

There are no translations available.

O biopaliwach słyhać było ostatnio w mediach wyjątkowo głośno, a to za sprawą burzy, jaka przeszła nad Niemcami po wprowadzeniu na tamtejsze stacje benzynowe paliwa E10, czyli benzyny z 10% zawartością etanolu. Strach przed zniszczeniem silników sparaliżował kierowców, gdy okazało się, że dotychczasowe paliwo tj. E5 zastąpione zostało nieco bardziej bogatym w biokomponenty. Impuls był na tyle silny, że część społeczeństwa naszych zachodnich sąsiadów poruszająca się na co dzień samochodami wyposażonymi w silniki benzynowe zdecydowała się na tankowanie droższej „98”.

Panika odbiła się również na postawie władz, które w celu szybkiej diagnostyki problemu zwołały „szczyt paliwowy”, podczas którego federalne ministerstwa gospodarki i środowiska, koncerny naftowe oraz organizacje społeczne wspólnie zastanawiały się nad możliwością wyjścia z impasu. Wniosek z dyskusji musiał być i był jeden: brak odpowiedniej informacji. Cieszy fakt, że żadna ze stron tej debaty nie postulowała o zmianę polityki paliwowej Niemiec, lecz konstruktywnie dążyła do zażegnania niepokoїв związanych z użytkowaniem E10. Przypomnieć należy w tym miejscu kilka faktów, które z pewnością podziałały by uspokajająco na niemieckich kierowców, gdyby były im przedstawione w odpowiednim czasie.

E10 nie jest paliwem nowym, zarówno w kontekście globalnym jak i europejskim. Od szeregu lat jeżdżą na nim Amerykanie, a jego sukces rynkowy spowodował podjęcie przez władze Stanów Zjednoczonych decyzji o wprowadzeniu na stacje tankowania benzyny z 15% domieszką etanolu, czyli E15. Od ponad 2 lat na E10 jeżdżą Francuzi, od początku bieżącego roku Finowie, a w Szwecji kierowcy już dawno się do niego przyzwyczaili. Brak rzetelnej informacji na temat możliwości technicznych aut z pewnością nie pomógł branży motoryzacyjnej, zwłaszcza, że ten grzech zaniechania łatwo było i jest odpokutować ze względu na stan faktyczny. Jak podaje bowiem ePure, ogólnoeuropejska organizacja reprezentująca branżę wytwórczą bioetanolu, 93% samochodów poruszających się w Niemczech jest dostosowania na bezpiecznego spalania E10, a odsetek ten wynosi aż 99% w przypadku aut produkowanych w tym kraju. Jeden z największych producentów samochodów z siedzibą w Monachium stwierdza w oficjalnej informacji, że wszystkie auta benzynowe wyprodukowane przez koncern po roku 1998 mogą być napędzane E10. Jeśli dodamy do tego, że średni wiek samochodów w Niemczech wynosi 8 lat, to fakt ten pogłębia jedynie przesadę towarzyszącą strachowi, jakiego byliśmy świadkiem.

W Polsce jeździmy samochodami nieco dłużej, co nie powinno zmieniać niczego w naszym podejściu do zwiększonej zawartości biokomponentów w dostępnych na stacjach paliwach. Procedowana obecnie przez władze krajowe nowelizacja ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw zmienia definicję paliw ciekłych umożliwiając zwiększenie udziału

do 10% biokomponentów zarówno w benzynie jak i oleju napędowym. Co do tego ostatniego, wątpliwości ze strony kierowców nie powinno być żadnych, ponieważ zwyżka o 2 punkty procentowe dotychczasowego, 5 procentowego udziału estrów w dieslu nie będzie mieć wpływu na żywotność silników, o czym zapewniają producenci aut. Posiadaczy natomiast starszej generacji samochodów benzynowych uspokoić powinien fakt, że wspomniana nowelizacja zakłada równoległą sprzedaż E5 i E10 do końca 2013 roku. Nie bójmy się więc biopaliw, które są nie tylko szansą na ograniczenie emisji dwutlenku węgla, do czego zobowiązuje nas nie tylko prawo europejskie, ale także doza odpowiedzialności za przyszłość, lecz także może choć w niedużym stopniu uniezależnimy się od zarządzających złożami ropy naftowej.

artykuł ukazał się w miesięczniku "Czysta Energia" nr 4(116)/2011