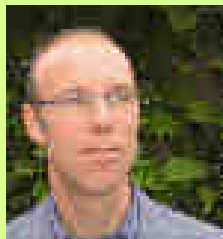


Od Redakcji

John Neeft,
Senternovem

j.neeft@senternovem.nl

**Drodzy czytelnicy Biofuel Cities!**

Dobrze pamiętam, kiedy dwa lata temu przygotowaliśmy regulacje dotyczące rynku biopaliwa w Holandii temat biopaliw był znany niewielkiej grupie ekspertów. Zadziwiające, jak szybko się to zmieniło! Dzisiaj zarówno w dobrze znanych pismach naukowych jak i w różnego rodzaju magazynach takich jak np. „Financial Times and Science” publikowane są artykuły dotyczące biopaliw. Temat stał się dobrze znany na całym świecie.

Jednakże, wieści dotyczące biopaliw nie zawsze są całkowicie świetlane i pozytywne. Ostatnie artykuły, publikowane m.in. w piśmie wspomnianym powyżej skupiają się na negatywnych aspektach oraz słabych stronach produkcji i wykorzystania biopaliw. Przykładem takiego negatywnego wpływu rozwoju biopaliw na gospodarkę jest ciągle wzrastające zapotrzebowanie na ziemię uprawną co prowadzić może do zmniejszenia powierzchni lasów oraz ograniczenia różnorodności biologicznej. Z drugiej strony, jako przykład pozytywnego skutku wykorzystania biopaliw przytoczyć można redukcję emisji gazów. Jednakże redukcja tych emisji uważana jest na razie za niezbyt znaczącą, a ten sam efekt można by osiągnąć – zdaniem krytyków – mniejszym kosztem.

Powyższe kwestie, stanowią cały czas przedmiot dyskusji wielu ekspertów. Sformułowanie uniwersalnych wniosków jest skomplikowane, między innymi ze względu na bardzo zróżnicowane sposoby produkcji biopaliw, pojawiające się zmiany i udoskonalenia w systemach produkcyjnych czy też ze względu na zależności pomiędzy rynkiem biopaliw a produkcją żywności i pasz. Jednak jest oczywiste, że biopaliwa muszą być produkowane w systemie zrównoważonym. Wiele państw Europejskich nie poczyniło jednak odpowiednich kroków w celu ustanowienia kryteriów oraz regulacji aby zapewnić zrównoważenie w produkcji biopaliw. Temat ten będzie poruszany w kolejnych wydaniach Biofuel Cities.

W chwili obecnej chcemy skupić się na użytkowaniu biopaliw. Biopaliwa takie jak E85, biodiesel czy olej roślinny są często używane w transporcie miejskim. Oprócz znanych wszystkim korzyści płynących z zastosowania biopaliw w pojazdach (takich jak np. redukcja emisji NO_x), przytaczane są coraz to nowsze pozytywne potencjalne skutki wykorzystania ‘zielonych’ paliw. W tym wydaniu Biofuel Cities proponujemy Państwu lekturę dotyczącą nowych, inspirujących pomysłów zastosowanych w Sztokholmie, Monachium, Graz czy Lille.

Milego czytania!

TEMAT NUMERU**Zadania, możliwości i wyzwania dla użytkowników biopaliw.**

Wedle wyznaczonego przez Unię Europejską celu, do roku 2020 10% paliw wykorzystywanych w transporcie ma pochodzić z biomasy. Aby udało się takie założenie wypełnić niezbędne jest przekonanie użytkowników do stosowania biopaliw. Ważnym aspektem jest również zapewnienie odpowiedniej infrastruktury oraz dostaw paliw.

W tej kwestii pojawia się wiele barier i wyzwań jak również możliwości, które mogą mieć wpływ na wykorzystanie biopaliw przez użytkowników. Powyższe kwestie są szczegółowo analizowane w ramach warsztatów organizowanych przez europejskie porozumienie Biofuel Cities (Biofuel Cities European Partnership). Pierwszy warsztat w ramach tego programu odbył się 22 maja 2007 roku w Sztokholmie. Brali w nim udział reprezentanci różnych grup użytkowników biopaliw, przedstawiciele władz lokalnych oraz regionalnych, reprezentanci instytutów naukowych oraz firm zajmujących się logistyką i transportem.

Podczas spotkania zostały sformułowane najważniejsze kierunki działań i kluczowe aspekty omawianej sprawy, których krótkie streszczenia przedstawione są poniżej. Przedyskutowane zostały zrównoważone i nowatorskie koncepcje dotyczące wprowadzenia biopaliw do transportu miejskiego jak również kwestie związane z przepływem i dostępem do informacji technicznych o pojazdach, ich zasilaniu, oraz właściwościach paliw.

Znalezienie rozwiązań przyjaznych środowisku

Głównym zagadnieniem przy rozważaniu zużycia biopaliw jako alternatywnego źródła energii w transporcie jest odpowiednie przedstawienie aspektów środowiskowych firmom zajmującym się transportem. Biopaliwa w porównaniu do paliw tradycyjnych powszechnie uważane są za czyste, przyjazne środowisku źródło energii. W tym kontekście potrzeba efektywnej i szybkiej redukcji emisji dwutlenku węgla w sektorze transportowym uznana została za silnie motywujący czynnik.

Zapewnienie dostępności i bezpieczeństwa dostaw paliw.

Większość użytkowników wstrzymuje się z decyzją o zastosowaniu nowych paliw głównie ze względu na zagrożenie związane z brakiem dostępności nowego paliwa. W przypadku gdy surowce do produkcji paliwa są niedostępne lub występują w ilości ograniczonej, wzrastają koszty produkcji i w konsekwencji cena danego paliwa również idzie w górę.

→ Strona 2

Spis treści**→ Strona 2**

- INEM – the International Network for Environmental Management
- Potencjał, możliwości i wyzwania - użytkownicy biopaliw.

→ Strona 3

- Czysty transport w Sztokholmie – flota taksówek
- Nowości prawno-polityczne

→ Strona 4

- Wykorzystanie biopaliw na lotnisku w Monachium
- Potencjał, możliwości i wyzwania - użytkownicy biopaliw – c.d..

→ Strona 5

- Graz w Austrii: Ekologiczna jazda – „Z patelni do baku!”
- Biogaz w Lille

→ Strona 6

- Zaproszenie do dyskusji
- Informacje o wydawcy
- Aktualności
- Ciekawe publikacje

→ Strona 7

- Informacje z Biofuel Cities
- Ogłoszenia

→ Strona 8

- Kalendarz wydarzeń
- Zaproszenie- Biofuel Cities w Sztokholmie



The International Network for Environmental Management e.V.



