

Instytut Reform – uwagi do Planu Społeczno-Klimatycznego

1. Uwagi do rozdziału 1.: Zarys ogólny i proces opracowania Planu Społeczno-Klimatycznego

Podrozdział	Strona	Treść uwagi	Uzasadnienie
1.1.1.	6	Uspójnienie definicji wykluczenia komunikacyjnego z projektem ustawy o zmianie ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw z 6 czerwca 2025 r.	Warto, aby Plan Społeczno-Klimatyczny (PSK) był spójny z innymi ważnymi rządowymi inicjatywami, w tym propozycjami ustaw. W ten sposób możliwe jest zwiększenie transparentności PSK i zwiększenie skuteczności projektowanych działań.
1.1.2.	11	Zapewnienie komplementarności i efektu synergii pomiędzy środkami w PSK związanymi z doradztwem w sektorze budynków – operatorami CzP, pracownikami OPS, doradcami energetycznymi/klimatycznymi.	W rozpisanej liście działań w sektorze budynków znajdują się pożądane instrumenty dotyczące doradztwa i szkolenia – PP „Czyste Powietrze” (operatorzy), Szkolenia pracowników OPS, doradztwo energetyczne/klimatyczne w ramach sieci doradców w jst. Aby zwiększyć efektywność tych działań, warto ustalić jasny podział zadań i celów tych instrumentów i zagwarantować efektywną współpracę osób, które będą wykonywać usługi doradcze. W tym celu warto rozważyć również dopisanie środka w PSK dotyczącego przygotowania w ramach wdrażania PSK spójnego krajowego systemu doradztwa dla osób ubogich energetycznie, wykorzystującego dotychczasowe doświadczenia, aby zwiększyć efektywność działań w trakcie, a także po zakończeniu wdrażania PSK.
1.1.2.	11	Kierunkowe i opisowe wskazanie na pożądane cele wydatkowania dochodów budżetowych z ETS2, wykraczające poza alokację z SFK, a także wstępne opisanie jak te fundusze będą mogły uzupełniać działania wpisane w PSK	W PSK warto zawrzeć deklarację dotyczącą przeznaczenia pozostałych dochodów z ETS2 na cele spójne z PSK. Są to fundusze, które mogą uzupełniać działania z PSK i wskazanie tego faktu już na etapie PSK da sygnał dla całego otoczenia i społeczeństwa, że PSK to nie jedyne źródło finansowania walki z ubóstwem transportowym i energetycznym oraz przygotowania wdrażania systemu ETS2S2. Pozwoli to na uzyskanie poparcia społecznego wprowadzanych zmian i zwiększy przewidywalność procesu wdrażania systemu ETS2, który jest nierozzerwalny z PSK.
1.1.3.	12	Uzupełnienie celów środków i inwestycji	Cel „Przeciwdziałanie skutkom wdrożenia ETS2 w kontekście zjawiska ubóstwa transportowego” powinien zostać rozszerzony także o zjawisko ubóstwa energetycznego. Cel „Ograniczenie liczby gospodarstw domowych dotkniętych zjawiskiem ubóstwa energetycznego” powinien zostać rozszerzony także o gospodarstwa dotknięte zjawiskiem ubóstwa transportowego. Cel „Zmniejszenie emisji CO2 z budynków mieszkalnych” powinien zostać rozszerzony o zmniejszenie emisji w sektorze transportu.

			Cel „Zmniejszenie skutków wejścia ETS2 w kontekście kosztów ponoszonych na paliwa grzewcze w ramach prowadzonej działalności przez mikroprzedsiębiorstwa oraz zmniejszenie emisji CO2 z budynków użytkowych” powinien zostać poszerzony o zmniejszenie uzależnienia mikroprzedsiębiorstw od paliw kopalnych.
1.2.	14	Podzielenie „Ogólnego zarysu bieżącej sytuacji” na opisywane sektory poprzez śródtytuły (analogicznie do części 1.1.1.)	Zwiększy to przejrzystość dokumentu.
1.2.	15	Dodanie w opisie bieżącej sytuacji opisu propozycji projektu zmian ustawy o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw z 6 czerwca 2025 r., które dotyczą wykluczenia i ubóstwa transportowego.	Proponowane rozwiązania w projekcie zmiany wskazanej ustawy (np. definicja wykluczenia transportowego, powstanie Funduszu Przeciwdziałania Wykluczeniu Transportowemu) będą miały bardzo istotny wpływ na krajową politykę ograniczania ubóstwa transportowego i na beneficjentów PSK w sektorze transportu.
1.4.	17	Dodanie opisu wyjaśniającego relacje między pojęciem ubóstwa transportowego i wykluczenia komunikacyjnego/transportowego	Dla jasności dokumentu i przedstawionej wizji warto wytłumaczyć relację pomiędzy pojęciem ubóstwa transportowego a wykluczenia komunikacyjnego/transportowego, które pojawiało się w ostatnich latach znacznie częściej w debacie eksperckiej i publicznej. Także dla spójności z innymi dokumentami warto odnieść proponowaną definicję ubóstwa transportowego do proponowanej w projekcie zmiany ustawy o publicznym transporcie zbiorowym definicji wykluczenia komunikacyjnego.
1.4.	18	Dodania pogłębionego opisu metodyki opracowania wskaźnika – Wskaźnik Ubóstwa Podaży Usług Transportowych (WUPUT)	Dodanie pogłębionego opisu metodyki WUPUT w PSK pozwoli niezależnym ekspertom wspomóc administrację publiczną w dalszym ulepszaniu szacowania tego, kluczowego i trudnego do skwantyfikowania wymiaru dostępności transportu publicznego. Ta metodyka może zostać także opublikowana w osobnym, publicznie dostępnym dokumencie, do którego PSK może się odnosić. Natomiast warto, aby w samym PSK było co najmniej wskazane na jakich danych ten wskaźnik się opiera.
1.4.	20	Zamiana słów „budynek z przeciekającym dachem” na „ludność mieszkająca w budynkach w złym stanie technicznym”.	Poprawa precyzji dokumentu.
1.4.	21	Dodanie informacji o roku, w którym ubóstwo energetyczne dotyczyło „12% polskiego społeczeństwa” i rozważenie dla spójności dokumentu konsekwentnego używania liczby lub	Zwiększenie precyzji i jasności dokumentu. Według GUS dla 2022 r. wskaźnik WKND wynosił 10,47%.

		udziału procentowego gospodarstw domowych	
1.4.	21	Zamiana z „Zgodnie z dyrektywą efektywnościową zjawisko ubóstwa energetycznego mierzy się średnią arytmetyczną czterech wskaźników” na „Zgodnie z dyrektywą efektywnościową zjawisko ubóstwa energetycznego można mierzyć średnią arytmetyczną czterech wskaźników”	Zgodnie ze wskazaną dyrektywą Państwa Członkowskie UE mogą opracować własny wskaźnik ubóstwa energetycznego.
1.4.	21	Doprecyzowanie do jakiego dokumentu odnosi się zdanie „Ubóstwo energetyczne jest mierzone jako średnia z czterech wskaźników EU SILC oraz dodatkowo na podstawie wskaźnika Wysokie Koszty – Niskie Dochody.”	Potrzeba transparentności i precyzji dokumentu.
1.4.	21	Zaktualizowanie danych na wykresie „Wskaźniki % ubóstwa energetycznego w Polsce”, tak aby zaprezentować najnowsze wartości publikowane przez GUS (Wysokie Koszty, Niskie Dochody: 10,47%, Podwójna mediana wydatków na energię (2M): 19,32%, Zdolność do terminowego opłacania rachunków (Bills): 1,13%)	Potrzeba zapewnienia najlepszej jakości diagnozy problemu ubóstwa energetycznego w PSK, także w kontekście uzasadnienia opisywanych poniżej inwestycji i środków.
1.4.	21	Poprawa literówki w oznaczeniu wskaźnika z Eurostatu: z „ilc_mhod01” na „ilc_mdho01”	Dla poprawy precyzji dokumentu
1.4.	21	Dodanie źródła do informacji o „wymogach i standardach unijnych, takich jak te przyjęte przez Europejskie Obserwatorium Ubóstwa Energetycznego”.	Dodanie informacji o publikacji Europejskiego Obserwatorium Ubóstwa Energetycznego, w której można zapoznać się z przytaczanymi wymogami i standardami unijnymi, poprawi transparentność i precyzję dokumentu.

