

Inowrocław, 15 stycznia 2016 r.

STAROSTA INOWROCŁAWSKI
ul. Prezydenta Franklina Roosevelta 36-38
88-100 INOWROCŁAW
6

WK.5421.65.2015

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

Po zapoznaniu się z treścią wniesionej petycji z 10 listopada 2015 r., na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2014 r. poz. 1195) uprzejmie informuję, że w ramach nadzoru nad stacjami kontroli pojazdów na podstawie art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy Prawo o ruchu drogowym, w 2015 r. przeprowadzone zostały kontrole wszystkich stacji wpisanych do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów na terenie Powiatu. W ramach zawartego porozumienia z Dyrektorem Transportowego Dozoru Technicznego w Warszawie we wszystkich kontrolach uczestniczył również inspektor Transportowego Dozoru Technicznego. Kontrole nie wykazały uchybień dotyczących prawidłowości przeprowadzonych badań, co do sposobu prowadzenia badań jak również spełnienia norm zadymienia spalin emitowanych przez pojazdy różnych marek wyposażonych w silniki wysokoprężne (Diesla), w tym pojazdy marek wymienionych w petycji. Wspólne kontrole przeprowadzane są corocznie od 2011 r. Pierwsze kwestionowane pojazdy wyprodukowane w 2009 r. zgodnie z krajowymi uregulowaniami pojawiły się na stacjach kontroli pojazdów w 2012 r.

Zakres i sposób wykonywania okresowych badań technicznych pojazdów określają w szczególności niżej wymienione przepisy:

- rozporządzenie 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 2012 r. poz. 996 ze zm.),
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia. (Dz. U. z 2015 r., poz.305 ze zm.).

Zgodnie z postanowieniami ww. rozporządzeń zakres okresowego badania technicznego pojazdu obejmuje sprawdzenie i ocenę prawidłowości działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym sprawdzenie i ocenę emisji zanieczyszczeń gazowych lub zadymienia spalin. Pojazd powinien być tak zbudowany, wyposażony i utrzymany, aby zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyśpieszeniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, w przypadku pojazdów wyprodukowanych po dniu 30

czerwca 2008 r., nie przekraczało $1,5 \text{ m}^{-1}$. Pomiar zadymienia spalin polega na ustaleniu współczynnika absorpcji $k(\text{m}^{-1})$, powinien być dokonany dymomierzem optycznym wykorzystującym w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach. Niedopuszczalne jest, aby końcowe wartości pomiaru zadymienia spalin przekraczały wielkości maksymalne.

Przepisy te nie przewidują ewidencjonowania i archiwizowania wyników pomiaru, a jedynie na wniosek właściciela, posiadacza pojazdu wydaje się wydruk z przyrządu potwierdzający wyniki pomiarów lub w przypadku przekroczenia dopuszczalnych parametrów zadymienia spalin odnotowuje się w wydanym zaświadczeniu z badania technicznego.

Z powyższego wynika, że podczas okresowego badania technicznego pojazdów z silnikiem wysokoprężnym (Diesla) nie bada się składu emitowanych spalin jak również zawartości tlenków azotu NO_x . Badane jest jedynie zadymienie spalin.

Wnioskowane kontrole stacji kontroli pojazdów nie mogą doprowadzić do osiągnięcia celu założonego w petycji bowiem podczas okresowego badania przepisy nie przewidują badania składu emitowanych spalin. Badania takie wykonywane są na etapie badań homologacyjnych. Z treści petycji jak i opinii rzeczoznawcy załączonej do petycji wynika, że oprogramowanie sterujące pracą silnika nie zostało ujawnione organom homologacyjnym i podczas badań zmieniało parametry pracy silnika, i w warunkach stacjonarnych zaniżało wskazania emitowanych szkodliwych substancji do atmosfery. Jeżeli oprogramowanie o którym mowa wyżej, fałszowało wyniki pomiarów zanieczyszczeń gazowych podczas badań homologacyjnych to i podczas badań na stacji diagnostycznej również zaniża rzeczywiste parametry emitowanych spalin.

Z informacji załączonych do petycji wynika, że Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów postanowił o wszczęciu postępowania wyjaśniającego dotyczącego manipulowania wskaźnikami emisji spalin w samochodach Volkswagen. Urząd poinformował o tym Ministrów Środowiska oraz Infrastruktury i Rozwoju. Również z doniesień prasowych wynika, że Parlament Europejski powołał komisję śledczą, mającą zbadać naruszenia stosowania prawa Unii Europejskiej oraz brak odpowiednich działań ze strony Komisji Europejskiej i państw członkowskich ws. manipulacji pomiarem emisji spalin.

