ETS2 pomůže urychlit zavádění opatření na úsporu energie v odvětví budov.

Aby členské státy splnily klimatické cíle a zároveň udržely cenu ETS2, musí se zaměřit na dvě klíčové oblasti, které mají nejvyšší potenciál ke snížení emisí CO<sub>2</sub> a zmírnění nákladové zátěže domácností.

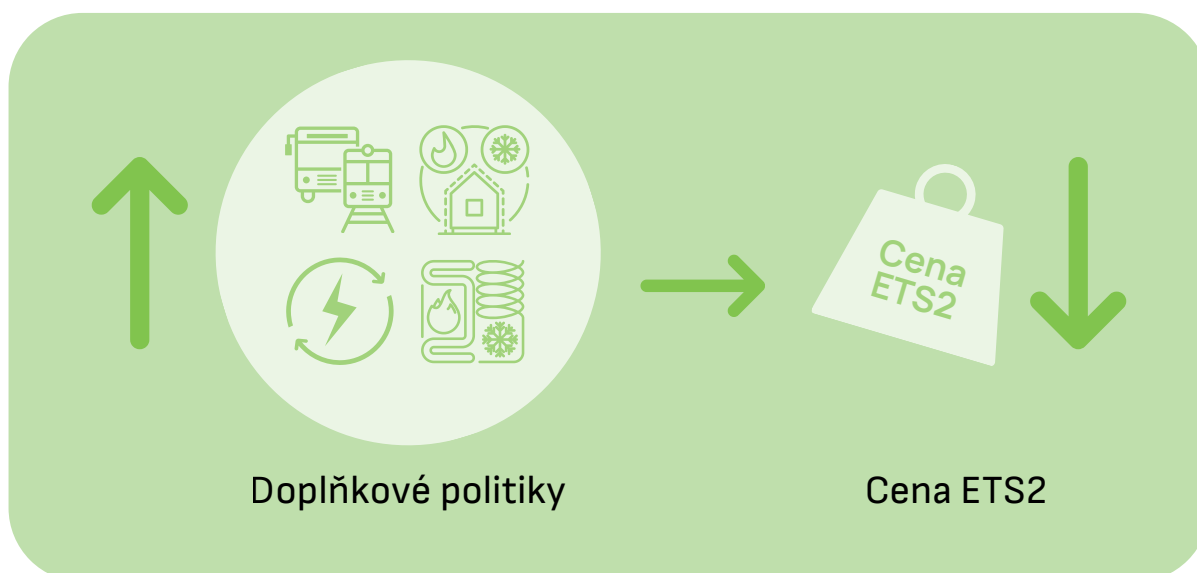
Za prvé je pro zlepšení energetické účinnosti nezbytné zvýšit míru a rozsah renovací. Výzkumy ukazují, že pokud by byly všechny obytné budovy v EU renovovány tak, aby splňovaly stanovené normy účinnosti, bylo by možné ušetřit 44 % konečné energie použité na vytápění. Hlubkové renovace přímo snižují potřebu vytápění fosilními palivy, a tím i zásadním způsobem celkovou poptávku po energii, čímž se snižují emise a související náklady vyplývající z cen uhlíku v rámci ETS2. Zvláštní důraz je třeba klást na renovaci budov s nejhorsími výsledky, protože se jedná o vysoce nákladově efektivní a sociálně progresivní opatření, které cílí podporu tam, kde je nejvíce potřeba. Zranitelné domácnosti jsou často nejvíce vystaveny energetické chudobě a nejméně schopné investovat do modernizace, což vyžaduje dotování celkových nákladů. Programy jako francouzský „MaPrimeRénov“, který pokrývá až 90 % nákladů pro domácnosti s nízkými příjmy, a belgický program „Gent Knapt Op“ města Gent, který nabízí granty na renovaci splatné pouze při prodeji nemovitosti, ukazují, jak dobře navržené finanční programy mohou pomoci odstranit počáteční překážky a zajistit spravedlivý přístup k energetickým zlepšením.

Zadruhé je zásadní urychlit zavádění systémů vytápění z obnovitelných zdrojů, např. tepelných čerpadel a dekarbonizovaného dálkového vytápění. REPowerEU plánuje do roku 2030 instalovat 30 milionů tepelných čerpadel ve oproti roku 2020, cíl by mohl být ale ještě zvýšen. Nedávná studie EEB ukazuje, že pouhá třetina prostředků Sociálního klimatického fondu by mohla do roku 2032 subvencovat instalaci 20 milionů tepelných čerpadel, což by stačilo k pokrytí 65 % energeticky

chudých domácností v EU a ke snížení poptávky EU po plynu o 11 %, což je téměř stejně, jako bylo v roce 2024 dovezeno z Ruska.

Protože i tak by zůstalo mnoho domácností bez podpory, pomohlo by k překlenutí této mezery využití širších příjmů z ETS2. Přejít na budovy s nulovými emisemi bude vyžadovat přísnější pravidla pro novou výstavbu a rekonstrukce spolu s jasnou strategií pro dosažení cílů v oblasti obnovitelného vytápění a chlazení. Nahrazení vytápění a chlazení založeného na fosilních palivech čistými alternativami může účinně eliminovat emise oceňované v rámci ETS2 a chránit domácnosti před rostoucími náklady na paliva. Tento přechod však musí zohlednit také sociální a technickou realitu. Přibližně 15 % občanů EU žije ve špatně izolovaných domech, z nichž mnoho nemůže kvůli své vysoké energetické náročnosti využít čisté systémy vytápění, jako jsou tepelná čerpadla. V těchto případech hrozí, že elektrifikace bez renovace bude nevhodná a regresivní. Proto musí zavádění obnovitelných zdrojů vytápění jít ruku v ruce s cílenou modernizací bytového fondu. V tomto ohledu představují velkou příležitost také energetické komunity: mohou poskytovat přístup k čisté elektřině pro sousedství, těžit z úspor z rozsahu, usnadňovat kolektivní renovační projekty a často zahrnují specializovanou podporu pro zranitelné domácnosti. I v tomto případě hraje roli legislativa EU: směrnice EPBD vyžaduje zohlednění zranitelných skupin v požadavcích na renovaci a podporuje jejich přístup k financování a směrnice EED ukládá členským státům povinnost identifikovat a upřednostňovat zranitelné spotřebitele v programech energetické účinnosti.