Ludwig Karg,
INEM

Federacja INEM powstała w 1991 roku i gromadzi niekomercyjne organizacje zajmujące się zarządzaniem w branży środowiska naturalnego z całego świata.

W skład INEM wchodzi około trzydzieści różnych organizacji z dwudziestu pięciu krajów działających na rzecz czystej produkcji. INEM włącza w swoje przedsięwzięcia przedstawicieli różnych organizacji działających na rzecz ochrony środowiska. Od 2005 roku INEM ma biuro w Brukseli, co stwarza lepszą możliwość bliższej współpracy z Komisją Europejską i innymi międzynarodowymi organizacjami. INEM zajmuje się głównie promocją zrównoważonych i pro-środowiskowych systemów w zarządzaniu.

Zakłada i nadzoruje działania narodowych organizacji zajmujących się rozwojem gospodarki oraz wspiera kooperację pomiędzy tymi jednostkami.

Jako organizacja zajmująca się zrównoważonym rozwojem oraz aspektami środowiskowymi, INEM udziela pomocy zarówno dużym firmom jak i niewielkim organizacjom, wspierając jednocześnie lokalną tożsamość.

INEM zajmuje się również organizacją i czynnym udziałem w różnego rodzaju projektach, konferencjach, warsztatach czy seminariach szkoleniowych train-the-trainer (szkolenia trenerów), jak również wdrażaniem systemów związanych z biopaliwami do powszechnego użytku. Doświadczenie i wiedza INEM wykorzystywane są przez wiele organizacji na całym Świecie.

W obecnej chwili INEM ma partnerów w wielu Europejskich państwach, jak również poza Europą – np. w Malezji czy Brazylii.

Do pełnoprawnych członków porozumienia INEM należą między innymi B.A.U.M. – niemiecka organizacja ds. zarządzania środowiskiem, węgierski KÖVET, szwajcarski ÖBU czy też ÖGUT w Austrii. Przy pomocy INEM organizacje te wspierają swoje członkowskie przedsięwzięcia przy wdrażaniu systemów zrównoważonego zarządzania poprzez wykorzystanie nowoczesnych technologii środowiskowych i energetycznych.

Dzisiaj wielu członków INEM angażuje się w opracowywanie rozwiązań redukujących skutki zmiany klimatu. Zarówno w ramach przedsięwzięcia jak partnerstwa publiczno-prywatnego partnerzy z różnych państw spotykają się, aby wymieniać wiedzę dotyczącą energii ze źródeł odnawialnych, nowych paliw i silników czy też zagadnień dotyczących efektywności energetycznej.



Kontakt l.karg@inem.org
Dodatkowe informacje
<http://www.inem.org/>

Zadania, możliwości i wyzwania dla użytkowników biopaliw.

← Ciąg dalszy ze strony 1

Niewystarczająca ilość surowców ma również wpływ na opinię publiczną oraz obawy związane z relacją: produkcja żywności a produkcja biopaliw. Zrównoważony system produkcyjny jest postrzegany jako rozwiązanie wyżej wymienionych potencjalnych problemów. Kwestie takie stanowią bariery dla rozwoju biopaliw, jednakże jeśli są one odpowiednio przedstawione i poświęcona jest im wystarczająca ilość uwagi, mogą przerodzić się w możliwości i wyzwania.

Korzyści lokalne

Jednoczesna produkcja oraz zużycie biopaliw w danym rejonie mogą skutkować wieloma korzyściami poczynając od rozwoju gospodarczego poprzez tworzenie nowych miejsc pracy a kończąc na wzmocnieniu lokalnego bezpieczeństwa energetycznego i zredukowaniu ilości paliw importowanych.

Co więcej, zastosowanie biopaliw, jako czystych produktów w porównaniu do paliw tradycyjnych może wspierać przedsięwzięcia związane z ochroną środowiska i lokalnego klimatu jak również przyczynić się do mniejszej emisji dwutlenku węgla związanej z brakiem konieczności transportowania paliw czy surowców z innych regionów. Przetwarzanie odpadów na energię zostało z powodzeniem wdrożone w niektórych regionach Europy i Świata.

Dostęp do informacji

Jako jeden z najważniejszych aspektów podkreślonych podczas spotkania wymieniona została konieczność odpowiedniego rozpowszechniania informacji i danych na temat biopaliw, zarówno wśród użytkowników jak i ekspertów z tej dziedziny. Działania takie będą miały pozytywny wpływ na podejmowanie właściwych decyzji w dziedzinie biopaliw. Przekazywane informacje powinny dotyczyć różnych gałęzi produkcji i wykorzystania biopaliw, poczynając od danych technicznych na temat pojazdów i samych biopaliw, poprzez gałąź infrastruktury aż do informacji z zakresu regulacji prawnych, dopłat, kredytów preferencyjnych czy innowacyjnych inwestycji. Ważną rolę w procesie rozpowszechniania informacji mają media i powinny one być czynnie włączone w tą gałąź działalności.

Infrastruktura, paliwa, pojazdy i użytkownicy

Potencjalni użytkownicy oraz producenci biopaliw spotykają się z powszechnym problemem – co pierwsze? Jajko czy kura? W tym wypadku pytanie brzmi: co powinno rozwinąć się pierwsze – niezbędna infrastruktura oraz zapasy paliwa czy też najpierw powinna powstać grupa odbiorców biopaliw? Użytkownicy oczekują dostępności do nowych paliw, co w praktyce oznacza większy wybór pojazdów napędzanych biopaliwami oraz możliwość napełnienia baku czyli odpowiednia ilość stacji oferujących biopaliwa. Z drugiej strony producenci samochodów, wytwórcy paliw i organizacje zajmujące się rozwojem infrastruktury przed rozpoczęciem inwestycji potrzebują informacji o wielkości rynku zbytu.

Do grupy użytkowników biopaliw należą reprezentanci różnych grup oraz organizacji, którzy mogą wykorzystywać biopaliw we własnych pojazdach lub też mogą brać czynny udział w procesie wdrażania biopaliw do powszechnego użytku. Do użytkowników biopaliw zaliczamy:

- Właściciele pojazdów mechanicznych, członków grup zrzeszających kierowców, jak również media, jako mające wpływ na opinie publiczną.
- Użytkowników wykorzystujących biopaliwa dla celów przemysłowych i komercyjnych, np. właściciele korporacji transportowych i logistycznych.
- Władze lokalne regionalne oraz krajowe. Szczególnie jednostki porządkowe i administracyjne, np. straż pożarna czy firmy zajmujące się wywozem śmieci.
- Rolnicy, którzy mogą wykorzystywać biopaliwa do maszyn rolniczych, Również członkowie zrzeszeń rolniczych.
- Jednostki odpowiedzialne za transport publiczny.
- Firmy z branży produkcji pojazdów i maszyn.