1.4.	20	Wykorzystanie w definicji ubóstwa transportowego i identyfikacji obszarów nim zagrożonych danych demograficznych	O ile Podrozdział 1.4. skupia się na definicji typów ubóstwa oraz identyfikacji obszarów zagrożonych w oparciu o kryteria dochodowe oraz dostępności transportu, o tyle wobec dość dobrej identyfikacji grup szczególnie narażonych na ten typ ubóstwa (młodzież, osoby starsze, kobiety itd.) zasadne i wykonalne wydaje się zbadanie wskazanych obszarów również pod kątem struktury demograficznej i udziału grup szczególnie narażonych w populacji. Umożliwiłoby to znalezienie potencjalnie najbardziej priorytetowych obszarów interwencji.
1.4.	22	Uspójnienie i uporządkowanie dokumentu pod kątem wskaźników (a więc i skali) szacowanego ubóstwa energetycznego.	Potrzeba zapewnienia klarowności dokumentu, także w kontekście uzasadnienia pod później wypisane inwestycje i środki. W dokumencie zarówno wskazana jest miara WKND 12% (str. 21), jak i 9,05% dla 2019 r. (str. 22). Nie jest też wykazana hierarchia tych miar i ich późniejsze wykorzystanie. Warto również wykorzystać najnowsze dostępne dane i zebrać je dla wszystkich wymienionych w dokumencie wskaźników w jednej tabeli lub na jednym wykresie.
1.4.	24	Doprecyzowanie dla jakiej miary średnie ubóstwo energetyczne w UE wynosi „6-7%”	Dla jasności, spójności dokumentu, a także formułowania wniosków pod kątem inwestycji. Według średniej z czterech wskaźników Polska jest poniżej średniej unijnej, jeśli chodzi o ubóstwo energetyczne.
1.5.	28	Doprecyzowanie dla jakiego roku są określone poszczególne wskaźniki kontekstu	Dla przystępności dokumentu.
1.5.	29	Przesunięcie akapitu zaczynającego się od słów „Ze względu na panujące w Polsce warunki pogodowe” do części rozdziału dotyczącej ubóstwa energetycznego	Dla poprawienia jasności i przejrzystości dokumentu; akapit ten dotyczy tylko ubóstwa energetycznego, przez co nie stanowi odpowiedniego wprowadzenia do dalszego tekstu.
1.4, 1.5.	31	Prezentacja wpływu na przykładzie decyli dochodowych, nie kwintyli	Proponujemy rozważenie prezentacji danych w oparciu o grupy decylowe, a nie kwintylowe, ponieważ pozwala to na bardziej precyzyjne określenie wpływu ETS 2 na poszczególne grupy dochodowe i co za tym idzie, sprawniejszą kalibrację działań w ramach PSK
1.5.	37	Doprecyzowanie, co znajduje się na wykresach opisanych jako „węgiel” i „gaz” pod tabelą przedstawiającą ścieżkę cen pozwoleń na emisje w systemie ETS2.	Dla zwiększenia jasności i precyzji dokumentu.

1.5.	39	Doprecyzowanie, co oznacza, że ryzyko wzrostu ubóstwa energetycznego w 2030 r. „osiągnięciem poziom 25%”	Dla poprawy precyzji i spójności dokumentu.
1.5.	39	Poprawa wartości wzrostu liczby gospodarstw domowych w ubóstwie energetycznym w latach 2023-2032, a także poprawa opisu wyników modelowania z tabeli dot. scenariusza WAM+ETS2	Wartość wzrostu według tabeli dot. WAM+ETS2 w podanych latach wynosi 0,14 mln gospodarstw, a nie 0,3 mln jak wskazano. Ponadto opisywany wynik modelowania -porównywanie wartości między 2023 a 2032 bez uwzględnienia skoku do 2026 (przed wprowadzeniem ETS2) - może prowadzić do niepoprawnej interpretacji danych. Należy jaśniej opisać, że wzrost 2023-2026 wynika z innych czynników niż ETS2.
1.5.	43	Dodanie dodatkowego kryterium dotyczącego niskiej płynności lub wysokim zadłużeniu do definicji mikroprzedsiębiorstw w trudnej sytuacji zapisanej w PSK	W PSK za „mikroprzedsiębiorstwo w trudnej sytuacji” uznano podmiot, którego koszty zakupu paliw grzewczych przekraczają 5% przychodów firmy. Choć to kryterium jest istotne ze względu na fakt, że wskazuje poziom potencjalnego wpływu wdrożenia systemu ETS2, to wydaje się ono nie w pełni wystarczające. Warto rozważyć uzależnienie progu % kosztów zakupu paliw grzewczych w przychodzie proporcjonalnie od emisyjności typu źródła wykorzystywanego i wesprzeć w pierwszej kolejności inwestycje w przedsiębiorstwach, które czeka wyższy wzrost kosztów związanych z ets2 (m.in. wykorzystujące węgiel). Ponadto ta definicja nie uwzględnia zdolności samofinansowania inwestycji przez mikroprzedsiębiorcę lub zdolności pozyskania finansowania z sektora prywatnego. Natomiast wsparcie z SFK powinno być ograniczone do mikroprzedsiębiorstw, które nie posiadają wystarczającej zdolności kredytowej i kapitału własnego, aby przeprowadzić inwestycję odejścia od paliw kopalnych. Wskazuje na to również definicja mikroprzedsiębiorstw w trudnej sytuacji z rozporządzenia 2023/955, w której oprócz znaczącego odczuwania cen przez takie podmioty podkreśla również „nie mają środków na renowację zajmowanego przez siebie budynku albo na zakup pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych albo na przejście na alternatywne zrównoważone rodzaje transportu”. W tym celu warte rozważenia jest dodanie jednego ze wskaźników przedstawionych w publikacji <i>Robinaite, V., Neniskis, E., Konstantinaviciute, I., & Tarvydas, D. (2025). Identifying and Assessing Vulnerable Micro-Enterprises in Lithuania. Sustainability, 17(12), 5405</i> , m.in. maksymalny stosunek kapitału własnego do pasywów (np. 0.5 lub mniej).

2. Uwagi do rozdziału 2.: FAZA I - 2. Opis środków i inwestycji, kamieni milowych i wartości docelowych:

Podrozdział	Strona	Treść uwagi	Uzasadnienie
2.1.2.1.1.	47	Usunięcie słów „lub ekoprojektu” w zdaniu „Wg danych zawartych w Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków, liczba budynków jednorodzinnych, które posiadają wyłącznie źródło ciepła na paliwa stałe o standardzie emisyjnym poniżej 5 klasy lub ekoprojektu wynosi w Polsce ponad 2,8 miliona.”	Wymagania związane ze standardem ekoprojektu są bardziej restrykcyjne niż wymagania klasy 5. Budynki jednorodzinne posiadające źródło ciepła na paliwo stałe o standardzie poniżej klasy 5, automatycznie będą posiadały źródło ciepła niespełniające wymagań ekoprojektu. Proponuje się przyjęcie brzmienia: „Według danych zawartych w Centralnej Ewidencji Emisyjności Budynków, liczba budynków jednorodzinnych, które posiadają wyłącznie źródło ciepła na paliwa stałe o standardzie emisyjnym poniżej 5 klasy wynosi w Polsce ponad 2,8 miliona.”
2.1.2.1.1.	47	Usunięcie zdania „Średnioroczne koszty zużycia energii elektrycznej statystycznego gospodarstwa domowego to 2258 PLN (2523 kWh).” lub rozwinięcie powodu, dla którego ta informacja została podana.	Akapit, w którym pojawia się informacja o średniorocznych kosztach zużycia energii elektrycznej dotyczy ogrzewania budynków i wykorzystywanych w tym celu paliw. Informacja dotycząca zużycia energii elektrycznej na potrzeby inne niż ogrzewanie budynku zaburza odbiór tego fragmentu tekstu, gdyż nie jest spójna z pozostałą treścią. Proponuje się usunięcie zdania „Średnioroczne koszty zużycia energii elektrycznej statystycznego gospodarstwa domowego to 2258 PLN (2523 kWh)” lub jego rozwinięcie z uzupełnieniem powodu, dla którego ta informacja została podana.
2.1.2.1.1.	48	Uspójnienie sposobu podawania udziału budynków izolowanych w ogólnym zasobie budynków	Różnorakie, zmieniane w obrębie jednego zdania sposoby podawania udziału budynków izolowanych w ogólnym zasobie budynków utrudniają odbiór tekstu. Rekomendowane jest uspójnienie tego sposobu w całym fragmencie lub przynajmniej w obrębie poszczególnych zdań. Proponuje się przyjęcie brzmienia: „Co piąte mieszkanie znajduje się w budynku całkowicie pozbawionym izolacji ścian zewnętrznych, przy czym co czwarte znajduje się w budynku jednorodzinnym. Ponad 40% mieszkań mieści się w budynkach z izolacją o grubości od 5 do 12 cm, a jedynie 25% w budynkach z izolacją przekraczającą 12 cm. Dodatkowo co trzecie mieszkanie znajduje się w budynku, w którym strop nad ostatnią kondygnacją lub poddasze pozostają nieocieplone. Z perspektywy potrzeb inwestycyjnych zauważalne jest duże zapotrzebowanie na prace termomodernizacyjne. Aż 41% właścicieli domów jednorodzinnych wskazuje na potrzebę docieplenia poddasza lub ostatniej kondygnacji. Co trzeci właściciel zwraca uwagę na konieczność ocieplenia ścian, wymiany stolarki oraz modernizacji instalacji grzewczej. Komfort cieplny pozostaje problemem w wielu budynkach, zwłaszcza tych nieocieplonych. W sezonie grzewczym niedogrzanie pomieszczeń stanowi problem w co trzecim mieszkaniu, a w budynkach bez izolacji ten udział wzrasta do prawie połowy gospodarstw domowych.”

