

Wspólna deklaracja reprezentantów przemysłu biopaliwowego

„Biopaliwa 2030: perspektywa Europy Środkowo-Wschodniej”

My niżej podpisani, aktywni uczestnicy rynku wytwórczego biopaliw, jak również organizacje branżowe z krajów Europy Środkowo-Wschodniej tj. Czech, Litwy, Węgier, Polski, Słowacji oraz Rumunii stoimy na stanowisku, że dalszy proces dekarbonizacji sektora transportu wytyczony regulacjami prawnymi przyjętymi w ramach pakietu „Fit For 55” musi odbywać się w sposób nie zakłócający konkurencyjności gospodarek naszych państw i nie ograniczający ekonomicznej dostępności do paliw dla społeczeństwa, w oparciu o faktyczną, a nie jedynie deklarowaną, neutralność technologiczną przy jednocześnie maksymalizacji wykorzystania własnego potencjału wytwórczego paliw odnawialnych, w tym w szczególności wszystkich rodzajów zrównoważonych biopaliw.

W tym kontekście wyrażamy przekonanie o konieczności wprowadzenie niezbędnych zmian w prawodawstwie europejskim, tak aby cele ustanowione na 2030 rok i kolejne etapy dekarbonizacji transportu na drodze ku neutralności klimatycznej były bardziej realistyczne, lepiej dostosowane do faktycznych możliwości poszczególnych państw członkowskich UE, a ich realizacja była skorelowana z systemowymi zmianami mobilności społeczeństw europejskich. W szczególności uważamy za niezbędne:

1. umożliwienie zainteresowanym państwom członkowskim UE pełnego wykorzystania limitu 7% dla biopaliw z surowców rolnych (bez dodatkowych warunków), a w przypadku krajów o wyższym potencjale rolniczym także powyżej 7% w ramach ustanowionego na tym poziomie limitu ogólnoeuropejskiego (RED2);
2. umożliwienie stosowania biopaliw produkowanych z surowców rolnych w ramach realizacji celów dekarbonizacyjnych dla lotnictwa (SAF) oraz żeglugi morskiej (FuelEU Maritime);
3. analizę faktycznych możliwości, wobec opóźnień w zdecydowanej większości państw UE we wdrażaniu dyrektywy RED3, ale przede wszystkim niewystarczającego obecnie poziomu komercjalizacji nowych technologii produkcji paliw odnawialnych (w tym RFNBO) oraz ograniczonej podaży odnawialnej energii elektrycznej przy jednocześnie powolnym tempie wymiany floty na pojazdy elektryczne, realizacji w 2030 roku ogólnego celu transportowego celu 29% OZE / 14,5%;
4. jednolite skategoryzowanie wszystkich rodzajów zrównoważonych biopaliw dyrektywie w sprawie opodatkowania energii (ETD);
5. ujednoczenie zasad obliczania emisji GHG w przypadku wykorzystania energii elektrycznej z OZE do wytwarzania biopaliw oraz ciekłych i gazowych transportowych paliw odnawialnych pochodzenia niebiologicznego.

6. umożliwienie zasilania biopaliwami i innymi zrównoważonymi paliwami odnawialnymi pojazdów z silnikami spalinowymi rejestrowanymi po 2035 roku poprzez właściwie zdefiniowanie paliw neutralnych pod względem emisji CO₂ (Euro 6);
7. wdrożenie wyższych blendów biokomponentów w paliwach normatywnych (B10, E20), jak również biopaliw takich jak E85, B20/30 oraz B100;
8. wdrożenie skutecznych mechanizmów zapobiegających nadużyciom i oszustwom w łańcuchu dostaw surowców i biopaliw odpadowych.

Potrzeba w szczególności bardziej elastycznego podejścia do zrównoważonych surowców spożywczych i pastewnych w produkcji biopaliw wynika z wielu przyczyn, w tym ograniczonej dostępności i podaży lokalnej alternatywnych surowców takich jak odpady i pozostałości. Diagnozujemy również istotne ograniczenie tempa komercjalizacji i wdrażania w skali przemysłowej nowych technologii produkcji paliw odnawialnych, zarówno z biomasy, jak i niebiologicznego pochodzenia. Powyższe wzmacnia ryzyka wobec praktycznej możliwości realizacji przyjętego celu w zakresie transportu określonego na 2030 rok i kolejne lata. Nowe cele ukierunkowane na zastosowanie RFNBO oraz biopaliw zaawansowanych do paliw żeglugowych i lotniczych będą znacząco oddziaływać na dostępność tych rodzajów paliw odnawialnych w transporcie drogowym, za nieadekwatne względem obranej trajektorii należy także uznać tempo rozwoju wykorzystania odnawialnej energii elektrycznej napotykającej jednocześnie dodatkowe trudności wynikające z stanu infrastruktury ładowania oraz miksu energetycznego, szczególnie dostrzegalne w krajach Europy Środkowo-Wschodniej.

Zwiększenie limitu 1G nie wymaga wzrostu importu surowców do UE, pozyskiwania dodatkowych powierzchni pod uprawy, również nie generuje nowych ryzyk w zakresie eskalacji zjawiska pośredniej zmiany użytkowania gruntów (ILUC), którego mitygacja wydaje się skutecznie osiągnięta poprzez regulację dotyczące certyfikacji surowców i biopaliw o niskim ryzyku ILUC przy jednoczesnym obowiązywaniu odgórnego limitu dla surowców o wysokim ryzyku ILUC (oleju palmowego) na poziomie ich zużycia w danym kraju członkowskim w 2019 roku. W tym zakresie nadzór jest realizowany zgodnie z regulacjami potwierdzenia kryteriów zrównoważonego rozwoju (KZR).

Proponowane zwiększenie roli surowców rolniczych do uzgodnionego politycznie w 2015 roku maks. 7% na poziomie ogólnounijnym spowoduje szereg pozytywnych konsekwencji, w tym przyczyni się do ograniczenia nadużyć w zakresie pozyskiwania surowców niespożywczych takich jak: UCO, FA, POME – w szczególności pochodzących z importu. W kontekście procesu integracji Ukrainy postulowane działanie może mieć dodatkowo zasadnicze znaczenie dla zachowania konkurencyjności rolnictwa krajów członkowskich UE-27, w szczególności regionu Europy Środkowo-Wschodniej (dzięki zapewnieniu alternatywnych kierunków zbytu produkcji rolnej), jak również pozytywnie będzie wpływać na realizację postulowanego przez KE w strategicznej „Wizji dla rolnictwa i sektora żywnościowego” ograniczenia zależności UE od importu białka paszowego – zasadniczego, jak oceniono w dokumencie, elementu budowania bezpieczeństwa żywnościowego Europy.



Expur / Rumunia



EBP / Polska



PSPO / Polska



SVB / Czechy



Bioagra / Polska



Kurana / Litwa



KIB / Polska



SLCR / Czechy



PREOL / Czechy



Ethanol Energy / Czechy



Envien Group / Słowacja



BCTP / Czechy



BGW Sp. z o.o. / Polska



Pannonia Bio / Węgry



Hungrana / Węgry



Bioagra-Oil / Polska



MBSZ / Węgry



Grupa AWW / Polska



Komagra / Polska



PG SURWIN / Polska



PKBiPB / Polska



FGŻ RP / Polska



Ekobenz / Polska



KZPRiRB / Polska



ZVVB / Słowacja



IMA Polska / Polska