

## Szwedzkie rozwiązania rynku biopaliw i ich wdrożenia w transporcie

**E**uropa stoi u wrót przełomu w proekologicznym myśleniu. Rynek biopaliw nieustannie ulega zmianom, wprowadzane są innowacyjne rozwiązania zarówno w sektorze wytwarzania biopaliw, jak i ich wykorzystania w transporcie.

Rządy Francji, Wielkiej Brytanii, Niemiec i Hiszpanii już zainwestowały znaczne kapitały państwowe w gospodarkę biopaliwową. Jednak krajem, który należy uważać za wzorcowy w zakresie wdrażania biopaliw w transporcie, jest z pewnością Szwecja.

W przeciągu 15 lat od momentu podpisania Ramowej Konwencji Narodów Zjednoczonych Szwecja zdołała przejść swego rodzaju „metamorfozę paliwową”. Stała się krajem, w którym myślenie proekologiczne urosło do rangi swoistej religii narodowej. W 1993 r. zostały sprowadzone do Szwecji pierwsze samochody zasilane etanolem. Dziś prawie każdy model Saaba czy Volvo ma swój „etanolowy odpowiednik”.

### Subwencje rządowe

Rząd szwedzki (Svenska Regeringen) stara się wszelkimi możliwymi sposobami sprostać unijnym dyrektywom i w 2010 r. zamierza osiągnąć stabilne, roczne zużycie biopaliw na poziomie 5,75%. W tym celu przeznaczył w latach 2006-2007 łącznie 150 mln koron na dofinansowanie budowy stacji paliw zaopatrzonych w inne biokomponenty niż etanol. Zaowocowało to 46 nowymi stacjami, co daje łącznie ok. 70 stacji na terenie Szwecji. Ekspertzy zakładają podwojenie tej liczby w najbliższej przyszłości. O wiele lepiej przedstawia się sytuacja ze stacjami zaopatrzonymi w etanol, których od 1993 r. (kiedy otwarto pierwszą z nich) do września 2007 r. powstało 963. W znalezieniu odpowiedniej stacji paliw pomagają liczne portale internetowe, takie jak [www.miljofordon.se](http://www.miljofordon.se),

gdzie na interaktywnych mapkach można bez problemu odszukać miejsce sprzedaży konkretnych paliw.

Najsukcesywniejszym narzędziem w rękach rządu są liczne ustawy, które dotychczas skutecznie regulują konsumpcję i dystrybucję biopaliw. W marcu ubiegłego roku zaczęła obowiązywać nowa polityka opodatkowania samochodów, która zakłada nowe kryterium, oparte na ilości wydzielanego przez pojazd CO<sub>2</sub> w przeliczeniu na 1 km, a nie na jego masę. Miesiąc później weszła w życie ustawa o obowiązku dystrybucji paliw odnawialnych przez stacje paliw, która określa obowiązkową ilość dostarczanego do konsumpcji biopaliwa. Stacja paliw, w której sprzedaż przekroczyła pewną granicę, ma obowiązek dostarczyć przynajmniej jeden rodzaj biopaliwa, a granicę stanowi 3000 m<sup>3</sup> benzyny albo ON rocznie w 2004 r. — aż do 1000 m<sup>3</sup> w 2009 r.

Ponadto ustawa zakłada, że do końca 2009 r. ok. 2300 stacji benzynowych w całej Szwecji ma rozpocząć sprzedaż biopaliw. Biorąc pod uwagę ilość i tempo powstawania nowych stacji paliw, jest to ambitny plan do zrealizowania. Nowelizacja powyższej ustawy, która ma wejść w życie w styczniu 2008 r., określa prawa i obowiązki dystrybutorów paliw oraz konsekwencje prawno-finansowe, jakie ponoszą w momencie niewywiązania się z obowiązku dostarczenia biopaliw do konsumpcji, np. kara w wysokości 0,04 euro za każdy m<sup>3</sup> biopaliwa, którego nie dostarczono do dystrybucji.

W kwietniu bieżącego roku zaczęła obowiązywać jednorazowa premia finansowa dla posiadaczy ekologicznych samochodów. Posiadacze prywatni, którzy w okresie od 1 kwietnia 2007 r. do 31 grudnia 2009 r. kupili albo kupią samochód ekologiczny, otrzymają 10 000 koron premii. Rząd przeznaczył 250 milionów koron na ten cel (50 milionów koron za 2007 r., 100 milionów za 2008 r. oraz 100 milionów za 2009 r.). Premia obejmuje jedynie nowe samochody zakupione przez osoby prywatne. Pierwsze wynagrodzenia wypłacono z początkiem października tego ro-

ku, gdyż zasady jednorazowej premii zakładają sześciomiesięczny okres przejściowy od momentu zakupu samochodu ekologicznego.

### Badania

Poza subwencjami rząd przeznacza znaczną część rocznego budżetu na badania nad biokomponentami, produkcją bardziej efektywnych silników i nad zmniejszeniem emisji CO<sub>2</sub>. Mają one przede wszystkim na celu udoskonalenie produkcji etanolu z celulozy tradycyjnie produkowanej przez ten kraj od wielu lat, rozwój techniczny pojazdów oraz opracowanie bardziej ekonomicznych technik otrzymywania etanolu drogą zgazowania biomasy i zgazowania ługu pocelulozowego. Głównym organem prowadzącym badania nad produkcją i dystrybucją energii na terenie Szwecji jest tzw. Energimyndigheten, którego roczny budżet wynosi 830 mln SEK. Najbardziej wymierne efekty dają finansowane przez Energimyndigheten pilotażowe projekty w Piteå, gdzie produkowany jest gaz syntetyczny z ługu pocelulozowego, oraz produkcja etanolu z drewna w Örnköldsvik, gdzie rocznie wytwarza się 16 000 m<sup>3</sup> etanolu. W planach jest postawienie następnej instalacji, której budowa wraz z dwoma poprzednimi pochłonie łącznie ok. 7 mld koron. Mimo licznych inwestycji Szwecja zmuszona jest do ciągłego importowania etanolu, głównie z krajów klimatu cieplejszego. W zeszłym roku wartość importu wyniosła 370 000 m<sup>3</sup>, z czego aż 80 000 m<sup>3</sup> z Brazylii. Dlatego szwedzki rząd planuje zacieśnienie współpracy z Brazylią przez zniesienie ceł na etanol sprowadzany spoza UE do 2009 r.

Tak wygląda polityka Szwecji na większą skalę, lecz nie możemy zapominać, że kluczem do sukcesu jest praca u podstaw, na poziomie regionalnym.

### Stolica świeci przykładem

Sztokholm obejmuje zdecydowane przodownictwo na tle innych stolic europejskich w wyścigu o ekologiczne zwycięstwo. Władze miasta rozpoczęły w połowie lat 90. projekt „Ekologiczny Sztokholm” („Miljöbilar i Stockholm”), w ramach którego wprowadzane są bardzo zdecy-

#### Firma z kapitałem zagranicznym

posiadająca wstępne projekty **Farm Wiatrowych** odsprzeda większość udziałów. Potrzebny poważny partner z kapitałem.  
**Kontakt: 606 270 666**