

**Uwagi Fundacji Instytut na rzecz Ekorozwoju do projektu *Krajowego Planu w dziedzinie Energii i Klimatu do 2030 r.*
w ramach konsultacji publicznych 10-11.2024 r.**

I.p.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji, organizacji, imię i nazwisko)	Reprezentowany sektor	Część, której dotyczy uwaga (proszę wskazać nr rozdziału, obszaru, celu lub wpisać Uwagi ogólne / Inne)	Szczegółowe zagadnienie, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowana konkretna treść uzupełnienia (wraz z uzasadnieniem)
1			Rozdział/Obszar/Cel ...		
2	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Uwaga ogólna	Ambicja	Polska jest stroną Porozumienia Paryskiego, które zakłada neutralność klimatyczną do 2050 roku. Przedstawiony w projekcie KPEiK scenariusz WAM jest zbyt mało ambitny, aby to osiągnąć dlatego ważnym byłoby pokazanie scenariusza, który prowadzi Polskę do neutralności klimatycznej w roku 2050. Jednocześnie z zadowoleniem przyjmujemy, że obecny scenariusz WAM zakłada wyższą redukcję emisji gazów cieplarnianych niż scenariusze z poprzedniej wersji KPEiK w roku 2019. To krok w dobrą stronę.
3	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Uwaga ogólna	Formułowanie celów	Za mało skuteczne należy uznać zapis o prognozach ilościowych w formule szacunków nie mających charakteru celu. Sprowadza to KPEiK nie do dokumentu strategicznego, ale do jednej z analiz czy studiów prognostycznych. Ten wybieg prowadzi do tego, że nie można będzie rozliczyć w przyszłości rządu z realizacji zobowiązań zapisanych w dokumencie. Stanowi to słabości dokumentu. Prognozy wybranego scenariusza (WAM lub WEM lub postulowanego przez nas dodatkowego scenariusza zakładającego neutralność klimatyczną do roku 2050) powinny zostać uznane za cel polityki krajowej.
4	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Wymiar 3. Bezpieczeństwo energetyczne	Węgiel brunatny	W porównaniu z węglem kamiennym brak jakichkolwiek informacji o wycofaniu się z eksploatacji tego surowca jak najszybciej i szczegółowo przedstawić jak ma wyglądać sprawiedliwa transformacja dla regionów po węglu brunatnym, która dla Bełchatowa i Ruroszowa jest specyficzna..
5	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Wymiar 3. Bezpieczeństwo energetyczne	Gaz ziemny	W rachunku ciągnionym emisyjność gazu ziemnego jest taka sama jak węgla dlatego strategia zastępowania elektrowni węglowych gazowymi nie prowadzi do ograniczenia wpływu Polski na zmianę klimatu. Dlatego należałoby bardzo dokładnie określić jak zamierzamy wyjść z tej pułapki gazowej i jakie będą tego koszty osierocone przyjętego rozwiązania. I zastanowić się jak je zasadniczo ograniczyć.

l.p.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji, organizacji, imię i nazwisko)	Reprezentowany sektor	Część, której dotyczy uwaga (proszę wskazać nr rozdziału, obszaru, celu lub wpisać Uwagi ogólne / Inne)	Szczegółowe zagadnienie, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowana konkretna treść uzupełnienia (wraz z uzasadnieniem)
6	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Wymiar 2. Poprawa efektywności energetycznej	Brak wykorzystania potencjału do poprawy efektywności	Punktem wyjścia do budowania KPEiK powinno być maksymalne wykorzystanie potencjału w zakresie efektywności w gospodarce i gospodarstwach domowych a w szczególności w budownictwie (istniejącym i nowym). Szacunkowo skalę możliwości można ocenić na 50%, maksymalne jej wykorzystanie oznacza ograniczenie potrzeb w zakresie rozwoju mocy infrastruktury energetycznej. Punktem do podjęcia takiej strategii powinno być porównanie kosztów między poprawą efektywności a nowymi mocami. Warto zaznaczyć, że to jest szansa dla polskiego przemysłu, która nie została zaznaczona w KPEiK.