Regulacje prawne

Aby zapewnić gładkie wdrożenie biopaliw na rynek paliw transportowych, potrzebne są różnego rodzaju programy wspierające inicjatywę. Szczególnie w początkowych fazach zmian narzędzia prawne takie jak ustawy i rozporządzenia zapewnić mogą stabilność procesu oraz zachęcić – zarówno inwestorów do podejmowania działań jak i użytkowników do wykorzystania biopaliw. Jakość paliw oraz ściśle przestrzeganie założonych standardów mają kluczowe znaczenie dla zaufania użytkowników i inwestorów.

Czysty transport w Sztokholmie – flota taksówkowa

Wzrost ilości pojazdów poruszających się na ‘czyste’ paliwa jak również większe wykorzystanie biopaliw ma służyć redukcji emisji dwutlenku węgla i tlenku azotu pochodzących z transportu, na terenie Sztokholmu.



„Naszym celem jest trzydziesto pięć procentowy udział samochodów zasilanych biopaliwami w całkowitej ilości pojazdów jeżdżących w Sztokholmie. Cel ten zamierzamy osiągnąć do roku 2010. Władze miasta dają dobry przykład systematycznie wprowadzając pojazdy zasilane biopaliwami do systemu transportu miejskiego. Plany na rok 2010 przewidują stu procentowe wykorzystanie takich pojazdów w transporcie miejskim.”- powiedziała wice burmistrz Sztokholmu – Ulla Hamilton, która pełni również funkcję pełnomocnika rządu do spraw środowiska w Sztokholmie.

W Sztokholmie pod pojęciem czystego pojazdu rozumie się pojazd, który zasilany jest paliwami odnawialnymi takimi jak etanol czy biogaz. Wykorzystanie takich paliw wiąże się z redukcją emisji gazów cieplarnianych, obniżeniem poziomu hałasu i znacznie czystszym powietrzem w stolicy. Miejski zespół ekspertów zajmujących się sprawami czystego transportu (Clean Vehicles Team) pracuje obecnie nad zrealizowaniem celów postawionych przez władze stolicy Szwecji, kierując wysiłki zarówno w stronę sektora użytkowników prywatnych jak i branży przemysłowej.

Głównym założeniem jednego z realizowanych projektów jest ogólnie rozumiane wsparcie dla wykorzystania biopaliw w korporacjach taksówkowych. W roku 2007 około 300 sztokholmskich taksówek – co stanowi 10% wszystkich taksówek w mieście- wykorzystywało biopaliwa.



W rankingach poszczególnych korporacji prowadzi firma ‘TaxiKurir’, która to zasilą biopaliwami aż jedną-piątą swoich pojazdów. Władze korporacji planują całkowicie przełączyć się na użytkowanie biopaliw do roku 2008.

Magnus Lindgren, kierownik korporacji ‘TaxiKurir’, jest odpowiedzialny za cztery z firmowych samochodów. Dwa z nich przystosował już do wykorzystania

biometanu, „Lubię być jednym z najlepszych jeśli chodzi o ochronę środowiska. Wyższe koszty związane z wykorzystaniem biopaliw rekompensowane są przez znacznie większą ilość klientów, którzy wola poruszać się ekotaksówkami” – mówi Magnus.

Wielu stałych klientów korporacji taksówkowych chce trwale się przyczynić do zmniejszenia emisji szkodliwych gazów i tym samym rejestruje się w bazie danych korporacji jako klienci zainteresowani poruszaniem się wyłącznie ‘czystymi’ taksówkami. Taki system powoduje, iż dyspozytornia automatycznie wysyła do nich pojazdy poruszające się na biopaliwa.

Aby dodatkowo wesprzeć inicjatywę ‘czystych’ taksówek, zastosowane zostały dalsze udogodnienia. Na sztokholmskim lotnisku Arlanda, kierowcy ekotaksówek mają pierwszeństwo w zabieraniu klientów i nie muszą stać w kolejce dla ‘normalnych’ taxi. „Oszczędzam co najmniej godzinę dziennie w związku z tym że podjeżdżam do klientów jako pierwszy” mówi Magnus Lindgren.

Innym udogodnieniem dla właścicieli ekotaksówek jest priorytetowe wykorzystanie ich pojazdów w systemie transportu osób niepełnosprawnych.



Dzięki pomocy Unii Europejskiej, władze Sztokholmu mogły pomóc finansowo właścicielom korporacji taksówkowych w przeobrażeniu ich pojazdów na bardziej ‘zielone’.

W celu uzyskania dodatkowych informacji zapraszamy na strony:

- ➔ www.miljobilar.stockholm.se
- ➔ www.best-europe.org
- ➔ www.trendsetter-europe.org
- ➔ www.miljo.stockholm.se

ICLEI European Secretariat
 Kontakt: biofuels@iclei-europe.org



➔ Nowości polityczne

Nowe wytyczne dotyczące biopaliw przyjęte przez CEN

Europejski Komitet Normalizacyjny CEN (The European Standardization Organization Board) przyjął nowe wytyczne Komisji Europejskiej odnośnie normalizacji biopaliw. Pierwszy dokument M/393 dotyczy ujednoczenia europejskich standardów dla FAEE, w odniesieniu do użycia tej substancji jako paliwa grzewczego oraz paliwa w silnikach diesla. Dokument M/394 dotyczy potrzeby korekty normy europejskiej (EN 590:2004) „paliwa do pojazdów – diesel – wymagania oraz metody testowe”, która to norma charakteryzuje paliwo diesel pochodzenia tradycyjnego. Paliwo to może być mieszane z biodieslem w ilości 10% (obecne zezwolenie 5%).

Praca nad powyższymi dokumentami będzie prowadzona przez Komitet Techniczny CEN (CEN/TC19) „Paliwa gazowe i płynne, smary oraz pochodne produkty ropy naftowej, źródła syntetyczne oraz naturalne”. Podczas ostatniego spotkania w Wiedniu, Komitet zatwierdził zmianę normy FAME (EN 14214), która umożliwiała 10% dodatek biopaliw. Podczas tego spotkania została również podjęta decyzja o rozpoczęciu prac nad FAEE jako paliwem grzewczym oraz silnikowym, w celu sprawdzenia wykonalności zmienionej ustawy (EN 590) oraz aby powiększyć możliwości mieszania o dalsze 10%. W związku z ekstensywnymi planowanymi testami silników samochodowych, proces ten może zająć pewien czas.

