



Minister Klimatu i Środowiska

Paulina Hennig-Kloska

BM-WP.050.4.2024.KM
2991070.11674831.9390650
Warszawa, 24-01-2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację Pana Posła Tomasza Nowaka **w sprawie dofinansowania modernizacji oświetlenia ulicznego**, znak: K10INT770, poniżej przedstawiam stosowne informacje, przygotowane w porozumieniu z Narodowym Funduszem Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej.

1. Czy zostanie wdrożony nowy, celowany program dofinansowania wymiany oświetlenia ulicznego przeznaczony dla wszystkich samorządów? Jeśli tak, to proszę o określenie ram czasowych.
2. Czy MKiŚ może wskazać inne programy rządowe lub unijne, których środki można wykorzystać na w/w cel?

Uprzejmie informuję, że aktualnie Narodowy Fundusz Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej nie planuje wdrożenia nowego, celowanego programu dofinansowania wymiany oświetlenia ulicznego skierowanego do jednostek samorządu terytorialnego.

Uzyskanie dofinansowania do tego rodzaju przedsięwzięć będzie możliwe w ramach Programu Fundusze Europejskie na Infrastrukturę, Klimat, Środowisko 2021-2027 (FEnIKS), którego Szczegółowy Opis Priorytetów został opublikowany w dniu 30.12.2022 r. na stronie: <https://www.pois.gov.pl/strony/o-programie/fundusze-europejskie-na-infrastrukture-klimat-srodowisko/dokumenty/szczegolowy-opis-priorytetow/>.

Ponadto, w pewnym zakresie, dofinansowanie takich przedsięwzięć może wpisywać się w niektóre komponenty Krajowego Planu Odbudowy i Zwiększania Odporności (KPO), w tym przykładowo instrument Zielonej Transformacji Miast. Szczegółowe informacje o naborach w ramach KPO dostępne są pod linkiem: <https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/strony/o-funduszach/fundusze-na-lata-2021-2027/krajowy-plan-odbudowy/nabory/>.

Projekty związane z modernizacją oświetlenia ulicznego mogą być co do zasady finansowane ze środków unijnych w ramach programów regionalnych, zgodnie z właściwością miejscową. Na potrzeby odpowiedzi na interpelację wskazano możliwości aplikowania o środki w województwie wielkopolskim, gdzie wsparcie takie jest udzielane w ramach programu Fundusze Europejskie dla Wielkopolski 2021-2027.

Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego

Zgodnie ze Szczegółowym Opiszem Priorytetów Programu (wersja SZOP.FEWP.009). – stan na 17 stycznia 2024 r. ze środków EFRR (Europejski Fundusz Rozwoju Regionalnego) można uzyskać dofinansowanie w ramach poniższych działań.

1. Działanie FEWP.02.02 Wspieranie efektywności energetycznej i redukcji emisji gazów cieplarnianych - Instrumenty finansowe (*wsparcie w ramach tego działania realizowane będzie w ramach instrumentów finansowych, tj. pożyczki, dotacje w ramach instrumentu finansowego):

Typ projektu nr 4: wsparcie FEW obejmuje realizację projektów w zakresie **modernizacji i rozbudowy istniejącego oświetlenia ulicznego na energooszczędne** (wyłącznie jako element projektów wskazanych w punktach 1-3^{1*}) obejmującą:

- a) kompleksową modernizację oświetlenia zewnętrznego, w tym: wymianę istniejących energochłonnych opraw oświetleniowych na energooszczędne oprawy oświetleniowe wraz ze źródłem światła wyposażone w układy redukcji mocy w zakresie istniejącej sieci oświetleniowej,
- b) uzupełnienie oświetlenia ulicznego o nowe energooszczędne oprawy oświetleniowe wraz ze źródłem światła wyposażone w układy redukcji mocy (tylko w zakresie istniejącej sieci oświetleniowej i istniejącej sieci nN).

