

Mapa drogowa zmian w transporcie do 2025 r.

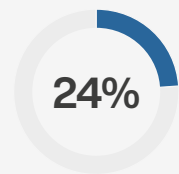


Stan obecny

Sektor transportu w Polsce

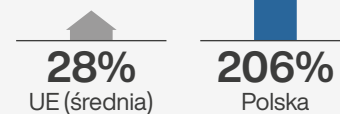
Stan obecny | Sektor transportu w Polsce

Emisja gazów cieplarnianych



łączych emisji CO₂ w Polsce pochodzi z sektora transportu

Wzrost emisji GHG pochodzących z sektora transportu 1990-201



Emisja zanieczyszczeń



Spośród 100 europejskich miast najbardziej zanieczyszczonych PM 2.5 aż 29 znajduje się w Polsce

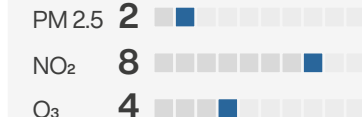


Polska jest 4. najbardziej zanieczyszczonym krajem PM 2.5 w Unii Europejskiej

Miejsce Polski w Europie pod względem liczby przedwczesnych zgonów wywołanych ekspozycją na

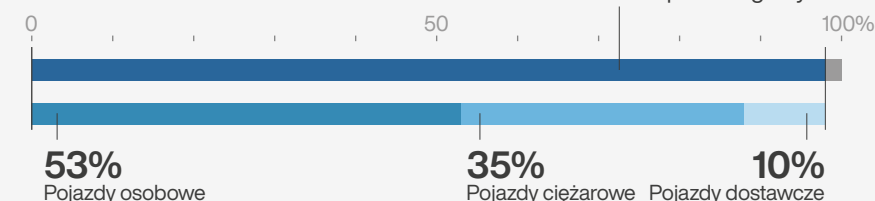


Miejsce Polski w Europie pod względem liczby straconych lat życia wywołanych ekspozycją na

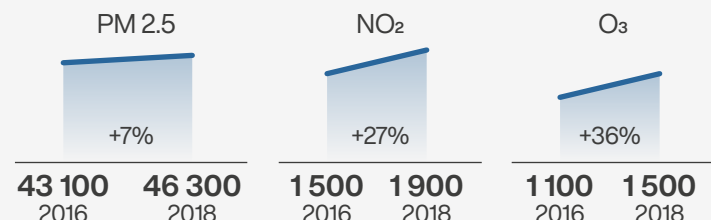


63 Mt CO₂

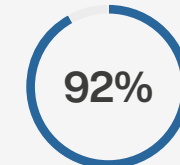
Ilość emisji CO₂ z sektora transportu (2017)



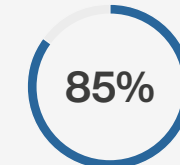
Liczba zgonów wywołanych zanieczyszczeniem powietrza w Polsce wzrasta



Emisja hałasu z sektora transportu



Na 92% dróg poziom hałasu przekracza 60 dB w dzień



Na 85% dróg poziom hałasu przekracza 55 dB w nocy

Średni wiek pojazdów w Polsce

Średni wiek samochodów osobowych



Tylko w 7 państwach członkowskich UE średni wiek samochodów osobowych jest wyższy niż w Polsce

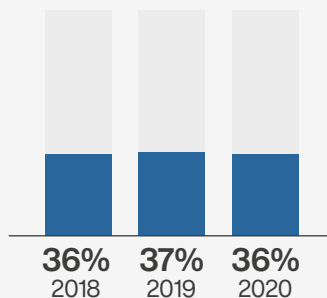
Średni wiek samochodów dostawczych



Tylko w 5 państwach członkowskich UE średni wiek samochodów dostawczych jest wyższy niż w Polsce

Import i sprzedaż spalinowych samochodów używanych

Niski udział nowych pojazdów w sprzedaży samochodów osobowych



Polska jest największym importerem używanych samochodów w UE



Do Polski importowane są coraz starsze samochody używane

Średni wiek importowanego samochodu (DMC do 3,5 t)



48% z nich wyposażono w silniki Diesla

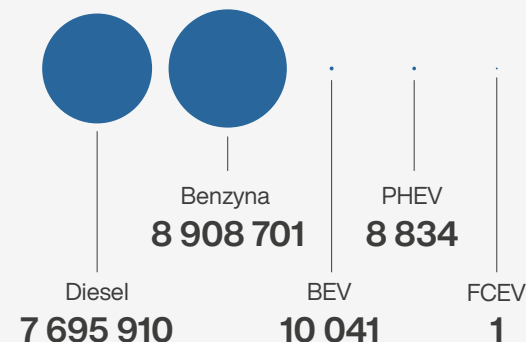


Brak skutecznych regulacji prawnych ograniczających import pojazdów używanych

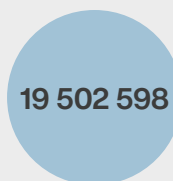
Stan obecny | Sektor transportu w Polsce

