



Ministerstwo Klimatu i Środowiska

Podsekretarz Stanu
Miłosz Motyka

DRP-WJPT.050.2.2024.OS
3084392.12007822.9698656
Warszawa, 20-03-2024

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 1668 (K10INT1668) Pana Posła Daniela Milewskiego w sprawie zwiększenia dopuszczalnej zawartości biokomponentów w benzynie silnikowej 95-oktanowej w kontekście dyskryminacji osób posiadających starsze modele samochodów osobowych, proszę o przyjęcie co następuje.

Od 1 stycznia 2024 r. na stacjach paliw w Polsce rozpoczęto wprowadzanie do obrotu benzyny silnikowej E10 (tj. benzyny silnikowej o liczbie oktanowej 95 zawierającej w swoim składzie do 10% objętościowo bioetanolu), która to sukcesywnie zastąpiła benzynę silnikową E5 (tj. benzynę silnikową o liczbie oktanowej 95 zawierającą w swoim składzie do 5% objętościowo bioetanolu).

Benzyna E10 została wprowadzona na rynek w wyniku nowelizacji ustawy z dnia 25 sierpnia 2006 r. o biokomponentach i biopaliwach ciekłych (Dz. U. z 2022 r. poz. 403 i 2411) dokonanej ustawą z dnia 13 lipca 2023 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie biogazowni rolniczych, a także ich funkcjonowaniu (Dz.U. 2023 r. poz. 1597), procedowaną przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi (nr wykazu RCL: UD485, kadencja IX)

Powyższa zmiana ustawy wprowadziła m.in. nowy poziom obligatoryjnego blendingu, czyli wymaganego udziału biokomponentów w paliwach zużywanych w transporcie drogowym, dla benzyn silnikowych o kodzie CN 2710 12 45 (benzyna 95-oktanowa) ustalając, że mają one zawierać minimum 5,3% biokomponentów (w przeliczeniu energetycznym), w tym 4,59% powinno zostać zrealizowane bioetanołem. Podmioty wprowadzające do obrotu benzynę silnikową 95-oktanową, żeby osiągnąć wymagany przepisami prawa poziom obligatoryjnego blendingu dodają do tych paliw zwiększoną ilość bioetanolu, co skutkuje dostępnością na stacjach benzyny E10, należy jednak wskazać, iż obrót benzynami silnikowymi 95-oktanowymi z 5-procentową zawartością biokomponentu jest w świetle prawa nadal możliwy.

Głównym celem wprowadzenia nowego paliwa jest ograniczenie negatywnego wpływu sektora transportu na zdrowie ludzi i środowisko naturalne, w tym poprawa jakości powietrza w dużych miastach, gdzie transport samochodowy jest głównym emitentem zanieczyszczeń (smogu). Trzeba też wspomnieć, że Polska, jak i inne państwa Unii Europejskiej, dąży do neutralności klimatycznej do 2050 r. W 2020 r. wszystkie państwa UE zaakceptowały zwiększony cel redukcji emisji gazów cieplarnianych do co najmniej 55% do 2030 r. względem roku 1990. Polska jako kraj członkowski UE musi przestrzegać przepisów unijnych. Obecnie, na podstawie unijnych dyrektyw, Polska jest zobowiązana do osiągnięcia

do 2030 r. 29-procentowego udziału paliw pochodzących z surowców odnawialnych w paliwach zużytych w transporcie. Wprowadzenie benzyn z 10-procentową zawartością biokomponentu jest jednym z najtańszych instrumentów wykorzystywanych do realizacji ww. celu. Jednocześnie należy wskazać, iż instrument ten pozwala na wykorzystanie potencjału polskiego rolnictwa, co jednocześnie oznacza większe bezpieczeństwo zaopatrzenia.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że benzyna silnikowa E10 jest kompatybilna z większością samochodów osobowych wyposażonych w silniki o zapłonie iskrowym. Przeważająca większość takich pojazdów wyprodukowanych po 1 stycznia 2010 r. jest przystosowana do stosowania benzyny silnikowej E10, ale pojazdy kompatybilne z E10 były wprowadzane na rynek już przed 2000 r.

Według wyliczeń Ministerstwa Klimatu i Środowiska, spośród wszystkich zarejestrowanych w Centralnej Ewidencji Pojazdów i Kierowców (CEPiK) samochodów osobowych z silnikiem benzynowym, których jest 11 624 747, niedostosowanych do nowego rodzaju paliwa może być ok. 8,65%.

Co istotne, część z zarejestrowanych w CEPiK samochodów to pojazdy nieużytkowane jednak poprzez zaniedbanie lub omyłki nie zostały wycofane z CEPiK, lub pojazdy użytkowane bardzo rzadko. Tym samym, ostatecznie odsetek pojazdów osobowych z silnikami benzynowymi niedostosowanych do tankowania benzyny E10 jest jeszcze niższy niż wskazano powyżej.

Mając na uwadze powyższe należy wskazać, że problem z możliwością tankowania samochodów osobowych benzyną E10 o liczbie oktanowej 95 nie dotyczy milionów Polaków, lecz znacznej mniejszości grupy kierowców. W związku z powyższym Ministerstwo Klimatu i Środowiska nie planuje przedłużenia możliwości tankowania benzyny E5 o liczbie oktanowej 95.

Z wyrazami szacunku

Miłosz Motyka
Podsekretarz Stanu
Ministerstwo Klimatu i Środowiska
/ – podpisany cyfrowo/

Do wiadomości:

1. Departament Spraw Parlamentarnych w KPRM