7	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Cel. 1.2.4. Redukcja emisji GC w przemyśle	Miejsca i roli przemysłu w transformacji energetyczno klimatycznej	Sprowadzenie roli przemysłu jedynie do ograniczenia emisji jest zdecydowanie niewystarczające. Brak rozdziału, który mówiłoby jaka jest strategia KPEiKu co do uczestniczenia przemysłu zwłaszcza wprowadzanie innowacji w transformacji proklimatycznych. Jakie mają być udogodnienia formalne i wsparcie finansowe dla tego typu działania biznesu. Czyli jak wykorzystać transformację do budowania konkurencyjności polskich przedsiębiorstw na bazie transformacji energetyczno-klimatycznej.
8	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Obszar 1.5. Gospodarka o obiegu zamkniętym	Szersze rozumienie GOZ	Kluczowymi kierunkami w GOZ a nie uwzględnionymi są: sprzedaż zadowolenia a nie produktu (np. nie żarówek a oświetlenie), tworzenie symbioz przemysłowych, gospodarka współdzielenia, drugie życie produktów i wirtualizacja. Ważnym stają się zachęcanie do takiej aktywności w tym tworzenie przyjaznych ram prawnych i wsparcia finansowego.
9	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Uwaga ogólna	Budowanie świadomego społeczeństwa	W KPEiK został całkowicie pominięty aspekt edukacji klimatycznej polegające kształtowaniu kompetencji klimatycznych w społeczeństwie. Przede wszystkim wymaga to zasadniczej zmiany w szkolnictwie w kierunku zmiany podstawy programowej, stworzenia z placówek oświatowych centrów kształtowania postaw pro klimatycznych zarówno jako samych placówek jak i w oddziaływaniu na otoczenie. Istotnym kierunkiem budowania świadomości powinno być szerzenie umiaru i wystarczalności i nie tylko w użytkowaniu energii, ale przede wszystkim w postaw proekologicznych konsumpcji.

l.p.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji, organizacji, imię i nazwisko)	Reprezentowany sektor	Część, której dotyczy uwaga (proszę wskazać nr rozdziału, obszaru, celu lub wpisać Uwagi ogólne / Inne)	Szczegółowe zagadnienie, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowana konkretna treść uzupełnienia (wraz z uzasadnieniem)
					<p>Powyższe oznacza mocne zaangażowanie się systemu oświaty w powyższe działania oraz wykorzystanie systemów prawnego i finansowego do budowania społeczeństwa odpowiedzialnego wobec zagrożenia zmianą klimatu.</p>
10	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Rozdział III, Wymiar 1, Działanie 34. Utworzenie stref czystego transportu.	Formułę działania stref czystego transportu na potrzeby KPEiK należy przededefiniować, aby docelowo prowadziły do spadku emisji gazów cieplarnianych, a nie jedynie zanieczyszczeń pyłowych lub NOx.	<p>Obecnie promuje się strefy czystego transportu w Polsce jako środek mający na celu ograniczenie emisji NOx - wdrażanie obecnie strefy mają na celu wycofanie z użytkowania pojazdów o niskich normach EURO. Gaz NOx nie przyczynia się bezpośrednio do wzrostu efektu cieplarnianego. Aby strefy czystego transportu miały znaczenie dla ograniczenia emisji gazów cieplarnianych do roku 2030, należałoby zapewnić, aby tworząc strefy w ich harmonogramach uwzględniono etap końcowy obejmujący ograniczenie poruszania się wszystkich pojazdów spalinowych/emisyjnych. W warszawskiej SCT dopiero w 2030 roku wymagania sięgną pojazdów z normą EURO 4 dla pojazdów benzynowych i EURO 6 dla pojazdów z silnikami diesla. W krakowskiej SCT wymagania nie są planowane w sposób progresywny, a w roku 2026 zatrzymają się na normie EURO 3 dla silników benzynowych i Euro 5 dla silników diesla. Jeśli dalej idące działania na rzecz wycofania z użytku pojazdów spalinowych nie będą zapewnione, wtedy wpisanie tego działania do KPEiK nie ma sensu, gdyż