Komitet skierował normę dotyczącą etanolu do końcowego głosowania. Norma (EN 15376) zezwala na 5% mieszanie. Komitet zdecydował bezzwłocznie skorygować wyżej wymienioną normę i dążyć będzie do zezwolenia na 10% domieszki etanolu. Równoległe rozpoczęte zostały prace nad wysoko-procentowymi mieszankami benzyny z etanolem (50-85%) oraz nad modernizacją standardów dotyczących LPG. W najbliższej przyszłości przewidziany jest również początek prac nad tzw. paliwami Gtl (paliwo z gazu)

Ortwin Costenoble, NEN
 Kontakt: ortwin.costenoble@nen.nl

Wykorzystanie biopaliw na lotnisku w Monachium

W lipcu 2006 roku ruszył projekt zatytułowany 'Innowacyjne Technologie' ('Innovative Technology') promujący wykorzystanie biopaliw w pojazdach obsługi naziemnej na lotnisku w Monachium. H. Wolz z regionalnego biura ochrony środowiska (Environmental and Regional Policy Office) na monachijskim lotnisku zgodził się udzielić wywiadu dotyczącego działań i postępów w projekcie biopaliwowym.



INEM: Jakie są główne założenia i cele tego projektu?

H.W. Głównym celem tego projektu jest zredukowanie kosztów związanych z poborem energii i obniżenie emisji dwutlenku węgla. Chcemy również stworzyć nowe możliwości dla rolników i hodowców rzepaku z okolic lotniska i w ten sposób wesprzeć rozwój regionalnych surowców biopaliwowych.



INEM: Jak postępuje wdrażanie założeń projektu?

H.W. : Jak do tej pory zbudowaliśmy jedną stację paliwową i planujemy budowę kolejnych. No początku 2007 roku uruchomiliśmy wewnętrzną stację oleju rzepakowego, jesienią w tym roku zamierzamy otworzyć kolejną stację, tym razem zasilającą pojazdy w bioetanol. Dziewiętnaście pojazdów obsługi naziemnej jest zasilane olejem rzepakowym a sześćdziesiąt cztery maszyny jeżdżą na mieszance R₂₀, która składa się w dwudziestu procentach z oleju rzepakowego.

INEM: Jakie są dalsze plany lotniska związane z rozwojem biopaliw?

H.W.: W przyszłym roku zamierzamy zbudować stację biopaliw, z której korzystać będą mogli również okoliczni mieszkańcy. Lotnisko zostanie podłączone do regionalnej sieci dystrybucyjnej biogazu. Pod koniec przyszłego roku zamierzamy aktywnie wesprzeć inicjatywy związane z poparciem dla produkcji bioetanolu.

Modernizacja i wprowadzenie biopaliw do użytkowania przez pojazdy naziemnej obsługi lotniska będzie trwała do roku 2009. W międzyczasie nastąpi przekształcenie czterystu, z 1400 lotniskowych pojazdów, na zasilane biopaliwami. W perspektywie długoterminowej władze lotniska planują zastąpić olejem rzepakowym jedną trzecią wykorzystywanego przez nich obecnie diesla. W zamyśle jest również rozpoczęcie produkcji bio-nafty wykorzystywanej w najnowszych silnikach samolotowych.

Pan H. Wolz z biura 'Environmental and Regional Policy' na lotnisku w Monachium udzielał wywiadu dla INEM/B.A.U.M.

Zadania, możliwości i wyzwania dla użytkowników biopaliw.

← ciąg dalszy ze strony 2

Rola Rządu w działaniach mających na celu wdrożenie biopaliw do powszechnego użytku jest bardzo duża. Analogiczne podejście Rządów do sprawy biopaliw w różnych krajach Europejskich umożliwi stworzenie jednolitej platformy porozumienia i działań jak również da podstawę do utworzenia podobnie działających programów wspierających co umożliwi relatywnie równy rozwój dziedziny biopaliw w całej Europie. Główną rolą lokalnych władz będzie zaproponowanie dodatkowych korzyści płynących z wykorzystania biopaliw.

Działania lokalne

Istnieje wiele metod, które mogą być wykorzystane przez lokalne władze w celu zmiany nastawienia społeczeństwa do wykorzystania biopaliw. Działania takie nie muszą łączyć się z wysokimi kosztami i w większości przypadków mogą być przeprowadzone bez szkody dla lokalnego budżetu oraz na własną rękę – bez włączania władz krajowych czy europejskich. Przykładami takich działań może być wprowadzenie niższych opłat parkingowych dla samochodów zasilanych biopaliwami czy też systemy zakładające zniżki przy zakupie samochodów przystosowanych do wykorzystywania biopaliw.

Biofuel Cite European Partnership ma na celu zidentyfikowanie czynników mających wpływ na produkcję, dystrybucję oraz aspekt ściśle ekonomiczny dotyczący wykorzystania biopaliw dla transportu. Grupy oraz stowarzyszenia zainteresowane tematem proszone są o zarejestrowanie się jako uczestnicy projektu – dzielenie się wiedzą jest kluczem do sukcesu.

Maryke van Staden, ICLEI
Kontakt: maryke.van.staden@iclei-europe.org



→ Więcej Informacji dla użytkowników biopaliw

- www.eltis.org
- <http://biopact.com>

Graz w Austrii: Ekologiczna jazda – „Z patelni do baku!”



W ciągu roku z transportu publicznego w mieście Graz korzysta 98 milionów pasażerów. Pośród różnych środków transportu miejskiego znaleźmy 135 autobusów, które średnio rocznie przejeżdżają dystans 8.5 miliona kilometrów i pochłaniają około 8 milionów litrów diesla, emitując przy tym znaczne ilości gazów cieplarnianych.

W 1999 roku w Graz wszedł w życie program „Ecodrive” w ramach którego opracowany został zrównoważony system przemiany zużytego oleju roślinnego w bardzo cenny produkt – biodiesel. Paliwo to używane jest do zasilania miejskich autobusów, jako odnawialne, redukujące emisję źródło energii.

W roku 2004 od miejskich restauracji odebrane zostało około 280 tysięcy kilogramów zużytego oleju roślinnego, natomiast prywatne domy i

posesje wyprodukowały 75 tysięcy kilogramów takiego oleju. Olej roślinny z obu tych źródeł został wykorzystany do produkcji biodiesla.

