



Uzina Beta Renewables, inaugurată la sfârșitul anului 2013, la Crescentino (Italia), produce bioetanol de a doua generație pe bază de deșeuri de biomasă.



fabrizio giraldi/novozymes



- 6,8 %

scăderea consumului de biocarburanți în
transporturile din Uniunea Europeană între 2012 și 2013

BAROMETRU BIOCARBURANȚI

Un studiu realizat de EurObserv'ER.



După o încetinire a creșterii în ultimii ani, consumul de biocarburanți dedicați transporturilor în Uniunea Europeană (UE 28) a sfârșit prin a înregistra un regres în 2013. Conform EurObserv'ER, scăderea ar fi de ordinul a 1 milion tep față de 2012, respectiv un nivel de consum de 13,6 milioane tep în 2013 (- 6,8 %). În schimb, consumul de biocarburanți confirmat ca durabil și care poate fi așadar luat în considerare în obiectivele europene a crescut ușor cu 1,1 %, stabilizându-se la 11,8 Mtep.

4,7 %

rata de integrare a biocarburanților în transporturile
Uniunii Europene în 2013

13,6 Mtep

consumul total de biocarburanți în transporturile
Uniunii Europene în 2013



Anul 2013 marchează o sincopă în materie de consum de biocarburanți destinați transporturilor în Uniunea Europeană. Conform EurObserv'ER, acesta ar fi scăzut cu 6,8 % între 2012 și 2013, respectiv un nivel de consum care a trecut de la 14,6 Mtep la 13,6 Mtep (**tabelele 1 și 2**). Dacă ne referim la datele istorice publicate de Eurostat, Biroul de Statistică al Uniunii Europene, este vorba despre prima scădere a consumului de la avântul industrial al biocarburanților dorit de

Uniunea Europeană (**graficul 1**). Acest avânt a debutat cu punerea în aplicare a directivei pentru biocarburanți 2003/30/CE adoptată la 8 mai 2003, prima care a stabilit aceste obiective numerice în ceea ce privește consumul de biocarburanți, respectiv 2 % în 2005 și 5,75 % în 2010. Aceasta a fost urmată, șase ani mai târziu, de directiva 2009/28/CE referitoare la promovarea energiilor regenerabile, adoptată la 23 aprilie 2009, care – anulând-o pe cea precedentă – a impus un obiectiv, imperativ de această dată, de

10 % energie regenerabilă în transporturi până în 2020. Acest obiectiv este ușor diferit de cel precedent, deoarece ia în considerare și producția de electricitate regenerabilă utilizată de vehiculele electrice (mașini, trenuri, tramvaie, metrouri). Acestea fiind spuse, aspectul esențial al obiectivului va fi asigurat de utilizarea de biocarburant, fie că este de primă generație, de a doua sau chiar a treia generație (a se vedea în chenar). În paralel, o modificare a directivei referitoare la calitatea carburanților a stabilit

Tabelul nr. 1

Consumul de biocarburanți destinați transportului în Uniunea Europeană în 2012 (în tep)

Țara	Bioetanol	Biodiesel	Biogaz carburant	Alți biocarburanți*	Consum total	% certificat durabil
Germania	805 460	2 190 767	30 266	22 093	3 048 587	100 %
Franța	417 014	2 268 977	0	0	2 685 992	100 %
Spania	201 445	1 899 294	0	0	2 100 739	0 %
Italia	79 597	1 263 288	0	0	1 342 885	100 %
Marea Britanie	388 220	497 349	0	0	885 570	100 %
Polonia	153 888	669 437	0	0	823 325	100 %
Suedia	199 773	335 126	82 230	0	617 129	100 %
Austria	68 174	389 670	0	0	457 844	92 %
Olanda	124 463	210 328	0	0	334 790	95 %
Belgia	48 578	281 531	0	0	330 109	100 %
Portugalia	2 833	284 187	0	0	287 020	2 %
Republica Cehă	59 965	221 169	0	0	281 134	100 %
Finlanda	93 329	149 972	347	0	243 647	0 %
Danemarca	0	212 279	0	0	212 279	100 %
România	36 268	156 287	0	9 989	202 544	88 %
Grecia	0	124 606	0	0	124 606	19 %
Ungaria	45 787	76 885	0	0	122 671	100 %
Slovacia	23 789	76 566	0	688	101 042	94 %
Bulgaria	0	85 899	0	0	85 899	0 %
Irlanda	29 137	55 790	0	85	85 012	100 %
Lituania	8 707	51 810	0	0	60 517	100 %
Slovenia	5 290	46 337	0	0	51 627	100 %
Luxemburg	1 286	45 582	0	163	47 031	100 %
Croația	1 320	34 792	0	0	36 112	0 %
Letonia	6 703	12 514	0	0	19 217	100 %
Cipru	0	16 136	0	0	16 136	0 %
Malta	0	4 419	0	0	4 419	0 %
Estonia	0	0	0	0	0	0 %
Total UE 28	2 801 027	11 660 993	112 843	33 018	14 607 881	79,8 %

* Uleiuri vegetale utilizate pure și biocarburanți nespecificați. Sursa: EurObserv'ER 2014.

pentru anul 2020 obiectivul imperativ de a reduce cu 6 % emisiile de gaze cu efect de seră ale carburanților utilizați în transporturi.

UE TERGIVERSEAZĂ CHESTIUNEA BIOCARBURANȚILOR

DIRECTIVA CASI ÎNCĂ ÎN AȘTEPTARE

La data adoptării acestor două direc-

tive, Parlamentul și Consiliul European solicitaseră Comisiei Europene să analizeze impactul în ceea ce privește gazele cu efect de seră pe care l-ar putea avea conversia terenurilor legat de majorarea producției de biocarburant de primă generație, denumită de asemenea CASI (Schimbarea indirectă a destinației terenurilor), și la nevoie, să prezinte o propunere legislativă. Este ceea ce a și decis să facă Comisia Europeană prin proiectul său de directivă din 17 octombrie 2012 ținând cont de efectul CASI asu-

pra calculului emisiilor de gaze cu efect de seră. În acest prim proiect, Comisia propusese un plafon de 5 % pentru biocarburanții de primă generație în obiectivele de integrare. Această propunere supusă Parlamentului European stârnise la momentul respectiv furia producătorilor, care investiseră deja pentru a răspunde cerințelor directivei referitoare la energiile regenerabile. Aceștia nu au încetat de atunci să pună



Tabelul nr. 2

Consumul de biocarburanți destinați transportului în Uniunea Europeană în 2013* (în tep)

Țara	Bioetanol	Biodiesel	Biogaz carburant	Alți biocarburanți**	Consum total	% certificat durabil
Germania	777 730	1 954 811	34 909	884	2 768 334	100 %
Franța	393 541	2 293 324	0	0	2 686 865	100 %
Italia	56 234	1 169 175	0	0	1 225 409	100 %
Marea Britanie	410 791	603 755	0	0	1 014 546	100 %
Spania	180 274	816 461	0	0	996 735	0 %
Polonia	170 249	744 101	0	0	914 350	100 %
Suedia	181 276	535 760	85 223	0	802 258	99 %
Austria	55 259	425 112	0	0	480 372	92 %
Belgia	49 011	282 794	0	0	331 805	100 %
Olanda	125 108	194 421	0	0	319 528	96 %
Danemarca	0	297 365	0	0	297 365	100 %
Portugalia	4 725	273 582	0	0	278 307	3 %
Republica Cehă	51 765	221 007	0	0	272 772	100 %
Finlanda	93 508	118 420	930	0	212 858	0 %
România	36 885	159 413	0	10 059	206 356	89 %
Grecia	0	138 746	0	0	138 746	18 %
Slovacia	55 872	79 570	0	0	135 442	76 %
Ungaria	23 723	66 457	0	16 526	106 705	85 %
Irlanda	29 095	73 119	0	51	102 265	100 %
Bulgaria	0	85 899	0	0	85 899	0 %
Lituania	6 769	51 907	0	0	58 675	95 %
Slovenia	5 589	51 353	0	0	56 942	100 %
Luxemburg	647	52 721	0	137	53 504	100 %
Croația	1 184	29 016	0	0	30 200	100 %
Letonia	6 449	12 372	0	0	18 821	100 %
Cipru	0	15 907	0	0	15 907	0 %
Malta	0	4 419	0	0	4 419	0 %
Estonia	0	0	0	0	0	0 %
Total UE 28	2 715 685	10 750 984	121 062	27 656	13 615 387	86,5 %

* Estimare. ** Uleiuri vegetale utilizate pure și biocarburanți nespecificați. Sursa : EurObserv'ER 2014.



la îndoială modelul utilizat de Comisie pentru a calcula efectul CASI.