będą efektywne dopiero po roku 2030. Propozycją dalej idącą jest uzupełnienie stref o możliwość pobierania opłat za wjazd do miasta od wszelkiego typu pojazdów, np. na wzór propozycji opisanej w tym artykule: https://www.chronmyklimat.pl/felietony/1011-strefy-czystego-transportu-nasza-wizja. Ponadto, należy wymagać, aby kolejne wdrażane strefy czystego transportu były oceniane nie tylko pod kątem wpływu na emisję NOx czy pyłów zawieszonych, ale także pod wpływem wpływu na emisję CO2 - dotychczasowe strefy takich analiz nie miały, a w związku z tym nie jest znany ich wpływ na efekt cieplarniany, czy jest pozytywny czy negatywny.</p>
11	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Rozdział III, Wymiar 1, Działanie 48. Rozwój śródlądowych dróg wodnych o znaczeniu transportowym.	Działanie niosące wysokie zagrożenie dla przyrody i adaptacji do zmian klimatu oraz bardzo	Działanie należy wykreślić z KPEiK lub doprecyzować celem zawężenia do działań nie czyniących szkody do celów w zakresie ochrony przyrody czy adaptacji do zmian klimatu. Szeroko rozumiana argumentacja przeciwko pozostawieniu tego działania w KPEiK zawarta jest w raporcie: Żegluga czy kolej? Perspektywy

l.p.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji, organizacji, imię i nazwisko)	Reprezentowany sektor	Część, której dotyczy uwaga (proszę wskazać nr rozdziału, obszaru, celu lub wpisać Uwagi ogólne / Inne)	Szczegółowe zagadnienie, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowana konkretna treść uzupełnienia (wraz z uzasadnieniem)
				ograniczone korzyści z punktu widzenia ograniczenia emisji gazów cieplarnianych z transportu. Działanie bardzo wątpliwe gospodarczo.	rozwoju zrównoważonego transportu w Polsce do 2050 roku”: (https://www.wwf.pl/aktualnosci/tiry-na-tory). Jeśli działanie ma pozostać w KPEiK należy ograniczyć je jedynie do utrzymania aktualnych parametrów dróg wodnych przy zapewnieniu modernizacji (bez rozbudowy) istniejących urządzeń wodnych służących transportowi śródlądowemu. Rozbudowa urządzeń może dotyczyć tylko przypadków, w których rozbudowywane elementy mają znaczenie dla skutecznego (udowodnionego za pomocą analiz hydrologicznych) ograniczenia istotnych ryzyk klimatycznych dla Polski: suszy, podtopień i powodzi. Działanie nie powinno być wpisane do części związanej z celem w zakresie stanu wód, ponieważ prowadzenie żeglugi - zwłaszcza jeśli wymaga to inwestycji w nowe urządzenia wodne - nie służy zapewnieniu dobrego stanu wód.
12	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Rozdział III, Wymiar 1, Działanie 50. Poprawa infrastruktury portów lotniczych.	Działanie nie przyniesie ograniczenia emisji gazów cieplarnianych, a wręcz może spowodować wzrost emisji.	Działanie należy wykreślić z KPEiK lub przeredagować jego sens. Działanie zostało opisane taki sposób, że na dzień dzisiejszy nie można wnioskować, aby miało w jakikolwiek sposób obniżyć emisję gazów cieplarnianych lub zwiększyć wykorzystanie odnawialnych źródeł energii w lotnictwie. Działanie według opisu polega na rozbudowie portów lotniczych celem umożliwienia zwiększenia ruchu lotniczego, podczas gdy dotychczas wzrost ruchu lotniczego przekładał się niemal 1:1 na wzrost emisji gazów cieplarnianych z transportu w Polsce i szerzej także na świecie. Działanie mogłoby pozostać w KPEiK, jeśli jego sens zostałby zmieniony w taki sposób, iż rozbudowywane byłyby porty lotnicze o te elementy, które umożliwiają wzrost wykorzystania statków lotniczych wykorzystujących paliwa zero lub niskoemisyjne. Budowa dojazdów do lotnisk za pomocą transportu publicznego również może pozostać - to jedyny element, który ma szansę obniżyć emisje w łańcuchu podróży wykorzystującej lotnictwo.
