

Plan Społeczno-Klimatyczny instrumentem systemowej zmiany?

Uwagi do projektu Planu w ramach konsultacji

Spotkanie Instytutu Reform



Poniedziałek, 30 czerwca 2025 r., godz. 12:00-14:00



Platforma: MS Teams



Spotkanie online

Rejestracja

W celu rejestracji na spotkanie prosimy o wypełnienie [formularza](#).

Cel spotkania

W ostatnim dniu **konsultacji publicznych projektu Planu Społeczno-Klimatycznego (PSK)** zapraszamy na spotkanie podsumowujące najważniejsze uwagi zgłaszane przez interesariuszy. Celem jest przekazanie administracji rządowej rekomendacji i priorytetów na finalnym etapie prac nad dokumentem. W dyskusji wezmą udział eksperci, przedstawiciele administracji publicznej, organizacji pozarządowych i sektora prywatnego.

Kontekst

Plan Społeczno-Klimatyczny to dokument określający sposoby wykorzystania środków ze Społecznego Funduszu Klimatycznego (SFK). Polska może otrzymać z nawet 11,4 mld euro (18% całości) – najwięcej spośród krajów UE. Razem z krajowym wkładem dostępne będzie łącznie 15,25 mld euro na działania minimalizujące zjawisko ubóstwa energetycznego i transportowego oraz narzędzia osłaniające na wejście ETS2 najbardziej wrażliwe gospodarstwa domowe w latach 2026-2032.

PSK to również szansa na zaprojektowanie nowej polityki państwa w tych obszarach, w tym wdrożenie reform, a także podjęcie dyskusji o kierunkach wykorzystania pozostałych (niezawartych w SFK) dochodów budżetowych po wdrożeniu systemu ETS2.

Uwagi do projektu Planu Społeczno-Klimatycznego można przysyłać do Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej poprzez specjalny formularz dostępny [tutaj](#).

System ETS2 ma wejść w życie w 2027 roku (lub 2028 roku w przypadku wysokich cen paliw) jako bodziec do dekarbonizacji, które dotychczas nie podejmowały wystarczających działań w tym zakresie m.in. w sektorze budownictwa, transportu i małego przemysłu. Objęcie tych sektorów unijnym systemem handlu uprawnieniami do emisji wiąże się z wyzwaniem społeczno-ekonomicznymi wynikającymi z rosnących kosztów paliw kopalnych dla odbiorców końcowych.

Wnioski z **raportu Instytutu Reform** [Pokonać ubóstwo energetyczne i transportowe. Plan społeczno-klimatyczny instrumentem systemowej zmiany](#) będą punktem wyjścia do dyskusji. Publikacja zawiera propozycje systemowych reform i inwestycji, które mogą uczynić PSK skutecznym narzędziem ograniczania w Polsce ubóstwa energetycznego i transportowego oraz minimalizowania negatywnego wpływu ETS2 na najbardziej wrażliwe grupy społeczne.

Agenda

- | | |
|---------------|--|
| 12:00 – 12:08 | Powitanie i wprowadzenie do spotkania
<i>Instytut Reform</i> |
| 12:08 – 12:20 | Priorytety konsultacji projektu Planu Społeczno-Klimatycznego – perspektywa administracji
<i>Ministerstwo Funduszy i Polityki Regionalnej tbc</i> |
| 12:20-12:30 | Plan Społeczno-Klimatyczny instrumentem systemowej zmiany?
<i>Prezentacja najważniejszych uwag do projektu Instytutu Reform</i> |
| 12:30 – 13:20 | Krótkie komentarze wybranych interesariuszy <ul style="list-style-type: none"> ▪ Anna Dworakowska, <i>Polski Alarm Smogowy</i>; ▪ Jan Ruszkowski, <i>Fala Renowacji</i>; ▪ Aleksandra Krugły, <i>Habitat for Humanity Polska</i>; ▪ Urszula Stefanowicz, <i>Koalicja Klimatyczna</i>; ▪ Krzysztof Fał, <i>WiseEuropa</i>; ▪ Krzysztof Mrozek, <i>Polska Zielona Sieć</i>. |
| 13:20 – 13:55 | Komentarze innych uczestników spotkania
<i>Moderacja Instytut Reform</i> |
| 13:55 – 12:00 | Podsumowanie spotkania
<i>Instytut Reform</i> |

