

Wywiad z Grzegorzem Jarzyńskim, prezesem Elpigaz

Rynek autogazu potrzebuje zmian prawnych

źródło: Autogas Forum, 15.02.2010 (zaktualizowany 26.04.2010 17:07)

Branża autogazu staje przed wieloma wyzwaniami. Aby im sprostać potrzebny jest stały rozwój technologii, promocja LPG jako paliwa ekologicznego i ekonomicznego oraz zmiany w ustawodawstwie, które umożliwią skuteczną promocję autogazu.

Czy w Polsce jest nowoczesne prawo regulujące rynek autogazu?

Patrząc na to co dzieje się w Polsce, a także obserwując pewne rozwiązania w innych krajach mam pewne przemyślenia i spostrzeżenia na temat rynku autogazu. Jako kraj, w którym są dwa miliony samochodów na gaz i to wszystko stało się tak szybko i niepostrzeżenie, bez mała w ciągu ostatniego dziesięciolecia, to muszę powiedzieć, że nasze przepisy nie do końca nadążają za zmianami technicznymi i prawnymi w światowej motoryzacji.

W czym jest problem?

Aktualne homologacje na montaż instalacji gazowych są wydawane na bardzo szeroki zakres. Jeżeli firma uzyskała uprawnienia, założmy w 2001 roku, to od tego czasu pojawiły się już nowe rozwiązania, są już inne normy emisji spalin, a homologacja na montaż instalacji cały czas ta sama – dla starych i dla nowych aut. W 2001 roku można było uzyskać homologację na samochód spełniający normy Euro 2, dzisiaj są to już samochody Euro 3 i Euro 4. Według mnie, tak jak to jest w innych krajach, homologacja na montaż powinna dotyczyć na pewno określonego poziomu emisji spalin, czyli jeżeli zakład czy dealer otrzymał homologację na montaż Euro 2, to powinien tylko do tych samochodów móc instalować. Jeżeli chce montować do pojazdów spełniających Euro 3 czy Euro 4 to powinien zrobić kolejne badania - udowodnić, że potrafi to robić poprawnie, z uwzględnieniem wymagań norm odpowiadających pojazdom wg homologacji produkcji pojazdu.

Jakie są konsekwencje obecnego stanu rzeczy?

Wiele warsztatów, szacuje się, że nawet 10 proc., montuje instalacje niewiadomego pochodzenia, często z „drugiej ręki” i nieposiadające dokumentów. Takie działania powinny być zakazane, a niestety są powszechną praktyką na polskim rynku. Warsztaty kupują to co jest tanie - dzisiaj cena jest głównym wyznacznikiem i takie rzeczy jak dokumenty nikogo nie interesują – tym bardziej, że można je później bez problemu dokupić. To jest tak jakby Fiat sprzedał jakiemuś warsztatowi „Wólka Mała” dokument, że ten może tam złożyć Fiata z części wg własnego uznania. Chciałby Pan jeździć takim Fiatem?

Oczywiście, że nie...

A w instalacjach gazowych jest to powszechna praktyka. Spotkałem kiedyś prawnika, który zamontował instalację właśnie w zakładzie, który nie był na liście (Instytutu Transportu Samochodowego – red.) i miał problemy z funkcjonowaniem auta na gazie. I ten prawnik powiedział, że już gazu nie będzie montował tylko kupi sobie diesla. Kiedy mu zaproponowałem, że z racji wykonywanego zawodu mógłby łatwo poradzić sobie z takim „nielegalnym” zakładem to odpowiedział mi, że szkoda mu na to czasu.

Czemu szkoda?

Są instrumenty prawne pozwalające na ukaranie nieuczciwych instalatorów, jednak brakuje chęci działania - zarówno po stronie poszkodowanych jak i wymiaru sprawiedliwości. Świadomość ludzi jest taka, że powolne działanie aparatu prawnego powoduje, że Ci, którzy dopuszczają się takich wykroczeń, np. nie mają zezwolenia, a montują instalacje, choć powinni być ukarani, to nie są. Jest to nawet uzasadnione; znam takie sytuacje, gdzie nawet jeśli ktoś starał się jakoś prawnie dociec swoich racji, to sprawa została umorzona ze względu na małą szkodliwość społeczną czynu.

A co z zakładami, które działają na podstawie homologacji?