2. Działanie FEWP.03.01 Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej;

3. Działanie FEWP.03.02 Rozwój zrównoważonej mobilności miejskiej w ramach ZIT

Typ projektu nr 2: interwencje na rzecz zwiększenia zrównoważonej mobilności i funkcjonalności i efektywności transportu miejskiego – pozostała infrastruktura.

- a) budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury transportu (m.in.: sieci tramwajowych i autobusowych – z ograniczeniem do inwestycji w przebudowę lub rozbudowę sieci drogowej wykorzystywanej na potrzeby zbiorowego transportu publicznego; buspasy; przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia oraz/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu: pasy skrętów dla autobusów, śluz na skrzyżowaniach, infrastruktura drogowa przy pętlach tramwajowych/autobusowych, stacjach kolejowych; wyposażenie dróg i ulic w obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego i niechronionych użytkowników dróg, **energooszczędne oświetlenie led** (niedominujący element projektu);

Typ projektu nr 3: Wspieranie zeroemisyjnych form indywidualnej mobilności:

¹ 1) poprawa efektywności energetycznej w sektorze mieszkaniowym wraz z instalacją urządzeń OZE oraz wymianą i/lub modernizacją źródeł ciepła, albo podłączeniem do sieci ciepłowniczej i/lub chłodniczej (...).

2) budowa i/lub modernizacja systemów ciepłowniczych i chłodniczych (sieci) wraz z magazynami ciepła zgodnie z dyrektywą o efektywności energetycznej (Inwestycje o mocy zamówionej nie więcej niż 5MW).

3) realizacja projektów pilotażowych i demonstracyjnych w zakresie infrastruktury zeroemisyjnej bardziej efektywnej energetycznie niż obowiązujące wymogi prawne

- a) Budowa i rozbudowa dróg rowerowych (w tym kontrapasów) oraz dróg dla pieszych i rowerów, wraz z infrastrukturą towarzyszącą (element projektu), kontraruchów oraz pasów ruchu dla rowerów;
- b) Inne działania infrastrukturalne uwzględniające obiekty wspierające niezmotoryzowanych uczestników ruchu, w tym system roweru miejskiego z infrastrukturą rowerową (np.: stojaki, urządzenia do pomiaru ruchu rowerowego, wiaty rowerowe, zaplecze sanitarne, stacje samoobsługowej naprawy rowerów, słupy rowerowe, przejścia i azyle dla pieszych, **oświetlenie** (element projektu)).

4. Działanie FEWP.04.01 Infrastruktura drogowa

Typ projektu nr 1: Budowa, przebudowa, rozbudowa, modernizacja dróg wojewódzkich, skrzyżowań (w tym z ruchem okrężnym) wraz z infrastrukturą towarzyszącą (osłony przeciwolśnieniowe lub ekrany akustyczne; chodniki znajdujące się w ciągu drogi; przejścia dla pieszych, jak również wszelkie inne prace infrastrukturalne pozwalające zwiększyć bezpieczeństwo pieszych, rowerzystów czy zwierząt; ścieżki rowerowe znajdujące się w ciągu drogi lub bezpośrednio służące wyłączeniu ruchu rowerowego z drogi będącej przedmiotem projektu; **oświetlenie wzdłuż drogi będącej przedmiotem projektu**; infrastruktura drogowa przyczyniająca się do ochrony środowiska (np. urządzenia odwadniające, w tym kanalizacja deszczowa, zbiorniki retencyjne, przepusty, sączki, zbiorniki odparowujące, separatory dla wód opadowych); kanalizacja teletechniczna; miejsca do wypoczynku dla kierowców, w tym wyposażenie dotyczące wkomponowania ww. rodzaju projektów w krajobraz; zieleń ozdobna i ochronna (zieleń przydrożna); zatoki dla autobusów zatoki postojowe (niebędące miejscami parkingowymi, a służące krótkiemu postojowi).

