

Ozadje

7. oktobra 2014 je Evropska komisija končno objavila spremenjeni predlog za izvajanje člena 7a Direktive o kakovosti goriv (FQD). FQD je ena od ključnih politik EU, ki so bile sprejete v okviru podnebno-energetskega svežnja v letu 2009. Vsebuje 6 % cilj za zmanjšanje intenzivnosti ogljika iz goriv v prometu do leta 2020 glede na izhodiščno leto 2010. To je tudi edini zakon iz podnebno-energetskega svežnja, ki se ga po petih letih še vedno ne izvaja.¹

Komisija je objavila prvo različico predloga za izvajanje FQD oktobra 2011. Revidirani ukrepi, ki jih je Komisija predlagala oktobra 2014, predstavljajo oslabitev njenega prvotnega predloga - zaradi močnega lobiranja s strani kanadske in ameriške vlade ter naftne industrije.²

To poročilo se osredotoča na poglobitve elemente sedanjega predloga (2014) in glavne spremembe v primerjavi s prejšnjim predlogom iz leta 2011. Kljub oslavitvi, so nekateri deli predloga 2014 vredni izvajanja in krepitev. Kot je na primer nov sistem poročanja uvoza surove nafte, ki zahteva uvedbo tržnih imen (MCONs). Poleg tega novi predlog omogoča nove načine, s katerimi lahko dobavitelji energije dosežejo cilje FQD, kot na primer spodbujanje proizvodnje nizkoogljicne električne energije za uporabo v prometu.

Novi predlog je močno oslabil področje poročanja o nekonvencionalnih gorivih

Novi predlog še vedno formalno priznava, da ima gorivo v cestnem prometu, proizvedeno iz nekonvencionalnih virov nafte - katranski peski, nafta iz skrilavcev ali utekočinjen premog (CTL) - višjo intenzivnost toplogrednih plinov kot konvencionalno gorivo. Vrednosti intenzivnosti ogljika za katranski pesek (107g CO₂ / MJ) in druga nekonvencionalna goriva so ostale enake kot v letu 2011.

Nov predlog iz 2014 pa vsebuje veliko spremembo glede na predlog iz 2011: specifične vrednosti ogljične intenzivnosti surovin so zdaj v veliki meri formalnost. Glede na predlog iz 2011 bi morala vsaka družba prikazati delež nekonvencionalnih goriv, ki jih prinaša na EU trg; več visokoogljicnih goriv bi za podjetje pomenilo večjo intenzivnost toplogrednih plinov in večji napor za doseg 6 % cilja direktive.

¹ Časovnica zakasnitve: <http://www.transportenvironment.org/publications/fqd-fuel-quality-directive-or-frequently-and-quietly-delayed>

² Študija "Dirty Deals: how trade talks threaten to bring tar sands to Europe": <http://www.transportenvironment.org/publications/dirty-deals-how-trade-talks-threaten-bring-tar-sands-europe>

V skladu s predlogom 2014, pa dobi vsako podjetje za izdelek enako privzeto vrednost EU, ne glede na surovine, ki so bile uporabljene za proizvod. Ta vrednost je vzeta iz povprečja ogljične intenzivnosti za bencin in dizel v 2010³. To vrednost lahko glede na tehnične in strokovne napredke posodobi Evropska komisija (k temu se je zavezala v sporočilu za javnost), čeprav v predlogu ni uradne klavzule o posodobitvi podatkov.⁴

Tip surovine	Intenzivnost toplogrednih plinov v življenjskem ciklu (g CO ₂ ekv / MJ)	
	Bencin	Dizelsko gorivo
<i>Predlog 2011: poročanje intenzivnost toplogrednih plinov, glede na surovino</i>		
Konvencionalna surova nafta	93,2	95,0
Bitumenski peski	107	108,5
Utekočinjen premog (CTL)	172	172
Utekočinjen zemeljski plin	94,3	94,3
Nafta iz skrilavcev	131,3	133,7
<i>Predlog 2014: poročanje privzete vrednosti, ne glede na vhodno surovino</i>		
Povprečje za 2010	93,3	95,1

Kaj to pomeni?

Poročanje enotne vrednosti ogljične intenzivnosti EU ne bo odvrnila od uporabe visokoogljicne nafte. Vsak dobavitelj goriva za cestni promet mora doseči cilj 6 % zmanjšanja intenzivnosti ogljika, vendar ker bodo na koncu leta vsi poročali enako vrednost za bencin in dizelskega gorivo (95 % sedanje prodaje goriv), ne glede na njihovo ogljično intenzivnost, tak sistem nikogar ne odvrta od uporabe ogljično intenzivnih nekonvencionalnih goriv in načinov pridobivanja goriva.

Raziskava ameriškega Sveta za ohranitev naravnih virov (NRDC) kaže, da bo do 2020 letno 5,3 % do 6,7 % goriv v cestnem prometu v EU izviralo iz kanadskih katranskih peskov - kar je enako, kot bi na evropske ceste do 2020 dodali 6 milijonov avtomobilov. Nekaj katranskih peskov pa naj bi, glede na

³ Krepko v tabeli.

⁴ http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-1095_en.htm

oceno vplivov direktive FQD, prispelo tudi iz Venezuele⁵. Kar nekaj evropskih podjetij je že začelo vlagati v zmogljivosti za rafiniranje za obdelavo nafte iz katranski peskov v Evropi – npr. Repsol v Španiji⁶ in Exxon v Belgiji⁷. To pomeni, da bo Evropa sprejemala vse več visokoogljicnih goriv, kar bo znižalo učinkovitost politik za zmanjšanje emisij CO₂.