## Obrázek 8. Čím silnější jsou doplňkové politiky, tím nižší je cena ETS2



V dalším kroku by závazné plány na postupné ukončení používání fosilních paliv v národních renovačních strategiích v příštím revizním cyklu EPBD spolu s přísnými MEPS pro obytné budovy zajistily dlouhodobý pokrok směrem k dekarbonizaci. Vzhledem k tomu, že v roce 2021 používá tepelná čerpadla pouze 6 % domácností v EU, jsou zapotřebí další opatření. Dotace na tepelná čerpadla by mohly být poskytovány v mnoha formách, například jako podpůrný mechanismus typu „Heat Pump Grant System“ v Irsku, nebo jako program leasingu tepelných čerpadel podporovaný vládou členského státu, který by mohl urychlit jejich přijetí snížením počátečních nákladů, zejména na trzích v rané fázi, a zároveň poskytovat flexibilní balíčky zahrnující možnosti údržby, aby bylo čisté vytápění dostupnější.

Aby se dosáhlo vyššího počtu renovací, je třeba řešit také rozdělení nákladů mezi nájemníky a pronajímatele. Právní rámce umožňující sdílení nákladů, daňové pobídky pro pronajímatele a záruky proti vystěhování nebo odpojení od dodávek energie po renovaci mohou poskytnout spravedlivý základ pro modernizaci bytového fondu. Například Německo zavedlo program, který pokrývá zvýšení nájemného spojené s náklady na renovaci pro nájemce pobírající základní podporu v nezaměstnanosti a platí pronajímatelům přímo prostřednictvím stávajících sociálních kanálů. Současně musí členské státy řešit méně viditelné, ale významné faktory emisí budov, jako je rostoucí podlahová plocha a nevyužité budovy. Vzhledem k pomalému tempu, jakým lze stávající fond budov dekarbonizovat, jsou klíčovými strategiemi změna účelu stávajících budov, omezení růstu podlahové plochy a podpora efektivnějšího využívání stávajícího fondu.

Společně mohou tato opatření výrazně snížit emise ve stavebnictví, omezit dopady cen ETS2 a přinést skutečné a trvalé zlepšení života lidí – teplejší domovy, čistší vytápění a nižší účty za energii.



# Silniční doprava

Silniční doprava se podílí na téměř všech emisích skleníkových plynů (GHG) z vnitrostátní dopravy a je rostoucím zdrojem emisí. Současné prognózy předpovídají snížení emisí z dopravy do roku 2050 pouze o 22 %, což je daleko za současnými 90% ambicemi. Transformace tohoto odvětví vyžaduje robustní politický rámec, a to včetně modernizace stávajícího dopravního systému, přesunu dopravní činnosti na druhy dopravy s nižšími emisemi a zamezení zbytečným cestám.

Rozsáhlá elektrifikace silniční dopravy je považována za základní faktor pro dekarbonizaci domácí dopravy, který snižuje emise skleníkových plynů přímým přechodem z fosilních paliv na elektřinu.

Nejvýznamnější politikou je současná regulace CO<sub>2</sub> pro osobní a dodávkové automobily z roku 2023, která stanoví povinné snížení emisí u nových modelů o 100 % do roku 2035. Očekává se, že tato jediná regulace sníží emise z dopravy v roce 2040 o 57 % ve srovnání s rokem 2015. Pro těžká nákladní vozidla (HDV) jsou stejně důležité emisní normy, které byly prozatím dohodnuty pro roky 2030, 2035 a 2040. Budoucí revize by měly tyto normy po roce 2030 dále zpřísnit, aby se udržela pozitivní trajektorie.

Dalším důležitým faktorem je urychlení zavádění elektrických vozidel (EV) do firemních vozových parků.

Firemní vozidla mají obvykle vyšší počet najetých kilometrů a obrát, což je činí ideálními pro včasnou elektrifikaci. Podle organizace Transport and Environment tvoří firemní vozové parky šest z deseti nových automobilů prodaných každý rok a více než 73 % emisí nových automobilů. Modelování ukazuje, že dosažení 50% podílu EV v podnikových vozových parcích do roku 2027 a 100% do roku 2030 by významně podpořilo celkové přijetí EV a pomohlo snížit emise pokryté ETS2. Elektrifikované podnikové vozové parky by navíc zvýšily počet použitých EV na trhu s ojetými vozy, čímž by se zlepšil přístup k EV pro domácnosti s nižšími příjmy.

Navzdory těmto opatřením zůstanou vozidla se spalovacím motorem (ICE) na silnicích ještě po celá desetiletí. Do roku 2050 by mělo zůstat v provozu 73 milionů vozidel ICE, a tak jsou nezbytné programy elektrifikace a šrotovného. Tyto nástroje nabízejí cenově dostupné a rychlé snížení emisí pro domácnosti s nízkými příjmy, zejména ve východní Evropě. Politiky zaměřené na snížení zbytkové hodnoty vozidel s ICE, jako jsou bezemisní zóny, poplatky za dopravní zácpy, vyšší parkovací poplatky, vývozní omezení a zákazy prodeje ICE, mohou tuto transformaci dále podpořit, ale tvůrci politik si musí být vědomi rizik, která představují pro sociální začlenění, a aktivně se jimi zabývat.

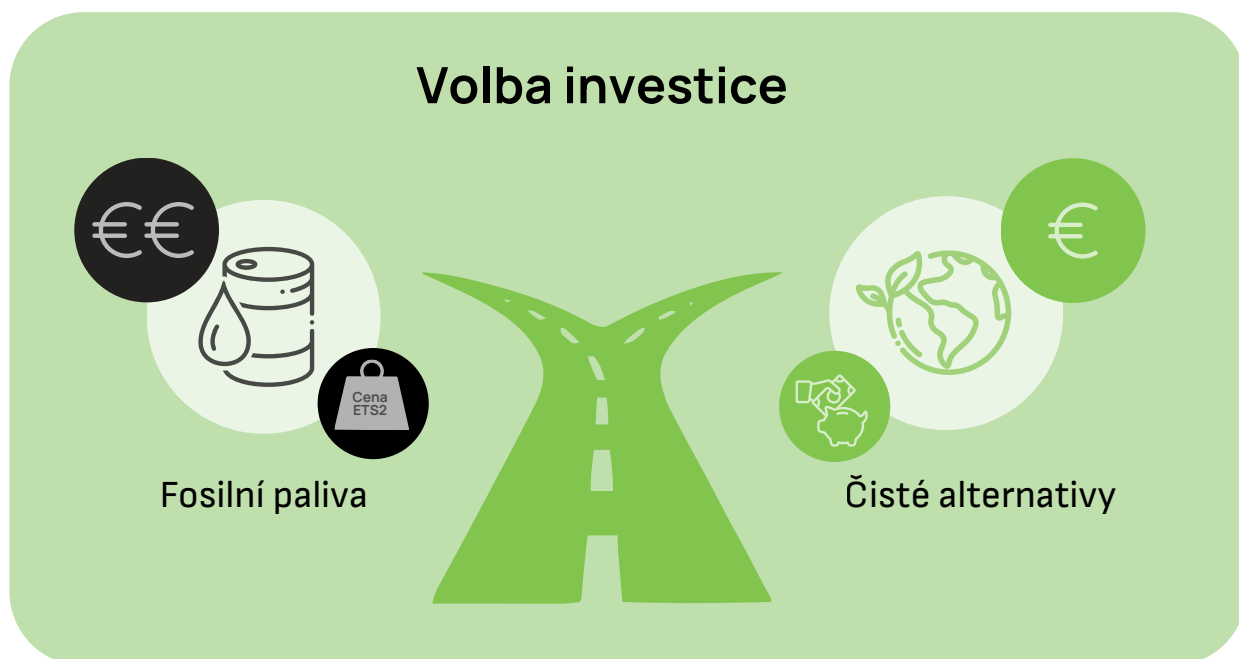
Zároveň musí být elektrifikace dopravy podpořena významným rozvojem infrastruktury – dobíjecími stanicemi a rozvojem rozvodné sítě. Jako doplněk k elektrifikaci by proto měly být zavedeny cíle v oblasti energetické účinnosti pro elektromobily. Elektromobily sice nevypouštějí emise, ale spotřebovávají velké množství elektřiny a v současné době neexistují žádná pravidla, jak účinné musí být. Zavedení standardů energetické účinnosti a flexibilního cenového systému pro nabíjení EV založeného na poptávce zmírní tlak na elektrickou síť, sníží náklady na energii a podpoří plynulejší dekarbonizaci.

