



SALVS REI PVBLICAE SVPREMA LEX ESTO.

VYBRANÁ
TÉMATA

Dopady využívání biopaliv v dopravě

(9/2008)



Ing. Filip Ficner
Mgr. Daniela Dupláková

Parlament České republiky
Kancelář Poslanecké sněmovny
Parlamentní institut

Dne 10. dubna 2008 byl zveřejněn názor vědeckého výboru Evropské agentury pro životní prostředí (EEA) k problematice využívání biopaliv v dopravě. Výbor reaguje na vývoj politiky EU v oblasti biopaliv, reflektuje rovněž aktuální situaci a varuje před negativními dopady podpory pěstování a využívání plodin pro výrobu biopaliv. Ambiciózní závazek EU dosáhnout do roku 2020 desetiprocentního podílu biopaliv na pohonných hmotách využívaných v dopravě výbor považuje za experiment, jehož dopady jsou v současné době jen stěží předvídatelné. **Vědecký výbor EEA proto na základě současných poznatků doporučuje ustoupit od závazného cíle 10% podílu biopaliv v dopravě do roku 2020, přistoupit k vypracování komplexní studie posuzující environmentální rizika a přínosy biopaliv a na základě takového dodatečného výzkumu přehodnotit dlouhodobé záměry a cíle v oblasti biopaliv.**

Podobně kritický postoj k současné politice Unie v oblasti využívání biopaliv v dopravě již dříve vyjádřila i OECD. Ve své zprávě o biopalivech¹ z 12. září 2007 varovala před závažnými důsledky snahy naplnit vytyčený desetiprocentní závazek do roku 2020. **Podle zprávy OECD by Unie měla svůj závazek snížit, jelikož současná politika směřuje k přeorientování části zemědělské produkce k výrobě pohonných hmot, což může mít za následek jak nevratné negativní zásahy do přirozených ekosystémů, tak rovněž i tlak na růst cen potravin.** V neposlední řadě zpráva varuje také před pokřivením ekonomických podmínek pro technologie pro snižování emisí skleníkových plynů, kdy prostřednictvím značných finančních dotací biopaliv nejsou pro další alternativy nastaveny rovné podmínky na trhu.

Souvislosti

Sektor silniční dopravy patří v členských státech EU mezi největší emitenty oxidu uhličitého; nárůst emisí CO₂ je výrazný a především setrvalý. V rámci strategie snižování závislosti na importu ropy a boje se změnou klimatu EU podporuje využívání biopaliv jako alternativy ke klasickým (ropným) pohonným hmotám, která přispívá ke snižování emisí CO₂.

V roce 2003 byla přijata směrnice o podpoře využívání biopaliv, která stanovila dva indikativní cíle: 2% podíl biopaliv na spotřebě pohonných hmot v dopravě do roku 2005 a 5,75% do roku 2010.² Tzv. energetický balíček z 10. ledna 2007, který zahájil přezkum energetické politiky EU, předložil nová opatření v boji proti klimatickým změnám a revizi směrnice o podpoře biopaliv. Komise navrhla závazný cíl – dosáhnout do roku 2020 desetiprocentního podílu biopaliv na spotřebě pohonných hmot v dopravě. Závazný desetiprocentní cíl byl následně schválen Evropskou radou (březen 2007).

V současné době je v ČR na základě zákona o ochraně ovzduší³ stanovena povinnost přidávat 2% podíl biosložky do nafty (od 1. září 2007) i do benzínu (od 1. ledna 2008), ovšem od 1. ledna 2009 tyto podíly vzrostou na 4,5% u nafty, resp. 3,5% u benzínu.⁴ Dle dostupných údajů jsou využívána biopaliva nyní z většiny dovážena ze zahraničí. Pro srovnání – cena biopaliv je výrazně nižší než cena klasických pohonných hmot (cena litru bioetanolu se pohybuje přibližně kolem 17-19 Kč) a to v důsledku osvobození od spotřební daně.

¹ <http://www.oecd.org/dataoecd/18/8/39718027.pdf>

² Cíl pro rok 2005 naplněn nebyl a i dosažení cíle pro rok 2010 se nyní jeví jako nepravděpodobné.

³ Zákon č. 86/2002 Sb. o ochraně ovzduší a o změně některých dalších zákonů.

⁴ Podle výrobců automobilů je možné používat ve standardně vyráběných spalovacích motorech bez provedení technických úprav směsi pohonných hmot obsahujících biosložku do výše maximálně 5%. Paliva s vyšším podílem biosložky by mohla způsobovat poškození některých komponent motoru.

Práce slouží výhradně pro poslance a senátory Parlamentu České republiky. Zveřejňování nebo rozmnožování je možné jen se souhlasem Parlamentního institutu a autora.

Biopaliva - rozdělení

*V současné době jsou nejvýznamnějšími druhy biopaliv využívanými v dopravě bioetanol a bionafta (metyléster řepkového oleje). Jde o tzv. **biopaliva první generace** vznikající transformací plodin jako cukrová třtina, kukuřice, řepka olejná či některých dalších obilnin. Tzv. **druhá generace biopaliv** by měla být založena na přeměně nepotravinové biomasy, což je např. lignocelulóza (z rychle rostoucích dřevin), energetický šťovík, dřevo, sláma, dřevní štěpka či řezivo a další podobné „odpadní“ suroviny. V biopalivech druhé generace, jejichž využívání je dnes oproti první generaci minimální a technologicky prozatím ve větším měřítku nerozvinuté, spatřuje unijní politika budoucnost. Jsou považována za vhodnější z důvodů lepší energetické i uhlíkové bilance, nižším nákladům a podstatně širší surovinové základně, jež navíc přímo nekonkuruje výrobě potravin (nepřímá konkurence v podobě nároků na zemědělskou půdu však nemizí).*

Za hlavní negativa současného využívání biopaliv v dopravě vědecký výbor EEA považuje neefektivní využívání přírodních zdrojů při produkci biopaliv a s tím spojené negativní dopady na životní prostředí. Nynější technologie výroby biopaliv tzv. první generace s sebou přináší některé zásadní nedostatky. Energetická a uhlíková bilance těchto produktů (tj. porovnání energie a emisí CO₂ potřebných, resp. emitovaných, při produkci biopaliva ve srovnání s úsporami energie a emitovaného množství CO₂ při nahrazení ropných produktů biopalivem) se zohledněním celého cyklu od vysazení (vysetí) plodiny určené k výrobě biopaliv až po spalování výsledného produktu v motoru dopravního prostředku nemusí být vždy nutně pozitivní. Pouze při optimálním rozložení zdrojů, výroby a distribuce spolu s minimalizací negativních dopadů na životní prostředí, přinese využívání biopaliv v dopravě zamýšlený pozitivní efekt. Ovšem jaké procento vyráběných biopaliv dnes takové podmínky bude splňovat je obtížné předpokládat. V současné době dochází naopak spíše k situacím, kdy jsou v důsledku tržních mechanismů biopaliva (či surovinové zdroje k jejich výrobě) s ohledem na minimalizaci nákladů a cenu výsledného produktu produkována v oblastech disponujících konkurenční výhodou a následně přepravována na velké vzdálenosti ke konečnému spotřebiteli⁵ (např. pěstování cukrové třtiny jako surovinového vstupu pro výrobu biopaliv v Brazílii). Již nyní je podle EEA zřejmé, že splnění cíle 10% do roku 2020 by si vyžádalo masivní dovoz biopaliv do EU ze třetích zemí, kde je jejich udržitelná produkce dle názoru výboru jen stěží realizovatelná a kontrolovatelná.

Takové využívání biopaliv jde potom zcela proti původním záměrům a cílům – nejenže nepřispívá k energetickým úsporám a snižování emisí skleníkových plynů či ještě návdavkem zvyšuje dopravní zátěž, ale navíc také zcela destruuje i doplňkové pozitivní záměry, které politika podpory biopaliv původně předjímal. Tj. podporovat lokální produkci bioplodin v regionech, kde je žádoucí podporovat vznik nových pracovních míst, či vybudovat dlouhodobě udržitelné pěstování zemědělských plodin šetrné k životnímu prostředí podporující biodiverzitu. V extrémních případech, kdy pěstování zemědělských plodin pro výrobu biopaliv vyžaduje značné rozšiřování obdělávatelných zemědělských ploch a vede tak k destrukci původního prostředí, se smysl a přínos využívání biopaliv naprosto obrací v nežádoucí negativní efekt, který může mít do budoucna nevratné následky.

Aktuální vývoj na světových trzích se zemědělskými komoditami posouvá dopad využívání biopaliv i do další negativní roviny. Současné výrazné zdražování některých základních druhů potravin (např. kukuřice, pšenice,...atp.), které vede v některých zemích k nedostatečnému zásobování potravinami a k potenciální cenové nedostupnosti pro jejich nejchudší obyvatele, je zapříčiněno (mezi jinými faktory) i využíváním některých plodin pro výrobu biopaliv. Přestože výroba biopaliv není tím klíčovým faktorem, vzhledem k souběhu více závažných negativních vlivů (neúroda následkem sucha v některých regionech či markantní nárůst poptávky a spotřeby zejména v Asii a také v zemích třetího světa) se využívání některých potravinářských plodin k výrobě biopaliv, případně využívání orné půdy místo pěstování potravin pro energetické plodiny, stalo závažným problémem podporujícím strmý růst cen některých základních potravin. Navíc se do centra kritiky dostal také sociální aspekt výroby biopaliv – zatímco nezanedbatelná část světové populace permanentně trpí nedostatkem potravin a podvýživou, v oblastech, kde tomu tak není, se „potraviny“ a plodiny přímo konkurující pěstování potravin spalují (v důsledku úředních rozhodnutí) v motorech dopravních prostředků. Je zcela zřejmé, že za současných podmínek jde o dlouhodobě společensky neudržitelný stav.

V důsledku kritických názorů z mnoha stran (kromě OSN nebo OECD řada nevládních organizací po celém světě vznáší výhrady k rozšiřování využívání biopaliv v dopravě) a vzniku řady studií zaměřených na posouzení negativních dopadů využívání biopaliv dospěla unijní politika k jisté reflexi, jejímž výsledkem bylo stanovení **tzv. kritérií udržitelnosti** biopaliv z hlediska životního prostředí. Kritéria jsou součástí návrhu směrnice Evropského parlamentu a Rady o podpoře užívání energie z obnovitelných zdrojů, která je součástí tzv. klimaticko-energetického balíčku z ledna 2008.⁶ Podle navrhované směrnice musí být úspora emisí skleníkových plynů z užívání biopaliv a jiných biokapalin alespoň 35%. Směrnice také stanovuje, z které půdy nesmí být získány suroviny k výrobě biopaliv a jiných biokapalin (půda s vysokou biologickou rozmanitostí tj. les nenarušený výraznou lidskou činností, oblasti určené k účelům ochrany přírody (ne v případě, že se prokáže, že výroba surovin nezasahuje do stanoveného účelů), vysoce rozmanité louky či půda s velkou zásobou uhlíku, jako jsou mokřady a souvisle zalesněné oblasti).

Vědecký výbor EEA i zpráva OECD se zcela shodují v tom, že současná politika Unie v oblasti biopaliv přináší značné pochybnosti a vytyčený desetiprocentní cíl považují za nepřiměřeně vysoký. Podle některých expertů, organizací a studií mají biopaliva v současné době dokonce horší dopad na klima než klasické pohonné hmoty. Pochybnosti nad smyslem využívání biopaliv zaznívají v poslední době i od části představitelů Unie, jiní ale naopak biopaliva obhajují s odkazem na kritéria udržitelnosti, která by podle nich měla zaručit převahu pozitiv nad negativy spojenými s využíváním biopaliv, a s výhledem do budoucna na efektivnější a šetrnější biopaliva druhé generace. Pozice členských států k využívání biopaliv rovněž není zcela jednotná, neústupnými zastánci biopaliv jsou z pochopitelných důvodů především Francie a Polsko.

⁵ Podle výboru by splnění desetiprocentního cíle do roku 2020 nutně znamenalo potřebu více orné půdy pro plodiny k produkci biopaliv, než je dle odhadů EEA (z roku 2006) v rámci EU k dispozici bez toho, aniž by došlo k poškozování životního prostředí.

⁶ Jde zatím pouze o návrh směrnice, v průběhu projednávání se může podoba kritérií změnit.

Práce slouží výhradně pro poslance a senátory Parlamentu České republiky. Zveřejňování nebo rozmnožování je možné jen se souhlasem Parlamentního institutu a autora.