

Działania Izby

2015-09-17

E10 - czy to się opłaca? - specjalnie dla miesięcznika "Paliwa Płynne" komentuje mgr inż. Anna Turlej, PIMOT



Ustawowe podnoszenie granicy dopuszczalnej zawartości biokomponentów w paliwach daje unijnym producentom paliw możliwość spełnienia NCW, jednak sprawia problemy operatorom stacji.

Nowelizacja *Ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw* [tekst jedn.: Dz.U. 2014, poz. 1728 ze zm.] oraz *Ustawy o zmianie ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych* [tekst jedn.: Dz.U. 2015, poz. 775 ze zm.] dopuszcza możliwość sprzedaży na stacjach paliw E10, czyli benzyny z 10-proc. dodatkiem bioetanolu. Ustawowe podnoszenie granicy dopuszczalnej zawartości biokomponentów w paliwach daje unijnym producentom paliw możliwość spełnienia Narodowych Celów Wskaźnikowych, wzrastających z roku na rok w związku z restrykcyjną polityką środowiskową Unii Europejskiej.

Determinacja UE w dążeniu do zahamowania efektu cieplarnianego pozwala przewidzieć, że w kolejnych latach tradycyjne paliwa ropopochodne będą sukcesywnie zastępowane przez mieszanki o coraz większej zawartości biokomponentów. Zgodnie z ustawą z 1 sierpnia 2014 r. przedsiębiorcy chcący wprowadzać na rynek paliwo E10 będą do 2020 r. zobowiązani do równoczesnej sprzedaży E5 (benzyny z 5% bioetanolu). Jednak wprowadzenie do obrotu nowego gatunku benzyny wymaga dostosowania posiadanej infrastruktury: zbiorników, odmierzaczy i ich oznakowania, co wiąże się z poniesieniem kosztów inwestycyjnych. Obawy dotyczące sprzedaży E10 powodują m.in. liczne kontrowersje wokół paliw etanolowych.

Rola etanolu w benzynie

Czysty etanol ma wysoką liczbę oktanową – parametr istotnie wpływający na jakość benzyny, zatem dodanie go w większej ilości do tradycyjnego produktu rafineryjnego teoretycznie pozwala na uniknięcie efektu detonacyjnego przy większym stopniu sprężenia mieszanki paliwowo-powietrznej w komorze spalania. W praktyce seryjnie produkowane pojazdy mają z góry określony przez producenta stopień sprężenia, wynikający z konstrukcji silnika. Właściciel samochodu, chcąc zadbać o silnik, powinien stosować paliwo zalecane przez wytwórcę swojej marki.

Z chemicznego punktu widzenia etanol jest związkiem higroskopijnym, tj. chłoniącym wilgoć i wodę z otoczenia. Czysta benzyna jest produktem hydrofobowym – składa się ze związków wykazujących skłonność do odpychania od siebie cząsteczek wody. Obecność wody w paliwie wzmacnia zjawisko korozji i pogarsza smarność paliwa. Ze względu na swoje właściwości etanol jako składnik benzyny może zwiększać jej zdolność do wchłaniania wody z otoczenia. Są badania, które wskazują, że niewielka ilość wody w paliwie nie musi mieć niekorzystnego wpływu na pracę silnika, lecz jej nadmiar może powodować przyspieszone zużywanie niektórych elementów.

[...]

[WIECEJ: czytaj w październikowym wydaniu miesięcznika „Paliwa Płynne”](#)

[PORAD FACHOWYCH I NOWOŚCI BRANŻOWYCH SZUKAJ NA:](#)

[XXIII Międzynarodowych Targach STACJA PALIW 2016](#)

[11-13 maja 2016 r. w EXPO XXI w Warszawie](#)

od ćwierć już wieku organizowanych pod tym znakiem:



[\[opr.zp\]](#)

Źródło:

<https://paliwa.pl/strona-startowa/archiwum/e10-czy-to-sie-oplaca-specjalnie-dla-miesiecznika-paliwa-plynnne-komentuje-mgr-inz-anna-turlej-pimot>