Takich zakładów jest w Polsce obecnie około dwa tysiące i mogą one korzystać z wielu homologacji na raz. Żeby znaleźć się na liście Instytutu Transportu Samochodowego warsztat musi zapłacić pewną kwotę, a także przejść kontrolę Instytutu. Jednak sprowadza się ona do wyłącznie do sprawdzenia dokumentów, co oczywiście jest ważne, ale nie równoznaczne z potwierdzeniem jakości świadczonych usług.

A jaką kontrolę nad warsztatami mają właściciele homologacji?

Bardzo niewielką. Żeby dodać zakład do sieci dealerskiej płaci on określoną kwotę na rzecz ITS-u i musi być poważne naruszenie, żeby taki warsztat wykreślić z listy. My oczywiście mamy system monitorowania. W przypadku uwag do pracy zakładu najpierw jest rozmowa, później pisemna próba wyjaśnienia nieprawidłowości. Najczęściej problemy powodują pracownicy i my staramy się je rozwiązywać na drodze edukacji. Moim zdaniem przede wszystkim trzeba podejmować działania naprawcze, tak żeby takie sytuacje się nie zdarzały. A jeżeli już się zdarzają i nie ma możliwości ich naprawy to wtedy dopiero mówimy o wykreśleniu. Mieliśmy już takie przypadki, że skreślaliśmy zakłady z listy, kiedy już kompletnie nie było z nimi komunikacji.

A obowiązkowe szkolenia dla warsztatów?

Szkolenia każdy właściciel homologacji prowadzi w swoim zakresie, tzw. produktowe, gdyż przepisy dotyczące montażu się nie zmieniają. Moim zdaniem jednak najlepszym weryfikatorem tego co się dzieje jest klient. Z tego co zauważyłem to większym problemem jest ogólna dostępność instalacji i ich elementów oraz możliwość montażu części, które nie były przebadane w pojazdach i nie są ujęte w homologacji na montaż. Gdyby na rynku można było montować tylko te instalacje, które zostały przebadane w pojazdach - te kompletacje, które w oficjalnych testach potwierdziły spełnienie konkretnych norm emisji spalin, takich jak Euro 3 czy Euro 4, to by spowodowało pewną weryfikację. Część zakładów zainteresowanych tylko tym, żeby tanio kupić i dobrze sprzedać już by nie miała możliwości funkcjonowania i rynek by sam podniósł swoją jakość.

Czy kierowcy powinni odwiedzać warsztaty montujące?

My wymagamy od użytkowników naszych instalacji, żeby co 15 tys. km przyjeżdżali na przegląd i jest to warunek podstawowy gwarancji. Warsztat dokonuje wszelkich napraw, serwisu i bada poprawność działania samej instalacji. Oczywiście trudno jest klienta zmusić do odwiedzania warsztatu, natomiast warto jest popracować nad jego świadomością, że takie wizyty są niezbędne dla prawidłowego funkcjonowania instalacji. Szczególnie należy zachęcać klientów, żeby przyjeżdżali na dwa takie przeglądy. Jeden jest jesienny, a drugi wiosenny. Okres zimowy jest szczególnie pod kątem instalacji gazowych - warto jest mieć sprawną instalację, żeby uniknąć niespodzianek. Wiadomo, że po okresie zimowym, kiedy panowały trudne warunki atmosferyczne, warto przygotować pojazd do sezonu wiosenno-letniego, kiedy zdecydowanie więcej jeździmy.

A co z badaniami okresowymi?

Hamulce, układ kierowniczy oraz emisja spalin to są najważniejsze kryteria przy dopuszczeniu samochodu do ruchu i na tym skupiają się okresowe badania w stacjach kontroli pojazdów. Takie badania są bardzo ważne, szczególnie w przypadku samochodów z instalacją gazową, gdyż jest to dodatkowa instalacja, która została dobudowana i wraz z jej użytkowaniem mogą pojawić się różne rzeczy - od nieszczelności począwszy po poluzowanie elementów - np. zbiornika. Badania te powinny niezmiennie obowiązywać, natomiast jeśli zdarza się tak, że każdy samochód, nawet ten w fatalnym stanie technicznym, czy też przekraczający dopuszczalne normy emisji spalin na gazie dostaje pieczętkę po badaniu, to jest to kolejny martwy przepis dotyczący samochodowych instalacji LPG. Zapewne warto brać przykład z krajów o wieloletnim doświadczeniu w stosowaniu LPG do zasilania pojazdów. W większości krajów na świecie zbiornik LPG podlega badaniu po 10 latach eksploatacji - w Australii dodatkowo podczas tego przeglądu należy wymieniać zawór bezpieczeństwa (lub MVA zależnie od rodzaju wyposażenia) na nowy i wszystkie śruby oraz uszczelnienia. Zapobieganie ewentualnym nieprawidłowościom jest podstawą dla długofalowego funkcjonowania każdej branży - a LPG w szczególności.

