

Avizul Comitetului Economic și Social European privind „Propunerea de directivă a Parlamentului European și a Consiliului privind suprimarea paraziților radioelectrici produși de tractoarele agricole sau forestiere (compatibilitate electromagnetică)” (versiune codificată)

COM(2007) 462 final — 2007/0166 (COD)

(2008/C 44/09)

La 5 septembrie 2007, în conformitate cu articolul 95 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Consiliul a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social cu privire la propunerea sus-menționată.

Întrucât, în opinia sa, conținutul propunerii este pe deplin satisfăcător și nu face obiectul nici unei observații din partea sa, în cea de-a 439-a sesiune plenară din 24 și 25 octombrie 2007 (ședința din 24 octombrie, Comitetul a hotărât să emită un aviz favorabil cu privire la textul propus, cu 153 voturi pentru, 1 vot împotrivă și 8 abțineri.

Bruxelles, 24 octombrie 2007.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Dimitris DIMITRIADIS

Avizul Comitetului Economic și Social European privind „Comunicarea Comisiei către Consiliu și Parlamentul European «Raport asupra progresului înregistrat în domeniul biocarburanților — Raport asupra progreselor înregistrate în utilizarea biocarburanților și a altor carburanți regenerabili în statele membre ale Uniunii Europene»”

COM(2006) 845 final

(2008/C 44/10)

La 10 ianuarie 2007, în conformitate cu articolul 262 din Tratatul de instituire a Comunității Europene, Comisia Europeană a hotărât să consulte Comitetul Economic și Social European cu privire la propunerea sus-menționată.

Secțiunea pentru transporturi, energie, infrastructură și societatea informațională, însărcinată cu pregătirea lucrărilor Comitetului pe această temă, și-a adoptat avizul la 5 septembrie 2007. Raportor: dl Iozia.

În cea de-a 439-a sesiune plenară, care a avut loc la 24 și 25 octombrie 2007 (ședința din 24 octombrie), Comitetul Economic și Social European a adoptat prezentul aviz cu 142 voturi pentru, 13 voturi împotrivă și 8 abțineri.

1. Concluzii și recomandări

1.1 Comitetul acordă o atenție deosebită temelor legate de eficiența energetică, schimbările climatice și reducerea emisiilor de gaze cu efect de seră și aprobă, în general, concluziile Consiliului European de primăvară din 8 și 9 martie 2007, care a reafirmat cele trei elemente fundamentale ale politicii energetice pentru Europa (PEE):

— sporirea siguranței aprovizionării;

— asigurarea competitivității economiilor europene și a disponibilității unei energii accesibile;

— promovarea unui mediu durabil și combaterea schimbărilor climatice.

1.2 În raportul său asupra progresului înregistrat în domeniul biocarburanților, Comisia atrage atenția asupra faptului că, în absența unor obiective obligatorii, nu va fi posibilă atingerea unui nivel satisfăcător de utilizare a biocarburanților. Acest

raport semnalează că obiectivul unei ponderi pe piață de 5,75 % în 2010 nu este realizabil. În consecință, pentru a răspunde cerințelor definite de Consiliu, este necesară stabilirea unui obiectiv considerat realizabil de către Comisie, și anume 10 % până în 2020, recurgând în acest scop la posibilitatea prevăzută la articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2003/30/CE, denumită „clauza de revizuire”. În mod surprinzător, Comisia prezintă avantajele unui scenariu în care nivelul de utilizare a biocarburanților ar fi de 14 %, în timp ce obiectivul declarat este de 10 %, avansând rezultate nerealiste, parcă din dorința de a „cosmetiza” comunicarea.

1.3 Cu toate acestea, biocarburanții din prima generație prezintă multe contraindicații și nu răspund pe deplin obiectivelor europene. De fapt, au costuri de producție și de mediu ridicate, sustrag cerealele alimentației umane și hranei animalelor și, potrivit FAO, sunt parțial răspunzătoare de creșterea prețului cerealelor pe piețele mondiale.

1.4 Utilizarea biocarburanților din prima generație ridică așadar probleme etice, cum ar fi concurența între produsele alimentare și carburanți, problemă pe care Comisia tinde să o minimizeze. Comitetul insistă asupra necesității de a consolida cooperarea cu instituțiile și agențiile mondiale din domeniul agriculturii și alimentației, cum ar fi FAO și PAM, Programul Alimentar Mondial.

1.5 Nici documentul Comisiei, nici studiul de impact care îl însoțește nu identifică dificultăți semnificative.

În ceea ce privește biodieselul, se evidențiază următoarele probleme:

- o productivitate limitată;
- costuri ridicate (0,4-0,7 EUR/l);
- probleme de stabilitate (prezența unor compuși oxigenați), care duc la dificultăți de stocare.

În ceea ce privește bioetanolul, inconvenientele sunt următoarele:

- o productivitate limitată (dar mai puțin decât în cazul biodieselului);
- un consum ridicat de apă și de îngrășăminte;
- inadecvare la transportul prin actualele oleoducte destinate carburanților pe bază de petrol (probleme de coroziune).

1.6 Comitetul subliniază necesitatea de a evalua cu atenție impactul social, de mediu și economic, precum și problemele tehnice legate de producerea de biocarburanți. În special una dintre aceste probleme merită examinată, și anume cea a randamentului materiilor prime destinate producției de biocombustibili: dintr-o tonă de sfeclă de zahăr se obțin aproximativ 400 de litri de bioetanol (circa 1 500 Mcal). Acest randament este prea puțin satisfăcător și indică un nivel redus de eficiență, având în vedere energia necesară pentru transformarea biomasei în biocarburanți. Ar fi mult mai interesant să se utilizeze biomasa direct pentru producerea de energie electrică sau termică, transportul maritim și transporturile publice urbane.

1.7 Comitetul subliniază că, din punct de vedere strict ecologic, este necesar să se țină seama de riscurile despăduririi și de cele legate de stocarea materiilor prime: va trebui ca problemele biologice și biochimice corespunzătoare să fie abordate cu claritate și atenție.

1.8 Comitetul ridică, de asemenea, o problemă de „etică științifică”. Planeta Pământ este un sistem deschis care tinde inexorabil către un punct de echilibru, care va coincide cu sfârșitul său. Științei îi revine rolul de a frâna această tendință spre declin, iar politiciile, acela de a favoriza măsurile și studiile corespunzătoare.

1.9 Comitetul recomandă realizarea unui studiu serios, care să analizeze dacă procesele chimice de combustie care implică alte molecule decât hidrocarburile pot determina formarea și dezvoltarea de radicali liberi, responsabili de inducerea stresului oxidativ, considerat a fi una dintre stările patologice preliminare unor forme de boală mai grave. Această recomandare se justifică prin absența datelor disponibile în materie.

1.10 Comitetul consideră indispensabil să se acorde o atenție deosebită întreținerii și protecției solului. Protecția acestuia este necesară, deoarece ne asigură supraviețuirea. Scăderea treptată a nivelului pânzelor freatice și degradarea lor progresivă sunt rezultatul unor politici aberante de exploatare și al sărăcirii soluțiilor. Trebuie garantată rotația culturilor, astfel încât să se favorizeze revitalizarea solurilor.