Parlamentul European s-a pronunțat, aproape cu un an întârziere, la 11 septembrie 2013, în favoarea unui plafon de 6 % pentru biocarburanții de primă generație, și a unui prag de 2,5 % de integrare a biocarburanților avansați (respectiv cei de a doua și a treia generație), fabricați pornind de la deșeuri de biomasă sau din alge. Deputații europeni aprobaseră și ei luarea în considerare a efectului CASI, însă doar din 2020. Această propunere trebuia să fie respinsă de Consiliul European, ca și textul de compromis propus de președinția lituaniană la 12 decembrie 2013, care viza impunerea unei limite de 7 %. O alianță de circumstanță între țările cele mai ambițioase și cele mai puțin ambițioase nu a permis atunci încheierea unui acord politic.

Abia șase luni mai târziu, la 13 iunie 2014, ministerele europene însărcinate cu energia au ajuns la un acord politic cu privire la proiectul de directivă referitoare la schimbarea destinației terenurilor. Textul, substanțial diferit față de ambițiile inițiale ale Comisiei Europene, impune stabilirea unui nivel minim de 7 % pentru consumul final de energie în transporturi în 2020 pentru biocarburanții de primă generație. Iar acordul nu prevede implementa-

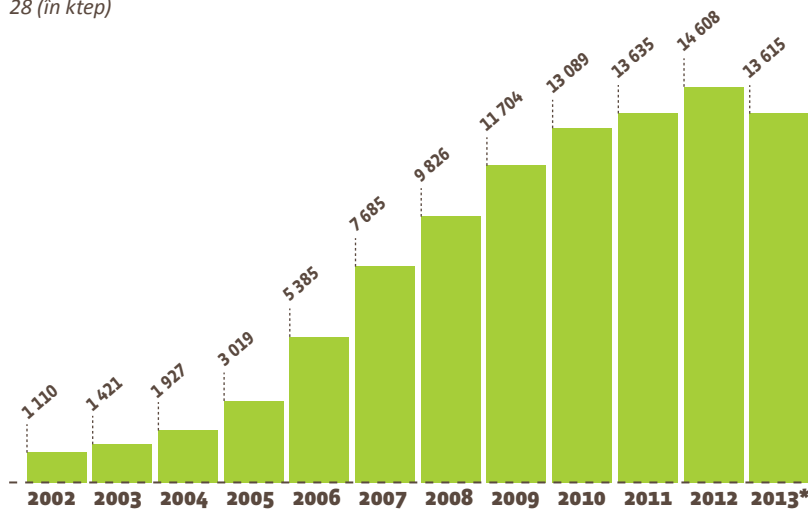


rea unui obiectiv imperativ pentru biocarburanții avansați de a doua și a treia generație. Textul nu conține de fapt decât un îndemn la tranziția către acești carburanți avansați, solicitând Statelor membre să stabilească obiective naționale pe baza unei valori de referință minime de 0,5 puncte procentuale pentru un obiectiv de 10 %. Acordul prevede de asemenea posibilitatea Statelor membre de a-și stabili un obiectiv mai scăzut, cu condiția justificării acestuia. O nouă anexă la directiva pentru energie regenerabilă enumeră mate-

riile prime necesare pentru fabricarea de biocarburanți avansați ce ar putea face obiectul unei duble contabilizări în vederea realizării acestor obiective. Chestiunea centrală a integrării efectului CASI în criteriile de durabilitate nu este tranșată în proiectul de directivă, deoarece acesta nu prevede decât o clauză de reexaminare a acestor criterii pe baza unei mai bune cunoașteri a efectului CASI. Acest acord dă de asemenea o importanță deosebită producției de electricitate regenerabilă utilizată în transporturi, stabilind un factor multiplicator de 5 pentru electricitatea regenerabilă consumată de vehiculele rutiere electrice, și de 2,5 pentru cea consumată în transporturile feroviare electrificate. Acest acord se află doar în stadiul de proiect. Va fi necesară inițierea de noi negocieri cu Parlamentul European, care vor amâna cu siguranță pentru 2015 adoptarea unui text comun între Parlament și Consiliul European.

Graficul nr. 1

Evoluția consumului de biocarburanți utilizați în transporturile din Uniunea Europeană a 28 (în ktep)



* Estimare. Surse: datele din 2002 până în 2011 (Eurostat 2013), datele din 2012 până în 2013 (EuroObserv'ER 2014).

UE ACȚIONEAZĂ NECOORDONAT

Chiar dacă s-a atins o nouă etapă, aceste discuții, care durează deja de aproape doi ani, explică în mare parte încetinirea și, în 2013, diminuarea consumului de biocarburant în Uniunea Europeană. Întârzierile înregistrate în adoptarea unei noi directive care să definească în mod clar obiectivele Uniunii Europene au condus Statele Membre la adoptarea unor poziții politice naționale necoordonate, fie că este vorba despre nivelul



Neste Oil dezvoltă un procedeu ce permite transformarea zaharurilor din deșeuri în biodiesel de a doua generație (NExBTL) utilizând drojzii și ciuperci.

Notă metodologică

EurObserv'ER a ales să-și armonizeze metodologia de colectare a datelor solicitând experților interogați să comunice informațiile cu privire la consumul de biocarburanți în tone, nu direct în unități energetice (în tep sau în TJ). De fapt, numeroase țări dispun de propriile lor rate de conversie ce permit transformarea unei greutate (tone) sau a unui volum în echivalent energetic, ceea ce de fapt putea crea ușoare discrepanțe între țări. Această publicație alege așadar să utilizeze coeficienții de conversie definiți în anexa III la noua directivă referitoare la energiile regenerabile pentru a efectua calculul densității energetice a carburanților destinați transporturilor. Exprimați în PCI (putere calorică inferioară), aceștia sunt pentru bioetanol de 27 MJ/kg (echivalentul a 0,6449 tep pe tonă) și de 21 MJ/l (echivalentul a 0,5016 tep pe m3). Pentru biodiesel, aceștia sunt de 37 MJ/kg (0,8837 tep pe tonă) și de 33 MJ/l (0,7882 tep pe m3). În ceea ce privește uleiul vegetal pur, aceștia sunt de 37 MJ/kg (0,8837 tep pe tonă) și de 34 MJ/l (0,8121 tep pe m3). Pentru biogazul purificat de calitatea gazului natural, acesta este de 50 MJ/kg (1,194 tep pe tonă).

lor de integrare, fie de dezvoltarea de biocarburanți de a doua generație. O analiză la nivel de țară a evoluției consumului arată de fapt că nu mai există o tendință globală la nivelul Uniunii Europene. Se poate constata mai întâi că diminuarea consumului de biocarburanți în 2013 se explică în principal prin prăbușirea consumului dintr-o singură țară, respectiv Spania, care a decis să-și scadă obiectivele de integrare (a se vedea mai jos). Deși la scară mai mică, Germania a înregistrat de asemenea o scădere a consumului de biocarburanți în 2013, în conexiune cu decizia sa de a elimina începând din 2013 ultimele scutiri de taxe de care bene-

ficia sectorul biodiesel (a se vedea în continuare). Pe de altă parte, se observă că anumite țări cum ar fi Marea Britanie, Suedia și Danemarca și-au majorat semnificativ rata de integrare. Alte țări cum ar fi Franța, Austria sau Belgia, și-au menținut rata de integrare în 2013, ușoarele variații în plus sau în minus ale consumului lor de biocarburanți urmând evoluția consumului total de carburanți (fosili și nefosili).