2.1.2.1.1.	49	Uzupełnienie informacji o specjalnej ścieżce w programie Czyste Powietrze w ramach komponentu zasilanego z SFK	W projekcie SPK zawarto informację, że <i>Program Priorytetowy „Czyste Powietrze” (dalej: PPCP) adresuje w odpowiedni sposób problemy osób dotkniętych ubóstwem energetycznym w zakresie działań inwestycyjnych celem poprawy komfortu życia.</i> Proponuje się przyjąć brzmienie: <i>„Program Priorytetowy „Czyste Powietrze” (dalej: PPCP) ma potencjał do lepszego zniwelowania problemów doświadczanych przez osoby dotknięte ubóstwem energetycznym w zakresie działań inwestycyjnych celem poprawy komfortu życia.”</i> Jednocześnie należy wskazać, że obecna wersja programu w niewystarczający sposób adresuje te problemy. Zgodnie z zasadami programu obowiązującymi od marca 2025 roku, najwyższy poziom dofinansowania, oprócz warunków związanych z dochodami, przysługuje tylko w tych budynkach, w których wskaźnik zapotrzebowania na EU > 140 kWh/m²/rok. Budynki, w których ten wskaźnik wynosi np. 130 kWh/m²/rok, mimo niskich dochodów z takiego dofinansowania nie mogą skorzystać. Równocześnie należy podkreślić, że choć wzrost kosztów ogrzewania gazem będzie mniej dotkliwy niż węglem, to obecnie gospodarstwa domowe ogrzewane przestarzałymi kotłami gazowymi czy olejowymi nie mają możliwości skorzystania z dofinansowania na wymianę urządzenia grzewczego (które przysługuje tylko na paliwa stałe). Ulga termomodernizacyjna dla osób dotkniętych ubóstwem energetycznym takiego wsparcia nie stanowi. Projekt SPK wskazuje również, że <i>PPCP z PSK będzie skierowany do podwyższonego i najwyższego poziomu dofinansowania.</i> W związku z ograniczonym budżetem proponuje się, aby specjalna ścieżka objęła w pierwszej kolejności te gospodarstwa domowe, których dochody są najniższe, a budynki ogrzewane są bezpośrednio za pomocą węgla. To te gospodarstwa domowe są najbardziej narażone skutkami wprowadzenia systemu ETS2. Co więcej, w takim wypadku dofinansowanie powinno zostać wypłacone pod warunkiem przeprowadzenia kompleksowej termomodernizacji i wymiany źródła ciepła na niskoemisyjne.
------------	----	---	--

2.1.2.1.1.	50	Poprawa opisu głównego celu programu Czyste Powietrze	Zaproponowany w obecnej wersji PSK główny cel programu Czyste Powietrze to <i>poprawa jakości powietrza poprzez zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych przez wymianę źródeł ciepła zasilanych kopalnymi paliwami stałymi i poprawę efektywności energetycznej budynków mieszkalnych jednorodzinnych. Nadzór jest ograniczenie emisji do atmosfery szkodliwych substancji, które powstają na skutek ogrzewania domów jednorodzinnych paliwami, które nie spełniają wymagań emisyjnych w przestarzałych domowych kotłach/piecach.</i> Program od początku funkcjonowania od 2018 roku skupia się na eliminacji nieefektywnych źródeł ciepła na paliwa stałe. Nie wyodrębnia przy tym paliw kopalnych. Co więcej, paliwa stałe dopuszczane do obrotu muszą spełniać wskazane legislacyjnie normy jakościowe. Proponuje się więc zastąpienie podanego fragmentu tekstem: <i>Głównym celem PPCP jest poprawa jakości powietrza oraz zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych poprzez wymianę źródeł ciepła i poprawę efektywności energetycznej budynków mieszkalnych jednorodzinnych ogrzewanych paliwami stałymi w przestarzałych i nieefektywnych źródłach ciepła.</i>
2.1.2.1.1.	50	Dodatkowe zachęty dla producentów z UE zamiast zakazu wsparcia produkcji spoza UE	W obecnym projekcie PSK zaproponowano, aby w kolejnych odsłonach PPCP, dofinansowaniem powinny być objęte tylko urządzenia grzewcze wyprodukowane w Unii Europejskiej jako realizacja aktu UE w sprawie przemysłu neutralnego emisyjnie i poprawa bezpieczeństwa łańcuchów dostaw. Uzależnienia udzielenia dofinansowania od produkcji na terenie UE, które wprowadzane nagle i w sposób rygorystyczny mogłoby generować ryzyko dużych opóźnień w prowadzeniu inwestycji (a w skrajnych wypadkach brak możliwości realizacji), co wydłużyłoby uzależnienie od importowanych paliw kopalnych. Takie rozwiązanie wymagałoby dodatkowego przeanalizowania, jak duży udział komponentów może pochodzić spoza UE. Lepszym rozwiązaniem wydaje się wprowadzenie dodatkowych impulsów, np. wyższego % dotacji na urządzenia produkowane w Unii Europejskiej. Taki bonus byłoby pewnym wsparciem dla europejskiego przemysłu, a jednocześnie nie zaburzyłby zasad wspólnego rynku.
2.1.2.1.2.	51	Ujednolicenie wskaźników dotyczących oszczędności programu z regulaminem programu Czyste Powietrze oraz zdefiniowanie, co oznacza „znaczące” zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych	Obecny projekt PSK stanowi, że <i>działania w ramach przedsięwzięć grantobiorców, polegających na modernizacji energetycznej istniejących budynków / lokali mieszkalnych, doprowadzą do co najmniej 30% oszczędności energii pierwotnej na poziomie Programu Priorytetowego Czyste Powietrze, a także do znacznego zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych.</i> Równocześnie zgodnie z regulaminem programu Czyste Powietrze zapotrzebowanie na energię użytkową po zrealizowaniu przedsięwzięć termomodernizacyjnych musi się zmniejszyć o 40%. Brakuje również wyjaśnienia czym jest „znaczące” zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych.

			Proponuje się przyjęcie brzmienia: Działania w ramach przedsięwzięć grantobiorców, polegających na modernizacji energetycznej istniejących budynków / lokali mieszkalnych, doprowadzą do zmniejszenia wskaźnika zapotrzebowania na energię użytkową co najmniej o 40%, a także do zmniejszenia emisji gazów cieplarnianych o X% . Warto rozważyć przy dużych dotacjach nawet całkowite wyeliminowanie emisji.
2.1.2.1.3.	53	Uzupełnienie o dane liczbowe opisu dla wskaźników wspólnych	W projekcie PSK podano, że <i>Realizacja Programu będzie przyczyniać się do wypełniania następującego wskaźnika wspólnego: Oszczędności pod względem rocznego zużycia energii pierwotnej w MWh/rok.</i> W podanym fragmencie brakuje wartości dla rocznego zużycia energii pierwotnej w MWh/rok. Należy ją uzupełnić.
2.1.2.1.4.	57	Uzupełnienie proponowanej reformy ścieżki bankowej o analizę, w jaki sposób ta ścieżka powinna zostać uatrakcyjniona, by zwiększyć grupę jej odbiorców wśród osób zagrożonych ubóstwem energetycznym i wdrożeniem systemu ETS2 w sektorze budynków	Podane w projekcie PSK informacje, że <i>od momentu uruchomienia ścieżki bankowej w PPCP jest to 0,5% wszystkich podpisanych umów o dofinansowanie</i> wskazują na skrajnie niskie zainteresowanie wykorzystaniem ścieżki bankowej w programie Czyste Powietrze. Rekomendowane jest przeprowadzenie analizy, a jaki sposób można tę ścieżkę usprawnić, by stała się bardziej atrakcyjna dla beneficjentów ubogich energetycznie i szczególnie zagrożonych wejściem ETS2 i w realny sposób pozwoliła im pokryć niezbędny do inwestycji wkład własny.
2.1.2.1.6.	60	Uzupełnienie zasady „dodatkowości” o różnice nowego komponentu programu finansowanego z SFK względem obecnej wersji programu Czyste Powietrze	Projekt SPK w ramach zasady dodatkowości opisuje możliwość połączenia dofinansowania z podatkową ulgą termomodernizacyjną oraz zawieszony już program Stop Smog. Ta część planu powinna opisywać różnice, które wprowadzi do programu Czyste Powietrze komponent PSK. Rekomenduje się dodanie opisu, w którym z SFK w pierwszej kolejności finansowane jest przeprowadzenie kompleksowej termomodernizacji w budynkach jednorodzinnych opalanych węglowym źródłem ciepła o niskiej efektywności energetycznej, których właściciele spełniają warunki niskich dochodów.
2.1.2.2.1.	63	Zawężenie beneficjentów inwestycji do osób spełniających kryteria uzyskania lokalu w mieszkaniowym zasobie gminy, zgodnie z kryteriami określonymi lokalnie przez samorząd gminny na podstawie przepisów ustawy o ochronie praw lokatorów	Przy ograniczonych funduszach w ramach budżetu PSK osoby o średnich dochodach nie powinny być wspierane w pierwszej kolejności.

2.1.2.2.6.	71	Poprawienie nazwy „Fundusz Społeczno-Klimatyczny” na „Społeczny Fundusz Klimatyczny”	Spójność nazewnictwa w dokumencie.
2.1.2.2.6.	71	Poszerzenie uzasadnienia dla zgodności z zasadą dodatkowości poprzez wprowadzenie dodatkowego kryterium	Aby spełnić zasadę dodatkowości i zwiększyć dotarcie do osób w najtrudniejszej sytuacji, warto rozważyć dodatkowe kryterium wsparcia, np. priorytetyzowanie inwestycji poza największymi miastami, gdzie poziom ubóstwa energetycznego jest co do zasady niższy. Można również powiązać uzasadnienie tej inwestycji dla PSK nie tylko poprzez kryterium dotychczasowe w BSK, ale również dodając kryterium zamieszkiwania na obszarach najbardziej zagrożonych ubóstwem transportowym. BSK może być instrumentem walki w kontekście zarówno ubóstwa energetycznego, jak i transportowego.
2.1.2.3.1.	73	Dodanie dodatkowego kryterium dotyczącego maksymalnego poziomu dochodów lub obrotów do definicji mikroprzedsiębiorstw w trudnej sytuacji zapisanej w PSK.	Za uwagę dotyczącą podrozdziału 1.5 (str. 43).
2.1.2.3.1.	74	Podanie kierunkowych warunków umorzenia spłaty części pożyczki, w szczególności określenie jaka będzie skala umorzenia za jaki efekt energetyczny.	Dla przewidywalności otoczenia regulacyjnego i jasności dokumentu, a także określenia warunków jakościowych inwestycji poprzez podkreślenie znaczenia efektu energetycznego inwestycji w kryteriach i ogólnym opisie. Sugeruje się zawarcie informacji o relacji pomiędzy efektem energetycznym a kwotą umorzenia.
2.1.2.3.1.	74	Powiązanie udzielenia wsparcia i ewaluację programu od osiągnięcia mierzalnych efektów w postaci zmniejszenia zapotrzebowania na energię z paliw kopalnych, a także określenie planowanego celu efektu energetycznego całości inwestycji	Dla precyzji dokumentu. Uzupełnienie zdania: „Zgodnie z założeniami PSK w latach 2026-2032 ze wsparcia z SFK na poprawę efektywności energetycznej budynków skorzysta co najmniej 4 825 mikroprzedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji w związku z wprowadzaniem kolejnego etapu transformacji energetycznej. W wyniku tego zostanie osiągnięty efekt energetyczny w wysokości ...”
2.1.2.3.1.	75	Rozszerzenie roli BGK o darmowe doradztwo dla mikroprzedsiębiorstw przed złożeniem wniosku	Mikroprzedsiębiorstwa w trudnej sytuacji mogą nie posiadać wystarczających zasobów i ekspertyzy do zidentyfikowania najbardziej potrzebnych i skutecznych inwestycji w ramach programu.
2.1.2.3.3.	78	Zamieszczenie dla wszystkich wskaźników realizacji inwestycji (kamieni milowych i wartości	Przyjęte narastające wskaźniki (wartości docelowe) wskażą realną liczbę mikroprzedsiębiorstw otrzymujących wsparcie na poprawę efektywności energetycznej budynków oraz efekty tej pomocy.

