



Społeczny Fundusz Klimatyczny



Co-funded by
the European Union

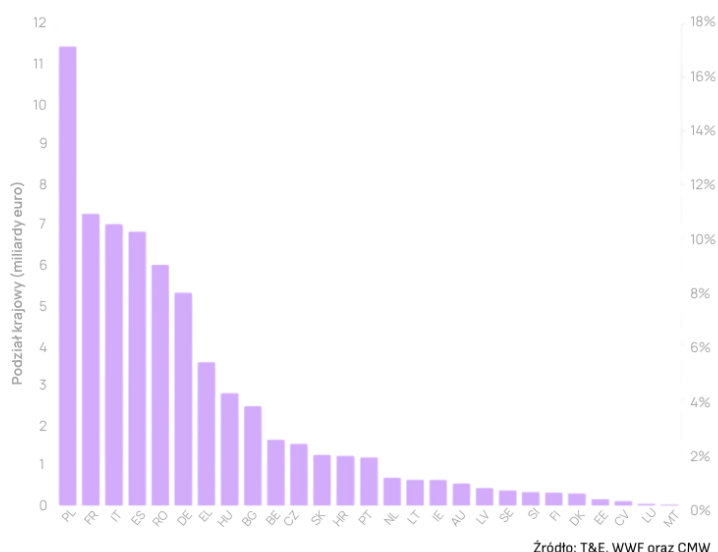
Finansowanie Społecznego Funduszu Klimatycznego

W wyniku wzrostu kosztów paliwa i transportu spowodowanego przez ETS2, utworzono Społeczny Fundusz Klimatyczny (SFK) jako odpowiedź na negatywne skutki spowodowane przez ETS2. SFK jest pierwszym funduszem UE utworzonym w wyraźnym celu złagodzenia potencjalnego ubóstwa energetycznego i transportowego wynikającego z odejścia od paliw kopalnych. W latach 2026–2032 fundusz przekaże 65 mld euro w postaci ukierunkowanego wsparcia wszystkim państwom członkowskim UE. Ponieważ SFK rozpocznie rozdzielanie środków w 2026 r., rok przed rozpoczęciem ETS2, fundusz ten jest finansowany z 50 mln uprawnień z ETS1 i 150 mln uprawnień z ETS2, do wartości limitu wynoszącego 65 mld euro. 25% finansowania projektów w ramach planów społeczno-klimatycznych musi pochodzić od państw członkowskich, co daje łączną kwotę dostępnych środków SFK w wysokości 86,7 mld euro. Państwa członkowskie mogą współfinansować plany z wykorzystaniem dochodów z ETS2 i zwiększyć stopę współfinansowania powyżej 25%.

Przydział SFK

Każde państwo członkowskie otrzymuje przydział SFK na podstawie oceny potrzeb, która uwzględnia odsetek ludności zagrożonej ubóstwem na obszarach wiejskich, emisje CO₂ z paliw w gospodarstwach domowych, domy zagrożone ubóstwem z zaległościami w opłatach za media, całkowitą liczbę ludności oraz PKB na mieszkańca. W rezultacie najwięcej środków otrzymają Polska (17,6% budżetu SFK), Francja (11,2%), Włochy (10,8%), Hiszpania (10,5%) i Rumunia (9,3%). W SFK wbudowany jest mechanizm solidarnościowy, ponieważ państwa członkowskie o większych potrzebach otrzymają proporcjonalnie więcej środków w porównaniu z ceną ETS2, którą płacą. Na przykład Bułgaria jest beneficjentem netto funduszu, otrzymując większą alokację środków w stosunku do swojego udziału w emisjach.

Rysunek 10. Dochody SCFK (podział krajowy i odpowiedni udział)



Wydatkowanie środków ze Społecznego Funduszu Klimatycznego

Środki z SFK mogą być wydatkowane na zielone inwestycje w celu zwiększenia przystępności cenowej i dostępności redukcji emisji. Zielone inwestycje mogą obejmować renowacje energooszczędne, dekarbonizację systemów ogrzewania i chłodzenia, pojazdy bezemisyjne oraz tworzenie społeczności energetycznych. Państwa członkowskie mogą tworzyć zachęty podatkowe lub wsparcie finansowe w celu zwiększenia przystępności cenowej pojazdów bezemisyjnych i rowerów lub modernizacji infrastruktury. Rozporządzenie w sprawie SFK wyraźnie wspomina o rozwoju rynku używanych pojazdów bezemisyjnych, zachęcaniu do korzystania z przystępnego cenowo i dostępnego transportu publicznego oraz wspieraniu podmiotów prywatnych i publicznych w zapewnianiu zrównoważonej mobilności na żądanie, usług wspólnej mobilności i aktywnych opcji mobilności.

Ograniczona kwota, wynosząca maksymalnie 37,5 % funduszu, może zostać przeznaczona na tymczasowe bezpośrednie wsparcie dochodów, ponieważ wiele inwestycji, takich jak renowacja domu lub modernizacja infrastruktury transportu publicznego, może trwać wiele lat. W tym czasie gospodarstwa domowe znajdujące się w trudnej sytuacji, zależne od wsparcia publicznego na te inwestycje, są narażone na wpływ ceny emisji dwutlenku węgla i mogą potrzebować wsparcia finansowego.