	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Obszar 1.6. Adaptacja do zmian klimatu	Zbyt wąskie podejście do adaptacji	Ze względu na brak zdecydowanych działań dotyczących ograniczeń emisji na świecie przekroczenie wzrostu 2 st. C wydaje się bardzo prawdopodobne. Dlatego niezbędnym staje się zmiana paradygmatu planowania przestrzennego tj. pierwszym zadaniem staje się budowanie odporności wszystkich struktur

l.p.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji, organizacji, imię i nazwisko)	Reprezentowany sektor	Część, której dotyczy uwaga (proszę wskazać nr rozdziału, obszaru, celu lub wpisać Uwagi ogólne / Inne)	Szczegółowe zagadnienie, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowana konkretna treść uzupełnienia (wraz z uzasadnieniem)
					<p>przestrzennych. Taka wytyczna powinna wyjść z poziomu administracji rządowej.</p> <p>Drugim zagadnieniem jest brak widzenia adaptacji w kontekście ochrony zdrowia tj. przeciwdziałanie chorobom klimatozależnym, przystosowanie obiektów ochrony zdrowia do funkcjonowania w warunkach temperatur tropikalny oraz zbudowanie systemów w okresie ekstremów pogodowych systemu wspierania grup najbardziej wrażliwych osób starszych i dzieci.</p>
13	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Rozdział II, Cel 1.6.1 Dążenie do adaptacji do zmian klimatu	Cele zostały określone w sposób niejasny, nieprecyzyjny.	<p>Opis celów należy doprecyzować i sformułować w taki sposób, aby wyznaczał ramy dla treści, które będą zawarte w nowej Krajowej Strategii Adaptacyjnej. KPEiK do 2030 roku jest obecnie jedynym dokumentem, który mówi o celach w zakresie zmian klimatu w Polsce. Jako taki, powinien on wyznaczyć główny cel w zakresie adaptacji. Główny cel w naszej ocenie powinien być wyznaczony poprzez określenie do jakiego scenariusza zmiany klimatu (określonego przez środowiska naukowe - IPCC) administracja publiczna bierze odpowiedzialność za działania. W oparciu o szczegółowe wyniki tego scenariusza powinny być dostosowywane zmiany poszczególnych, np. warunków technicznych do budowy różnych obiektów czy inne akty prawne. Taki scenariusz wyznaczy bowiem poziomy zagrożeń do jakich może dojść w Polsce do roku 2030 i później, np. prognozowany wzrost skali deszczów, wysokości fal powodziowych czy wysokości poziomu morza. Pozwoli to także na wypracowanie podejścia do publicznego finansowania inwestycji adaptacyjnych, które przekraczają możliwości poszczególnych samorządów i mają znaczenie ponadlokalne, np. bramy zabezpieczające przed dopływem wód morskich do ujściowych fragmentów rzek, np. w Gdańsku. Obecnie KPEiK takiego sygnału do adaptacji nie daje formułując cele, które są niekonkretne. Naszym zdaniem tylko tak konkretnie określony cel - związany ze scenariuszem klimatycznym IPCC - daje ramy dla przygotowania konkretnych celów sektorowych i działań w Krajowej Strategii Adaptacji. Taki sygnał nada także odpowiednie ramy dokumentom wprowadzonym jako obowiązkowe na poziomie lokalnym - miejskim planom adaptacji.</p>

I.p.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji, organizacji, imię i nazwisko)	Reprezentowany sektor	Część, której dotyczy uwaga (proszę wskazać nr rozdziału, obszaru, celu lub wpisać Uwagi ogólne / Inne)	Szczegółowe zagadnienie, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowana konkretna treść uzupełnienia (wraz z uzasadnieniem)
14	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Rozdział II, Cel. 1.2.3. Redukcja emisji GC z transportu...	Brak w dokumencie uwzględnienia roli transportu rowerowego i pieszego oraz mikromobilności - jako działania służącego obniżeniu emisyjności oraz adaptacji do zmian klimatu - brakuje takiego działania horyzontalnego na liście działań przypisanych do tego obszaru polityki	Działania w zakresie transportu zapisane w KPEiK całkowicie ignorują kwestie rozwoju transportu rowerowego, pieszego i mikromobilności (pojazdami typu UTO). Tymczasem w 2024 roku powołano pełnomocnika ds. transportu rowerowego, którego zadaniem będzie stworzenie m.in. Krajowej Strategii Rowerowej. W wielu regionach zrealizowane zostaną do 2030 roku regionalne sieci dróg rowerowych, które mogą przyczynić się do obniżenia emisji gazów