

Povpraševanje po rabljenem olju za kuhanje se bo verjetno podvojilo, EU pa ne more v celoti zagotoviti njegove trajnostnosti

Povpraševanje po rabljenem kuhinjskem olju v EU bo verjetno preseгло trajnostno ponudbo

april 2021

Povzetek

Zaradi spodbud, ki so predvidene v predpisih EU o obnovljivih gorivih za uporabo v prometu, rabljeno olje za kuhanje (angl. *used cooking oil*; UCO) postaja v EU vse bolj priljubljeno. Vendar pa Evropa ne more dohajati vse večjega povpraševanja, zato več kot polovica UCO na evropski trg z biogorivi pripotuje s tako oddaljenih krajev, kot je (večinoma) Kitajska, pa tudi iz ZDA, Malezije in Indonezije. Po ocenah raziskovalnega inštituta CE Delft bi lahko prišlo do znatnega, potencialno tudi dvakratnega povečanja povpraševanja po UCO, s čimer bi se povečala odvisnost EU od uvoženega UCO.

Biogoriva na osnovi rabljenega olja za kuhanje lahko sicer pripomorejo k znatnemu znižanju emisij toplogrednih plinov v primerjavi s fosilnimi gorivi, kadar gre resnično za odpadna olja, vendar pa se pojavljajo pomisleki in potekajo raziskave glede legitimnosti UCO za biogoriva – npr. glede tega, ali gre resnično za »rabljeno« oziroma odpadno olje. To je posledica dejstva, da trenutni predpisi EU glede trajnostnosti ne zagotavljajo popolne sledljivosti in trajnostnosti UCO, uvoženega in porabljenega v Evropi, zato bi se s povečanjem povpraševanja nad raven trajnostne ponudbe še povečali tovrstni pomisleki in tveganja za uporabo »lažnega« UCO, kar bi lahko potencialno imelo tudi posredne posledice, npr. krčenje gozdov.

Da bi se EU izognila takšnemu tveganju, mora okrepiti predpise glede preverjanja in spremljanja vzdolž oskrbovalne verige, vključno s pregledi z namenom odkrivanja in preprečevanja uvoza nečistega UCO na trg z biogorivi ter podrobno oceno razpoložljivih količin UCO v državah članicah EU.

1. Rabljeno olje za kuhanje v Evropi

Uvod

Direktiva EU o obnovljivih virih energije (RED) ureja uporabo obnovljivih goriv v prometnem sektorju. Z uveljavitvijo direktive RED je zaradi pomanjkljivih kriterijev glede trajnosti prišlo do povečanja porabe netrajnostnih biogoriv, kot so palmovo in sojino olje ter etanol iz pšenice, a je EU nakazala, da bo (počasi) opuščala uporabo teh biogoriv na osnovi poljščin ter spodbujala uporabo naprednih biogoriv iz odpadkov in ostankov. Direktiva RED II (sprejeta leta 2018) vsebuje specifičen cilj glede naprednih goriv, v katerega je vključen tudi podcilj glede naprednih biogoriv – tistih, ki so navedena v delu A priloge IX (ki zajema tehnologije v začetni fazi razvoja). Surovine, naštete v delu B priloge IX (zrele tehnologije, vključno z rabljenim oljem za kuhanje in živalsko maščobo) se lahko upoštevajo pri doseganju cilja glede naprednih goriv do največ 1,7 odstotka. Čeprav je to določena omejitev, pa se za surovine iz dela B lahko uporabi multiplikator 2x (to pomeni, da se lahko ena uporabljena enota pri cilju upošteva dvakratno), kar je eden izmed načinov za spodbujanje rabe teh surovin. Poleg tega lahko države članice od Evropske komisije pridobijo dovoljenje za odstopanje od zgornje meje 1,7 odstotka.

Je rabljeno olje za kuhanje, ki ga uporabljamo v Evropi, trajnostno?