1.11 Comitetul recomandă Comisiei și tuturor instituțiilor europene să țină seama în special de consumul de apă pentru producerea de biocarburanți. Printre nenumăratele efecte negative ale schimbărilor climatice, acela al reducerii resurselor hidrice poate deveni dramatic în anumite regiuni. Studii recente ale IWMI (*International Water Management Institute — Institutul Internațional de Gestionare a Apei*) au demonstrat că, pentru a produce un litru de biocarburanți, sunt necesari între 1 000 și 4 000 de litri de apă, în funcție de tipul de produs și de zona de producție.

1.12 Lăsând deoparte aceste preocupări (care s-ar putea atenua dacă s-ar adopta măsuri de control și de certificare a metodelor de producere a biocarburanților, în special prin asigurarea trasabilității produselor), Comitetul consideră că trebuie susținute în continuare cercetarea și producerea biocarburanților din a doua și a treia generație, cum ar fi biobutanolul. Biobutanolul are o presiune scăzută a vaporilor și o bună toleranță la contaminarea cu apă în amestecurile de benzină, ceea ce facilitează utilizarea acestora în actualele circuite de aprovizionare și distribuție a benzinei. Biobutanolul poate fi amestecat cu benzină în concentrații superioare celor ale biocarburanților existenți, fără a fi necesară modificarea vehiculelor. De asemenea, acesta oferă un mai bun randament energetic în raport cu amestecurile benzină-etanol, îmbunătățind astfel eficiența energetică și reducând consumul pe litru. Carburanții din noua generație au un puternic randament energetic și un cost de mediu scăzut, prin utilizarea deșeurilor și a biochimiei pentru a favoriza procesele naturale de descompunere a celulozei, care sunt complexe și costisitoare.

1.13 Comitetul ia, de asemenea, în considerare posibilitățile pe care dezvoltarea biocarburanților le-ar putea oferi economiei europene, contribuind la realizarea obiectivelor Agendei Lisabona. Al șaptelea Program-cadru prevede explicit acest domeniu de intervenție, dar se impune o mai mare sinergie între diferitele părți interesate de această problemă: producătorii agricoli, industria prelucrătoare, dar și asociațiile de protecție a mediului, asociațiile teritoriale și organizațiile lucrătorilor, tot mai dornice de a combina problemele legate de dezvoltarea durabilă cu modele din ce în ce mai avansate de responsabilitate socială a întreprinderilor.

1.14 Producția de biocarburanți oferă lumii agricole o șansă care trebuie încurajată, în măsura în care și fermierii sunt preocupați de protejarea bunurilor de mediu primare și a resurselor comune, cum ar fi apa și produsele alimentare pentru consum uman și pentru animale. Organizațiilor agricole le revine rolul de a difuza în cadrul comunităților rurale normele care vor fi definite de comunitatea internațională pentru a reglementa producția și comercializarea biocarburanților. Difuzarea practicilor de certificare și trasabilitate, precum și controlul conformității reprezintă teme pentru care se așteaptă o contribuție determinantă a diferitelor organizații agricole, atât la nivel european, cât și la nivel național și local. În ceea ce privește această problemă și alte teme legate de eficiența energetică, reducerea gazelor cu efect de seră și schimbările climatice, Comitetul este dispus să stabilească o cooperare cu consiliile economice și sociale naționale, care au manifestat deja, cu numeroase ocazii, un viu interes pentru aceste probleme și participă activ la elaborarea anumitor avize CESE în materie.

1.15 În materie de fiscalitate, în special în ceea ce privește accizele pentru biocarburanți și facilitățile oferite fermierilor, industriei automobilelor pentru a susține cheltuielile necesare în domeniul cercetării, consumatorilor pentru ca aceștia să-și poată adapta automobilele în vederea utilizării de biocarburanți și chiar producătorilor de biocarburanți, numărul candidaților la acordarea de ajutoare publice se dovedește, în mod evident, infinit. Recent, Germania a redus semnificativ avantajele fiscale, ceea ce a dus la o scădere drastică imediată a consumului și la proteste la fel de imediate din partea industriei. Investițiile necesită un climat de siguranță și de stabilitate, dar piețele biocarburanților sunt încă practic inexistente. În orice caz, eventualele ajutoare nu trebuie să provoace denaturări ale concurenței.

1.16 În ceea ce privește sectorul transporturilor, acesta nu face obiectul sistemului de cote de emisie. Comitetul recomandă Comisiei să studieze posibilitatea de a extinde și în acest sector sistemul certificatelor de emisie, care pot constitui un stimul suplimentar pentru eficientizarea căutării de noi soluții de reducere a emisiilor poluante. Comitetul pregătește o abordare posibilă în acest domeniu într-un aviz exploratoriu elaborat la solicitarea vicepreședintelui Barrot.

1.17 Comitetul aprobă Rezoluția PE privind o strategie în favoarea biomasei și a biocarburanților, în care Parlamentul

„invită Comisia să introducă o certificare obligatorie și exhaustivă care să permită o producție durabilă de biocarburanți în toate etapele [și] solicită Comisiei să susțină aplicarea și utilizarea Sistemului de monitorizare globală pentru mediu și securitate (GMES), pentru a controla utilizarea solurilor pentru producerea de bioetanol, obiectivul fiind de a evita distrugerea pădurilor tropicale și apariția altor efecte negative asupra mediului”.

1.18 Având în vedere problemele identificate în prezentul aviz, Comitetul solicită Comisiei să revizuiască în mod constant obiectivul de 10 % și să fie pregătită să prezinte propuneri de modificare în cazul în care problemele nu pot fi rezolvate în mod satisfăcător și durabil.

2. Comunicarea Comisiei

2.1 În introducerea „Raportului privind progresele înregistrate în utilizarea biocarburanților”, Comisia subliniază faptul că, în perioada 2005-2020, se prevede o creștere a emisiilor de gaze cu efect de seră de 77 de milioane de tone/an doar pentru sectorul transporturilor (numai în ceea ce privește CO₂), adică peste 60 % din creșterea totală a emisiilor, care se estimează la 126 milioane de tone/an.

2.2 Acest raport mai evidențiază un punct slab, și anume dependența aproape totală a transporturilor de importurile de petrol, care reprezintă sursa de energie cu cele mai multe riscuri în ceea ce privește siguranța aprovizionării. Dată fiind creșterea semnificativă a utilizării biocarburanților, această dependență ar trebui să scadă.

2.3 Producerea de biocarburanți nu are un impact pozitiv asupra reducerii gazelor cu efect de seră atunci când, de exemplu, se convertesc în acest scop culturi deja existente sau se utilizează terenuri extrem de bogate în ceea ce privește biodiversitatea, cum ar fi pădurile tropicale.

2.4 În 2001, ponderea pe piață a biocarburanților era de 0,3 % și doar cinci state membre aveau experiență în utilizarea acestora. Directiva 2003/30/CE nu impunea obligații, ci prevedea doar pentru 2010 un obiectiv de 5,75 % din piața benzinei și a motorinei utilizate în transporturi, cu un obiectiv intermediar de 2 % pentru 2005.

