**भारत सरकार**
**पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय**

**लोक सभा**
**अतारांकित प्रश्न संख्या : 700**
**दिनांक 23 जुलाई, 2026**

**एथनॉल सम्मिश्रण और उपभोक्ता के लिए विकल्प**

†700. **श्री चरनजीत सिंह चन्नीः**

क्या ***पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस*** मंत्री यह बताने की कृपा करेंगे किः

(क) पिछले पांच वर्षों के दौरान एथेनॉल मिश्रित पेट्रोल (ईबीपी) कार्यक्रम के परिणामस्वरूप कच्चे तेल के आयात व्यय में हुई बचत का वर्ष-बार ब्यौरा क्या है;

(ख) क्या सरकार ने पेट्रोल की खुदरा कीमत पर एथेनॉल सम्मिश्रण के प्रभाव का आकलन किया है और इसके परिणामस्वरूप होने वाले आर्थिक लाभ किस हद तक उपभोक्ताओं तक पहुँचाए गए हैं और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(ग) क्या एथेनॉल सम्मिश्रण में वृद्धि और आयातित कच्चे तेल पर निर्भरता कम होने के बावजूद उपभोक्ताओं को पेट्रोल की कीमतों में कोई आनुपातिक कटौती देखने को नहीं मिली है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है;

(घ) क्या वर्तमान में खुदरा बिक्री केंद्रों पर उपभोक्ताओं को एथेनॉल मिश्रित पेट्रोल के साथ-साथ गैर-एथेनॉल मिश्रित पेट्रोल खरीदने का विकल्प प्रदान किया जा रहा है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है; और

(ङ) यदि नहीं, तो इसके क्या कारण हैं, और क्या सरकार का विचार उपभोक्ता अधिकारों और सूचित विकल्प के हित में उपभोक्ताओं को मिश्रित और गैर-मिश्रित पेट्रोल के बीच चयन करने की स्वतंत्रता प्रदान करने का है और यदि हां, तो तत्संबंधी ब्यौरा क्या है?

**उत्तर**
**पेट्रोलियम और प्राकृतिक गैस मंत्रालय में राज्य मंत्री**
**(श्री सुरेश गोपी)**

(क): पिछले पांच वर्षों के दौरान इथेनॉल मिश्रित पेट्रोल (ईबीपी) कार्यक्रम के परिणामस्वरूप कच्चे तेल के प्रतिस्थापन की अनुमानित सीमा का वर्षवार विवरण निम्नानुसार है:

| इथेनॉल आपूर्ति वर्ष (ईएसवाई) | कच्चे तेल के आयात में कमी के कारण विदेशी मुद्रा में बचत (करोड़ रुपए में) |
|---|---|
| 2021-22 | 23,194.6 |
| 2022-23 | 24.368.5 |
| 2023-24 | 32,832.6 |
| 2024-25 | 43,307.6 |
| 2025-26 (30.06.2026 तक) | 42,194.3 |

(ख) और (ग): इथेनॉल आपूर्ति वर्ष 2024-25 के लिए, इथेनॉल की औसत अधिप्राप्ति लागत 71.55 रुपए प्रति लीटर (परिवहन और जीएसटी सहित) है, जो कि रिफाइंड पेट्रोल की लागत से अधिक है।

तेल उत्पादक कंपनियां ईबीपी कार्यक्रम के तहत लाभकारी कीमतों पर इथेनॉल खरीदती हैं ताकि किसानों को उचित मुआवजा मिल सके। उदाहरण के लिए, मक्का आधारित इथेनॉल की कीमतों में लगातार वृद्धि हुई है और इसकी वर्तमान अधिप्राप्ति कीमत 71.86 रुपए प्रति लीटर है (परिवहन और जीएसटी को छोड़कर)। इसलिए, यदि अंतरराष्ट्रीय कच्चे तेल की कीमत लगभग 70 अमेरिकी डॉलर प्रति बैरल के आसपास बनी रहती है, तो ई20 शुद्ध पेट्रोल से भी महंगा हो जाता है। भारत वैश्विक बाजार में कच्चे तेल के मूल्यों में उतार-चढ़ाव के पूरे प्रभाव से उपभोक्ताओं को सुरक्षित रखने में सफल रहा है क्योंकि बिक्री किए गए प्रति लीटर पेट्रोल में लगभग 20% देश में बने इथेनॉल का होता है।

