

NIK o biopaliwach i biokomponentach

Utworzono: środa, 02, kwiecień 2014 10:28 Redakcja - edroga.pl

Mimo zobowiązań Polski wynikających z prawa unijnego i pomocy finansowej państwa nie udało się upowszechnić w Polsce wykorzystywania biopaliw ciekłych i biokomponentów w transporcie.

Zainteresowanie jest znikome, o czym świadczy m.in. zaledwie 4,6% samochodów przystosowanych do spalania biopaliw ciekłych kupionych przez administrację publiczną w latach 2009-2012. Od 2011 roku zaledwie czterech rolników zadeklarowało produkcję biopaliw ciekłych na własne potrzeby.

W Polsce biopaliwa ciekłe wykorzystywane są na niewielką skalę. Powszechnie wykorzystuje się paliwa ciekłe z domieszką biokomponentów do 5%. Do benzyn od 2004 roku dodaje się 5% bioetanolu, którą to ilość akceptują typowe silniki. Stosowanie większej ilości biokomponentu wymaga przystosowania silnika pojazdu - obecnie na rynku samochody takie oferują tylko dwie firmy. Do oleju napędowego dodaje się estry metylowe kwasów tłuszczowych w różnych proporcjach (biodiesel). W Europie tylko nieliczne firmy samochodowe, głównie szwedzkie, oferują modele samochodów przystosowane do zasilania tym paliwem.

Ulgi podatkowe i zwolnienia z opłaty paliwowej w latach 2008-2012 kosztowały polskiego podatnika ponad 4 mld zł. Te preferencje podatkowe nie przyniosły jednak oczekiwanych rezultatów w postaci zwiększenia popytu na biopaliwa ciekłe i biokomponenty polskiego pochodzenia - z importu pochodzi ponad połowa biokomponentów obecnych na naszym rynku. Polskie firmy nie są konkurencyjne na rynku - koszty wytworzenia biokomponentów w naszym kraju są wyższe niż ceny, które można za nie uzyskać. Wytwórcy nie wykorzystują w pełni swoich mocy przerobowych i nie tworzą nowych miejsc pracy na terenach wiejskich.

Utrudnione może być też osiągnięcie poziomu 10% udziału energii odnawialnej w transporcie w roku 2020, do czego zobowiązuje nas unijna dyrektywa 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych.

Wieloletni Program promocji biopaliw lub innych paliw odnawialnych na lata 2008-2014, koordynowany przez Ministra Gospodarki, ma za zadanie wspierać rozwój i wykorzystanie biopaliw ciekłych oraz biokomponentów w transporcie. Kontrola NIK pokazała, że cele Programu nie zostały jednak osiągnięte, mimo dużego nakładu środków finansowych i wysiłku instytucji państwowych zaangażowanych w realizację programu.

Z pięciu zadań, które miały zwiększyć popyt na biopaliwa ciekłe, w niewielkim stopniu zostały zrealizowane dwa. Wprowadzono obowiązek wykorzystywania biopaliw ciekłych w administracji rządowej oraz niższe stawki opłat za korzystanie ze środowiska. Natomiast przez pięć lat obowiązywania Programu Wieloletniego nie powstała żadna strefa dla transportu ekologicznego, nie wprowadzono zwolnień z opłat za parkowanie, ani preferencji w ramach zamówień publicznych dla zakupu pojazdów i maszyn z silnikami przystosowanymi do spalania biopaliw ciekłych. W samochodach zakupionych w latach 2009-2012 przez administrację publiczną tylko 4,6% samochodów miało takie silniki. Ministerstwo Gospodarki, które jest

koordynatorem Programu, nie ma żadnego takiego samochodu.

Polska do tej pory nie wprowadziła przepisów ustawowych, wykonawczych i administracyjnych, które są niezbędne do wykonania unijnej dyrektywy 2009/28/WE w sprawie promowania stosowania energii ze źródeł odnawialnych. Ostateczny termin wprowadzenia dyrektywy w życie minął 5 grudnia 2010 roku. Dyrektywa ta określa m.in. kryteria, które muszą być spełnione, aby biopaliwa były kwalifikowane do kategorii odnawialnych źródeł energii i otrzymywały wsparcie ze środków publicznych. Komisja Europejska, po bezskutecznych monitach, wniosła przeciwko Polsce skargę do Trybunału Sprawiedliwości w czerwcu 2013 roku. Domaga się nałożenia na Polskę kary pieniężnej w wysokości 133,23 tys. euro dziennie, która będzie naliczana, jeśli Trybunał ogłosi wyrok w tej sprawie. Projekt stosownej ustawy wpłynął do Sejmu dopiero 9 stycznia 2014 roku.

Źródło: NIK