2.5 La articolul 4 alineatul (2), directiva prevede o clauză specifică de revizuire care permite Comisiei, atunci când rezultatele obținute se îndepărtează semnificativ și nejustificat de obiectivul de 2 %, să prezinte o propunere de obiective naționale obligatorii.

2.6 Politica agricolă comună joacă un rol fundamental, în special de la reforma din 2003, care, dată fiind decuplarea de producție a plăților acordate fermierilor, a permis reafectarea terenurilor scoase temporar din circuitul agricol unor culturi fără scop alimentar, adesea destinate producției de biocarburanți.

2.7 În 2007, se va acorda un credit pentru culturile „energetice”, combinat cu măsuri de valorificare energetică a lemnului și ajutoare prevăzute în cadrul politicii de dezvoltare rurală pentru sursele de energie regenerabile (¹).

2.8 Progresul înregistrat în utilizarea biocarburanților a fost semnificativ, dar numai două țări au atins obiectivele prevăzute, rezultatul global fiind de 1 % în 2005, cu 1,6 % pentru biodiesel și 0,4 % pentru bioetanol. În aceste condiții, Comisia concluzionează că obiectivul de 5,75 % în 2010 nu va fi atins.

2.9 Experiența a demonstrat că s-au obținut rezultate concrete fie prin punerea în aplicare a unor politici de scutiri fiscale, fără limitarea cantității admisibile, fie prin obligații impuse furnizorilor de a comercializa un anumit procentaj de biocarburanți. Comisia consideră că obligațiile reprezintă instrumentul cel mai eficient.

2.10 În comunicarea sa, Comisia susține că „este urgent ca Uniunea să dea un semnal clar cu privire la hotărârea sa de a reduce dependența de petrol în transporturi”. Aceasta consideră că recurgerea la biocarburanți, care reprezintă un mijloc de protecție împotriva prețurilor ridicate ale petrolului, constituie singura soluție posibilă.

2.11 Pentru a fi credibilă în fața producătorilor de petrol care vând 300 de milioane de tone pe piața UE doar în sectorul transporturilor, această hotărâre trebuie să se exprime prin obiective obligatorii din punct de vedere juridic.

2.12 Promovarea în comun de către cele 27 de state membre a cercetării și dezvoltării tehnologice reprezintă strategia cu cele mai multe șanse de a produce rezultate. Stabilirea unui obiectiv de 10 % din piață până în 2020 pare un obiectiv realizabil.

2.13 Pentru a le permite constructorilor de automobile să-și planifice producția în consecință, este esențial să se creeze un cadru de reglementare sigur, cu cheltuieli administrative minime și care să definească obiective intermediare, de exemplu pentru 2015.

2.14 În cadrul analizei impactului asupra economiei și mediului, se preconizează diferite scenarii, în funcție, pe de o parte, de evoluția prețului petrolului, de importuri și de competitivitatea prețurilor agricole și, pe de altă parte, de dezvoltarea de noi tehnologii care să impulsioneze dezvoltarea de biocarburanți „din a doua generație”, care ar permite atenuarea impactului asupra mediului.

2.15 În ceea ce privește costurile, în ipoteza creșterii utilizării biocarburanților până la nivelul de 14 %, costurile suplimentare ar trebui să fie cuprinse între 11,5 și 17,2 miliarde EUR în 2020, pentru un preț al barilului de aproximativ 48 USD, și între 5,2 și 11,4 miliarde EUR, pentru un preț al barilului de 70 USD. Pragul de rentabilitate pentru biodiesel și bioetanol se situează în intervalul 69-76, respectiv 63-85 EUR/baril (92,76-102,18 USD/baril și 84,76-114,28 USD/baril, cu o rată de schimb la 25.5.2007 de 1,3444 USD/EUR).

(¹) În prezent, se pare că se confirmă aceleași cifre ca și anul trecut, fără nici o creștere, iar Comisia a exprimat recent îndoieli cu privire la menținerea acestui credit în 2008.

2.16 Tot în ipoteza unei ponderi pe piață de 14 % a biocarburanților în 2020, reducerea costurilor de stocare a rezervelor de petrol ar permite realizarea unor economii de până la 1 miliard EUR (720 de milioane EUR în ipoteza unui obiectiv de 10 %). Diversificarea surselor de aprovizionare din țări terțe și țări comunitare reprezintă cea mai bună soluție, în paralel cu comercializarea dorită a biocarburanților din a doua generație.

2.17 Scenariul menționat anterior ar avea efecte pozitive și asupra ocupării forței de muncă, permițând crearea a 144 000 de locuri de muncă (100 000 de locuri de muncă în ipoteza unui obiectiv de 10 %) — presupunând că producția de bioetanol este în principal internă — și asupra PIB-ului UE (o creștere de 0,23 %). În cele din urmă, efectele pozitive asupra rezultatelor din domeniul cercetării, în special în ceea ce privește biocarburanții din a doua generație, ar contribui la menținerea poziției concurențiale a UE în sectorul surselor de energie regenerabile.

2.18 Comisia calculează că, utilizând cele mai bune și mai avantajoase economic tehnici actuale, reducerea gazelor cu efect de seră ar trebui să se situeze între 35 % și 50 %, în conformitate cu metoda de calcul *well-to-wheel*. Etanolul produs din trestie-de-zahăr în Brazilia permite reducerea acestor emisii cu 90 %, în timp ce biodieselul produs din ulei de palmier și de soia duce la o scădere de 50 %, respectiv 30 %. Producția de biocarburanți din a doua generație ar trebui să ducă la scăderi de 90 %. Tot în ipoteza în care biocarburanții ar atinge o pondere pe piață de 14 %, emisiile de gaze cu efect de seră ar trebui să înregistreze o scădere anuală de 101-103 de milioane de tone de CO₂eq (71-75 milioane de tone de CO₂eq în ipoteza unui obiectiv de 10 %).

2.19 În ceea ce privește impactul asupra mediului, se estimează în comunicare că este posibilă o pondere a biocarburanților de 14 %, cu condiția ca producția nu se realizează pe terenuri inadecvate, cum ar fi pădurile tropicale sau habitatele cu mare valoare ecologică.

2.20 Comisia concluzionează în raportul său că producerea de biocarburanți va avea efecte benefice notabile în ceea ce privește emisiile de gaze cu efect de seră și îmbunătățirea siguranței aprovizionării. O politică de stimulente și sprijinire, cu obiective precise, ar trebui să permită neutralizarea riscurilor utilizării unor terenuri care prezintă un grad ridicat de biodiversitate sau ale aplicării unor sisteme nocive pentru producția de biocarburanți, favorizând producerea celor din a doua generație.

2.21 Pentru a atinge obiectivele prevăzute, va fi necesar:

— să se revizuiască standardul pentru motorină (EN 590) și, probabil, standardul pentru benzină (EN 228), pentru a mări posibilitățile de realizare a unor amestecuri de biocarburanți cu carburanți fosili;

- să se introducă adaptări (la costuri reduse) pentru vehiculele noi;
- să se dezvolte tehnologiile BTL (*Biomass to liquid*);
- să se introducă exploatarea lemnului și cultivarea rapiței;
- să se supravegheze în mod constant impactul asupra mediului.

