Rola biopaliw i biokomponentów w „Nowym Zielonym Ładzie”

XIII Spotkanie Branży Paliwowej

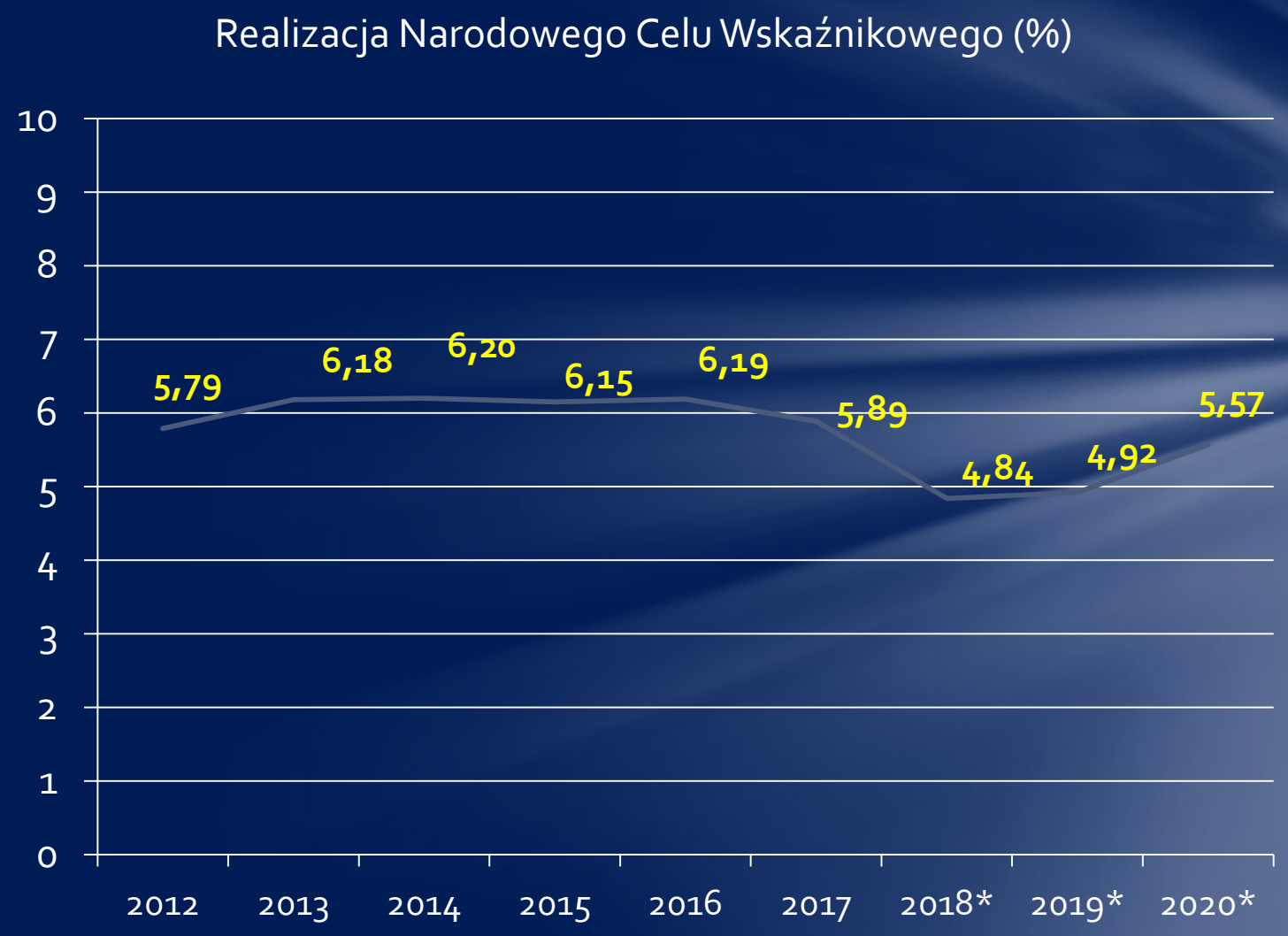
Polski Rynek Biopaliw

XIII Spotkanie Branży Paliwowej Polski Rynek Biopaliw
02 października 2020 r.

Agenda:

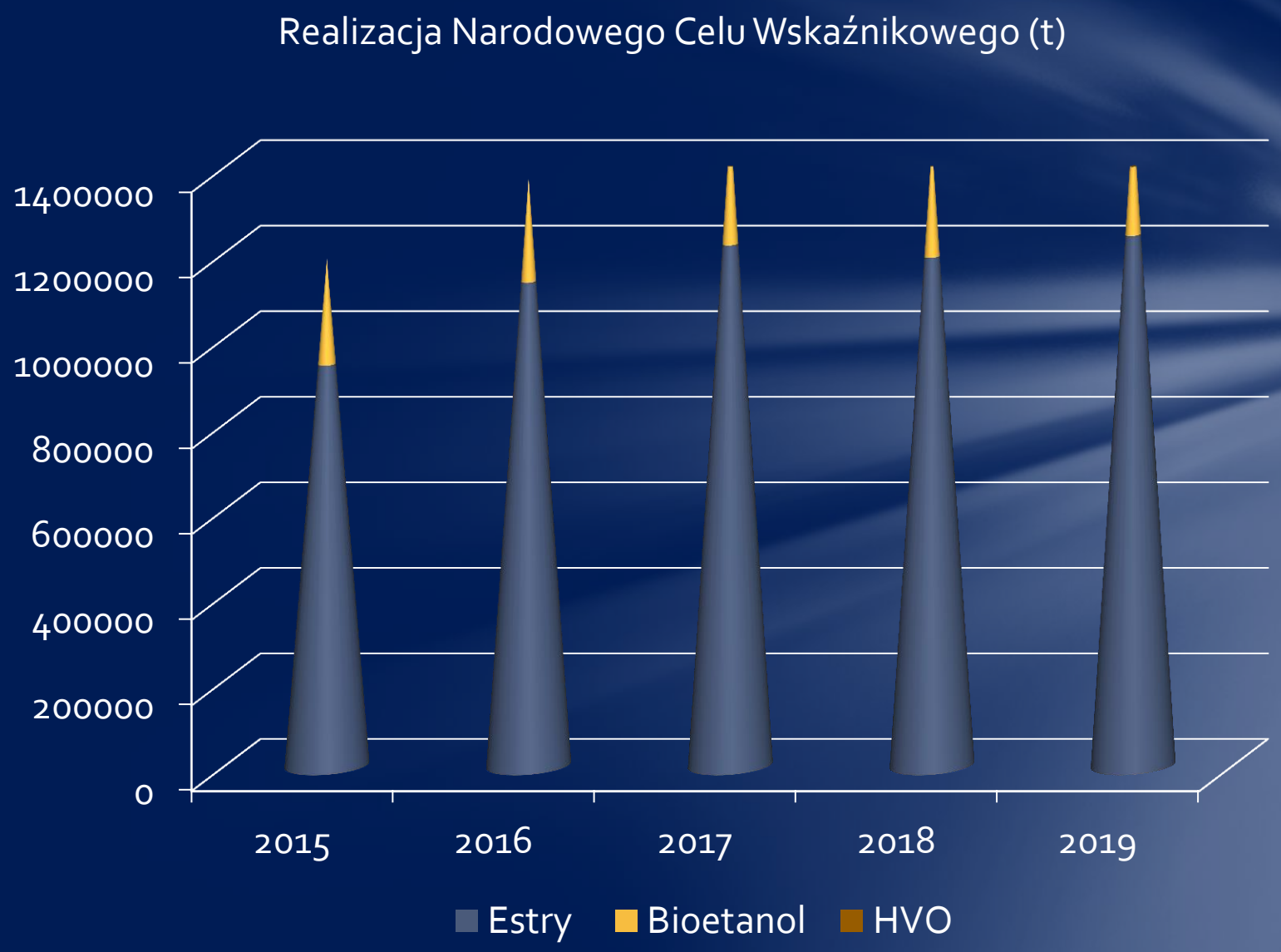
- **Gdzie jesteśmy z OZE w transporcie w Polsce?**
- **Gdzie zmierzamy?**
- **Biopaliwa w realizacji celu RED2 dla transportu**
- **Wnioski**

Gdzie jesteśmy z OZE w transporcie w Polsce?



źródło: Ministerstwo Energii za URE
* szacunek

Gdzie jesteśmy z OZE w transporcie w Polsce?



źródło: Ministerstwo Klimatu za URE

Gdzie jesteśmy z OZE w transporcie w Polsce?

Realizacja celu OZE w transporcie (RES-T)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
RES-T	6,5%	6,6%	6,2%	5,6%	3,9%	4,2%	5,6%
udział biopaliw ogółem	**5,0%**	**4,9%**	**4,6%**	**4,1%**	**2,6%**	**2,9%**	**4,2%**
w benzynach silnikowych	3,5%	3,8%	3,6%	4,0%	4,2%	4,0%	3,8%
w oleju napędowym	6,4%	6,3%	5,9%	4,8%	2,4%	3,0%	4,9%

źródło: Energy Statistical Country Datasheets, DG ENER, Komisja Europejska

Gdzie jesteśmy z OZE w transporcie w Polsce?

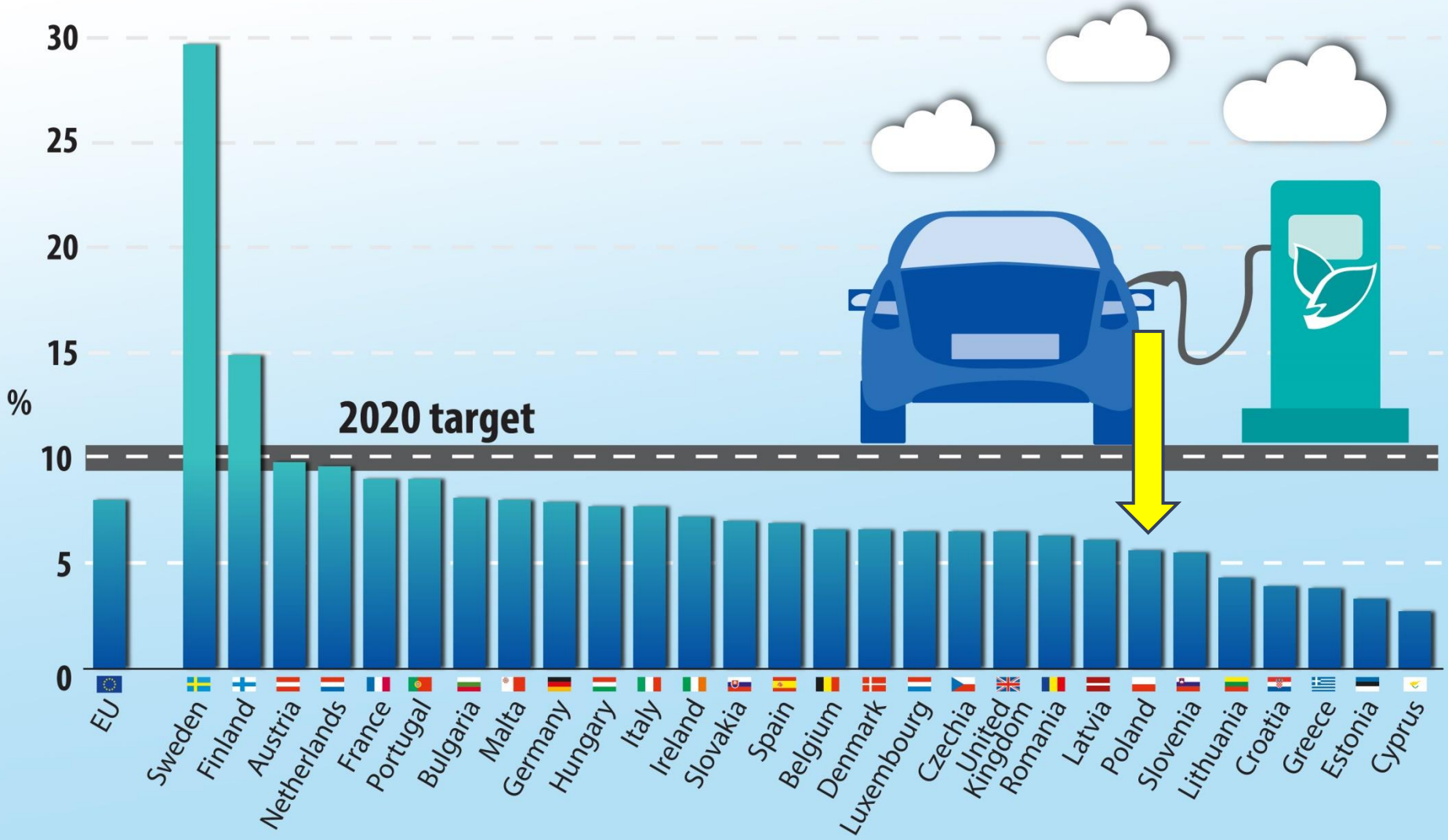
RES-T w 2018 roku – Polska na tle wybranych krajów UE

	Czechy	Słowacja	Francja	Niemcy	Węgry	Austria	Polska
RES-T	6,5%	7,0%	9,0%	7,9%	7,7%	9,8%	5,6%
udział biopaliw ogółem	**4,8%**	**5,9%**	**7,7%**	**4,9%**	**4,2%**	**5,7%**	**4,2%**
w benzynach silnikowych	3,7%	3,0%	7,1%	4,3%	3,3%	3,6%	3,8%
w oleju napędowym	5,3%	6,8%	8,2%	5,4%	4,0%	6,3%	4,9%

źródło: Energy Statistical Country Datasheets, DG ENER, Komisja Europejska

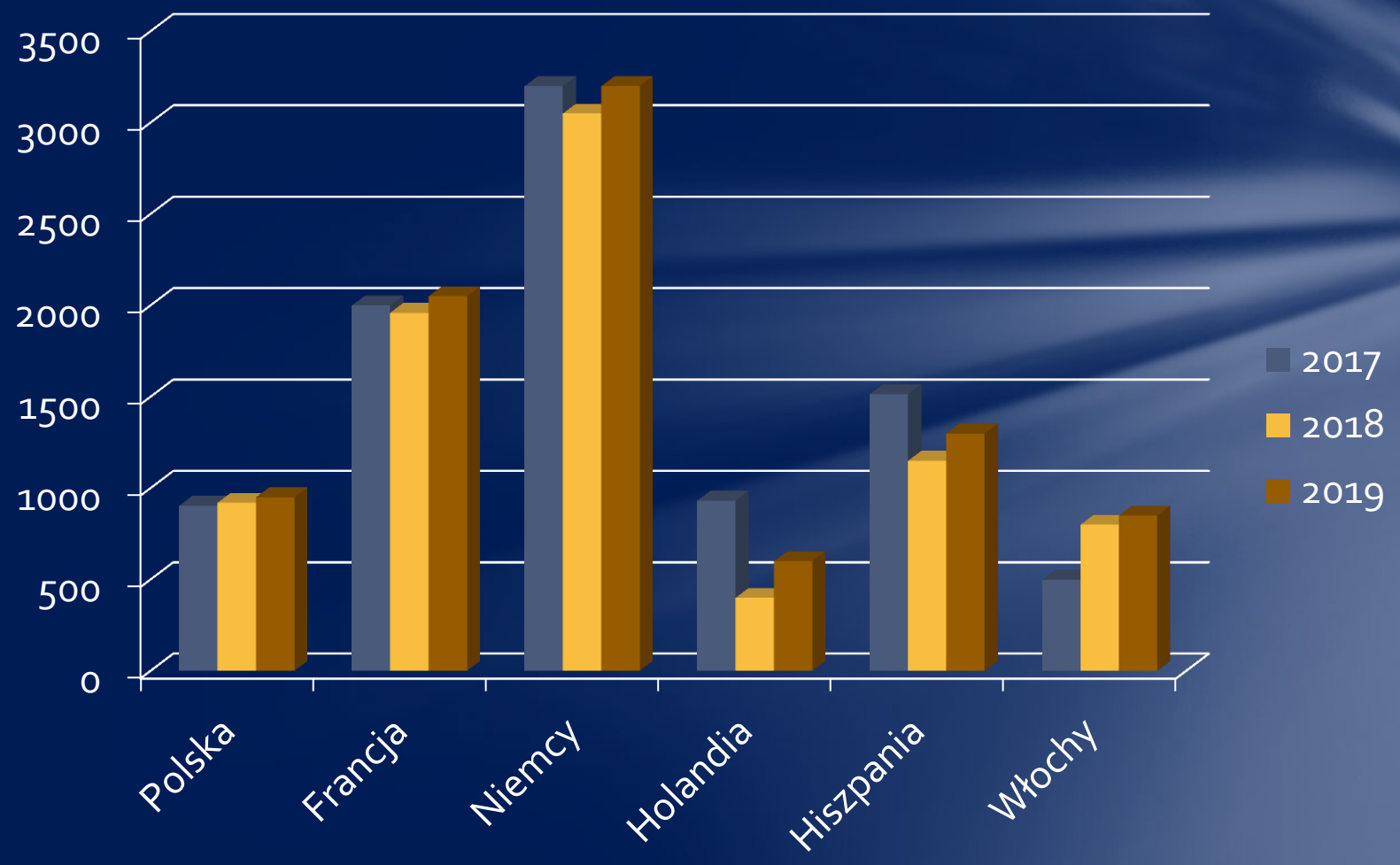
Share of energy from renewable sources in transport

(2018, in % of gross final energy consumption)



Gdzie jesteśmy z OZE w transporcie w Polsce?

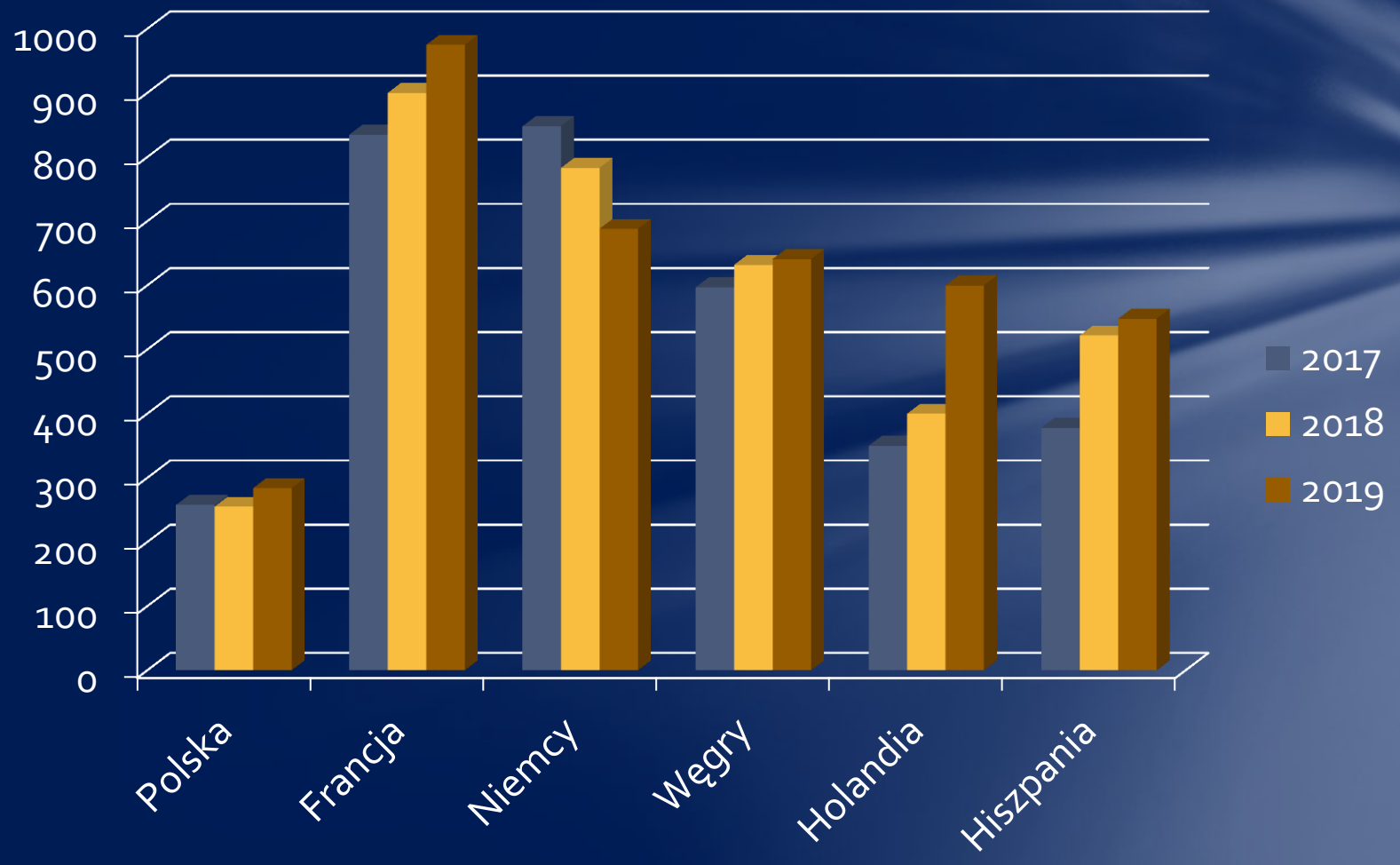
Krajowa produkcja biodiesla (FAME) na tle innych krajów UE (tys. t)



źródło: World Ethanol & Biofuels Report, F.O. Lichts

Gdzie jesteśmy z OZE w transporcie w Polsce?

Krajowa produkcja bioetanolu na tle innych krajów UE (tys. m3)



źródło: World Ethanol & Biofuels Report, F.O. Lichts

Gdzie zmierzamy?

Dyrektywa RED2 – aktualna perspektywa dla OZE w transporcie do 2030 roku

- Cel 32% OZE w 2030 r.
- Cel 14% OZE w transporcie
- W tym 3,5% 2G
- W tym CAP 1G: benchmark 2020 + 1 pp / maks. 7%
- Wielokrotne naliczanie
- 1,7% limit dla DC (UCOME i TME)
- Rewizja Załącznika IX
- Olej palmowy jedynym surowcem „high-risk ILUC"

Gdzie zmierzamy?

Europejski Zielony Ład: rewizja kursu na 2030 rok = rewizja RED2

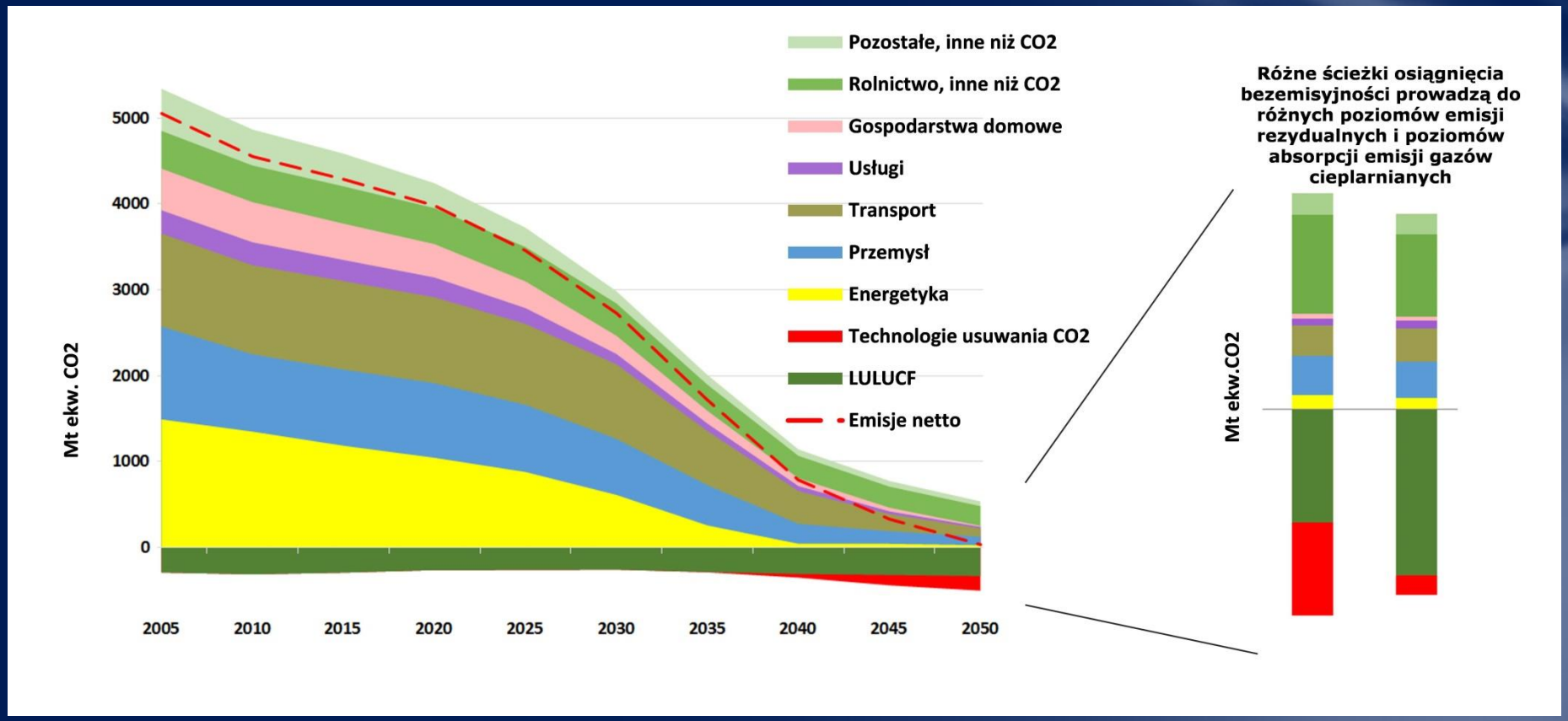
"I recognise that this increase from 40 to 55 is too much for some and not enough for others. But our impact assessment clearly shows that our economy and industry can manage this"

"Meeting this new target will reduce our energy import dependency, will create millions of extra jobs and more than halve air pollution"

źródło: Euroactiv
zdjęcie: EP / Daïna Le Lardic

Gdzie zmierzamy?

Europejski Zielony Ład: trajektoria emisji gazów cieplarnianych w scenariuszu 1,5 °C



źródło: Komunikat KE „Czysta planeta dla wszystkich”

Gdzie zmierzamy?

Polityka Energetyczna Polski do 2040 roku

Rozwojowi rynku produktów naftowych i paliw alternatywnych (…) służyć będzie:

- ✓ *dążenie do maksymalizacji wykorzystania konwencjonalnych biokomponentów wytwarzanych z surowców spożywczych, dodawanych do paliw ciekłych (konsekwentna polityka blendingu paliw E5/E10 oraz B7/B10) pozwalające wykorzystać istniejący krajowy potencjał surowcowy oraz produkcyjny estrów metylowych i bioetanolu do poziomu tzw. blending wall;*

- ✓ *dążenie do zwiększenia wykorzystania surowców odpadowych do wytwarzania biokomponentów oraz biogazu (biometanu) zużywanego w transporcie;*

- ✓ *poszukiwanie alternatywnych rozwiązań mających na celu:*

(1) upowszechnianie dostępnych technologii produkcji, wykorzystywanych w zbyt małej skali – np. oczyszczanie biogazu rolniczego do poziomu biometanu, przetwarzanie biomasy w procesie jej współuwodornienia lub uwodornienia

(2) udoskonalanie technologii niedostatecznie rozwiniętych, będących w fazie pilotażu – tj. w odniesieniu do biopaliw zaawansowanych, odnawialnych ciekłych i gazowych paliw transportowych pochodzenia niebiologicznego oraz pochodzących z recyklingu paliw węglowych.

Biopaliwa w realizacji celu RED dla transportu

Udrożnianie ścieżek dla biokomponentów i biopaliw ciekłych

- ✓ stymulacja finansowa (opłaty środowiskowe / ETD / FNT);
- ✓ maksymalizacja blendingu biokomponentów (przykłady z Niemiec, Francji, Słowacji);
- ✓ biopaliwa flotowe, wykorzystanie w rolnictwie: B20/30/ 100 (przykłady Belgii, Francji, ale również Finlandii / HVO100), ED95, E100?
- ✓ rewizja CAP 1G / usunięcie benchmarku 2020;
- ✓ wzmocnienie roli kryterium redukcji emisji / wzmocnienie KZR / szybsza eliminacja biopaliw „high-risk ILUC"
- ✓ likwidacja DC i pozostałych mnożników;
- ✓ wykorzystanie szansy, jaką daje biometan w transporcie

Biopaliwa w realizacji celu RED dla transportu

Maksymalizacja blendingu biokomponentów w paliwach normatywnych

- ✓ Pełne wykorzystanie standardu B7 począwszy od 2023 roku;
- ✓ Prace wdrożeniowe (dalszy rozwój infrastruktury, nowelizacja rozporządzenia jakościowego) nad B10;
- ✓ Przejście na standard E10 jako jedyny blend benzyny E95 począwszy od 2022 roku;
- ✓ Obligatoryjny blending wprost dedykowany tym rodzajom biokomponentów, które mają ograniczenia ilościowe w ramach norm jakościowych paliw ciekłych tj. estry metylowe oraz bioetanol;
- ✓ Biowęglowodory ciekłe poza (a więc ponad!) blendingiem: tylko wówczas możemy liczyć na realny wzrost udziału OZE z biopaliw w transporcie

Biopaliwa w realizacji celu RED dla transportu

Blending na przykładzie Słowacji

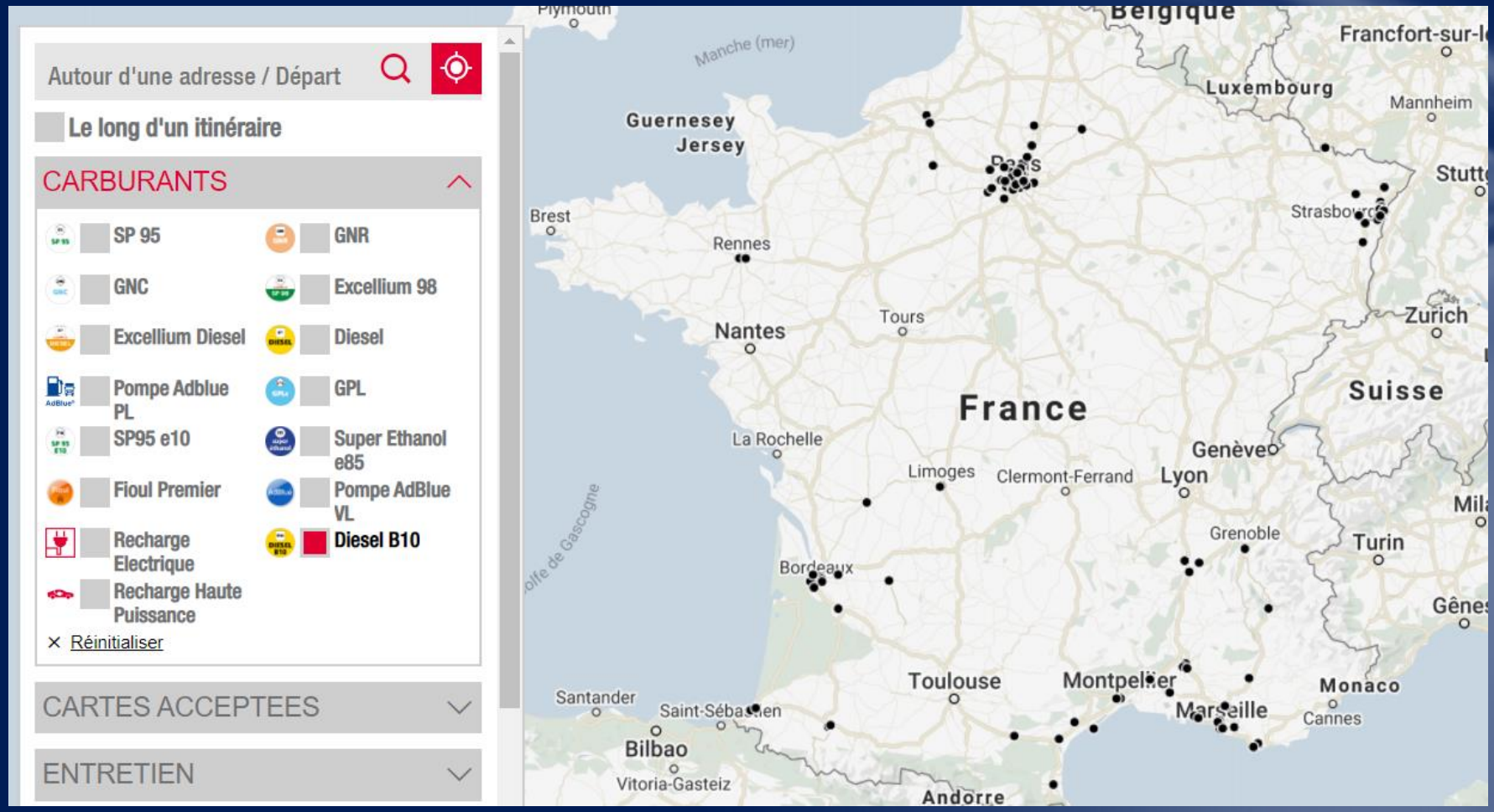
Od 1 stycznia 2020 r.:

- ✓ min. 6,9% (v/v) biodiesla (FAME) w oleju napędowym;
- ✓ min. 9,0% (v/v) bioetanolu w benzynach silnikowych – faktyczna implementacja E10;
- ✓ ponowne wprowadzenie obowiązku blendingu do każdego litra.

źródło: Biofuel Market in the Slovak Republic, ZVVB, 2020

Biopaliwa w realizacji celu RED dla transportu

B10 – realne rozwiązanie na przykładzie Francji



źródło: Total

Biopaliwa w realizacji celu RED dla transportu

Potencjał biopaliw w dekarbonizacji transportu na 2030 rok (1/2)

✓ Benzyna:	5 000 000 t
✓ Olej napędowy:	18 000 000 t
✓ Etanol (E10/E20/ED95/E100):	750 000 m^3
✓ Biodiesel FAME /RME (B10):	1 800 000 t
✓ Biodiesel (B100):	200 000 t
✓ Biodiesel HVO / co-HVO:	300 000 t
✓ średnia redukcja emisji GHG z etanolu:	75%
✓ średnia redukcja emisji GHG z biodiesla:	60%

Biopaliwa w realizacji celu RED dla transportu

Potencjał biopaliw w dekarbonizacji transportu na 2030 rok (2/2)

- ✓ średni blending bioetanolu w benzynach: 15,9%
- ✓ udział blending biodiesla (FAME) w oleju napędowym: 8,4%
- ✓ **udział biokomponentów i biopaliw ciekłych (NCW): 9,43%**
- ✓ **redukcja emisji GHG (NCR): 8,37%**

Wnioski

- ✓ Polska jest daleko od celu RES-T RED na 2020 rok, co znacznie utrudnia pozycję startową do realizacji celów RED2;
- ✓ Z dotychczasowych doświadczeń Polski, ale również pozostałych krajów UE jednoznacznie wynika, że bez intensyfikacji wykorzystania biokomponentów i biopaliw ciekłych nie ma szans na praktyczną realizację celu klimatyczno-energetycznych UE w obszarze transportu;
- ✓ Polska nie tyle nie wykorzystuje swojego potencjału w zakresie biopaliw, co najzwyczajniej go marnotrawi;
- ✓ NCW to nie wszystko – efektywna polityka względem OZE w transporcie musi być kompleksowa obejmując zagadnienia surowcowe (rolnictwo, gospodarka odpadami), ekonomiczne (wsparcie tam, gdzie jest ono koniecznością), techniczne (jakość paliw, rozwój infrastruktury) oraz środowiskowe (szczelność, stymulacja wyborów konsumenckich, budowanie świadomości ekologicznej);

Wnioski

- ✓ Maksymalizacja penetracji rynku przez biopaliwa nie wyklucza konieczności rozwoju innych technologii OZE w transporcie i na odwrót;
- ✓ Cele nie będą mniej ambitne – nawet jeśli Polska będzie odpowiadać za mniejszą (niż by to wynikał z wielkości gospodarki) część celu redukcyjnego czy OZE to rosnący sub-target dla transportu jej nie ominie;
- ✓ Rewizja RED2:
  - konieczna aktualizacja celów specyficznych, w tym dla transportu, w połączeniu z działaniami pozaregulacyjnymi (opcja 2 + 3 określone w mapie drogowej KE);
  - Rewizja CAP 1G nie jest fanaberią, ale koniecznością, jeśli chcemy realnie mysleć na temat osiągnięcia jakichkolwiek celów klimatyczno-energetycznej zwłaszcza w perspektywie krótko i średniookresowej