Jeżeli fakty związane z zamontowaniem fałszującego oprogramowania potwierdzą się, to w ocenie organu sprawującego nadzór nad stacjami kontroli pojazdów rozwiązanie tego problemu nie leży po stronie organów sprawujących nadzór nad stacjami kontroli pojazdów lecz problem przekroczenia norm zanieczyszczeń spalin w pojazdach produkowanych przez Grupę Volkswagena winien być rozstrzygnięty na szczeblu UE i krajowym.

Jednocześnie nadmieniam, że w zakresie w jakim petycja dotyczyła postępowania przez rzecznika konsumentów, stanowisko zostało wyrażone pismem z dnia 30.11.2015 r. znak: RK.740.322.2015 przez Krajową Radę Rzeczników Konsumentów.

z Urz. STAROSTY
Aleksandra Szubarga-Dworek
SEKRETARZ POWIATU

Krajowa Rada Rzeczników Konsumentów

Marek Janczyk - Przewodniczący (MRK w Poznaniu)
Małgorzata Rothert - Zastępca Przewodniczącego (MRK w Warszawie)
Longina Kaczmarek - Sekretarz (MRK w Szczecinie)
Lidia Baran-Ćwirta (MRK w Lublinie)
Irena Krzanowska (PRK w Bielsko-Białej)
Danuta Mazur (PRK w Świdnicy)
Zbigniew Kwaśniewski (MRK w Łodzi)
Krzysztof Podgórski (MRK w Tarnowie)
Krzysztof Tomczak (MRK w Bydgoszczy)

Warszawa, 30 listopada 2015 r.

RK.740.322.2015.MRO
(2.MRO.RK)

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

W związku z petycją Kancelarii Prawnej „Świeca i Wspólnicy” sp.k. przesłaną do starostów i prezydentów miast, a dotyczącą badań technicznych samochodów produkowanych przez niemiecki koncern motoryzacyjny Volkswagen – Krajowa Rada Rzeczników Konsumentów przedstawia, co następuje.

Podstawowym aktem prawnym, ustanawiającym instytucję powiatowego (miejskiego) rzecznika konsumentów (dalej rzecznik), określającym jego zadania jak i wyposażającym go w odpowiednie uprawnienia, jest *ustawa z dnia 16 lutego 2007 roku o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2015 r., poz. 184 zwana dalej „Ustawą”)*. Zadaniem rzeczników jest przede wszystkim zapewnienie bezpłatnego poradnictwa konsumenckiego oraz występowanie do przedsiębiorców w sprawach ochrony praw i interesów konsumentów. Powiatowy (miejski) rzecznik konsumentów nie działa z urzędu. Zakres działań podejmowanych przez rzecznika wyznacza wniosek konsumenta, jak też podstawa prawna do działania.

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, który jest organem właściwym w sprawach naruszenia zbiorowych interesów konsumentów wszczął postępowanie wyjaśniające w sprawie dotyczącej manipulowania wskaźnikami energii spalin w samochodach Volkswagen. Wyniki tego postępowania będą miały istotne znaczenie dla konsumentów, także w zakresie wyboru podstaw prawnych dochodzenia ewentualnych roszczeń, tj. odpowiedzialności z tytułu niezgodności towaru z umową, odpowiedzialności z tytułu rękojmi, uchylenia się od skutków prawnych oświadczenia woli złożonego pod wpływem błędu czy też odpowiedzialności z tytułu zastosowania wobec konsumenta nieuczciwej praktyki rynkowej.

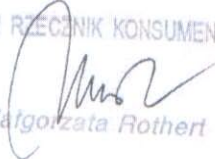
Z informacji zebranych przez Krajową Radę Rzeczników Konsumentów wynika, że do dnia wniesienia petycji do żadnego z rzeczników nie wpłynęły wnioski konsumentów o udzielenie pomocy w dochodzeniu roszczeń od Grupy Volkswagen z tytułu niezgodności pojazdu z umową czy dokonania zakupu auta w wyniku zastosowania przez tego przedsiębiorcę nieuczciwej praktyki rynkowej, polegającej na wprowadzeniu w błąd co do wskaźników emisji spalin.

W związku z tym rzecznicy nie mieli podstaw do podjęcia działań wobec Grupy Volkswagen w oparciu o normę prawną wskazaną przez wnoszącą petycję.

Krajowa Rada Rzeczników Konsumentów zapewnia, że każdemu konsumentowi, który zgłosi rzecznikowi w danym powiecie czy mieście problem opisany w petycji, udzielona zostanie stosowna pomoc prawna, w ramach ustawowych kompetencji przypisanych rzecznikowi.

Wiceprzewodnicząca KRRK

MIEJSKI RZECZNIK KONSUMENTÓW


Małgorzata Rother