Co zatem należy zrobić?

Bardzo często przyjeżdża klient, który myśli, że ma markową instalację, a okazuje się, że z tej markowej instalacji to ma tylko naklejkę albo przełącznik, a cała reszta to jest tzw. „składanka”. Jednym z łatwo dostępnych rozwiązań jest wprowadzenie obowiązkowego oznaczenia samochodu wyposażonego w instalację gazową - oczywiście zamontowaną zgodnie z homologacją w tabliczką znamionową informującą o modelu instalacji, właścicieli homologacji oraz zakładzie montującym. Gdy w samochodzie będzie taka tabliczka to zarówno klient jak i diagnosta będą widzieli co w samochodzie jest zamontowane. Wtedy użytkownik nie musi obawiać się z jakich elementów po kolei składa się jego „zestaw”, a jedynie gdzie jest tabliczka, a każdy diagnosta będzie mógł z łatwością zweryfikować poprawność kompletacji.

Czy takie regulacje zapewnią regulamin 115?

Regulamin 115 umożliwia m.in. wprowadzenie tabliczek, jednak nie jest możliwe zastosowanie w Polsce w 100 proc. tego regulaminu. Robimy homologacje zgodne ze „115-nastką”, ale głównie pod kątem rynków

zagranicznych. Całkowita zamiana naszych przepisów na „115” mogłaby niekorzystnie wpłynąć na rynek gazowy w Polsce. Warto jednak zauważyć, że jest to bardzo dobre rozwiązanie do nowych pojazdów, spełniających normy Euro 3 i Euro 4.

Dlaczego?

W tym regulaminie jest mowa o montażu instalacji do określonej rodziny samochodów i po wprowadzeniu go w życie ograniczyłaby się znacznie ilość pojazdów do których mogłyby być montowane instalacje gazowe. Ponadto w żadnym kraju nie ma tak, że jest tylko „115-nastka”. Nawet jeżeli funkcjonuje to wykorzystywana jest do zupełnie czego innego. Badania z niej wykorzystywane są, tak jak w Niemczech, np. do uzyskania zezwoleń w oparciu o przepisy krajowe. Regulamin 115 jest najwyższym możliwym obecnie standardem - jest to bardzo dobre rozwiązanie do nowych pojazdów, spełniających normy Euro 3 i Euro 4, ale nie należy go wprowadzać do wszystkich aut. Trzeba pamiętać, że po polskich drogach porusza się jeszcze wiele starszych aut z homologacjami Euro 2 i niżej, do których właściciele także chcieliby zamontować instalacje gazowe. Mimo to już czas, aby dla aut nowych wymagać więcej niż dotychczas - np. w oparciu o rozwiązania stosowane w R 115. Przepisy krajowe powinny określać wymagania dla dopuszczania do ruchu pojazdów adaptowanych na gaz z uwzględnieniem dotychczasowych doświadczeń z funkcjonowania polskiej branży autogazu oraz aktualnego stanu techniki i legislacji na poziomie minimum europejskim, a także sposób skutecznej weryfikacji tych wymagań - a tak niestety się dziś nie dzieje.

Jak to zmienić?

Powinny zostać zaktualizowane przepisy w stosunku do tego co dzieje się na rynku. W ciągu ostatnich lat nastąpił niesamowity postęp w technologii i nie poszła za tym niestety zmiana w przepisach dotyczących warunków montowania instalacji - ktoś tego nie dopatrył. W momencie kiedy tworzone przepisy oparto się na rozwiązaniach funkcjonujących jeszcze w Polsce Ludowej i nikt nie spodziewał się, że normy emisji spalin będą się zmieniać tak szybko. W tej chwili należy podążać małymi krokami tak, aby za kilka lat możliwe było wprowadzenie do Polski standardów europejskich.