2.22 În cele din urmă, Comisia propune revizuirea directivei privind biocarburanții, stabilirea la 10 % a obiectivelor minime pentru ponderea biocarburanților în 2020 și garantarea utilizării unor biocarburanți eficienți și ecologici.

3. Biocarburanții — câteva date tehnice

3.1 Biodieselul se obține prin presarea semințelor oleaginoase de rapiță, soia și floarea-soarelui și printr-o reacție de transesterificare, care are ca rezultat înlocuirea componentelor alcoolice inițiale (glicerol) cu alcool metilic (metanol). Bioetanolul reprezintă un alcool (etanol sau alcool etilic) obținut printr-un proces de fermentație a diferitelor produse agricole bogate în carbohidrați și zaharuri, cum ar fi cerealele (porumb, sorg, grâu, orz), plantele tehnice (sfeclă de zahăr și trestie-de-zahăr), fructele, cartofii și tescovina. Sunt, de asemenea, considerate biocarburanți produsele obținute prin combinarea chimică a moleculelor de origine biologică cu molecule de origine fosilă. Exemplul cel mai semnificativ este cel al ETBE (etil-terț-butil-eter), obținut prin reacția între bioetanol și izobuten.

3.2 Etanolul are caracteristicile unui excelent carburant: acesta prezintă o cifră octanică ridicată și poate fi amestecat (E5, E10), fără a fi necesară o modificare majoră a motorului, în timp ce o concentrație mai ridicată (E85) necesită motoare speciale.

3.3 Principalele dificultăți ale utilizării etanolului apar în cazul amestecurilor cu benzina. Chiar și în cazul unor procentaje scăzute de etanol, presiunea vaporilor crește semnificativ (aproximativ 10 kPa), la fel ca și emisiile de vapori. Afinitatea etanolului pentru apă poate crea probleme în ceea ce privește calitatea produsului final. Este necesar să se evite amestecul unei benzine obișnuite pe bază de hidrocarburi cu una care conține etanol, utilizându-se pentru aceasta din urmă un circuit logistic și de distribuție separat.

3.4 Biodieselul poate fi utilizat în motoare diesel în amestec cu motorina. În țările europene, este amestecat, de obicei, până la un procent maxim de 5 % (B5), cu motorină de calitate standard, iar acest amestec nu ridică probleme de compatibilitate. O motorină cu un conținut mare de biodiesel (peste 8-10 %) poate prezenta inconveniente pentru vehiculele ale căror garnituri de etanșare sunt din material polimer incompatibil. Problemele cele mai semnificative se referă la filtrele de particule și praf fin, care necesită modificări profunde și costisitoare. Din acest motiv, în

timp ce unii constructori au adaptat deja caracteristicile vehiculelor lor, alții limitează garanțiile la utilizarea amestecurilor B5. Anumite proprietăți higroscopice, detergente și de slabă stabilitate la stocare pot face necesară instalarea, pentru amestecurile foarte concentrate, a unor dispozitive de protecție speciale pe vehicule și în sistemele de distribuție a produsului.

3.5 Comisia apără în mod convingător necesitatea de a susține cu mai multă hotărâre producerea de biocarburanți. În mod realist, aceasta nu preconizează pentru viitor posibilitatea de a înlocui actuala producție de benzină (1,2 miliarde de tone la nivel mondial în 2004) cu biocombustibili (46 de milioane de tone în 2005, dintre care 3 în UE, astfel cum rezultă din tabelul de mai jos), dar are în vedere completarea, într-o perioadă cu puțin peste 13 ani, a carburanților actuali cu un procent de cel puțin 10 % de biocarburanți, prin adoptarea unei directive și stabilirea unor obiective pentru fiecare stat membru.

	2005	Milioane litri
Statele Unite		16 130
Brazilia		15 990
China		3 800
India		1 700
Uniunea Europeană		2 900
Altele		5 480

3.6 Hidrogenul, deja utilizat — cel puțin cu titlu experimental — ca sursă de energie de către unii constructori de automobile europeni, este încă produs în principal fie prin electroliză, fie din gaze naturale sau alți combustibili fosili. Nu s-ar produce, așadar, în acest caz nici o reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră. Chiar dacă cercetările continuă în ceea ce privește producerea hidrogenului din biomasă, în special prin recurgerea la biotehnologii, sau din surse de energie regenerabile, posibilitatea de utilizare pe scară largă și de comercializare a vehiculelor pe bază de hidrogen depinde, de asemenea, de costul ridicat al achiziționării de pile de combustie. Cu toate acestea, pentru ca hidrogenul să devină o sursă de energie alternativă viabilă din punct de vedere economic, este necesară reducerea costurilor de producție. La University of New South Wales, se fac în prezent cercetări pentru atingerea acestui obiectiv prin utilizarea unor panouri solare specifice, confecționate din ceramică pe bază de oxid de titan. Titanul este un material foarte răspândit în sectorul hidrogenului solar: acesta are toate calitățile unui semiconductor și este rezistent la apă. În stare naturală însă, dacă nu este tratat, nu este încă destul de eficient.

4. Observații generale

Câteva inconveniente

4.1 Cu toate că prezintă eventualele avantaje, Comisia evită să atragă atenția asupra problemelor și inconvenientelor legate de producerea biocarburanților, deși emite din când în când unele avertismente. Comitetul consideră că, în ceea ce-l privește, este necesar să se analizeze cu grijă și atenție propunerea Comisiei, pentru a se evita ca, în loc de a rezolva o problemă, să se provoace alte dificultăți și mai grave sau să nu se prezinte, pe lângă aspectele pozitive, și inconvenientele. Este ciudat faptul că, pentru a sublinia beneficiile propunerii, se pleacă de la un scenariu nerealist, și anume acela de a atinge până în 2020 o pondere de 14 %! În cazul în care s-ar atinge obiectivul de 10 %, beneficiile ar fi mai modeste din punct de vedere obiectiv.

4.2 Nici documentul Comisiei, nici studiul de impact corespunzător nu evidențiază dificultăți semnificative. În general, de exemplu, problema eliminării deșeurilor rezultate din producerea de biocarburanți trebuie modernizată și evaluată pe baza sistemelor moderne de celule de biocombustie (*biofuel cells*) și a tehnologiilor electronice legate de producție.

4.3 În ceea ce privește cazul special al biodieselului, se constată:

- o productivitate limitată;
- costuri ridicate (0,4-0,7 EUR/l);
- probleme de stabilitate (prezența unor compuși oxigenați), ceea ce duce la dificultăți de stocare.

4.4 În ceea ce privește cazul special al bioetanolului, se constată:

- o productivitate limitată (dar mai puțin decât în cazul biodieselului);
- un consum ridicat de apă și de îngrășăminte;
- inadecvare la transportul prin actualele oleoducte destinate carburanților pe bază de petrol (probleme de coroziune).