Podsumowanie spotkania konsultacyjnego:

Plan Społeczno-Klimatyczny instrumentem systemowej zmiany? Uwagi do projektu Planu w ramach konsultacji (30 czerwca 2025 r.)

Podsumowanie prezentacji:

- Prezentacja: [Plan Społeczno-Klimatyczny instrumentem systemowej zmiany? Uwagi do projektu Planu w ramach konsultacji](#), Michał Wojtyła, analityk ds. polityk publicznych, Instytut Reform
Krótkie przypomnienie podstawowych celów i założeń projektu PSK oraz przedstawienie najważniejszych uwag, które Instytut Reform zgłosił w ramach konsultacji publicznych.

Podsumowanie dyskusji:

Wprowadzenie

Celem spotkania było przedstawienie i wzajemna konsultacja stanowisk interesariuszy wobec aktualnego projektu Planu Społeczno-Klimatycznego (PSK) oraz umożliwienie administracji publicznej lepszego zapoznania się z nimi i bieżącego odniesienia się do zaprezentowanych uwag. Wydarzenie miało na celu również ocenę, na ile proponowany projekt PSK odpowiada na wyzwania związane z wdrożeniem ETS2 w Polsce oraz walki z już istniejącym ubóstwem energetycznym i transportowym.

W spotkaniu wzięło udział 56 osób, w tym przedstawiciele Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, Ministerstwa Infrastruktury oraz Ministerstwa Rozwoju i Technologii, a także reprezentanci organizacji pozarządowych oraz samorządów.

Komentarze wprowadzające do dyskusji zaprezentowali:

- Anna Dworakowska, Polski Alarm Smogowy;
- Jan Ruszkowski, Fala Renowacji;
- Aleksandra Krugły, Habitat for Humanity Poland;
- Urszula Stefanowicz, Koalicja Klimatyczna;
- Krzysztof Fał, WiseEuropa;
- Krzysztof Mrozek, Polska Zielona Sieć.

Główne tematy dyskusji:

System wsparcia dla sektora budynków

Anna Dworakowska z PAS wskazała, że wsparcie w ramach PSK pozostaje niewystarczające wobec skali potrzeb. Przykładowo program „Czyste Powietrze” obejmuje 140 tys. gospodarstw domowych, ale pomocy może potrzebować nawet 2,5 miliona gospodarstw. W jej opinii zbyt niska jest także przewidywana liczba budynków komunalnych przeznaczonych do termomodernizacji – w praktyce 2300 budynków oznacza mniej niż jeden budynek przypadający na gminę. Problemem jest także zbyt

mała liczba etatów na zatrudnienie doradców energetycznych na poziomie gmin (160), co oznacza objęcie systemem doradztwa jedynie 7% gmin. Podkreślała, że w projekcie brakuje właściwego odpowiednika programu „Ciepłe Mieszkanie”, który oferował środki na wymianę źródeł ciepła i inne działania poprawiające efektywność energetyczną w budynkach wielorodzinnych.

Aleksandra Krugły z Habitat for Humanity Poland zwróciła uwagę na istotne znaczenie modernizacji istniejącego zasobu mieszkaniowego, a także na konieczność właściwego uwzględnienia kryterium lokalizacji, czyli nadania priorytetu inwestycjom w punktach zaopatrzonych w usługi i transport. W związku z tym inwestycje rozproszone powinny być priorytetem w stosunku do budowy dużych, skoncentrowanych osiedli. Krugły podkreśliła także zasadność integracji mieszkań wspomaganych i rozwojowych w ramach systemu pomocy, a także wykorzystania zasobów i doświadczeń organizacji pozarządowych i podmiotów ekonomii społecznej w tym obszarze.