Rynek pojazdów elektrycznych

Park samochodów osobowych w Polsce

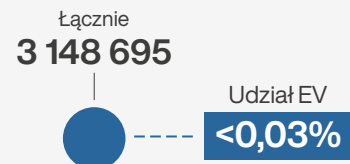


Łączna liczba samochodów osobowych



Udział EV <0,01%

Park samochodów dostawczych i ciężarowych



Brak programów subsydiów skierowanych do nabywców pojazdów elektrycznych, zarówno na poziomie centralnym, jak i lokalnym



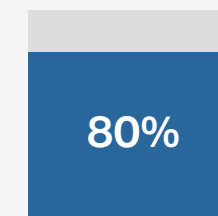
Polska posiada największą flotę samochodów ciężarowych w Unii Europejskiej, z czego 98% jest wyposażone w silniki Diesla. Polska flota ciężarówek stanowi 18,5% całej floty takich pojazdów w UE



Polska posiada największą flotę autobusów w Unii Europejskiej, z czego 97% jest wyposażone w silniki Diesla. Polska flota autobusów stanowi 17,7% całej floty takich pojazdów w UE

Polityka energetyczna

Bardzo wysoki udział energii elektrycznej pozyskiwanej z elektrowni węglowych

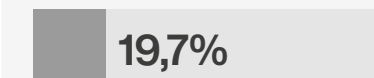


→ Najwięcej w Unii Europejskiej

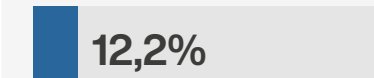
Brak wyznaczonej daty odejścia od energetyki opartej na węglu

Niski udział energii elektrycznej pozyskiwanej ze źródeł odnawialnych

UE (średnia)



Polska



Tylko w 5 państwach członkowskich UE udział energii ze źródeł odnawialnych jest niższy niż w Polsce

Infrastruktura ładowania pojazdów elektrycznych



1 364

ogólnodostępne stacje ładowania samochodów z napędem elektrycznym

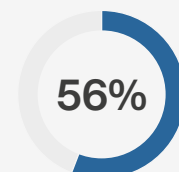


0

stacji tankowania wodoru

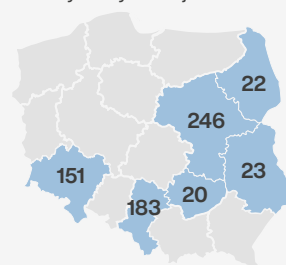
Nierównomierne rozmieszczenie ogólnodostępnych stacji ładowania samochodów z napędem elektrycznym

→ Brak infrastruktury ładowania w wielu mniejszych gminach



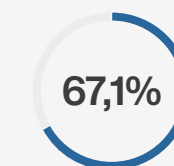
ogólnodostępnych stacji ładowania znajduje się w 37 największych miastach (powyżej 100 tys. mieszkańców)

Liczba ogólnodostępnych stacji ładowania w wybranych województwach

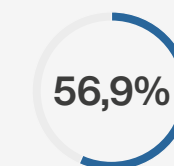


Brak programów subsydiów wspierających rozbudowę ogólnodostępnej infrastruktury ładowania, zarówno na poziomie centralnym jak i lokalnym

Poziom świadomości ekologicznej



Polaków nie podejmuje działań na rzecz ochrony własnego zdrowia związanego z jakością powietrza



Polaków nie podjęto działań mających na celu zmniejszenie emisji zanieczyszczeń

↓
47,5% z nich uważa, że takie działania powinna podejmować administracja publiczna

Kluczowe wyzwania

Sektor transportu w Polsce

Kluczowe wyzwania | Sektor transportu w Polsce

#1

Ograniczenie liczby pojazdów w Polsce



#2

Ograniczenie importu najstarszych pojazdów do Polski



#3

Wzrost znaczenia i rozwój zeroemisyjnej komunikacji zbiorowej



#4

Wzrost liczby pojazdów zeroemisyjnych osobowych w Polsce



#5

Wzrost liczby pojazdów zeroemisyjnych dostawczych w Polsce



#6

Wzrost liczby stacji ładowania dla różnych typów pojazdów w Polsce



#7

Rozwój sharingu, nowych form mobilności, rowerów i form transportu niezmotoryzowanego



#8

Planowanie i rozwój zrównoważonych systemów transportowych



#9

Inwestycje w rozwój technologii (baterie, autonomia etc.)