Korzyści

Największą zaletą funkcjonowania tego systemu produkcji biodiesla jest możliwość ponownego wykorzystania zużytego oleju roślinnego, który jest raczej trudny do usunięcia jako odpad. Ponowne wykorzystanie pozwala uniknąć negatywnych konsekwencji związanych z ewentualnym ponownym wprowadzeniem zużytego oleju do łańcucha pokarmowego. Eliminacja oleju z systemu oczyszczania ścieków pozwala również skutecznie sam proces oczyszczania, poprawić jego efektywność oraz obniżyć koszty. Dodatkowo, działania związane z odbieraniem oleju z miejsc pierwszego użytkownika pozwalają na utworzenie nowych miejsc pracy.

Finansowanie ochrony środowiska

Władze miasta Graz, w związku z silnie proekologicznym nastawieniem, były w całości odpowiedzialne za finansowanie projektu przekształcenia miejskich autobusów w ekologiczne środki transportu. Również Unia Europejska umacniała inicjatywę w zakresie promocji zrównoważonego transportu jako przyszłości dla Europy. Program wspierany był w ramach projektów CIVITAS/TRENDSETTER nastawionych na innowacyjne rozwiązania związane z produkcją

biodiesla w latach 2002- 2006. Dzięki wsparciu różnych organizacji na dzień dzisiejszy wszystkie autobusy w Graz zasilane są biodieslem.

Technologia

Biodiesel wykorzystywany w autobusach miejskich w Graz produkowany jest w zakładzie SEEK, zlokalizowanym w Mureck w Austrii. SEEK jest firmą zajmującą się technologiczną przemianą zużytego oleju roślinnego na biodiesel. Technologia ta została opracowana przez Uniwersytet w Graz przy współpracy z Technicznym Uniwersytetem w Graz oraz Biodiesel International (BDI).

Uniwersalność

Doświadczenia związane z programem „Ecodrive” wykazały dużą skuteczność a dzięki swojej uniwersalności mogą być zastosowane wszędzie tam, gdzie jako surowiec można wykorzystać zużyty olej roślinny. Podstawowym warunkiem powodzenia programu jest zastosowanie takiej samej struktury wdrożenia jak w Graz. Dzięki pozytywnym doświadczeniom wiele firm w całej Europie może z powodzeniem wprowadzać system wykorzystania biopaliw.

Więcej informacji:

- ➔ www.trendsetter-europe.org
- ➔ www.civitas-initiative.org
- ➔ www.graz.at

Kontakt: inż. Gerhard Ablasser
Gerhard.ablasser@stadt.graz.at

Biogaz w Lille

Natalie Devrient (VITO)

Pierre Hirtzberger & Yves Basen (Komunikacja miejska w Lille)



Wspólnota miejska w Lille jest jedną z przodujących organizacji w Europie jeśli chodzi o wykorzystanie biogazu do napędzania pojazdów. W obecnej chwili gmina zajmuje się również koordynowaniem projektu BIOGASMAX który ma na celu zbudowanie sieci służącej do rozpowszechniania informacji i wiedzy na temat biopaliw na terenie Europy.

Projekt, realizowany w Lille oparty jest na dwóch podobnych tematycznie projektach rozpoczętych przez władze miasta w 1990 roku i

stanowi niejako ich kontynuację. Pierwszy z projektów zakładał wprowadzenie do użytku autobusów napędzanych gazem, podczas gdy w ramach drugiego projektu wykorzystywany miał być biometan pochodzący z procesu fermentacji organicznych części ścieków komunalnych.

W roku 1990 powstał pomysł, aby do transportu miejskiego wprowadzić autobusy zasilane naturalnym gazem. Władze miasta ściśle współpracowały z zarządem programu European Thermie, co w roku 1994 zaowocowało wyprodukowaniem przez firmę Renault prototypu autobusu zasilanego gazem. Krótko po pierwszej produkcji firma Renault dostarczyła jeszcze pięć serii specjalnych autobusów.

W tym samym czasie nadwyżkowe ilości biogazu stały się dostępne jako produkt uboczny z beztlenowego rozkładu osadów ściekowych. Mimo iż, oczyszczalnie wykorzystywały powstały biogaz dla własnych potrzeb związanych z produkcją ciepła i elektryczności, cały czas duże ilości biogazu pozostawały niewykorzystane.

To właśnie w tym czasie nastąpiło połączenie dwóch projektów nadzorowanych przez władze miejskie. Nadwyżki biogazu miały być wykorzystane w autobusach przystosowanych do spalania gazu, po wcześniejszym oczyszczeniu bio-produktu i poprawieniu jego wartości kalorycznej. System przygotowania biogazu do użytku w transporcie miejskim zaczął działać w roku 1998, kiedy to pierwsze sześć ‘czystych’ autobusów zostało oddanych do użytku.

Po tak pomyślnym starcie władze miasta Lille postanowiły rozszerzyć zakres działania projektu. Aby zasilic biogazem więcej niż 100 autobusów potrzebny był rozwój siatki dystrybucyjnej jak również przeskalowanie procesu rozkładu osadów ściekowych oraz poprawa działania instalacji biogazowych. Nowe instalacje gazowe zostały otwarte w roku 2006. Oficjalne otwarcie centrum odzyskiwania odpadów organicznych (Organic Recovery Center) przewidywane jest na koniec roku 2007. Centrum przystosowane jest do oczyszczania 100 tysięcy ton odpadów z gospodarstw domowych w ciągu roku oraz do produkcji lepszego jakościowo biogazu, w ilościach wystarczających do zasilenia ponad stu miejskich autobusów.

Zapraszamy do dyskusji!

Jednym z celów Konsorcjum Biofuel Cities jest udostępnienie ważnych oraz przyjaznych czytelnikowi usług informatycznych i produktów. Konsorcjum dąży do zapewnienia zarówno wysokiego poziomu dostarczanych informacji jak i ilości danych wystarczających do zaspokojenia ciekawości każdego czytelnika. Państwa uwagi będą bardzo dokładnie analizowane i wykorzystane. Pomóżcie nam dostosować poziom kwartalnika do Waszych wymagań i oczekiwań, przesyłając komentarze i propozycje tematów na adres:

sekretariat@biofuel-cities.eu



Dane o wydawcy

Kwartalnik Biofuel Cities wydawany jest w ramach działania koordynacyjnego Biofuel Cities European Partnership. Chcemy informować Państwa na bieżąco o postępach projektu, mającego na celu szersze wdrożenie biopaliw do powszechnego użytku na terenie całej Europy. Bezpłatne kopie kwartalnika dostępne są w:

SenterNovem
PO Box 8242
3505 RE Utrecht, The Netherlands,
secretariat@biofuel-cities.eu,
fax +31 30 231 6491

Wydawca:

International Network
For Environmental Management e.V. (INEM)
Prezes: Ludwig Karg
www.inem.org

Redaktorzy:

Sabine Conrad oraz Dr Michael Stöhr,
B.A.U.M. Consult GmbH,
Gotzinger Str. 48/50
81371 München, Germany/INEM e.V. (copy-editors):
Mark Hindson, Director Sustainable Procurement,
Stefanie Lay, Director Information Services
i Clara Leonard, ICLEI European Secretariat;
Dr John Neeft, Koordynator projektu Biofuel Cities,
SenterNovem.