În schimb, avantajele se referă la posibilitatea de a extinde ciclul culturilor, alternând culturile tradiționale, alimentare, destinate consumului uman și animal, cu alte culturi specifice destinate producerii de biomasă în scopuri energetice. Este important ca această evoluție să aibă loc prin acordarea unei atenții deosebite producțiilor regionale. În orice caz, culturile agricole europene fac obiectul unor regulamente în materie de protecție a solului și de utilizare a fertilizatorilor.

4.5 Biocombustibilii necesită culturi adecvate, dezvoltate pe scară largă. În acest sens, pentru a veni în întâmpinarea necesității țărilor mai sărace de a obține produse alimentare la un cost cât mai redus, trebuie sacrificate alte culturi mai importante. Ipoteza utilizării celulozei ca produs de bază pentru producerea de biocarburanți este interesantă, dar trebuie subliniat că producția necesită un tratament fizico-chimic prealabil (un fel de explozie în masă), pentru ca celuloza să devină reactivă la procesul de biotransformare. În cele din urmă, este necesar să se atragă atenția asupra chestiunii reziduurilor și a catalizatorilor uzați, care agravează problema eliminării deșeurilor în etapele finale ale acestor procese.

4.6 Pentru o utilizare pe scară largă, se poate preconiza folosirea glicerolului cu rol de combustibil, fie în stare brută, fie în stare pură, sau în amestec cu alți combustibili. Această soluție prezintă în special următoarele inconveniente: costul glicerolului, în cazul în care este utilizat în stare pură, costul procesului de transformare în cazul glicerolului brut, puterea calorică redusă și, în toate cazurile, necesitatea de a distruge substanțele toxice care se formează în timpul combustiei (în principal acroleină, cunoscută și sub denumirea de aldehidă acrilică).

4.7 O altă soluție ar putea fi modificarea genetică a anumitor organisme, care pot permite anumitor culturi să se adapteze extrem de bine procesului de biotransformare, cu randamente înalte și, în consecință, cu o scădere a consumului energetic în timpul producției. De asemenea, ingineria genetică ar putea fi utilizată pentru a modifica organismele capabile să faciliteze utilizarea celulozei.

4.8 Din punct de vedere tehnic, se pune, de asemenea, problema randamentului materiilor prime destinate producerii de biocombustibili: dintr-o tonă de sfeclă de zahăr, se obțin aproximativ 400 de litri de bioetanol (adică aproximativ 1 500 Mcal). Poate fi considerat un astfel de rezultat suficient pentru obținerea unui bilanț global pozitiv, având în vedere potențialele riscuri și inconveniente pentru mediu ale utilizării acestei forme de energie?

4.9 Un alt aspect care nu trebuie neglijat este cel al procedurilor de extracție și al selectivității acestora, precum și al procedurilor de fermentație, relativ costisitoare în cazul în care se caută obținerea unui produs final de calitate. Pe de altă parte, eventuala prezență a unor impurități în combustibil ar putea antrena, în momentul utilizării acestuia, pierderi economice mult mai mari în ceea ce privește reacțiile secundare, calitatea combustibilului obținut și caracteristicile deșeurilor și ale reziduurilor produse.

Protecția mediului

4.10 Din punct de vedere strict ecologic, este necesar să se ia în considerare riscurile despăduririi (cum este cazul în Malaiezia și în Indonezia, pentru producerea de ulei de palmier, sau în Malawi și în Uganda, pentru cultura de jatropha în zonele destinate producției alimentare sau în zonele cu păduri tropicale care necesită protecție în mod deosebit) și cele legate de stocarea materiilor prime. Va trebui ca problemele biologice și biochimice corespunzătoare să fie abordate cu claritate și atenție.

4.11 De asemenea, există o dimensiune „etică” ce merită aprofundată: concurența între produsele alimentare și carburanți. Prețul materiilor prime nobile, cum ar fi grâul, porumbul și orezul, crește inexorabil ca urmare a cererii crescânde a „distilerilor” de biocarburanți (raportul FAO și PAM 2007). În Mexic, prețul la *tortillas* a crescut cu 60 %, ceea ce a dus la tulburări sociale importante și la manifestări de protest. Creșterea prețurilor la soia determină în China creșterea prețului cărnii, care s-a majorat cu 43 % de la începutul anului, precum și a prețului ouălor, cu 16 %. Prețul porumbului și cel al ovăzului au crescut

cu 40, respectiv 20 %. În India, cota cerealelor a urcat cu 10 %, iar cea a grâului, cu 11 %. În Statele Unite, de asemenea, se vor înregistra creșteri la carnea de pasăre, ouă și lapte de 10 %, 21 % și respectiv 14 %, potrivit Ministerului Agriculturii al SUA. Dacă în viitor valoarea cerealelor utilizate drept carburant va depăși valoarea acestora ca alimente, piața se va orienta către sectorul energiei, iar prețul alimentelor va crește împreună cu cel al petrolului, ceea ce va spori riscul de penurie alimentară și la nivel european.

4.12 Dezvoltarea instalațiilor de producție (potrivit Statelor Unite, 79 de uzine noi sunt în construcție, acestea adăugându-se altor 116 deja în funcțiune) va determina o creștere exponențială a consumului de cereale, evaluată de EPI (Earth Policy Institute) la aproximativ 139 milioane de tone, adică dublul estimărilor USDA (Ministerul Agriculturii al SUA). Dacă se consideră că randamentul este de 110 galoane de etanol (416,19 litri) la tona de porumb (ceea ce reprezintă puțin mai mult de patru „plinuri” pentru un SUV (autoturism utilitar — *Sport Utility Vehicle*), problema devine cu adevărat îngrijorătoare.

4.13 Într-un aviz recent ⁽²⁾, Comitetul a subliniat, de asemenea, necesitatea de a conserva biodiversitatea, în special pădurile tropicale care nu numai că adăpostesc o faună care ar fi altfel condamnată iremediabil la dispariție, ci constituie și singurul și ultimul „plămân” al planetei. Culturile intensive de trestie-de-zahăr din Brazilia și de palmieri pentru ulei din Malaiezia și Indonezia, care sacrifică zilnic sute de hectare de pădure, destinându-le monoculturilor, trebuie eliminate.

4.14 Există, de asemenea, o problemă de „etică științifică”. Planeta Pământ este un sistem deschis care tinde inexorabil către un punct de echilibru care va coincide cu sfârșitul său. Științei îi revine rolul de a frâna această tendință spre declin, iar politiciii, acela de a favoriza măsurile și studiile corespunzătoare.

4.15 Este important să se stabilească cu precizie costurile, nu numai cele economice, ci și cele de mediu și de sănătate. Trebuie depuse eforturi considerabile pentru a evalua și a studia cât mai bine impactul acestei evoluții.

4.16 În ceea ce privește procesul chimic de combustie, trebuie să se analizeze cu atenție, pentru alte molecule decât hidrocarburile, eventuala formare și dezvoltare de radicali liberi ca urmare a stresului oxidativ indus în cadrul acestor procese (radicalii liberi constituind unul din principalii factori aflați la originea bolilor canceroase). Nu există date fiabile cu privire la posibila înmulțire a acestora ca rezultat al producerii de biocarburanți.