		docelowych) nie tylko liczby wspartych podmiotów, ale też planowany osiągnięty efekt energetyczny.	Potwierdzeniem realizacji wskaźnika będzie wykaz – zestawienie objętych wsparciem mikroprzedsiębiorstw wraz z osiągniętym efektem energetycznym.
2.1.2.3.3.	80	Przedstawienie sposobu pomiaru i spodziewanego efektu ekologicznego inwestycji	Aby ułatwić odniesienie się w konsultacjach stronie społecznej oraz w dalszym etapie Komisji Europejskiej.
2.1.2.3.4.	82	Podanie orientacyjnych i wstępnych istotnych parametrów produktów	Wskazanie orientacyjnych planowanych parametrów produktu (maksymalna wartość, okres spłaty, poziom i warunki umorzenia, karencja) zwiększy przewidywalność zmian i transparentność.
2.1.2.5.1.	97	Poszerzenie zakresu inwestycji „Szkolenia dla pracowników OPS...” o zagadnienia związane z ubóstwem transportowym	Wielu z osób dotkniętych ubóstwem energetycznym jest również dotkniętych ubóstwem transportowym. Pracownik OPS jako często pierwszy punkt kontaktu dla osób w trudnej sytuacji z różnych przyczyn w ramach szkoleń powinien poznać cały wachlarz z różnych obszarów polityki publicznej możliwego dostępnego wsparcia.
2.1.2.5.1.	99	Rozszerzenie agendy warsztatów o inne narzędzia wsparcia dla ubogich energetycznie i transportowo niż tylko w ramach PSK	Walka z ubóstwem energetycznym i transportowym będzie realizowana nie tylko przez instrumenty wpisane do PSK.
2.1.2.5.1.	99	Pogłębienie zakresu szkoleń stacjonarnych (np. poprzez cykliczne szkolenia terenowe) i ich wydłużenie kosztem zmniejszenia liczby przeszkolonych pracowników OPS (jeżeli to konieczne ze względu na ograniczone finansowanie)	Jednorazowe, dwudniowe szkolenie nie jest wystarczające, aby uczestnicy mogli dogłębnie poznać specyfikę i możliwości walki ze zjawiskiem ubóstwa energetycznego i transportowego oraz przećwiczyć poznane schematy w terenie w formie warsztatowej.
2.1.2.5.1.	110	Poszerzenie dodatkowego zakresu interwencji poza „obszary, na których znajdują się budynki wielolokalowe mieszkalne, będące pierwotnie w zasobach Państwowych Gospodarstw Rolnych (PGR)” o wszystkie budynki wielolokalowe o zamieszkałe przez	Wszystkie budynki wielolokalowe zamieszkujące przez gospodarstwa domowe dotknięte ubóstwem energetycznym, które wykorzystują indywidualne lub lokalne źródła ciepła powinny mieć dostęp do wsparcia inwestycyjnego ze względu na już istniejące zagrożenie ubóstwem energetycznym i nadchodzące bezpośrednie dodatkowe koszty wraz z wejściem ETS2.

		osoby dotknięte ubóstwem energetycznym, które korzystają z indywidualnego lub lokalnego źródła ciepła	
2.1.2.6.1.	111	Wskazanie, jakie wymogi w zakresie minimalnego poziomu uzyskanego efektu energetycznego są rozważane w instrumencie	Zgodnie z projektem Krajowego Planu Renowacji Budynków, musimy dążyć do jak najszybszej popularyzacji gruntownej renowacji budynków (tj. do poziomu standardu budynku bezemisyjnego, a w przypadku braku możliwości techniczno-ekonomicznych do poziomu budynku o niemal zerowym zużyciu energii).
2.1.2.6.1.	111	Doprecyzowanie czy wsparcie obejmie również budynki mieszkalne z lokalami komunalnymi i socjalnymi, które zasilane są ciepłem sieciowym z lokalnego systemu ciepłowniczego, który zostanie objęty systemem ETS2.	Obecny zapis, „Ostatecznymi odbiorcami wsparcia będą osoby dotknięte i zagrożone ubóstwem energetycznym w związku z wprowadzeniem systemu ETS2 w sektorze budynków”, nie pozwala na jednoznaczną interpretację warunków uzyskania wsparcia.
2.1.2.6.1.	112	Doprecyzowanie, czy efektywne sieci ciepłownicze objęte ETS1 rozumiane są jako efektywny system ciepłowniczy w rozumieniu dyrektywy EED, a także czy w takim wypadku budynki zasilane ciepłem sieciowym z systemu ciepłowniczego należącego do ETS1, który niespełniającego kryteriów efektywnego systemu ciepłowniczego według dyrektywy EED mogą uzyskać wsparcie w ramach środka?	Obecny zapis, „Wsparcie adresowane będzie do budynków nie podłączonych do efektywnych sieci ciepłowniczych objętych ETS1”, nie pozwala na interpretację warunków uzyskania wsparcia. Jednocześnie należy zwrócić uwagę, iż wsparcie z PSK powinno być kierowane przede wszystkim do budynków, które zostaną objęte systemem ETS2.
2.1.2.6.6.	119	Poprawienie nazwy Funduszu	Błąd w nazwie Społeczny Fundusz Klimatyczny.
2.1.2.7.1	120	Podkreślenie roli budowania odporności budynków na zmiany klimatycznej we fragmencie dotyczącym edukacji i doradztwa jako uzupełnienie działań inwestycyjnych	W kontekście zmian klimatycznych warto budować świadomość społeczeństwa na temat tego, w jaki sposób zmiany klimatu wpływają i wpłyną na nasze życie oraz tego w jaki sposób możemy przygotować do tego naszą infrastrukturę i budynki. W kontekście budynków istotne będą zwłaszcza takie elementy jak przystosowanie do wyższych temperatur i upałów, częstszych pożarów, powodzi i wichur.

2.1.2.7.1.	120	Zamiana z: „ <i>Ponadto ich działania minimalizują ryzyko zaistnienia sytuacji negatywnych z perspektywy mieszkańców takich jak złe oszacowanie kosztów, przyszłych rachunków czy wymaganego zakresu.</i> ” ...na: „ <i>Ponadto ich działania minimalizują ryzyko zaistnienia negatywnych sytuacji dla mieszkańców takich jak: nieodpowiedni dobór zakresu działań renowacyjnych, złe oszacowanie potrzebnych nakładów inwestycyjnych czy wysokości rachunków za ogrzewanie i chłodzenie po termomodernizacji.</i> ”	Propozycja ma na celu zwiększenie czytelności przedstawionego zdania.
2.1.2.7.1.	120	Rozważenie formuły „one-stop shop”, która będzie obejmowała nie tylko doradztwo, ale także: • pomoc potencjalnemu beneficjentowi w złożeniu wniosku; • koordynację procesu uzyskania wsparcia w danym programie; • pomoc w znalezieniu rzetelnych wykonawców i dostawców technologii; oraz uwzględnienia tych założeń w opisie instrumentu.	Potencjalni beneficjenci instrumentów wsparcia mogą czuć się zniechęceni stopniem skomplikowania procesu uzyskania wsparcia oraz trudnością w samodzielnym wypełnieniu odpowiedniej dokumentacji i złożeniu wniosku. Zapewnienie wsparcia i koordynacji procesu pozyskania finansowania oraz zapewnienie wiedzy o „sprawdzonych” wykonawcach i dostawcach nie tylko pozwoliłoby na minimalizację ryzyka występowania zjawisk „rachunków grozy”, ale jednocześnie pozwoliłoby uzyskiwać lepsze efekty energetyczne termomodernizacji w dużej skali.
2.1.2.7.1.	121	Zawarcie minimalnych kierunkowych kryteriów, jakie muszą spełniać doradcy energetyczni.	Aby doradcy energetyczni w rzetelny sposób spełniali swoje zadanie, muszą posiadać ku temu odpowiednie kompetencje. Kompetencje te powinny być możliwe do zweryfikowania. Do rozważenia można przyjąć wymogi takie jak posiadanie min. 3 lat doświadczenia zawodowego w obszarach OZE i efektywności energetycznej.