V skladu z direktivo RED lahko uporaba UCO pripomore k znatnemu zmanjšanju emisij TGP (do 90 %, kadar gre za resnično odpadno olje, ki ga v drugih sektorjih ni mogoče uporabiti) v primerjavi s fosilnimi gorivi. Toda za takšno zmanjšanje emisij je potrebno pri UCO upoštevati nekaj omejevalnih dejavnikov:

- **Konkurenčne industrijske panoge in status »odpadka«.** To, ali lahko UCO smatramo za odpadno, je odvisno od specifičnih okoliščin v vsaki regiji oz. državi. UCO uporabljajo tudi v drugih industrijskih panogah, kot je npr. oleokemijska industrija, izven Evrope (npr. na Kitajskem in v ZDA) pa tudi za živinsko krmo.
- **Omejene zmognosti proizvodnje.** Proizvesti je mogoče samo omejene količine UCO, odvisno od tega, kako veliko rastlinskega olja porabijo posamezniki in industrija.
- **UCO je potrebno za razogljičenje izven Evrope.** Več kot polovica UCO, porabljenega v Evropi, je uvoženega, toda za doseganje ciljev pariškega podnebnega sporazuma je razogljičenje potrebno tudi v državah proizvajalkah.

Obstajajo znaki, da lahko spodbude za uporabo UCO, ki jih predvideva direktiva RED, pomenijo potencialno spodbudo za goljufije, npr. za umetno povečevanje količin UCO na trgu z mešanjem UCO in deviškega rastlinskega olja.

Evropsko računsko sodišče je leta 2016 izjavilo,¹ da bi lahko dvojno upoštevanje surovin omogočalo goljufije. V poročilu je navedeno, da »je možnost dvojnega upoštevanja biogoriv, proizvedenih iz odpadkov in ostankov, povzročila situacijo, ko je cena biodizla, proizvedenega iz UCO, 'pogosto višja kot cena biodizla iz rastlinskega olja'. **S tem se je pojavila nevarnost mešanja rastlinskih olj z drugimi primesmi in njegovega prodajanja kot UCO.**« V poročilu je sodišče poudarilo tudi, da sistemi certificiranja ne zagotavljajo zadostnih dokazov in preverjanj glede izvora UCO. Kljub dodatnim smernicam Evropske komisije je sodišče navedlo, da **»ne morejo sklepati, da se je sistem preverjanja dejansko izboljšal«.**

Zaključimo lahko, da s sedanjim sistemom EU ne more zagotavljati, da gre pri celotnem UCO, uporabljenem v EU, dejansko za rabljeno jedilno olje.

V zadnjih nekaj letih so se v Veliki Britaniji in na Nizozemskem pojavile številne obtožbe glede goljufij v povezavi z industrijo biodizla iz UCO, ki pod vprašaj postavljajo legitimnost uvoženih pošiljk UCO. Najnovejši primer še vedno preiskujejo na Nizozemskem,² kjer je neko podjetje osumljeno ponarejanja certifikatov o trajnostnosti, zaradi česar se porajajo dvomi glede tega, ali so prodane in uporabljene količine UCO dejansko trajnostne.

Deleži UCO na evropskem trgu biodizla

V zadnjih letih je priljubljenost UCO za proizvodnjo biodizla (vključno z UCOME in HVO)³ vse večja. Od leta 2011 se je uporaba UCO za proizvodnjo biodizla potrojila, in danes tovrstno biogorivo predstavlja skoraj 20 % celotne proizvodnje biodizla v Evropi.⁴

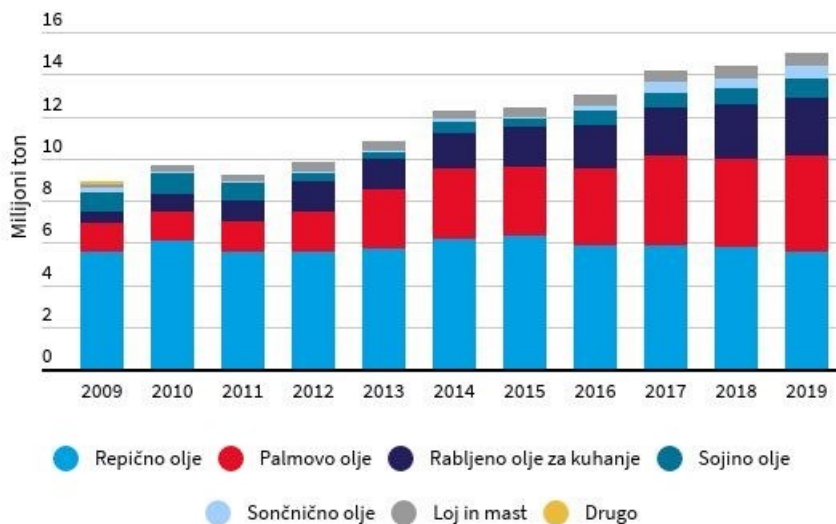
¹ https://www.eca.europa.eu/Lists/ECADocuments/SR16_18/SR_BIOFUELS_EN.pdf