Działanie FEWP.07.01 Rewitalizacja (*wsparcie dedykowane projektom o charakterze komercyjnym)

Działanie FEWP.07.02 Rewitalizacja – Instrumenty finansowe (*wsparcie dedykowane projektom o charakterze komercyjnym wdrażane w ramach instrumentów finansowych, tj. pożyczki, dotacje w ramach instrumentu finansowego)

W zakresie projektów niekomercyjnych i komercyjnych na rzecz rewitalizacji obszarów zdegradowanych na obszarach miejskich oraz innych niż miejskie elementami uzupełniającymi zakres interwencji typów projektów 1 i 2 mogą być: termomodernizacja budynku, instalacja monitoringu lub **oświetlenia w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa publicznego**, (...)

Działanie FEWP.08.01 Wspieranie rozwoju programowanego w Lokalnych Strategiach Rozwoju (RLKS)

W zakresie projektów obejmujących wsparcie RLKS w ramach kultury, turystyki, ochrony powietrza, adaptacji do zmian klimatu, aktywizacji społecznej, odnowy wsi, społeczeństwa informacyjnego elementami uzupełniającymi zakres interwencji mogą być: termomodernizacja budynku, instalacja monitoringu lub **oświetlenia w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa publicznego**;

Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji

Dodatkowo, warto zwrócić uwagę na **Fundusz na rzecz Sprawiedliwej Transformacji (FST)**, który jest nowym instrumentem finansowym w ramach polityki spójności, skierowanym do regionów i sektorów, które w największym stopniu zmierzą się z wyzwaniem społeczno-gospodarczymi w związku z wdrażaniem Europejskiego Zielonego Ładu (EZŁ). W województwie wielkopolskim wsparcie dotyczy podregionu konińskiego.

Działanie FEWP.10.05 Sprawnie funkcjonujący i zdekarbonizowany transport publiczny

Typ projektu nr 3: Budowa, przebudowa, rozbudowa i modernizacja infrastruktury transportu zbiorowego, obsługi pasażerów oraz poprawy przepływu pasażerów związku ze zmieniającą się geografią dojazdów (do pracy, szkół, usług itp.), w tym:

- b) budowa, przebudowa i modernizacja infrastruktury transportu (m.in.: sieci autobusowych – z ograniczeniem do inwestycji w przebudowę lub rozbudowę sieci drogowej wykorzystywanej na potrzeby zbiorowego transportu publicznego; buspasy; przebudowa skrzyżowań w celu ułatwienia i/lub nadania priorytetu transportowi publicznemu w ruchu: pasy skrętów dla autobusów, śluzy na skrzyżowaniach, infrastruktura drogowa przy pętlach autobusowych, stacjach kolejowych; wyposażenie dróg i ulic w niezbędne obiekty i urządzenia drogowe służące bezpieczeństwu ruchu pojazdów transportu publicznego i niechronionych użytkowników dróg (m.in. zatoki, przystanki, przejścia/azyle dla pieszych) **energooszczędne oświetlenie led** (jako uzupełniający, niedominujący element projektu),
- c) dróg pieszych i rowerowych zwiększających dostępność do węzłów/centrów publicznego transportu zbiorowego (wraz z infrastrukturą rowerową (np. stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów, śluzy rowerowe, kładki rowerowe i pieszo-rowerowe zlokalizowane w ciągach ścieżek rowerowych, **oświetlenie** (jako element projektu)).

Typ projektu nr 5: Rozwój infrastruktury dla indywidualnego ruchu nieemisyjnego, w tym:

- b) Inne działania infrastrukturalne uwzględniające obiekty przeznaczone dla ruchu nieemisyjnego uczestników ruchu, w tym system roweru miejskiego z infrastrukturą rowerową (np. stojaki, wiaty rowerowe, stacje samoobsługowej naprawy rowerów, śluzy rowerowe, kładki rowerowe i pieszo-rowerowe zlokalizowane w ciągach ścieżek rowerowych, **oświetlenie** (jako element projektu)).

