

Rola biometanu w dekarbonizacji transportu UE

Pomimo, że Unia Europejska wkłada sporo pracy i wysiłku finansowego w dekarbonizację różnych segmentów gospodarki wspólnotowej, to spektakularnych sukcesów nie widać. Sektorem, który z kolei jest najmniej zdekarbonizowany jest sektor transportu. Sytuacja tejże branży jest o tyle niepokojąca, że regularnie prowadzone badania¹ pokazują ciągle występujący od 2014 roku wzrost emisji gazów cieplarnianych.

NR 5 (77) CZERWIEC 2021



zdj. pixabay

Wagę problemu tej stale postępującej karbonizacji dodatkowo wzmacnia fakt, że transport zgodnie z danymi Europejskiej Agencji Środowiska odpowiada za 27% emisji gazów cieplarnianych w Europie, co jest jednym z najwyższych wyników na tle innych sektorów wspólnoty².

Dlaczego biometan?

Powodem tego stanu rzeczy jest przede wszystkim brak skutecznego modelu przeciwdziałania emisjom, a w konsekwencji brak odpowiednich wspólnotowych regulacji prawnych wobec zwiększającej się wymiany handlowej wewnątrz wspólnoty, powodującej oczywiście systematyczne nasilenie transportu drogowego. Braki w strategii i niejednolite podejście poszczególnych krajów członkowskich w zakresie popularyzowania i zapewnienia dostępu do ekologicznych alternatyw technologicznych czy paliwowych w transporcie, implikuje dodatkowe bariery na poziomie europejskim. Wyraźnie widać zatem, że Unia Europejska potrzebuje kompromisu w celu wprowadzenia nowych rozwiązań technologicznych i co za tym idzie prawnych w zakresie paliw alternatywnych w sektorze transporcie. Rozwiązaniem, które zdaniem polskiej strony oraz wielu innych Państw UE takich jak: Niemcy, Dania, Francja, Włochy, Austria, Czechy czy Litwa w chwili obecnej jest w stanie umożliwić skuteczną

dekarbonizację omawianego sektora jest wykorzystanie biometanu jako ekologicznego zamiennika dla tradycyjnych paliw kopalnych, w formie biopaliwa lub biokomponentu zaawansowanego (zrównoważonego). Zaletą tego rozwiązania jest to, że paliwo takie może być uznane za negatywne emisyjnie, czyli maksymalizować korzyści ekologiczne po stronie użytkownika.

Biometan jako paliwo posiada również szereg innych zalet. Przede wszystkim jest to paliwo odnawialne, ponieważ może ono być pozyskiwane z powszechnie uznanych surowców odnawialnych takich jak surowce rolnicze, produkty uboczne rolnictwa, płynne lub stałe odchody zwierzęce oraz ścieki i organiczne odpady komunalne przetworzone wstępnie w nowoczesnych instalacjach do przetwarzania odpadów. Taka ekologiczna produkcja pozwala również na prowadzenie efektywnej gospodarki cyrkulacyjnej przy jednoczesnej produkcji paliwa gazowego i nawozów biologicznych. Te nawozy bio są efektem wykorzystania odpadów pofermentacyjnych wytworzonych podczas produkcji biogazu i pozwalają na tanie i naturalne nawożenie nimi gleby. Dodatkowo, takie użycie odpadów pofermentacyjnych minimalizuje wykorzystanie sztucznych nawozów chemicznych i tym samym powoduje dalsze zmniejszenie emisji CO₂ do atmosfery.



Zalety – produkcja i transport

Inną ważną cechą tego paliwa jest fakt, że biometan może być skutecznie transportowany w dowolnej formie, od tradycyjnych sieci gazowych przez formę bioCNG po bioLNG, czyli skroplonego biometanu, który jest paliwem o znacznie wyższej gęstości energii. Taka właściwość skroplonego biometanu to opłacalne transportowanie go pojazdami oraz przechowanie w zbiornikach, bez utraty właściwości. BioLNG jest tym samym doskonałym rozwiązaniem w przypadku braku odpowiedniej sieci gazowej oraz bezpośrednich zastosowań paliwowych. W ten sposób produkcja biometanu może być prowadzona praktycznie wszędzie, gdzie powstają odpady. Warto dodać, że w dyskusjach o biometanie na poziomie europejskim, sektor morski i sektor transportu kolejowego także wyrażają zainteresowanie użyciem paliwa pochodzącego z biometanu.

New Green Deal i co dalej?

Obecne, regulacje unijne RED II czy pakiet regulacji New Green Deal, chociaż idą w dobrą stronę, to nie są wystarczające w zakresie wspierania dekarbonizacji sektora transportu i przez to są potrzebne dalsze zmiany i modyfikacje, które pozwoliłyby na sprawniejsze wykorzystanie potencjału biogazu w Europie. Taką zmianą byłoby na pewno sklasyfikowanie pojazdów napędzanych biogazem jako pojazdów o zerowej emisji zanieczyszczeń przez unijne regulacje dotyczące emisji CO₂. Niska lub nawet negatywna całkowita emisja CO₂ z biogazu powinna być uznana również w innych regulacjach unijnych, w tym w reformie dyrektywy o podatku energetycznym. Inną potrzebną zmianą będzie nałożenie na Państwa Członkowskie wiążącego zobowiązania do stosowania 100% biometanu produkowanego w sposób zrównoważony w samochodach osobowych i dostawczych oraz w pojazdach ciężarowych. Użycie biogazu w transporcie mogłoby zostać dodatkowo wsparte przez ustanowienie spójnego systemu uznawania biometanu i innych zrównoważonych zaawansowanych biopaliw w poszczególnych krajach członkowskich. Taki system, żeby był skuteczny powinien obejmować środki zachęcające producentów samochodowych do produkcji i rozwoju pojazdów gazowych, a innych producentów do produkcji zrównoważonych biopaliw i biokomponentów, tak jak

np. w Polsce. System ten powinien także umożliwić bezproblemowe zastosowanie krajowych mechanizmów wsparcia w postaci obniżenia podatków lub pomocy operacyjnej i inwestycyjnej przy rozwoju potrzebnej infrastruktury lub technologii z nim związanych. Po wprowadzeniu takich zmian pojazdy napędzane biometanem będą miały szanse stać się bardziej popularne od aut elektrycznych, bo zapowiada się, że te drugie będą miały problemy z trwałością i przyszłymi cenami akumulatorów.

Podsumowując, można stwierdzić, że biometan ze swoim potencjałem w UE daje spore możliwości w zakresie dekarbonizacji sektora transportu UE, a przy tym pozwala jednocześnie obniżyć emisje CO₂ w innych sektorach. Obecnie nie jest jednak wykorzystywany jego pełen potencjał jako paliwa alternatywnego, a regulacje prawne na poziomie unijnym nie są wystarczające. Jeżeli chodzi o Polskę, Ministerstwo Klimatu i Środowiska nadal nie opublikowało projektu systemu wsparcia dla biometanu, tak ważnego dla przetrwania sektora paliwowego.

MICHAŁ TARKA, MARCIN TRUPKIEWICZ,
MATEUSZ GAJDA

Przypisy:

<https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/indicators/transport-emissions-of-greenhouse-gases/transportemissions-of-greenhouse-gases-12>



KANCELARIA PRAWNA
Tarka Trupkiewicz i Wspólnicy



BIURO POZNAŃ
ul. Piątkowska 116
60-649 Poznań
tel. +48 61 671 08 00
poznana@ttw-legal.pl



BIURO WARSZAWA
ul. Piękna 15
00-549 Warszawa
tel. +48 22 370 28 00
warszawa@ttw-legal.pl