

„Bruselský“ benzín, co vám zničí auto. Němce děsí, teď jde k nám

- CZ24 News | 8. prosince 2023

EU: Od nového roku se budou muset mít čeští motoristé na pozoru - pro mnoho z nich už totiž nebude stačit u stojanů benzínek kontrolovat jen to, zdali tankují benzín či naftu, ale nově se budou muset zajímat i o štítek označující podíl etanolu. Množství benzínek totiž v reakci na zelené cíle EU začne do benzínu přimíchat navíc dalších 5 % etanolu, a pokud budete „bruselský“ benzín bez rozmyšlení tankovat do vozu, který k tomu není přizpůsobený, je možné, že auto i zničí. Alternativa paliva, která dle ADACu motoristy v sousedním Německu děsí, sice existovat bude, vlastníci starších vozů by se však měli připravit, že si za jejich provoz drasticky připlatí.

Přidávat do benzínu až 10 procent etanolu se chystá například státní společnost Čepro, která provozuje čerpací stanice EuroOil s 200 benzínkami a aktuálně přikupuje i síť pump Robin Oil, která má přes 70 stanic.

Společnost, jejímž jediným akcionářem je Ministerstvo financí, chce na státem vlastněných čerpacích stanicích začít směs benzínu s až 10 procenty biosložek nabízet již od začátku příštího roku a nahradí ji veškeré prodávané palivo.

„Česká republika stejně jako ostatní země EU musí dosáhnout do roku 2030 cíle ve snižování emisí v dopravě a zvýšení podílu z obnovitelných zdrojů energie – prodej paliva E10 je jednou z možností, jak toho dosáhnout. Na výrobu a prodej E10 navíc přecházejí všichni klíčoví dodavatelé Čepa, je proto logickým důsledkem, že k tomuto opatření přistupuje i naše společnost,“ [vysvětluje](#) společnost s tím, že změna „vychází vstříc požadavkům Evropské unie na snižování emisí z dopravy“.

Podle Jana Duspěvy, generálního ředitele Čepa, se motoristé s novými vozy nemusejí nového paliva při tankování obávat. „Řidiči se nemusejí bát, nejsou ani nutné žádné změny na motoru či technologii vozidla. Označení aktuálně prodávaného paliva najdou na tankovacích stojanech, jak stanovuje zákon,“ uvedl Duspěva s tím, že u EuroOil motoristé i nadále v distribuci naleznou také vysokooktanový benzín BA 98 Super Plus v kvalitě E5, tedy s podílem biosložek maximálně 5 procent.

Ke stejnému kroku se odhodlala také rafinérská a petrochemická skupina ORLEN Unipetrol, která v Česku provozuje síť čerpacích stanic Orlen, známých dříve pod značkou Benzina. Ta započne 95oktanový benzín s až 10procentním podílem obnovitelného paliva, vyráběného z hmoty či odpadu organického původu, rovněž prodávat od 1. ledna „v rámci svého úsilí o snižování emisí oxidu uhličitého a plnění emisních cílů vytyčených evropskou legislativou“.

„Do roku 2050 chceme být emisně neutrální a do roku 2030 snížit emise oxidu uhličitého o 25 procent. Přechod na výrobu a distribuci benzínu v kvalitě E10 je na této cestě významným krokem a český trh se tímto opatřením posune vpřed směrem k čistší mobilitě. Pro naše rafinérie nejde o významnou technologickou změnu, protože benzín v této kvalitě již řadu let dodáváme do Německa, Maďarska či na Slovensko. V roce 2021 jsme převedli do kvality E10 vysokooktanový benzín, který je v síti Orlen Benzina prodáván pod obchodním označením Verva 100. Základní benzínové palivo, které v síti ORLEN Benzina nese označení Efecta 95, začneme v kvalitě E10 distribuovat od počátku roku 2024,“ [uvedl](#) k začátku prodeje paliv E10 generální ředitel skupiny ORLEN Unipetrol Tomasz Wiatrak.

Společnost dodává, že benzín E10 lze tankovat téměř do všech benzínových automobilů vyrobených po roce 2005, kdy vstoupila v platnost norma Euro 4 a motoristé palivo s až 10 procenty biosložek poznají podle nového značení u stojanů, kde dosavadní označení E5 nahradí E10.

Motoristé se palivu E10 v Německu vyhýbají „jako čert kříži“

Německý autoklub ADAC [si posteskl](#), že se němečtí motoristé palivu E10, které nyní míří i do Česka, vyhýbají „jako čert kříži“ a i v loňském roce – kdy kvůli energetické krizi a následné ruské agresi na Ukrajině paliva citelně podražila – si raději při každém tankování připláceli 4 eura, jen aby do svých vozů nemuseli „zelené“ palivo natankovat. Levnější biopalivo i v době nejvyšších cen tankovalo jen 24 procent z nich.