Stejně důležitá jsou opatření na straně poptávky, která omezují celkový silniční provoz. To zahrnuje zastavení výstavby nových silnic, podporu přechodu na bezemisní veřejnou dopravu, aktivní mobilitu (chůze, jízda na kole) a železnici pro delší vzdálenosti a zvýšení obsazenosti automobilů (např. carpooling). Přechod pouhých 5 % cest automobilem na veřejnou dopravu v celé EU by mohl snížit poptávku po ropě o přibližně 7,9 milionu tun, což odpovídá 25 milionům tun CO2. Podle ESABCC předchozí pokusy o podporu veřejné dopravy na úrovni členských států postrádaly ambice a důsledné provádění. Aby došlo k významné změně, měly by členské státy upřednostnit strategické investice do infrastruktury, jako je modernizace železničních a veřejných dopravních sítí. Urbanistické plánování může zvýšit životaschopnost měst, snížit závislost na automobilech a přerozdělit prostor pro pěší, cyklisty a zelené plochy.

Podpora sdílené mobility, služeb na vyžádání a spravedlivého stanovení cen nebo bezplatných jízd pro skupiny s nízkými příjmy zajistí spravedlivý přechod, z něhož budou mít prospěch všichni občané. Lucembursko je dobrým příkladem: v roce 2020 se rozhodlo zavést bezplatnou veřejnou dopravu. Tato politika snížila emise CO2 ze silniční dopravy přibližně o 8,3 %, přičemž používání automobilů kleslo zhruba o 6,8 % a využívání veřejné dopravy vzrostlo přibližně o 38 %. Zrušením jízdného Lucembursko nejen snížilo spotřebu paliva a související emise, ale také podpořilo spravedlivější přístup k mobilitě a lepší kvalitu života díky menšímu dopravnímu zatížení a znečištění ovzduší.

Řešení dopravní chudoby vyžaduje jak zvýšení dostupnosti elektromobilů, tak zajištění přístupu k udržitelné mobilitě. Sociální leasingové programy mohou odstraněním překážek v podobě počátečních nákladů pomoci zpřístupnit elektromobily. Měly by být také prozkoumány nové cílené finanční nástroje na podporu domácností s nízkými příjmy a malých a středních podniků v přístupu k ekologičtější mobilitě s podporou přizpůsobenou dané lokalitě a potřebám. Některé programy se například zaměřily na venkovské domácnosti s nízkými příjmy. Spravedlivá transformace závisí také na lepším územním a regionálním plánování.

## Obrázek 9. Cenový signál ETS2 činí čisté alternativy ekonomicky atraktivnějšími



Přesunutí důrazu z mobility na dostupnost – podporou kratších cest a menší závislosti na automobilech – může přinést jak klimatické, tak sociální přínosy. Rozšíření veřejné dopravy, cyklistiky a možností sdílené mobility zejména ve venkovských nebo městských oblastech s nedostatečným přístupem a dostupností zlepšit kvalitu života a zajistí, že při přechodu na čistší dopravu nezůstane nikdo pozadu.

Je nezbytné vyvinout opatření, která zabrání narušení cenového signálu ETS2. V odvětví silniční dopravy má ETS2 i vyrovnávací účinek, protože elektromobily jsou již prostřednictvím elektřiny vystaveny cenovému signálu ETS1, zatímco vozidla se spalovacím motorem budou čelit ceně uhlíku až nyní s ETS2. Cílem musí být, aby byly čistší alternativy levnější než ty znečišťující. Dotace na fosilní paliva a nesprávně nastavené ceny energie však nadále působí opačným směrem.

V roce 2023 dosáhly dotace EU na fosilní paliva 111 miliard EUR, přičemž více než 60 % z nich se soustředilo v Německu, Polsku a Francii, které jsou největšími emitenty v oblasti budov a silniční dopravy. Opatření v těchto zemích jsou klíčová pro stabilizaci ceny ETS2. Téměř polovina těchto dotací nemá plánované datum ukončení a mnoho opatření vyplývajících z energetické krize v roce 2022, kterou vyvolala invaze Ruska na Ukrajinu, zůstává v platnosti i přes klesající ceny fosilních paliv. Stejně škodlivá je i nerovnováha ve zdanění energií. Ve většině členských států platí domácnosti za elektřinu dvakrát více než za fosilní plyn. Tato nerovnováha vyplývá především z toho, že poplatky na financování energetické transformace jsou zahrnuty do účtů za elektřinu, zatímco výroba fosilního plynu zůstává mírně zdaněna. Ceny elektřiny jsou také nadhodnoceny kvůli pokračující závislosti Evropy na fosilních palivech, která vystavuje spotřebitele volatilitě globálních trhů s palivy. V Belgii je elektřina téměř šestkrát dražší na jednotku energie než plyn a v zemích jako Německo nebo Dánsko jsou daně a poplatky za elektřinu o více než 0,14 EUR/kWh vyšší než za plyn. Taková cenová struktura odrazuje od přechodu na elektrické systémy a podkopává úsilí o dekarbonizaci. Jakmile dojde k rozšíření systémů obnovitelné energie spolu s ukládáním a reakcí na straně poptávky, ceny elektřiny poklesnou, čímž se elektrifikace stane čistou a cenově dostupnou.

Členské státy mohou posílit cenový signál ETS2 a snížit jeho regresivitu odstraněním škodlivých dotací, zdaněním neočekávaných zisků z fosilních paliv, uplatněním progresivních odvodů v odvětvích s vysokými emisemi a zajištěním spravedlivých příspěvků od nejbohatších. Příjmy by měly být směřovány na ochranu zranitelných domácností a urychlení investic do čisté energie.

