

P E T Y C J A

w sprawie wszczęcia kontroli w trybie art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 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 (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

DATA	POSTĘPOWANIE
17.11.2015	Petycja została skierowana do Dyrektora Wydziału Komunikacji Starostwa Powiatowego w Pile.
24.11.2015	Petycja została skierowana do Powiatowego Rzecznika Konsumentów w Pile.
30.11.2015	Petycja została skierowana do Wydziału Organizacyjnego, gdzie przypisano jej nr sprawy WO.0023.10.2015.
30.11.2015	Petycję skierowano do publikacji na stronie BIP.
09.12.2015	Listem poleconym za zwrotnym potwierdzeniem odbioru udzielona została odpowiedź w części dotyczącej Powiatowego Rzecznika Konsumentów w Pile (pismem WO.0023.10.2015.IV z dnia 04.12.2015 r.)
04.01.2015	listem poleconym za zwrotnym potwierdzeniem odbioru udzielona została odpowiedź w części dotyczącej Wydziału Komunikacji (pismem WO.0023.10.2015 z dnia 30.12.2015 r.) informująca o przekazaniu petycji do rozpatrzenia do właściwego podmiotu tj. Dyrektora Transportu Dozoru Technicznego w Warszawie.

Piła, 30 grudnia 2015 r.

WO.0023.10.2015

**Pan
Jan Urbanowicz
Dyrektor
Transportowego Dozoru Technicznego
ul. Chałubińskiego 8
00-613 Warszawa**

Na podstawie art. 6 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2014 r. poz. 1195) przekazuję petycję, złożoną przez Kancelarię Prawną „Świeca i Wspólnicy” sp.k. ul. Bagatela 11 lok. 3, 00-585 Warszawa.

Petycja zawiera żądanie 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 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.

Zgodnie z art. 70x ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137, z późn.zm.), 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, niezwłocznie przekazuje te informacje do właściwego organu państwa, które wydało świadectwo homologacji typu WE.

Zatem 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 piśmie Kancelarii Prawnej „Świeca i Wspólnicy” sp. k., do odpowiednich organów władz homologacyjnych, które wydały świadectwa homologacji dla pojazdów z grupy Volkswagena.

W związku z powyższym petycję przekazuję według właściwości.

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

 **STAROSTA**
Franciszek Tamas

Piła, 30 grudnia 2015 r.

**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. 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, informuję, 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 wykonywane 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 przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz.U. z 2015 r., 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 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 załącznikiem nr 1 rozporządzenia pkt 8.2.2.2. (Zadymienie spalin) 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 nie ma możliwości przeprowadzenia tak szczegółowych badań. W związku z tym w procedurze badania przeprowadzanego przez diagnostę samochodowego, poprzestano jedynie na kontroli zadymienia spalin.

Na podstawie art. 70d ust. 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137, z późn.zm.) „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 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”- art. 70f ust.1). Na podstawie art. 70c ustawy 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 2013 r. (ustawa o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o dozorze technicznym – Dz.U. poz. 1611) przeniesiono kompetencje w zakresie homologacji pojazdów silnikowych, wykonywane przez ministra właściwego do spraw transportu na rzecz Dyrektora

Transportowego Dozoru Technicznego. To władza homologacyjna 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 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, 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 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.

Mając powyższe na uwadze należy uznać, że Starosta Pilski nie jest właściwy do rozpoznania przedmiotowej petycji, w związku z tym, na podstawie art. 6 ustawy o petycjach, zostanie przekazana do podmiotu właściwego do jej rozpatrzenia, tj. do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, który winien przekazać uzyskaną od Państwa informację do stosownej niemieckiej władzy homologacyjnej (KBA – Kraftfahr – Bundesamt).

STAROSTA


Franciszek Tamas