4.17 Întreținerea și protecția solului sunt esențiale. Protecția acestuia este necesară, deoarece ne asigură supraviețuirea. Scăderea treptată a nivelului pânzelor freatice și degradarea lor progresivă sunt rezultatul unor politici aberante de exploatare și a sărăcirii a solurilor. Trebuie garantată rotația culturilor, astfel încât să se favorizeze revitalizarea solurilor.

⁽²⁾ Avizul CESE privind Comunicarea Comisiei „Oprirea reducerii biodiversității până în anul 2010 și mai departe — Menținerea serviciilor de protecție a ecosistemelor pentru starea de bine a oamenilor”, JO C 97, 28.4.2007.

Siguranța alimentară

4.18 În ceea ce privește siguranța alimentară, Comitetul pentru siguranța alimentară la nivel mondial al FAO, la cea de-a 33-a ședință, care a avut loc la Roma, între 7 și 10 mai 2007, a dedicat un capitol important acestei chestiuni. La punctul 45 se spune că: „Biocombustibilii oferă posibilități, dar prezintă și riscuri pentru cele patru dimensiuni ale siguranței alimentare, și anume disponibilitatea, accesul, stabilitatea și utilizarea. Consecințele biocombustibililor pentru siguranța alimentară vor depinde de amploarea și de tipul de sistem avut în vedere, de structura piețelor produselor de bază și a piețelor energetice și de politicile din domeniile agriculturii, energiei, mediului și comerțului. Progresele tehnologice sunt rapide în sectorul biocombustibililor și joacă un rol important în incertitudinea care planează asupra perspectivelor legate de siguranța alimentară”.

4.19 Tot în acest raport, FAO subliniază că „principala caracteristică a piețelor produselor alimentare și furajere în 2006 a fost saltul prețurilor cerealelor, în special ale grâului și porumbului, care au atins în noiembrie niveluri nemaîntâlnite în ultimul deceniu. Recoltele reduse înregistrate în mari țări producătoare și creșterea rapidă a cererii de biocombustibili au fost principalii factori care au influențat piețele cerealiere. De asemenea, problemele de aprovizionare au fost predominante și în sectorul orezului”.

4.20 Chiar și China a luat recent măsuri de reducere a producției de etanol din porumb, astfel cum relatează publicația on-line *Asia Times Online* din 21 decembrie 2006: „În China, cel mai important este să hrănim cei 1,3 miliarde de locuitori și abia după aceea vom susține producția de biocarburanți”, a declarat Wang XIAOBING, responsabil în Ministerul Agriculturii.

4.21 În Italia, ziarul *La Repubblica* a publicat, la 20 iulie 2007, un articol intitulat „Războiul între biocarburanți și spaghetti”. Avântul luat de cererea de porumb destinat producerii de biocarburanți va duce la creșterea prețului pastelor cu 20 %. Prețul grâului dur, principalul ingredient al pastelor italiene, s-a majorat cu peste 30 % după ce fermierii au abandonat cultivarea acestuia în favoarea porumbului destinat producerii de bioetanol. Bușelul (27 kg) de grâu la bursa din Chicago a trecut de la 3,6404 USD, la 3 aprilie 2007, la 5,64 USD la 14 iunie. Italienii, care sunt cei mai mari consumatori din lume, cu 28 kg pe locuitor și pe an, dar și cei mai mari producători, cu 3,2 milioane de tone, sunt foarte sensibili la aceste variații ale prețurilor.

Apa

4.22 Problema consumului de apă pentru producerea de biocarburanți a fost, de asemenea, neglijată. Studii foarte recente ale IWMI (*International Water Management Institute*), publicate la 10 mai 2007, demonstrează astfel că în Sri Lanka sunt necesari între 1 000 și 4 000 de litri de apă pentru producerea unui litru de etanol, în funcție de tipul de plantă și de tehnicile de producție utilizate. În Brazilia, cantitatea de apă necesară pentru producerea unui litru de etanol se estimează la 2 200 de litri, în

timp ce în India, în absența unor ploii abundente și având în vedere necesitatea de a se recurge la irigații, este nevoie de 3 500 de litri de apă de irigație pentru a produce un litru de etanol! Aceste date sunt confirmate de *UNESCO-IHE Institute for Water Education*, institut internațional din Delft, creat în 2003, care colaborează cu universitatea locală, precum și de studii recente întreprinse de Facultatea de Agronomie din cadrul Universității Colorado, care dezvoltă soiuri speciale de porumb necesitând mai puțină apă. Datele menționate aici pot fi consultate și pe site-ul www.waterfootprint.org.

4.23 În Europa, problema apei afectează în special regiunile sudice, care suferă deja de mulți ani de penurie de apă și ale căror probleme se vor agrava, dată fiind creșterea temperaturii și evaporării ulterioare, deși, cel puțin pentru moment, această problemă nu pare să prezinte interes pentru regiunile nordice.

Costurile

4.24 Tabelul următor (prezentat de dl Mario Marchionna de la ENI la un congres recent organizat de AIDIC — Asociația Italiană de Inginerie Chimică) face o comparație a costurilor, la valoare energetică egală, între carburanții fosili și biocarburanții.

Comparația costurilor între anumite componente ale biocarburanților

(la valoare energetică egală)

Preț de referință: Brent = 70 (56) \$/bl

Carburant	Echivalent €/lt
<u>Benzină</u> ⁽¹⁾	39 (31)
<u>Bioetanol</u>	
UE	75
Brazilia	39
Statele Unite	47
Italia (Val Padana)	70-75
<u>Motorină</u> ⁽²⁾	46 (37)
<u>Biodiesel</u>	
UE	78
Malaiezia	48
Statele Unite	60
Italia	78

⁽¹⁾ Pentru benzină, indicatorul de referință este cotația Platt's CIF High Mediterranean.

⁽²⁾ Pentru motorină, indicatorul de referință este cotația Platt's CIF High Mediterranean.

4.25 Comisia consideră că, pentru a produce în cadrul UE biocarburanții necesari pentru realizarea obiectivului de 10 % în 2020, ar fi necesare 18 milioane de hectare cultivabile:

- 7 milioane de hectare de terenuri necultivate;
- 7 milioane de hectare prin reconversia terenurilor destinate producției de cereale și care beneficiază de ajutoare la export;
- 4 milioane de hectare care ar trebui retrase din circuitul agricol.

Avantaje pentru țările sărace?

4.26 Comisia susține că utilizarea tot mai mare a biocarburanților va putea fi extrem de profitabilă, în special pentru țările în curs de dezvoltare, care își vor putea dezvolta producțiile destinate exportului. Cu toate acestea, fermierii africani își exprimă îngrijorarea cu privire la randamentul economic al investițiilor de până acum. Ziarul *African Agriculture* publică, în numărul său din mai 2007, un articol consacrat jatropha (un arbust cu semințe oleaginoase toxice pentru om, dar care produc un biodiesel de calitate rezonabilă și nu necesită îngrijiri deosebite). Acest articol, intitulat chiar „Să fie oare iluzorie fascinația pentru jatropha?”, ridică serioase semne de întrebare.