2.1.2.7.1.	121	Rozważenie stworzenia dedykowanego kursu i wytycznych dla osób aplikujących i będących na stanowisku doradcy energetycznego.	Stworzenie dedykowanego kursu i wytycznych dla przyszłych doradców energetycznych pozwoliłyby usystematyzować oraz ujednolicić sposób ich działania.
2.1.2.7.3.	124	Zwiększenia liczby dodatkowo zatrudnionych doradców przy zwiększeniu alokacji na ten cel	Doradcy energetyczni na poziomie jst są kluczowi dla zwiększenia dostępności programów wpisanych w PSK dla osób w najtrudniejszej sytuacji. Z tego powodu warto rozważyć zwiększenie środków przeznaczonych na ten cel, co pozwoliłoby na zwiększenie liczby dodatkowo zatrudnionych doradców, a tym samym zwiększyć skuteczność działania i efektywności wdrażania całego komponentu budynkowego PSK.
2.1.2.7.6.	129	Podkreślenie, że zatrudnieni doradcy będą to nowe, dodatkowe stanowiska, które będą lokalizowane w jst, gdzie problem ubóstwa energetycznego jest rozpowszechniony	Wymóg dodatkowych stanowisk w obszarach szczególnie zagrożonych ubóstwem energetycznych pozwoli zwiększyć skuteczność programu i mocniej wpisać to zadanie w zasadę dodatkowości.
2.1.2.8.3.	131	Rozszerzenie wsparcia dla jednostek samorządowych takich jak domy pomocy społecznej, placówki zakwaterowania zbiorowego, placówki edukacyjne, zdrowotne i kulturalne.	Objęcie wsparciem budynków świadczących usługi dla lokalnej społeczności pozwoli na finalną pomoc większej liczbie osób, w czasie nie ograniczonym okresem życia obecnych mieszkańców. Dodatkowo obiekty te, ze względu na większe rozmiary, charakteryzują się większym zużyciem energii cieplnej i elektrycznej, co pozwala na większe korzyści środowiskowe.
2.1.2.8.4.	136	Zawarcie demarkacji inwestycji z innymi mechanizmami wsparcia gospodarstw domowych, w szczególności "Czyste Powietrze" i "Mój Prąd"	Aby nie doprowadzić do wsparcia przy pomocy tego mechanizmu beneficjentów, którzy mogliby otrzymać dofinansowanie z pozostałych dwóch programów.
2.1.2.8.5.	138	Rozszerzenia wsparcia dla jednostek samorządowych takich jak domy pomocy społecznej, placówki zakwaterowania zbiorowego, placówki edukacyjne, zdrowotne i kulturalne	Objęcie wsparciem budynków świadczących usługi dla lokalnej społeczności pozwoli na finalną pomoc większej liczbie osób, w czasie nie ograniczonym okresem życia obecnych mieszkańców. Dodatkowo obiekty te, ze względu na większe rozmiary, charakteryzują się większym zużyciem energii cieplnej i elektrycznej, co pozwala na większe korzyści środowiskowe.

2.2.2.1.1.	152	Doprecyzowanie interpretacji liczby 15 milionów osób z przytoczonego raportu UNICEF	Przytoczony szacunek 15 mln osób mówił o liczbie osób mieszkających w gminie bez zorganizowanego transportu publicznego (brak wydanych środków na ten cel). Nie wydaje się to jednak właściwy szacunek w kontekście całego pojęcia wykluczenia transportowego, ponieważ spora część z tych osób może bez przeszkód korzystać z własnego pojazdu, a więc liczba ta najprawdopodobniej jest mniejsza. Proponuje się zmianę na: „Zgodnie z danymi Stowarzyszenia Wykluczenie Transportowe przywołanymi przez UNICEF szacuje się natomiast, że w Polsce ok. 15 mln osób ma ograniczony dostęp do transportu publicznego.
2.2.2.1.1.	155	Doprecyzowanie, dlaczego w PSK jest wspierana organizacja przewozów kolejowych, a nie są przewozy autobusowe	Analiza wyzwań w opisie inwestycji jasno wskazuje jak istotne w niwelowaniu ubóstwa transportowego jest zwiększanie dostępności transportu publicznego, zwłaszcza w mniejszych miejscowościach i na obszarach wiejskich. Przy ograniczonych środkach przewozy autobusowe są bardziej efektywnym instrumentem walki z wymiarem dostępności transportu publicznego na jak największym obszarze niż bardzo kapitałochłonna kolej.
2.2.2.1.1.	155	Wyjaśnienie, jak inwestycja związana z zakupem taboru autobusowego wpisuje się w planowane zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym oraz niektórych innych ustaw z 6 czerwca 2025 r.	PSK powinien przedstawiać jasną wizję rozwoju transportu publicznego w kontekście walki z ubóstwem (w tym wykluczeniem) transportowym. Planowane zmiany w ustawie o publicznym transporcie zbiorowym będą wpływać na to zjawisko, więc powinny być przynajmniej w części opisowej uwzględnione. Warto również wpisać w inwestycję odpowiednie działania związane z inwestycją w właściwie zorganizowany na poziomie kraju system dostępu do informacji i planowania przejazdów, który mógłby mieć w połączeniu z przewidzianymi inwestycjami większy efekt w zwiększaniu liczby osób i gospodarstw zagrożonych ubóstwem transportowym.
2.2.2.1.1.	155	Poprawa literówki: „Centrum Unijnych projektów Transportowych” na „Centrum Unijnych Projektów Transportowych”	Precyzja dokumentu.
2.2.2.1.1.	156	Uwzględnienie w ewaluacji realizacji inwestycji poziomu wykorzystania taboru	W ewaluacji inwestycji warto rozważyć uwzględnienie odpowiedniego poziomu wykorzystywania zakupionego taboru w ramach publicznie dostępnej oferty transportowej, a więc i realizację redukcji liczby użytkowników w praktyce, przez samorządy będą zagwarantowane przez odpowiednie warunki liczby kursów w danym okresie czasu.
2.2.2.1.3.	156	Wyraźniejsze dopuszczenie preselekcji samorządów, które otrzymają wsparcie, zgodnie z kryterium poziomu ubóstwa transportowego	Procedury konkursowe często premią swoją specyfiką samorządy o największych zasobach. Należy zwiększyć dostępność do inwestycji samorządom w najtrudniejszej sytuacji, aby walczyć z problemem ubóstwa transportowego tam, gdzie problem jest największy, a wniosek jest niekoniecznie najwyżej punktowany pod kątem formalnym.

2.2.2.2.	167	Rozważenie w tej inwestycji, jak i w całym komponencie, efektywności kosztowej inwestycji w infrastrukturę kolejową i tabor kolejowy	W Polsce jest obecnie ponad 2,5 tysiąca stacji i przystanków oraz ok. 2000 lokomotyw i zespołów trakcyjnych w dyspozycji kolejowych przewoźników pasażerskich. Zarazem PSK wskazuje na szczególne zagrożenie ubóstwem transportowym obszarów peryferyjnych, a więc zazwyczaj słabo skomunikowanych z węzłami i liniami kolejowymi. PSK nie wskazuje jednak inwestycji w trakcję kolejową. W tym świetle budowa lub remont kilkudziesięciu obiektów, zakup 60 bezemisyjnych pojazdów czy dofinansowanie FK kwotą 373 mln EUR nie tylko wydają się mieć nikły wpływ na stan polskiej kolei, ale również premiować obszary, które są już skomunikowane w ramach istniejącej trakcji, a nie obszary pozbawione dostępu do transportu. Indywidualne koszty np., pojazdów są znacznie, nawet 10-krotnie wyższe niż w przypadku autobusów. Rekomendujemy rozważenie zasadności finansowania inwestycji kolejowych na rzecz większego wsparcia przewozów autobusowych i transportu na żądanie. W tej inwestycji, jak i w całym komponencie, widoczny jest brak planów finansowania z innych funduszy UE, strukturalnego powiązania inwestycji z działaniem i reformą programów krajowych (FRPA pojawia się hasłowo) lub pomysłu zaangażowania środków prywatnych. Wobec powagi wyzwania (koszt modernizacji samej floty autobusowej szacuje się na 30 mld zł) i relatywnej skromności budżetu komponentu wskazane byłoby aktywniejsze poszukiwanie synergii z innymi formami publicznego i prywatnego finansowania
2.2.2.2.1.	167	Rozszerzenie inwestycji o infrastrukturę dla przewozów autobusowych.	Ze względu na większe znaczenie przewozów autobusowych w efektywniej walce z ubóstwem transportowym warto znaczącą część alokacji przeznaczonych na tę inwestycję przeznaczyć na przystanki autobusowe. Infrastruktura kolejowa powinna być dofinansowana tylko jeżeli jest ona połączona z usługami przewozów autobusowych lub/i transportu publicznego na żądanie.
2.2.2.1.3.	159	Zwiększenie skali inwestycji w transport autobusowy na obszarach szczególnie zagrożonych ubóstwem transportowym	Wartości na poziomie 479 zakupionych pojazdów bezemisyjnych i niskoemisyjnych oraz 88 punktów ładowania są dość niskie w stosunku do potrzeb i skali obszarów objętych wykluczeniem. Polska flota autobusowa może liczyć ok 13 000 autobusów miejskich a koszt jej modernizacji – przekraczać 30 mld zł. Dużą barierą jest też brak infrastruktury ładowania dla elektryczności. Jednocześnie koszty jednostkowe takich inwestycji są znacznie mniejsze i lepiej dopasowane do budżetu komponentu oraz zidentyfikowanych uwarunkowań obszarowych zjawiska ubóstwa transportowego (peryferia) niż przewozy kolejowe.
2.2.2.6.2.	216	Dopisania działań edukacyjnych i doradczych dla potencjalnych beneficjentów kwalifikujących się do programu	W części dotyczącej harmonogramu realizacji inwestycji wskazano, że dopuszcza się w dodatkowych naborach poszerzenie grona beneficjentów, aby wykorzystać w pełni dostępne środki. Warto jednak w pierwszej kolejności dotrzeć do samorządów najbardziej zagrożonych ubóstwem transportowym z dedykowaną informacją o naborze i pomocą w złożeniu wniosku. Kryterium zagrożenia ubóstwem