Un studiu comparativ al obiectivelor naționale minime de integrare, realizat de APPA (Asociația Producătorilor de Energii Regenerabile din Spania) pentru anul 2014, subliniază diferențele importante care există între țările din Uniunea

Europeană, unde Franța are cel mai ridicat obiectiv (7,6%), iar Croația pe cel mai scăzut (2,1%) (tabelul 3).

BIOETANOLUL ESTE CEVA MAI BINE SITUAT

La nivelul repartiției consumului între diverșii biocarburanți în cadrul Uniunii Europene (în planul conținutului energetic și nu al volumului), se observă o evoluție în favoarea consumului de bioetanol. Procentul de bioetanol, fie că este direct amestecat cu benzină sau este transformat în prealabil în ETBE (etil-



Trei generații de biocarburanți

Biocarburantul este un combustibil lichid sau gazos utilizat pentru transport și produs pe bază de biomasă. Se disting în general trei tipuri de biocarburanți.

- **Biocarburanții de primă generație (numiți „convenționali”)** care regroupează producțiile de bioetanol și biodiesel reieșite din transformarea culturilor alimentare (rașiță, soia, sfeclă, cereale...). Această categorie include de asemenea producția de ulei vegetal care poate fi utilizat în stare pură pentru anumite motoare. Producția de biogaz carburant (sub formă de biometan) obținut printr-un proces de metanizare urmată de epurare constituie o categorie mai aparte deoarece poate fi produsă atât pe bază de deșeuri fermentabile, cât și de culturi energetice și agroalimentare.
- **Biocarburanții de a doua generație** sunt produse cu vocație exclusiv energetică ce care nu se bazează pe culturi agroalimentare (deci fără efect CASI). Aceștia au avantajul de a prezenta randamente mai bune și sunt mai interesanți din punct de vedere al mediului în materie de emisii de gaze cu efect de seră, deoarece valorifică toată lignoceluloza din plante conținută în celulele vegetale. Materiile prime pot fi paie, deșeuri verzi (trunchiuri de copaci, etc.) sau chiar plante energetice cu creștere rapidă, cum ar fi miscanthus. Acestea permit producția de alcool și deci de bioetanol, însă anumite procedee permit de asemenea producția de biodiesel.
- **Biocarburanții de a treia generație**, care reunesc biocarburanții produși pe bază de alge (vorbim aici și de carburanții pe bază de alge), prezintă avantajul de a nu intra în competiție cu culturile alimentare sau energetice (plante și silvicultură). Valorificarea se face printr-o filieră de uleiuri și astfel prin producția de biodiesel.



terbutil eter), ajunge de la 19,2 % în 2012 la 19,9 % în 2013 (**graficul 2**), în timp ce procentul de biodiesel pierde aproape un punct procentual, ajungând de la 79,8 % în 2012 la 79 % în 2013. Procentul celorlalți biocarburanți rămâne stabil la 1,1 %, fiind reprezentat în principal de biogaz (0,9 % în 2013) al cărui consum (121,1 ktep) se regăsește în Germania, Suedia și Finlanda.

Față de 2012, chiar dacă observăm o scădere a consumului de bioetanol, ca și de biodiesel, scăderea bioetanolului a fost mult mai puțin dramatică (- 3,1 %) decât cea a biodieselului (- 8,5 %).

86 % DIN CONSUM CONFIRMAT CA DURABIL

O altă sincopă a apărut în 2011, anul din care consumul de biocarburanți a fost asociat cu implementarea unor criterii de durabilitate imperative, care trebuie deja luate în considerare în mod obligatoriu în calculul obiectivelor directivei pentru energii regenerabile 2009/28/CE. Conform EurObserv'ER, consumul de biocarburant confirmat ca durabil va înregistra o ușoară creștere și va trece de la 11,7 Mtep în 2012 la 11,8 Mtep în 2013. Procentul de consum considerat durabil din totalul consumului de biocarburant, luând în considerare scăderea semnificativă a consumului, ar cunoaște așadar o creștere netă și ar reprezenta 86,5 % în 2013 față de 79,8 % în 2012. În 2013, doar un grup mic de țări nu implementaseră încă un sistem efectiv care să permită confirmarea consumului lor de biocarburanți. Printre acestea putem menționa Spania, Finlanda, Bulgaria, Grecia, Cipru și Malta. Unele dintre ele au înregistrat totuși un consum scăzut de biocarburanți respectând criteriile de durabilitate. Aceasta corespunde biocarburanților produși pornind de la deșeuri și reziduuri, care pot fi direct considerați durabili și nu se supun aceleiași proceduri de certificare. Pentru Finlanda, legea referitoare la durabilitatea biocarburanților și a biomasei lichide a fost adoptată în 2013 și este în vigoare de la începutul anului 2014. Acesta ar trebui să fie și cazul Ciprului. Rămâne încă incertă data începerii funcționării mecanismului de certificare în Spania. La data anchetei EurObserv'ER realizate în iunie 2014,

sistemul nu fusese încă implementat.

SITUAȚIA ACTUALĂ ÎN PRINCIPALELE ȚĂRI

Impozitarea la 100 % a biodieselului în Germania

Germania a rămas în 2013 principalul consumator de biocarburanți din Uniunea Europeană, în ciuda unui nivel al

consumului în scădere. Conform AGEE-Stat, biroul de statistică al Ministerului Mediului, consumul de biodiesel a scăzut cu 10,8 % ajungând la 2 212 000 tone (echivalentul a 1 954 811 tep). Consumul de bioetanol a scăzut și el cu 3,4 %, ajungând la 1 206 000 de tone (echivalentul a 777 730 tep). La acesta se adaugă o producție simbolică de ulei vegetal de 1 000 de tone (echivalentul a

Tabelul nr. 3

Obiectiv minim de integrare a biocarburantului în conținutul energetic pentru anul 2014

Țara	Obiectiv global	Obiectiv benzină	Obiectiv diesel
Franța	7,57 %	7,00 %	7,70 %
Polonia	7,10 %		
Slovenia	7,00 %		
Suedia	6,41 %	3,20 %	8,78 %
Germania	6,25 %	2,80 %	4,40 %
Finlanda	6,00 %		
Lituania	5,80 %	3,34 %	6,45 %
Austria	5,75 %	3,40 %	6,30 %
Danemarca	5,75 %		
Portugalia	5,50 %		
Olanda	5,50 %	3,50 %	3,50 %
Belgia	5,09 %	2,66 %	5,53 %
Irlanda	4,94 %		
Bulgaria	4,94 %	3,34 %	5,53 %
Ungaria	4,90 %	4,90 %	4,90 %
România	4,79 %	3,00 %	5,53 %
Luxemburg	4,75 %		
Republica Cehă	4,57 %	2,73 %	5,53 %
Slovacia	4,50 %	2,73 %	6,27 %
Italia	4,50 %		
Malta	4,50 %		
Spania	4,10 %	3,90 %	4,10 %
Marea Britanie	3,90 %		
Grecia	2,64 %		
Croația	2,06 %		
Media obiectivelor	5,15 %	3,58 %	5,81 %

Notă : 25 de state din Uniunea Europeană au stabilit obiective obligatorii de integrare pentru anul 2014. Toate procentele sunt exprimate în conținut energetic, ceea ce înseamnă că procentajele din țările care au stabilit un obiectiv în termeni de volumetrie au fost recalulate (Suedia, Lituania, Belgia, Irlanda, Bulgaria, România, Republica Cehă, Slovacia, Marea Britanie, Grecia și Croația). Pentru țările care au stabilit obiective de integrare specifice pentru benzină și diesel (Franța, Suedia, Lituania, Belgia, Bulgaria, Ungaria, România, Republica Cehă și Grecia), obiectivul global a fost de asemenea recalculat în funcție de obiectivele specifice, ținând cont de consumul relativ de benzină și diesel din fiecare țară.

