MINISTERSTVO
PRŮMYSLU A OBCHODU

Ing. Jan Zaplatílek
Ředitel odboru plynárenství a kapalných paliv

Vážený pan
Ing. Pavel Fiala
Prezident Federace klubů historických vozidel ČR
Nad Okrouhlíkem 11
182 00 Praha 8

V Praze dne 20. prosince 2018
Č. j.: MPO 90226/18/41200

Vážený pane prezidente,

zaslal jste, spolu s předsedou Asociace Veteran Car Clubů ČR a prezidentem Asociace klubů historických vozidel Ministerstvu průmyslu a obchodu dopis s dotazem na existenci benzínu E10 na českém trhu, resp. na pravdivost některých informací o jeho budoucím využití a kvalitě.

Ministerstvo rovněž zaznamenalo ničím nepodloženou mediální informaci o plošném nahrazení benzínu Natural E5 benzínem E10 od 1.1.2019. S jistotou Vám můžeme sdělit, že od začátku roku 2019 se s plošnou záměnou benzínu E5 neuvažuje.

Typ automobilového benzínu s obsahem biosložky do 10 objemových procent je plně v souladu s ustanoveními evropské kvalitativní normy ČSN EN 228 a to již ve verzi z roku 2012. Jeho zařazení do výroby a případné umístění na trh v ČR není nijak nařízeno, navíc 1. leden 2019 není pro plošné uplatnění tohoto typu benzínu reálné datum. Toto datum pouze v dřívějších letech znamenalo ukončení povinnosti provozovatelům stanic nabízet alespoň na 50 % čerpacích stanic benzín s maximálně 5 % obsahem biosložky. Poslední novela zákona však toto období o jeden rok zkrátila, takže uvedená povinnost neplatí již od 1. ledna letošního roku, aniž by to mělo na trh s pohonnými hmotami nějaký dopad.

Zákon č. 311/2006 Sb. o pohonných hmotách a čerpacích stanicích, respektive jeho prováděcí předpis, kterým je vyhláška č. 133/2010 Sb., kde jsou kvalitativní parametry pohonných hmot zakotveny, vytvářejí pouze právní rámec pro možnost typ automobilového benzínu E 10 uplatnit na trhu. Kvalitativní normy mají celoevropskou platnost. Použití paliv s obsahem biosložky předpokládá i zákon č. 201/ 2012 Sb. o ochraně ovzduší, který v § 19 přímo ukládá procento biosložky, které je povinen prodejce/distributor (dodavatel)

Na Františku 32, 110 15 Praha 1
+420 224 851 111
posta@mpo.cz, www.mpo.cz

pohonných hmot na český trh v průběhu roku uvést, a to nikoli povinně v každém prodaném litru, ale v celém prodaném objemu kumulovaně za rok.

Automobilový benzín s vyšším obsahem biosložky napomáhá plnění cílů náhrady fosilních paliv palivy alternativními a současně závazný cíl snižování emisí skleníkových plynů v dopravě. Někteří výrobci pohonných jednotek (motorů automobilů) nedoporučují dlouhodobé užívání ve vozidlech starých a historických modelových řad, protože některé tehdy využívané materiály pohonné soustavy nepočítaly s dlouhodobým vystavením palivu s vyšším obsahem kyslíkatých látek.

Podobně jako v některých jiných zemích nelze ani v ČR vyloučit budoucí souběh prodeje více typů automobilových benzínů a situace bude zřejmě vycházet z požadavku trhu (poptávka zákazníků) a současně technických možností prodejců, kteří mají na čerpacích stanicích instalovaný omezený počet podzemních nádrží pro skladbu nabízených výrobků. Legislativně další existenci typu benzínu do 5 objemových procent biosložky nic nebrání. Bude tedy jistě záviset na poptávce zákazníků, které se prodejci v budoucnosti přizpůsobí prodejem benzínu buď z domácích zdrojů, nebo z dovozu.

Informaci o slučitelnosti paliva s vyšším obsahem biosložky s konkrétním typem vozidla mohou poskytnout výrobci motorů při zohlednění konstrukčních materiálů, které používali v jednotlivých výrobkových řadách. Nelze zřejmě určit obecný rok výroby, použité materiály se výrobce od výrobce a model od modelu mohou lišit. Konkrétní informace o slučitelnosti mohou poskytnout pouze sami výrobci motorů. U modelů vozidel, kde tuto informaci nelze pro zánik výrobce získat bychom doporučovali řídit se pravidlem obezřetnosti a benzín s vysokým obsahem biosložky dlouhodobě nevyužívat.

Lze ještě zmínit jednu skutečnost a to existenci vysokooktanových typů benzínu, které mají někteří prodejci v sortimentu. Tyto typy bývají v převážné většině bez biosložky. Ale i zde by bylo vhodné posoudit slučitelnost využití v historických modelech vozidel, zejména kvůli vysokému oktanovému číslu, tedy i energetickému obsahu, přinášejícímu vyšší teploty při spalování.

Vámi zmiňovaná tříměsíční trvanlivost benzínu pak zřejmě vychází opět z normových hodnot. Nicméně zachování kvalitativních parametrů benzínu po dobu 3 měsíců určuje norma i pro ostatní druhy, tedy i E5. Jedná se tedy o standardní údaj. Neznamená to, že by po této době nebylo možné benzín použít. Jde o povinnost uloženou výrobci, případně distributorovi, držet záruku kvality po tuto dobu.

Věřím, vážený pane prezidente, že tuto odpověď budete považovat za dostatečnou a že rozptýlila nejasnosti, které se, bohužel, objevily bez našeho přičinění v mediálním prostoru.

S pozdravem,

Na Františku 32, 110 15 Praha 1
+420 224 581 111
posta@mpo.cz, www.mpo.cz