² <https://www.euractiv.com/section/agriculture-food/news/new-fraud-investigation-casts-doubt-over-used-cooking-oil-origins>

³ UCOME je kratica za *used cooking oil methyl ester* («metilni ester odpadnega jedilnega olja»), HVO pa za *hydrogenated vegetable oil* («hidrogenirano rastlinsko olje»). Gre za dva različna načina proizvodnje biodizla. Na trgu biodizla po vsem svetu prevladuje način UCOME/FAME.

⁴ <https://www.transportenvironment.org/publications/more-palm-oil-and-rapeseed-oil-our-tanks-our-plates>

Surovine za proizvodnjo biodizla v Evropi



Podatki za EU-27 in Veliko Britanijo

Vir: OILWORLD, 2020

Biodizel iz kmetijskih proizvodov je še naprej najpriljubljenejša vrsta biodizla na trgih v EU. Zaradi nedavnih ukrepov, ki jih je sprejela EU za zmanjšanje uporabe najbolj netrajnostnih surovin (npr. palmovega olja) bi se lahko povečala uporaba drugih surovin. Ker UCO spada med biogoriva na osnovi odpadkov, ki jih predpisi obravnavajo bolj naklonjeno, ter zaradi zrelosti tehnologije je mogoče pričakovati nadaljnjo rast povpraševanja po tovrstnem olju v Evropi. Uporaba UCO bi se lahko povečala tudi s prihajajočo zakonodajo EU o obnovljivih gorivih za ladijski in letalski promet (pobudi FuelEU in ReFuelEU).

Že danes več kot polovica UCO, ki ga v Evropi porabimo za proizvodnjo biodizla, prihaja iz uvoza. Glede na težave s celovitim zagotavljanjem trajnosti oziroma pristnosti pošiljk UCO (pri čemer je slednje še bolj zapleteno, če so surovine pridelane izven Evrope, saj jim je v tem primeru težje slediti in določiti izvor), ni mogoče sklepati, da je vse rabljeno olje za kuhanje v Evropi trajnostno.

Raziskava

V organizaciji T&E smo pri neodvisni raziskovalni organizaciji naročili raziskavo različnih vidikov, povezanih z uporabo UCO kot surovine za biodizel v Evropi. Inštitut CE Delft je v svoji študiji proučil izvor UCO (v Evropi, kjer je bilo to mogoče, pa tudi na globalni ravni), trenutno povpraševanje in ponudbo ter analizo



različnih ocen glede potencialne prihodnje ponudbe za leto 2030. V CE Delft so analizirali tudi trenutni sistem certificiranja in njegove pomanjkljivosti, pri čemer so opredelili slabosti sistema ter potencialne načine za njegovo izboljšanje, vključno s tehnologijami za prepoznavanje nečistega UCO.

2. Trenutna in pričakovana prihodnja uporaba

Uporaba UCO za proizvodnjo biodizla temelji na shemah zbiranja odpadnih olj, ki se osredotočajo zlasti na zasebne vire (torej prebivalce, ki prinašajo svoje odpadno olje za kuhanje v zbiralnike, ki jih na ulice postavijo pristojni organi) ter vzpostavljanje sistemov zbiranja olj v restavracijah, hotelih, bolnišnicah ipd. Številne države EU že imajo vzpostavljene delujoče sisteme, toda naraščanje količine zbranega olja je v veliki meri odvisna od interesa tako lokalnih in regionalnih oblasti kot posameznikov.

