



PREZYDENT MIASTA KRAKOWA

BK-01.152.192.2015

11 STY. 2016

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

W odpowiedzi na petycję z 10 listopada 2015 r. (data wpływu do Urzędu Miasta Krakowa – 17 listopada 2015 r.), w której zwrócił się Pan z żądaniem wszczęcia kontroli w trybie art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy z 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych w przypadku pojazdów marek: Volkswagen, Seat, Audi, Skoda i Porsche, wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym, wyprodukowanych w latach 2009-2015 i emitujących do atmosfery szkodzące substancje w ilości wielokrotnie przekraczającej dopuszczalne limity oraz wystąpił Pan o przedstawienie informacji odnośnie czynności, jakie w tej sprawie podjął Miejski Rzecznik Konsumentów w Krakowie, uprzejmie informuję.

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 wyjaśniam, że samochody wprowadzone na polski rynek przez grupę Volkswagen rejestrowano na podstawie dokumentów przekazanych nabywcy pojazdu przez dealera marki. W takim przypadku, do podania o zarejestrowanie pojazdu, dołączano 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 świadectwo homologacji typu dla pojazdów produkowanych w małych seriach, wydane przez Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, które powstały w efekcie kolejnego etapu zabudowy pojazdu bazowego.

Wyjaśniam, że świadectwo homologacji jest urzędowym potwierdzeniem tego, że dany typ pojazdu z punktu widzenia bezpieczeństwa może uczestniczyć w ruchu drogowym. Jest ono wydawane na dany typ pojazdu, który przeszedł pozytywnie procedurę homologacyjną, obejmującą sprawdzenie, czy dany typ pojazdu, jego wyposażenie lub części odpowiadają warunkom określonym w stosownych przepisach, w tym także stanowiącym załącznik do Porozumienia, dotyczącego przyjęcia jednolitych warunków homologacji i wzajemnego uznawania homologacji wyposażenia i części pojazdów samochodowych, sporządzonego w Genewie 20 marca 1958 r. (Dz. U. z 2001 r. nr 104, poz. 1135).

Zarówno 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. Z wyjaśnień zamieszczonych na stronie internetowej Transportowego Dozoru Technicznego 8 października 2015 r. wynika, że ustalana jest ważność wydanych świadectw homologacji pojazdów objętych manipulacją poziomu emisji spalin. Ponadto, TDT informuje o działaniach podejmowanych przez grupę Volkswagen w stosunku do pojazdów już wyprodukowanych i wprowadzonych do obrotu, środkach technicznych mających na celu uzyskanie stosownego poziomu emisji oraz adresach stron internetowych z wyszukiwarkami numerów VIN "zainfekowanych" pojazdów dla których ma zostać przeprowadzona odpowiednia akcja serwisowa. Zgodnie z deklaracjami producenta, wdrażane działania naprawcze, pozwolą na wyeliminowanie nieprawidłowości przekroczonych norm emisji tlenków azotu (NOx). W świetle powyższego, na tym etapie organ rejestrujący nie ma podstaw do kwestionowania ważności dokumentów, w oparciu o które zarejestrowano pojazdy, a tym samym brak jest przesłanek, które uzasadniałyby wzruszenie decyzji administracyjnych wydanych w sprawie rejestracji pojazdów.

Wyjaśniam ponadto, że wszczęcie kontroli w trybie art. 83 b ust. 2 pkt 1 ustawy - Prawo o ruchu drogowym w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów Grupy Volkswagen, wyposażonych w silniki wysokoprężne i wyprodukowanych w latach 2009 - 2015 nie znajduje uzasadnienia. Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców Urzędu Miasta Krakowa, realizujący zadania w imieniu Prezydenta Miasta Krakowa, jako organu sprawującego nadzór nad działalnością przedsiębiorców prowadzących na terenie Miasta Krakowa stacje kontroli pojazdów, nie dostrzega nieprawidłowości ani błędów diagnostów w zakresie pomiaru zadymienia, podczas przeprowadzania badań technicznych pojazdów. Powyższe, dotyczy również sposobu i wyniku badań okresowych pojazdów Grupy Volkswagen, w których zainstalowane zostało oprogramowanie fałszujące parametry emitowanych zanieczyszczeń ("trojan").

Przed wszystkim należy zauważyć, że stacja diagnostyczna 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 diagnostycznych. Argumentem wskazującym na brak podstaw do wszczęcia kontroli, o której mowa w petycji, jest sposób badania zadymienia spalin. Stacje kontroli pojazdów dokonują pomiaru zadymienia spalin według ściśle określonej procedury, wynikającej z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach. Pomiar zadymienia spalin mieści się w zakresie okresowego badania technicznego, o którym mowa w § 2 ust. 1 pkt. 3 lit. i ww. rozporządzenia. W przypadku przekroczenia wartości emisji zanieczyszczeń gazowych, o których mowa w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia lub poziomu podanego na tabliczce znamionowej producenta, umieszczonej w pojeździe, wynik badania technicznego będzie negatywny. Przepisy precyzyjnie regulują warunki w jakich należy wykonać pomiar oraz sposób jego wykonania. Należy również podkreślić, że diagności wykonujący w stacjach diagnostycznych badania pojazdów wyposażonych w silniki wysokoprężne dokonują kontroli emitowanych zanieczyszczeń z wykorzystaniem dymomierza. Urządzenie to służy wyłącznie do pomiaru stopnia zadymienia spalin samochodowych. Nie jest zatem możliwe w warunkach, jakimi dysponuje stacja kontroli