			transportowym, w tym wykluczenia transportowego, powinno być priorytetowym kryterium naborów i nie powinno być poluzowywane.
2.2.2.6.4.	220	Znaczące zwiększenie budżetu oraz podwyższenie poziomu kamieni milowych i wartości docelowych dla inwestycji w transport na żądanie	Ponieważ publiczny transport na żądanie jest kluczowym narzędziem walki z wykluczeniem transportowym, stanowiącym ważny element ubóstwa transportowego w duchu definicji z unijnego rozporządzenia o utworzeniu SFK, alokacja na ten cel powinna być zdecydowanie wyższa niż 96 mln euro. Zwiększenie budżetu i ambicji programu powinno odbywać się kosztem alokacji przeznaczonej na transport kolejowy, co pozwoli na bardziej skuteczną walkę z ubóstwem transportowym.
2.2.2.8.	235	Rozszerzenie inwestycji w trasy rowerowe w ciągi pieszo-rowerowe	Inwestycja w trasy pieszo-rowerowe zamiast w same ścieżki rowerowe pozwoli zwiększyć grupę potencjalnych beneficjentów inwestycji i skuteczniej spełniać cele programu.
2.2.2.8.1.	236	Dodanie jasnych kierunkowych wymogów dla lokalizacji inwestycji w trasy rowerowe	Brakuje gwarancji istotnej z punktu widzenia organizacji transportu rowerowego jako realnego środka codziennej komunikacji, a nie tylko rekreacji. Jak wynika z praktyki innych państw, taka infrastruktura daje najlepsze warunki do korzystania z roweru do codziennej, użytkowej komunikacji i to w przeróżnych warunkach pogodowych. Inwestycja to powinna być realizowana wyłącznie na obszarach o wysokich wskaźnikach ubóstwa transportowego, z priorytetyzacją dla obszarów wiejskich. Infrastruktura powinna powstawać przede wszystkim między sąsiadującymi miejscowościami, gdzie mieszkańcy regularnie się przemieszczają w celu zapewnienia dostępu do podstawowych usług i czynności społeczno-gospodarczych (np. szkoła czy urzędy).
2.2.2.8.1.	236	Doprecyzowanie, w jaki sposób wsparcie dla systemów wypożyczania rowerów pozwoli na redukcję ubóstwa transportowego	Wspieranie systemów wypożyczania rowerów wydaje się nie być efektywnym narzędziem do redukcji ubóstwa transportowego na obszarach najbardziej nim zagrożonych. Wspierane powinny być trwałe inwestycje służące do codziennego transportu poza większymi miastami. Pojazdy rowerowe z rynku wtórnego są popularne na wielu zagrożonych obszarach i dostęp do 6 publicznych systemów wypożyczania rowerów może nie stanowić atrakcyjnej oferty dla zmiany sytuacji gospodarstw domowych w trudnej sytuacji. Warto rozważyć przeniesienie tych środków na inne inwestycje.
2.2.2.9.1.	247	Przekierowanie funduszy z Inwestycji w tabor kolejowy na regionalne instrumenty transportu na żądanie i przewozów autobusowych	Jak podkreślono w poprzednich uwagach, ze względu na cel redukcji ubóstwa transportowego i ograniczoną pulę środków z SFK, należy priorytetyzować inne instrumenty niż transport kolejowy – m.in. transport autobusowy oraz publiczny transport na żądanie na obszarach najbardziej zagrożonych.
2.3.2.1.1.	272	Wylimitowanie wieku jako kryterium kwalifikowalności	Wprowadzenie kryterium wieku jako kryterium kwalifikowalności stoi w sprzeczności z ideą sprawiedliwej transformacji. Także osoby, które nie osiągnęły wieku emerytalnego już dziś są lub w przyszłości mogą być narażone na ubóstwo energetyczne w obliczu kolejnego etapu transformacji i również wymagają wsparcia bezpośredniego. Według diagnozy zapisanej w projekcie PSK (m.in. str. 40-41) poza gospodarstwami

			domowymi utrzymującymi się z emerytur i rent, szczególnie zagrożone są także m.in.: utrzymujący się z innych świadczeń społecznych, jednoosobowe gospodarstwa domowe, gospodarstwa wielodzietne (szczególnie 5 lub więcej osób) i osoby z niepełnosprawnościami. Wyeliminowanie kryterium wieku, nawet jeśli będzie oznaczało obniżenie poziomu wsparcia dla poszczególnych beneficjentów, zapewni większą sprawiedliwość instrumentu i większe poparcie społeczne dla niego. Dodatkowo wprowadzenie kryterium wiekowego zmniejsza efektywność działań na rzecz wspomagania samotnych kobiet (zidentyfikowanych w projekcie jako szczególnie zagrożone) w sytuacji, w której nie osiągnęły one wieku emerytalnego, a są narażone na ubóstwo energetyczne, nie będą mogły uzyskać wsparcia bezpośredniego.
2.3.2.1.1.	272	Wpisanie możliwego kierunku wsparcia bezpośredniego dla osób ubogich energetycznie, nieposiadających indywidualnego lub lokalnego źródła ciepła wykorzystującego paliwa kopalne, z dochodów ze sprzedaży uprawnień w systemie ETS2, wykraczających poza SFK i wkład krajowy	Wszystkie osoby zidentyfikowane jako ubogie energetyczne powinny otrzymać wsparcie dochodów w ramach idei sprawiedliwej transformacji. Ponadto część z nich zmagająca się z ubóstwem transportowym. Ze względu na ograniczenie alokacji oraz brak bezpośredniego wpływu ETS2 na ich budżety w kontekście sektora budynków w PSK powinien zostać wpisany zamiar finansowania dla nich wsparcia z pozostałych dochodów budżetowych z EU ETS (ETS1) i/lub ETS2 (poza częścią z SFK).
2.3.2.1.1.	272	Wprowadzenie zróżnicowania wysokości wsparcia w zależności od typu wykorzystywanego paliwa kopalnego do ogrzewania	Szacunki Instytutu Reform zawarte w diagnozie projektu PSK (str. 50 https://ireform.eu/s/uploads/SFK_PSK_Raport_IR.pdf) pokazują, że skala wpływu systemu ETS2 na gospodarstwa domowe wykorzystujące węgiel do ogrzewania będzie dużo większa od skali wpływu systemu ETS2 na gospodarstwa domowe wykorzystujące gaz ziemny do ogrzewania. Zróżnicowanie poziomu wsparcia w zależności od typu używanego paliwa kopalnego pozwoli na zwiększenie efektywności tego instrumentu finansowego i lepsze – bardziej wydajne wykorzystanie ograniczonych zasobów możliwych do przeznaczenia na wsparcie bezpośrednie. Co więcej, według szacunków Instytutu Reform (str. 52 https://ireform.eu/s/uploads/SFK_PSK_Raport_IR.pdf) dodatkowy koszt związany z wdrożeniem ETS2 w perspektywie 2030 r. dla ogrzewania domu o powierzchni ogrzewanej 76,99 m2 gazem ziemnym może wynieść ok. 350 zł rocznie. Jest to kwota wielokrotnie niższa niż szacowane w dalszej części opisu komponentu wsparcie na poziomie ok. 1200 zł rocznie. Dla efektywności wykorzystania alokacji warto obniżyć wsparcie dla gospodarstw ogrzewanych gazem, aby uwolnione środki mogły popłynąć do rozszerzenia kwalifikowalnej grupy odbiorców.

2.3.2.1.1.	273	Dodanie poddziałania związanego z aktywną aktualizacją, weryfikacją wpisów i ulepszeniem Centralną Ewidencję Emisyjności Budynków (CEEB)	Opieranie się w komponencie wsparcia bezpośredniego na CEEB wymusza aktywne działania mające na celu stałe zwiększenie jakości tej bazy, aby beneficjentami zostały osoby rzeczywiście kwalifikujące się do wsparcia.
2.3.2.1.1.	273	Usunięcie wymogu wykorzystania bonu na konkretne cele czy ograniczenia jego realizacji jedynie u dostawców energii lub paliw	O ile wsparcie bezpośrednie powinno zminimalizować negatywne skutki społeczne i ekonomiczne wynikające z podwyżek cen energii elektrycznej dla gospodarstw dotkniętych problemem ubóstwa energetycznego, o tyle nie powinno wymuszać utrzymania popytu na paliwa kopalne poprzez ograniczenie możliwości wykorzystania wsparcia jedynie na zakup energii lub paliw kopalnych. Co więcej, zwiększenie elastyczności wydatkowania wsparcia bezpośredniego przez beneficjentów pozwoli im przeznaczać go na usługi transportowe, zmniejszając zagrożenie odczuwania ubóstwa transportowego.
2.3.4.	286	Monitorowanie wartości docelowych dotyczących liczby gospodarstw znajdujących się w trudnej sytuacji również dla lat między 2026 a 2031. Do rozważenia monitorowanie wskaźnika co roku lub co dwa lata funkcjonowania programu.	Obecnie wartości docelowe monitorowane w ramach komponentu C3 – Bezpośrednie wsparcie skupiają się w większości na liczbie zrealizowanych transz bonów energetycznych. O ile realizacja transz jest warunkiem koniecznym, aby program mógł zadziałać, o tyle jest to niewystarczające, aby monitorować rzeczywisty wpływ programu na realizację celów PSK. Wskaźnik C3.IS.M1.7.2031Q4, dotyczący liczby gospodarstw domowych w trudnej sytuacji, które otrzymały wsparcie dochodów jest znacznie ważniejszy, ale w proponowanym kształcie jego wartości będą monitorowane jedynie na końcu funkcjonowania programu. Zasadne jest monitorowanie tych wartości przez cały okres trwania programu, aby w przypadku nieosiągnięcia zakładanych wartości możliwe było podjęcie działań naprawczych. Te wartości powinny być monitorowane co roku lub przynajmniej co dwa lata.
2.4.2.1.1.	290	Dodanie w ramach pomocy technicznej osobnego działania lub poddziałania w działaniu „Skuteczne wdrażania Planu Społeczno-Klimatycznego” w ramach pomocy technicznej o nazwie: „Utworzenie Obserwatorium Ubóstwa Energetycznego i Transportowego” lub „Utworzenie Obserwatorium Ubóstwa Energetycznego” oraz	W ramach pomocy technicznej powinna zostać stworzona odpowiednia jednostka w systemie już istniejących instytucji publicznych (np. wewnątrz IRMiR, PIE, IOŚ lub NFOŚiGW), która będzie kontynuować prace diagnostyczne i rekomendacyjne dotyczące ubóstwa energetycznego oraz transportowego, a także będzie monitorowała i ewaluowała realizację PSK. Byłoby również kluczową jednostką dla integracji wiedzy i poprawiania jakości danych związanych z tymi obszarami. Przyczyniałaby się również do realizacji pozostałych działań wpisanych do działań „Skuteczne wdrażanie Planu Społeczno-Klimatycznego” i jego utworzenie może być kamieniem milowym działania. Obserwatorium stworzone na poziomie krajowym mogłoby w systemowo wspierać administrację publiczną swoją wiedzą także na innych odcinkach niż realizacja Planu Społeczno-Klimatycznego, w tym tworząc holistyczną strategię walki z oboma zjawiskami, wykraczającą poza horyzont czasowy i możliwości finansowe Planu Społeczno-Klimatycznego. Byłoby to