यही एक कारण है कि अभूतपूर्व वैश्विक व्यवधानों के बावजूद, भारत में प्रमुख अर्थव्यवस्थाओं और पड़ोसी देशों की तुलना में खुदरा ईंधन की कीमतों में सबसे कम वृद्धि देखी गई है-

| देश | पेट्रोल (जून 2022) (रुपए प्रति लीटर) | पेट्रोल (जून 2026) (रुपए प्रति लीटर) | % बढ़ोतरी |
|---|---|---|---|
| पाकिस्तान | 92.64 | 129.48 | 39.77 |
| श्रीलंका | 90.43 | 123.59 | 36.66 |
| नेपाल | 113.99 | 137.19 | 20.35 |
| बांग्लादेश | 76.97 | 109.82 | 42.69 |
| इटली | 166.85 | 197.52 | 18.39 |
| जर्मनी | 163.18 | 194.26 | 19.05 |
| फ्रांस | 174.18 | 205.08 | 17.74 |
| भारत (दिल्ली) | 96.72 | 102.12 | 5.58 |

अतः इथेनॉल मिश्रण पेट्रोल सस्ता करने के लिए नहीं है। यह आयातित कच्चे तेल की अनियमिताओं से भारत की निर्भरता कम करना है।

(घ) एवं (ङ) इथेनॉल मिश्रित पेट्रोल (ईबीपी) कार्यक्रम के कार्यान्वयन हेतु सरकार की नीति के अनुसार, सार्वजनिक एवं निजी तेल विपणन कंपनियों को सभी राज्यों एवं केंद्र शासित प्रदेशों में संबंधित भारतीय मानक ब्यूरो (बीआईएस) विनिर्देशों के अनुरूप 20% तक इथेनॉल युक्त इथेनॉल मिश्रित मोटर स्पिरिट की आपूर्ति करने का निर्देश दिया गया है।

इसके अलावा, 1 अप्रैल 2026 से, न्यूनतम अनुसंधान ऑक्टेन संख्या (आरओएन) 95 वाले इथेनॉल मिश्रित मोटर स्पिरिट को संबंधित वैधानिक प्रावधानों के तहत अधिसूचित किया गया है।

राष्ट्रीय जैव ईंधन नीति और भारत के ऊर्जा सुरक्षा और उत्सर्जन कटौती उद्देश्यों के अनुरूप सरकार की नीति स्वच्छ, अधिक कुशल और पर्यावरण की दृष्टि से टिकाऊ ईंधनों की ओर धीरे-धीरे आगे बढ़ने की है।

ई20 के वैज्ञानिक मूल्यांकन और चरणबद्ध कार्यान्वयन के प्रत्येक चरण में ऑटोमोबाइल निर्माता, घटक आपूर्तिकर्ता, एसआईएएम, एआरएआई, परीक्षण एजेंसियां और तेल विपणन कंपनियां शामिल थीं। ईंधन प्रणालियों, इंजन की मजबूती, संचालन क्षमता, उचित सामग्री अनुकूलता और उत्सर्जन प्रदर्शन के सफल सत्यापन के बाद ही ई20 को लागू किया गया।

इन अध्ययनों से यह भी साबित हुआ कि पुराने वाहनों के प्रदर्शन में ई20 ईंधन के कारण कोई विशेष बदलाव या असामान्य टूट-फूट नहीं होती है। यदि वाहन निर्माता इन परिणामों से पूरी तरह संतुष्ट नहीं होते, तो वे न तो पुराने वाहनों के लिए ई20 ईंधन को मान्यता देते और न ही वारंटी दायित्वों का पालन करते।

सरकार का आकलन न केवल प्रयोगशाला अनुसंधान पर आधारित है, बल्कि राष्ट्रव्यापी कार्यान्वयन के बाद व्यापक अनुभव पर भी आधारित है। भारत में प्रतिदिन लगभग 8 करोड़ वाहन खुदरा बिक्री केन्द्रों पर आते हैं (जिनमें से लगभग 80% पेट्रोल वाहन होते हैं)।

