STAROSTA KALISKI Kalisz, dnia 29 stycznia 2016 r.

KM.5421.30.2015

Kancelaria Prawna
„Świeca i Wspólnicy" sp. k.
ul. Bagatela 11 lok. 3
00-585 Warszawa

W odpowiedzi na petycję z dnia 10 listopada 2015r. (data wpływu 16 listopada 2015r.), dot. wszczęcia kontroli w trybie art. 83b ust 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r., poz. 1137 tj. z późn. zm.) 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 w sprawie podjął powiatowy rzecznik konsumentów wyjaśniam, jak niżej.

Z treści petycji wynika, że przedmiotowa sprawa dotyczy tzw. „afery Volkswagena", polegającej na celowym instalowaniu w pojazdach napędzanych silnikami Diesla specjalnego oprogramowania służącego do manipulowania wynikami pomiarów emisji spalin z układu wydechowego do atmosfery w wyniku czego emisja tlenków azotu (NOx) nawet czterdziestokrotnie przekraczała przyjęte normy.

Należy wskazać, że w obowiązującym stanie prawnym badania techniczne pojazdów wykonywane są zgodnie ze ściśle określoną procedurą zawartą w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015r., poz. 776 z późn. zm.). Diagności przeprowadzający badania na stacjach kontroli pojazdów w przypadku aut wyposażonych w silniki Diesla, nie badają składu spalin. Nie jest więc możliwe w warunkach stacji kontroli pojazdów sprawdzenie czy w spalinach danego pojazdu została przekroczona i w jakim stopniu emisja tlenków azotu (NOx), czy jakichkolwiek innych związków chemicznych. W takim przypadku wykonuje się jedynie pomiar zadymienia spalin, który mieści się w zakresie okresowego badania technicznego pojazdu (§ 2 ust. 1 pkt 3 lit. i ww. rozporządzenia). Dział IV pkt III załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia, stosowany w przypadku pojazdów z silnikiem samoczynnym, określa procedurę badania, w której diagnosta stosuje dymomierz optyczny wykorzystujący w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach. Zgodnie z pkt 8.2.2.2. (Zadymienie spalin) tego załącznika wynik badania będzie negatywny jeśli przekroczy dopuszczalną wartość (usterka istotna).

Od pewnego czasu producenci pojazdów na tabliczce znamionowej pojazdów, dla każdego silnika, określają dopuszczalny poziom zadymienia spalin, który jest sprawdzany podczas okresowego badania technicznego. W przypadku pojazdów nowych, przed wprowadzeniem ich do obrotu handlowego, podlegają one procesowi homologacji w uprawnionym laboratorium badawczym. W badaniu homologacyjnym szczegółowo sprawdza się zawartość poszczególnych składników spalin w tym w zakresie zgodności z wymaganiami odpowiednich Regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej przy Organizacji Narodów Zjednoczonych (ECE). Takich laboratoriów badawczych w Europie jest zaledwie kilka i tylko na podstawie ich badań odpowiednia władza homologacyjna może wydać świadectwo homologacji. W warunkach badania na stacji kontroli pojazdów w Polsce nie ma możliwości przeprowadzenia tak szczegółowych badań. W związku z tym w procedurze badania przeprowadzanego przez diagnostę samochodowego poprzestano jedynie na kontroli zadymienia spalin.

Zgodnie z ustawą z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r., poz. 1137 z późn. zm.):
- art. 70d ust. 1 „Producent nowego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części odpowiednie świadectwo homologacji typu WE z zastrzeżeniem ust. 2-6",
- art. 70f ust. 1: „Producent pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia lub części jest odpowiedzialny za wszystkie aspekty procesu homologacji oraz za zapewnienie zgodności produkcji niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach wytwarzania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części",
- na podstawie art. 70c potwierdzenie spełniania wymagań technicznych następuje przez wydanie dla pojazdu świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu.

Na podstawie nowelizacji ustawy prawo o ruchu drogowym z dnia 8 listopada 2013r. (ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o dozorze technicznym – Dz. U. z 2013r. poz. 1611) od 20 grudnia 2013r. kompetencje w zakresie homologacji pojazdów silnikowych (wykonywane dotychczas przez ministra właściwego do spraw transportu) należą do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, który na podstawie pozytywnych wyników badań uprawnionej jednostki technicznej wydaje świadectwo homologacji typu pojazdu, uprawniające do jego rejestracji. W przypadku świadectwa homologacji typu WE to właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej stwierdza, że typ pojazdu, typ przedmiotu jego wyposażenia lub części, spełnia wymagania procedury homologacji typu WE.

Ponadto zgodnie z art. 70x ustawy Prawo o ruchu drogowym „W przypadku otrzymania informacji o zastrzeżeniach do pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej,

władza homologacyjna, którą w przypadku naszego kraju jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, niezwłocznie przekazuje te informacje do właściwego organu państwa, które wydało świadectwo homologacji typu WE".

Zatem w sprawie objętej petycją Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym w sprawie, uprawnionym do podjęcia odpowiednich środków (których nie posiada organ administracji samorządowej) w celu wszczęcia procedury przekazania informacji o stwierdzonych zagrożeniach podnoszonych w Państwa petycji, do odpowiednich organów władzy homologacyjnej, które wydały świadectwa homologacji dla pojazdów z grupy Volkswagena.

Mając powyższe na uwadze należy uznać, że nie jesteśmy właściwi do rozpoznania przedmiotowej petycji i na podstawie art. 6 ustawy o petycjach przesłano ją do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, który winien (zawiadamiając o tym wnoszącego petycję) przekazać uzyskane od Państwa informacje do stosownej niemieckiej władzy homologacyjnej (KBA – Kraftfahr – Bundesamt).

Jednocześnie informuję, że stanowisko w przedmiotowej sprawie zajęła również Krajowa Rada Rzeczników Konsumentów w skierowanym do Państwa piśmie nr RK.740.322.2015.MRO z dnia 30 listopada 2015r.

Z poważaniem

z up. STAROSTY
Jan Adam Kłysz
Wicestarosta