Sursa : Comunicatul presă al APPA din 20 mai 2014.

884 tep) și de 31 000 de tone de biogaz cu o densitate de 0,67 kg/m³ (echivalentul a 34 909 tep). În total, consumul de biocarburant a scăzut, în conținutul energetic, cu 9,2 % între 2012 și 2013, având drept consecință o diminuare a ratei de integrare de la 5,8 % în 2012 la 5,2 % în 2013 (cifre provizorii).

Reducerea semnificativă a consumului de biodiesel în Germania se explică prin renunțarea începând din 2013 la scutirea parțială de taxe, de care beneficia biodieselul (în 2012, scutirea de taxe era de 21,40 de euro la 1 000 litri). Această taxare de 100 % a biodieselului din ester metilic de ulei vegetal a antrenat o majorare a consumului de biodiesel produs din uleiurile pentru prăjit (estimată la peste 200 000 de tone), care are pentru distribuitori avantajul de a cântări dublu în obligația lor de integrare și de a nu fi limitată în planul cantităților. Procentul de integrare, care ia în considerare dubla contabilizare, a fost stabilit la 6,25 % începând din 2010 și până în 2014 (această cifră nu poate fi așadar comparată cu cei 5,2 % stabiliți în 2013). Începând din 2015 se va implementa un nou sistem. Acesta se va baza pe un procent de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră în raport cu carburanții diesel și benzina, stimulând indirect utilizarea de biocarburant. În 2015 și 2016, emisiile de gaze cu efect de seră trebuie să scadă cu 3 %, așadar reducerea va ajunge la 4,5 % începând din 2017, apoi la 7 % începând din 2020. Acest nou sistem reprezintă dorința țării de a dezvolta biocarburanții de a doua și a treia generație, care produc mult mai puține gaze cu efect de seră.

Spania își reduce drastic consumul

În Spania, scăderea dramatică a consumului de biocarburanți se explică în mare parte prin decizia guvernului spaniol, luată la 22 februarie 2013, de a-și reduce obiectivul de integrare de la 6,5 % la 4,1 % în 2014, cu obiective specifice de integrare în diesel care au ajuns de la 7 % la 4,1 %, și de la 4,1 % la 3,9 % la benzină. Conform IDAE (Institutul pentru diversificarea și administrarea energiei), consumul de biodiesel ar fi scăzut cu 57 % în 2013, ajungând la 923 880 de tone (echivalentul a 816 461 tep), iar consumul de bioetanol ar fi scăzut cu 10,5 % pentru a ajunge la 279 145 de

tone (echivalentul a 180 274 tep). Aceste noi obiective au drept scop scăderea prețului carburanților la pompă și astfel susținerea economiei spaniole.

În noiembrie 2013, guvernul a publicat cotele de producție acordate fabricanților pentru următorii doi ani. Toate au fost acordate producătorilor europeni (27 de instalații în Spania, 5 în Italia, 5 în Germania, 2 în Marea Britanie), ceea ce înseamnă oprirea importurilor masive de biodiesel provenind din Argentina, Indonezia și Malaesia. Impunerea unor bariere antidumping începând din 28 noiembrie 2013 cu privire la importul de biodiesel din Argentina și Indonezia a contribuit la scăderea presiunii asupra industriei de biodiesel din Spania, însă această măsură a sosit prea târziu pentru unii dintre fabricanții spanioli (a se vedea în continuare), care au fost nevoiți să se retragă de pe piață. În 2012, 76 % din consumul de biodiesel venea din importuri, în principal din Argentina și Indonezia (cifrele pe 2013 nu sunt disponibile).

Diminuarea consumului de biocarburanți în Spania se aliază de asemenea evoluției consumului de carburanți, care nu încetează să scadă în țară ca urmare a situației economice și a politicilor implementate (de exem-

plu: limitarea vitezei pe autostrăzi la 110 km/h). Conform Cores, organismul public însărcinat cu asigurarea securității aprovizionărilor petroliere în Spania, scăderea consumului de carburanți rutieri ar fi fost totuși mai scăzută în 2013 (- 3,6 %) față de 2012 (- 6,7 %).

O rată de integrare de 11 % în Suedia

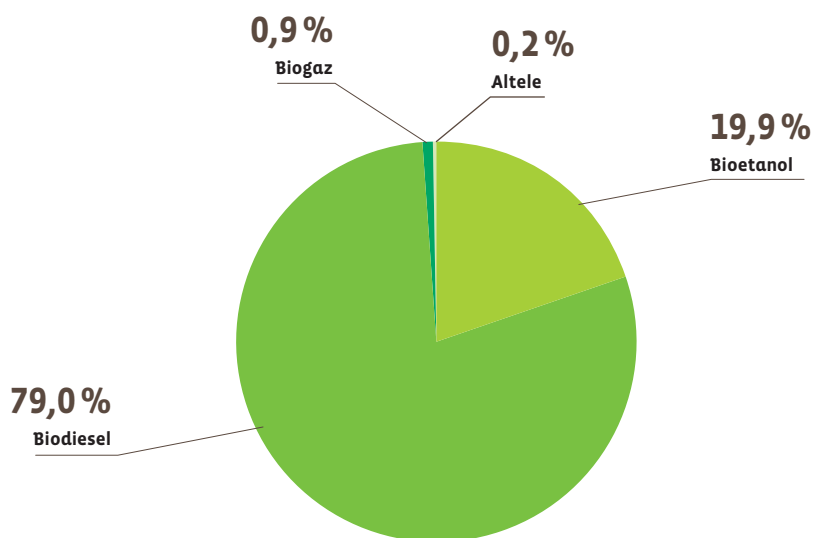
În Suedia, conform datelor provizorii ale Agenției suedeze a energiei, cota de integrare a biocarburanților în carburanții rutieri ar fi atins 11 % în 2013 (față de 8,5 % în 2012), ceea ce reprezintă cota cea mai ridicată din țările Uniunii Europene. Conform aceleiași surse, consumul de biocarburant se ridică în 2013 la 606 248 de tone de biodiesel, 281 099 de tone de bioetanol și 99,5 milioane de m³ de biogaz epurat (calitate gaz natural), 99 % din acest consum fiind confirmat ca durabil. Transformând aceste valori în echivalent energetic, EurObserv'ER estimează consumul țării la 802 258 tep.

Un raport intitulat „Production of Today's and Future Sustainable Bio-fuels”, realizat de centrul de cercetare de



Graficul nr. 2

*Cota-parte din fiecare tip de biocarburant în consumul total de biocarburanți dedicați transporturilor din Uniunea Europeană în conținut energetic din 2013**



* Estimare. Sursa: EurObserv'ER 2014.



mediu Bio4Energy, și prezentat guvernului în octombrie 2013, estimează că biocarburanții ar putea alimenta o treime din vehiculele automobile până în 2030, cea mai mare parte a acestui obiectiv putând fi realizată grație utilizării de resurse forestiere și deșeuri agricole prin intermediul producției de biocarburanți de a doua generație. Țara este în prezent unul dintre liderii europeni în domeniul producției de biocarburanți avansați.