2.1. Trenutna in pričakovana ponudba in povpraševanje po UCO

2.1.1. Povpraševanje po UCO danes in leta 2030

V letu 2019 je bilo v Evropi porabljenih 2,8 milijonov ton UCO za proizvodnjo biodizla, kar je predstavljalo okoli 18,5 odstotkov celotne proizvodnje biodizla v EU.⁵ Pri tem je Evropa – na podlagi shem zbiranja odpadnih olj, vzpostavljenih v več državah EU – lahko zagotovila manj kot polovico te količine (1,3 milijone ton). Zbiranje UCO v Evropi je dobro razvito zlasti v zahodni Evropi in temelji na gospodarskem sektorju. Dobro vzpostavljene sheme za zbiranje rabljenega olja iz gospodinjstev ima le nekaj držav EU: Belgija, Nizozemska in Avstrija.

Pri CE Delft ocenjujejo, da se bo v prihodnje povpraševanje po UCO za proizvodnjo biodizla v Evropi samo še povečevalo, in to tudi ob trenutni omejitvi 1,7 odstotka v delu B priloge IX, saj tega deleža UCO trenutno še ne dosegajo vse države članice. Po predvidevanjih bo 1,7-odstotna omejitev ostala tudi v prihajajoči novi različici direktive RED, ki naj bi bila uveljavljena poleti 2021. Raziskovalci tako ocenjujejo, da bi se povpraševanje po UCO za proizvodnjo biodizla **lahko povečalo na 6,1–6,4 Mt**⁶ (s trenutnih 2,8 Mt). Ta ocena temelji na projekciji Evropske komisije glede porabe energije v prometnem sektorju, izdelane v sklopu analize, ki je bila opravljena za oceno učinkov Načrta za uresničitev podnebnih ciljev.⁷ Na podlagi

⁵ <https://www.transportenvironment.org/sites/te/files/publications/Vegetable%20oil%20data%20briefing%202020%20%282%29.pdf>

⁶ Ta ocena predvideva, da bo trenutna 1,7-odstotna omejitev za biogoriva iz dela B priloge IX ostala tudi v novi različici direktive ter da bo ta omejitev v celoti izkoriščena z UCO.

⁷ https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/2030_ctp_en

porabe energije v letu 2030 so v CE Delft predvideli, da bo 1,7-odstotna omejitev na surovine, naštetih v delu B priloge IX, ostala v veljavi za vse sektorje ter da bo v celoti izkoriščena z UCO.

Vloga letalskega in ladijskega prometa pri povpraševanju po UCO do leta 2030

Trenutno v letalskem in ladijskem sektorju obnovljivih goriv skorajda ne uporabljajo. To pomeni, da je za veliko večino porabe biodizla iz UCO v Evropi odgovoren sektor cestnega prometa.

EU zdaj pripravlja ambicioznejše ukrepe za uporabo obnovljivih goriv v letalskem in ladijskem prometu in bo spomladi oz. poleti 2021 predstavila pobudi FuelEU in ReFuelEU. V teh zakonih bo predpisana obvezna uporaba obnovljivih goriv v letalskem in ladijskem prometu.

Še vedno ni jasno, uporabo katere vrste goriv bosta pobudi ReFuelEU in FuelEU posebej spodbujali. Če bo v tem sklopu tudi UCO, bo do povečanja povpraševanja po UCO do leta 2030 prišlo tudi na račun letalskega in ladijskega sektorja. Pri CE Delft so na podlagi zgoraj omenjenega pristopa (upoštevanje 1,7-odstotne omejitve pri povpraševanju po energiji v letalskem sektorju do leta 2030) ocenili, da **bo letalski sektor do leta 2030 prispeval 1–1,1 milijona ton povpraševanja po UCO**.⁸ Glede na omejeno razpoložljivost UCO se bo poraba biodizla iz rabljenega kuhinjskega olja verjetno prestavila iz sektorja cestnega prometa v letalski sektor, s čimer se bo poraba tega goriva skupaj s potencialnimi koristmi zgolj premaknila drugam.

Kar zadeva ladijski promet, Načrt za uresničitev podnebnih ciljev (ki je upoštevan pri zgornjih ocenah) zajema le celinske plovne poti v Evropi, kar pomeni **povpraševanje po 80,000 tonah UCO**. Da bi poskusili razumeti povpraševanje po UCO v širšem sektorju ladijskega prometa, smo pri organizaciji T&E ocenili (z enakim pristopom upoštevanja omejitve 1,7 odstotka skupnega povpraševanja po energiji), da **bi lahko povpraševanje v celotnem sektorju ladijskega prometa do leta 2030 znašalo 0,75 milijona ton**. Ta ocena upošteva predvideno povpraševanje po energiji do leta 2030 za ves prihajajoči, odhajajoči in notranji ladijski promet v EU – kar je širši okvir od tistega iz Načrta za uresničitev podnebnih ciljev.

