



STANOWISKO NR 2
KONWENTU MARSZAŁKÓW WOJEWÓDZTW RP
z dnia 27 lutego 2025 roku

**w sprawie trybu wdrażania i podziału środków komponentu regionalnego
w ramach Planu Społeczno-Klimatycznego**

Konwent Marszałków RP, biorąc pod uwagę, że:

- przyjęcie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/955 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ustanowienia Społecznego Funduszu Klimatycznego otworzyło przed krajami członkowskimi możliwość przygotowania Planów Społeczno-Klimatycznych (dalej Plan) jako instrumentów pozwalających na minimalizowanie społecznych i gospodarczych skutków włączenia budynków, dróg i innych dziedzin w zakres stosowania dyrektywy 2003/87/WE;
- redukcja ubóstwa energetycznego i transportowego została tym samym wskazana jako jeden z kluczowych aspektów transformacji klimatycznej;
- od lat polityka regionalna uwzględnia kwestię wyrównywania szans, w tym ograniczenie skali poziomu ubóstwa mieszkańców czy też zwiększanie dostępu do transportu publicznego na równi z działaniami prorozwojowymi, a służące temu działania są podejmowane w programach regionalnych finansowanych ze środków europejskich, zarządzanych przez samorządy województw;
- zakres wykorzystania Społecznego Funduszu Klimatycznego stanowi naturalne uzupełnienie i rozszerzenie dotychczasowych możliwości wspierania mieszkańców dotkniętych ubóstwem energetycznym oraz transportowym;

deklaruje wolę i gotowość województw do wdrażania komponentu regionalnego w ramach przygotowywanego Planu Społeczno-Klimatycznego.

Jednocześnie Konwent postuluje, aby:

- zapewnić regionom możliwość włączenia się w prace nad Planem jak i wszystkimi innymi niezbędnymi do uruchomienia wdrażania Planu dokumentami na równych zasadach z przedstawicielami poszczególnych resortów;
- uwzględnić możliwość pełnienia przez województwa roli instytucji pośredniczących na równych zasadach z instytucjami, które będą powołane do pełnienia roli instytucji pośredniczących w ramach jego komponentu krajowego;
- włączyć w realizację Planu współfinansowanie z poziomu budżetu państwa dla wszystkich beneficjentów zarówno w ramach komponentu krajowego jak i regionalnego, co wpłynie pozytywnie na zainteresowanie sięganiem po środki i zapewni jednolitość warunków wsparcia;
- uwzględnić w ramach komponentu krajowego potrzeby regionów w zakresie dofinansowania zakupu taboru kolejowego (również z napędem hybrydowym)



- i autobusowego oraz dofinansowania do organizacji transportu kolejowego i autobusowego w ramach kopert regionalnych – deklarujemy pełną gotowość do wypracowania szczegółowych rozwiązań w zakresie funkcjonowania tego mechanizmu;
- uwzględnić w ramach komponentu regionalnego możliwość realizacji zadań z zakresu
 - energetyki:
 - w tym przede wszystkim wspierania renowacji budynków należących do samorządu gminnego, w których są zlokalizowane mieszkania socjalne lub komunalne w celu zmniejszenia zapotrzebowania na energię ciepłą i obniżenia emisyjności;
 - innych działań nierealizowanych na poziomie krajowym – zgodnie ze zróżnicowanymi potrzebami regionalnymi, w tym w zakresie rozwoju instalacji urządzeń OZE wraz z magazynami energii dla budynków jedno i wielorodzinnych;
 - transportu:
 - infrastruktury przystankowej dla autobusów oraz miejsc oczekiwania podróżnych i obiektów P&R;
 - poprawy dostępności do węzłów przesiadkowych (budowa chodników, ciągów pieszych i pieszo-rowerowych, przejść drogowych itp. oraz obiekty P&R);
 - rozwoju infrastruktury transportu rowerowego;
 - transportu na żądanie;
 - carpooling'u i carsharing'u pojazdów

wraz z adekwatnym do potrzeb regionów podziałem alokacji pomiędzy w/w dwa pakiety tematyczne szacowanym na obecnym etapie prac nad Planem na poziomie – 35% pakiet energetyczny, 65% pakiet transportowy.

Konwent Marszałków podkreśla, że regiony posiadają pełną wiedzę, doświadczenie i zasoby niezbędne do wdrażania powyżej wskazanego zakresu wsparcia. Wskazuje też, że w ramach komponentu regionalnego Planu należy zapewnić każdemu z regionów odpowiednią do jego potrzeb i możliwości wdrożeniowych pulę środków finansowych. Podział środków powinien zostać przeprowadzony w oparciu o algorytm przygotowany przez regiony stanowiący załącznik do niniejszego stanowiska.