O majorare a volumului de peste 13 % în Marea Britanie

Conform HM Revenue and Customs, Marea Britanie și-a crescut în mod evident consumul de biocarburant în 2013. Ca volum, acesta a crescut cu 13 %, ajungând la 1 585 milioane de litri în 2013. Consumul de biodiesel a profitat cel mai mult de pe urma acestei majorări, înregistrând un câștig de 21 %, respectiv 766 milioane de litri în 2013, în vreme de consumul de bioetanol a crescut cu 6 % la 819 milioane de litri în 2013. Bioetanolul reprezintă în prezent 52 % din consumul de biocarburant față de 48 % în cazul biodieselului, în timp ce rata de integrare, evaluată tot din punct de vedere al volumului, este de 4,5 % pentru benzină și 2,8 % pentru diesel, respectiv o contribuție totală de 3,5 %. Dacă transformăm aceste valori volumetrice în echivalent energetic, creșterea consumului este și mai evidentă. Conform EurObserv'ER, aceasta ar fi de 14,6 % pentru un consum total de 1 014 546 tep, de data aceasta cu o distribuție în favoarea biodieselului, care ar reprezenta 59,5 % din consumul total de biocarburant.

Țara se află de asemenea în cel de-al șaselea an de implementare a Renewable Transport Fuel Obligation (RTFO), care prevede un volum de integrare de 4,75 % pentru perioada cuprinsă între 15 aprilie 2013 și 14 aprilie 2014 (acesta era de 4,5 % în perioada anterioară). Obiectivul inițial era de 5 %, însă guvernul a ales să ia în considerare începând din 13 aprilie 2013 vehiculele nerutiere (inclusiv vapoarele de navigație internă) și utilajele agricole. Nedorind să majoreze volumul consumului de biocarburant, guvernul a preferat să-și reducă obiectivul. Chiar dacă perioadele nu sunt exact aceleași, diferența de volum dintre cota

de integrare a RTFO și cota de integrare pentru anul calendaristic se explică prin dubla contabilizare a biocarburanților produși din deșeuri (în special uleiuri pentru prăjit) și din materii prime care nu provin din agricultură. Într-adevăr, din cele 1 412 milioane de certificate care îndeplinesc criteriile de durabilitate, 917 milioane au fost emise prin dublă contabilizare.

Franța vizează o rată de integrare a biodieselului de 7,7 %

Franța este deja gata de majorarea cotei sale de integrare a biocarburantului. Legea finanțelor pentru 2014 a reluat obiectivele de integrare a biodieselului în procent de 7 % pornind de la ulei virgin, însă a adăugat 0,35 % pentru esteri din lipide necomestibile. Având în vedere că acest consum are pondere dublă, acesta face obiectul unei integrări de 7,7 % a biodieselului pentru anul 2014. Obiectivul de integrare a bioetanolului în benzină rămâne la 7 %. Această voință politică, pentru a fi aplicabilă, va trebui totuși să aștepte o nouă normă de reglementare referitoare la compoziția biocarburanților. Sofiprotéol, o întreprindere franceză producătoare de biodiesel, este gata să răspundă la acest nou obiectiv imediat ce noua normă este publicată de administrație (a se vedea mai departe). Între timp, consumul de biocarburant, conform primelor estimări ale Serviciului de observare și statistică de pe lângă Ministerul Ecologiei, Dezvoltării Durabile și Energiei, a rămas stabil la 2,7 milioane tep, respectiv o cotă de integrare de aproximativ 6,5 %. Franța rămâne încă o dată principalul consumator european de biodiesel cu 2,3 milioane tep, reprezentând peste 20 % din consumul Uniunii Europene (21,4 % în 2013).

O INDUSTRIE EUROPEANĂ ÎN DEFENSIVĂ

Lipsa de decizie și de viziune clară a instituțiilor europene cu privire la viitorul biocarburanților în Europa, la distribuția acestora până în 2020 și pe termen mai lung până în 2030, are ca efect căderea industriei biocarburanților în incertitudine, indiferent dacă vorbim de o industrie de

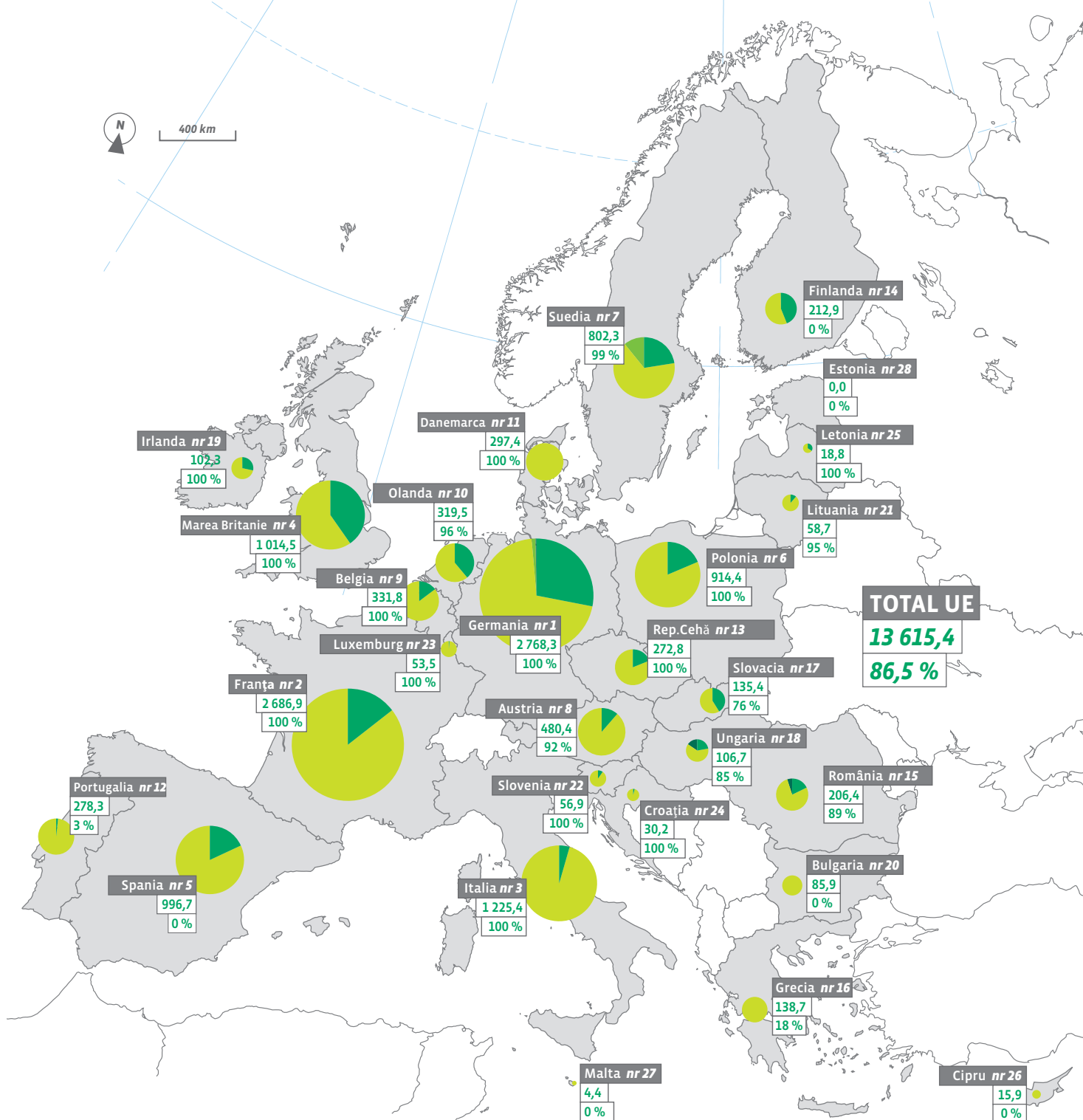
prima sau a doua generație. În aceste condiții, industria biocarburanților depinde mai mult decât oricând de politicile aplicate la nivel național, fiind obligată să-și adapteze capacitățile la perspectivele cererii din Europa. Pentru mai multă claritate, această adaptare înseamnă o reducere a capacităților de producție ale primei generații și o reorientare către producțiile care pot beneficia de dublă contabilizare, respectiv producția de EMHA/EMHU (ester metilic din uleiuri animale și uzate) și producția de biocarburant de a doua generație, cum ar fi etanolul celulozic.

