

TRANSPORT

„Środy z Büllem”

Warszawa, 27 maja 2015 r.

Plan prezentacji

1. **Transport – tło prawne**
2. **Cele dla Polski w non-ETS**
3. **Transport w non-ETS**
4. **Emisje w transporcie**
5. **Transport a EU ETS**

Transport – tło prawne

Konieczność redukcji emisji gazów cieplarnianych w sektorze transportu określają:

- decyzja non-ETS (*ang. ESD, Effort Sharing Decision*) – włączająca transport do sektora non-ETS (podobnie jak rolnictwo, budownictwo, odpady)
- rozporządzenia ws. standardów emisyjnych dla produkowanych pojazdów, określają „kamienie milowe”:
 - zmniejszenie średnich emisji z nowych pojazdów do 130 g CO₂/km w perspektywie do 2015 r.
 - zmniejszenia emisji CO₂ z nowych samochodów osobowych do 95 g CO₂/km do roku 2021 r.
 - zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich samochodów dostawczych w wysokości 175 g CO₂/km w 2017 r. i 147 g CO₂/km do 2020 r.

Cel non-ETS dla PL

- **do 2020 r.** **+14%** w odniesieniu do 2005 r.
(pakiet energetyczno-klimatyczny, 2009 r.)

- **do 2030 r.** **min. 0%** w odniesieniu do 2005 r.
(od 0% do -40% redukcji dla p.cz.)
(Konkluzje RE z 24.10.2014 r. określające
„Ramy polityki klimatyczno-energetycznej
do roku 2030”)