Kolejne 2,5% jest dostępne na przeprowadzenie konsultacji społecznych, działania komunikacyjne, przeprowadzenie badań lub zapewnienie pomocy technicznej i budowanie potencjału organów wdrażających. Kategoria ta może obejmować szkolenia mające na celu zapewnienie właściwego zarządzania funduszem i osiągnięcie jego celów lub utworzenie „punktów kompleksowej obsługi”, aby pomóc obywatelom w pokonaniu trudności związanych z korzystaniem z programów rządowych dotyczących modernizacji domów.

Proces planu społeczno-klimatycznego

Państwa członkowskie mogą uzyskać dostęp do funduszy z SFK poprzez przedłożenie krajowych planów społeczno-klimatycznych (PSK), które miały zostać złożone w czerwcu 2025 r., a termin ten dotrzymała tylko Szwecja i Łotwa. Plany PSK muszą zostać zatwierdzone przez Komisję Europejską po przeprowadzeniu obowiązkowego procesu konsultacji z władzami lokalnymi i regionalnymi, przedstawicielami partnerów gospodarczych i społecznych, społeczeństwem obywatelskim i organizacjami młodzieżowymi, a także innymi zainteresowanymi stronami. Po złożeniu planu Komisja ma dwa miesiące na uzyskanie dodatkowych informacji lub zgłoszenie uwag, a następnie państwo członkowskie może w razie potrzeby zmienić plan. Plany są oceniane pod kątem ich znaczenia, skuteczności, efektywności i spójności.

Ostateczna decyzja jest podejmowana w ciągu pięciu miesięcy od złożenia planu. Pozytywna ocena prowadzi do wydania przez KE aktu prawnego zawierającego wszystkie informacje związane z realizacją PSK, w tym maksymalną alokację środków finansowych i wkład krajowy. Wypłata środków finansowych jest uzależniona od osiągnięcia kamieni milowych i celów określonych w planie. Państwa członkowskie mogą wnioskować o wypłatę środków dwa razy w roku, przy czym pierwsze wypłaty rozpoczną się w 2026 r. Państwa

członkowskie są zobowiązane do zmiany swoich PSK, jeżeli nie są one już możliwe do osiągnięcia lub wymagają znacznych korekt. Komisja może odrzucić zmieniony plan po umożliwieniu państwu członkowskiemu przedstawienia swoich ustaleń i wyjaśnienia rozbieżności.

Plan klimatyczny dla każdego państwa członkowskiego musi zawierać:

- Szacunkowe przewidywane skutki wzrostu cen wynikających z wprowadzenia ETS2, w szczególności w odniesieniu do ubóstwa energetycznego i transportowego.
- Szacunkową liczbę i identyfikację gospodarstw domowych, mikroprzedsiębiorstw i użytkowników transportu (zarówno transportu publicznego, jak i prywatnych pojazdów) znajdujących się w trudnej sytuacji.
- Konkretnie działania i inwestycje planowane w celu ograniczenia negatywnych skutków wzrostu cen dla tych grup docelowych, w tym tymczasowe wsparcie dochodów i długoterminowe środki na rzecz dekarbonizacji.
- Kamienie milowe, cele i wskaźniki służące do śledzenia realizacji i zakończenia do połowy 2032 r.
- Koszty planu oraz wyjaśnienie, w jaki sposób zapewniona jest opłacalność ekonomiczna.
- Wyjaśnienie, w jaki sposób plan jest zgodny z zasadą „nie wyrządzania znaczącej szkody” (DNSH).
- Szczegółowe informacje na temat procesów konsultacji społecznych wykorzystanych do opracowania planu. Należy przeprowadzić konsultacje społeczne z władzami lokalnymi i regionalnymi, przedstawicielami partnerów gospodarczych i społecznych, odpowiednimi organizacjami społeczeństwa obywatelskiego, organizacjami młodzieżowymi i innymi zainteresowanymi stronami. Sam plan musi zawierać podsumowanie takich konsultacji, które zostaną uwzględnione w ocenie Komisji.

Publikowanie informacji

Raport ETS2 101 został opracowany w ramach projektu LIFE Effect (LIFE23 GIC-BE-LIFE EFFECT) pod przewodnictwem Carbon Market Watch przy współudziale członków konsorcjum projektu.

Autorzy:

Eleanor Scott, ekspertka ds. rynku uprawnień do emisji UE

Jeanne Marullaz, stażystka ds. polityki UE

Redaktor

Gavin Mair, Specjalista ds. Komunikacji, Carbon Market Watch

Finansowane przez Unię Europejską. Wyrażone poglądy i opinie są jednak wyłącznie poglądami autora (autorów) i niekoniecznie odzwierciedlają poglądy Unii Europejskiej lub CINEA. Ani Unia Europejska, ani organ przyznający dotację nie mogą ponosić za nie odpowiedzialności.

W sprawie wywiadów lub dodatkowych informacji na temat wykorzystania i rozpowszechniania treści niniejszego briefingu prosimy o kontakt:

gavin.mair@carbonmarketwatch.org



**Co-funded by
the European Union**