Situația este cu atât mai complexă pentru industria europeană, cu cât piața sa este tributară deciziilor Comisiei Europene și ale Organizației mondiale a comerțului în conflictele care le opun altor țări producătoare. Uniunea Europeană a promulgat în ultimele săptămâni și chiar în ultimele luni un anumit număr de hotărâri care ar trebui să susțină parțial industria europeană. În ceea ce privește sectorul bioetanolului, ultimul nostru barometru pentru biocarburanți, publicat în iulie 2013, prezenta decizia Uniunii Europene din 22 februarie 2013 de a impune taxe antidumping pentru importurile americane de bioetanol, respectiv o taxă de 62,9 de euro pe tonă pe o durată de 5 ani. În urma acestei decizii, anumiți producători americani au găsit o modalitate de a evita plata acestor drepturi exportându-și producția mai întâi în Norvegia, care o exporta la rândul său în Uniunea Europeană sub formă de amestec etanol-benzină. Alertată la începutul anului 2014 de Asociația Europeană a etanolului regenerabil (ePURE), Comisia Europeană a hotărât pe 4 iunie 2014 că va aplica drepturile antidumping asupra bioetanolului american indiferent de țara pe care o tranzitează.

În ceea ce privește sectorul biodiesel, Comisia Europeană a luat acum câteva luni o decizie importantă și așteptată. Concret, începând cu 27 noiembrie 2013, Uniunea Europeană a impus taxe antidumping definitive asupra importurilor de biodiesel provenind din Argentina și din Indonezia. Taxele vamale



Consumul de biocarburanți destinați transportului în Uniunea Europeană în 2013* (în ktep) cu procente respective pentru fiecare sector



Legendă

Țară
331,8 Consumul de biocarburanți destinați transportului (în ktep)
100 % Procent certificat durabil

Bioetanol
Biogaz
Biodiesel
Altele (Uleiuri vegetale utilizate pure și biocarburanți nespecificați)

* Estimare. Sursă : EurObserv'ER 2014.



adiționale sunt în medie de 24,6 % pentru biodieselul de origine argentiniană (între 215 și 250 euro pe tonă) și de 18,9 % pentru biodieselul indonezian (între 120 și 180 euro pe tonă). Aceste măsuri antidumping vin ca urmare a unei anchete antidumping lansată în august 2012 de Biroul European pentru biodiesel (EBB), care fusese urmată de o decizie a Comisiei Europene din 27 mai 2013 de implementare a unei taxe antidumping provizorii. Comisia Europeană justifică această decizie prin faptul că producătorii ar dispune de un avantaj inechitabil deoarece au acces la materii prime la prețuri scăzute în mod artificial în raport cu prețul de pe piața mondială. Aceste două țări nu intenționează însă să rămână în acest stadiu. La sfârșitul lunii martie 2014, Argentina a solicitat inițierea unei proceduri contencioase împotriva Uniunii Europene în fața OMC, care a înființat la 25 aprilie 2014 un comitet de experți pentru a examina procedura antidumping a Uniunii Europene. Indonezia ar trebui să facă în curând același lucru. Pentru moment, țara a informat OMC în data de 10 iunie 2014 cu privire la o solicitare de consultări cu Uniunea Europeană asupra acestor măsuri antidumping, ceea ce constituie punctul de plecare formal al unei proceduri de arbitraj în cadrul OMC. Decizia Uniunii Europene este importantă pentru industria europeană

deoarece Argentina și Indonezia erau încă din 2010 la originea a peste 90 % din importurile de biodiesel în Europa. Aceste măsuri antidumping au avut drept consecință reducerea presiunii asupra industriei biodieselului, și îndeosebi asupra celei din Spania, principalul importator de biodiesel argentinian și indonezian. Ele sosesec totuși prea târziu pentru unele dintre companiile iberice care în ultimii trei ani au fost forțate să-și închidă unitățile și să producă la sub-capacitate. Ca o ironie a istoriei, la 27 februarie 2014, Infinita Renovables a fost cumpărată de Masol Iberia, o societate deținută 100 % de grupul indonezian Musim Mas. În pofida subvențiilor de 10 milioane de euro, dintre care 5 proveneau de la guvernul regiunii Galicia, iar celelalte 5 de la guvernul spaniol, 37 de angajați din 56 au trebuit să fie concediați în cursul anului, dintre care 6 după achiziția de către Masol Iberia. Un alt exemplu este falimentul unității de producție Bioenergética Extremeña à Valdetorres, care costase 70 de milioane de euro în 2007 și care a fost vândută pentru 1 milion de euro în ianuarie 2014 societății de reciclare Lyrsa în scopul de fi dezmembrată. Aceste măsuri antidumping vor permite re-localizarea unei părți din producția de biodiesel din Europa. Cu toate acestea, industria europeană care suferă de o supracapacitate de producție și de

lipsă de vizibilitate, va trebui să continue să-și adapteze capacitățile de producție la cererea pieței.

Aceasta este și decizia luată de grupul Sofiprotéol, liderul european în producția de biodiesel, în privința societății sale Diester Industrie. La sfârșitul anului 2013, grupul a procedat la închiderea celor două unități de esterificare din Franța care reprezintă o capacitate de producție de 380 000 de tone, a unității Diester Industrie Flandre de la Capelle-la-Grande (Nord) și a unității Novance de la Venette (Oise). S-a decis de asemenea ca uzina de triturare de la Saipol, situată tot în locația din Venette și care alimenta cu ulei uzina de esterificare, să fie transformată în 2014 în unitate de producție de esteri metilici din uleiuri animale și uleiuri uzate (EMHA/EMHU). Această nouă uzină, care va fi dotată cu o capacitate de producție de 80 000 de tone, va produce în contul unei noi entități, societatea AD Biodiesel controlată de Sofiprotéol prin intermediul Diester Industrie, acționar majoritar cu 60 % din capital. Trei alte societăți se vor alătura capitalului, respectiv Electrawinds (20 %), Akiolis (10 %) și Mindest (10 %).

Pe plan internațional, sfârșitul programului de defiscalizare (îndeosebi în Germania) a determinat grupul să redeseneze perimetrul european al Diester Industrie International (DII), filiala

Tabelul nr. 4

Capacitatea de producție a principalilor producători de biodiesel din Europa în 2013 (în tone)

Societatea	Țara	Numărul de unități în 2013	Capacitatea de producție în 2013 (în tone)
Diester Industrie & Diester Industrie International (Sofiprotéol)	Franța	Franța (5), Germania (1), Italia (1), Belgia (1)	2 500 000
Neste Oil	Finlanda	Finlanda (2), Olanda (1)	1 180 000
Biopetrol Industries	Suisse	Germania (2), Olanda (1)	1 000 000
ADM Biodiesel	Germania	Germania (3)	975 000
Infinita (Musim Mas)	Spania	Spania (2)	900 000
Marseglia Group (Ital Green Oil et Ital Bi Oil)	Italia	Italia (2)	560 000
Verbio AG	Germania	Germania (2)	450 000
Cargill/Agravis	Germania	Germania (2)	250 000
Petrotec	Germania	Germania (2), Spania (1)	185 000

Sursă: EurObserv'ER 2014.

deținută în comun cu Grupul Bunge. După ce a cedat în ianuarie 2013 unitățile de la Brück an der Leitha (Austria) și de la Mannheim (Germania) partenerului său, grupul Bunge, DII a cedat în iunie 2013 unitatea de la Livorno (Italia) grupului indonezian Musim Mas, ceea ce consolidează încă o dată prezența acestuia pe piața europeană. DII deține încă 100 % din filiala sa italiană Novaol Srl, precum și 50 % din societatea germană NEW. Capacitatea de producție de biodiesel a DII a ajuns astfel de la 1 milion de tone în 2012 la 500 000 de tone în 2013, reducând expunerea globală a grupului la biodiesel. Cifra de afaceri a Diester Industrie și a Diester Industrie International era estimată la 2,4 miliarde de euro în 2013 (2,7 miliarde în 2012) pentru un volum de producție de 2,1 milioane de tone.