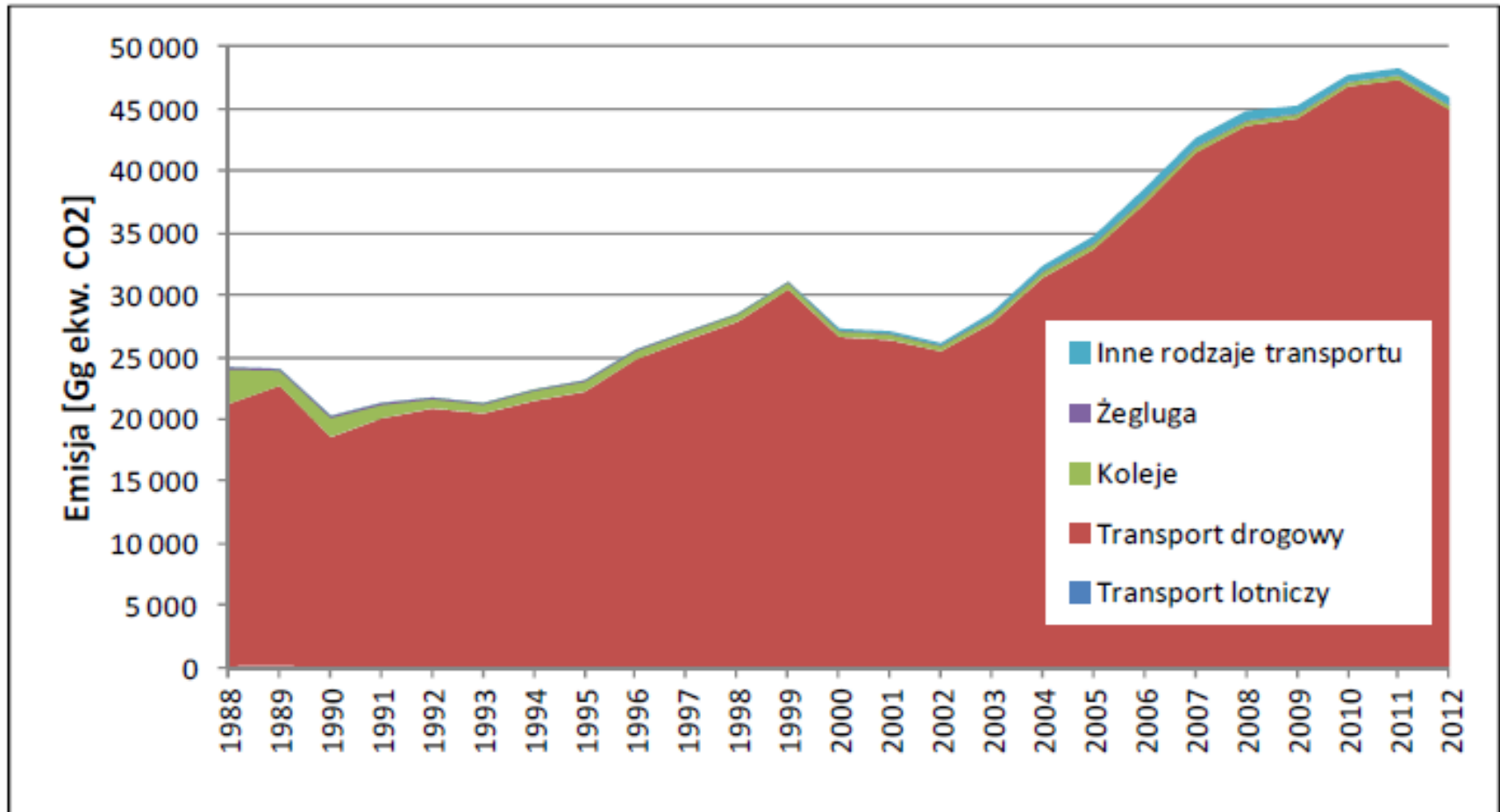
Transport w non-ETS

Cechy emisji GC z sektora na tle całości emisji w Polsce (dane za 2012 r.):

- udział sektora transportu w całkowitej emisji: 11,5%
- udział sektora transportu w emisji non-ETS: 22,5%
- dominują emisje z transportu drogowego: ok. 98% emisji z całego sektora
- wielkość emisji GC z sektora charakteryzuje trend rosnący, który zgodnie z projekcjami emisji w Polsce będzie się utrzymywał co najmniej przez następne 15 lat
- transport drogowy powoduje dużą część zanieczyszczeń do powietrza, takich jak NO_x, CO, pył i inne, z udziałem od kilku do nawet 32% całości emisji danego zanieczyszczenia w Polsce

Transport – emisje GC

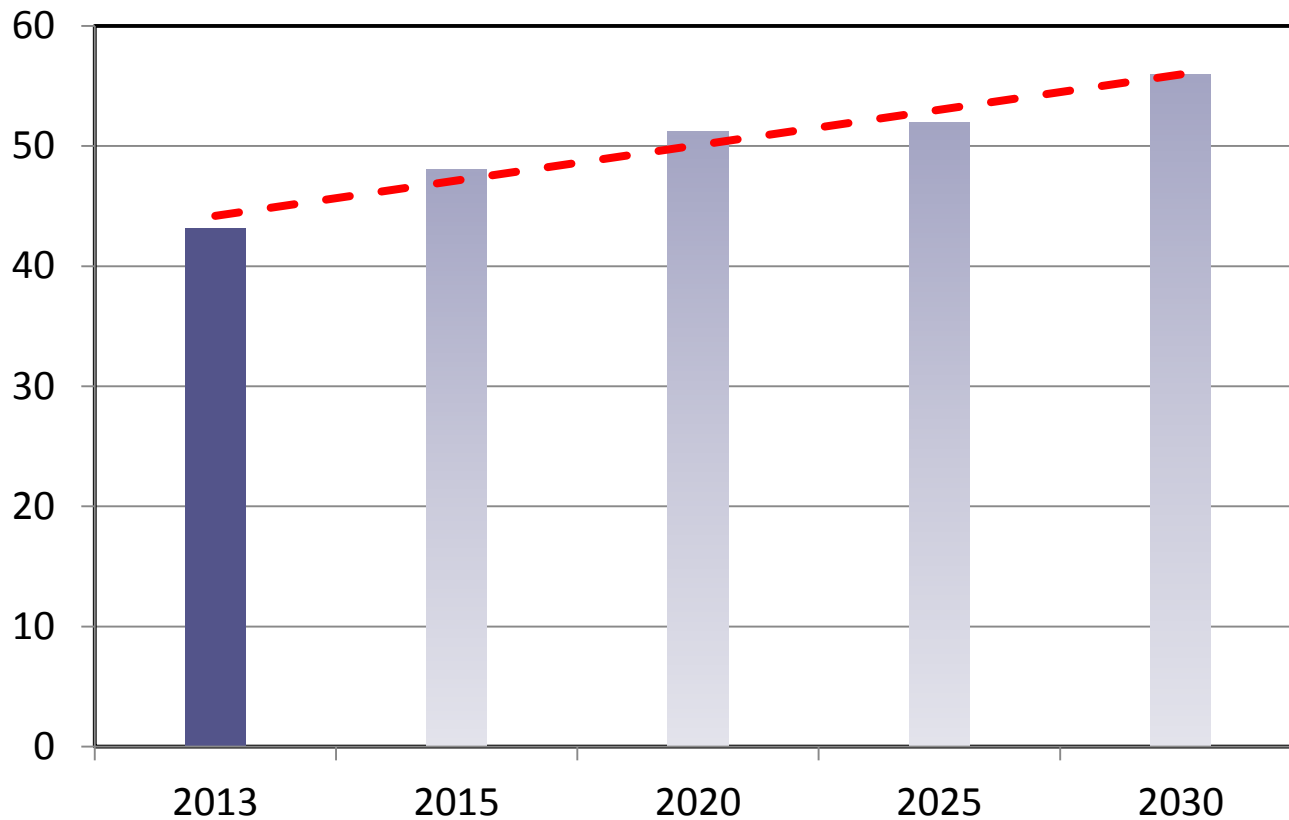
Emisje z sektora transportu w Polsce w latach 1988-2012 [Gg_{ekw.} CO₂]