2.1.2. Ponudba UCO danes in leta 2030

Leta 2019 je bila Evropa že močno odvisna od uvoženih surovin saj smo iz Kitajske, ZDA, Malezije in Indonezije uvozili 1,5 milijona ton UCO. Izvoz UCO v Evropo je za države proizvajalke privlačen zaradi ugodne zakonodaje o biogorivih v Evropi. Evropa je trenutno zmožna zagotavljati le slabo polovico količine UCO, ki jo porabi, kar pomeni, da evropska proizvodnja ne more dohajati povpraševanja in se mora zanašati na uvoz.

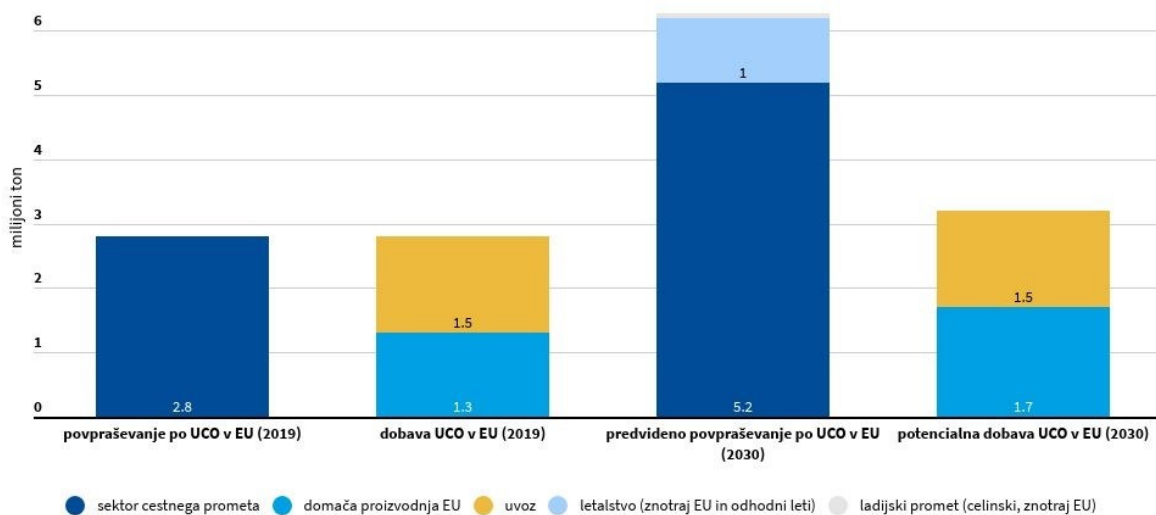
V organizaciji CE Delft so analizirali potencialno ponudbo UCO za proizvodnjo biogoriv v Evropi do leta 2030, pri čemer so upoštevali tako domače kot uvoženo rabljeno olje za kuhanje. Medtem ko je potencialno ponudbo UCO v EU od letos do leta 2030 mogoče narediti, pa je težko oceniti, kakšna bo *razpoložljiva* ponudba za Evropo na globalni ravni, saj je proizvodnja UCO v državah proizvajalkah odvisna

⁸ To vključuje tudi odhodne lete iz EU ter notranje lete EU.

od shem zbiranja, različnih vrst uporabe, predpisov ter načrtov o uporabi UCO pri prizadevanjih za razogljičenje v samih državah proizvajalkah. Nekatere študije kažejo zelo visoke ocene, vendar se zdi, da ne upoštevajo uporabe UCO v drugih sektorjih ter da vključujejo tudi druge maščobe in olja, ki niso UCO (npr. odpadna olja iz odtokov).