BIODIESELUL PRODUS PORNIND DE LA ULEIURILE PENTRU PRĂJIT ARE SUCCES

Investițiile în unitățile de producție de

biodiesel de a doua generație, de esteri metilici din uleiuri uzate și îndeosebi din grăsimi animale, reprezintă o tendință puternică la nivelul Uniunii Europene. În Olanda, holdingul Simadan a anunțat pe 9 ianuarie 2014 că va investi 65 de milioane de euro într-o a doua unitate de producție de biodiesel de a doua generație de acest tip în portul Amsterdam. Noua unitate va fi dotată cu o capacitate de producție de 150 000 de tone de biodiesel și va produce în același timp 50 000 de tone de glicerină de calitate farmaceutică. Uzina, care va putea utiliza diverse tipuri de materii prime, va fi alimentată parțial grație colectării de uleiuri pentru prăjit uzate. Acest holding, prin filiala sa Biodiesel Amsterdam, investise deja într-o unitate de producție cu o capacitate de 100 000 de tone de același tip, care rămâne și astăzi cea mai mare din lume. Un alt exemplu care indică această tendință vine din Portugalia, care a inaugurat pe 19 iulie 2013, la Sines, prima sa uzină de producție de biodiesel cu o capacitate de producție de 25 000 de tone pe bază

de deșeuri (grăsimi animale și uleiuri de prăjit). Proiectul executat de Enerfuel care fusese lansat inițial în 2006 întâmpinase câteva piedici și a trebuit să fie oprit în 2008. Investiții noi (3 milioane de euro care s-au adăugat la cele 10 milioane inițiale), decise în septembrie 2012, au permis în sfârșit acestei unități să devină complet operațională.

ETANOLUL CELULOZIC: INTRĂ ÎN SCENĂ NOI ACTORI

Etanolul celulozic este de asemenea pe punctul să câștige un loc în sectorul bioetanol o dată cu apariția unor noi actori pe piață. Beta Renewables este unul dintre ei. Această filială comună a fost creată în 2011 de Biochemtex, o societate a grupului italian Mossi Ghisolfi, și de Grupul american TPG (Texas Pacific Group), grație unei investiții inițiale de 250 de milioane de euro. Un al treilea jucător, societatea daneză de biotehnologie Novozymes, specializată în producția de enzime, s-a alăturat capitalului la



Tabelul nr. 5

Capacitatea de producție a principalilor producători de bioetanol din Europa în 2013* (în milioane de litri)

Societatea	Țara	Amplasamentul uzinelor	Capacitatea de producție în 2013 (în milioane de litri)	Materii prime
Abengoa Bioenergy	Spania	Spania (4), Olanda (1), Franța (1)	1 281	Orz, grâu, cereale, alcool brut, porumb, lignoceluloză
Tereos	Franța	Franța (6), Republica Cehă (3), Belgia (1), Marea Britanie (1)	1 260	Sucuri din fabricarea zahărului, sfeclă de zahăr, grâu
CropEnergies	Germania	Germania (1), Belgia (1), Franța (1), Marea Britanie (1)	1 200	Sucuri din fabricarea zahărului, sfeclă de zahăr, cereale, grâu
Cristanol	Franța	Franța (4)	550	Sucuri din fabricarea zahărului, sfeclă de zahăr, grâu, glucoză, alcool brut
Vivergo	Marea Britanie	Marea Britanie (1)	420	Grâu
Agrana	Austria	Austria (1), Ungaria (1)	400	Grâu, porumb
Verbio	Germania	Germania (2)	340	Sucuri din fabricarea zahărului, cereale
Agroetanol	Suedia	Suedia (1), Republica Cehă (1)	210	Cereale

*Sunt luate în considerare doar unitățile europene. Sursă : EurObserv'ER 2014.



Baloturi de paie destinate producției de bioetanol de a doua generație (uzina Beta Renewables, Italia).



Laborator de cercetare pentru biocarburanții de a treia generație produși pe bază de micro-alge (Universitatea Bielefeld, Germania).

sfârșitul anului 2012 cu un procent de 10 % (90 de milioane de euro). Beta Renewables a inaugurat în octombrie 2013 cea mai mare uzină de producție de bioetanol de a doua generație. Situată în apropierea orașului Crescentino, în nordul Italiei, uzina a fost proiectată să producă 40 000 de tone de etanol celulozic prin procedeul de conversie enzimatică ProesaTM. Se estimează aducerea capacității de producție a uzinei la 60 000 de tone. Materiile prime utilizate vor fi paie de grâu, paiele de orez și o plantă erbacee, Arundo Donax, care va fi cultivată în apropiere. Uzina va fi complet autonomă, deoarece dispune de propria lignină. Beta Renewables vizează o extindere internațională. Societatea a anunțat demararea unui alt proiect

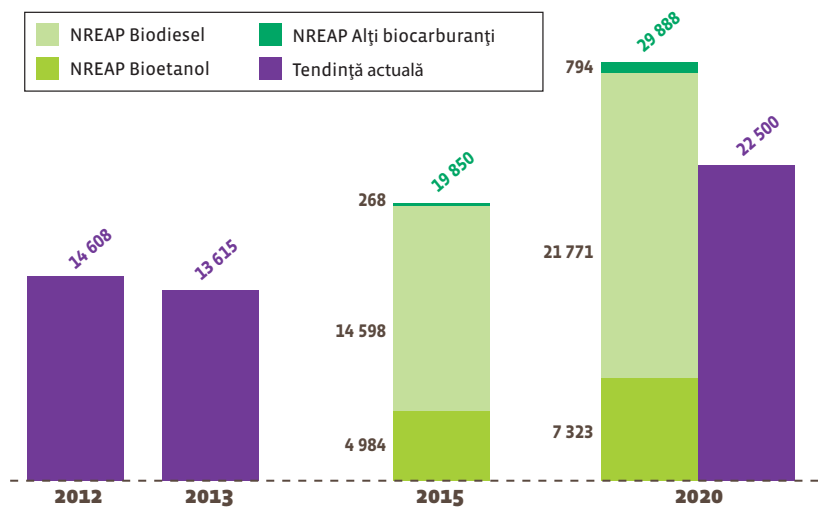
ce utilizează procedeul său la începutul anului 2014 în Brazilia. Proiectul Bioflex 1, cu o capacitate de 65 000 de tone, deținut de grupul brazilian GranBio, produce etanol celulozic pe bază de deșeuri („paie”) de trestie de zahăr. Trei alte uzine vor fi funcționale până în 2016, două dintre ele în Statele Unite, proiectul Alpha în Carolina de Nord (60 000 de tone) și proiectul Canergy din California (74 000 de tone). Cea de-a treia uzină va fi situată în China, în regiunea Fuyang (cu o capacitate de 200 000 de tone). Italia pare să dorească să se implice în dezvoltarea celei de-a doua generații. Biochemtex, unul dintre proprietarii Beta Renewables, a semnat în mai 2014 un acord cu Ministerul Dezvoltării Economice din Italia pen-

tru construirea a trei noi uzine, toate situate în sudul Italiei, la Sulcis (în Sardinia), la Termini Imerese (în Sicilia) și a unei alte uzine în regiunea Pouilles. Fiecare proiect va dispune de o capacitate de 100 de milioane de litri (aproximativ 80 000 de tone) și va utiliza culturi energetice nealimentare și paie. Aceste proiecte vor putea demara o dată cu obținerea acordului financiar al băncilor, care ar trebui să apară în semestrul al doilea al anului. În timp ce încep să apară primele proiecte de talie comercială, noi proiecte pilot industriale continuă să fie anunțate sau inaugurate. Societatea St1 Biofuels Oy, un grup energetic finlandez, a anunțat de exemplu în mai 2014 construcția unei uzine la Göteborg care va produce bioetanol pe bază de reziduuri de procesare și deșeuri de lemn. Uzina, dotată cu o capacitate de producție de 5 milioane de litri pe an (aproximativ 4 000 de tone), va fi funcțională la începutul anului 2015.