Jednocześnie, Konwent Marszałków jako kwestie otwarte do dalszej dyskusji wskazuje następujące zagadnienia:

- wielkość puli środków planowanych do wykorzystania w ramach komponentu regionalnego Planu. Alokacja wdrażana regionalnie powinna wynikać z określonego ostatecznie zakresu wsparcia, a nie - jak w obecnie obowiązującym wariantcie - wynosić 1,7 mld EUR, tj. 15% wartości Planu. Proponowane obecnie rozwiązanie straciło aktualność z chwilą odstąpienia od zamiaru włączenia środków SFK do programów polityki spójności. Należy podkreślić, że ograniczenie udziału puli regionalnej w budżecie Planu do 15% jest dalece niewystarczające dla realizacji zdiagnozowanych potrzeb regionów;
- szczegółowe określenie zakresu zadań i odpowiedzialności strony rządowej oraz regionalnej w zakresie wdrażania Planu, które mogłoby zostać przyjęte na wzór Kontraktów Programowych dotyczących realizacji programów regionalnych.



Mając na uwadze powyższe oraz bogate doświadczenie i osiągnięte sukcesy polskich regionów we wdrażaniu instrumentów polityki spójności, Konwent oczekuje wprowadzenia proponowanych postulatów, co wzmocni współodpowiedzialność samorządów województw w kształtowaniu polityki regionalnej.

Konwent Marszałków jest głęboko przekonany, że wdrożenie Społecznego Funduszu Klimatycznego oraz sprawiedliwych i zrównoważonych zasad jego realizacji przyczyni się do podniesienia jakości życia mieszkańców Polski i zwiększenia wewnętrznej spójności kraju.

Przewodniczący

Konwentu Marszałków Województw RP

Łukasz Smółka

Stanowisko otrzymują:

1. Pan Donald Tusk – Prezes Rady Ministrów
2. Pani Katarzyna Pełczyńska-Nałęcz – Minister Funduszy i Polityki Regionalnej
3. Pan Dariusz Klimczak – Minister Infrastruktury
4. Pani Paulina Hennig-Kłoska – Minister Klimatu i Środowiska



Załącznik: Algorytm podziału środków w ramach komponentu regionalnego Planu pomiędzy regiony.

Algorytm podziału środków w ramach komponentu regionalnego Planu pomiędzy regiony.

Plan Społeczno-Klimatyczny dedykowany jest przeciwdziałaniu ubóstwu energetycznemu i transportowemu.

Dlatego w pierwszej kolejności zdecydowano o podziale całej przyznanej puli na dwa obszary – wyłącznie na potrzeby podziału alokacji przyjęto udział po 50% na każdy z obszarów.

Drugim etapem był dobór wskaźników możliwie najlepiej charakteryzujących wspierane obszary, a jednocześnie wiarygodnych i weryfikowalnych, ich normalizacja i określenie wpływu na podział środków (stymulanta/destymulanta).

Przyjęto następujące wskaźniki:

- **Wysokie Koszty, Niskie Dochody (LIHC)** obrazujący odsetek ludności mającej wysokie wymagane koszty energii (tj. powyżej mediany poziomu krajowego) i niskie dochody (tj. rozporządzalny dochód poniżej oficjalnie określonego progu ubóstwa). Dane publikowane przez GUS.
- **Udział wydatków na transport na mieszkańca w wydatkach ogółem** – dane pochodzące z Badania budżetów Rodzinnych GUS;
- **Wskaźnik Drogowej Dostępności Transportowej** – osobowy
- **Wskaźnik Kolejowej Dostępności Transportowej** – osobowy. Ostatnie dwa wskaźniki są opracowywane przez Instytut Geografii i Zagospodarowania Przestrzennego PAN.

W efekcie podział alokacji wygląda następująco:

Ogółem (mln euro)	1715,85
Podział pomiędzy województwa (mln euro):	
dolnośląskie	151,97
kujawsko-pomorskie	90,50
lubelskie	115,13
lubuskie	71,73
łódzkie	100,20
małopolskie	117,97
mazowieckie	176,57
opolskie	82,17
podkarpackie	108,06
podlaskie	79,49
pomorskie	120,60
śląskie	105,87
świętokrzyskie	70,53
warmińsko-mazurskie	81,82
wielkopolskie	154,97
zachodniopomorskie	88,26