Uvedba poročanja tržnih imen za surovo nafto (MCONs)

Novost predloga 2014 je, da morajo dobavitelji, poleg izvora in kraja nakupa nafte, nacionalnim organom tudi poročati tržna imena (MCONs).

Uvozniki surove nafte⁸ morajo poročati imena (MCONs) za uvoženo surovo nafto, ki bodo obdelana v rafinerijah EU. To je novost v primerjavi s predlogom iz leta 2011 in je podoben sistemu, ki je že v veljavi v Kaliforniji⁹. Surova nafta se prodaja na mednarodnih trgih pod različnimi tržnimi imeni, kot so West Texas Intermediate ali Brent. Predlog vsebuje seznam imen, ki jih morajo dobavitelji goriva poročati nacionalnim organom.

Uvozniki naftnih derivatov (20-25 % uvoza EU) bodo morali poročati le, ali njihovi izdelki prihajajo iz EU, ne pa tudi tržnih imen MCONs. Ravno tako bodo morali razkriti državo izvora in ime rafinerije.

Majhna in srednja podjetja bodo morala poročati zgolj ali izhaja surova nafta oz. izdelek iz EU ali ne.

Kaj to pomeni?

To pomeni, da bo EU uskladila svoj sistem s Kalifornijskim. Tako bomo imeli več podatkov o tipu surove nafte uporabljene v Evropi. Tak sistem lahko tudi izboljša sliko ogljične intenzivnosti surove nafte, uporabljene v EU. Predhodna različica predloga FQD je vključevala vrednosti ogljične intenzivnosti za 229 od 621 tržnih imen MCONs na seznamu¹⁰. S pomočjo informacij o MCONs bo javnost do določene meje lahko izvedela, ali je surova nafta v EU nekonvencionalna ali ne. Stopnja javnih informacij pa bo odvisna od stopnje transparentnosti, ki jo bodo države članice določile na nacionalni ravni.

⁵ Študija ocene vplivov, str.23. http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/fuel/docs/swd_2014_296_en.pdf

⁶ <http://www.theguardian.com/environment/2014/jun/06/first-tar-sands-oil-shipment-arrives-in-europe-amid-protests>

⁷ <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/3733cf5a-0134-11e4-a938-00144feab7de.html>

⁸ majhna in srednja podjetja izključena

⁹ Zakonodaja: Californian Low Carbon Fuel Standard

¹⁰ Nekatero vrednosti ogljične intenzivnosti za MCONs so bile navedene v prejšnji verziji FQD predloga: http://www.transportenvironment.org/sites/te/files/2014_10_MCON_list_with_CI_values_FQD.pdf

Sedanji predlog biogorivom odpira alternativne možnosti za izpolnitev 6 % cilja

Dokler ne bodo sprejeti novi izvedbeni ukrepi, lahko dobavitelji goriv izpolnijo 6 % cilj iz direktive le z mešanico biogoriv. Prejšnji predlog je omogočal dobaviteljem goriva, da se lahko odločijo tudi za uporabo manj ogljično intenzivnih fosilnih goriv. Ta predlog je dobavitelje odvrčal od uporabe katranskega peska in drugih nekonvencionalnih goriv z visoko vsebnostjo ogljika, kar pa bi vodilo v dodatne prihranke toplogrednih plinov v višini do 19 milijonov ton na leto¹¹. Novo predlagani izvedbeni ukrepi bodo sicer še vedno spodbujali uporabo električne energije v prometu in proizvajalce nafte spodbujali k zmanjšanju emisij zelo onesnažujočih procesov, kot sta prezračevanje in sežig.

Zaključek

Predlog 2014 dobaviteljev goriva ne spodbuja k neuporabi izredno visokoogljicnih goriv, na primer tistih pridobljenih iz katranskih peskov. Prav tako bo malo prispeval k znižanju naložb v umazane tehnologije ter zmanjšal možnosti za doseg cilja 6 % v Direktivi o kakovosti goriv. To je v nasprotju s prvotno namero in duhom zakona ter predstavlja obžalovanja vredno oslabitev v primerjavi s predlogom iz leta 2011. Vendar pa bodo morali dobavitelji natančneje razkriti, od kod prihaja in iz katerega tipa surove nafte je njihovo gorivo. To je prvi korak k nujno potrebni transparentnosti na naftnem trgu.

Predlog daje tudi dodatne spodbude za promocijo drugih oblik energije z nizko vsebnostjo ogljika v prometu, kot sta elektrika iz obnovljivih virov energije in vodik. Direktivo o kakovosti goriv (FQD) bi bilo treba v prihodnosti bistveno okrepiti, da bi naftne družbe usmerili na prehod k nizkoogljicnim tehnologijam, potrebnim za omejitev globalnega segrevanja na 2 ° C.

Več informacij:

Laura Buffet, Transport & Environment, laura.buffet@transportenvironment.org, T: +32 (0)2 851 02 12, M: + 32 (0)490 645 955

Marjeta Benčina, Focus, marjeta@focus.si, T: 059 071 327

¹¹ CE Delft, Okoljski in ekonomski vplivi implementacije direktive FQD, <http://www.transportenvironment.org/publications/environmental-and-economic-impacts-fqd-implementation>