		„Utworzenie Obserwatorium Ubóstwa Transportowego”	zgodne z rekomendacjami Komisji Europejskiej zawartymi w publikacji „Support for the implementation of the Social Climate Fund. Note on good practices of public consultation for the Social Climate Plans”. Jeżeli zostanie to uznane za bardziej efektywne, można również rozważyć powołanie osobnych obserwatoriów dla zjawiska ubóstwa energetycznego i transportowego w osobnych lub tej samej instytucji. W przypadku braku wystarczającego finansowania w ramach alokacji z SFK i limitu 2,5% na pomoc techniczną warto rozważyć wykorzystanie zapisu rozporządzenia o utworzeniu SFK: „włączyć do swoich planów, jako szacunkowe łączne koszty, płatności na dodatkowe wsparcie techniczne zgodnie z art. 7 rozporządzenia (UE) 2021/240 oraz kwotę wkładu pieniężnego na potrzeby modułu państw członkowskich zgodnie z odpowiednimi przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2021/523 (31). Koszty te nie mogą przekraczać 4 % maksymalnej alokacji finansowej w ramach planu, a odpowiednie środki, określone w planie, muszą być zgodne z niniejszym rozporządzeniem”.
2.4.2.1.1.	290	Dodanie w ramach pomocy technicznej osobnego działania lub poddziałania w działaniu „Skuteczne wdrażania Planu Społeczno-Klimatycznego” o nazwie: „Opracowanie polityki publicznej dotyczącej minimalizacji ubóstwa transportowego”	W ramach pomocy technicznej jako osobny kamień milowy działania rekomendujemy opracowanie polityki publicznej dotyczącej minimalizacji zjawiska ubóstwa transportowego. Dokument ten pozwoli na całościowe zagospodarowanie problemu ubóstwa transportowego w Polsce. Przyjęcie polityki stworzy ramy do lepszego zaplanowania działań transformacyjnych, w tym odpowiednie zaadresowanie kwestii związanych ze sprawiedliwą transformacją w okresie dłuższym niż funkcjonowanie SFK. Opracowanie takiego dokumentu powinno być połączone z systemem jego wdrażania oraz monitorowania. Polityka publiczna dotycząca walki z ubóstwem transportowym stanowiłaby element łączący obecne działania zapisane w obowiązujących dokumentach strategicznych w zakresie transportu i mobilności z długoterminowym horyzontem czasowym. Dokument o charakterze strategicznym jest niezbędny, aby zidentyfikować luki w aktualnej polityce transportowej względem osób w trudnej sytuacji i zagrożonych skutkami ETS2. Pomoże także zaadresować problem wykluczenia transportowego, który jest kluczowym elementem ubóstwa transportowego. W dokumencie takim warto uwzględnić wymiar mobilności, dzięki połączeniu planowania transportu z planowaniem przestrzennym. Takie podejście prowadzić mogłoby do organizowania usług publicznych w miejscu zamieszkania jako alternatywę do tworzenia nowych połączeń autobusowych czy kolejowych. Ponadto w dokumencie należy wskazać dobre praktyki z już obowiązujących rozwiązań w Polsce, który warto skalować. W tym duchu warto rozważyć dobrze

			funkcjonujący transport publicznych w przykładowych związkach powiatowo-gminnych i powiatowych. W rozwiązaniu problemu ubóstwa transportowego istotnego znaczenia nabiera szczebel subregionalny, spajający najczęściej kilka gmin peryferyjnych z większym ośrodkiem miejskim stanowiącym lokalne centrum usługowe, miejsce zatrudnienia i/lub węzeł przesiadkowy. Zasadne wydaje się przeanalizowanie potencjalnych możliwości działań na szczeblu subregionalnym (co najmniej powiatu) w celu zapewnienia właściwej koordynacji inwestycji i planowania usług oraz połączeń. Dokument powinien nie tylko poszerzyć diagnozę sytuacji, ale również proponować konkretne działania i reformy systemu transportowego w Polsce. Taki dokument pozwoli na kontynuację prac analitycznych oraz efektywnie wykorzystanie nowych funduszy unijnych i krajowych służących sprawiedliwej i zielonej transformacji. Przygotowanie takiego dokumentu będzie ważnym wkładem w kolejne aktualizacje Krajowego Planu w dziedzinie Energii i Klimatu oraz inne krajowe dokumenty o charakterze strategicznym (w tym te dotyczące stricte transportu).
2.4.2.1.1.	290	Dodanie w ramach pomocy technicznej osobnego działania lub poddziałania w działaniu „Skuteczne wdrażania Planu Społeczno-Klimatycznego” o nazwie: „Opracowanie polityki publicznej dotyczącej minimalizacji ubóstwa energetycznego”	W ramach pomocy technicznej jako osobny kamień milowy działania Rekomendujemy opracowanie polityki publicznej dotyczącej walki z ubóstwem energetycznym. Tym samym ten rodzaj dokumentu o charakterze strategicznym pozwoli na całościowe zagospodarowanie zagadnienia ubóstwa energetycznego w Polsce. Przyjęcie dokumentu stworzy ramy do lepszego zaplanowania działań transformacyjnych w Polsce, w tym odpowiednie zaadresowanie kwestii związanych ze sprawiedliwą transformacją w okresie dłuższym niż funkcjonowanie SFK. Jako źródło inspiracji dla dokumentu mogą posłużyć krajowe strategie w zakresie walki z ubóstwem energetycznym, które przyjęły Grecja, Hiszpania, Irlandia, Włochy, Portugalia oraz Słowenia. Opracowanie takiego dokumentu powinno być połączone z systemem jego wdrażania, a następnie monitorowania działań. Polityka publiczna dotycząca minimalizacji zjawiska ubóstwa energetycznego byłaby punktem łączącym działania bieżące zapisane w aktualizowanym KPEiKu i Planie społeczno-klimatycznym z szerszym horyzontem czasowym. Dokument ten pozwoli na kontynuację prac analitycznych realizowanych podczas przygotowywania Planu. Przygotowanie kompleksowej krajowej polityki w zakresie minimalizacji zjawiska ubóstwa energetycznego zarysuje nowy harmonogram działań, mających na celu m.in.: potwierdzenie obowiązujących definicji (lub

		w razie potrzeby, wprowadzenie do niej odpowiedniej korekty); rozwinięcie prac diagnostycznych z przyjętego Planu, w tym zagadnienia dodatkowych wskaźników, celów i uwarunkowań badania zjawiska; jasne określenie odpowiedzialności za walkę ze zjawiskiem i zbieranie danych; stworzenie ujednoliconych ram pozyskiwania jakościowych danych oraz zlecenie i agregację badań zjawiska, które będą mogły być dostępne na specjalnie stworzonej otwartej publicznie stronie internetowej (na wzór unijnego Energy Poverty Advisory Hub); stworzenie stałych instytucjonalnych ram do współpracy i dialogu dotyczącego walki z ubóstwem energetycznym pomiędzy odpowiednimi jednostkami administracji publicznej, samorządami, organizacjami pozarządowymi i branżowymi; zaprojektować spójny system doradztwa energetycznego, wykorzystujący dotychczasowe doświadczenia; usystematyzować i zaproponować spójny system świadczeń i dodatków związanych z ubóstwem energetycznym. Przygotowanie takiego dokumentu będzie ważnym wkładem w kolejne aktualizacje Krajowego Planu w dziedzinie Energii i Klimatu oraz inne krajowe dokumenty o charakterze strategicznym. Pozwoli to również efektywnie wykorzystywać nowe fundusze unijne i krajowe w nadchodzących latach, które będą wspierać sprawiedliwą zieloną transformację.
--	--	---

3. Uwagi do rozdziału 3.: Analiza i wpływ ogólny

Podrozdział	Strona	Treść uwagi	Uzasadnienie
3.1.2.1.2.	306	Uzupełnienie o wskazanie założeń przyjętych na potrzeby oszacowania wolumenu oszczędności: „Oszczędność energii pierwotnej: 878 590 MWh/rok.”	Według wcześniej podanych informacji „NFOŚiGW identyfikuje potrzebę finansowania PPCP w ramach PSK w kwocie ok. 11,25 mld zł. Szacowana wysokość wskaźników możliwych do osiągnięcia to: 129 600 wymienionych źródeł ciepła oraz 140 000 termomodernizacji do II kw. 2032 r.” (strona 49) Oznaczałoby to, że średni spadek wskaźnika energii pierwotnej dla jednego budynku jednorodzinnego, to ok. 52 kWh/m²/rok. Jest to relatywnie mała oszczędność energii pierwotnej, biorąc pod uwagę, że: • Pomoc powinna być kierowana do budynków o względnie najgorszej charakterystyce energetycznej • W wyniku termomodernizacji budynek powinien osiągać jak najlepszy standard budynku – docelowo na poziomie budynku bezemisyjnego lub budynku o niemal zerowym zużyciu energii. Są to jednocześnie cele kierunkowe projektu Krajowego Planu Renowacji oraz cele kierunkowe dyrektywy EPBD.

