

**Oświadczenie złożone
przez senatora Andrzeja Pajaka
na 50. posiedzeniu Senatu
w dniu 6 marca 2014 r.**

Oświadczenie skierowane do wiceprezes Rady Ministrów, minister infrastruktury i rozwoju Elżbiety Bieńkowskiej

Szanowna Pani Minister!

20 września 2013 r. na trzydziestym dziewiątym posiedzeniu Senatu RP złożyłem oświadczenie, skierowane do ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej, dotyczące konieczności wykonywania przez Transportowy Dozór Techniczny (TDT) dodatkowych badań dozorowych w odniesieniu do samochodowych zbiorników gazu LPG, jeśli te uczestniczyły w wypadku lub uległy awarii. Odpowiedź przedstawiciela resortu na moje wątpliwości cechowała się dużą ogólnością i niespójnością, co spowodowało kontynuację mojego zainteresowania tematem. Dużego zasobu wiedzy w rzeczonym temacie dostarczyły mi fachowe informacje, pochodzące z tak zwanej pierwszej ręki, w tym przypadku ze środowiska diagnostów samochodowych.

Odnosząc się do odpowiedzi ministerstwa, znak TD5t-0701-09/2013, na moje oświadczenie, stwierdzam, iż wszystkie zacytowane w informacji resortu przepisy, które wskazują na istnienie obowiązku wykonania przedmiotowego badania, są zgodne z prawdą. Ustawodawca istotnie stworzył taki prawny nakaz, który literalnie rzecz biorąc nie przewiduje żadnych wyjątków ani odstępstw od doraźnych badań TDT w przypadku zbiorników gazu jako konsekwencji uczestnictwa w wypadku lub awarii, opisanych w rozporządzeniu do ustawy o dozorcze technicznym. Nowelizacja do rozporządzenia wprowadzająca ten przepis została opublikowana w Dzienniku Ustaw nr 156, poz. 932 z datą 15 lipca 2011 r. i weszła w życie po czternastu dniach. Z kolei w Dzienniku Ustaw z dnia 7 września 2012 r. w poz. 996 opublikowano rozporządzenie do ustawy – Prawo o ruchu drogowym, w którym znowelizowano przepisy dotyczące badań powypadkowych i w załączniku nr 2 pkt 1.4 nałożono na diagnostów obowiązek stosowania jako kryterium oceny pozytywnej badania daty wydania protokołu TDT do zbiornika, a po dacie wydania skierowania na badanie powypadkowe. Skierowaniem na dodatkowe badanie powypadkowe jest policyjne pokwitowanie na zatrzymany dowód rejestracyjny z określeniem udziału pojazdu w kolizji drogowej jako powodu zatrzymania dowodu. Jak sądzę, w takim momencie ma nastąpić utrata ważności fabrycznego certyfikatu TDT zbiornika.

Jednak w przypadku drobnych stłuczek to od uznania policjanta zależy, jakich sformułowań użyje w pokwitowaniu: udział w kolizji, rozbita lampa, wgnieciony błotnik czy pęknięta szyba itp. W pierwszym przypadku zbiornik uczestniczył w wypadku, w pozostałych już nie, bo liczy się opis, a nie rzeczywiste okoliczności zdarzeń. Oczywiście każda kolizja jest wypadkiem.

Nie znalazłem żadnej informacji o tym, co konkretnie miałyby oznaczać użyte w rozporządzeniu określenie „awaria” w odniesieniu do zbiornika. Z informacji przekazanych mi przez wspomnianych fachowców wynika, że zbiornik gazu LPG to kawał grubej, utwardzanej blachy stalowej, uformowany w kształcie cylindra lub torusa i pospawany w celu utworzenia metalowego pojemnika, jeden z najtrwalszych elementów w pojeździe. Nie można go uszkodzić bez fizycznego kontaktu o znacznej energii z innym twardym materiałem. I tylko ten pojemnik podlega badaniom dozorowym TDT. Zbiorniki ze śladami mechanicznych uszkodzeń lub poddane działaniu ognia należy wymieniać na nowe bez badań.

Opisane w odpowiedzi na moje oświadczenie urządzenie z mechanizmem pływakowym to tak zwany wielozawór, zespół kilku zaworów działających na różne sposoby w zależności od rodzaju pracy instalacji. W przypadku uszkodzenia tej instalacji nie podlega on badaniom TDT i jest demontowany na czas badania samego zbiornika. Możliwość jego uszkodzenia w żaden sposób nie świadczy o uszkodzeniu stalowego zbiornika, zatem taki sposób przedstawienia sprawy to manipulacja.

Ponadto nie znalazłem w piśmie odpowiedzi na pytanie, dlaczego nie wprowadzono rozróżnienia rodzaju kolizji lub wypadku, a byłaby ona zapewne interesująca. Znalazłem za to nieprawdziwą

informację, jakoby diagności zatrudnieni na stacjach kontroli pojazdów (SKP) nie mieli kompetencji do wykonywania badań urządzeń technicznych objętych ustawą o dozorze technicznym. Akurat w przypadku instalacji gazowych w rozporządzeniu, poz. 996 zał. nr 1 dział V, znajduje się szczegółowy opis sposobu sprawdzania prawidłowości przystosowania pojazdu do zasilania gazem, w tym zbiornika, mówi o tym § 4 pkt 1 tej instrukcji. Wynika z tego, iż diagnosta SKP nie tylko ma kompetencje, ale i obowiązek wykonania takiego badania podczas badania okresowego pojazdu. Przy okazji dodatkowego badania powypadkowego miałyby w zasadzie sprawdzić tylko datę dokumentu i porównać numer fabryczny w dokumencie i na zbiorniku.

To oczywiście też nadmierne uproszczenie, ponieważ z tego samego rozporządzenia, poz. 996 § 3.1 pkt 2, wynika, iż badanie pojazdu „skierowanego przez organ kontroli ruchu drogowego, który uczestniczył w wypadku drogowym” należy wykonać w sposób określony „w pkt 0-10 działu I załącznika nr 1 do rozporządzenia i w dziale I załącznika nr 2 do rozporządzenia”, czyli wykonać wszystkie czynności z zakresu badania okresowego i dodatkowego, i zastosować wszystkie kryteria z obu załączników.

Zatem wbrew stanowisku ministerstwa wydaje się, że diagności samochodowi to jedyne osoby, które mają właściwie kwalifikacje, kompetencje, uprawnienia i możliwości techniczne, chodzi o bezpośredni kontakt fizyczny z pojazdem i zbiornikiem na stanowisku w SKP, aby określić, czy uszkodzenia danego auta są na tyle poważne, że zbiornik mógł być narażony na mechaniczne uszkodzenia i należy sprawdzić go dodatkowo na badaniu doraźnym. Na takie określenie konieczności dodatkowego badania zbiornika nie pozwala literalnie znaczenie rozporządzeń, choć takie właśnie badanie należy wykonać w odniesieniu do pojazdu po wypadku i żądać badania zbiornika z powodu administracyjnego nakazu, a nie rzeczywistego stanu.

Jak twierdzą wspomniani informatorzy, w czasie dwóch lat obowiązywania omawianej regulacji udało się TDT stworzyć grupę przedsiębiorców, którzy zechcieli współpracować z TDT na warunkach przez niego określonych. Wcześniej nie wymagano ściśle stosowania przepisu, bo nie było jeszcze dokąd – w skali kraju – skierować właścicieli pojazdów z takim problemem. Z informacji uzyskanych od jednego ze wspomnianych przedsiębiorców wynika, iż niebagatelne znaczenie mają tu finanse, ponieważ z sumy przeciętnie 300 zł za wymontowanie z pojazdu, rozmontowanie elementów, sprawdzenie zbiornika na urządzeniu, wystawienie nowego dokumentu i ponowny montaż, około 200 zł trafia do inspektora TDT personalnie, około 15 zł do TDT jako instytucji, a reszta zostaje u przedsiębiorcy, który współpracuje z TDT. Nawet jeśli podane proporcje tego przykładowego podziału pieniędzy nieco się różnią na korzyść konkretnych uczestników, to nie wymaga to dalszego komentarza. Co ciekawe, badanie zbiornika przez inspektora TDT za te przykładowe 200 zł polega na: zaślepieniu otworu roboczego w zbiorniku specjalnym dekielkiem z zaworem, który umożliwia doprowadzenie do zbiornika sprężonego powietrza, zanurzeniu zbiornika w dużym naczyniu z wodą i napompowaniu go do ciśnienia próby, obserwowaniu, czy ze zbiornika nie ulatniają się bąbelki powietrza. Tą samą prymitywną metodą sprawdza się koła w przypadku nieszczelnego ogumienia. Nie wymaga ona szczególnych kwalifikacji ani nie winduje ceny za usługę.

Z kolei jeżeli przepis z załącznika nr 2 pkt 1.4 zastosować literalnie, to nawet próba wymiany zbiornika na fabrycznie nowy, ale z fabrycznym dokumentem dozorowym wydanym z datą sprzed daty kolizji, nie pozwoli diagnoście uznać, że eksploatujący spełnił wymogi rozporządzenia. Daty nie będą pasować do postanowień rozporządzenia.

W celu ujawnienia prawdziwych intencji ustawodawcy w tej sprawie sensowne może być sięgnięcie do interpretacji napisanej przez samych twórców tego prawa w fazie tworzenia tekstu, o ile ona istnieje. Być może to pozwoli zrozumieć, dlaczego musi obowiązywać restrykcyjny przepis, tak bardzo oderwany od rzeczywistości. Stworzono bowiem administracyjny przymus wykonania wielu nieracjonalnych, kosztownych i czasochłonnych czynności w imię mitycznego niebezpieczeństwa i bez rzeczywistej potrzeby. Dodatkowo, jeżeli szkody powypadkowe będą likwidowane przez ubezpieczalnie z polis OC i AC, ubezpieczyciele będą musieli ponieść koszty dodatkowych badań zbiorników, co zapewne wpłynie na wysokość składki. Trudno oprzeć się przeświadczeniu, że w istocie nie chodzi tu wcale o bezpieczeństwo kogokolwiek, tylko o grę słów i związaną z tym możliwość zarabiania pieniędzy na stwarzaniu poczucia zagrożenia, które w rzeczywistości wcale nie istnieje. Zapewne to dziś popularne, ale społecznie szkodliwe.

Podsumowując, zwracam się do Pani Minister o ustosunkowanie się do przedstawionych informacji i kolejnych wątpliwości dotyczących przedmiotowej sprawy.

Z poważaniem
Andrzej Pająk