

STAROSTA LĘBORSKI

84 300 LĘBORK

ul. Czołgistów 5

Lębork, dnia 2016.01.21

K.5421.5.2015.ZK

Pan

r.pr. Jacek Świeca

Kancelaria Prawna „Świeca i Wspólnicy” sp.k.

ul. Bagatela 11/3

00-585 Warszawa

W odpowiedzi na petycję z dnia 10 listopada 2015 r. (data wpływu do organu: 17 listopada 2015 r.) dotyczącą żądania wszczęcia kontroli w trybie art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (t.j. Dz. U. z 2012 r. , poz. 1137 ze zm.), zwanej dalej „ustawą”, w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych w przypadku pojazdów marek Volkswagen, Seat, Audi, Skoda, i Porsche wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym (silnik wysokoprężny, silnik Diesla), wyprodukowanych w latach 2009-2015 i emitujących do atmosfery szkodzące substancje w ilości wielokrotnie przekraczającej dopuszczalne limity oraz przedstawienia, jakie czynności podjął powiatowy rzecznik konsumentów.

Po przeprowadzonej analizie należy uznać, że przedmiotowa sprawa dotyczy pojazdów grupy Volkswagen w których celowo instalowano w pojazdach napędzanych silnikami diesla specjalne oprogramowanie służące do manipulowania wynikami pomiarów emisji spalin z układu wydechowego do atmosfery w wyniku czego **emisja tlenków azotu (NOx)** nawet czterdziestokrotnie przekraczała przyjęte normy.

W związku z wyrażeniem w treści petycji wątpliwości w przedmiocie ważności świadectw homologacji, a co za tym idzie nieważności certyfikatów zgodności, na podstawie których pojazdy zostają dopuszczone do ruchu informuję, iż samochody wprowadzone na polski rynek przez grupę Volkswagen rejestrowano na podstawie dokumentów przekazanych nabywcy pojazdu przez dealera. Dlatego, do wniosku o rejestrację pojazdu dołączono dokumenty wymienione w art. 72 ustawy Prawo o ruchu drogowym. Pojazdy te posiadały świadectwa homologacji wydane przez właściwe podmioty homologacyjne innych państw członkowskich Unii Europejskiej. Część z nich mogła posiadać świadectwa homologacji wydane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, które powstały w efekcie kolejnego etapu zabudowy pojazdu bazowego. Świadectwo homologacji jest urzędowym potwierdzeniem tego, że dany typ pojazdu z punktu widzenia bezpieczeństwa może uczestniczyć w ruchu drogowym. Ponadto przepisy wspólnotowe, jak i krajowe, przewidują również przypadki, gdy warunki stanowiące podstawę udzielenia homologacji nie są spełniane. W takim przypadku, pomiędzy odpowiednimi organami państw członkowskich UE, inicjowana jest procedura naprawcza. Stosowne kompetencje w tym zakresie posiada Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Należy również stwierdzić, iż stacja kontroli pojazdów nie jest laboratorium przeprowadzającym szczegółowe badania homologacyjne lecz instytucją, która w szerokim zakresie dokonuje weryfikacji, czy pojazdy nie zagrażają bezpieczeństwu ruchu drogowego oraz nie naruszają przepisów ochrony środowiska w takim zakresie, jaki jest możliwy do sprawdzenia za pomocą urządzeń stanowiących obowiązkowe wyposażenie stacji kontroli pojazdów. Argumentem wskazującym na brak podstaw do wszczęcia kontroli, o której jest mowa w petycji, to przedmiot badania tj. badane jest zadymienie spalin, a nie emisja tlenków azotu.

W tym miejscu należy wyjaśnić, iż zakres i sposób przeprowadzania badań technicznych pojazdów określony jest w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia

26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015r., poz. 776 ze zm.) zwanym dalej „rozporządzeniem”. Ustawodawca szczegółowo określił w pkt 8.2.2 załącznika nr 1 ww. rozporządzenia katalog czynności, jakich dokonuje diagnosta podczas okresowego badania technicznego pojazdów (zakres badania, zastosowana metoda), a także wytyczne dotyczące oceny usterek skutkujących uznaniem stanu technicznego za niezadowalający.