A man in a light-colored shirt and dark pants stands on a rocky cliff, looking out over a landscape. The background is a light, hazy sky. A large, stylized number '4' is overlaid on the image, with the text 'ETS2 a klimatická neutralita do roku 2050' written in white over it.

# 4 ETS2 a klimatická neutralita do roku 2050

## ETS2 a klimatický cíl pro rok 2040

Bez ETS2 EU nesplní svůj klimatický cíl pro rok 2040 ani 2050. V souladu s klimatickým zákonem EU musí blok do roku 2050 dosáhnout klimatické neutrality. Do roku 2030 je stanoven prozatímní cíl snížit emise skleníkových plynů o 55 % ve srovnání s úrovní z roku 1990. V době psaní této publikace probíhá politický proces stanovení prozatímního klimatického cíle pro rok 2040. V červenci 2025 Evropská komise zveřejnila svůj návrh na 90% snížení emisí do roku 2040 oproti úrovni z roku 1990, ale se znepokojivě dlouhým seznamem „flexibilit“ pro členské státy umožňujících vyhnout se odpovědnosti v boji proti změně klimatu.

Jakékoli oslabení ETS2 bude muset být kompenzováno zvýšením celkových snížení emisí z ETS1 nebo sektorů mimo ETS, aby bylo možné dodržet klimatický cíl EU pro rok 2040. To se týká především průmyslových a zemědělských sektorů, kde další snižování emisí přináší řadu politických a společenských výzev.

Je důležité znovu zdůraznit, že ačkoli je ETS2 považováno za nezbytné pro splnění klimatických cílů EU, bude fungovat pouze jako ústřední součást souboru opatření. Nařízení o sdílení úsilí (ESR) na období 2021–2030 stanoví národní cíle pro každý členský stát, aby přispěl ke snížení emisí na základě solidarity a spravedlnosti, přičemž bohatší země s vyššími historickými emisemi musí přispět větším podílem ke snížení emisí CO<sub>2</sub>. ESR by mělo být prodlouženo i po roce 2030, aby i nadále motivovalo členské státy k navrhování a realizaci doplňkových klimatických politik na místní a národní úrovni s cílem splnit jejich specifické potřeby a prosazovat ambiciózní cíle podporované rámcem ETS.

## Pokrok v transpozici

V červnu 2025 zahájila Evropská komise řízení o nesplnění povinnosti proti 25 členským státům s výjimkou Rakouska za to, že do dohodnutého termínu, tj. do 30. června 2024, neprovedly aktualizovanou směrnici o ETS do vnitrostátního práva. Od té doby bylo dosaženo významného pokroku, když se do ETS2 zapojily další sektory v Rakousku, Nizozemsku, Švédsku a Finsku. Ačkoli několik členských států stále čelí řízení o porušení předpisů, většina jich ETS2 transponovala zcela nebo alespoň částečně.

Jakékoli zpoždění zahájení ETS2 znamená snížení finančních prostředků dostupných pro Sociální klimatický fond, i snížení příjmů vrácených členským státům na financování opatření v oblasti klimatu. Roční zpoždění ETS2 by vedlo ke snížení SCF z 65 miliard EUR na 58 miliard EUR. Změna složek směrnice ETS2 může ohrozit fungování ETS2 a jeho schopnost dostatečně přispívat k plnění evropských klimatických cílů.

V červnu 2025 několik členských států vydalo společný tzv. non-paper, v němž vyzvalo Evropskou komisi, aby poskytla další informace o očekávaných cenách ETS2 a umožnila účastníkům trhu dřívější přístup k aukčnímu procesu a podpořila zjišťování cen. Tyto užitečné návrhy byly doprovázeny také riskantnějšími žádostmi, aby Evropská komise posoudila proveditelnost oslabení ETS2 přidáním dalších emisních povolenek na trh prostřednictvím rezervy pro stabilitu trhu (MSR2).

Vzhledem k povaze MSR lze kontrolovat počet povolenek na trhu, ale nikoli výslednou cenu uhlíku, která je určována nejen nabídkou, ale také poptávkou po povolenkách. Pokud by se na trh přidaly další povolenky navzdory tomu, že nebude známa jaká bude jejich skutečná cena, hrozí riziko nadměrné nabídky, což by vedlo k neefektivnímu cenovému signálu. Zmíněný non-paper se striktně zaměřuje na opatření na straně nabídky s cílem omezit cenu ETS2, zahrnutí silnějších doplňkových opatření, která by představovala řešení na straně poptávky, což by ETS2 zlevnilo a zároveň podpořilo snižování emisí, státy v non-paperu nezmiňují.

K jakémukoli opatření, které zvyšuje počet povolenek na trhu ETS2, je třeba přistupovat s extrémní opatrností, protože každá další povolenka znamená jednu tunu znečištění v odvětvích pokrytých ETS2 navíc, a pokud nemá EU překročit svůj uhlíkový rozpočet, naopak o jednu tunu, která může být znečištěna v odvětvích ETS1 nebo mimo ETS, méně.

Jak dobře bude nový trh fungovat a tedy i jaké snížení emisí v sektorech ETS2 přinese, je nejisté. Systém by proto měl být ponechán v provozu několik let, než budou provedeny jakékoli změny v MSR2, aby bylo možné shromáždit potřebné údaje.

## Sloučení ETS1 a ETS2

Směrnice ETS obsahuje ustanovení, že Evropská komise musí do roku 2031 posoudit sloučení ETS1 a ETS2. Tvůrci politik by měli před sloučením ETS1 a ETS2 plně pochopit a prodiskutovat důsledky jejich spojení. Zkušenosti s ETS1 ukázaly, že zavedení funkčního systému vyžaduje čas. Vzhledem k tomu, že ETS2 bude funkční až v roce 2027, nemělo by se o sloučení uvažovat dříve, než bude systém zaveden a lépe pochopen.

Teoreticky by sloučení systémů mělo zlepšit efektivitu trhu, protože umožňuje nejprve realizovat nejlevnější možnosti zmírňování dopadů. V praxi však sloučení představuje několik významných rizik a zásadních změn v fungování obou systémů. Například by bylo třeba důkladně analyzovat společný lineární redukční faktor, mechanismy omezení cen v rámci ETS2 a rozdíly v MSR1 a MSR2.