ADAC míní, že důvodem, proč se tak dělo, jsou „předsudky“ motoristů a tvrzení, že jejich vozidla na E10 nemohou jezdit, vyvrací s tím, že „zpravidla platí, že všechna vozidla od listopadu 2010 jsou s benzinem E10 kompatibilní“.

Nutné je u tohoto doplnit, že situaci v Česku a v Německu nelze až tak jednoduše porovnávat. Začneme tím, že je na německých benzínkách často na výběr i šest variant paliv a motoristé si mohou vybrat, zdali chtějí „zelené“ palivo s vyšším obsahem biolihu, dosud běžná paliva E5 či prémiová paliva s přidavkem aditiv. A asi netřeba dodávat, že v Česku takový výběr až na výjimky nebude.

A co hůře – nejen oproti Německu, ale i většině evropských zemí, bude u nás zavedení nového benzínu s 10 procenty etanolu překážka, která se dotkne značného množství lidí a nikoliv pouze provozovatelů veteránů. Problém tkví totiž v tom, že u nás na silnicích jezdí poměrně více starších aut, které si s novými palivy nedokážou poradit a zatímco v Německu nemají průměrně vozy stáří ani deset let, v rámci EU je průměr vozového parku 11,8 roku. V Česku však jezdí lidé auty s průměrným stářím necelých 16 let.

A co se stane, pokud budete tankovat benzín s označením E10 do starších aut, která na to nebyla vyrobena? ADAC upozorňuje, že obsažený etanol má jiné chemické vlastnosti než benzin, a pokud není vozidlo uzpůsobeno pro E10, může mít vyšší podíl bioetanolu korozivní účinky například na hliník nebo vést ke křehnutí elastomerových těsnění v palivovém systému a netěsnosti palivového systému pak mohou představovat i zvýšené bezpečnostní riziko.

Problém může benzín s 10 procenty biosložek způsobovat také s výkonem a po jeho natankování také dojedete na kratší vzdálenost, jelikož budete mít i vyšší spotřebu. Problém se zvýšenou spotřebou u benzínu E10 s etanolem se oproti tomu současnému navíc netýká jen starších vozů, nýbrž i těch nových, byť ADAC uvádí, že se po natankování tohoto „nového“ paliva zvýší jen spotřeba – zejména kvůli nižší výhřevnosti – přibližně jen o jedno procento.

Do Polska s kanystry pro benzín do zásoby? I zde je být třeba na pozoru

Na pozoru byste se měli mít také, pokud si děláte zásoby benzínu v době, kdy je levnější a po jeho zdražení díky takovýmto rezervám šetříte. I to již půjde mnohem hůře. Palivo E10 s etanolem totiž přináší problematiku delšího skladování, jelikož se na něj lépe váže voda ze vzdušné vlhkosti.

Pokud se tak budete chtít vydat za levnějším palivem například do Polska, kde se bude na mnoha benzínkách zavádět benzín s 10 procenty biosložek také od 1. ledna, a následně jej skladovat i několik týdnů, bude třeba, abyste si u tamních stojanů natankovali běžný 95oktanový benzín jen do nádrže a do kanystrů zvolili prémiová paliva, v nichž se místo etanolu používá ETBE (ethyl-terc-butylether), jelikož ten na sebe neváže vodu.

Právě paliva na bázi ETBE se v Česku prodávají již delší dobu u čerpacích stanic Orlen a jde o prémiový benzín Verva 100. Společnost proto majitelům starších vozů či k zazimování vozů doporučuje přejít právě na něj.

„Bezpečnou volbou pro provoz starších vozů a veteránů je náš prémiový benzín Verva 100, který standardně neobsahuje biolih, ale je založen na bázi ETBE (ethyl-terc-butylether). Tento benzín obsahuje nadstandardní dávku stabilizátorů, což zvyšuje jeho skladovatelnost, proto je vhodný i pro zimní uložení starších vozidel. Má také nízký obsah olefinů, což pomáhá zabránit tvorbě pryskyřičných usazenin. Mezi našimi zákazníky jsou i majitelé veteránů i z předválečného období a prémiový benzín Verva 100 je pro ně nejlepším řešením,“ uvedl za skupinu ORLEN Unipetrol pro ParlamentníListy.cz senior specialista komunikace Lada Gadas.

„Pro optimální volbu paliva je klíčové sledovat doporučení výrobce vozidla. Tato informace je obvykle uvedena na vnitřní straně víčka palivové nádrže u všech nových vozů. V případě její absence doporučujeme nahlédnout do návodu k obsluze vozidla nebo navštívit webové stránky výrobce,“ doplnil.