Podziękowania:

Publikacja ta jest częścią Biofuel Cities European Partnership. Działania te finansowane są z funduszy szóstego programu ramowego Unii Europejskiej i znajdują się w obszarze działalności programu „Alternative motor fuels: Biofuel Cities”



Kwestie prawne

Prawa autorskie publikowanych artykułów należą do ich autorów a informacje zawarte w publikacjach nie mogą być przetwarzane ani publicznie udostępniane bez zgody autorów. Jednocześnie wydawcy informują, iż opinie zawarte w artykułach nie muszą pokrywać się ze zdaniem przedstawicieli Komisji Europejskiej oraz Konsorcjum realizującego projekt Biofuel Cities European Partnership.

Copyright

© 2007, International Network for Environmental Management e.V. (INEM), Hamburg, Germany.

Wszystkie prawa są zastrzeżone. Żadna część tej publikacji nie może być kopiowana bez pisemnego zezwolenia INEM e.V.

Aktualności

Wyjazdy szkoleniowe do Szwecji- Projekt The BEST

W ramach projektu the BEST organizowane są krótkie wyjazdy szkoleniowe dla osób i organizacji zainteresowanych tematem biopaliw. Wielu polityków, dziennikarzy czy osób prywatnych skorzystało już z naszych ofert i poszerzyło swoją wiedzę w zakresie wykorzystania biopaliw oraz wprowadzania „czystych” pojazdów w Szwecji. W celu uzyskania bardziej szczegółowych informacji zapraszamy na stronę:

<http://www.best-europe.org/Pages/ContentPage.aspx?id=476>

Paliwo z McDonald`a

Poprzez wykorzystanie zużytego oleju roślinnego, zmieszanego z olejem rzepakowym uzyskać można czysty, gotowy do wykorzystania biodiesel. Taka technologia wykorzystywana będzie na terenie Wielkiej Brytanii, gdzie zużyty olej rzepakowy odbierany będzie od ponad 900 restauracji McDonald`s, a po przekształceniu go w biodiesel, wykorzystywany do tankowania samochodów dostawczych restauracji.

Planuje się, by w początkowej fazie powstały biodiesel będzie składał się w 85% z odzyskanego oleju roślinnego zbieranego z 3/4 angielskich restauracji Mc Donalda a w 15% z czystego oleju rzepakowego.

http://www.biofuels-news.com/news/mcdonald_vats.html

Pierwsze instalacje biodiesla planowane w Rumunii

Amerykańska grupa zajmująca się produkcją biodiesla „Greenline Industries” w porozumieniu z rumuńskim wytwórcą oleju roślinnego „Ulerom Vaslui” zbuduje i uruchomi pierwszą instalację produkującą biodiesel w Rumunii. Będzie to pierwsze tego rodzaju przedsięwzięcie na terenie wschodniej Europy. Instalacja produkować będzie około 7,5 miliona galonów (25 tysięcy ton) biodiesla rocznie. Firma „Ulerom Vaslui”, która dostarczać będzie olej rzepakowy, słonecznikowy oraz sojowy do produkcji biodiesla, jest w stanie przetwarzać około 12 tyś. ton ziarna miesięcznie.

http://www.biofuels-news.com/news/romania_bio.html

→ Ciekawe publikacje

Komisja Unii Europejskiej (2007):
Raport dotyczący postępu w wykorzystaniu biopaliw oraz innych paliw odnawialnych w krajach członkowskich Unii Europejskiej. Bruksela, Belgia.

Dostępny na stronie:
http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/en/com/2006/com2006_0845en01.pdf

Komisja Unii Europejskiej (2007):
Mapa drogowa rozwoju odnawialnych źródeł energii. Energetyka odnawialna XXI wieku: budowanie stabilnej przyszłości. Bruksela, Belgia.

Dostępny na stronie
http://ec.europa.eu/energy/energy_policy/doc/03_renewable_energy_roadmap_en.pdf

Raporty projektu PREMIA (nr. 1) dostępne są na stronie:
<http://www.premia-eu.org/reports.htm>

- Ulotka informacyjna projektu PREMIA „Narzędzia promocji biopaliw”.
- Ocena działań politycznych dotyczących biopaliw w Europie – doświadczenia oraz polityka przyszłościowa.
- Scenariusze rozwoju biopaliw dla transportu w Unii Europejskiej.

- Wprowadzanie paliw alternatywnych do transportu – sytuacja w poszczególnych krajach europejskich.
- Raport z końcowej konferencji PREMIA – „Biopaliwa w Unii Europejskiej – postęp” Bruksela, 2-3 maja 2007.

Zah et al. 2007 Zah R., Böni H., Gauch M., Hischer R., Lehmann M. and Wäger P. (2007), Analiza cyklu życia produktów energetycznych: Ocena wpływu biopaliw na środowisko.

Streszczenie dostępne na stronie:
http://www.bfe.admin.ch/php/modules/publikationen/stream.php?extlang=endname=en_667574407.pdf&endung=Life

Pełny raport w niemieckiej wersji językowej dostępny jest na stronie „Bundesamt für Energie” www.bfe.admin.ch

Więcej informacji na ten temat można znaleźć na stronie
<http://www.esu-services.ch/cms/index.php?id=49>

jak również w raporcie OECD (DoornBoosh, R. and R. Steenblik (2007): Biopaliwa: Czy lekarstwo jest gorsze niż choroba?) dostępnym na stronie:
<http://media.ft.com/cms/fb8b5078-5fdb-11dc-bofe-0000779fd2ac.pdf>

Informacje z Biofuel Cities

Biofuel Cities European Partnership: Dobry początek

Uruchomienie portalu Biofuel Cities European Partnership w lipcu, wzbudziło duże zainteresowanie wśród reprezentantów różnych grup związanych z biopaliwami. Ponad 750 osób zgłosiło się do czynnego uczestnictwa w projekcie i zyskało dostęp do ponad 220 źródeł informacji oraz danych dotyczących ponad 120 projektów biopaliwowych.

European Partnership przeznaczone jest głównie dla partnerów i współników z branży związanej z produkcją biopaliw dla transportu. Do grupy tej należą władze lokalne, właściciele firm odpowiedzialnych za transport miejski, inwestorzy biorący udział w łańcuchu produkcyjnym biopaliw, instytucje naukowe, organizacje pozarządowe czy też media.

Zapraszamy do przyłączenia się do Biofuel Cities European Partnership. Rejestracji dokonać można na stronie

<http://www.biofuel-cities.eu>

Pierwsze wyjazdy studyjne dla użytkowników biopaliw. Sztokholm, Szwecja.

W pierwszym spotkaniu zorganizowanym przez Biofuel Cities, które miało miejsce w stolicy Szwecji 21 maja 2007 roku uczestniczyli przedstawiciele różnych grup użytkowników biopaliw takich jak władze lokalne, właściciele korporacji transportowych, czy naukowcy z jednostek badawczych. Głównym celem spotkania było zaprezentowanie pozytywnych przykładów wykorzystania biopaliw dla transportu w Sztokholmie.

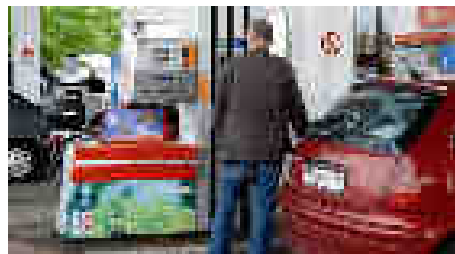
Region sztokholmski jest bardzo zaawansowany w wykorzystaniu biopaliw na cele transportowe. Uczestnicy spotkania mogli dowiedzieć się o sztokholmskich samochodach zasilanych zarówno biopaliwami jak i paliwami tradycyjnymi a także usłyszeć o lokalnym podejściu do budowy nowych jednostek badawczych oraz wspieraniu rynku bioenergetycznego w Szwecji. W ramach spotka-

nia odbyła się również wycieczka do stacji paliwowej E₈₅ oraz do zajezdni 'zielonych' autobusów miejskich.

Specjalny nacisk położony był na wykorzystanie przez władze Sztokholmu możliwości z projektu the BEST – „BioEthanol for Sustainable Transport”. Projekt ten dotyczy wprowadzenia bioetanolu na rynek paliw transportowych jak również na wykorzystaniu samochodów zasilanych więcej niż jednym paliwem czy też etanolem. Więcej szczegółów na ten temat możecie Państwo znaleźć na stronie projektu BEST lub w raporcie dotyczącym spotkania. Informujemy również, że istnieje możliwość zorganizowania w Szwecji kolejnych spotkań w ramach projektu BEST.

Pierwsze warsztaty dla użytkowników biopaliw. 22 maja 2007 Sztokholm, Szwecja.

Raport z powyższych warsztatów jest już dostępny.



Raport i streszczenie wyników pierwszych warsztatów dla użytkowników biopaliw, które to miały miejsce w Sztokholmie dnia 22 maja 2007 roku i odbyły się w ramach projektu Biofuel Cities są już dostępne na stronie internetowej Biofuel Cities.

Celem zorganizowanych warsztatów była dyskusja – w zróżnicowanym gronie końcowych użytkowników biopaliw – na temat ich potrzeb, planów i postrzegania biopaliw jako alternatywnego paliwa jak również na temat barier, przeszkód i możliwych rozwiązań problemów związanych z rozwojem biopaliw. Biorąc pod uwagę kompleksowość zagadnienia wprowadzania biopaliw na rynek, jako miejsce warsztatów



wybrany został Sztokholm – miasto, które w godny sposób radzi sobie z tymi zagadnieniami.

Wyniki spotkania w znacznym stopniu przyczynią się do postępu w Biofuel Cities European Partnership i zostaną wykorzystane do usprawnienia systemu wdrażania biopaliw na poziomie pojedynczych użytkowników.

Władze lokalne, możliwość współpracy dwustronnej

Biofuel Cities European Partnership zaprasza władze lokalne do czynnego włączania się w wymianę informacji i danych dotyczących wykorzystania biopaliw, między miastami i regionami za pomocą tworzenia dwustronnych (twinning) związków partnerskich.

Dlaczego współpraca typu twinning?

Partnerska wymiana informacji pozwala na sięganie do doświadczeń innych jednostek i pozwala obu partnerom na pogłębienie wiedzy.

Wymiana informacji wspierać może również lokalne władze, które w ten sposób uzyskują więcej danych i łatwiej będą mogły skoncentrować się na sprawach najważniejszych dla danego regionu. Działania takie dają możliwość wspólnego rozwiązywania problemów i dyskusji nad trudnymi kwestiami. Dobrze funkcjonujący system dwustronnej wymiany informacji daje możliwość stworzenia stabilnej, długotrwałej współpracy.

Uczestnictwo

Jeśli władze lokalne z danego regionu zainteresowane są takim rodzajem współpracy powinny one skontaktować się z nami w celu otrzymania specjalnego kwestionariusza pozwalającego określić najważniejsze zagadnienia oraz problemy w danym regionie. Kwestionariusz ten pomoże nam dobrać odpowiedniego partnera do współpracy.

ccp@iclei-europe.org

→ Zaproszenie użytkowników biopaliw na drugie warsztaty Biofuel Cities. Sofia 3-4 grudnia 2007

Po doświadczeniach związanych z pierwszymi warsztatami Biofuel Cities, które odbyły się w maju 2007 roku w Sztokholmie zorganizowane zostały kolejne warsztaty, w dniach 3-4 grudnia w Sofii w Bułgarii.

W ramach warsztatów użytkownicy biopaliw, m.in. przedstawiciele władz lokalnych, właściciele firm transportowych jak

również rolnicy, głównie z centralnej, wschodniej i południowej Europy mieli możliwość przedyskutowania najważniejszych kwestii dotyczących wykorzystania biopaliw. Poprzez wymianę doświadczeń oraz „burzę mózgów”, uczestnicy warsztatów mieli okazję przedyskutować istniejące problemy związane z wykorzystaniem paliw alternatywnych jak również zająć się analizą braków w systemie wdrażania takich

paliw do powszechnego użytku.

Serdecznie zapraszamy do uczestnictwa w warsztatach, podzielenia się własną wiedzą i wsparcia naszych doświadczeń.

Ilość wolnych miejsc jest ograniczona – jeśli jesteś użytkownikiem biopaliw i chciałbyś wziąć udział w warsztatach, prosimy o wysłanie listu motywacyjnego do sekretariatu Biofuel Cities.

