

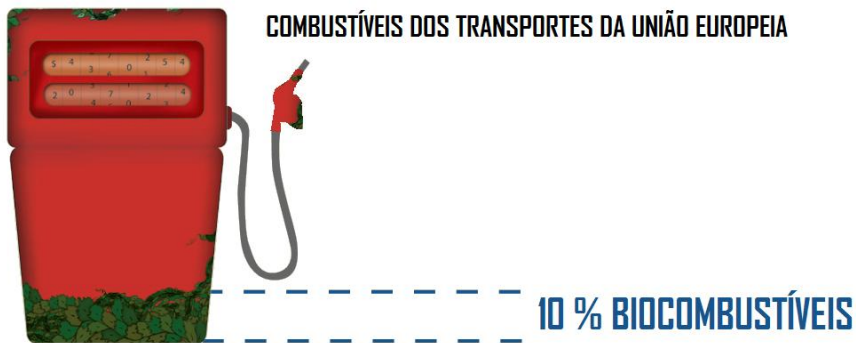
# PROMOTORES & IMPACTES DA POLÍTICA DE BIOCOMBUSTÍVEIS DA EUROPA

É necessária urgentemente uma reforma para travar o avanço de biocombustíveis insustentáveis e para promover as soluções corretas para descarbonizar o sistema europeu de transportes.

## POLÍTICAS DA UNIÃO EUROPEIA

### **Biocombustíveis e a Diretiva das Energias Renováveis (RED)**

Os Estados Membros são obrigados a utilizar 10% de energia proveniente de fontes renováveis nos transportes, sobretudo biocombustíveis, até 2020. A RED apresenta vários critérios de sustentabilidade que visam evitar mudanças no uso dos solos e que definem uma redução mínima de emissões de CO<sub>2</sub> em comparação com os combustíveis fósseis para que possam ser elegíveis para esta diretiva (e assim receber subsídios do Estado). Estes critérios atualmente não contêm medidas para calcular as emissões massivas de carbono causadas pela agricultura em expansão para acomodar a nova procura por biocombustíveis: as chamadas Alterações Indiretas de Uso de Solos - **AUIS** (em inglês **ILUC** – *Indirect Land Use Change*).



### **Biocombustíveis e a Diretiva para a Qualidade dos Combustíveis (FQD)**

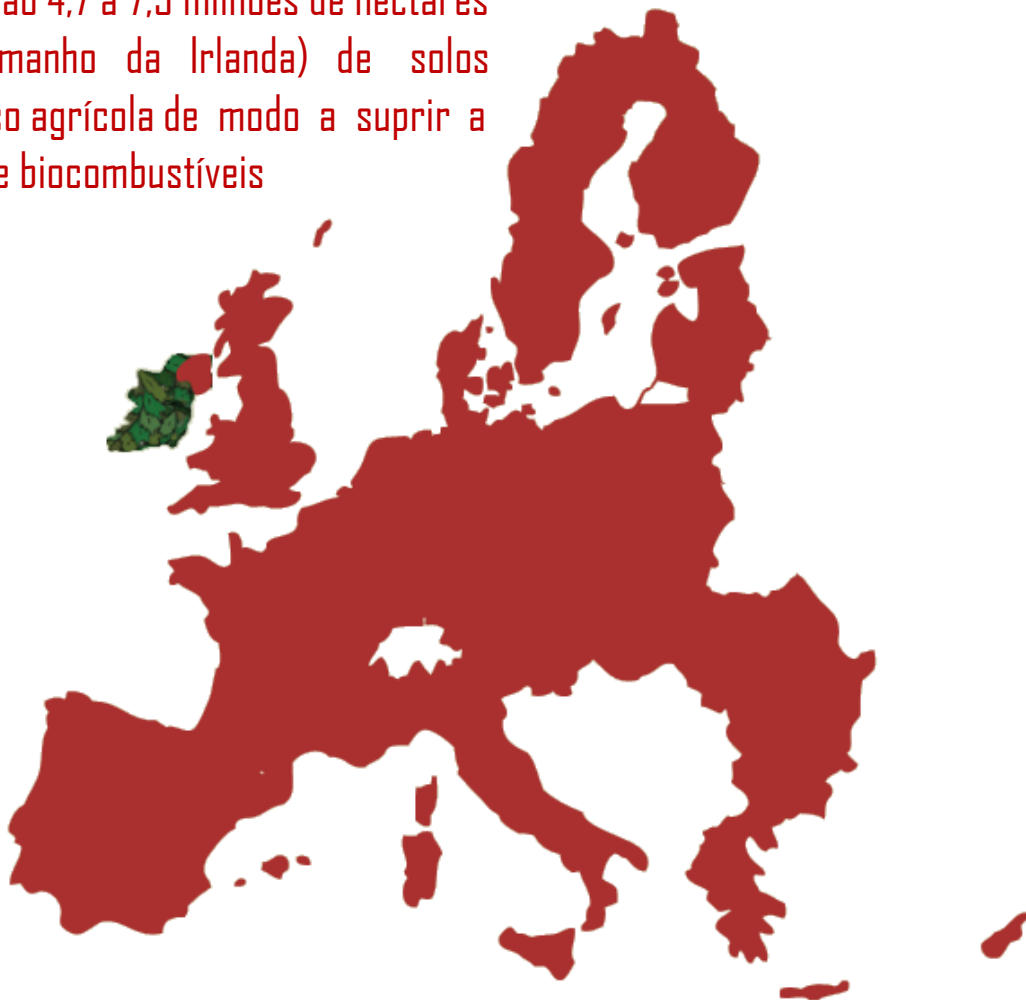
Esta Diretiva obriga a que os fornecedores de combustíveis reduzam a pegada de carbono das unidades de combustível dos transportes em 6% até 2020 – usar mais biocombustíveis é uma das maneiras destes fornecedores poderem consegui-lo. Os mesmos critérios de sustentabilidade do RED também se aplicam à FQD – e nas duas diretivas não estão contabilizadas as emissões por alterações de uso do solo.

## O QUE SÃO AS ALTERAÇÕES INDIRECTAS DE USO DOS SOLOS?

As políticas da União Europeia criaram uma maior procura por biocombustíveis, aumentando a procura global por terras agrícolas. Para responder à procura crescente por novos solos, ecossistemas frágeis e depósitos de carbono como as florestas, turfeiras e pradarias estão ser convertidos em solos cultivados. Isto provoca uma perda de biodiversidade e um aumento substancial de emissões de gases com efeito de estufa (GEE) através da aragem dos solos e da remoção da vegetação.

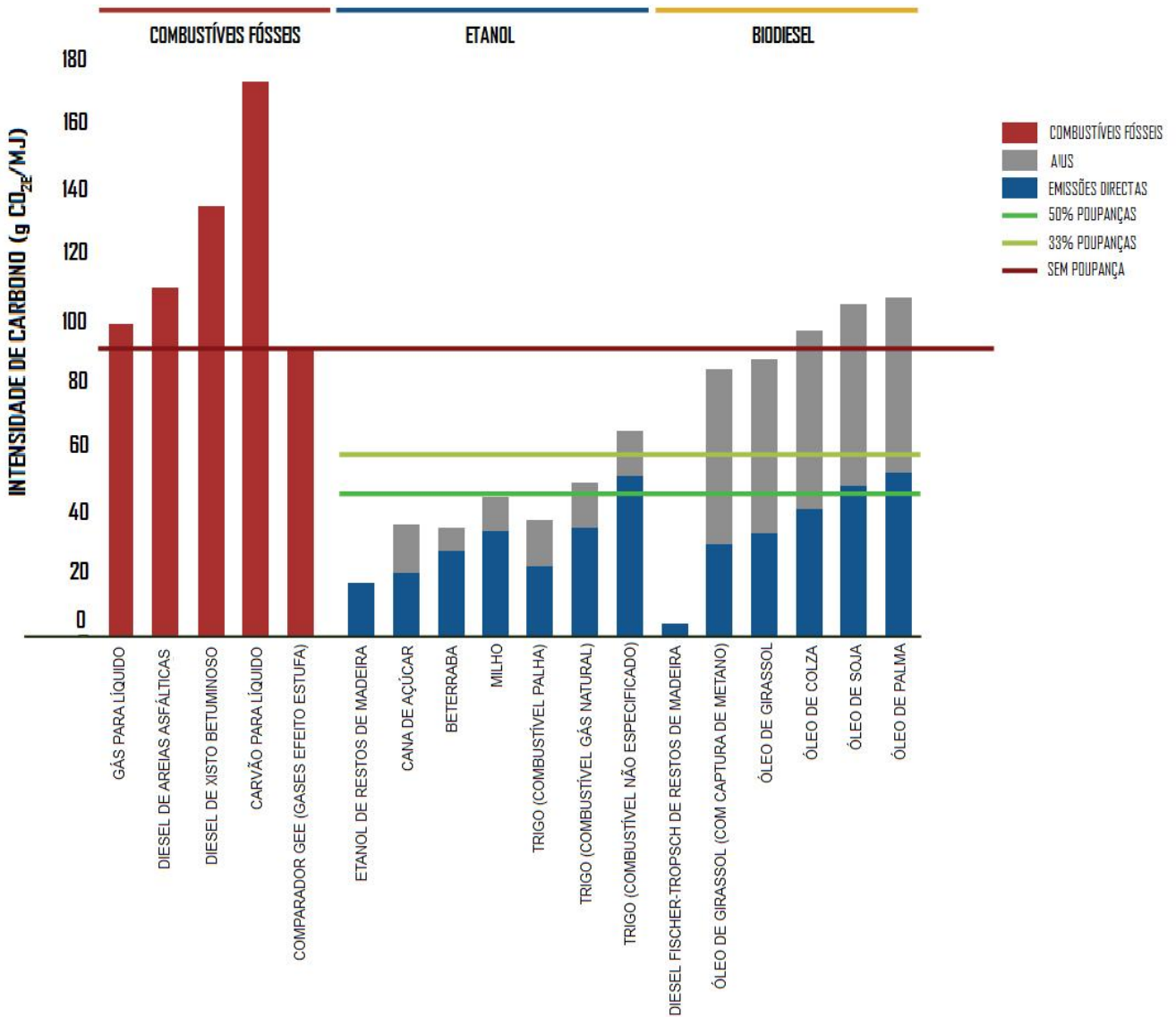
Devido às alterações indirectas de uso dos solos (AIUS ), espera-se que haja um aumento de 313 a 646 MT CO<sub>2</sub>-eq (milhões de toneladas de dióxido de carbono equivalente) de emissões para a atmosfera entre 2011 e 2020. É o equivalente a adicionar 14 a 29 milhões de carros na Europa em 2020. <sup>1</sup>

Até 2020, aumentarão 4,7 a 7,9 milhões de hectares (uma área do tamanho da Irlanda) de solos convertidos para uso agrícola de modo a suprir a procura adicional de biocombustíveis na Europa a 27. <sup>2</sup>



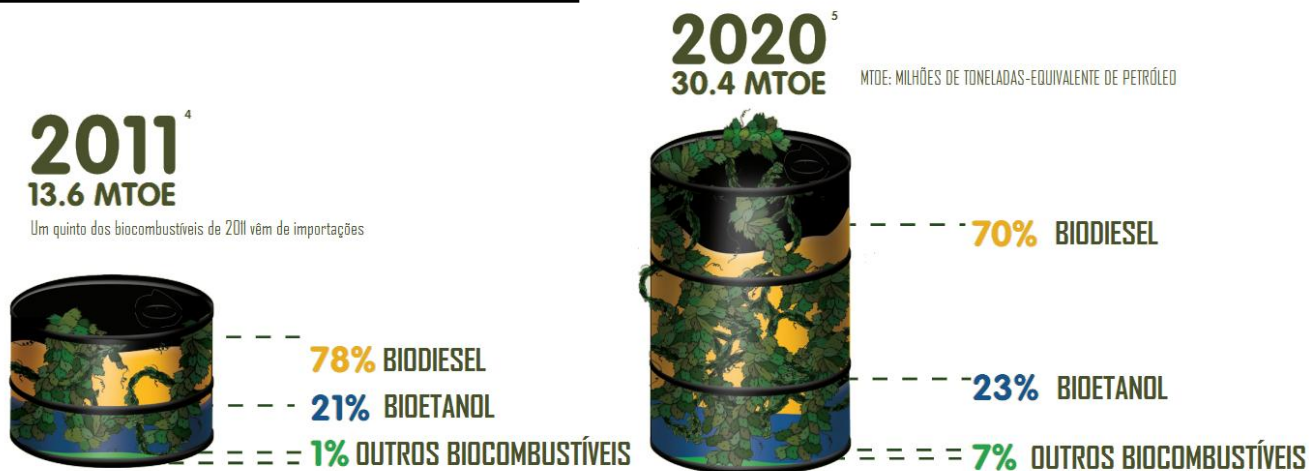
# EMISSIONES REAIS DE CO2 DE BIOCOMBUSTÍVEIS (COM AIUS)

Diferentes culturas agrícolas têm diferentes níveis de emissões AIUS, e as matérias-primas para produzir biodiesel são das que apresentam maior impacto climático. De acordo com o avaliação de impacto da Comissão Europeia, o biodiesel com origem no óleo de palma, soja ou colza emite mais CO<sub>2</sub> que gasóleo (diesel) fóssil obtido a partir do petróleo convencional.



Para atingir uma verdadeira poupança nas emissões de GEE, é absolutamente crucial que as emissões de carbono sejam contabilizadas com precisão para biocombustíveis e combustíveis fósseis. Com os biocombustíveis, isso significa incluir os fatores de emissão associados às alterações de uso do solo no cálculo das emissões totais.

# CONSUMO ACTUAL E PREVISTO DE BIOCOMBUSTÍVEIS NA UE



## IMPACTE DOS BIOCOMBUSTÍVEIS NA PRODUÇÃO ALIMENTAR E EFEITOS SOBRE O PREÇO DOS ALIMENTOS

### Fracção dos biocombustíveis na produção global de alimentos



### IMPACTO REGIONAL - HOJE OS BIOCOMBUSTÍVEIS CONSOMEM:



### Impacto esperado nos preços globais dos alimentos até 2021



“Os preços dos alimentos estão substancialmente mais altos do que estariam se não houvesse produção de biocombustíveis”, defende a FAO, a OCDE e o Banco Mundial. Estes organismos recomendam: “Os Governos do G20 devem eliminar das atuais políticas as disposições que subsidiam a produção ou o consumo de biocombustíveis”.

Price volatility in Food and Agricultural Markets: Policy responses. A 2011 report by FAO, IFAD, IMF, OECD, UNCTAD, WFP, the World Bank, the WTO, IFPRI and the UN HLTF.

# SUBSÍDIOS PÚBLICOS GLOBAIS <sup>8</sup>

Os biocombustíveis, que contam para a Diretiva de Energia Renovável (RED) e para a Diretiva da Qualidade dos Combustíveis (FQD), são elegíveis para os pagamentos diretos dos Governos Nacionais no âmbito da PAC – Política Agrícola Comum – para a obtenção de benefícios fiscais ou metas obrigatórias de incorporação na composição dos combustíveis rodoviários, transferindo os custos dos governos para os consumidores.



Apesar dos benefícios ambientais dos biocombustíveis serem muito questionáveis, os biocombustíveis foram o principal recetor de subsídios públicos em 2010, no âmbito das energias renováveis.

## ÁGUA

Globalmente, a agricultura é responsável por 70% do consumo de água doce, num mundo que está já em luta com a crescente escassez de água e com a necessidade de produzir mais alimentos para suportar a crescente população mundial. Os biocombustíveis aumentam ainda mais essa pressão.



## BIODIVERSIDADE



As alterações do uso dos solos devido à procura crescente por biocombustíveis, resultante das metas europeias, conduz à desflorestação e à destruição de turfeiras e pradarias. A abundância de espécies (uma medida da biodiversidade) nas áreas convertidas à produção de biocombustíveis será, em média, reduzida e, aproximadamente 85%.<sup>10</sup>

## OCUPAÇÃO DE TERRAS

37 milhões de hectares de terra foram até agora adquiridos para a produção de biocombustíveis, de acordo com a *International Land Coalition*, o que faz dos biocombustíveis um dos principais promotores na corrida à aquisição de terras nos últimos anos.<sup>11</sup>

## CONSUMO ACTUAL E PREVISTO DE BIOCOMBUSTÍVEIS NA UE

Existem evidências de que não só que o biodiesel tem efeitos climáticos mais nefastos que os combustíveis fósseis que pretendem substituir, mas também que os biocombustíveis têm um pior desempenho que os combustíveis fósseis numa série de outros indicadores ambientais. Ao avaliar o impacto ambiental dos biocombustíveis o *EMPA Institute*, na Suíça,<sup>12</sup> concluiu que, em comparação com os combustíveis fósseis, o ciclo de vida dos biocombustíveis tem maior impacto no clima, causa eutrofização devido ao escoamento para as linhas de água dos fertilizantes usados nas culturas, provoca acidificação, depleção do ozono e impactos na saúde humana.

## A União Europeia deveria:

- abolir as metas para a utilização de biocombustíveis no sector de transportes
- incluir uma contabilização correta do carbono (com os fatores de emissão relativos às alterações indiretas do uso dos solos – AIUS ou ILUC) na RED (Diretiva das Energias Renováveis) e FQD (Diretiva da Qualidade dos Combustíveis)
- reforçar a alargar os critérios de sustentabilidade

Assim conseguem-se os incentivos corretos para nos afastarmos dos biocombustíveis insustentáveis, caminhando para um futuro com transportes mais limpos, baseado em tecnologias de poupança energética, eletricidade renovável em automóveis e uso limitado dos combustíveis resultantes de resíduos e desperdícios (por ausência de definições claras sobre critérios de sustentabilidade aplicáveis, de modo a evitar desvios e respeitar a hierarquia dos resíduos).



- 1, 2, 5 – IEEP (2011) Anticipated Indirect Land Use Change Associated with Expanded Use of Biofuels and Bioliquids in the EU. [http://www.ieep.eu/assets/786/Analysis\\_of\\_ILUC\\_Based\\_on\\_the\\_National\\_Renewable\\_Energy\\_Action\\_Plans.pdf](http://www.ieep.eu/assets/786/Analysis_of_ILUC_Based_on_the_National_Renewable_Energy_Action_Plans.pdf)
  - 3 – European Commission (2012) Impact Assessment accompanying ILUC proposal, [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/fuel/docs/swd\\_2012\\_343\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/fuel/docs/swd_2012_343_en.pdf)
  - 4 - EurObserv'ER (2012) Biofuels barometer, <http://www.eurobserv-er.org/pdf/baro212.asp>
  - 6 – OECD (2011) Price Volatility in Food and Agricultural Markets: Policy Responses, <http://www.oecd.org/tad/agriculturaltrade/48152638.pdf>
  - 7 – IEEP (2012) EU Biofuel Use and Agricultural Commodity Prices: A Review of the Evidence Base, [http://www.ieep.eu/assets/947/IEEP\\_Biofuels\\_and\\_food\\_prices\\_June\\_2012.pdf](http://www.ieep.eu/assets/947/IEEP_Biofuels_and_food_prices_June_2012.pdf)
  - 8 – IISD (2012) State of Play on Biofuel Subsidies: Are policies ready to shift? <http://www.iisd.org/publications/pub.aspx?id=1624>
  - 9 – FAO (2009) Water at FAO: Information Note, <http://www.fao.org/nr/water/docs/wateratfao.pdf>
  - 10 – JRC (2011) Estimate of GHG emissions from global land use change scenarios, [http://iet.jrc.ec.europa.eu/sites/default/files/documents/scientific\\_publications/2011/technical\\_note\\_eu24817.pdf](http://iet.jrc.ec.europa.eu/sites/default/files/documents/scientific_publications/2011/technical_note_eu24817.pdf)
  - 11 – International Land Coalition (2011) Land Rights and the Rush for Land: Findings of the Global Commercial Pressures on Land Research Project, <http://www.landcoalition.org/cpl/CPL-synthesis-report>
  - 12 – EMPA (2012) Harmonisation and extension of the bioenergy inventories and assessment, [http://www.empa.ch/plugin/template/empa\\*/125527](http://www.empa.ch/plugin/template/empa*/125527)
- /l=2/changelang=true/lartid=125595/orga=/type=/theme=/bestellbar=/new\_abt=/uacc=



Esta é a tradução da LPN e da Quercus de uma publicação financiada em parte pela União Europeia, através de subvenções de funcionamento à BirdLife, EEB, FoEE e T&E.