Źródło: KOBIZE na podst. Krajowego Raportu Inwentaryzacyjnego 2014, KOBIZE

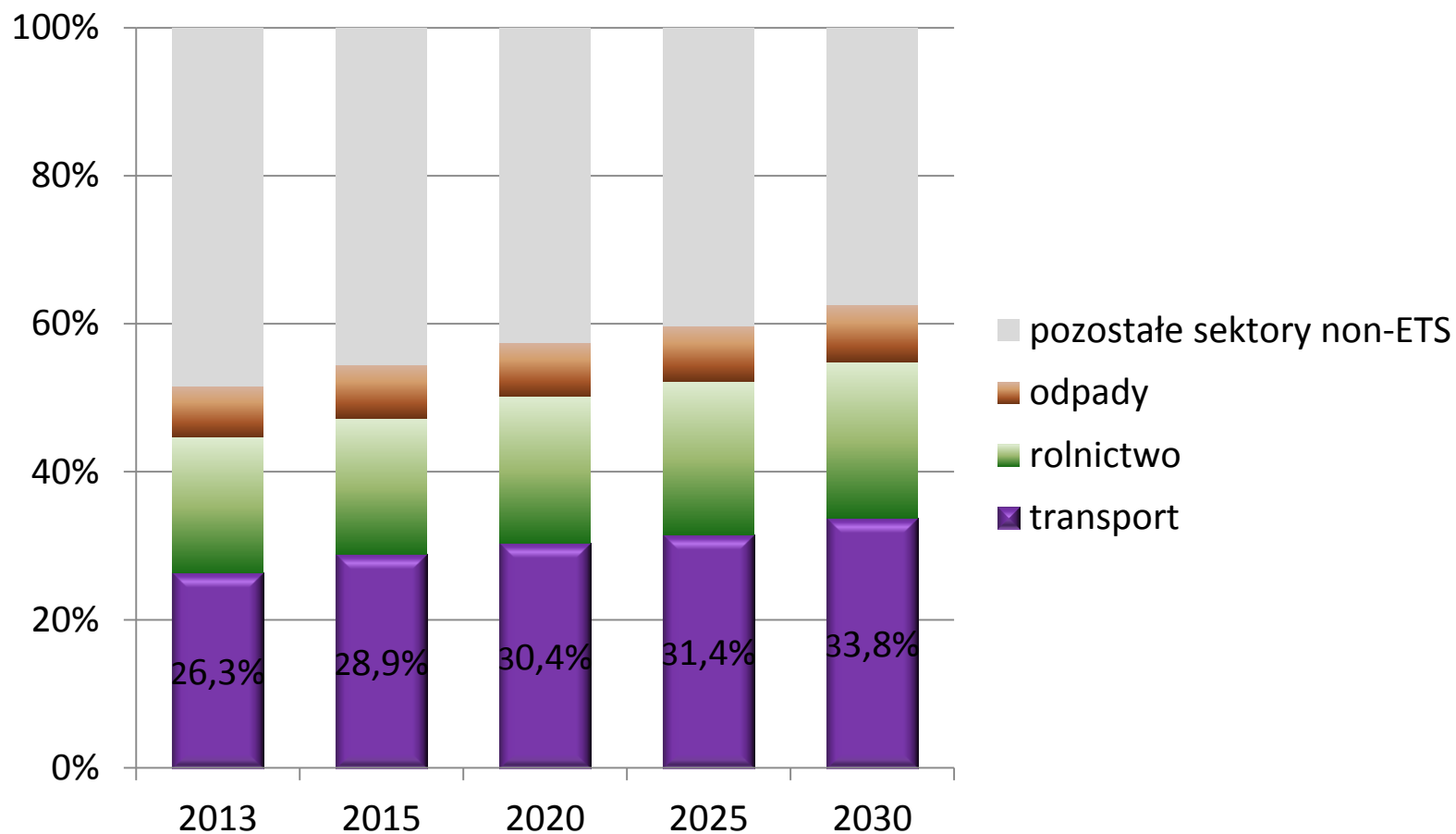
Transport - projekcje emisji GC

Mt CO₂ekw.



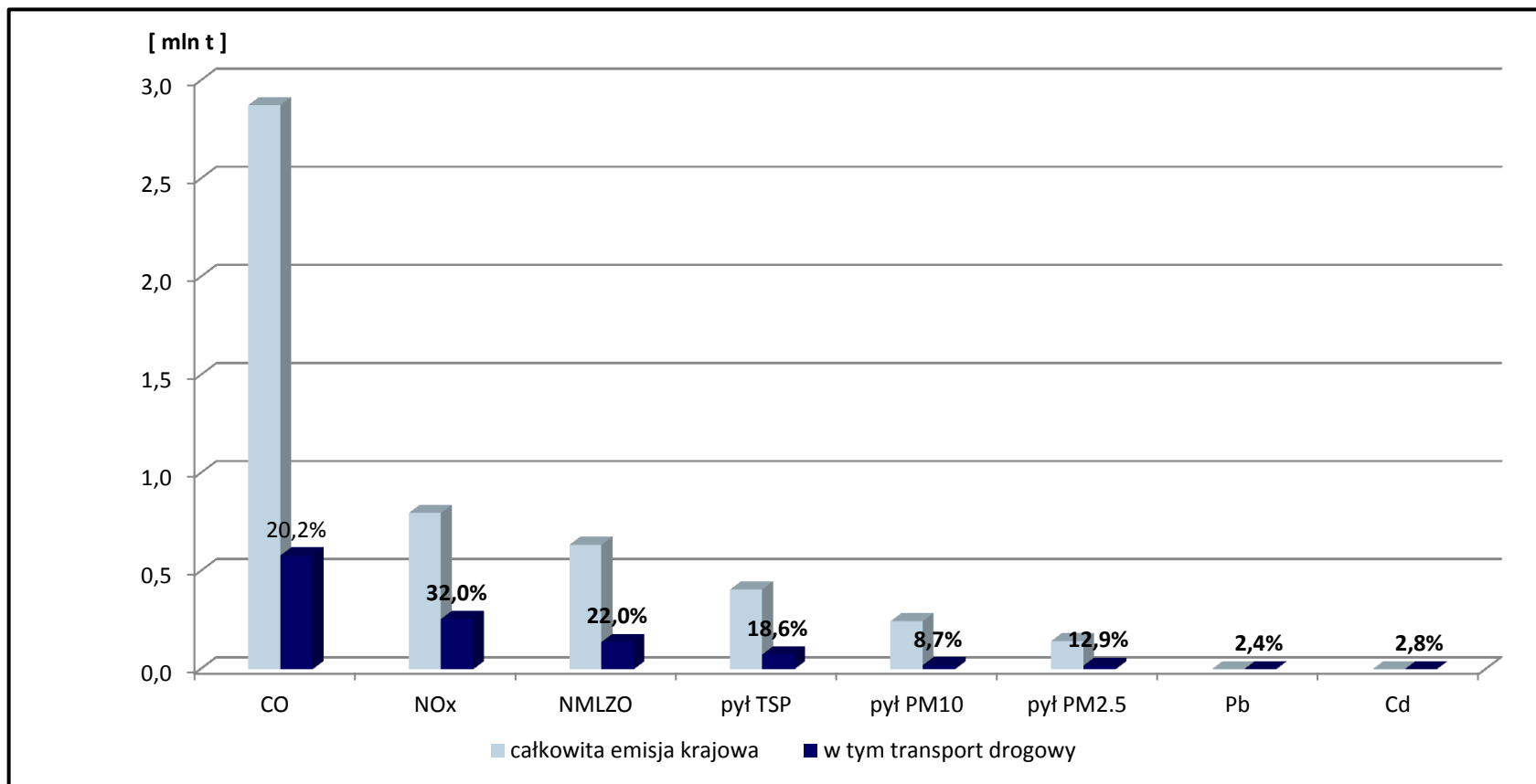
Transport – emisje GC

Udział emisji z transportu w Polsce w całości emisji non-ETS (2013 – 2030) (%)