Za oceno potencialne ponudbe za Evropo do leta 2030 so pri CE Delft uporabili konservativne ocene, ki temeljijo na raziskavah s solidnim ocenjevalnim pristopom (GREENEA, 2016; E4tech in studio Gear Up, 2019; Generalni direktorat EK za trgovino (DG TRADE), 2020). Na podlagi tega so pri CE Delft ocenili, da bi bilo lahko **do leta 2030 v Evropo dobavljenega 3,1–3,3 milijone ton UCO**. Ta ocena temelji na povečanju proizvodnje v EU+VB na 1,7 Mt (z današnjih 1,3 Mt, zaradi izboljšav shem zbiranja) ter ohranitvi enake ravni uvoza kot trenutno (1,5 Mt). Uvozni potencial je sicer morda večji, toda zaradi tveganja premestitvenih učinkov zaradi uporabe UCO na drugih področjih (npr. domače uporabe UCO v državah proizvajalkah) je povečanje uvoza omejeno.

Povpraševanje in ponudba UCO v EU leta 2019 ter potencialna povpraševanje in ponudba leta 2030



Vir: Oilworld (2020) in CE Delft (2021)

Zgoraj predstavljeno potencialno presežno povpraševanje bo povečalo pritisk na trg UCO ter posredno na globalni trg z rastlinskimi olji. Če bo EU spodbujala uporabo UCO v sektorju prometa, ki bo višja od vzdržnih

ravni dobave, bodo v industrijskih panogah, ki trenutno uporabljajo UCO, prisiljeni uporabiti druge surovine. Skladno s tem bodo morale tudi države proizvajalke, ki znaten del svoje proizvodnje UCO izvažajo v EU, iskati druge »rešitve« za razogljičenje. Zaradi takšnih premestitvenih učinkov bi se povečala povpraševanje in poraba rastlinskih olj (npr. palmovega olja), ki bi zapolnila vrzel zaradi zmanjšanja količine razpoložljivega UCO,⁹ kar bi posredno povzročalo krčenje gozdov, uničevanje habitatov in zmanjševanje biotske raznovrstnosti ter povečanje emisij toplogrednih plinov.

Ključnega pomena je, da oblikovalci politik upoštevajo to tveganje ter preprečijo spodbujanje netrajnostno uporabo biogoriv iz UCO.

3. Certificiranje in preverjanje

Vsa biogoriva na trgu EU morajo izpolnjevati kriterije glede trajnostnosti, kot jih določa direktiva RED. Certificiranje temelji na dokazih o trajnostnosti, ki so povezani z vsako pošiljko, ki potuje po skrbniški verigi. Kot že omenjeno, je bilo opozorjeno, da trenutne sheme certificiranja ne more v celoti zagotavljati trajnostnosti biogoriv, uporabljenih v Evropi, vključno z UCO. Pri CE Delft so v shemi certificiranja biogoriv identificirali nekaj pomanjkljivosti, zaradi katerih bi lahko prišlo do takšnih praks: 1) slaba transparentnost vzdolž oskrbovalne verige; 2) nizka sledljivost (do samega mesta izvora); 3) odsotnost preverjanja pri prostovoljnih shemah; 4) možnost dvojnega knjigovodstva.

Ali je mogoče zaznati nečisto UCO?

EU ne predvideva obveznega izvajanja rutinskih pregledov za odkrivanje potencialnega nečistega UCO (olja s primesmi). Nov problem je mešanje UCO z deviškim rastlinskim oljem, obratni primeri pa ne predstavljajo težav. V državah, kot so Kitajska, Indija in Južna Afrika, je že dolga leta težava vmešavanje rabljenega olja za kuhanje v določene pošiljke deviških rastlinskih olj (npr. v odpadno olje iz odtokov, ki se je nezakonito prodajalo za prehrano ljudi, kar je povzročalo javnozdravstvene težave). Znanost je v tem pogledu že precej razvita in se uporablja že nekaj let – z različnimi metodami je mogoče ugotavljati mešanje deviškega rastlinskega olja z do 75 odstotki UCO.

Čeprav se raziskave glede odkrivanja nečistih olj osredotočajo na prepoznavanje nečistih deviških olj, pa kažejo, da morda obstajajo tudi dobre možnosti za dodatne izboljšave teh preverjanj in za njihovo uporabo

⁹ https://ec.europa.eu/clima/policies/eu-climate-action/2030_ctp_en

za ugotavljanje nečistega UCO. Poleg tega v industriji navajajo,¹⁰ da si aktivno prizadevajo za razvoj sistema za ugotavljanje sestave UCO, ki bi bil v pomoč pri boju proti goljufijam v tej panogi. Tovrstni ukrepi bi morali postati del običajnega postopka pri certificiranju trajnostnosti pošiljk UCO.