4.27 Asociațiile de mediu africane își fac, de asemenea, auzită vocea, după cum relatează săptămânalul *The East African Business* (ziar on-line publicat de principalul grup editorial kenyan, *Nation Media Group*) în numărul său din 7 mai 2007. În Uganda, fenomenul despăduririi înregistrează creșteri de 2,2 % anual, media mondială fiind de 0,2 % pe an. În acest ritm, există riscul unei despăduriri totale până în 2040. Un grup de activiști ai societății civile a format o coaliție denumită *Save Mabira*, după numele pădurii pe care guvernul ugandez a hotărât să o concesioneze *Sugar Corporation of Uganda Ltd.*, pentru a dispune de mai multe terenuri pentru cultivarea trestiei-de-zahăr destinate producerii de bioetanol. Un sfert din pădurea virgină, cea mai vastă a țării, și anume 7 100 de hectare, va fi sacrificat pentru a produce câteva tone de bioetanol, destinate poate chiar autobuzelor ecologice europene!

4.28 Comisia nu se pronunță practic pe această temă, limitându-se la a declara în treacăt că trebuie să ne opunem, într-un fel sau altul, utilizării terenurilor destinate producției de culturi alimentare și exploatarea habitatelor cu o mare valoare naturală, soluțiile trebuind căutate în aplicarea unor politici economice de descurajare. Sincer, Comisia pare să adopte o atitudine destul de timorată în acest context. Comitetul își exprimă profunda preocupare față de aceste riscuri ecologice, care vor fi inevitabil însoțite de o proliferare a culturilor de organisme modificate genetic (OMG), a căror utilizare în acest scop ar putea părea mai acceptabilă. Riscul de propagare a OMG-urilor este real, iar utilizarea acestora va putea fi evaluată numai după ce au fost realizate toate studiile științifice care se impun în ceea ce privește riscurile, conservând în același timp biodiversitatea încă existentă în UE.

4.29 Comitetul consideră indispensabilă intensificarea cooperării cu organismele internaționale care se ocupă de combaterea foametei în lume, în special FAO și PAM (Programul Alimentar Mondial) și regretă faptul că, în studiul de impact, Comisia a omis să ia legătura cu aceste agenții internaționale, care

desfășoară o activitate serioasă în acest domeniu fără a disimula dificultățile și riscurile legate de producerea de biocarburanți, în special în ceea ce privește consumul de apă.

Consiliul European

4.30 Comitetul ia act de concluziile Consiliului de primăvară din 8 și 9 martie 2007, care a acordat o importanță deosebită politicii energetice pentru Europa (PEE), având următoarele trei obiective principale:

- sporirea siguranței aprovizionării;
- asigurarea competitivității economiilor europene și a disponibilității unei energii accesibile;
- promovarea unui mediu durabil și combaterea schimbărilor climatice.

4.31 Consiliul European susține și își însușește propunerile Comisiei în domeniul energetic în general și privind biocarburanții în special, chiar dacă formula utilizată, cu privire la obiectivul obligatoriu de 10 %, prezintă o mare marjă de incertitudine: „Caracterul obligatoriu al acestui prag se justifică, sub rezerva ca producția să aibă un caracter durabil, să fie introdusă pe piață biocarburanți din a doua generație, iar directiva privind calitatea carburanților să fie modificată în consecință, pentru a se prevedea niveluri de amestec corespunzătoare”.

4.32 Va fi extrem de important să se înțeleagă cum pot fi utilizate efectiv de către statele membre limitele acestui caracter obligatoriu. În special trimiterea la disponibilitatea pe piață a biocarburanților din a doua generație pare, în prezent, problematică. Transformarea actualelor instalații industriale, a celor aflate în fază avansată de construcție și a celor prevăzute pentru anii următori, care produc biocarburanți din prima generație prin procedee foarte diferite de cele necesare pentru cei din a doua generație, este foarte costisitoare. Aceasta înseamnă că, în absența unei astfel de disponibilități, caracterul obligatoriu al deciziei Consiliului va fi redus la zero. În ceea ce privește durabilitatea, va trebui să se adopte, în paralel cu directivele existente, alte acte legislative europene, pentru a garanta că producerea de biomasă respectă cu strictețe criteriile stabilite și că producția agricolă destinată obținerii de biocarburanți nu intră în competiție cu cea rezervată alimentației umane și hranei animalelor. În ceea ce privește modificările care trebuie aduse directivei privind calitatea carburanților, procedura este destul de complexă și organismele de standardizare vor avea rolul de a se ocupa de aceasta, în special CEN, care va trebui să analizeze problemele corespunzătoare prin tehnici specifice adecvate.

Biocarburanții din a doua generație

4.33 În ceea ce privește biocarburanții din a doua generație, sunt deja posibile anumite soluții pentru producerea de etanol, fie printr-un proces biologic de fermentație și de distilare, fie printr-un proces termochimic de gazeificare a biomasei pentru obținerea unui gaz de sinteză ($H_2 + CO$) care, prin fermentare, produce etanol și degajă energie prin intermediul unui ciclu combinat sau prin cogenerare. O primă instalație având capacitatea de 180 000 t/an va fi operațională din acest an la Porvoo, în Finlanda, iar o alta este programată pentru sfârșitul anului

2008, în aceeași localitate. Aceste procese prezintă totuși un randament energetic foarte scăzut, atunci când nu este negativ, cum se întâmplă uneori. Din acest motiv, s-a analizat posibilitatea recurgerii la un proces fotochimic, folosindu-se lumina solară ca sursă de energie și catalizatori adaptați, capabili să exploateze proprietățile acestora. Biobutanolul reprezintă o soluție posibilă pentru biocarburanții din noua generație. Biobutanolul are o presiune scăzută a vaporilor și o bună toleranță la contaminarea cu apă în amestecurile de benzină, ceea ce facilitează utilizarea acestora în actualele circuite de aprovizionare și distribuție a benzinei. Biobutanolul poate fi amestecat cu benzină în concentrații superioare celor ale biocarburanților existenți, fără a fi necesară modificarea vehiculelor. De asemenea, acesta oferă un mai bun randament energetic în raport cu amestecurile benzină-etanol, îmbunătățind astfel eficiența energetică și reducând consumul pe litru. Biobutanolul poate fi produs utilizându-se filiera și instalațiile de producere a biobutanolului.

4.34 Cel de-al șaptelea Program-cadru a consacrat resurse importante dezvoltării acestor tehnologii, care prezintă caracteristici foarte interesante și produc biocarburanți „curați”:

- nu conțin nici sulf, nici compuși aromatici policiclici;
- sunt stabili;
- nivelul emisiilor este foarte scăzut;
- au o cifră cetanică foarte ridicată (85-100);
- depășesc limitele de utilizare la temperatură scăzută ale anumitor tipuri de biocarburanți;
- pot fi adăugați motorinei obișnuite în proporții foarte ridicate (până la 60 %);
- caracteristicile tehnice sunt deja definite și sunt incluse pe lista biocarburanților de la articolul 2 alineatul (2) din Directiva 2003/30/CE.

