

Analizy wskazują, że transformacja gospodarcza doprowadziła do uruchomienia procesów, które są niekorzystne z punktu widzenia budowy gospodarki niskoemisyjnej. Szczególnie niepokojący jest spadek udziału środków transportu charakteryzujących się najniższą jednostkową emisyjnością. W latach 2000-2010 udział transportu kolejowego w przewozach osób spadł z 12% do 5%, natomiast udział w przewozach towarów z 15% do 6%. Dodatkowo obserwuje się spadek udziału transportu publicznego – ponownie z 15% w 2000 r. do 6% w 2010 r. Niekorzystnie na emisyjność transportu wpływa niski udział żeglugi śródlądowej, która nie ma praktycznie żadnego znaczenia dla systemu transportowego Polski biorąc pod uwagę jej udział w przewozach ogółem. Istotnym wyzwaniem jest ponadto niski poziom transportu intermodalnego, który najczęściej jest najbardziej optymalną formą przemieszczania ładunków wykorzystującą różne rodzaje transportu.

Kolejnym elementem pogarszającym sytuację w tym zakresie jest stan polskiej floty samochodowej, która ze względu na wiek charakteryzuje się wysokim poziomem spalania paliw, co w konsekwencji prowadzi do wysokiej emisyjności. Zgodnie z danymi aż $\frac{3}{4}$ pojazdów zarejestrowanych w Polsce jest starsza niż 10 lat i większość z nich charakteryzuje się wyższym spalaniem w porównaniu do średniej europejskiej.

Emisyjność polskiego transportu zwiększa niedostateczny rozwój infrastruktury, w szczególności kolejowej. Przebudowa infrastruktury drogowej w pierwszej kolejności względem infrastruktury kolejowej prowadzi do zwiększenia atrakcyjności transportu drogowego i zwiększa poziom emisyjności gospodarki. Obecny stan infrastruktury ma wpływ na efektywność dystrybucji. Pogarszająca się jakość połączeń kolejowych oraz polepszający się stan infrastruktury drogowej wpływa na ilość i formę zużywanego paliwa, co w konsekwencji prowadzi do zwiększenia śladu węglowego produktów w całym cyklu ich życia.

Wraz ze wzrostem zamożności zmienia się ponadto intensywność wykorzystania środków transportu (w szczególności w zakresie indywidualnego transportu drogowego). Dane wskazują, że zużycie paliwa w Polsce w przeliczeniu na mieszkańca jest w Polsce dwukrotnie niższe niż w najbardziej rozwiniętych krajach Europy Zachodniej. Taki stan rzeczy jest konsekwencją niższej siły nabywczej polskich konsumentów i wraz z dalszym rozwojem gospodarczym będzie zanikać. Ze względu na wzrost zamożności oczekuje się również wzrostu przewozu towarów, co będzie mieć istotny wpływ na zwiększenie udziału dystrybucji (łącznie z handlem) w strukturze emisji gospodarki.

Obszary zidentyfikowane na potrzebę NPRGN w dziedzinie transportu stanowiły najliczniejszą grupę obszarów (21%). Największą grupę stanowią obszary działań związanych z inwestycjami kapitałowymi, działalnością badawczo-rozwojową, dzieleniem się wiedzą, edukacją oraz szkoleniami.

Celem NPRGN w zakresie transformacji niskoemisyjnej w dystrybucji i mobilności jest nieznaczne łączne zmniejszenie emisyjności polskiej gospodarki w sektorze transportu, mimo znacznego wzrostu popytu na usługi transportowe w perspektywie 2050 roku. W związku z tym, że 97% emisji w tym sektorze związane jest ze spalaniem paliw, priorytetem jest znalezienie rozwiązań systemowych, które będą prowadzić do optymalizacji wykorzystania paliw w sektorze.

Transformacja niskoemisyjna będzie obejmować:

