

ZALECENIA

Dla polityki europejskiej:

Unia Europejska powinna odrzucić cel dla paliw odnawialnych w transporcie i zastąpić go celem opartym na redukcji emisji gazów cieplarnianych, uwzględniając zmiany zarówno bezpośredniego jak i pośredniego użytkowania ziemi do uprawy roślin energetycznych stosowanych do produkcji biopaliw.

Obecna polityka zawiera ryzyko sprzyjania krótkotrwałemu rozwojowi wszystkich rodzajów biopaliw, a powinna zabezpieczyć inwestycje przemysłu w zrównoważone biopaliwa. Takie ostrożne podejście byłoby ściśle zgodne z prawem UE i stanowiłoby długoterwałe zabezpieczenie dla inwestycji.

Komisja powinna zapewnić przejrzystość i zaangażowanie wszystkich zainteresowanych grup celowych w przyszły proces legislacyjny, który musi usunąć liczne niejasności w tym prawie. Tylko otwartość i przejrzystość sprawi, że prawo i jego wdrażanie odzyska wiarygodność.

Dla państw członkowskich:

Należy tworzyć prawo, politykę podatkową i inne narzędzia, które ograniczą zużycie energii w sektorze transportu. Te narzędzia to istotne zwiększenie sprawności pojazdów równoległe z usunięciem uzależnienia od samochodu, np. przez poprawę systemu transportu publicznego.

Ustalenie nowych obowiązujących celów dla biopaliw na następne kilka lat i zniesienie lub ograniczenie istniejących aby uniknąć masowego zalania rynku biopaliwami.

Promowanie odnawialnych źródeł energii, które nie bazują na biopaliwach, włącznie z produkcją energii elektrycznej przy wykorzystaniu zasobów odnawialnych.

Dla przemysłu i inwestorów:

Koncentrowanie inwestycji na obszarach, które zmniejszą zapotrzebowanie energii w sektorze transportu. To stwarza najlepsze warunki przy przyszłych wyższych cenach energii i drastycznym zwiększeniu wymagań odnośnie redukcji emisji gazów cieplarnianych.

Inwestowanie tylko w biopaliwa, które w dający się udowodnić sposób nie stawiają wymagań odnośnie znacznego zwiększenia zajmowania ziemi i nie stwarzają ryzyka konfliktów społecznych oraz ryzyka w dziedzinie ochrony środowiska, takie jak biopaliwa uzyskiwane z odpadów.

Spowolnienie innych inwestycji w zakresie biopaliw, łącznie z tymi, które kwalifikują się jako materiał wsadowy „nowej generacji” paliw aż problemy z użytkowaniem terenu właściwie uwzględnią normy zrównoważenia (ważne do końca 2012 r).

Inwestowanie w inne źródła energii dla transportu, zapowiadające się jako odnawialne i o niskiej konsumpcji węgla, w tym odnawialna energia elektryczna w transporcie (np. kolej, statki, napędy hybrydowe, pojazdy akumulatorowe itp.). Zapowiadają one rzeczywistą i trwałą redukcję emisji gazów cieplarnianych.



Niniejszy dokument został opublikowany dzięki pomocy finansowej Unii Europejskiej. Za treść tego dokumentu odpowiada Polski Klub Ekologiczny Koło Miejskie w Gliwicach, poglądy w nim wyrażone nie odzwierciedlają w żadnym razie oficjalnego stanowiska Unii Europejskiej.



Polski Klub Ekologiczny w Krakowie, Koło Miejskie w Gliwicach
ul. Ziemowita 1, 44-100 Gliwice
tel./faks 32 231 85 91 • biuro@pkegliwice.pl • www.pkegliwice.pl



BIOPALIWA Ostrożnie!

Analiza polityki Unii Europejskiej w dziedzinie biopaliw
z zaleceniami odnośnie postępowania



W grudniu 2008 r. Unia Europejska przyjęła nową politykę odnośnie biopaliw, jako część Dyrektywy Energii Odnawialnej. Celem tej polityki jest 10% udziału energii odnawialnej w transporcie.

Czy cel ten wpłynie rzeczywiście na ograniczenie emisji gazów cieplarnianych?

Dla wielu polityków biopaliwa to znakomite rozwiązanie, zwłaszcza, że argumenty przytaczane przez instytucje wspierające to rozwiązanie wydają się być przekonujące. Głównym argumentem jest to, że emisja CO₂ może być zmniejszona, gdyż rośliny przeznaczone na biopaliwa podczas wzrostu absorbują CO₂. Ponadto uprawy takie można umiejscowić w Europie lub w krajach bardziej stabilnych, niż kraje posiadające zasoby ropy naftowej, co korzystnie wpłynie na bezpieczeństwo energetyczne. Pomysł stosowania biopaliw w transporcie jest również atrakcyjny dla przemysłu samochodowego, gdyż uwalnia go od kosztownych badań nad ograniczeniem emisji CO₂ poprzez zmniejszenie zużycia paliwa, czyli potocznie mówiąc – sprawności spalania na rzecz niewielkich modyfikacji pozwalających na zmianę paliwa. Dostosowanie silników do pracy na biopaliwie daje koncernom samochodowym możliwość na „przyklejenie sobie” ekologicznej etykiety. Pomysł stosowania biopaliw w transporcie jest również bardzo atrakcyjny dla rolników, gdyż zabezpiecza zbyt dla ich upraw. Co więcej, koncerny naftowe zaczynają doceniać biopaliwa, gdyż ich stosowanie wpływa na bardziej pro-ekologiczny wizerunek koncernu.

Nie ma prostej odpowiedzi, czy biopaliwa są prawdziwie zrównoważoną alternatywą do paliw nieodnawialnych (węgiel, ropa i gaz ziemny). Dowody, których większość została opublikowana w ciągu ostatnich trzech lat – pokazują, że w ogromnej ilości przypadków nie są, co umacnia w nas podejrzenie, że obecna polityka spowoduje więcej złego niż dobrego.

Dlaczego zmiana polityki jest konieczna.

Jednym z najważniejszych argumentów przemawiającym na niekorzyść obecnej polityki jest pominięcie wpływu na środowisko zmiany pośredniego użytkowania gruntów. Gdy użytkowanie gruntów rolnych zmienia się dla potrzeb produkcji biopaliw, gdzie indziej musi być ona przekształcona na produkcję rolną zwiększając przy tym emisję CO₂, stąd termin „pośrednia” zmiana użytkowania gruntów, które np. były poprzednio puszcą pierwotną, bądź torfowiskiem. Ocena wpływu pośredniego użytkowania gruntu i wprowadzenie go do polityki w zakresie biopaliw, są niezmiernie ważne aby stwierdzić, że biopaliwa rzeczywiście przyczyniają się do zmniejszenia emisji CO₂, a nie zwiększają jej w sposób pośredni.

GDY ZIEMIA ROLNA JEST PRZEKSZTAŁCANA NA POTRZEBY PRODUKCJI BIOPALIW, TRZEBA GDZIE INDZIEJ WIĘCEJ ZIEMI PRZEJĄĆ NA PRODUKCJĘ ŻYWNOSCI. TO MOŻE PROWADZIĆ DO WYLESIENIA I W KONSEKWENCJI DO OLBRYMIEGO UWALNIANIA WĘGLA. EMISJA CO₂ W WYNIKU TEJ „ZMIANY POŚREDNIEGO UŻYTKOWANIA ZIEMI” SPowodowana produkcją biopaliw musi być brana pod uwagę.

Brak korzyści dla środowiska

W pojazdach z napędem elektrycznym można uzyskać średnio o 81% więcej przejechanych kilometrów i 108% większą redukcję emisji gazów cieplarnianych na jednostkę powierzchni upraw, niż spalając etanol celulozowy w silnikach wewnętrznego spalania.

W cyklu produkcyjnym biopaliw jest zużywana energia, bilans gazów cieplarnianych jest wyrażany poprzez zmniejszenie ich emisji od 10–90% w porównaniu z paliwami kopalnymi. Zgodnie z Dyrektywą Energii Odnawialnych produkcja biopaliw ma sens gdy osiągnie się zmniejszenie emisji gazów cieplarnianych o 35% w porównaniu z paliwami kopalnymi. Tylko nieliczne surowce do biopaliw osiągają ten wskaźnik, zwłaszcza, kiedy doliczymy efekt „pośredniego użytkowania ziemi”. Produkcja paliw płynnych do pojazdów silnikowych jest wysoce nieefektywnym sposobem marnowania energii.

Sposób produkcji surowców do biopaliw powinien odbywać się w sposób zrównoważony. Kryteria zrównoważenia w prawie UE powinny być redefiniowane aby zapewnić branie pod uwagę skutków ekologicznych i społecznych podejmowanych decyzji. Musimy mieć pewność, że promując biopaliwa, autentycznie przyczynimy się do poprawy stanu środowiska naturalnego, a one

same przyniosą ogólne korzyści, nie tylko wielkim koncernom, ale również społecznościom lokalnym w miejscu produkcji. W konsekwencji tego cel ilościowy – dziesięcioprocentowy udział biopaliw w transporcie do 2020, musi być zastąpiony celem mówiącym o redukcji gazów cieplarnianych dla paliw stosowanych w transporcie. W ten sposób, polityka byłaby zgodna z jej pierwotnym celem, przyczynienia się do walki UE ze zmianami klimatycznymi.

Paliwa „pierwszej generacji” to biopaliwa uzyskane z produktów żywnościowych takich jak: olej palmowy, nasiona rzepaku, kukurydza i trzcina cukrowa. Paliwa „drugiej generacji” są otrzymywane z materiałów celulozowych takich jak słoma i drewno przy pomocy konwersji. Technologia upłynniania biomasy na ciecze jest ciągle w stadium pilotażowym.

Obecna regulacja zawiera wiele wątpliwości i problemów do rozwiązania. Słabe strony aktualnego prawa nie tylko szkodzą środowisku, ale także prawdopodobnie będą hamować w przyszłości rozwój ekologicznie i ekonomicznie zrównoważonej energii odnawialnej w transporcie.

Aby skorygować te potencjalnie negatywne skutki polityki, proponuje się zestaw konkretnych zaleceń dla decydentów i inwestorów