			W przypadku, gdyby wsparcie kierowane było przede wszystkim do budynków o najgorszej charakterystyce energetycznej (np. o wskaźniku energii pierwotnej >250kWh/m2/rok), a budynek po renowacji osiągał wskaźnik na poziomie 100-150kWh/m2/rok, to oszczędność energii pierwotnej przypadająca na jeden budynek przekraczałaby poziom 100 kWh/m2/rok.
3.1.2.2.2.	307	Uzupełnienie o wskazanie oszacowania, jaka liczba z tych budynków osiągnie po termomodernizacji klasę charakterystyki energetycznej budynku A (tj. osiągnie standard budynku bezemisyjnego): „Liczba budynków poddanych renowacji w zakresie wymiany źródła ciepła lub termomodernizacji: 160 000 szt.”	Zgodnie z projektem Krajowego Planu Renowacji Budynków, musimy dążyć do jak najszybszej popularyzacji gruntownej renowacji budynków (tj. do poziomu standardu budynku bezemisyjnego, a w przypadku braku możliwości techniczno-ekonomicznych do poziomu budynku o niemal zerowym zużyciu energii). Z tego względu warto oszacować, w jakim stopniu SFK przyczyni się do realizacji KPRB i celów dyrektywy EPBD.

4. Uwagi do rozdziału 4.: Komplementarność, dodatkowość i realizacja planu:

Podrozdział	Strona	Treść uwagi	Uzasadnienie
4.1.	314	Zapewnienie dostępności publicznej dla danych dotyczących realizacji kamieni milowych, wartości docelowych i wskaźników	W obecnej formie rozdział o monitoringu i realizacji planu przewiduje przekazywanie danych dotyczących kamieni milowych, wartości docelowych i wskaźników do systemu teleinformatycznego utrzymywanego przez MFIPR. Uważamy, że dane te powinny być dostępne publicznie, co zwiększy transparentność Funduszu Społeczno-Klimatycznego i może przyczynić się do poprawy wizerunku Funduszu wśród obywateli.
4.1.	315	Uwzględnienie przedstawicieli samorządu gminnego na terenach szczególnie zagrożonych ubóstwem transportowym i energetycznym w składzie Grupy monitorująco-wdrożeniowej PSK	To bardzo często samorząd gminny posiada niezbędne doświadczenie i widzi najszybciej efekty działań projektowanych na szczeblu krajowych, szczególnie w kontekście ubóstwa transportowego i energetycznego. Jego perspektywa będzie ważnym dopełnieniem perspektywy regionów w ocenie realizacji PSK.
4.2.	316	Opisanie spójności działań w PSK z aktualizacją Krajowego Planu w dziedzinie Energii i Klimatu, Krajową	Klarowne przedstawienie spójności dokumentu z innymi kluczowymi inicjatywami zwiększy transparentność i holistyczność dokumentu, a tym samym skuteczność.

		Strategią Renowacji Budynków, a także z najważniejszymi sektorowymi inicjatywami, takimi jak zmiany w PP „Czyste Powietrze” oraz propozycją reform ustawy o publicznym transporcie zbiorowym w obszarze walki z wykluczeniem i ubóstwem transportowym	
4.6.	324	Uzupełnienie PSK o kluczowe kierunkowe informacje nt. <i>Strategii komunikacji Planu Społeczno-Klimatycznego</i> , w tym m.in. jej ram czasowych, zakresu oraz kluczowych tematów będących przedmiotem działań informacyjnych (głównie wprowadzenia ETS2 i jego wpływ na koszty).	Plan Społeczno-Klimatyczny ogólnikowo odnosi się do komunikacji społecznej. Zapowiedź przygotowywanej przez MFiPR <i>Strategii komunikacji Planu Społeczno-Klimatycznego</i> to dobry sygnał, ale brakuje istotnych informacji związanych z tym dokumentem. Skuteczna i kompleksowa komunikacja jest warunkiem akceptacji i legitymizacji działań związanych z transformacją energetyczno-klimatyczną. Brak konkretów dotyczących działań informacyjno-komunikacyjnych w osłabia spójność PSK z przyszłymi dokumentami i zmniejsza jego wiarygodność jako narzędzia wspierającego reformę związaną z wprowadzeniem ETS2. Plan nie wspomina o komunikacji kryzysowej, która powinna stanowić element strategii komunikacji, szczególnie w kontekście ryzyka spadku akceptacji społecznej, dezinformacji wokół ETS2 i możliwości pojawienia się narracji antyklimatycznych.
4.6.	325	Wprowadzenie dodatkowego celu komunikacji: „Zwiększenie społecznego zrozumienia celów oraz wpływu systemu ETS2 na ceny energii i paliw oraz funkcji PSK jako mechanizmu osłonowego wobec tych zmian”.	Bez jasnego wyjaśnienia mechanizmu ETS2 i roli PSK, istnieje duże ryzyko niezrozumienia lub wręcz oporu społecznego wobec systemowych reform. Edukacja społeczna w tym zakresie jest niezbędna do zbudowania akceptacji transformacji klimatyczno-energetycznej. Komunikacja nie powinna ograniczać się wyłącznie do informowania o dostępnych instrumentach i korzyściach z nich płynących, ale powinna również aktywnie przeciwdziałać dezinformacji i wzmacniać legitymizację celów transformacji.
4.6.	325	Doprecyzowanie, że komunikacja do grupy docelowej „wszyscy obywatele” obejmuje także działania dostosowane do osób z niepełnosprawnościami, osób starszych oraz osób niskich kompetencjach cyfrowych.	Grupy te mogą mieć ograniczony dostęp do cyfrowych kanałów komunikacji i wymagają dostosowania narzędzi i formy przekazu – zgodnie z obowiązującymi zasadami o dostępności.

4.6.	325	Uzupełnienie listy kanałów komunikacji o działające lokalnie organizacje społeczne, ośrodki pomocy społecznej i urzędy gmin.	Podmioty działające lokalnie mogą pełnić funkcję pośredników w dotarciu z informacją do odbiorców końcowych projektowanych mechanizmów (beneficjentów). Uwzględnienie ich pozwoli lepiej dopasować przekaz i narzędzia komunikacji. Osoby zagrożone ubóstwem energetycznym i/lub transportowym mogą być także wykluczone cyfrowo. Włączenie instytucji lokalnych i organizacji pozarządowych jako kanałów dotarcia zwiększy widoczność, a tym samym skuteczność komunikacji z tymi grupami.
4.6.	326	Wskazanie przybliżonego budżetu na działania komunikacyjne i powiązanie go z opracowaniem „Strategii komunikacji PSK”.	Plan zapowiada uzupełnienie szacunkowego budżetu komunikacji na późniejszym etapie prac. Nie wskazuje jednak ram czasowych, zakresu finansowania ani powiązania z komponentem C4 (Pomoc techniczna), gdzie pokazano całkowitą pulę środków na wszystkie działania służące skutecznemu wdrażaniu PSK, w tym na działania informacyjne i komunikacyjne. Ze zbiorczego budżetu komponentu CR (381 300 882 euro) nie można jednak wyodrębnić funduszy stricte na działania informacyjne i komunikacyjne, które wskazano wśród innych działań pomocniczych np. szkoleniami personelu i beneficjentów, monitorowania realizacji planu czy wydatki na zapobieganie nieprawidłowościom i nadużyciom. Nie widać także powiązania budżetu komunikacyjnego (czy terminu jego oszacowania) z opracowaniem Strategii komunikacji PSK. Brak takich informacji ogranicza przejrzystość procesu przygotowań i utrudnia ocenę czy działania komunikacyjne będą adekwatnie zaplanowane i finansowane.
4.6.	324	Dookreślenie ram czasowych oraz częstotliwości prowadzenia badań poziomu wiedzy społeczeństwa na temat PSK i jego celów w ramach monitoringu i oceny działań komunikacyjnych.	Monitoring powinien zostać uruchomiony jak najszybciej i rozpocząć się wstępną diagnozą poziomu wiedzy społeczeństwa na temat ETS2. Wczesne zdiagnozowanie „wyjściowego” poziomu wiedzy i przekonań społeczeństwa na temat wdrożenia ETS2 w życie umożliwi przygotowanie skutecznej strategii komunikacyjnej i opartą na wiarygodnych podstawach ocenę efektywności działań informacyjnych. Jasne określenie harmonogramu i częstotliwości badań zwiększy przejrzystość i wiarygodność działań w ramach monitorowania zmian przekonań i postaw, a także zaplanowania adekwatnych działań komunikacyjnych.