4. Močnejša varovala za bolj trajnostno uporabo UCO

Glede na to, da je kmalu (poleti 2021) predvidena nova različica direktive RED, ter glede na pobudi ReFuelEU in FuelEU pri T&E pozivamo EU, naj popravi pretekle napake v zvezi z biogorivi ter zagotovi močne varnostne ukrepe za preprečevanje negativnih okoljskih, podnebnih in družbenih vplivov, povezanih z UCO in z naprednimi biogorivi na splošno. V zvezi s tem priporočamo naslednje ukrepe:

- **Ohranitev omejitve iz dela B priloge IX.** Tudi ob ohranitvi trenutnih omejitev bi se lahko povpraševanje po UCO v prometnem sektorju EU povečalo nad raven, ki bi jo lahko EU (in svet) trajnostno zagotavljala – ob predpostavki, da bo delež UCO v prometnem sektorju porabljen do trenutno veljavne omejitve 1,7 odstotka. Glede na to države ne bi smele preseči mehke omejitve 1,7 %, kot jo trenutno določa direktiva RED, ter bi morale dati prednost uporabi trajnostnega UCO domačega izvora.
- **Zagotovitev pravih vrst goriv za letalski in ladijski promet.** Količine razpoložljivega trajnostnega UCO so zelo omejene, večino takega olja pa je že porabljenega v sektorju cestnega prometa. V okviru prihajajoče pobude ReFuelEU bi se morala podpora naprednim gorivom osredotočiti na tehnologije, ki temeljijo na različnih vrstah surovin (npr. na kmetijskih ostankih), omejitev iz dela B priloge IX v direktivi Red pa bi se morala nanašati tudi na letalstvo. Kar zadeva ladijski promet, bi se morala pobuda FuelEU Maritime osredotočiti na obnovljivi vodik in amonijak.
- **Okrepitev kriterijev za trajnostnost biogoriv iz odpadkov in ostankov.** To bi morale zajemati: obvezno oceno vplivov na nacionalni in podnacionalni ravni, s katero bi bilo mogoče določiti razpoložljive količine UCO oz. naprednih biogoriv, ki jih je mogoče uporabiti, ob upoštevanju uporabe UCO v konkurenčnih industrijskih panogah; temeljito razumevanje in uporaba ključnih načel, kot sta kaskadna raba in kroženje virov, s čimer bi bilo mogoče opredeliti, kje je vire bolje uporabiti; upoštevanje posrednih emisij pri izračunavanju emisij toplogrednih plinov.

¹⁰ <https://www.euractiv.com/section/agriculture-food/interview/industry-mulls-system-to-verify-used-cooking-oil-composition>



- **Robusten nadzor nad oskrbovalnimi verigami.** EU mora zahtevati in nadzorovati robustno in preverljivo oskrbovalno verigo z možnostjo sledenja izvora goriv do točke izvora ter tako zagotoviti, da so goriva na trgu EU trajnostna in zakonita. Evropsko računsko sodišče je izrazilo kritiko glede pomanjkanja pregleda nad oskrbovalno verigo ter glede potencialnih tveganj v zvezi z UCO.
- **Izboljšanje sistema shem za certificiranje.** Sheme za certificiranje biogoriv doslej niso upoštevale celotnih vplivov v življenjskem ciklu obnovljivih goriv, saj ne upoštevajo posrednih emisij. Okoljski in podnebni vplivi v življenjskem ciklu goriv bi morali biti vključeni tudi v postopek certificiranja. Kar zadeva konkretno UCO, bi si morala Evropska komisija prizadevati za uvedbo najboljših načinov za **ugotavljanje (in posledično preprečevanje) nečistega UCO** na podlagi usklajenega preizkušanja posameznih pošiljk.

Dodatne informacije:

Cristina Mestre, vodja oddelka za biogoriva
Transport & Environment
cristina.mestre@transportenvironment.org
Telefon: +32(0) 488 79 74 39

Marjeta Benčina, Focus, društvo za sonaraven razvoj
marjeta@focus.si