

charakterystyki środowiskowej oraz podejmować decyzje dotyczące ewentualnego wspierania produktów niskoemisyjnych. [U L]

- **Prowadzenie akcji informacyjnych oraz upowszechnianie zasad informowania konsumentów o cechach środowiskowych produktów.** Przeciętny konsument nie rozumie lub nie zwraca uwagi na oznaczenia środowiskowe stosowane na produktach. W związku z tym postuluje się opracowanie ustandaryzowanego systemu informowania konsumentów o cechach środowiskowych produktów (np. emisji gazów cieplarnianych, wykorzystania wody oraz energii koniecznej do wytworzenia danego towaru). Proponuje się opracować i upowszechnić jednolity sposób znakowania produktów. Działania w tym zakresie powinny być kompatybilne z inicjatywami prowadzonymi w zakresie prac normalizacyjnych na poziomie międzynarodowym. Dzięki zamieszczeniu prostej informacji konsument powinien móc w łatwy sposób porównać poszczególne produkty dostępne na rynku biorąc pod uwagę wpływ ich produkcji i konsumpcji na środowisko, poziom emisji gazów cieplarnianych i ewentualnie uwzględnić te informacje w trakcie dokonywania zakupów. Dodatkowo, stworzenie jednolitego systemu oceny produktów pomoże ustalić realne efekty ekologiczne działań podejmowanych przez przedsiębiorstwa w zakresie zwiększania efektywności wykorzystywania zasobów oraz dopasować stosowane instrumenty pomocowe do najlepszych rozwiązań. W konsekwencji działania prowadzone w tym obszarze przyczynią się do budowy rynku produktów ekologicznych (w tym niskoemisyjnych) w Polsce. [U L]

9.3. *Priorytet D.3 Modernizacja pojazdów oraz infrastruktury w celu upowszechnienia niskoemisyjnych form transportu*

Zgodnie z danymi, w strukturze pracy przewozowej w Polsce dominuje transport drogowy, który jest najmniej efektywny energetycznie i emituje najwięcej gazów cieplarnianych. Przykładowo, zużycie oleju napędowego na każde 100 tonokilometrów w przypadku transportu drogowego jest około 2,5-krotnie wyższe niż w przypadku użycia transportu szynowego i ponad 3-krotnie wyższe w porównaniu do wykorzystania statku śródlądowego.

Dodatkowo transport samochodowy odpowiada za wykonanie ponad 4/5 pracy przewozowej w przypadku przemieszczania towarów oraz pracy przewozowej w odniesieniu do dalekobieżnych przejazdów osób. Mimo tak dużej dominacji transportu drogowego w obecnej strukturze transportowej Polski, zarówno w przewozie pasażerów, jak również towarów – ocenia się, że jego udział będzie rósł w perspektywie najbliższych 10-15 lat, co potencjalnie może negatywnie wpłynąć na realizację celu Programu.

Ocenia się, że podjęcie działań w zakresie zmniejszenia poziomu emisji w sektorze transportu będzie jednym z największych wyzwań dla gospodarki w perspektywie kolejnych kilku dziesięcioleci ze względu na gwałtowny wzrost popytu na usługi transportowe. Wobec tego w ramach niniejszego priorytetu proponowane są rozwiązania, dzięki którym można doprowadzić przynajmniej do zahamowania wzrostu emisyjności transportu po akceptowalnych cenach z jednoczesnym, pozytywnym wpływem na gospodarkę. Do najważniejszych z nich należy modernizacja infrastruktury transportowej oraz środków transportu. Proponuje się, aby działania podejmowane w tym kierunku prowadziły do zwiększenia popytu na formy transportu, które będą przyczyniać się do bardziej oszczędnego zużycia paliw w sektorze oraz zwiększania podaży na