Transport – inne zanieczyszczenia

Udział transportu drogowego w emisji niektórych zanieczyszczeń do powietrza w Polsce, 2013 [mln t]



Źródło: KOBiZE na podst. „Krajowego Bilansu Emisji ... Raportu Podstawowego”, 2015, KOBiZE

Transport – Konkluzje RE

Konkluzje RE z 24 października 2014 r. określające „Ramy polityki klimatyczno-energetycznej do roku 2030”:

„ 2.13 ważne jest, by ograniczyć emisje gazów cieplarnianych i zagrożenia związane z uzależnieniem od paliw kopalnych w sektorze transportu. **Rada Europejska zwraca się zatem do Komisji o dalsze analizowanie instrumentów i środków w ramach kompleksowego, neutralnego technologicznie podejścia w zakresie promowania redukcji emisji oraz efektywności energetycznej transportu, transportu elektrycznego i odnawialnych źródeł energii w transporcie także po roku 2020. (...) Przypomina również o tym, że zgodnie z obowiązującymi przepisami państwo członkowskie może zdecydować się objąć sektor transportu systemem ETS.”**

Strony popierające włączenie transportu do EU ETS

- Państwa członkowskie popierające koncepcję włączenia – Dania i Luksemburg (osiągnięcie celu redukcyjnego w non-ETS może być dla nich wyzwaniem)
- Producenci samochodów – chcą podziału kosztów z innymi sektorami
- Państwa członkowskie z rozwiniętym przemysłem samochodowym (prawdopodobnie)

Scenariusze włączenia transportu do EU ETS

- **podójście upstream** - nałożenie obowiązków rozliczeń emisji na dostawców (dystrybutorów) paliw silnikowych w zależności od ilości sprzedanych paliw;
- **podójście midstream** - nałożenie obowiązków rozliczeń emisji na producentów pojazdów w zależności od potencjalnej emisji w cyklu życia pojazdów;
- **podójście downstream** - nałożenie obowiązków rozliczeń emisji na właścicieli pojazdów w odniesieniu do przyznanych im indywidualnych przydziałów emisji.

Porównanie

	Standardy emisyjne	Transport w EU ETS (scenariusz upstream)
Zakres	Obecnie producenci nowych samochodów osobowych i lekkich samochodów dostawczych rejestrowanych na terenie UE (z wyłączeniami)	Dostawcy paliw – regulacje na poziomie producentów i importerów paliw.
Wpływ na zmiany technologiczne i behawioralne	Bezpośredni - wdrażanie nowych technologii niskoemisyjnych	Wpływ na zmniejszanie emisyjności paliw. Marginalny wpływ na zmiany zachowań użytkowników pojazdów. Rozdzielenie podmiotu płacącego za emisje od podmiotu mającego wpływ na rozwój technologii.
Koszty	Producenci samochodów (koszty przenoszone są na kupujących pojazdy)	Koszty ponoszone przez producentów i importerów przenoszone na odbiorcę końcowego (koszty uprawnień, z których byliby rozliczani w EU ETS, byłyby włączane w cenę paliwa).
Tempo redukcji i perspektywy czasowe	korelacja spadku emisyjności nowych pojazdów ze standardami emisyjnymi. Obecne regulacje obowiązują do 2021r., kolejne do roku 2025.	Włączenie nie wcześniej niż od 2021 roku. Zdjęcie standardów emisyjnych, mogłoby spowodować odsunięcie w czasie wdrażania nowych technologii.
Bariery implementacji	Podejście obecnie implementowane. Może ograniczyć producentów, którzy musieliby polegać jedynie na pojazdach elektrycznych, aby równoważyć średnią emisyjność swojej floty. Konieczny rozwój odpowiedniej infrastruktury wspierającej i zmiany behawioralne.	Koszty administracyjne (np. systemu MRV). Bariery natury politycznej.

Dziękuję

Paweł Mzyk

Z-ca Kierownika

Krajowy Ośrodek Bilansowania i Zarządzania Emisjami

Instytut Ochrony Środowiska – Państwowy Instytut Badawczy

pawel.mzyk@kobize.pl

www.kobize.pl



**Działalność KOBiZE jest finansowana ze środków
Narodowego Funduszu Ochrony Środowiska i Gospodarki Wodnej**