



**C. OPIS POSTULOWANEGO ROZWIĄZANIA PRAWNEGO, ZE WSKAZANIEM INTERESU BĘDĄCEGO PRZEDMIOTEM OCHRONY**

W związku z przekazaniem przy piśmie Nr DE-III-40800-1/54/10 z dnia 18 sierpnia 2010 roku projektu ustawy o zmianie ustawy o systemie monitorowania i kontrolowania jakości paliw oraz ustawy o biokomponentach i biopaliwach ciekłych, Polski Związek Przemysłu Motoryzacyjnego poniżej przedstawia swoje stanowisko.

PZPM nie zgadza się z propozycją zawartą art. pkt 1 projektu ustawy w zakresie odnoszącym się do oleju napędowego. Zgodnie z dyrektywą 98/70/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 1998 r. odnosząca się do jakości benzyny i olejów napędowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 93/12/EWG (Dz.U.UE.L.98.350.58 z późn. zm.) standardem jest paliwo B7, a wyjątkiem paliwo B10. Zatem wprowadzenie paliwa o zawartości biokomponentu 10% jako standardowego jest w sprzeczności z dyrektywą. Jak wielokrotnie informowaliśmy Państwa, pojazdy sprzedawane przez firmy członkowskie PZPM są dostosowane do standardu B7, który oficjalnie pojawił się wraz z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady 2009/30/WE z dnia 23 kwietnia 2009 r. zmieniająca dyrektywę 98/70/WE odnoszącą się do specyfikacji benzyny i olejów napędowych oraz wprowadzającą mechanizm monitorowania i ograniczania emisji gazów cieplarnianych oraz zmieniającą dyrektywę Rady 1999/32/WE odnoszącą się do specyfikacji paliw wykorzystywanych przez statki żeglugi śródlądowej oraz uchylającą dyrektywę 93/12/EWG. W Polsce zgodnie z obowiązującą ustawą wciąż standardem jest paliwo B5. Zatem nie znajdujemy uzasadnienia do 5% przeskoku w zakresie zawartości biokomponentu w oleju napędowym.

Firmy członkowskie prowadzą intensywne prace nad zwiększeniem zawartości biokomponentu w paliwach w celu obniżenia emisji, ale nie mogą zgodzić się na tak znaczny przeskok. W naszej opinii taka regulacja wymagałaby zastosowania pewnego mechanizmu zabezpieczającego jaki ma miejsce w przypadku benzyny. Zwracamy także uwagę, że paliwo B10 nie znajdzie szerszego zainteresowania. Tak jak wspomnieliśmy powyżej, firmy motoryzacyjne dopiero przystosowały swoje samochody do standardu B7, który zgodnie z dyrektywą 2009/30/WE powinien być zaimplementowany do 31 grudnia 2010 roku. W sytuacji wprowadzenia regulacji zawartej w art. pkt 2 projektu, mówiącej o obowiązku informacyjnym w zakresie zawartości biokomponentu i weryfikacji możliwości stosowania paliwa w pojeździe (którą popieramy), ustalenie jako standardu B10 nie ma sensu, gdyż nikt nie będzie kupował paliwa nieprzystosowanego do pojazdu.

W tej kwestii nie można także zapomnieć o wieku polskiego parku samochodowego. Duża część samochodów poruszających się po polskich drogach może nie wytrzymać przeskoku na paliwo B10.

W odniesieniu do pozostałych propozycji informujemy, że popieramy wprowadzenie obowiązku informacyjnego o zawartości biokomponentu w sprzedawanych paliwach i możliwości zastosowania paliwa w danym pojeździe. Informacja taka powinna być przede wszystkim zainstalowana w miejscu widocznym w trakcie tankowania pojazdu.

Na koniec chcemy podziękować za skonsultowanie z branżą motoryzacyjną przedmiotowego projektu i informujemy, że jesteśmy gotowi do dalszych rozmów w zakresie określenia ostatecznych standardów dla paliw w Polsce.

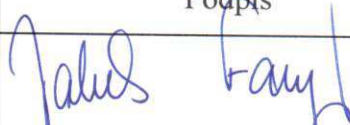
**D. ZAŁĄCZONE DOKUMENTY**

1 | Odpis aktualny z KRS

**E. Niniejsze zgłoszenie dotyczy uzupełnienia braków formalnych/zmiany danych\*\*  
zgłoszenia dokonanego dnia .....**

(podać datę z części F poprzedniego zgłoszenia)

**F. OSOBA SKŁADAJĄCA ZGŁOSZENIE**

| Imię i nazwisko | Data                 | Podpis  |
|-----------------|----------------------|---|
| Jakub Faryś     | 2 września 2010 roku |  |