Elasticita poptávky po povolenkách se v obou systémech zásadně liší, přičemž subjekty v ETS2 vykazují vyšší ochotu platit, což může také zvýšit náklady na uhlík pro průmyslové subjekty. Jakékoli přínosy sloučení trhů v oblasti snižování emisí závisí na schopnosti subjektů upřednostnit nejlevnější možnosti zmírňování. Jak je však popsáno výše, subjekty regulované v rámci ETS1 a ETS2 se výrazně odlišují ve své schopnosti a ochotě platit. Tato heterogenita by mohla vést k tomu, že odvětví s vysokým potenciálem dekarbonizace jako je odvětví dopravy, se rozhodnou platit za kompenzaci svých emisí namísto jejich snižování, protože si to mohou dovolit. V takovém případě by sloučení těchto dvou systémů mohlo mít dokonce nepříznivé dopady a naléhavě oddálit nezbytná opatření v oblasti klimatu. Sloučení systémů také znamená, že účinek doplňkových opatření pro odvětví ETS2 může mít oslabený dopad na snížení ceny ETS2, což je zvláště důležité s ohledem na sociální dopady rostoucích nákladů na energii pro domácnosti.

A large crowd of people is shown from behind, gathered for a climate protest. The scene is overlaid with a large, semi-transparent purple graphic consisting of several thick, rounded lines that intersect to form a stylized, abstract shape. The background is a blurred outdoor setting with a clear sky.

# 5 Sociální klimatický fond

Úroveň energetické chudoby je již v celé EU nepříjemně vysoká. Evropská komise odhaduje, že 9,2 % obyvatel EU není schopno dostatečně vytápět své domovy, přičemž tento údaj je pravděpodobně mnohem vyšší vzhledem k obtížnosti shromažďování přesných údajů.

S rostoucími globálními teplotami nebezpečně roste také počet lidí, kteří nejsou schopni udržet své domovy v chladu. Ačkoli k tomuto tématu existuje méně údajů, povědomí o míře dopravní chudoby v Evropě, která má dopad na životy až 25 milionů občanů, se zvyšuje. Celkově lze říci, že energetická i dopravní chudoba jsou komplexní problémy, které souvisejí se sociálními zranitelnostmi jako jsou nízké příjmy, vysoký věk, zdravotní postižení, zdravotní problémy a regionální znevýhodnění.

Zároveň v EU existují zjevné nerovnosti v uhlíkové stopě: nejbohatších 10 % obyvatel emituje asi čtyřikrát více než průměrný člověk a až 16krát více než nejchudších 10 % obyvatel. V případě silniční dopravy a budov vyšší příjmy obvykle znamenají více nebo větších domů, které je třeba vytápět, a více automobilů na silnicích. Bohatší domácnosti nejenže způsobují více emisí, ale mají také peníze na to, aby absorbovaly vyšší ceny uhlíku nebo přešly na čistší systémy vytápění a vozidla. Proto je nezbytné chránit zranitelné skupiny a zároveň zajistit, aby ti, kteří jsou za znečištění nejvíce zodpovědní, platili spravedlivý podíl.

Částka dostupná v Sociálním klimatickém fondu není pro boj proti systémovým nerovnostem, které jsou příčinou energetické a dopravní chudoby, dostatečná. Jako první fond svého druhu zaměřený konkrétně na energetickou chudobu ovšem představuje pozitivní krok k vymezení finanční podpory, která řeší sociální dopady klimatické politiky.

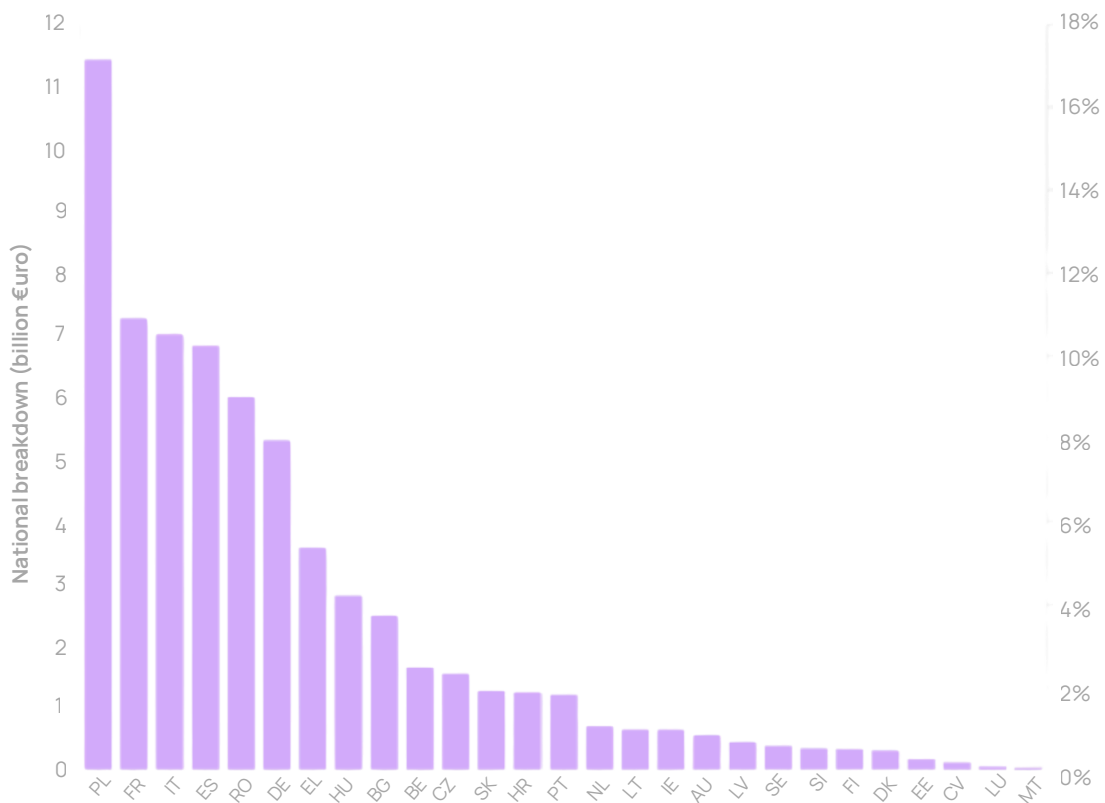
## Financování Sociálního klimatického fondu

V důsledku zvýšených nákladů na palivo a dopravu způsobených ETS2 byl jako reakce na negativní dopady ETS2 vytvořen Sociální klimatický fond (SCF). SCF je prvním fondem EU, který byl vytvořen s výslovným cílem zmírnit potenciální energetickou a dopravní chudobu vyplývající z přechodu od fosilních paliv. V letech 2026–2032 fond poskytne všem členským státům EU cílenou podporu ve výši 65 miliard EUR. SCF začne rozdělovat prostředky od roku 2026, tedy rok před zahájením ETS2, je financován 50 miliony povolenek z ETS1 a 150 miliony povolenek z ETS2, a to až do výše stropu 65 miliard EUR. 25 % financování projektů v rámci sociálních klimatických plánů musí pocházet od členských států, čímž se celkové dostupné finanční prostředky SCF zvýší na 86,7 miliardy EUR. Členské státy mohou plány spolufinancovat z příjmů ETS2 a zvýšit míru spolufinancování nad 25 %.

## Alokace Sociálního klimatického fondu

Každý členský stát z fondu SCF obdrží přidělené prostředky na základě posouzení potřeb, které zohledňuje procentuální podíl obyvatelstva ohroženého chudobou ve venkovských oblastech, emisí CO<sub>2</sub> z paliv v domácnostech, domácností ohrožených chudobou s nedoplatky na účtech za služby, celkového počtu obyvatel a hrubého národního důchodu na obyvatele. V důsledku nejvíce finančních prostředků obdrží Polsko (17,6 % rozpočtu SCF), Francie (11,2 %), Itálie (10,8 %), Španělsko (10,5 %) a Rumunsko (9,3 %). SCF má zabudovaný mechanismus solidarity, takže členské státy s vyššími potřebami obdrží proporcionálně více finančních prostředků v porovnání s cenou ETS2, kterou platí. Například Bulharsko je čistým příjemcem fondu a obdrží větší přidělené finanční prostředky v poměru k jeho podílu na emisích.

Obrázek 10. Výnosy z SCF podle zemí a jejich podílů



Zdroj: T&E, WWF a CMW

## Čerpání prostředků ze Sociálního klimatického fondu

SCF lze využít na zelené investice s cílem zvýšit dostupnost a přístupnost snižování emisí. Zelené investice mohou zahrnovat renovace vedoucí k úsporám energie, dekarbonizaci systémů vytápění a chlazení, vozidla s nulovými emisemi uhlíku a účast v energetických komunitách. Členské státy mohou vytvořit daňové pobídky nebo finanční podporu s cílem zvýšit dostupnost vozidel s nulovými emisemi a jízdních kol nebo modernizovat infrastrukturu. Nařízení o SCF výslovně zmiňuje rozvoj trhu s ojetými vozidly s nulovými emisemi, pobídky k využívání dostupné a přístupné veřejné dopravy a podporu soukromých a veřejných subjektů při poskytování udržitelné mobility na vyžádání, sdílených služeb mobility a možností aktivní mobility.

Omezená částka, až 37,5 % fondu, může být použita na dočasnou přímou podporu příjmů, protože mnoho investic, jako je renovace domu nebo zlepšení linky veřejné dopravy, může trvat několik let. Během této doby jsou zranitelné domácnosti, závislé na veřejné podpoře těchto investic, vystaveny ceně uhlíku a mohou potřebovat finanční podporu.

Dalších 2,5 % je k dispozici na provádění veřejných konzultací, komunikačních aktivit, provádění studií nebo poskytování technické pomoci a budování kapacit pro prováděcí orgány. Tato kategorie může zahrnovat školení k zajištění řádného řízení fondu a dosažení jeho cílů nebo vytvoření „jednotných kontaktních míst“, která pomáhají občanům překonat obtíže při využívání vládních programů souvisejících s renovací domů.


## Průběh Sociálního klimatického plánu

Členské státy mohou získat k prostředkům SCF přístup tak, že předloží své národní sociální klimatické plány (SCP). Ty měly být předloženy v červnu 2025, což je termín, který splnilo pouze Švédsko. Sociální klimatické plány musí být schváleny Komisí po povinném konzultačním procesu s místními a regionálními orgány, zástupci hospodářských a sociálních partnerů, občanskou společností a mládežnickými organizacemi, ale i dalšími zúčastněnými stranami. Po předložení má Komise dva měsíce na to, aby si vyžádala další informace nebo vynesla připomínky, a poté může členský stát v případě potřeby plán revidovat. Plány jsou posuzovány na základě jejich relevance, účinnosti, efektivnosti a soudržnosti. Konečné rozhodnutí je učiněno do pěti měsíců od předložení.

Kladné hodnocení vede k přijetí aktu Komise, který obsahuje všechny informace týkající se provádění SCP, včetně maximální finanční alokace a národního příspěvku. Vyplacení finančních prostředků je podmíněno dosažením milníků a cílů stanovených v plánu. Členské státy mohou požádat o platby dvakrát ročně, přičemž první platby budou zahájeny v roce 2026. Členské státy jsou povinny své SCP změnit, pokud již nejsou dosažitelné nebo vyžadují významné úpravy. Komise může pozměněný plán zamítnout poté, co dá členskému státu příležitost pro předložení vlastních závěrů a vysvětlení nesrovnalostí.

## Sociální klimatický plán každého členského státu musí obsahovat:

- Odhad předpokládaných dopadů zvýšení cen v důsledku zavedení ETS2, zejména v souvislosti s energetickou a dopravní chudobou.
- Odhadovaný počet a identifikaci zranitelných domácností, mikropodniků a uživatelů dopravy (ve veřejné dopravě i v soukromých vozidlech).
- Konkrétní politiky a investice s cílem snížit negativní dopady zvýšení cen na tyto cílové skupiny, a to včetně dočasné podpory příjmů a dlouhodobých opatření na dekarbonizaci.
- Milníky, cíle a ukazatele pro sledování a dokončení provádění do poloviny roku 2032.
- Náklady plánu a vysvětlení, jak je zajištěna nákladová efektivita.
- Vysvětlení, jak plán splňuje zásadu „nezpůsobit významnou škodu“.
- Podrobné informace o veřejných konzultacích, které byly využity při tvorbě plánu. Musí být provedena veřejná konzultace s místními a regionálními orgány, zástupci hospodářských a sociálních partnerů, příslušnými organizacemi občanské společnosti, mládežnickými organizacemi a dalšími zúčastněnými stranami. Samotný plán musí obsahovat shrnutí těchto konzultací, které bude zohledněno při posuzování Komisí.



# 6 Příjmy z ETS2

Aby EU splnila své cíle pro rok 2030, musí překlenout roční investiční mezery ve výši nejméně 137 miliard EUR v odvětví stavebnictví a nejméně 147 miliard EUR v odvětví vnitrostátní dopravy. Příjmy z ETS2 mohou hrát klíčovou roli při překlenování této mezery.

Očekává se, že ETS2 vygeneruje značné příjmy, které se podle odhadů budou v letech 2027 až 2032 pohybovat mezi 342 a 570 miliardami EUR v závislosti na ceně uhlíku. Jeho úspěch však částečně závisí na tom, jak budou jeho příjmy použity k vyrovnání jeho dopadů prostřednictvím přerozdělení nejvíce postiženým a financování čistých a cenově dostupných alternativ k fosilním palivům.

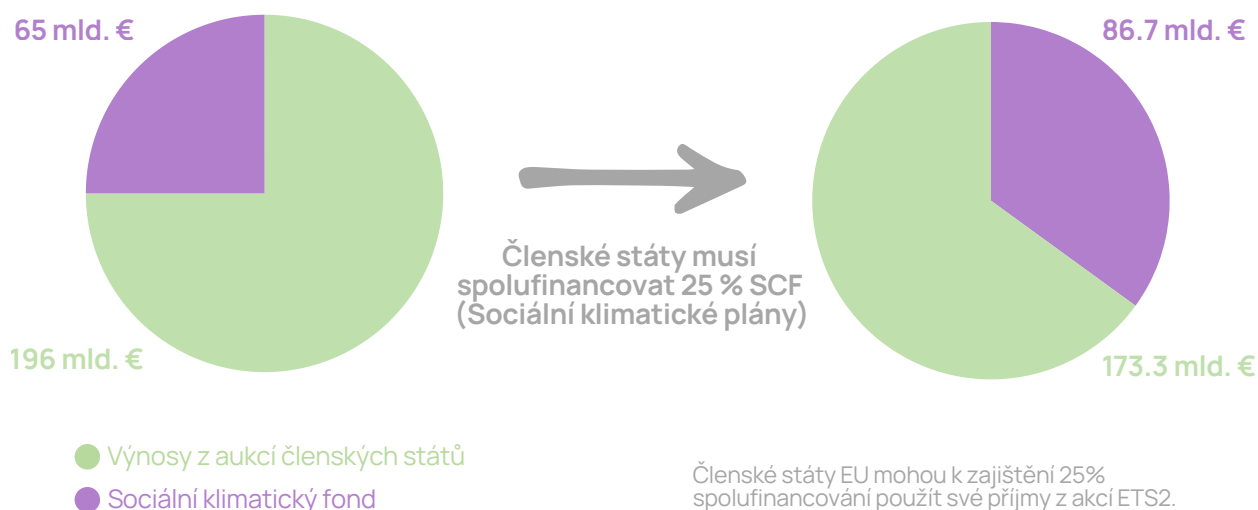
Celkové příjmy jsou rozdělovány několika způsoby. Až 65 miliard EUR je přiděleno přímo do SCF a později rozděleno mezi členské státy podle HDP, počtu obyvatel a energetické chudoby. Další 21,6 miliardy EUR je přiděleno členským státům. Mohou je použít na financování SCF, protože alespoň 25 % projektů SCF musí spolufinancovat. Největší podíl – odhadovaný na 209 až 448 miliard EUR v závislosti na ceně uhlíku – se vrací členským státům na „činnosti související s klimatem a energií“, přičemž pokyny pro jeho využití jsou méně přísné a členské státy mají větší volnost při rozhodování o jeho vynakládání.

Zbytek příjmů z dražby povolenek ETS2 se vrací členským státům v souladu s jejich referenčními emisemi z období 2016–2018<sup>1</sup>. Německo obdrží 23,7 % povolenek, které mohou členské státy dražit, což je zdaleka největší podíl, následují Francie (15,6 %) a Itálie (13,2 %), jediné další země s vyšším než 10% podílem. 17 členských států obdrží méně než 2 % dražených množství a příjmů.

Členské státy začnou dostávat příjmy z dražby povolenek ETS2 v roce 2027, zatímco SCF začne fungovat již v roce 2026. Financování z ETS2 však závisí na řádném fungování systému. Dodavatelé paliv jsou povinni nakupovat a odevzdávat povolenky až poté, co členské státy transponují směrnici do vnitrostátního práva. Bez tohoto provedení neexistuje právní základ pro vyžadování povolení, monitorování nebo dodržování předpisů, což znamená, že dodavatelé paliv v dané zemi by se neúčastnili ETS2 a daný členský stát by nezískal výnosy z ETS2. V praxi může Komise před Evropským soudním dvorem zahájit řízení o nesplnění povinnosti proti členským státům, které nesplňují požadavky, což by mohlo vést k uložení vysokých pokut. Načasování výplat ETS2 proto přímo závisí na vnitrostátním provádění a vymáhání, což zajišťuje, že z příjmů budou mít prospěch pouze ty země, které ETS2 účinně provádějí a provozují.

<sup>1</sup> Články 4(2) a 4(3) Nařízení (EU) 2018/842

## Obrázek 11. Rozdělení výnosů z aukcí ETS2



Zdroj: T&E, WWF and CMW

V důsledku poslední revize ETS musí být po odečtení příspěvku SCF 100 % příjmů přidělených členskými státy vynaloženo na „činnosti související s klimatem a energií“, jak je stanoveno v čl. 10 odst. 3 směrnice ETS, přičemž přednost mají sociální aspekty (čl. 30d odst. 6).

To zahrnuje opatření, která mají přispět k:

- dekarbonizaci budov: snížení emisí z vytápění a chlazení a energetických potřeb, včetně integrace obnovitelných zdrojů energie a souvisejících opatření, jakož i finanční podpory pro domácnosti s nízkými příjmy v budovách s nejhoršími energetickými vlastnostmi.
- Urychlení rozvoje mobility s nulovými emisemi: podpora využívání elektrických vozidel (EV), poskytování finanční podpory pro zavádění dobíjecí infrastruktury.
- Podpora veřejné dopravy, přechodu na veřejnou dopravu a zlepšení multimodality, finanční podpora zaměřená na sociální aspekty týkající se uživatelů dopravy s nízkými a středními příjmy.
- Financování sociálních klimatických plánů a podpora v nich uvedených opatření.
- Předcházení dvojímu započítávání: poskytování finanční kompenzace konečným spotřebitelům paliv v případech, kdy nelze zabránit dvojímu započítávání emisí.

Ačkoli o tom, co představuje opatření v oblasti klimatu, mohou rozhodovat členské státy samy, předchozí vyšetřování odhalila, že v minulosti byla velká část příjmů z ETS přidělena na výdaje, které nebyly dodatečné, a použita k pokrytí již existujících výdajů nebo dokonce k financování investic do fosilních paliv. Podle zjištění WWF bylo v letech 2013 až 2021 pouze 71,9 % z 88,5 miliard EUR příjmů z ETS vykázáno jako vynaložené na opatření v oblasti klimatu – což je číslo samo o sobě zavádějící, protože analýza WWF naznačuje, že nejméně 12,4 miliard EUR z těchto takzvaných výdajů na klima bylo vynaloženo na činnosti, které byly z hlediska klimatu buď nepomocné, nebo dokonce kontraproduktivní.

To snižuje podíl příjmů z ETS vynaložených na skutečná opatření v oblasti klimatu na pouhých 57,8 %. Polsko, těsně následované Itálií, má objem příjmů z ETS, které nebyly přiděleny na opatření v oblasti klimatu, nejvyšší – přesahují 6,5 miliardy EUR. Kromě toho jsou zprávy členských států plně nesrovnalostí, nejasných klasifikací a v mnoha případech i nedostatečně transparentní.

Země jako Rakousko a Nizozemsko vykázaly v některých letech nulové výdaje na klima s odkazem na národní rozpočtová pravidla, která brání vyčlenění prostředků. Jiné země, jako například Francie, bez odůvodnění převedly příjmy z ETS do svých státních rozpočtů s označením „opatření v oblasti klimatu“. Tyto nesprávné alokace jsou v rozporu s klimatickými cíli EU a hrozí, že se tak upevní energetické systémy s vysokými emisemi uhlíku.

Se zavedením ETS2 nebudou občané, na rozdíl od průmyslu, dostávat bezplatné povolenky, což znamená, že plné náklady na stanovení ceny uhlíku budou přeneseny na ně. Pokud členské státy budou i nadále investovat své příjmy z ETS do energetických systémů s vysokými emisemi uhlíku, riskují, že se prohloubí závislost na znečišťujících a stále dražších zdrojích energie. To nejen oddaluje přechod na čisté alternativy, ale také ukládá občanům nepřiměřenou finanční zátěž v důsledku zvyšování cen uhlíku, zejména v členských státech s nižšími příjmy. Bez vymahatelného účelového přidělování prostředků a jasnějších pravidel pro oprávněné výdaje na klima zůstává transformační potenciál příjmů z ETS ohrožen.

## Investice do čistších alternativ a podpora příjmů

Strukturální opatření zaměřená na dlouhodobé změny musí jít ruku v ruce s dočasnou úlevou a ochranou zranitelných spotřebitelů. Kombinace přímých transferů a cílených investic může snížit nerovnosti v oblasti energetiky a dopravy, podpora příjmů ale musí být zaměřena v rámci rozumné účinnosti zdrojů a doprovázena transformačními investicemi, aby se řešila základní příčina energetické chudoby: závislost na fosilních palivech.

Cílené přímé platby poskytují okamžitou úlevu od dopadů nacenění něčištění uhlíkem tím, že chrání kupní sílu domácností a mohou pomoci udržet podporu veřejnosti pro tuto transformaci. Pokud jsou poskytovány viditelně a pravidelně, pomáhají udržet důvěru veřejnosti v to, že výnosy se vrací občanům a nejsou rozpouštěny v rozpočtu. Důležité je, že tyto platby nejsou vázány na používání fosilních paliv, a proto neoslabují signál ceny uhlíku.

Neexistuje univerzální přístup; členské státy mají při navrhování platebních schémat flexibilitu, aby vyhovovala jejich národnímu kontextu. Mohou se rozhodnout pro cílení na základě příjmů, použít geografická či demografická kritéria i kombinovat univerzální platby s progresivním zdaněním. Důležité je, aby se podpora dostala k těm, kteří ji nejvíce potřebují, a to viditelným, spravedlivým a administrativně proveditelným způsobem. Dobře navržené, sociálně cílené přímé platby nejsou náhradou za strukturální investice, jen nezbytným pilířem spravedlivé transformace.

Právní předpisy EU nabízejí několik možností, jak podpořit cílené platby pro osoby nejvíce postižené energetickou chudobou. SCF umožňuje použít až 37,5 % svého finančního rámce na dočasnou přímou podporu příjmů, ale jeho omezená velikost omezuje jeho dopad, zejména v případě neočekávaného růstu cen. Proto se příjmy z ETS2 mimo SCF (přidělené přímo členskými státy) stávají kritickým zdrojem financování. Směrnice ETS již podporuje upřednostňování využití řešící sociální aspekty obchodování s emisemi včetně konkrétních ustanovení o finanční podpoře řešení sociálních aspektů týkajících se uživatelů s nízkými a středními příjmy.

## Sociální a klimatický přínos

Vzhledem k tomu, že EU čelí ročnímu investičnímu deficitu ve výši 240 miliard EUR na dekarbonizaci budov a dopravy, příjmy z ETS2 nabízejí zásadní příležitost k vyplnění tohoto deficitu a zároveň k dosažení skutečného zlepšení v každodenním životě lidí – teplejší domovy, čistší ovzduší a nižší účty za energii.

Při strategickém využití mohou tyto příjmy nejen zmírnit dopady cen uhlíku, ale také přispět k dlouhodobému sociálnímu a hospodářskému pokroku. V současné době čelí mnoho domácností energetické chudobě: v roce 2024 nebude 9 % domácností v EU schopno dostatečně vytápět své domovy, přičemž v Řecku, Bulharsku, Litvě, Španělsku a Portugalsku tento podíl přesáhne 15 %. Zaměření na energetickou a dopravní chudobu, zejména u zranitelných skupin, znamená nejen nízkouhlíkovou, ale i sociálně prospěšnou transformaci.

Investice do energetické účinnosti, veřejné dopravy a obnovitelných zdrojů energie přinášejí významné přínosy i pro zdraví tím, že snižují znečištění ovzduší, které každoročně způsobuje stovky tisíc předčasných úmrtí v EU. Posilují energetickou bezpečnost Evropy tím, že snižují závislost na dovážených fosilních palivech, chrání občany před cenovými šoky a posilují suverenitu Evropy. Dobře nasměrované investice mohou podpořit vytváření místních pracovních míst, zlepšit konkurenceschopnost a posílit regionální rozvoj. Samotný stavební sektor tvoří více než 10 % HDP EU a je ovládán malými a středními podniky, což znamená, že rozsáhlé energetické renovace mohou uvolnit významné obchodní příležitosti a vytvořit tisíce zelených pracovních míst s budoucností. Podobně by urychlení zavádění elektromobilů v silniční dopravě mohlo udržet současná pracovní místa a úroveň výroby v automobilovém průmyslu v Evropě a zároveň vytvořit nové příležitosti. T&E zjistila, že do roku 2035 by mohlo být vytvořeno 100 000 nových pracovních míst v dodavatelském řetězci baterií a 120 000 v oblasti dobíjecí infrastruktury. Studie dospěly k závěru, že pokud bude EU investovat do ambicióznějšího přechodu do roku 2030, mohla by generovat socioekonomické přínosy přesahující bilion eur.



# Doporučení pro tvorbu politik

1

Věnovat všechny příjmy z ETS2 na cílené investice do snižování emisí v budovách a silniční dopravě a na cílené přímé platby předcházející realizaci těchto projektů.

2

Rozšířit Sociální klimatický fond – zvýšit spolufinancování nad 25 %, prodloužit SCF za rok 2032 a zajistit, aby fond rostl úměrně s cenou ETS2 bez pevného stropu.

3

Zavést silné doplňkové politiky pro stabilní cenu ETS2.

4

Zajistit transparentnost při vykazování výdajů z příjmů ETS2 na klimatické a sociální investice.

5

Odstranit všechny dotace na fosilní paliva a zajistit, aby zdanění elektřiny příznivě posilovalo cenový signál.

6

Ukončit bezplatné povolenky v rámci ETS1. Pokud lidé musí platit za své znečištění, měly by tak činit i firmy.





# LIFE Effect



CARBON MARKET WATCH