CESE consideră că Europa trebuie să aloce mai multe resurse financiare cercetării în domeniul biocarburanților din a doua generație.

5. Observații speciale

5.1 Comitetul aprobă obiectivele PEE, care necesită mobilizarea fondurilor necesare pentru investiții, făcând apel la instituțiile financiare europene.

5.2 Comitetul consideră necesară acordarea unei atenții deosebite cercetării în sectorul biocarburanților, în special al celor din a doua generație, fără a renunța la alte posibilități, cum ar fi cele legate de dezvoltarea hidrogenului solar sau a hidrogenului rezultat din tratarea biomasei.

5.3 Comitetul recomandă acordarea unei atenții deosebite respectării biodiversității și utilizării exclusive a culturilor nealimentare pentru producerea de biocarburanți, pentru a preveni riscul unei concurențe între produsele alimentare și carburanți, în timp ce milioane de ființe umane continuă să nu aibă hrană și să moară de foame. În concluziile raportului FAO menționat anterior, se afirmă, de fapt: „În lume rămân încă

854 de milioane de oameni subnutriți, o cifră considerabilă, care dovedește insuficiența progreselor în vederea realizării obiectivului Summit-ului mondial al alimentației și a obiectivelor de dezvoltare ale mileniului. În timp ce numeroase țări, în special în Africa subsahariană, ar avea posibilitatea de a reduce numărul de persoane care suferă din cauza foamei, această cifră rămâne amenințată de creșterea prețurilor la alimente, potențiala reducere a ofertei pe piețele cerealiere, conflicte, boli și schimbări climatice”. Cercetătorii americani Ford Runge și Benjamin Senauer de la Universitatea Minnesota consideră, pe baza evoluției prețurilor cerealelor de uz alimentar, că numărul persoanelor care suferă din cauza foamei în lume, în loc să scadă la 600 de milioane în 2005, astfel cum se prevedea, se va dubla, ajungând la 1 200 de milioane!

5.4 Pentru a atinge obiectivele de protecție a mediului și de reducere a emisiilor de gaze cu efect de seră, de optimizare a consumului de energie, de utilizare a unor energii alternative, de independență energetică și de siguranță a aprovizionării, Comitetul propune ca produsele care contribuie semnificativ, mai mult decât altele, la realizarea obiectivelor sale să facă obiectul unui tratament diferențiat (stimulente fiscale, administrative etc.).

5.5 Comitetul consideră că, în condițiile actuale, tehnologiile existente necesită un consum foarte mare de energie, apă și suprafețe (randamentul la hectar este astfel încât, dacă o treime din suprafața totală a teritoriului italian ar fi destinat cultivării de rapiță, s-ar obține o cantitate de biodiesel care abia dacă ar fi suficientă pentru a înlocui 10 % din consumul total de produse petroliere în Italia și 40 % din consumul de motorină destinată transporturilor).

5.6 Comitetul consideră că propunerea de directivă trebuie însoțită de un vast și ambițios proces de evaluare a impactului economic, ecologic și social care, pentru moment în orice caz, nu pare a fi proporțional cu importanța problemei.

5.7 Pentru a nu anula efectele combaterii poluării, este fundamental să se obțină biocarburanți din produse agricole naționale „de la kilometrul zero”. Aceste produse nu trebuie transportate dintr-o țară în alta pe distanțe lungi, deoarece acest lucru ar antrena un consum semnificativ de combustibili fosili. Recuperrarea de energie din reziduuri agroalimentare ridică probleme legate de, pe de o parte, de o răspândire extinsă pe teritoriu, care ar necesita deplasări costisitoare la centrele de prelucrare și, pe de altă parte, de conținutul lor ridicat de apă, care impune prelucrarea unor volume considerabile. Din aceste motive, ar fi de preferat ca aceste biomase să fie prelucrate la fața locului.

5.8 Comitetul consideră că este necesară susținerea cercetării în domeniul tehnologiilor legate de celulele de biocombustie (*biofuel cells*), adică pilele cu combustibil biologic care utilizează

biocatalizatori pentru a converti energia chimică în energie electrică. Acest proces de producere a energiei cu ajutorul pilelor permite recuperarea tuturor electronilor pe care planta din care se obține biomasa i-a acumulat în cursul procesului de fotosinteză (24 de electroni pe moleculă de glucoză oxidată cu CO₂ și cu apă).

5.9 Comitetul este de acord cu estimările Parlamentului European care, în Rezoluția sa privind o strategie în favoarea biomasei și carburanților, adoptată la Strasbourg, la 14 decembrie 2006, sublinia în considerentele sale că „sectorul transporturilor este responsabil pentru peste 20 % din emisiile de gaze cu efect de seră, deși acest sector nu este inclus în mecanismul de tranzaționare a cotelor de emisii; (...)”. Prin urmare, Comitetul recomandă Comisiei să examineze posibilitatea de a extinde aplicarea sistemului de certificate albe în sectorul automobilelor.

5.10 În aceeași rezoluție, Parlamentul European „invită Comisia să introducă o certificare obligatorie și exhaustivă care să permită o producție durabilă de biocarburanți în toate etapele, să includă standarde pentru fazele de cultivare și transformare, precum și pentru bilanțul gazelor cu efect de seră pe durata întregului ciclu de viață și să se aplice în același mod biocarburanților produși în cadrul Uniunii și celor importați în Uniune [și] solicită Comisiei să susțină aplicarea și utilizarea sistemului de monitorizare globală pentru mediu și securitate (GMES), pentru a controla utilizarea surselor pentru producerea de bioetanol, obiectivul fiind de a evita distrugerea pădurilor tropicale și apariția altor efecte negative asupra mediului” Comitetul aprobă și susține propunerile Parlamentului European.

5.11 Comitetul subliniază că parcul auto al anumitor state membre care au aderat recent la UE este extrem de învechit și este format din vehicule uzate care sunt cele mai puțin performante de pe piețele mai bogate. Venitul pe locuitor în aceste țări este destul de scăzut, acest lucru fiind valabil și pentru categorii importante de populație din țările cu venit mai ridicat pe locuitor. Acest lucru înseamnă că nu este posibil să se impună obligații și costuri acestor cetățeni europeni pentru care automobilul reprezintă, poate, un instrument de lucru indispensabil.

5.12 Comitetul consideră că biocarburanții pot reprezenta, în faza actuală, un sprijin pentru piața carburanților, dar nu și un răspuns structural la cererile din acest sector, cu condiția ca producerea lor să fie strict controlată, pentru a se evita riscurile ecologice și sociale menționate în prezentul aviz. Având în vedere potențialele probleme identificate în prezentul aviz, în opinia Comitetului, Comisia ar trebui să revizuiască în mod constant obiectivul de 10 % și să fie pregătită să prezinte propuneri de modificare în cazul în care problemele nu pot fi rezolvate în mod satisfăcător și durabil.

Bruxelles, 24 octombrie 2007.

Președintele
Comitetului Economic și Social European
Dimitris DIMITRIADIS