Benzín E10 od nového roku bude dle vyjádření pro ParlamentníListy.cz prodávat na svých čerpacích stanicích také MOL. „Jelikož většina distributorů bude dodávat od nového roku základní palivo se specifikací E10, bude i naše síť čerpacích stanic tuto specifikaci u základního paliva EVO 95 zákazníkům poskytovat. Nicméně stále nám v nabídce zůstane prémiový benzín Mol EVO 100 Plus, který díky složení aditivace a biosložky ETBE zůstane ve specifikaci E5 a splní technickou normu ČSN EN 228+A1 se všemi zákonnými předpisy,“ uvedl za MOL pro PL.cz Tomáš Trč.

Právě prémiový benzín Mol EVO 100 Plus, který bude i nadále v „tradiční“ specifikaci E5 MOL doporučuje pro starší, ale i nové vozy. „Toto prémiové palivo si zavážíme sami ze Slovnaftu a doporučujeme jej všem řidičům, jak starších vozů, tak samozřejmě i těm novým, pro lepší průběh spalování a čištění motoru,“ uvedl Trč.

Někteří motoristé si od ledna značně připlatí

V případě doporučení tankovat prémiová paliva, pokud si od příštího roku vaše starší auto s benzinem E10 již neporadí, však je nutné zmínit, že vás tato změna může přijít dosti drah, jelikož rozdíl mezi běžným 95oktanovým benzinem a tím prémiovým může činit i 4 koruny a na 50litrové nádrži svého vozu hned budete mít každé tankování dražší o 200 korun.

Jak zdraží benzín jeho změna na ten s větší příměsí etanolu, skupina Orlen Unipetrol odmítla komentovat s tím, že „ceny pohonných hmot v síti čerpacích stanic ORLEN ani jejich vývoj nekomentuje“, ADAC si však povšiml, že například v Rakousku došlo v důsledku přechodu z E5 na E10 ke zdražení pouze o jeden eurocent.

Motoristům, kteří vlastní starší automobily, však ADAC po zavedení paliva E10 u našich jižních sousedů [doporučil](#), aby si raději natankovali plnou nádrž v Německu, jelikož následné tankování prémiových paliv v Rakousku, kterému se – pokud nechtějí riskovat zničení svých vozů – nevyhnou, bude oproti běžnému palivu E5 „výrazně dražší“.

Zdali budete také ti, kteří si v novém roce při každém tankování budou muset připlácet za dražší prémiová paliva, protože by váš vůz benzín E10 nezvládl, si můžete zjistit například na stránce www.e10info.eu, na níž se dozvíte po zadání výrobce vozu modely aut, do nichž E10 nesmí přijít.

Většinou jde o vozy vyrobené před rokem 2005, avšak existují i výjimky například v podobě některých modelů automobilky Alfa Romeo vyrobených před rokem 2011.

Nemilé překvapení čeká kupříkladu dále také na majitele mnohých vozů značky Volkswagen, které jsou běžně stále vidět v hojném množství na českých silnicích a problém s benzínem s 10 procenty etanolu má mimo jiné model Polo 1.4 FSI (63 kW), vyrobený mezi lety 2002 až 2006, Golf IV 1.6 FSI (2002–2004) a Golf IV Variant 1.6 FSI (2002–2006), Golf V 1.4 FSI (66 kW) z let 2004–2005, Golf V 1.6 FSI (85 kW) a Golf V 2.0 FSI (110 kW) z roku 2004 či Touran 1.6 FSI (85 kW) z let 2003 a 2004 a Touran 2.0 FSI (110 kW) také z roku 2004. Zbystřit byste tak měli zejména, pokud vlastníte volkswagen s motorem FSI první generace, vyrobený před rokem 2006.

Až na výjimky se doporučení do nějakých starších modelů najde téměř u každé automobilky, a pokud do takovýchto aut palivo E10 natankujete „až po okraj“, [ADAC radí](#), abyste raději neriskovali a palivo u některých modelů odčerpali. A pokud si svou chybu uvědomíte včas, alespoň přestali tankovat a okamžitě zbytek nádrže naředili palivem s nízkým obsahem etanolu.

Zjistit „snášlivost“ E10 by si pak měli také majitelé motocyklů a situace se vás může týkat i pokud vozidlo nemáte, jelikož ADAC doporučuje ověřit kompatibilitu benzínu E10 také v případě sekaček na trávu, pil či elektrocentrál. Pokud si nebudete jisti, pak ADAC doporučuje, aby si lidé připláceli za prémiový benzín i v případě zahradní techniky a raději do ní nově zaváděné palivo, které „vychází vstříc požadavkům Evropské unie“, nelili.

[ZDROJ](#)