

Opole, 13 stycznia 2016 r.

OR-I.152.1.2015
KMTZ.5421.35.2015

**Kancelaria Prawna
„Świeca i Wspólnicy” sp.k.**

ul. Bagatela 11 lok. 3
00-585 Warszawa

Mając na względzie przepisy ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2014 r., poz.1195) w odpowiedzi na petycję z dnia 10 listopada 2015 r., otrzymaną 17 listopada 2015 r., w której zawarto żądanie dotyczące wszczęcia kontroli w trybie art. 83 b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 –tj. ze 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 przekraczające dopuszczalne limity oraz przedstawienia jakie czynności w sprawie podjął powiatowy (miejski) rzecznik konsumentów, poniżej przedstawiam stosowne wyjaśnienia w tym przedmiocie.

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

Prezydent Miasta Opola, po analizie Państwa pisma stwierdza, że badania techniczne pojazdów na podległych mu w ramach uprawnień nadzorczych stacjach kontroli pojazdów, wykonywane są zgodnie z określoną procedurą postępowania zawartą w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzoru dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz.U. z 2015 r., poz. 776 –tj. ze zm.). W oparciu o te zapisy ustawowe należy podnieść, że wszelkie postulowane w Państwa petycji działania kontrolne byłyby pozaprawne i bezskuteczne. Nie jest zatem możliwe, w warunkach stacji kontroli pojazdów sprawdzenie czy w spalinach danego pojazdu wyposażonego w silnik diesla została przekroczona i w jakim określonym zakresie emisja tlenków azotu czy też jakichkolwiek innych związków chemicznych, gdyż diagności nie badają składu spalin. W takich przypadkach, zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 3 lit. i wymienionego rozporządzenia wykonywany jest jedynie pomiar zadymienia spalin, który mieści się w zakresie okresowego badania technicznego pojazdu. Dział IV pkt III załącznika nr 1 do tego rozporządzenia, stosowany w przypadku pojazdu z silnikiem samoczynnym określa procedurę badania, w której diagnosta stosuje dymomierz optyczny wykorzystujący w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach. Zgodnie z Działem I załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia pkt 8.2.2.2. (Zadymienie spalin) wynik badania

będzie negatywny (usterka istotna), jeśli przekroczy dopuszczalną wartość (są już pojazdy, gdzie producent na tabliczce znamionowej, dla silnika określa dopuszczalny poziom zadymienia spalin).

Natomiast w przypadku pojazdów nowych, przed wprowadzeniem ich do obrotu handlowego, na wniosek producenta do określonych władz homologacyjnych, podlegają one procesowi homologacji w uprawnionym laboratorium badawczym. Jedyne tam istnieje możliwość szczegółowego sprawdzenia zawartości poszczególnych składników spalin, w tym i w zakresie zgodności z wymaganiami odpowiednich Regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej przy ONZ (ECE). Na podstawie wyników tych badań, odpowiednia władza homologacyjna może wydać świadectwo homologacji. W naszym kraju zadania i kompetencje w zakresie homologacji pojazdów silnikowych, zgodnie z nowelizacją z dnia 8 listopada 2013 r. – ustawa o zmianie ustawy Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o dozorcze technicznym (Dz.U. z 2013 r., poz.1611), z dniem 1 stycznia 2014 roku, zostały przekazane spod ministra właściwego do spraw transportu na rzecz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Ta władza homologacyjna, na podstawie pozytywnych badań jednostek uprawnionych do przeprowadzania badań homologacyjnych oraz badań potwierdzających spełnienie odpowiednich warunków lub wymagań technicznych danego pojazdu, w celu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu, wydaje świadectwa 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 homologacji typu WE.

Należy więc jednoznacznie stwierdzić, że w warunkach badania pojazdu na stacji kontroli pojazdów, nie ma możliwości technicznych do przeprowadzenia tak specjalistycznych badań. W związku z tym, w stosownej procedurze badania wykonywanego na SKP, przeprowadzanego przez uprawnionego diagnostę samochodowego nie przewidziano badań w tak szczegółowym zakresie, poprzestając jedynie na kontroli zadymienia spalin. Tym samym, Prezydent Miasta Opola jako organ administracji samorządowej oświadcza, iż nie jest upoważniony (nie posiada możliwości prawnotechnicznych), by potwierdzić w ramach nadzoru nad działalnością SKP wynikającego z art. 83 b ustawy – Prawo o ruchu drogowym, stosowania przez producenta pojazdu oprogramowania mającego na celu ukrycie wad technicznych układów spalania, wskazanych w petycji pojazdów marek Volkswagen, Seat, Audi, Skoda i Porsche, emitujących do atmosfery szkodliwe substancje w ilości wielokrotnie przekraczające dopuszczalne limity.

Dodatkowo wskazuję, że na podstawie art. 70 d ust.1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym to „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, (...)”, a w art. 70 f. ust. 1 określa się, że „Producent pojazdu, przedmiotu 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.”

Niemniej, wydaje się, że w opisanych w petycji praktykach celowego manipulowania wynikami poziomem emisji NO_x emitowanych do atmosfery w samochodach produkowanych przez zakłady grupy Volkswagen, ma zastosowanie art. 70 x wyżej wymienionej ustawy, stwierdzający, że „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, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego niezwłocznie przekazuje te informacje do właściwego organu państwa, które wydało świadectwo homologacji typu WE.” Zatem, to Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego posiada wyłącznie upoważnienie i środki w tym zakresie. Dyrektor TDT wydaje się więc być właściwy do podjęcia odpowiednich działań, w celu przekazania podnoszonych w petycji informacji i zastrzeżeń właściwym organom, które wydawały świadectwa homologacji na wskazywaną grupę pojazdów Volkswagena, w tym przypadku organowi Federalnego Ministerstwa Transportu i Infrastruktury, tj. Federalnemu Urzędowi Transportu Samochodowego we Flensburgu (KBA – Kraffahr - Bundesamt).

Otrzymują:

1. Adresat.
2. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego
00-613 Warszawa, ul. Chałubińskiego 8.
3. A.a.

z up. Prezydenta Miasta

Mirosław Pietrucha
Z-ca Prezydenta Miasta