W toku dyskusji zaproponowano także uwzględnienie w projektowaniu działań kryterium promocji tworzenia europejskich i krajowych łańcuchów wartości, zasadność wykorzystania i usprawnienia Funduszu Termomodernizacji i Remontów jako instrumentu łączącego finansowanie prywatne ze wsparciem dotacyjnym. Podkreślono także problem braku ponadkadencyjnego centrum zarządzania transformacją energetyczną.

Przedstawiciele PAS i Fali Renowacji zauważyli, że nierozstrzygnięte pozostają kwestie podejścia do nieruchomości z własnością mieszaną – a takie stanowią w niektórych regionach nawet do 80% zasobu komunalnego – oraz budynków wielorodzinnych, które w praktyce nie są objęte programem „Czyste Powietrze”. Joanna Gajda-Sobieszczańska z Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, które koordynuje przygotowanie PSK, podkreśliła, że Komisja Europejska i Ministerstwo dostrzegają ten problem. Komisja nie wypracowała jednak jeszcze gotowego rozwiązania.

Wsparcie bezpośrednie i system doradztwa energetycznego

W dyskusji na temat wsparcia bezpośredniego zgodnie podkreślano, że należy zrezygnować z kryterium wiekowego. Osoby wrażliwe są we wszystkich grupach wiekowych, więc kryterium dochodowe jest wystarczające do właściwego rozdzielania wsparcia. Uczestnicy dyskusji zgodzili się też co do tego, że wsparcie bezpośrednie powinno być powiązane z edukacją i doradztwem dla beneficjentów. Dzięki temu środki będą wydatkowane w sposób, który w dłuższej perspektywie najlepiej ochroni gospodarstwa domowe przed kosztami związanymi z ETS2. Edukacją mogliby zajmować się przeszkoleni pracownicy ośrodków pomocy społecznej.

Krzysztof Mrozek z Polskiej Zielonej Sieci zaproponował, aby wypłata wsparcia bezpośredniego była powiązana z obowiązkiem zapewnienia dostępu do doradztwa energetycznego. Zaznaczył jednak, że w przypadku osób w najgorszej sytuacji wsparcie dochodu nie powinno być uzależnione od realizacji inwestycji.

W obszarze doradztwa energetycznego zwracano uwagę na potrzebę szybszego zatrudniania doradców i sprawniejszego ich włączania w już istniejące systemy doradztwa (np. regionalne, finansowane z funduszy europejskich, LIFE czy WFOŚiGW) zamiast

tworzenia równoległego systemu. Sposobów na wzmocnienie systemu doradztwa i edukacji szukano również w rozbudowaniu systemu szkoleń dla pracowników pomocy społecznej, szerszym angażowaniu organizacji społecznych, spółdzielni energetycznych i podmiotów ekonomii społecznej. Sugerowano stworzenie specjalnej grupy monitorująco-wdrożeniowej, która opracuje wytyczne dla działań edukacyjnych.

Andrzej Kassenberg z Fundacji Instytut na rzecz Ekorozwoju zaproponował wzorowanie się na doświadczeniach amerykańskiego Peace Corps. Chodzi o to, by szkolić studentów i absolwentów kierunków związanych z energetyką i kierować ich do pracy doradczej. Dzięki temu zwiększy się liczba doradców, którzy przy okazji będą rozwijać kompetencje zawodowe.

Zwrócono także uwagę na potrzeby firm w zakresie doradztwa energetycznego. Zaproponowano stworzenie sieci certyfikowanych doradców z dostępem do systemu, w którym przedsiębiorcy mogliby składać wnioski. Koszty takich usług mogłyby być częściowo finansowane z budżetu państwa.

Pojawiły się różnice zdań co do skali wsparcia bezpośredniego w PSK. Jan Ruszkowski z Fali Renowacji opowiedział się za zmniejszeniem skali takiej pomocy (z obecnych 37,5%) na rzecz większego wsparcia inwestycyjnego. Jego zdaniem wsparcie bezpośrednie jedynie odsuwa problem rosnących kosztów, zatem kluczowe jest właściwe doradztwo i wspieranie racjonalnego wydawania środków. Aleksandra Krugły wskazywała z kolei, że wsparcie bezpośrednie jest równie ważne co inwestycje. Bez niego potrzebujący nie poradzą sobie z kosztami w okresie przejściowym. Zamiast zmniejszać skalę tej pomocy, przedstawicielka Habitat for Humanity proponowała przedłużenie jej nawet do 2032 roku. W tym kontekście pojawiła się również propozycja rozszerzenia tego typu wsparcia dzięki środkom spoza SFK, w tym z pozostałych dochodów z ETS2.

Zbieranie danych, monitoring i weryfikacja CEEB

Postulat Instytutu Refom dotyczący stworzenia Obserwatorium Ubóstwa Energetycznego i Transportowego spotkał się z poparciem uczestników spotkania. W toku dyskusji podkreślono również ważną rolę Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków (CEEB) i konieczność jej rozwoju. W opinii uczestników dopracowania wymaga system zbierania i weryfikacji danych, który zawiódł przypadku dodatku węglowego – wówczas składano fikcyjne deklaracje o posiadaniu kotła węglowego w celu pozyskania wsparcia finansowego. Zaznaczone, że podmiot uprawniony do wpisania danych do CEEB powinien mieć możliwość weryfikacji autentyczności zgłoszenia.

W odniesieniu do sektora transportu wskazano, że wskaźniki strony podaźowej zaprezentowane w PSK (m.in. miara szacowania dostępności transportu publicznego) wymagają dokładniejszego wyjaśnienia. Podkreślano również, że ich waga powinna być aktualizowana w ramach oceny okresowej, zwłaszcza po pozyskaniu pełniejszych danych o przewozach autobusowych. Obecnie w modelu dominują wskaźniki kolejowe.

Transport: przewozy kolejowe a autobusowe

W dyskusji pozytywnie oceniono zaangażowanie Ministerstwa Infrastruktury w proces przygotowania PSK. Zwracano uwagę, że oprócz zakupów taboru autobusowego ważne są także rozwiązania systemowe m.in.: zadbanie o kontrakty gwarancji mobilności, tworzenie zintegrowanych planów mobilności i monitorowanie postępów na podstawie mierzalnych wskaźników. Zauważono przy tym, że w projekcie PSK nadmierne skoncentrowano się na inwestycjach kolejowych oraz na zakupach niskoemisyjnego taboru autobusowego, kosztem taboru bezemisyjnego.

Urszula Stefanowicz z Koalicji Klimatycznej zaproponowała ograniczenie zakupów autobusów niskoemisyjnych (zwłaszcza CNG) na rzecz zwiększonych zakupów pojazdów bezemisyjnych i sfinansowanie dodatkowych kosztów ze środków przeznaczonych obecnie na inwestycje kolejowe. Podkreśliła, że dofinansowanie pojazdów niskoemisyjnych powinno być dopuszczalne tylko warunkowo – i jeśli już – obejmować wyłącznie hybrydy, a nie autobusy CNG.

Przedstawicielka Koalicji Klimatycznej zwróciła również uwagę, że zwiększenie opcji dojazdu do istniejących stacji kolejowych jest pilniejszym zadaniem niż budowa nowej infrastruktury kolejowej. Podkreśliła, że skala inwestycji kolejowych proponowanych w PSK generuje nieproporcjonalnie wysokie koszty wobec niewystarczających efektów.