Kontakt: sekretariat@biofuel-cities.eu

Kalendarz

→ 5-7 Listopada 2007

Międzynarodowy Kongres Biodiesla, Wiedeń, Austria

International Congress on BioDiesel: The Science and The Technologies

5-7 November 2007
 1100a/Wiedeń
 Vienna, Austria



Poruszane podczas Międzynarodowego Kongresu Biodiesla zagadnienia naukowe i technologiczne mają szansę przyciągnąć bardzo szerokie grono słuchaczy. Spotkają się tam zarówno producenci jak i naukowcy, którzy wspólnie będą omawiać problemy związane z biodieslem. Program kongresu koncentruje się na nauce i jej wpływie na przemysł. Prelegenci z Europy Azji oraz obu Ameryk będą przedstawiać swój punkt widzenia i dzielić się doświadczeniem.

Więcej informacji

<http://www.aocs.org/meetings/biodiesel/>

→ 7-9 listopada 2007

Czyste paliwa i pojazdy. Europejska wystawa i sympozjum. Sztokholm, Szwecja



Wprowadzanie do użytku powszechnego 'czystych' paliw oraz pojazdów zasilanych takimi paliwami związane jest ze zmniejszeniem wpływu na globalną zmianę klimatu oraz zredukowaniem zależności sektora transportowego od paliw mineralnych. W ramach seminarium przedstawione zostaną produkty oraz systemy implementacyjne służące wprowadzaniu mniej szkodliwych paliw oraz pojazdów do sektora transportu jak również dane i informacje o obecnie prowadzonych europejskich i krajowych projektach dotyczących tego tematu.

Podczas spotkania odbędzie się uroczyste otwarcie Biofuel Cities European Partnership.

Dodatkowe informacje:

www.cleanvehicles.net

→ 14-15 listopada 2007

Porozumienie na rzecz czystego transportu. Arnheim, Holandia

W dniach 14-15 listopada tego roku w Arnheim w Holandii odbędzie się konferencja „porozumienie na rzecz czystego transportu”. Konferencja zorganizowana została przez władze miasta Arnheim we współpracy z Biurem Federalnym z regionu północnej Rhine-Westphalia w Niemczech. Główne tematy konferencji dotyczyć będą alternatywnych paliw i technologii a w szczególności wykorzystania wodoru, biopaliw, naturalnego gazu oraz silników elektrycznych. Jako najważniejszy cel konferencji wymienione zostało wzmocnienie współpracy

między partiami politycznymi i różnego rodzaju organizacjami. Kooperacja taka zaowocować ma lepszymi rozwiązaniami w dziedzinie transportu jak również lepszym dostępem do danych i metodami rozpowszechniania wiedzy. W ramach seminarium odbędą się również warsztaty Biofuel Cities dotyczące wykorzystania bioetanolu oraz innych mieszanek biopaliw dla transportu.

Osoba kontaktowa: Rene Wismeijer:

r.wismeijer@senternovem.pl

→ 19-20 Listopada 2007

Konferencja dotycząca światowych rynków biogazu. Bruksela, Belgia

W ramach międzynarodowego szczytu dotyczącego światowych rynków biogazu spotkają się liderzy tych właśnie rynków z różnych państw Świata. Dyskusja dotyczyć będzie głównie łańcucha produkcji biogazu przy czym nacisk zostanie położony na zwiększenie zapotrzebowania i ilości produkowanego biogazu.

Szczegółowe informacje

www.greenpowerconferences.com

→ 19-20 Listopada 2007

Zarządzanie i mobilność. Nantes, Francja.

Odbijające się dwa razy do roku forum dotyczące zrównoważonego transportu ma na celu wypracowanie długoterminowych metod stymulujących międzynarodową współpracę pomiędzy władzami lokalnymi, naukowcami technologami oraz odbiorcami paliw. Wspomniana kooperacja dotyczyć ma zrównoważonych rozwiązań w dziedzinie zarządzania.

Dalsze informacje:

http://www.governance_mobility.org/

→ 9-10 Stycznia 2008

Szóste Europejskie Forum na temat biopaliw. Rotterdam, Holandia.



Coroczne forum dotyczące biopaliw gromadzi setki uczestników z różnych gałęzi branży biopaliwowej. W przyszłym roku, w Rotterdamie głównym tematem dyskusji będą możliwości oraz bariery związane z umacnianiem produkcji biopaliw. Raporty, plakaty oraz różnego rodzaju prezentacje przedstawione w ramach spotkania pomogą w wypracowaniu metod obniżenia negatywnego wpływu produkcji biopaliw na środowisko. Serdecznie zapraszamy do udziału w forum. Państwa wiedza pozwoli usprawnić działanie wielu gałęzi związanych z biopaliwami.

Dalsze informacje:

www.europiont-bv.com/events/?biofuel2008

Zaproszenie na uroczystą inaugurację Biofuel Cities w Sztokholmie

Biofuel Cities jest wspierany przez szósty program ramowy Komisji Europejskiej, jako europejski program promujący innowacyjne technologie oraz pomagający we wdrożeniu biopaliw do powszechnego użytku w miastach. Program Biofuel Cities skupia się na kompleksowych zadaniach związanych z biopaliwami- poczynając od rozwoju źródeł surowców do produkcji biopaliw, poprzez dystrybucję i końcowe zużycie aż do aspektów prawnych takich jak starania o zwiększenie procentowego udziału biokomponentów w benzynie i oleju napędowym. Generalny Dyrektoriat Energii i Transportu (The Directorate General for Energy and Transport) postrzega Biofuel Cities jako działanie koordynujące wysiłki w celu rozszerzenia powszechnego zastosowania biopaliw na terenie Unii Europejskiej, co wiązać się będzie z wypełnieniem ambitnych celów postawionych przez Radę Europejską.

„Osobiście postrzegam **Biofuel Cities** jako wspaniałe źródło informacji i danych dotyczących różnych aspektów promowania biopaliw w Unii Europejskiej. Widzę w tej organizacji również jedyną, europejską jednostkę, która poprzez swoje działania stara się dotrzeć do obywateli Europy, czyli do właściwych użytkowników biopaliw. Z tego też powodu mam wielką przyjemność zaprosić Państwa na uroczystą inaugurację Biofuel Cities, które będzie miało miejsce **8 listopada** w Sztokholmie, podczas konferencji „Czyste pojazdy i paliwa”



Kyriakos Maniatis

DG TREN (Directorate-General Energy and Transport of the European Commission)