



Minister Klimatu i Środowiska

DOZE-BIO.050.3.2025.JK
3628584.14342156.11548381
Warszawa, 05-02-2025

Pan
Szymon Hołownia
Marszałek Sejmu RP

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr K10INT7100 p. Daniela Milewskiego w sprawie skutków stosowania benzyny E10 w pojazdach z silnikami starszej generacji oraz zagrożeń w obszarze dostępności paliw alternatywnych, przekazuję odpowiedzi na pytania historycznie będące przedmiotem prac w Ministerstwie Klimatu i Środowiska, a obecnie znajdujące się we właściwości ministra właściwego ds. gospodarowania surowcami energetycznymi:

Ad.1 Jakie działania planuje podjąć Ministerstwo Klimatu i Środowiska, aby zapewnić właścicielom samochodów niekompatybilnych z benzyną E10 dostęp do paliw, które nie zaszkodzą ich pojazdom?

Ad.2 Czy ministerstwo przewiduje programy wsparcia lub rekompensaty dla właścicieli starszych pojazdów, których koszt użytkowania może wzrosnąć ze względu na konieczność stosowania alternatywnej, droższej benzyny E5, jeśli jej dostępność zostanie ograniczona?

Ad.3 Na podstawie przeprowadzonych wówczas analiz, proszę o informację w jaki sposób ministerstwo zamierzało monitorować wpływ stosowania benzyny E10 na pojazdy starszej generacji, których silniki mogą być podatne na uszkodzenia w wyniku stosowania paliw o wyższej zawartości bioetanolu?

Ad.4 Czy resort przeprowadził analizy i konsultacje z producentami oraz serwisantami pojazdów na temat długoterminowych konsekwencji stosowania tego rodzaju paliw przez pojazdy do nich nieprzystosowane? Jeśli tak, jakie wnioski wynikają z tych analiz?

Ad.6 Czy ministerstwo analizowało rzeczywisty wpływ benzyny E10 na ostateczne statystyki emisji CO₂, biorąc pod uwagę, że starsze pojazdy na skutek stosowania tego paliwa mogą być eksploatowane mniej efektywnie lub mogą wymagać częstszych napraw?

Na początku należy zaznaczyć, że benzyny, o zwiększonej zawartości bioetanolu - e10 zostały wprowadzone ustawą z dnia 13 lipca 2023 r. o ułatwieniach w przygotowaniu i realizacji inwestycji w zakresie biogazowni rolniczych, a także ich funkcjonowania (Dz. U 1597), prowadzoną przez Ministerstwo Rolnictwa i Rozwoju Wsi.

Powyzsza zmiana ustawy wprowadziła m.in. nowy poziom obligatoryjnego blendingu, czyli wymaganego udziału biokomponentów w paliwach ciekłych 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 bioetanol. W efekcie podmioty wprowadzające do obrotu benzynę silnikową 95-oktanową aby spełnić ww. wymogi osiągając 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 rodzaju paliwa ciekłego 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). Należy również podkreślić, że Polska, podobnie jak pozostałe państwa Unii Europejskiej UE, dąży do neutralności klimatycznej do 2050 r. W 2020 r. wszystkie państwa UE zaakceptowały zwiększony cel redukcji emisji gazów cieplarnianych co najmniej do poziomu 55% do 2030 r. względem emisji z roku 1990 – a Polska, jako kraj członkowski UE, jest zobowiązana do przestrzegania 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 oraz stabilność krajowego sektora rolnego.

W odniesieniu do pytania nr 1 należy dodatkowo podkreślić, że kierowcom posiadającym samochody niekompatybilne z benzyną E10 zapewniono dostęp do benzyny silnikowej o mniejszej zawartości biokomponentów, tj. benzyny E5 98-oktanowej. Warty podkreślenia jest również fakt, że benzyna silnikowa E10 jest kompatybilna z większością samochodów osobowych wyposażonych w silniki o zapłonie iskrowym.

Należy również mieć na uwadze, że przeważająca większość pojazdów silnikowych wyprodukowanych po 1 stycznia 2010 r. jest przystosowana do stosowania benzyny silnikowej E10, natomiast pojazdy kompatybilne z E10 były wprowadzane na rynek już przed 2000 r.

Według wycień 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 ciekłego 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 benzynowym niedostosowanych do tankowania benzyny E10 jest jeszcze niższy niż wskazano powyżej.

W zakresie pytania nr 2 należy przyjąć, że wprowadzenie paliwa ciekłego E10 zostało poprzedzone wnikliwymi oraz kompleksowymi konsultacjami. Dodatkowo prowadzona była kampania informacyjna w celu zaadresowania ewentualnych obaw związanych z użytkowaniem benzyn silnikowych E10. W ramach kampanii uruchomiona została przeglądarka internetowa (<https://e10.klimat.gov.pl/>) mająca na celu ułatwienie kierowcom pozyskania informacji na temat kompatybilności posiadanego auta z paliwem ciekłym E10. Odpowiedź na pytanie, czy obecnie w ministerstwie są prowadzone prace nad programami wsparcia dla osób wskazanych w pytaniu w przypadku hipotetycznego ograniczenia

dostępności benzyny silnikowej E5 jest poza zakresem kompetencji Ministerstwa Klimatu i Środowiska.

Odpowiadając na pytanie nr 3 i 4 należy przede wszystkim przekazać, że nie zaleca się stosowania paliwa ciekłego E10 w pojazdach do tego nie przeznaczonych. W powyższym celu została uruchomiona wspomniana wcześniej wyszukiwarka. Ministerstwo nie może ponosić odpowiedzialności za stosowanie paliw niezgodnych z zaleceniami producenta auta. W konsekwencji czego nie były zlecane badania nad stosowaniem paliwa ciekłego E10 w silnikach nieprzystosowanych do tego rodzaju paliwa.

W kontekście pytania nr 6 informuję, że stosunek emisji zanieczyszczeń pomiędzy benzyną silnikową E10 a benzyną silnikową E5 może różnić się w zależności od kilku czynników, w tym rodzaju silnika, technologii stosowanej w pojeździe, warunków eksploatacji i składu chemicznego paliwa. Zgodnie z raportem ePure – organizacji zajmującej się wykorzystaniem biokomponentów, bioetanol ma mniejszy ślad węglowy średnio o ok. 70% w porównaniu z paliwami kopalnymi, takimi jak benzyna silnikowa pochodząca z przeróbki ropy naftowej. Do podanych analiz nie jest jednak brany pod uwagę skutek stosowania paliwa przez pojazdy do tego nie przystosowane.

Z wyrazami szacunku

Z up. Ministra

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

Do wiadomości:

Departament Spraw Parlamentarnych, KPRM