cieplarnianych na niektórych ciągach dojazdowych do miast oraz w niektórych rejonach turystycznych. Transport rowerowy, pieszy oraz mikromobilność rozwijają i zapewne rozwijać się będą dynamicznie szczególnie w największych miastach Polski. Transport pieszy to, m.in. tworzenie stref z ograniczonym ruchem drogowym, co jest działaniem sprzyjającym obniżeniu emisji z transportu w miastach. Warto także zwrócić uwagę, że zapewnienie sprawnej sieci transportu pieszego, rowerowego i mikromobilności jest istotnym składnikiem odporności miast w obliczu katastrof naturalnych. Wiele miast budujących m.in. sieć dróg rowerowych traktuje wybrane jej elementy, jako infrastrukturę krytyczną umożliwiającą np. awaryjny przejazd służb ratunkowych - ma to znaczenie dla adaptacji do zmian klimatu. Ponadto rozwój transportu rowerowego, pieszego oraz mikromobilności wpływa na zwiększoną aktywność fizyczną oraz poprawę zdrowia. Analiza przeprowadzona w Warszawie i w pięciu innych europejskich miastach wskazuje, że zwiększenie udziału jazdy na rowerze i chodzenia przyczynia się do znacznej redukcji liczby przedwczesnych zgonów. (źródło: Health Impacts of Active Transportation in Europe) zmniejsza również koszty zdrowotne i społeczne powstałe w wyniku niedostatecznej aktywności fizycznej, narażenia na zanieczyszczenia powietrza i skutki zmiany klimatu. Więcej informacji o zdrowym transporcie: https://healpolska.pl/wp-content/uploads/2023/10/zdrowy-transport_3-1.pdf
15	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Rozdział III, Działania 141-146 dotyczące budowania świadomości	Niski stopień szczegółowości opisu działań	Większość działań dotyczących budowania świadomości społecznej została opisana na bardzo niskim poziomie szczegółowości - jedynie jako prowadzenie kampanii edukacyjnych lub szkoleń, warsztatów itp. Proponujemy znaczne

l.p.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji, organizacji, imię i nazwisko)	Reprezentowany sektor	Część, której dotyczy uwaga (proszę wskazać nr rozdziału, obszaru, celu lub wpisać Uwagi ogólne / Inne)	Szczegółowe zagadnienie, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowana konkretna treść uzupełnienia (wraz z uzasadnieniem)
					<p>rozwinięcie opisów, aby skonkretyzować choćby instytucje odpowiedzialne za te działania lub grupy docelowe, do których będą one kierowane oraz instrumenty, jakimi edukacja będzie realizowana. W zakresie tych działań już są lub są planowane konkretne działania edukacyjne prowadzone na poziomie krajowym, aby wymienić tylko niektóre:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Zeroemisyjny transport - Ministerstwo Infrastruktury przez ostatnie 10 lat aktywnie wspierało i promowało miasta biorące udział w Europejskim Tygodniu Mobilności - takie działanie naszym zdaniem powinno być utrzymane i wpisane do KPEiK. 2. Adaptacja do zmian klimatu - powstał i funkcjonuje portal KLIMADA 2.0 - prowadzony przez Instytut Ochrony Środowiska, który skutecznie poszerza wiedzę grupy docelowej pracowników administracji samorządowej w zakresie adaptacji do zmian klimatu - takie działanie powinno być tu wpisane celem kontynuacji i rozwoju. 3. Fundusze europejskie w najbliższych 2-3 latach wesprą co najmniej kilka ogólnopolskich projektów edukacyjnych związanych z gospodarką o obiegu zamkniętym, ochroną przyrody oraz adaptacją do zmian klimatu w ramach FENIKS 2021-2027 oraz odnawialnymi źródłami energii w ramach KPO. Rozważenia wymaga czy prowadzenie takich kampanii nie powinno być przedłużone poza horyzont tych projektów (koniec roku 2026) za pomocą wsparcia krajowego, np. programu edukacji ekologicznej finansowanego przez NFOŚiGW. 4. Stale prowadzone są w Polsce także kampanie edukacyjne dotyczące ochrony klimatu wspierane ze środków Komisji Europejskiej LIFE, z dofinansowaniem krajowym kierowanych przez NFOŚiGW - taki program jest warty wzmianki w KPEiK. 5. W ramach prezydencji Polski w UE (rok 2025) planowane jest proponowanie działań mających na celu zapobieganie dezinformacji także w związku z polityką klimatyczną - należy rozważyć wpisanie tego działania do KPEiK, w tym z określeniem konkretnego programu, który mógłby pomóc realizować działania dezinformacyjne.