Jakie to kroki?

Przede wszystkim należy doprowadzić do przestrzegania aktualnie obowiązujących przepisów i skutecznie je egzekwować: nie powinien mieć miejsca handel „Wyciągami ze świadectw homologacji..”, ani też montaż instalacji przez zakłady nie zatwierdzone przez Ministerstwo - nie występujące na liście ITS. Wystawianie „Wyciągów ze świadectwa homologacji ..” przez jej właściciela bez uprzedniego wystawienia dokumentacji montażu przez Zakład Montażu i jej zatwierdzenia przez właściciela homologacji jest niezgodne z obowiązującymi przepisami. Podobnie jest z wydawaniem „Wyciągów..” przez właścicieli homologacji dla sprzedanych niekompletnych instalacji.

Aby zagwarantować dalszy rozwój branży autogazu trzeba zaktualizować obowiązujące dziś przepisy prawne w tym zakresie.

Po pierwsze montowane powinny być tylko te instalacje, które zostały przebadane i mają homologację na montaż w pojeździe. Jeżeli ktoś chce montować pięć różnych zestawów to cała piątka powinna zostać przebadana, a nie tak jak jest teraz, że wystarczy mieć jedną instalację dla uzyskania homologacji i potem można zamontować praktycznie dowolny zestaw w każdym samochodzie.

Drugim ważnym krokiem jest wydawanie pozwoleń na montaż instalacji do konkretnego poziomu emisji spalin. Jeżeli ktoś otrzymał zgodę na montaż do Euro 2 to nie powinien mieć możliwości montażu zestawów spełniających Euro 3 i wyższe. Jeżeli ktoś chce montować takie instalacje to musi udowodnić, że potrafi to robić właściwie i uzyskać pozytywną opinię upoważnionej do tego jednostki. Tak jest w całej Europie i musi być również u nas.

Po trzecie homologację na montaż mogą otrzymywać tylko te podmioty, które mogą wykazać się posiadaniem odpowiedniego zaplecza technicznego i organizacyjnego, niezbędnego do zagwarantowania nadzoru nad oferowanymi zestawami instalacji oraz poprawnością ich montażu w ramach zgłoszonej sieci dealerskiej. Jak to możliwe, że firma zatrudniająca 3 osoby ma sieć 300 zakładów montujących?

A co w dalszej perspektywie czasowej?

Kiedy już rynek LPG trochę się „ucywiliżuje” to możemy myśleć o wprowadzeniu takich rozwiązań jak np. wpisanie normy Euro do dowodu rejestracyjnego pojazdu. Jeżeli pojawiłaby się taka wzmianka to potem zakłady, które montują miałyby w prosty sposób powiedziane do jakich samochodów mogą to robić, a do jakich nie. Takie uregulowanie spowodowałoby, że właściciele homologacji dążyliby do tego, żeby mieć takie instalacje, które pasują do obecnie sprzedawanych samochodów.

Brzmi pięknie...

Tak, ale aby rozwiązania te nie stały się kolejnymi martwymi przepisami niezbędna jest praca nad świadomością klientów. Jeżeli udałoby się ustalić, że np. w ciągu roku będą oferowane kompletne, tylko przebadane kompletacje, a później zostaną dołożone zapisy o instalacjach do konkretnych norm emisji to niezbędne będą akcje informujące użytkowników samochodów o znaczeniu poziomu emisji Euro przy wyborze zakładu montażu oraz instalacji. W Polsce prawie się ich nie używa, ale natychmiast po przekroczeniu zachodniej granicy widać jaki samochód, jakie ma Euro. Tam w salonie informuje się klientów jaką normę spełnia dany pojazd, a w wielu miejscach są ograniczenia, np. przy wyznaczaniu w miastach stref, gdzie mogą się poruszać tylko pojazdy spełniające określone normy emisji spalin i gdzie preferowane są pojazdy ekologiczne. Takie rozwiązania są potrzebne i możliwe do wprowadzenia, jednak na razie brakuje odpowiednich uregulowań prawnych dot. instalacji i skutecznego przestrzegania tych które dziś obowiązują. W dłuższej perspektywie czasowej niezbędne są działania w kierunku poprawy świadomości klientów i działań władz samorządowych – czyli szeroko pojętej polityki informacyjnej w tym zakresie.