Abengoa a inaugurat în iunie 2013 prima sa unitate de producție de bioetanol produs pe bază de deșeuri menajere. Această unitate demonstrativă, amplasată la Babilafuente (Salamanca, Spania), va fi dotată cu o capacitate de procesare de 25 000 de tone de deșeuri menajere și va produce 1,5 milioane de litri de bioetanol. Ea utilizează tehnologia W2B (Waste-to-Biofuels technology) care recurge la un tratament de fermentare și hidroliză enzimatică. În cursul procesului de transformare, materia organică este procesată pentru a putea produce fibre organice bogate în celuloză, care este ulterior transformată în bioetanol.

Graficul nr. 3

Tendința actuală a consumului de biocarburanți pentru transport în raport cu foaia de parcurs a planurilor de acțiune naționale pentru energii regenerabile (în ktep)



Sursă : EurObserv'ER 2014.

OBIECTIVELE PENTRU 2030 ?

Munca de estimare a consumului de biocombustibil a devenit foarte dificilă în ultimii doi ani, o dată cu decizia Comisiei Europene de a supune aprobării Parlamentului European un proiect de directivă referitoare la schimbările indirecte de destinație a terenurilor. Conform datelor colectate de EurObserv'ER, biocombustibilii reprezentau în 2013 un procent de 4,7 % din consumul de combustibil utilizat în transporturile din Uniunea Europeană (fără a lua în considerare dubla contabilizare), în timp ce estimarea din 2012 era de 5,1 %. Dacă luăm în considerare doar consumul de biocombustibil considerat durabil, acest procent ar scădea la 4,1 % în 2013, respectiv un procent stabil față de 2012. Această cifră va crește mecanic atunci când ultimele țări își vor fi pus la punct propriul sistem de certificare. Pentru 2020, partea dedicată biocombustibilului ar trebui să reprezinte aproximativ 8 puncte din cele 10 % din obiectivul directivei. Rămâne totuși destul de dificilă identificarea precisă a corespondenței dintre conținutul energetic și acest procentaj dacă nu se cunoaște cu exactitate partea care va fi atribuită biocombustibililor ce beneficiază de o dublă contabilizare. Nevoile vor fi cu siguranță mult inferioare celor prevăzute în cadrul planurilor de acțiune naționale pentru energii regenerabile care prevedeau un consum în 2020 pentru Uniunea Europeană de 27 din 29 745 ktep de biocombustibil, în scopul unei dezvoltări mai susținute a biocombustibililor avansați și a unui

consum de energie finală în transporturi care ar putea fi mai scăzut decât fusese prevăzut în scenariul de referință.

Proiecția EurObserv'ER (**graficul 3**) se bazează parțial pe proiectul de directivă care a făcut obiectul unui acord politic în cadrul Consiliului pentru energie: integrarea, în conținut energetic, a biocombustibililor convenționali în proporție de 7 % și a biocombustibililor avansați de 0,5 % (reprezentând astfel 1 % din obiectivul european). Pornind de la ipoteza unui consum de energie finală de 300 Mtep în 2020, consumul de biocombustibil ar putea ajunge la 22,5 Mtep până în 2020.

Efortul de a realiza proiecția este și mai dificil în perspectiva anului 2030 deoarece și incertitudinile sunt mai mari. În fapt, Comisia Europeană a publicat la începutul anului, pe 22 ianuarie 2014, propunerile sale de stabilire a cadrului politicii climat-energie în perspectiva anului 2030, propuneri care deschid negocierile cu privire la punerea în practică a pachetului energie-climat al Uniunii Europene. Ea sugerează un obiectiv de 27 % energii regenerabile (imperativ doar la scara Uniunii Europene) în consumul energetic din 2030, însă nu a considerat util sau pertinent să stabilească un obiectiv specific în transporturi. Această lipsă de vizibilitate la nivelul Uniunii Europene este deosebit de nocivă pentru dezvoltarea de biocombustibil avansați, care vor ajunge să preia frâiele în mod natural de la prima generație. Pe termen scurt și mediu perspectivele lor de creștere vor depinde astfel de obiectivele de integrare care vor fi definite la nivel național. Pachetul

energie-climat 2030 ia pentru moment turnura unui compromis economic, fără o foaie de parcurs definită pentru State, fiecare fiind liber să urmeze ritmul țărilor celor mai avansate sau să se distanțeze de acestea. Actualitatea internațională privityoarea la conflictele inter-religioase din Orientul Mijlociu și la criza dintre Ucraina și Rusia ar putea contribui la o politică mai voluntară a Uniunii Europene în vederea diminuării dependenței sale de hidrocarburi. Conform Comisiei Europene, Uniunea Europeană importă 94 % din consumul său de petrol. 30 % din importurile sale de petrol brut și de produse rafinate provin din Rusia. □

Surse: AGEE-Stat (Germania), SOeS (Franța), DECC (Marea Britanie), IDAE (Spania), Ministerul Dezvoltării Economice (Italia), Institutul pentru Energie Regenerabilă (Polonia), Agenția pentru Energie din Suedia, Statistics Netherlands, Statistics Austria, DGGE (Portugalia), Universitatea Miskolc (Ungaria), Ministerul Industriei și Comerțului (Republica Cehă), SPF Economy (Belgia), Ministerul Mediului, Asociația de biogaz din Finlanda, Energy and Climate Change (Grecia), Energy Center Bratislava (Slovacia), Ministerul Economiei din Slovacia, Statistics Lithuania, Econet Romania, SEAI (Irlanda), STATEC (Luxemburg), APEE (Bulgaria), Agenția de Mediu a Republicii Slovenia, ENS (Danemarca), Ministerul Economiei (Croatia).



Următoarele barometre vor trata subiectul biogazului și al deșeurilor urbane regenerabile

Descărcați

EurObserv'ER pune la dispoziție pe www.energies-renouvelables.org (în franceză) și www.euroobserver.org (în engleză) o bază de date interactivă a indicatorilor din barometru. Disponibil dacă dați click pe bannerul „Interactive EurObserv'ER Database”, acest instrument vă permite să descărcați datele din barometru în format Excel.



Co-funded by the Intelligent Energy Europe Programme of the European Union



Acest barometru a fost realizat de Observ'ER în cadrul proiectului „EurObserv'ER” din care fac parte Observ'ER (FR), ECN (NL), Institute for Renewable Energy (EC BREC I.E.O., PL), Jozef Stefan Institute (SI), Renac (DE) și Frankfurt School of Finance & Management (DE). Conținutul acestei publicații nu angajează decât responsabilitatea autorului său și nu reprezintă nici opinia Comunității Europene, nici pe cea a Ademe sau a Caisse des dépôts. Nici Comisia Europeană, nici Ademe și nici Caisse des dépôts nu sunt responsabile pentru modul în care ar putea fi folosite informațiile din aceasta. Această acțiune beneficiază de susținerea financiară a Ademe, a programului Energie Intelligentă – Europa și a Caisse des dépôts.