W przywołanym powyżej punkcie ustawodawca odsyła do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (t.j. Dz. U. z 2015 r., poz. 305 ze zm.), które w §9 ust. 1 pkt 3 określa, iż pojazd powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby **zadymienie spalin** pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszeniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, **wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła**, nie przekraczało: $2,5 \text{ m}^{-1}$, a w odniesieniu do silnika z turbodoładowaniem $3,0 \text{ m}^{-1}$, a w przypadku pojazdów wyprodukowanych po dniu 30 czerwca 2008r. nie przekraczało $1,5 \text{ m}^{-1}$.

Ponadto zgodnie z § 9 rozdziału III działu IV załącznika nr 1 do rozporządzenia **pomiar zadymienia spalin** powinien być dokonany **dymomierzem optycznym** wykorzystującym w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach, który zgodnie z § 14 ust.1 pkt 7 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. z 2006 r. nr 40, poz. 275) **stanowi część wyposażenia kontrolno – pomiarowego stanowiska kontrolnego w stacji kontroli pojazdów**.

Dla wyjaśnienia należy dodać, iż zgodnie z art. 83 ust. 3 pkt 5 ustawy **stację kontroli pojazdów może prowadzić przedsiębiorca, który posiada poświadczenie zgodności wyposażenia** i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stację kontroli pojazdów. Poświadczenie o którym mowa powyżej wydaje za opłatą, w drodze decyzji, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, **po dokonaniu sprawdzenia stacji kontroli pojazdów**.

Reasumując należy stwierdzić, iż **diagności** przeprowadzający badania techniczne pojazdów na stacjach kontroli pojazdów w przypadku pojazdów wyposażonych w silniki diesla, **nie badają składu spalin**. Nie jest więc możliwe w warunkach stacji kontroli pojazdów stwierdzenie, czy w spalinach danego pojazdu została przekroczona i w jakim stopniu, emisja tlenków azotu (NOx). Diagnosta dokonują tylko **pomiaru zadymienia spalin**, który mieści się w zakresie okresowego badania technicznego pojazdu, zgodnie z dyspozycją §2 ust. 1 pkt 3 lit. I rozporządzenia.

Badania techniczne pojazdów w zakresie emisji spalin, które przeprowadzają stacje kontroli pojazdów nie obejmują analizy emisji tlenków azotu (NOx).

W związku z powyższym, wszczęcie przez tutejszy organ kontroli w zakresie określonym w petycji, z przyczyn powyżej przywołanych, nie jest możliwe.

Ponadto Powiatowy Rzecznik Konsumentów zwraca się o przyjęcie poniższych wyjaśnień.

Na podstawie art. 42 ust. 1 pkt 1 i 3 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (t.j. Dz.U. z 2015 r., poz. 184) do zadań rzecznika konsumentów w szczególności należy zapewnienie bezpłatnego poradnictwa konsumenckiego i informacji prawnej w zakresie ochrony interesów konsumentów oraz występowanie do przedsiębiorców w sprawach ochrony praw i interesów konsumentów.

Rzecznik konsumentów zapewnia konsumentom bezpłatną pomoc prawną, działając w ich imieniu na podstawie udzielonego rzecznikowi pełnomocnictwa bezpośrednio przez konsumenta. Podkreślam, iż do dnia 21 stycznia 2016 roku nie wpłynął żaden wniosek konsumenta w przedmiotowej sprawie. W tym zakresie wyłączne kompetencje posiada Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, który jak ustalono wszczął stosowne postępowanie wyjaśniające.

Prezes UOKIK prowadzi rejestry produktów niebezpiecznych oraz wyrobów niezgodnych z zasadniczymi, szczegółowymi lub innymi wymaganiami. Oba rejestry są jawne. Kierując się informacjami w nich zawartymi, na dzień 21 stycznia 2016 r. żaden pojazd grupy Volkswagen nie został wpisany na w/w listy. Powyższe stanowisko zostało Panu zaprezentowane również pismem Krajowej Rady Rzeczników Konsumentów z dnia 30 listopada 2015 (znak: RK.740.322.2015.MRO).

Z up. STAROSTY
Elżbieta Godderis
WICESTAROSTA