Postulat skoncentrowania się na pojazdach bezemisyjnych i konieczność podwojenia wydatków powtórzono w odniesieniu do transportu na żądanie. Pozytywnie oceniono natomiast uwzględnienie tej usługi w projekcie PSK. Jak wskazano, dofinansowanie tego komponentu mogłoby się dokonać kosztem komponentu I.9 – regionalny tabor kolejowy.

Z uznaniem przyjęto fakt uwzględnienia w PSK transportu rowerowego. Zaznaczono jednak, że kryteria planowania i realizacji takich inwestycji powinny być lepiej określone, w tym w zakresie obowiązkowego stosowania wytycznych dla infrastruktury rowerowej. Inwestycje rowerowe powinny być też zintegrowane w regionalnym systemie transportowym, tak aby w pierwszej kolejności ułatwiać dojazd do przystanków autobusowych i kolejowych.

Pojawił się również postulat stworzenia oferty dla osób, dla których transport publiczny czy rower nie jest odpowiednim rozwiązaniem. Adam Guibourgé-Czetwertyński z Transport & Environment zaproponował utworzenie instrumentu wsparcia w formie niskokosztowego społecznego leasingu pojazdów elektrycznych.

Wsparcie mikroprzedsiębiorstw w trudnej sytuacji

Krzysztof Fal z WiseEuropa podkreślił, że preferencyjne kredyty z elementami dotacji stanowią dobre narzędzie wsparcia mikroprzedsiębiorstw, ponieważ odpowiadają na zjawisko obserwowane w czasie kryzysu energetycznego. – Wtedy zauważalny był spadek apetytu na ryzyko w segmencie MŚP, co przełożyło się na niskie inwestycje w termomodernizację i efektywność energetyczną. Fal uznał, że poziom 5% udziału paliw grzewczych w przychodach jest arbitralny, zasugerował więc jego rozszerzenie o dodatkowe kryteria, np. geograficzne czy związane z profilem działalności.

Zaproponowano także wprowadzenie mechanizmów przeciwdziałających podwójnej kompensacji. Chodzi o uniknięcie scenariusza z okresu pandemii, gdy firmy (zwykle

mikroprzedsiębiorstwa), podnosiły ceny i marże, jednocześnie korzystając ze publicznego.

Wskazano również, że przewidywany poziom absorpcji środków (ok. 8%) jest zbyt niski. Zasugerowano zatem wprowadzenie proaktywnych metod informowania o możliwościach uzyskania pomocy – na wzór komunikacji dotyczącej programu 500+ w aplikacjach bankowych. Zasadne byłoby także powiązanie wsparcia z minimalnymi kryteriami jakościowymi, takimi jak efektywność energetyczna czy klasa energetyczna budynku. Podkreślono także brak wsparcia dla przechodzenia przedsiębiorstw na czystszy transport i potrzebę uzupełnienia tej luki.

Najważniejsze rekomendacje:

1. Likwidacja kryterium wieku we wsparciu bezpośrednim i przyjęcie kryterium dochodowego jako głównego kryterium rozdzielania pomocy.
2. Ścisłejsze powiązanie przyznawania wsparcia z działaniami doradczo-edukacyjnymi dotyczącymi możliwych inwestycji w sektorach objętych ETS2.
3. Zaplanowanie działań na rzecz poprawy jakości zbierania danych i monitoringu zjawisk ubóstwa energetycznego i transportowego, w tym powołanie Obserwatorium Ubóstwa Energetycznego i Transportowego oraz rozwój Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków.
4. Zwiększenie finansowania inwestycji w transport autobusowy i transport na żądanie kosztem finansowania taboru kolejowego.
5. Opracowanie narzędzi umożliwiających szersze włączenie organizacji pozarządowych i podmiotów ekonomii społecznej w działania, w których mogą być one szczególnie użyteczne (np. mieszkalnictwo wspomagane, edukacja i komunikacja).
6. Przeznaczenie dochodów z ETS2 spoza puli Społecznego Funduszu Klimatycznego na walkę z ubóstwem energetycznym i transportowym.