ई15+ मिश्रित पेट्रोल का व्यापक उपयोग साढ़े तीन वर्ष से अधिक समय से हो रहा है और ई19-ई20 ईंधन का उपयोग ढाई वर्ष से अधिक समय से हो रहा है। 2 करोड़ से अधिक दोपहिया वाहन और 3 करोड़ से अधिक पेट्रोल कारें इन मिश्रणों पर चल रही हैं और इथेनॉल मिश्रण के कारण इंजन की व्यापक खराबी या वाहन के टूटने का कोई पुख्ता सबूत नहीं मिला है। निर्माता के सेवा डेटा इस बात की पुष्टि करता है कि ई20 ईंधन के कारण असामान्य जंग, घिसाव या वाहन के जीवनकाल में कमी नहीं होती है। निर्माता ई20 ईंधन का उपयोग करने वाले वाहनों के लिए वारंटी दायित्वों का पालन करना जारी रखते हैं, जिससे इसकी सुरक्षा और पुनर्जीवन क्षमता में और अधिक विश्वास पैदा होता है।

एक प्रमुख ओईएम ने वित्त वर्ष 2025-26 के दौरान 2.84 करोड़ वाहनों की सर्विसिंग की, जिनमें लगभग 1.5 करोड़ वाहन ऐसे थे जिन्हें मूल रूप से ई20-सक्षम से प्रमाणित नहीं किया गया था। कंपनी ने ई20 से संबंधित जंग, असामान्य घिसाव या पुर्जों के जीवनकाल में कमी की कोई रिपोर्ट नहीं दी। एक प्रमुख दोपहिया वाहन कंपनी ने भी इसी तरह का अनुभव बताया है। एक ओईएम ने हाल ही में कहा कि 1.4 करोड़ ई20-चालित वाहनों के लंबे समय तक किए गए सर्वेक्षण के आंकड़ों से इथेनॉल-प्रेरित क्षरण  का कोई सबूत नहीं मिला। एआरएआई ने इस बात की पुष्टि की कि उपभोक्ताओं तक पहुंचने से पहले वाहनों का कठोर अंतरराष्ट्रीय मानक सत्यापन किया जाता है।

ई20 में परिवर्तन चरणबद्ध, परामर्शपूर्ण और वैज्ञानिक रूप से प्रमाणित प्रक्रिया है, जिसमें ऑटोमोबाइल निर्माताओं, एआईएआई, एसआईएएम, तेल विपणन कंपनियों और अन्य हितधारकों के साथ व्यापक परामर्श किया गया है। इसे लागू करने से पहले सामग्री अनुकूलता, इंजन स्थायित्व, ईंधन प्रणाली, संचालन क्षमता, उत्सर्जन और प्रदर्शन का व्यापक मूल्यांकन किया गया था।

वैज्ञानिक रूप से प्रमाणित और व्यापक परीक्षणों के बाद ऑटोमोबाइल उद्योग द्वारा स्वीकृत होने के कारण, ई0/ई10 पेट्रोल पर वापस लौटने का कोई प्रस्ताव नहीं है। सार्वजनिक नीति का उद्देश्य बेहतर ईंधन की ओर बढ़ना है, न कि निम्न स्तर के ईंधन पर लौटना।

एक लाख से अधिक खुदरा बिक्री केन्द्रों पर ई0, ई10 और ई20 पेट्रोल के लिए समानांतर राष्ट्रव्यापी आपूर्ति श्रृंखला बनाए रखने से रसद की जटिलता, इन्वेंट्री और हैंडलिंग लागत में काफी वृद्धि होगी। सार्वजनिक नीति को उपभोक्ता सुविधा, ऊर्जा सुरक्षा, पर्यावरणीय स्थिरता और किसान कल्याण के बीच संतुलन बनाए रखना होता है।

एक बार जब स्वच्छ और वैज्ञानिक रूप से प्रमाणित ईंधन को अपना लिया जाता है, तो उद्देश्य बेहतर तकनीक के साथ आगे बढ़ना होता है, न कि किसी निम्न स्तर के मानक पर वापस लौटना।

*****