#10

Przeciwdziałanie wykluczeniu komunikacyjnemu w Polsce



Zmiany w obszarach

Ramy
polityczne
i regulacyjne



Aspekty
techniczne
i rozwojowe



Inwestycje



Aspekty
społeczne



Przykładowe narzędzia

Ramy
polityczne
i regulacyjne



Kompleksowy plan dekarbonizacji transportu w Polsce

Polityki publiczne (fiskalna – zwolnienia, ulgi; handlowa - celna etc.)

Rządowe programy, strategie i projekty rozwoju gospodarczego

Inicjatywy ustawodawcze i procesy legislacyjne

Instrumenty wspierające rozwój rynku zrównoważonego transportu

Instrumenty pobudzania rozwoju sektora na poziomie lokalnym

Stabilny system finansowania inwestycji – środki i instrumenty

Przykładowe narzędzia

Aspekty
techniczne
i rozwojowe



Rozwój technologii (V2G, V2H etc.)

Rozwój łańcucha wartości dla czystego wodoru

Rozwój magazynów energii

Recykling i gospodarka o obiegu zamkniętym

Bardziej efektywne wykorzystywanie surowców

Wsparcie instytucjonalne tworzenia innowacyjnych rozwiązań technologicznych i społecznych w zakresie zrównoważonego transportu

Przykładowe narzędzia

Inwestycje



Rozwój floty zeroemisyjnych pojazdów w Polsce

Rozbudowa infrastruktury ładowania

Modernizacja oraz rozbudowa infrastruktury transportowej

Rozwój potencjału wytwórczego w obszarze dostawców i usług

Rozwój Odnawialnych Źródeł Energii

Modernizacja mocy wytwórczych

Modernizacja infrastruktury energetycznej

Obniżenie poziomu emisji z procesu technologicznego sektora

Wzrost nakładów inwestycyjnych w nowe rozwiązania mobilnościowe

Inwestycje zagraniczne

Przykładowe narzędzia

Inwestycje



Promowanie i zachęcanie podmiotów do podejmowania działań w celu dekarbonizacji i poszukiwania sposobów wsparcia transformacji

Zapewnienie odpowiednio wyszkolonego personelu

Stymulowanie do współpracy między podmiotami i promowanie szybszej dekarbonizacji

Szkolnictwo wyższe i techniczne na rzecz wsparcia rozwoju i wdrażania technologii

Podnoszenie świadomości ekologicznej Polaków

Ograniczenie emisji mające wpływ na zmianę stylu życia i zachowań konsumentów

Zmniejszenie śladu węglowego w ramach zmiany modeli mobilnościowych i przemieszczania się

Oczekiwane efekty



Zastąpienie na masową skalę ICE w poszczególnych segmentach transportu pojazdami o napędzie elektrycznym (BEV), a w przypadku autobusów i pojazdów ciężarowych – wodorowym (FCEV)

Zapewnienie właścicielom ICE przystępnej cenowo, czystej alternatywy dla ich potrzeb transportowych, co będzie głównym czynnikiem wspierającym dekarbonizację systemu transportowego w Polsce

Rozwój infrastruktury ładowania pojazdów elektrycznych w miejscach publicznych, firmach i miejscach zamieszkania oraz rozwój zelektryfikowanego transportu publicznego (BEV, FCEV) i nowych form mobilności

Zmiana polskiego mixu energetycznego przy jednoczesnym zwiększeniu zdolności niskoemisyjnej zaspokajającej prognozowany wzrost popytu na energię elektryczną oraz spadek importu paliw kopalnych

Operacjonalizacja kierunków zmian sektora transportu w Polsce i zobowiązanie przemysłu motoryzacyjnego do pozostania w europejskim łańcuchu wartości

Systemowe wsparcie procesu dekarbonizacji polskiego sektora transportu osób i towarów na poziomie legislacyjno-administracyjnym, gospodarczo-rynkowym i społeczno-środowiskowym

Dziękujemy za uwagę!

POLSKIE STOWARZYSZENIE PALIW ALTERNATYWNYCH

Fabryczna 5A, 00-446 Warszawa

biuro@pspa.com.pl

+48 608 633 767

NIP 5252684377

REGON 365877690

KRS 0000643156