pojazdów sprawdzenie, czy w spalinach emitowanych przez dany pojazd przekroczone zostały wartości tlenków azotu NOx, bądź jakichkolwiek innych związków chemicznych. Ponadto zaznaczyć należy, że uprawniony diagnosta, wykonując czynności z zakresu okresowego badania technicznego, zgodnie z § 2 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach, nie dokonuje sprawdzenia oznaczenia typu silnika spalinowego lub numeru homologacji, a co za tym idzie nie weryfikuje czy dany pojazd posiada silnik z oprogramowaniem typu "trojan". Nie ma więc możliwości - w ramach prowadzonego nadzoru - stwierdzenia, czy pojazd Grupy Volkswagen z silnikiem wysokoprężnym poddany badaniu technicznemu na stacji kontroli pojazdów posiadał oprogramowanie powodujące zaniżenie parametrów emitowanych do środowiska szkodliwych substancji.

Podsumowując stwierdzić należy, że stacje kontroli pojazdów nie mają warunków ani narzędzi do tego, aby sprawdzić czy pojazdy Grupy Volkswagen przekraczają homologacyjne normy emisji spalin. Zarówno w tym, jak i w każdym innym przypadku pojazdu wyposażonego w silnik Diesla, uprawniony diagnosta jest zobowiązany wykonać pomiar zadymienia. Jeśli badanie zostanie wykonane zgodnie z procedurą, a stwierdzone wartości spełniać będą wymagania ww. rozporządzenia w sprawie warunków technicznych pojazdów, diagnosta nie ma podstaw prawnych do wydania negatywnej oceny badania technicznego.

Informuję również, że Starosta ma ustawowy obowiązek co najmniej raz w roku przeprowadzić kompleksową kontrolę każdego przedsiębiorcy, który na terenie Krakowa prowadzi stację diagnostyczną. W ramach takiej kontroli sprawdzana jest prawidłowość wykonywania badań technicznych pojazdów, tj. m.in. weryfikacja sposobu i wyniku pomiaru emitowanych do środowiska zanieczyszczeń. W roku 2015 większość przedsiębiorców została objęta dwukrotną kontrolą (kompleksową oraz sprawdzającą lub doraźną), Nadmieniam, że służby podległe Prezydentowi Miasta Krakowa zwracają szczególną uwagę na kwestię emitowanych zanieczyszczeń przez pojazdy badane w krakowskich stacjach diagnostycznych, niemniej jednak nie posiada narzędzi i środków umożliwiających rozwiązanie wskazanego w petycji problemu, występującego w pojazdach Grupy Volkswagen.

W kwestii działań podjętych przez Miejskiego Rzecznika Konsumentów w Krakowie (MRK) w związku z działalnością Spółki Volkswagen Group Polska sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu, jako głównego dystrybutora pojazdów ww. marki na rynek polski, w związku z podejrzeniem stosowania zarówno przez ww. Spółkę, jak i inne podmioty wchodzące w skład Grupy Volkswagen nieuczciwych praktyk rynkowych uprzejmie informuję, że MRK w Krakowie nie prowadzi postępowań administracyjnych, w tym postępowań dotyczących stosowania przez przedsiębiorcę praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów. W tym ostatnim zakresie wyłączne kompetencje posiada Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów, który – jak ustalono - wszczął stosowne postępowanie wyjaśniające, dotyczące manipulowania wskaźnikami emisji spalin w samochodach Volkswagen. Zaznaczyć jednak należy, że na obecnym etapie jest to postępowanie wyjaśniające, które w zależności od pozyskanych od przedsiębiorcy wyjaśnień, może stanowić podstawę do wszczęcia postępowania właściwego w ramach którego, Prezes UOKiK może wydać decyzję stwierdzającą stosowanie ww. praktyk i nakazanie zaniechania ich stosowania.

Prezes UOKiK prowadzi również rejestry produktów niebezpiecznych oraz wyrobów niezgodnych z zasadniczymi, szczegółowymi lub innymi wymaganiami. Oba rejestry są jawne. Kierując się informacjami w nich zawartymi, na dzień 8 stycznia 2016 r. żaden pojazd grupy Volkswagen nie został wpisany na ww. listy.

Podsumowując powyższe wyjaśniam, że Miejski Rzecznik Konsumentów udziela konsumentom pomocy w indywidualnych sprawach. Jak ustalono, zarówno w 2015 r., jak i w latach poprzednich, do MRK w Krakowie, jak również i innych rzeczników konsumentów taki wniosek o udzielenie pomocy prawnej w zakresie pozostającym przedmiotem petycji nie wpłynął. Zapewniam jednak, że jeżeli taki wniosek zostanie złożony, zostaną podjęte w tej sprawie stosowne działania, zgodnie z posiadanymi w tym zakresie kompetencjami. Powyższe stanowisko zostało Panu zaprezentowane również pismem Krajowej Rady Rzeczników Konsumentów z 30 listopada 2015 r. (znak: RK.740.322.2015.MRO).

z up. PREZYDENTA MIASTA

Paweł Stępczyk
Sekretarz Miasta

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa

Do wiadomości:

1. Wydział Ewidencji Pojazdów i Kierowców
2. Miejski Rzecznik Konsumentów