l.p.	Zgłaszający uwagę (nazwa instytucji, organizacji, imię i nazwisko)	Reprezentowany sektor	Część, której dotyczy uwaga (proszę wskazać nr rozdziału, obszaru, celu lub wpisać Uwagi ogólne / Inne)	Szczegółowe zagadnienie, którego dotyczy uwaga	Treść uwagi lub proponowana konkretna treść uzupełnienia (wraz z uzasadnieniem)
					<p>Ponadto kluczowym jest zaangażowanie sektora zdrowia w działania dotyczące budowania świadomości, szczególnie dotyczące zeroemisyjnego transportu, adaptacji do zmiany klimatu poprzez przeprowadzenie kompleksowych, międzyresortowych kampanii informacyjno-edukacyjnych koordynowanych przez Ministerstwo Klimatu i Środowiska oraz Ministerstwo Zdrowia, z wykorzystaniem mediów publicznych, m.in. o wpływie zanieczyszczenia powietrza oraz zmiany klimatu na zdrowie, pozytywnych skutków zdrowotnych związanych ze zmianą zachowań społecznych w kierunku zdrowej mobilności. W budowaniu świadomości konieczne jest również wprowadzenie obowiązkowych programów szkoleniowych w obrębie adaptacji do zmiany klimatu czy skutków zdrowotnych zanieczyszczenia powietrza dla pracowników sektora zdrowia oraz nauczycieli (w tym nauczania wczesnoszkolnego).</p>
16	Fundacja Instytut na rzecz Ekorozwoju	NGO	Uwaga ogólna do Rozdziału III - Działania	Brak instytucji odpowiedzialnych za opisane działania.	<p>Każde ze 149 działań opisanych w części działań powinno mieć określoną instytucję, która w głównym stopniu odpowiada za jego wdrożenie i ewentualnie instytucje wspierające to wdrożenie. Obecny brak wskazania instytucji odpowiedzialnych znacznie osłabia wagę proponowanych działań i prawdopodobieństwo ich realizacji. Także w innych miejscach dokumentu nigdzie w otwarty sposób nie wspomina się o podziale odpowiedzialności za różne cele lub działania pomiędzy instytucje publiczne (w minimalnym stopniu powinny być wskazane odpowiedzialne za cele i działania ministerstwa oraz należałoby wskazać odpowiedzialne poziomy administracji samorządowej). To poważny brak, który należy uzupełnić. Możliwe, że powinien powstać osobny rozdział KPEiK, gdzie omówione zostanie struktura instytucjonalna wdrażania Planu. Zwłaszcza, iż ZAŁĄCZNIK I do rozporządzenia 2018/1999 - RAMY OGÓLNE DOTYCZĄCE ZINTEGROWANYCH KRAJOWYCH PLANÓW W DZIEDZINIE ENERGII I KLIMATU wymaga, aby Plan zawierał opis (iv) Struktury administracyjnej wdrażania krajowych polityk klimatyczno-energetycznych.</p>