

**ORA-O.152.1.2015**

**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 16 listopada 2015 r., w której zawarto żądanie dotyczące wszczęcia kontroli w trybie art. 83b ust 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r., poz. 1137 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 (miejski) rzecznik konsumentów, przedstawiam, co następuje:

Po analizie treści Państwa petycji należy uznać, 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 badania techniczne pojazdów wykonane są zgodnie ze ściśle określoną procedurą zawartą w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzenia badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r., poz. 776 z późn. zm.). Diagnosta przeprowadzający badania na stacjach kontroli pojazdów w przypadku aut wyposażonych w silnik Diesla, nie bada 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 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 załącznikiem nr 1. do ww. rozporządzenia pkt 8.2.2.2. (Zadymienia spalin) wynik badania będzie negatywny, jeśli przekroczy dopuszczalną wartość (usterka istotna).

Od pewnego czasu producenci pojazdów na tabliczce znamionowej pojazdu, dla każdego silnika, określają dopuszczalny poziom zadymienia spalin, który sprawdzany jest 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 również zgodność 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 nie ma możliwości przeprowadzenia tak szczegółowych badań. W związku z tym w procedurze badania przeprowadzonego przez diagnostę samochodowego poprzestano jedynie na kontroli zadymienia spalin.

Na podstawie art. 70d ust. 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym „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”. To „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” (art. 70f ust.1). Potwierdzenie spełniania wymagań technicznych następuje przez wydanie dla pojazdu świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu (art. 70c).

Na podstawie nowelizacji ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o dozorze technicznym – (Dz. U. z 2013 r., poz. 1611), kompetencje w zakresie homologacji pojazdów silnikowych, dotychczas wykonywane przez ministra właściwego do spraw transportu przekazano Dyrektorowi Transportowego Dozoru Technicznego. To władza homologacyjna na podstawie pozytywnego wyniku 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 część, spełnia wymagania procedury homologacji typu WE.

Ponadto zgodnie z art. 70x ww. ustawy 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 przekazują te informacje do właściwego organu państwa, które wydało świadectwo homologacji typu WE. Zatem w tym przypadku to Dyrektor TDT jest wyłącznie upoważniony do podjęcia odpowiednich środków, których nie posiada organ administracji samorządowej, w celu wszczęcia procedury przekazania informacji o stwierdzonych zagrożeniach podnoszonych w Państwa piśmie, do odpowiednich organów władz homologacyjnych, które wydały świadectwa homologacji dla pojazdów z grupy Volkswagena.

W petycji żądają Państwo wskazania jakie czynności w powyższej sprawie podjął powiatowy rzecznik konsumentów w Rzeszowie. Na wstępie należy wyjaśnić, że podstawowym aktem prawnym ustanawiającym instytucję powiatowego (miejskiego) rzecznika konsumentów określającym jego zadania jak i wyposażającym go w odpowiednie uprawnienia jest ustawa z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. z 2015 r., poz. 184). Zadaniem Rzecznika jest przede wszystkim zapewnienie bezpłatnego poradnictwa konsumenckiego oraz występowanie do przedsiębiorców w sprawach ochrony praw i interesów konsumentów. Rzecznik nie działa z urzędu. Zakres działań podejmowanych przez rzecznika wyznacza wniosek konsumenta, jak też podstawa prawna do działania. Miejski rzecznik konsumentów działa w indywidualnych sprawach konsumenckich, zaś Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów jest organem właściwym w sprawach naruszenia zbiorowych interesów konsumentów. Prezes UOKiK działając na rzecz 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.

Do tej pory nie wpłynęła do rzecznika sprawa konsumencka dotycząca jakiegokolwiek roszczenia względem przedsiębiorcy należącego do Grupy Volkswagen m.in. dotyczącego wprowadzania w błąd co do wskaźników emisji spalin. W związku z tym rzecznik nie miał podstaw do podjęcia działań wobec Grupy Volkswagen w oparciu o normę prawną wskazaną przez wnoszącego petycję.

**Z poważaniem,**

Zup. Prezydenta Miasta Rzeszowa  
*Marcin Stopa*  
SEKRETARZ MIASTA RZESZOWA