Działanie FEWP.10.07 Infrastruktura na rzecz aktywnego społeczeństwa, edukacyjna oraz rewitalizacja wspierająca transformację gospodarki

W ramach projektów obejmujących rewitalizację obszarów zdegradowanych cechujących się negatywnym wpływem sektora wydobywczo-energetycznego (w szczególności na obszarach, na których występują tereny przemysłowe, w tym pokopalnie), elementami uzupełniającymi projektu może być: termomodernizacja budynku, instalacji monitoringu lub **oświetlenia w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa publicznego** (...) w zakresie:

- a) prac w ramach budynków, obiektów i przestrzeni wraz z przyległym otoczeniem znajdujących się na obszarach rewitalizacji,
- b) zagospodarowania przestrzeni publicznych,
- c) poprawy funkcjonalności i bezpieczeństwa przestrzeni publicznych,
- d) prac w ramach dróg rowerowych i pieszych oraz infrastruktury drogowej.

Szczegółowe informacje na temat zasad i terminów naborów dostępne są dla wszystkich zainteresowanych na portalu dedykowanym środkom unijnym:

<https://www.funduszeuropejskie.gov.pl/>

a dla województwa wielkopolskiego w zakładce: <https://wrpo.wielkopolskie.pl/dowiedz-sie-wiecej-o-programie/fundusze-europejskie-dla-Wielkopolski-2021-2027>

ESCO

Niezależnie od wsparcia dotacyjnego, warto rozważyć inne metody i koncepcje dotyczące efektywności energetycznej np. oparte o system przedsiębiorstw ESCO. Przedsiębiorstwo oszczędzania energii typu ESCO (skrót od Energy Service Company) to firma świadcząca usługi energetyczne lub dostarczająca innych środków poprawy efektywności energetycznej dla użytkownika/odbiorcy energii, biorąc przy tym na siebie pewną część ryzyka finansowego. Zapłata za wykonane usługi jest oparta (w całości lub w części) na osiągnięciu poprawy efektywności energetycznej oraz spełnieniu innych uzgodnionych kryteriów efektywności.

Firma typu ESCO angażuje swoje środki finansowe w przeprowadzenie u klienta przedsięwzięcia modernizacyjnego, a odzyskuje poniesione nakłady (wraz z wynagrodzeniem) poprzez płatności rozłożone w czasie. Okres zwrotu inwestycji zależy od indywidualnych ustaleń pomiędzy stronami. Płatności dokonywane przez klienta pochodzą z wygenerowanych oszczędności w kosztach energii. W praktyce istnieje szereg modeli usług świadczonych przez firmy typu ESCO, które różnią się sposobem finansowania, podziałem ryzyka oraz podziałem zysków pochodzących z zaoszczędzonych pieniędzy.

Firma typu ESCO może korzystać z różnych źródeł finansowania, w tym również z finansowania, które uzyskał klient (m.in. w formie pomocy publicznej polegającej na uzyskaniu różnego rodzaju dotacji lub finansowania).

Więcej na ten temat: <https://www.gov.pl/web/klimat/lista-dostepnych-dostawcow-uslug-energetycznych>

Dodatkowo pragnę podkreślić, że w wyniku nowelizacji przepisu art. 18 ustawy – Prawo energetyczne (Dz. U. z 2022 r. poz. 1385 z późn. zm., z dniem 1 stycznia 2004 r. ustawodawca rozszerzył obowiązek finansowania oświetlenia dróg publicznych przez gminy z dróg będących własnością gminy do wszystkich dróg znajdujących się na terenie gminy, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych w rozumieniu przepisów o autostradach płatnych. W poprzednim stanie prawnym finansowanie oświetlenia ulic, placów i dróg także należało do zadań własnych gmin, ale jedynie w odniesieniu do tych dróg, które znajdowały się na terenie gminy i których gmina była zarządcą. Oświetlenie dróg niebędących w zarządzie gminy finansowane było z budżetu państwa. Rozszerzenie obowiązku finansowania przez gminy oświetlenia ulicznego o wszystkie drogi znajdujące się na terytorium gminy, z wyjątkiem autostrad i dróg ekspresowych, w rozumieniu ustawy o autostradach płatnych, wynikało z przeprowadzanej w tym czasie reformy systemu finansów samorządu terytorialnego, której celem miała być zmiana warunków funkcjonowania, decentralizacja funkcji państwa oraz przeniesienie części dochodów państwa do samorządów. Nałożenie na gminy dodatkowego obowiązku, jakim jest finansowanie oświetlenia ulicznego wszystkich dróg znajdujących się na terenie gminy, z wyłączeniem autostrad i dróg ekspresowych, w rozumieniu przepisów o autostradach płatnych, wiązało się z przekazaniem gminom dodatkowych środków pieniężnych, m.in. na ten cel.

