

bezpieczeństwo mikrobiologiczne produktów, a dla środowiska eliminację zagrożeń wynikających ze stosowania agresywnych preparatów chemicznych (leki, dezynfekcje). [U, F]

- **Poprawę cech genetycznych zwierząt**, co powinno umożliwić wzrost produkcji mleka poprzez wykorzystanie w praktyce informacji na temat wartości użytkowej i hodowlanej zwierząt przeznaczonych na rodziców następnego pokolenia i właściwy dobór do kojarzeń krów i jałowic z buhajami o najwyższej wartości hodowlanej. Selekcja zwiększy zarówno produktywność, jak i pomoże zredukować emisje. W wielu przypadkach może to być osiągnięte w prosty sposób poprzez selekcję cech produkcyjnych oraz cech związanych z efektywnością całego systemu produkcji (np. cech płodności i długowieczności). Prowadzenie skutecznej selekcji wymaga posiadania wiarygodnych informacji na temat wartości hodowlanej zwierząt przeznaczonych do hodowli.

Poprawa jakości genetycznej zwierząt gospodarskich jest możliwa między innymi poprzez:

- zapewnienie prowadzenia oceny wartości hodowlanej i użytkowej zwierząt gospodarskich oraz powszechnego dostępu i korzystania z wyników tej oceny, z uwzględnieniem racjonalnego sposobu korzystania ze środowiska, przy zachowaniu bogatej bioróżnorodności zwierząt gospodarskich,
- zapewnienie ciągłości prowadzenia ksiąg hodowlanych zwierząt gospodarskich oraz oceny wartości użytkowej i hodowlanej tych zwierząt, udostępnianie wyników tych ocen wszystkim hodowcom, którzy na ich podstawie mogą podejmować właściwe decyzje o wyborze konkretnych zwierząt na rodziców następnego pokolenia. [U T L]

## 9. Cel szczegółowy D: Transformacja niskoemisyjna w dystrybucji i mobilności

Zgodnie z danymi za 2010 r. emisje związane z działalnością transportową stanowią niespełna 12% wszystkich emisji gazów cieplarnianych generowanych przez polską gospodarkę. Ich dominującym źródłem jest spalanie paliw w transporcie drogowym (97% emisji GHG w porównaniu do 94% w całej UE). Najważniejszym czynnikami wpływającymi na poziom emisji jest struktura transportu, stan infrastruktury, wiek pojazdów oraz intensywność ich wykorzystania. Podobnie jak w przypadku energetyki ślad węglowy generowany w trakcie przemieszczania osób, produktów i materiałów ma pośredni wpływ na emisyjność wszystkich transportowanych dóbr. Zgodnie z analizami oraz wykorzystywanymi modelami, potencjał redukcji emisji wynikających z transportu w perspektywie do 2050 r. przy poniesieniu możliwych do akceptacji kosztów nie przekracza 11% (w porównaniu do poziomu emisji z 2005 r.). Możliwe są za to działania zmierzające do znacznej redukcji emisyjności w przeliczeniu na odpowiednie jednostki, np. tonokilometr lub osobokilometr.

Dystrybucja rozumiana jako proces magazynowania oraz przemieszczania produktów pomiędzy producentem a konsumentem jest bezpośrednio związana z transportem, ale nie ogranicza się tylko do funkcji transportowych i w rozumieniu Programu obejmuje również działalność związaną z handlem. Zgodnie z danymi poziom emisyjności związanej z dystrybucją (w tym handlem) w Polsce nie odbiega znacząco od średniej europejskiej i działania podejmowane w tym zakresie będą wypadkową procesów zachodzących również w innych gałęziach gospodarki.

