

## Wniosek do Rzecznika Praw Obywatelskich

Wnioskodawca :  
Adam Bialas

.....  
10-089 Olsztyn

## Treść wniosku:

Zwracam się z wnioskiem , o przeanalizowanie zasadności i poprawności z literą prawa , przepisów dotyczących prowadzenia przeglądów i dozoru technicznego zbiorników paliwowych w pojazdach zasilanych gazem CNG. Cytowane przepisy to " rozporządzenie ministra infrastruktury z dnia 15 lipca 2011 r. zmieniające rozporządzenie w sprawie warunków technicznych dozoru technicznego w zakresie projektowania, wytwarzania, eksploatacji, naprawy i modernizacji specjalistycznych urządzeń ciśnieniowych " .

Przepisy te nakładają na posiadacza auta zasilanego CNG (skompresowany metan) , obowiązek wykonania testów ciśnieniowych zbiorników zamontowanych w aucie jeśli okres ich używania przekroczył 10 lat. Przepisy te nie różnicują instalacji fabrycznych i montowanych dodatkowo , co więcej ignorują także fakt 20 letniej gwarancji producenta zbiorników. Rozporządzenie to również , wprowadziło pełen dozór takich butli w aucie , co zrównało małe zbiorniki o pojemności 10 m<sup>3</sup> z cysternami o pojemności 1500 m<sup>3</sup> . Taka forma dozoru , wymusza prowadzenia imiennej ewidencji osoby odpowiedzialnej za zbiornik , choć w sensie technicznym stanowi on tylko zbiornik paliwa w aucie. Wykonawcą w/w przepisów jest Transportowy Dozór Techniczny , który był równocześnie ich konsultantem społecznym w trakcie opracowywania projektu. Problem w tym , iż określone w rozporządzeniu testy ciśnieniowe wykonują tylko dwie firmy komercyjne , będące na wykazie współpracujących z TDT. Cena takich badań to około 300 zł od butli , w przypadku średniego auta z 3 butlami to w sumie 900 zł + koszty dojazdu do punku badań.

W związku z tym , iż firmy te znajdują się w Warszawie i Krakowie , dojazd do często ponad 200 km co generuje dodatkowy nie mało koszt. Proszę o zweryfikowanie czy w/w przepisy , nie są przejawem nierównego traktowania posiadaczy aut , gdyż badania te dotyczą zbiorników które z natury są bezpieczniejsze od tradycyjnego zbiornika na ON lub benzynę . Zbiorniki posiadają 20 letnią gwarancję producenta , który wymogami produkcyjnymi i technologicznymi , oraz kontrolą jakości jest odpowiedzialny za ich bezpieczne użytkowanie .

W krajach UE , takie testy wykonuje się tylko na wyraźne polecenie w przypadku stwierdzenia uszkodzenia w trakcie rewizji zewnętrznej , lub po kolizji auta . Również pełna forma dozoru , wydają się nadmiarowa , gdyż nie są to zbiorniki pracujące w sposób ciągły jak cysterny techniczne , gdyż pełny cykl pracy butli określa zużycie paliwa przez auto.

Butle te są więc tylko zbiornikami paliwa i nie służą do transportu gazu w innych celach. TDT konsultowało przepisy i przychyliło się do w/w testów ciśnieniowych, nie badając możliwości technicznych ich przeprowadzenia . Wnoszę więc również o zbadanie , czy obowiązujące przepisy rozporządzenia , pozbawione odpowiedniej sieci diagnostycznej nie godzą w prawa obywatelskie , zmuszając posiadacza pojazdu do podróży po kraju daleko od miejsca zamieszkania i narażania na wysokie koszty, oraz niebezpieczeństwo uszkodzenia elementów fabrycznej instalacji wykonanej przez producenta auta , które nie są elementem diagnozy lecz ich demontaż na jej potrzeby grozi uszkodzeniem.

Przepisy nie regulują również , odpowiedzialności za niemałe koszty , jakie mogą powstać w związku z ingerowaniem w sprawną i szczelną instalację. Taki obraz pokazuje , jak bardzo krzywdzące dla posiadaczy auta CNG są przepisy rozporządzenia ministra infrastruktury z dnia 15 lipca 2011 , jak bardzo nadmiarowe są w stosunku do ogólnej wiedzy na temat bezpieczeństwa CNG , wynikających nie tyle z wymogów technologicznych i produkcyjnych, co z statystyk występowania problemów ze zbiornikami na skompresowany metan. Tak skrupulatne traktowanie tylko jednego elementu instalacji , co więcej pasywnego względem reszty oraz objętego długoletnią gwarancją producenta , wydaje się całkowicie niepotrzebną nadopiekuńczością aparatu państwa , szczególnie gdy cały jej koszt ma ponosić posiadacz auta.

Wykonywane w wielu państwach UE , rewizje zewnętrzne w cyklu co 4 lata ,aż do końca gwarancji oznaczonej przez producenta zbiornika , wydaje się bardziej logiczną i wystarczającą.

Jako posiadacz auta na CNG , który doskonale zna niebezpieczeństwa z tym związane , uważam ,że ten przejaw troski jest tylko urzędniczym wymysłem , co więcej nie popartym realnymi zagrożeniami wynikającymi z jakichkolwiek statystyk , lecz z ogólnego pojęcia że "gaz jest niebezpieczny".

Z poważaniem  
Adam Białas