W wyniku nowelizacji przepisów ustawy z dnia 13 listopada 2003 r. o dochodach jednostek samorządu terytorialnego (Dz. U. z 2022 r. poz. 2267 z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą o dochodach JST”, przez ustawę z dnia 15 września 2022 r. o zmianie ustawy o dochodach jednostek samorządu terytorialnego oraz niektórych innych ustaw (Dz. U. poz. 1964), przyjęto szereg mechanizmów wsparcia jednostek samorządu terytorialnego (JST) w realizacji ich zadań publicznych. Ustawa o dochodach JST przewiduje, że źródłem

dochodów własnych JST są udziały we wpływach z podatku dochodowego od osób fizycznych (PIT). W zakresie dodanego art. 70j ustawy o dochodach JST, wprowadzono podstawę prawną przekazania w 2022 r. dodatkowych dochodów z tytułu udziału we wpływach z PIT, w łącznej wysokości 13,673 mld zł, w celu wsparcia jednostek samorządu terytorialnego w realizacji ich zadań. Łączna kwota dodatkowych środków pieniężnych, składała się z dwóch kwot składowych. Pierwsza (7,793 mld zł) nawiązuje do wysokości części rozwojowej subwencji ogólnej, która zostaje przekazana odpowiednio do gmin, powiatów i województw w 2023 r. Środki z tej kwoty otrzymały wszystkie jednostki – proporcjonalnie do wysokości dochodów z tytułu udziału we wpływach z PIT planowanych na 2023 r. Natomiast druga kwota składowa (5,880 mld zł), pozostająca po rozdysponowaniu ww. kwoty odpowiadającej części rozwojowej subwencji ogólnej, została rozdzielona na części przysługujące poszczególnym rodzajom JST, tj. gminom, powiatom i województwom proporcjonalnie do wysokości udziału planowanych na rok 2023 dochodów z tytułu udziałów we wpływach z PIT.

Ponadto, stosownie do przepisów ustawy z dnia 7 grudnia 2023 r. o zmianie ustaw w celu wsparcia odbiorców energii elektrycznej, paliw gazowych i ciepła (Dz.U. 2023 poz. 2760), niezależnie od wzrostu cen energii elektrycznej na rynku hurtowym w pierwszym półroczu 2024 r. w rozliczeniach z m.in. jednostkami samorządu terytorialnego lub podmiotami świadczącymi na rzecz tej jednostki usługi, w tym samorządowymi zakładami budżetowymi, samorządową jednostką budżetową oraz spółkami, o których mowa w art. 9 ust. 1 oraz art. 14 ust. 1 ustawy z dnia 20 grudnia 1996 r. o gospodarce komunalnej (Dz. U. z 2021 r. poz. 679), w zakresie, w jakim zużywają energię elektryczną na potrzeby wykonywania zadań zleconych i zadań własnych, w tym usług świadczonych w ogólnym interesie gospodarczym, m.in. z zakresu dróg, ulic, mostów, placów oraz organizacji ruchu drogowego, stosowana będzie, podobnie jak w 2023 roku cena za obrót energią elektryczną tzw. cena maksymalna.

Z wyrazami szacunku

Paulina Hennig-Kłoska
Minister Klimatu i Środowiska
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:
Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM.