



Od Redaktora

**PER GODFROIJ,
SENTERNOVEM**

p.godfroj@senternovem.nl

Drodzy czytelnicy,

Zapraszam do lektury dziewiątego numeru kwartalnika Biofuel Cities. Tuż po wakacjach dyrektywa o promocji użytkowania energii ze źródeł odnawialnych (Dyrektywa o energii odnawialnej – RED – 2009/28/EC) formalnie nabrała mocy po publikacji w Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej (25 czerwca). Kraje członkowskie będą zobligowane opracować narodowe polityki i przełożyć dyrektywę na narodowe regulacje prawne nie później niż w grudniu 2010 r. W czerwcu 2010 r. kraje członkowskie muszą przedłożyć Europejskiej Komisji swoje Plany Działania wskazujące, które narzędzia polityczne będą uruchomione, aby zapewnić narodowych celów do 2020 r. Dyrektywa określa cel ogólny zastąpienia 20% całkowitego energii zużywanej przez Wspólnotę energią odnawialną. W zależności od uwarunkowań w danym kraju (np. obecny udział energii odnawialnej lub zasoby energii odnawialnej, na przykład energii wodnej) kraje członkowskie mają różne cele narodowe, zmieniające się od 11% dla Luksemburga do 49% dla Szwecji. Dla większości krajów wymagany wzrost wykorzystania energii odnawialnej w 2020 r., w porównaniu z 2005 r., wynosi ok. 10%.

Pomimo zmiennych celów narodowych, kraje członkowskie muszą być pewne, że 10% energii zużywanej przez transport zostanie zastąpione energią odnawialną. Oznacza to prawie podwojenie obecnych celów (ustanowionych dyrektywą 2003/30/EC), tj. 5,75% w 2010 r. W porównaniu z tą dyrektywą dopuszcza się osiągnięcie nowego celu ilościowego przez wykorzystanie dodanego źródła napędu – energii elektrycznej ze źródeł odnawialnych. Czyni to nową dyrektywę znacznie bardziej ambitną od poprzedniej, ale biopaliwa i płynna biomasa muszą spełniać wymogi produkcji zrównoważonej, temu aspektowi przyjrzelśmy się bliżej w czwartym numerze kwartalnika. Biomasa będzie teraz kwalifikowała się tylko, jeśli powoduje obniżenie emisji gazów cieplarnianych o przynajmniej 35% (rosnąco do 50% i 60% odpowiednio w 2017 r. i 2018 r.) i jeśli nie rośnie na obszarach o wysokiej bioróżnorodności lub na gruntach o wysokiej zawartości węgla.

Oto szansa dla państw członkowskich na rozwój efektywnej polityki!

Życzę przyjemnej lektury!

W centrum uwagi

Produkcja i wykorzystanie biogazu w krajach bałtyckich

Estonia, Litwa i Łotwa – trzy państwa bałtyckie położone na wschodnim wybrzeżu – przyłączyły do Unii Europejskiej (UE) w 2004 r. Stopniowo kraje te adaptują unijną politykę bioenergetyczną i obecnie stoją przed potrzebą zwiększenia udziału biopaliw w rynku paliw dla transportu do 5,75%. Jednak celu tego nie można osiągnąć mając na uwadze tylko biodiesel, bo ostatnio rozpoznano niewykorzystany potencjał biogazu jako środek dywersyfikacji biopaliw. Państwa bałtyckie zrobiły pierwsze kroki usunięcia przeszkód i stworzenia finansowych bodźców dla produkcji biogazu, ale sytuacja jest różna w każdym z krajów.



→ **Strona 2**

Spis treści



→ **Strona 2**

- **Polityki biopaliwowe: produkcja i wykorzystanie biogazu w krajach bałtyckich**
- **Partner Biofuel Cities: SIE-T**

→ **Strona 3**

- **Polityki biopaliwowe: produkcja i wykorzystanie biogazu w krajach bałtyckich, ciąg dalszy**

→ **Strona 4**

- **Polityki biopaliwowe: produkcja i wykorzystanie biogazu w krajach bałtyckich, ciąg dalszy**

- **Nowe źródła informacji**

→ **Strona 5**

- **wywiad z dr Ülo Kask'iem: wyzwania dla wykorzystania biogazu w transporcie w Estonii**

→ **Strona 6**

- **Postęp prac: inne pokrewne projekty w Unii Europejskiej**
- **Nowe źródła informacji**

→ **Strona 7**

- **Nowości z Biofuel Cities**
- **Nota wydawnicza**

→ **Strona 8**

- **Kalendarium**



Poznaj Partnerów Biofuel Cities:

SIE-T – Sztokholmski Instytut Środowiska, Centrum w Tallinie

Sztokholmski Instytut Środowiska – Centrum w Tallinie (SEIT) jest jednym z siedmiu ośrodków badawczych stanowiących część Sztokholmskiego Instytutu Środowiska (SEI). SEIT założono w 1992 r.

Prace SEIT są uzależnione od lokalnych, europejskich i globalnych wyzwań w zakresie rozwoju zrównoważonego. SEIT korzysta z wiedzy SEI na temat promocji zrównoważonego rozwoju, ochrony środowiska i przyrody analizując wpływ polityki i praktyk menadżerskich, mechanizmów rynkowych i problematyki społeczno-ekonomicznej na zarządzanie środowiskiem w regionie. Dla likwidacji rozdziału między nauką a polityką, SEIT wykorzystuje innowacyjne metody informowania o swoich pracach rządu,

sektora prywatnego, innych instytutów badawczych i społeczeństwa jako całości. Istotną część pracy SEIT, ukierunkowaną na analizy wpływu polityki rządu estońskiego i Unii Europejskiej oraz wnoszenie wkład w tworzenie tej polityki, wykonywana jest w czterech programach:

- Zarządzanie Środowiskowe obejmuje zrównoważoną produkcję i konsumpcję, zintegrowaną politykę produkcji i zrównoważone wykorzystanie zasobów naturalnych, oceny ekologiczne i ekonomiczne, proekologiczne i odpowiedzialne procedury w sferze publicznej i biznesowej.
- Środowiskowa Ekonomia i Rachunkowość wnosi wkład we wdrożenie ekonomicznych instrumentów

politycznych przetwarzających sygnały rynkowe na zachowania przyjazne środowisku.

- Klimat i Energia ogniskuje się na metodologicznych aspektach włączenia zewnętrznych kosztów w ceny energii, badania alternatywnych i odnawialnych źródeł energii (wodór z osadów ściekowych, wiatr, biomasa), efektywności energetycznej i wdrożeniu mechanizmów Protokołu z Kioto.
- Wskaźniki Zrównoważonego Rozwoju jest ukierunkowany na rozwój i analizy zintegrowanej polityki środowiskowej, strategiczne narzędzia zarządzania środowiskiem (np. strategiczna ocena ekologiczna, ocena wpływu na środowisko).

Po więcej informacji, zajrzyj na stronę:

<http://www.sei.se/tallinn.html>



← **ciąg dalszy strony 1**

Produkcja i wykorzystania biogazu w krajach bałtyckich

Parlament estoński przyjął 15 czerwca 2009 r. długookresowy plan rozwoju energetyki do 2020 r. Obejmuje on sekcję płynnych paliw dla transportu, określając cele dla wykorzystania biodiesla. W zgodzie z unijnym celem podniesienia wykorzystania biopaliw w transporcie, rząd Estonii przyjął wzrost udziału biopaliw do 5,75% w 2010 r. Obecnie udział ten wynosi jedynie 0,06% tak, więc kraj musi wykonać duży krok, aby osiągnąć wyznaczony cel. Jakkolwiek narodowy plan energetyczny nie przewiduje scenariuszy pozwalających osiągnąć taki cel, raport strategicznej oceny ekologicznej uwzględnia trzy scenariusze o minimalnym wpływie na środowisko. Raport sugeruje scenariusz, w którym importowane biopaliwa stanowią 50-85%, a produkowane w kraju – 15-50% (jednak udział krajowych zasobów nie powinien przekraczać 25%). Narodowy plan energetyczny wyklucza wykorzystanie oleju rzepakowego jako paliwa pierwszej generacji i przewiduje raczej oczekiwanie na użycie zasobów drugiej generacji.

W Estonii przyjęto dwie normy dla biodiesla: B100 (EVS-EN 1421-4:2004) i B5, tj. wykorzystanie czystego biodiesla i 5% dodatku biodiesla do i 5% dodatku biodiesla do zwykłego oleju napędowego. Klienci nie muszą być informowani o 5% dodatku biodiesla, mogą także używać samodzielnie wykonanej mieszanki oleju napędowego i biodiesla, jeśli tylko spełnione są wymogi techniczne silnika. W Estonii działają dwie wytwórnie biodiesla – w Paldiski i w Tartu. Zakład w Paldiski może produkować do 100.000 ton, a zakład w Tartu do 48.000 ton biodiesla rocznie. Biodiesel jest produkowany głównie z importowanego oleju i przeznaczony na eksport. Innym źródłem produkcji biopaliw jest biogaz, jego wykorzystanie w transporcie nieustannie rośnie, zwiększa się też zainteresowanie jego użytkowaniem jako alternatywnego paliwa dla transportu, zwłaszcza wśród władz municypalnych podejmujących decyzje i planujących rozwój transportu. Jednak wykorzystanie gazu wysypi-

skowego lub biogazu z osadów ściekowych jako paliwa dla pojazdów jest wciąż daleką przyszłością. Politechnika w Tallinie prowadzi szereg prac nad wykorzystaniem biogazu z osadów ściekowych, jednak testy ograniczają się do projektów zaopatrzenia w ciepło i energię elektryczną ograniczonej liczby odbiorców (zwykle na własne potrzeby zakładów i lokalnych społeczności). W Estonii funkcjonuje osiem biogazowni, dwie z nich produkują biogaz z osadów ściekowych, jedna z odchodów zwierzęcych, a pozostałe (pięć) zakładów wykorzystuje gaz wysypiskowy. Kolejne 13-15 instalacji jest w fazie planów lub inwestycji. Największa instalacja na gaz wysypiskowy jest zlokalizowana w Tallinie.

→ **Strona 3**

← **ciąg dalszy ze strony 2**

Produkcja i wykorzystanie biogazu w krajach bałtyckich

Oszacowano, że w ciągu następnych 20 lat zakłady te powinny wyprodukować 300 milionów m³ biogazu, tj. 100 GWh energii.

Ogólna produkcja biogazu na wysypiskach i w oczyszczalniach ścieków może osiągnąć do 625-675 GWh rocznie.

W celu rozszerzenia wykorzystania biogazu na inne sektory, takie jak transport, muszą powstać nowe regulacje prawne. Obecnie nie jest jasne, czy biometan jest oficjalnie uważany za biopaliwo i z tego względu podlega zwolnieniu z akcyzy jako biopaliwo. Dokumenty potrzebne do produkcji i wykorzystania biogazu są także zawikłane: konieczne są liczne pozwolenia i autoryzacje, co wydaje się wydłużać drogę do użytkowania biogazu w sektorze transportowym.

Litwa

Na Litwie działają cztery zakłady produkujące biogaz, ale nie jest on wykorzystywany jako paliwo napędowe. Biogazownie w oczyszczalniach ścieków w Kownie i Utenie produkują ciepło na własne potrzeby i prąd do sieci, produkując łącznie 30 GWh energii rocznie. Do tej ilości 8-9 GWh energii dodają zakład wykorzystujący odchody świń i instalacja produkująca biogaz z odpadów organicznych. Odpady z produkcji rolnej są oceniane jako główne źródło biogazu na Litwie. Ich łączny potencjał produkcyjny mógłby dawać 500 milionów kWh rocznie, jednak byłby głównie wytwarzany w instalacjach małej skali i wykorzystywany przede wszystkim do produkcji ciepła i energii elektrycznej, nie paliw dla transportu.

Płynny gaz (LPG) jest szeroko używanym paliwem napędowym po rekonstrukcji silników samochodowych przez lokalnych specjalistów. Funkcjonuje ponad 650 stacji pali-

wowych dostarczających LPG, ale liczba przystosowanych do niego samochodów nie jest znana.

W najbliższych latach, większe miasta: Wilno, Kłajpeda i Kowno planują zastąpienie swoich flot na olej napędowy autobusami na LPG, zakupując odpowiednio: 100, 20 i 20 pojazdów.

Poza pewnymi opracowaniami na ten temat, brak rozwiązań prawnych dla wykorzystania gazu ziemnego i biogazu w transporcie. Brak jest mechanizmów kontroli produkcji, dystrybucji i użytkowania biogazu w pojazdach.

Łotwa

Sytuacja na Łotwie nie różni się wiele od innych krajów bałtyckich. Łotewski „Program rozwoju produkcji i wykorzystania biogazu” (2007-2011) prawdopodobnie stanowi krok naprzód. Program przewiduje wzrost produkcji biogazu z odpadów organicznych (odpady z rolnictwa i przetwórstwa, odpady przemysłowe itp.). Jak w krajach ościennych, łotewski Program nie zajmuje się przestrzennym rozmieszczeniem zasobów biogazu. Wiele badań ukazuje, że największy potencjał ma sektor rolny, jakkolwiek szczegółowe badania są wciąż potrzebne. Obecnie jego wdrożenie wydaje się skomplikowane.

Biogaz produkowany jest głównie na składowiskach odpadów i w oczyszczalniach ścieków. Pierwszą biogazownię rolniczą uruchomiono w 2007 r.

W odróżnieniu od wykorzystania gazu płynnego (LPG) i, w mniejszym stopniu, gazu ziemnego w pojazdach, wykorzystanie w tym celu biogazu jest w bardzo wczesnym stanie rozwój. Ministerstwo gospodarki badało potencjał biogazu dla sektora transportu i określiło główne bariery:

- Brak długookresowych ram politycznych (np. zwolnienia podatkowe dla pojazdów wykorzystujących biogaz);
- Autobusy zasilane gazem nie są uwzględniane ani faworyzowane w procedurach dla władz municy-

- palnych i przedsiębiorstw;
- Istniejąca infrastruktura stacji paliwowych nie jest dostatecznie rozwinięta (w 2007 r. działały tylko 3 stacje paliwowe, gdzie dostępny był gaz ziemny);
- Na rynku brakuje odpowiednich pojazdów (z silnikami przystosowanymi do gazu);
- Brak firm dostosowujących pojazdy do paliwa gazowego;
- Niedostateczna świadomość społeczeństwa.

Ponadto barierami są:

- Brak bodźców finansowych;
- Brak (dobrych) instalacji pilotowych;
- Brak ekspertów od biogazu na szczeblu lokalnym;
- Brak informacji;
- Ograniczona dostępność do technologii biogazowych na szczeblu lokalnym;
- Słaba infrastruktura zagospodarowania odpadów.

→ **Strona 4**

Nowe źródła informacji:

Polecane strony Internetowe:

- Celem **Renewable Development Initiative** jest przyspieszenie rozwoju i finansowanie projektów energii odnawialnej w krajach działania Europejskiego Banku Odbudowy i Rozwoju:

<http://ws99.myloadspring.com/sities/renew/countries/Estonia/default.aspx>

- **European Algae Biomass Association** (EABA) promuje wymianę i współpracę w sferze produkcji i wykorzystania biomasy z glonów, włączając użytkowanie biopaliw (i wszystkie inne sposoby wykorzystania):

<http://www.eaba-association.eu/>

- **European Bioethanol Fuel Association** (eBIO) jest głosem europejskiego przemysłu produkującego bioetanolowe i dostarcza wsparcia, autoryzowanych analiz i ważnych danych swoim członkom, europejskim instytucjom, strategicznym partnerom, mediom i innym opiniotwórcom:

<http://www.ebio.org/>

- **„Grasshol”** jest projektem badawczym mającym na celu rozwój rynkowych metod produkcji etanolu z życicy wieloletniej:

<http://www.grasshol.org>

- **Bioenergybaltic** jest stroną internetową z nowościami, raportami projektów prezentacjami, informacjami o uwarunkowaniach prawnych, finansowych i pracach badawczo-rozwojowych itd. na temat biomasy i biopaliw w krajach bałtyckich (Estonia, Litwa i Łotwa):

<http://www.bioenergybaltic.ee>

Dalsze źródła informacji są dostępne na stronie Biofuel Cities, regularnie aktualizowanej:

<http://www.biofuel-cities.eu/>

← ciąg dalszy ze strony 3

Produkcja i wykorzystanie biogazu w krajach bałtyckich

Ucząc się od Tartu, Estonia

Jak dotychczas w Estonii jest prowadzony tylko jeden projekt mający na celu produkcję biometanu jako paliwa dla pojazdów. Władze Tartu, miasta z 100.000 mieszkańców, poszukują rozwiązania problemu odorów powstających w kompostowni osadów z oczyszczalni ścieków. W planach strategicznych Tartu założyło użytkowanie bardziej zrównoważonego i mniej zanieczyszczającego transportu. Autobusy zasilane biogazem mogłyby połączyć oba te cele.

Ostatni projekt badawczy pt. „Możliwości wykorzystania biogazu z fermentacji osadów ściekowych w Tartu” potwierdził wykonalność użytkowania biometanu jako paliwo dla pojazdów w mieście. Projekt jest finansowany przez Estoński Ośrodek Inwestycji Proekologicznych i spółkę miejską Gospodarka Wodna Tartu. Z badań wynika, że osady wzbogacone odpadami biodegradowalnymi mogą dostarczyć biometanu w ilości dostatecznej dla 12 autobusów. Jakkolwiek roczne koszty paliwa dla tych autobusów mogą być dwukrotnie mniejsze niż w 2009 r., wstępny szacunek kosztów inwestycyjnych daje kwotę 2-6 milionów Euro. Obecnie władze Tartu poszukują drogi otrzymania funduszy europejskich na budowę biogazowni.

Kontakt: rein.haak@road.tartu.ee

Podsumowanie

Jest prawdopodobne, że żaden z trzech krajów bałtyckich nie osiągnie celów Unii Europejskiej zwiększenia wykorzystania biopaliw w transporcie, jako że wymaga to podwojenia obecnego ich zużycia, a nie przygotowano jeszcze prawnych i ekonomicznych bodźców dla tego wzrostu.

Biogaz jest wykorzystywany w energetyce, jednak jak dotychczas nie w transporcie. Jednak istnieją pierwsze próby wykorzystania biogazu w transporcie: Tartu w Estonii podjęło wysiłki dla zastąpienia w autobusach miejskich oleju napędowego biogazem.

Jak dotąd polityka biopaliwowa w 3 krajach bałtyckich była ukierunkowana na produkcję biodiesla z krajowych i importowanych nasion, a szereg zakładów produkujących biodiesel uruchomiono w ostatnich latach. Rola innych biopaliw, takich jak biogaz, niedoceniana. Obecnym wyzwaniem dla polityki biopaliwowej jest usunięcie barier dla produkcji i użytkowania dla innej perspektywy paliw transportowych oraz znaczący wzrost krajowego popytu. Zmianę nastawienia, z kolei, musi ułatwiać poprawienie polityki transportowej na szczeblu miasta, regionu i kraju.

Melis Ustal i Kaja Petersom

Sztokholmski Instytut Środowiska, Centrum w Tallinie

Estoński Instytut Rozwoju Zrównoważonego

Kontakt: melis.uusal@seit.ee

kaja.peterson@seit.ee



Wywiad z dr Ülo Kask'iem
Wyzwania dla wykorzystania biogazu w transporcie Estonii

 Wywiad przeprowadziła
 Kaja Petersom, SEI-T

Dr Ülo Kask jest naukowcem pracującym dla Wydziału Inżynierii Mechanicznej Instytutu Inżynierii Termicznej Politechniki w Tallinie. Specjalizuje się w odnawialnych źródłach energii ze szczególnym uwzględnieniem paliw transportowych. Jest autorem szeregu publikacji w dziedzinie pozyskiwania i produkcji z zasobów regionalnych.



Dr. Ülo Kask

Kaja Peterson: Jakie są bariery dla wykorzystania biometanu w Estonii?

Dr Ülo Kask: Główne bariery są trojaki. Po pierwsze biogaz nie jest formalnie, prawnie uważany za paliwo transportowe. Oznacza to, że nie ma systemu podatkowego dla niego, ani zwolnień podatkowych. Po drugie biogaz jest produkowany przez składowiska odpadów, oczyszczalnie ścieków i rolnictwo w rozproszeniu po kraju, tak więc produkcja w danym miejscu jest wymaga objęcia dużego obszaru. To ogranicza kosztowo inwestycje w zakłady oczyszczania gazu, jakie są potrzebne do podniesienia udziału gazu do 95-96%. W końcu małą jest dostępność samochodów i autobusów na gaz. Możemy powiedzieć, że druga i trzecia bariera wynikają z pierwszej, jako że polityka transportowa i brak bodźców ekonomicznych nie faworyzują wykorzystania biogazu w transporcie.

Kaja Peterson: Który sektor transportu odniósłby większe korzyści z wykorzystania biogazu?

Dr Ülo Kask: Jako że wykorzystanie biogazu w transporcie zależy od tego, czy rząd stworzy mechanizmy pomocowe dla producentów i przetwórców biogazu, pierwszym beneficjentem z jakiegokolwiek

wsparcia będzie transport publiczny. Niektóre obszary transportu publicznego, takie jak autobusy, mogą

funkcjonować na biogazie. Najlepszą praktykę w tym względzie prezentuje prawdopodobnie Sztokholm. Szwedzkie prawo dla wykorzystania biogazu w transporcie jest funkcjonalne. Ponadto Volvo, Saab i Scania produkują pojazdy zasilane gazem. Klienci zawsze zwracają uwagę na cenę. Jeśli ceny oleju rosną, rosną także bodźce dla użytkownika biogazu. Dziś cena biogazu na stacji paliwowej byłaby niższa niż cena benzyny, ale wyższa niż cena gazu ziemnego. Tak więc mechanizmy wsparcia dla produkcji i wykorzystania biogazu mają kluczowe znaczenia dla zapewnienia jego konkurencji z cenami gazu ziemnego i benzyny.

Kaja Peterson: Dziś biogaz jest produkowany na składowiskach odpadów, w oczyszczalniach ścieków i z odpadów rolnych. Jakie są inne możliwości produkcji biogazu?

Dr Ülo Kask: Biogaz można wytwarzać z każdego rozkładającego się materiału organicznego. Pytaniem są parametry ekologiczne i ekonomiczne tej produkcji. Jak powiedziałem wcześniej zasoby biogazu dla transportu są rozproszone i są już wykorzystywane w produkcji ciepła i energii elektrycznej. Jedynie kilka zakładów może produkować biogaz w ilościach umożliwiających jego opłacalne ekonomicznie oczyszczenie i przetworzenie na paliwo transportowe (np. na dużych składowiskach odpadów Tallina i Tartu).

Kaja Peterson: Jakie są Pańskie zainteresowania badawcze w dziedzinie biopaliw (biogazu)?

Dr Ülo Kask: Rozpoczęcie badań biopaliw w Politechnice w Tallinie

datują się na wczesne lata 1990, kiedy powstała rosnąca potrzeba zastąpienia paliwa płynnego importowanego z Rosji paliwami lokalnymi, głównie drewnem. Nasz instytut stworzył szereg technologii dla przekształcenia kotłów na olej i gaz kotłami na drewno. Od pewnego czasu prowadzimy projekt konstrukcji małego kotła na pelety. Nasze badania koncentrują się na technologiach i właściwości stałych biopaliw i ich popiołów. Badamy także właściwości pieców używanych do spalania biopaliw. Wspólnie z naukowcami z Estońskiego Uniwersytetu analizujemy zasoby biopaliw w Estonii i poszukujemy odpowiednich technologii do ich utylizacji w sektorze energetycznym. Moje własne badania w ostatnich latach dotyczą potencjału trzciny i trawy z półnaturalnych łąk jako biopaliw. Badamy techniczne i chemiczne właściwości palne tych roślin i staramy się ustalić, jaka forma (stała, ciekła czy gazowa) najlepiej nadaje się do różnego typu kotłów.

Kaja Peterson: Jest Pan członkiem-założycielem Estońskiego Stowarzyszenia Biomasy. Jaki jest cel Stowarzyszenia i kim są jego członkowie?

Dr Ülo Kask: Estońskie Stowarzyszenie Biomasy (EBA) zostało założone w 1998 r. i dziś zrzesza 31 członków. Są nimi zarówno osoby prywatne, jak i przedsiębiorstwa wykorzystujące lub wytwarzające biopaliwa. EBA uczestniczy w badaniach biopaliw, ocenach ich zasobów, rozwoju odnawialnych źródeł energii i promocji wykorzystania paliw przyjaznych środowisku. EBA organizuje seminaria i spotkania podnoszące świadomość społeczną Estończyków w tym zakresie. Jest też partnerem w międzynarodowych projektach dotyczących technologii biopaliwowej. Więcej informacji o EBA:

<http://www.eby.ee>

Nowe zasoby: rekomendowane publikacje

- **Biofuel Cities (2009):** Biofuel Cities report: Vehicle Warranties and the use of biofuels, an overview of vehicles available within the UE, which have a manufacturer warranty allowing the use of blends of biofuels. **Do pobrania ze strony internetowej Biofuel Cities:** <http://www.biofuel-cities.eu>
- **Kask, Ü., Kask, L., Link, S., Lomunov, S. (2008):** Biogas production from suitable biodegradable wastes in Estonia. Estonia combustible natural resources and wastes (20–22). Tallin: Estonia Biomass Association. **Do pobrania ze strony:** <http://www.eby.ee>
- **Pike Research (2009):** „Biofuels Markets and Technologies: Ethanol and Biodiesel Demand Drivers, Policy Issues, Emerging Technologies, Key Players, and Forecasts. **Do pobrania ze strony:** <http://www.pikeresearch.com/research/biofuels-markets-and-technologies>
- **Burley H., Griffiths, H. / Friends of Earth (2009):** „Jatropha: Wander crop? Experience from Swaziland.” **Do pobrania ze strony:** http://www.foe.co.uk/resource/reports/jatropha_wonder_crop.pdf
- **Muller, F. et. Al. / SenterNovem (2009):** Handbook for „The Local implementation of clean(er) fuel policies in Europe”. **Do pobrania ze strony internetowej Biofuel Cities:** http://www.viofuelcities.eu/fileadmin/template/Project/biofuels/files/Publications/The_Local_Implementation_fuel_policies_handbook.pdf
- **European Commission (2008):** „Biofuels—Topping up the fuel mix.” Project: 16 Project funded by the Intelligent Energy-Europe programme. **Do pobrania w języku angielskim, francuskim i niemieckim ze strony:** http://ec.europa.eu/energy/intelligent/library/Project_brochures_en.htm
- **The European Parliament and the Council of the European Union (2009):** Renewable Energy Directive—RED—2009/28/EC. **Do pobrania ze strony:** <http://www.r-e-a.net/policy/european-policy/Euro-legislation/renewable-energy-directive>

Dalsze źródła są dostępne na stronie internetowej Biofuel Cities: <http://www.biofuel-cities.eu> regularnie aktualizowanej!

Postęp prac: projekty Unii Europejskiej

2nd VegOil

Projekt 2nd VegOil obejmuje prace badawcze i demonstracyjne w zakresie wykorzystania drugiej generacji roślinnych paliw olejowych w zaawansowanych napędach. Jest reakcją na wyzwania związane ze zrównoważoną gospodarką zasobami oraz odpowiednią produkcją i zaopatrzeniem w wysokiej jakości surowce i energię przy zachowaniu przewag związanych z wykorzystaniem czystego oleju roślinnego zamiast innych biopaliw. Projekt łączy prace badawcze i demonstracyjne dziewięciu partnerów, w tym przemysł, małe przedsiębiorstwo, uniwersytet, agencja energetyczna, dwie organizacje rolnicze i jednostka normalizacji. Jest współfinansowany przez 7. Program Ramowy Komisji Europejskiej.

<http://www.2ndvegoil.eu/>



STAR BUS

Autobusy miejskie zmniejszają transport indywidualny, podnoszą atrakcyjność transportu publicznego i poprawiają obraz miasta. Jednak dla decydentów barierą stanowi konieczność wyboru paliwa (biopaliwa, gaz ziemny, gaz płynny, olej napędowy, by wymienić tylko kilka) z uwzględnieniem jego specyficznych właściwości (emisja zanieczyszczeń, gazów cieplarnianych, hałasu) i parametrów (koszty, zmiany praktyk i dokumentów).

Wyniki zakończonego w grudniu 2008 r. projektu, podobnie jak dokumenty końcowej konferencji, są dostępne na stronie internetowej.



BIONIC – Zrównoważone biopaliwa wespółocie

BIONIC dotyczy problematyki dostaw biopaliw i ich wykorzystania w transporcie, zwłaszcza z perspektywy władz lokalnych. Projekt koncentruje się na pięciu regionach – północno-zachodnia Anglia, Cantabria (Hiszpania), Varmland (Szwecja), Prahova (Rumunia) i Pazardjik (Bułgaria). Celem projektu jest promocja regionalnej produkcji i wykorzystania biopaliw w transporcie poprzez stworzenie sieci regionalnych, identyfikację i promocję dobrych przykładów z każdego uczestniczącego regionu, a następnie rozwój regionalnych strategii biopaliwowych. Władze regionalne mają kierować działaniami, w które włączone są łańcuchy podmiotów – od dostawców do użytkowników końcowych biopaliw. Projekt jest częściowo finansowany przez Program Inteligentna Energia dla Europy Komisji Europejskiej i będzie trwał 3 lata do października 2010 r.

<http://www.bionic-project.eu>



PROBIO – Zintegrowana promocja łańcucha biodiesla

PROBIO jest projektem finansowanym przez Program Inteligentna Energia dla Europy Komisji Europejskiej. Został zatwierdzony w grudniu 2006 r., a jego okres trwania wynosi 30 miesięcy licząc od stycznia 2007 r. Jako że Europa rzeczywiście potrzebuje bardziej przyjaznego środowiska paliwa, projekt koncentruje się na zwiększaniu integracji łańcucha biodiesla łączącego producentów a użytkownikami w całej Europie, a zwłaszcza w pięciu uczestniczących w projekcie obszarów: prowincji Burgos, Avila i Huelva (Hiszpania) oraz regionów Pomurje (Słowenia) i Abruzzo (Włochy). Będzie to osiągnięte dzięki środkom zawartym w trzech zaszeregowanych strategiach, opartych na stworzeniu nowych konkretnych bodźców rynkowych na poziomie lokalnym, oraz dzięki działaniom promocyjnym i szkoleniom.

<http://www.probio-project.com>





Nowości Biofuel Cities

Warsztaty – Europejski Komitet Standaryzacji (CEN) – norma dla B₃₀

Zaproszenie do zgłaszania uwag do biznesplanu i uczestniczenia w warsztatach

Holenderski Instytut Standaryzacji zorganizowało warsztaty w celu identyfikacji potrzeb w zakresie normalizowania biopaliw i zastosowania biopaliw. Jednym z poruszanych problemów były mieszanki o wyższej zawartości biodiesla, np. B₃₀, dla którego – w przekonaniu uczestników – norma mogłaby wzmocnić rozwój rynku.

Następnym etapem jest sprawdzenie zapotrzebowania na warsztaty CEN przygotowujące porozumienie CEN w zakresie „Biodiesel o wyższej domieszce (do B₃₀) do paliw dla dieslowskich silników samochodowych”. Porozumienie to ma charakter techniczny, zawierają je uczestnicy warsztatów CEN zainteresowani Zainteresowanych udziałem w warsztatach prosimy o przesłanie zgłoszenia do

energy@nen.nl

Pierwszy projekt biznesplanu można pobrać ze strony

Biofuel Cities (<http://www.biofuel-cities.eu>). Zapraszamy do zgłaszania uwag do niego przed 1 listopada 2009 r. na adres

energy@nen.nl

Biofuel Cities publikują

„Poradnik osiągnięcia zrównoważonego transportu biopaliwowego”

Sektor transportowy wytwarza w Unii Europejskiej prawie jedną trzecią emisji CO₂, a emisje te rosną. Aby pobudzić wprowadzanie biopaliw do transportu, Unia ustanowiła jako cel, aby udział paliw odnawialnych wynosił 10% wszystkich paliw w 2020 r.

Należy zwrócić uwagę, jak ten cel może być osiągnięty w zgodzie z zasadami rozwoju zrównoważonego, uwzględniając tak istotne kwestie jak ochrona klimatu, bezpieczeństwo dostaw energii, bioróżnorodność, korzyści społeczno-gospodarcze oraz normy, aby wymienić kilka kluczowych problemów.

Biorąc pod uwagę znaczący udział sektora publicznego w zakupach pojazdów, potrzeby tego sektora mają znaczący wpływ na wzrost liczby czystszych pojazdów na rynku, a tym samym pozytywnie wpływają na rozwój społeczny.

Ostatnio opublikowany poradnik Biofuel Cities włącza się w obecną dyskusję o zrównoważonym wykorzystaniu biopaliw w transporcie i dostarcza rekomendacji jak pokonać inne problemy związane ze wprowadzaniem biopaliw do transportu. Rekomendacje osiągnięcia zrównoważonego transportu biopaliwowego były inspirowane przez doświadczenia miast pionierskich w tej dziedzinie, takich jak Sztokholm, Rotterdam, Lille i Graz.

Poradnik jest dostępny na stronie internetowej Biofuel Cities:

<http://www.biofuel-cities.eu>

Nota wydawnicza

Kwartalnik Biofuel Cities jest wydawnictwem projektu Akcja Koordynacyjna Europejskie Partnerstwo Miast Biopaliwowych, którego celem jest dostarczanie informacji o kluczowych działaniach w zakresie wprowadzania biopaliw w Europie. Darmowe egzemplarze można otrzymać od SenterNovem, PO Box 8242, 3503 RE Utrecht, The Netherlands, sekretariat@biofuel-cities.eu, faks: +31 30 231 6491

Redakcja

International Network
for Environmental Management e.V. (INEM)
Przewodniczący: Ludwig Karg

www.inem.org

Wydawcy

International Network
For Environmental Management e.V. (INEM)
Prezes: Ludwig Karg -

www.inem.org

Podziękowania

Wydawnictwo jest częścią działań konsorcjum Europejskiego Partnerstwa Miast Biopaliwowych. Ta Akcja Koordynacyjna jest finansowana przez Szósty Program Ramowy Unii Europejskiej w ramach Działania „Alternatywne Paliwa Silnikowe: Miasta Biopaliwowe”.

Adnotacja prawna

Ani Komisja Europejska, ani Konsorcjum projektu Akcja Koordynacyjna Europejskie Partnerstwo Miast Biopaliwowych, ani żadna z osób działających w ich imieniu nie jest odpowiedzialna za sposób, w jaki niniejsza publikacja może być wykorzystania. Poglądy prezentowane w niniejszym piśmie są publikowane na wyłączną odpowiedzialność autorów i nie muszą odzwierciedlać poglądów Komisji Europejskiej i Konsorcjum projektu Akcja Koordynacyjna Europejskie Partnerstwo Miast Biopaliwowych.

Prawa autorskie

© 2008, International Network for Environmental Management e.V. (INEM), Hamburg, Niemcy.

Wszystkie prawa zastrzeżone. Żadna z części niniejszej publikacji nie może być reprodukowana lub kopiowana w żadnej formie i za pomocą żadnych mediów bez zgody INEM e.V.



Uwagi pożądane!

Konsorcjum Biofuel Cities czyni starania na rzecz zapewnienia odpowiedniej i przyjaznej dla użytkowników formy usług i produktów, zarówno pod względem jakości i ilości informacji, jak i ich aktualności. Prosimy o pomoc w podniesieniu poziomu opracowań i dostosowaniu ich do Państwa potrzeb i oczekiwań. Będziemy starannie przeglądać i wykorzystywać Państwa uwagi i propozycje, prosimy je przesyłać do

sekretariat@biofuel-cities.eu



Kalendarz Wydarzeń

21 - 23 Października 2009r.

→ **Biopaliwa, Ukraina 2009, Kijów**
 1 - 2 grudnia 2008 r.

Międzynarodowa Konferencja Przemysłu połączona z Okrągłym Stołem „Biopaliwa, nowe możliwości rynkowe” stworzy platformę otwartej dyskusji na temat gorących kwestii przemysłowej produkcji i wykorzystania biopaliw, takich jak Bioetanol, biobutanol, biodiesel i biogaz, a także o rozwoju w ostatnim czasie przemysłu biopaliwowego na Ukrainie i poza nią. Okrągły Stół będzie się głównie koncentrował na tworzeniu warunków i mechanizmów rynkowych dystrybucji biopaliw na Ukrainie.

Celem konferencji jest profesjonalny dialog ekspertów i kluczowe dostawców biopaliw i sprzętu, ich producentów, rolników, przedsiębiorstw przemysłowych, w tym olejowych, producentów samochodów, instytutów naukowych, konsumentów i przedstawicieli władz.

Więcej informacji:

<http://www.biofuelsukraine.com/>



→ 2 - 5 listopada 2009 r.

Światowa Konferencja Etanol 2009
 Paryż, Francja

Konferencja zgromadzi ekspertów przemysłu, w tym wysokich przedstawicieli przemysłu olejowego i motoryzacyjnego. Konferencja poruszy ważne kwestie

i da przegląd problematyki produkcji rolnej, w tym na cele inne niż spożywcze. Delegaci będą mieli okazję stworzyć sieci i wymienić informacje z kierownictwem wszystkich branż przemysłu.

Więcej informacji:

http://www.agra-net.com/portal/marlin/system/render.jsp?siteid=2000000062&marketingid=20001784923&MarlinViewType=MARKT_EFFORT&proceed=true&MarEntityId=10054614503&entHash=2541b5139

→ 5 listopada 2009 r.

Światowa Konferencja Etanol 2009
 Paryż, Francja

W trakcie Forum odbędzie się prezentacja najlepszych praktycznych przykładów przyjaznej środowisku organizacji flot pojazdów zrealizowanych przez różne podmioty. Skutkiem tego będzie dyskusja na temat transportu elektrycznego i jego powiązań z obecnym rozwojem biopaliw. Spotkanie jest adresowane przede wszystkim do przedstawicieli przedsiębiorstw, a udział jest bezpłatny.

Program będzie wkrótce opublikowany na www.baumev.de

Więcej informacji:

<http://www.baumev.de/default.asp?Menu=196&Termin=76>

→ 15 - 17 listopada 2009 r.

Drugi Międzynarodowy Kongres Biodiesla: nauka a technologie
 Monachium, Niemcy

Konferencja dostarczy kluczowych informacji naukowych i da wgląd w przyszłe technologie dla wszystkich rodzajów biodiesla. Uczestnik będzie miał możliwość spotkać

wpływowych i znaczących przedstawicieli przemysłu i pozyskać wartościowe informacje o biznesie zapewniającym powodzenie na rynku biodiesla. Kluczowymi sesjami w programie kongresu są: przegląd światowego przemysłu biodiesla, metody analityczne i kwestie jakościowe, funkcjonowanie silników i wydajność katalizatorów, wykorzystanie biodiesla w transporcie wielkiej skali, a także problematyka zrównoważonego rozwoju wykorzystania biodiesla.

Więcej informacji:

<http://www.aocs.org/meetings/biodiesel09/>



→ 30 listopada - 1 grudnia 2009

Szkolenie z zakresu biopaliw
 Londyn, Wielka Brytania

Na tym dwudniowym szkoleniu uczestnicy poznają podstawową wiedzę na temat biopaliw, czynników wpływających na rynek i jego konkurencyjność, oraz uzyskają przegląd bieżących i nadchodzących działań na tym rynku. Jakkolwiek zdefiniowane i zaprezentowane będą wszystkie rodzaje biopaliw (włączając biomasę i biopaliwa wykorzystywane do wytwarzania energii elektrycznej) szkolenie skoncentruje się na biopaliwach dla transportu.

Więcej informacji:

www.greenpoweracademy.com

