



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Płock, 25.01.2016

WOP-I-ZO.152.2.2015.KR

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

W odpowiedzi na petycję z dnia 10 listopada 2015r., jako organ sprawujący nadzór nad stacjami kontroli pojazdów z terenu miasta Płocka stwierdzam, brak podstaw do wszczęcia kontroli w trybie art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997r. Prawo o ruchu drogowym (j.t. Dz.U. z 2012r. poz. 1137 ze zmianami) w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów marek Audi, Volkswagen, Skoda, Seat i Porsche wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym (silnik wysokoprężny) wyprodukowanych w latach 2009-2015 i emitujących do atmosfery szkodzące substancje w ilości wielokrotnie przekraczającej dopuszczalne limity.

Z oceny technicznej wykonanej przez rzeczoznawcę mgr inż. Ryszarda Cydejko z Zespołu Rzeczoznawców Samochodowych, Maszyn i Urządzeń Automobilklubu Nowy Świat Sp. z o.o. w Warszawie nr W-305/2015 z dnia 15 października 2015r. wynika, że oprogramowanie typu „trojan” zastosowane w samochodach produkowanych przez Grupę Volkswagena z silnikami wysokoprężnymi powoduje zafałszowanie wyników pomiarów szkodliwych substancji tlenków azotu (NOx) emitowanych przez te silniki. Wg powyższej opinii oprogramowanie zaniżające emisję szkodliwych substancji do atmosfery zaczynało działać, gdy zostały spełnione na hamowni określone warunki umożliwiające „wirtualną” jazdę pojazdu w normalnych warunkach, tzn. przednie koła zostają wprowadzone w ruch natomiast tylne pozostają w bezruchu. Jednocześnie w opinii zawarty jest zapis: *„Nie ma oficjalnych informacji dotyczących sposobu, w jaki „trojan” odkrywa, iż pojazd poddawany jest badaniom, ale większość specjalistów jest zdania, iż „śledzi” on następujące parametry samochodu: prędkość obracania się kół jezdnych (indywidualnie dla każdego koła – wykorzystując czujniki ABS), kąt obrotu koła kierownicy (wykorzystując czujniki stabilizacji trakcji pojazdu) i ciśnienie atmosferyczne.”*



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Zgodnie z § 2 ust. 1 pkt 3 lit. i rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012r. w sprawie zakresu i przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (j.t. Dz. U. z 2015r. poz. 776 z późn. zm.) uprawniony diagnosta w ramach okresowego badania technicznego sprawdza i ocenia prawidłowość działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu, w szczególności pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska, w tym zadymienia spalin. Pomiar zadymienia spalin polega na ustaleniu współczynnika absorpcji k (m^{-1}). Szczegółowy sposób badania pomiaru zadymienia spalin pojazdów z silnikiem o zapłonie samoczynnym określa dział IV załącznika nr 1 do w/w rozporządzenia.

Przepis § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (j.t. Dz. U. z 2015r., poz. 305 z późn. zm.) określa, iż zadymienie spalin pojazdu z silnikiem o zapłonie samoczynnym, mierzone przy swobodnym przyspieszaniu silnika w zakresie od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej, wyrażone w postaci współczynnika pochłaniania światła, nie może przekraczać: $2,5 m^{-1}$, a w odniesieniu do silnika z turbodoładowaniem $3,0 m^{-1}$. W przypadku pojazdów wyprodukowanych po dniu 30 czerwca 2008 r. współczynnik nie może przekraczać $1,5 m^{-1}$.

Stacja diagnostyczna wykonująca okresowe badania techniczne nie posiada urządzeń do wykonywania badań homologacyjnych, w których szczegółowo bada się poziom emitowanych przez silniki spalinowe o zapłonie samoczynnym zanieczyszczeń (np. NO_x , CO, CH). Zgodnie z § 14 ust. 1 pkt 7 i 11 rozporządzenia Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006r. w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. z 2006r., Nr 40, poz. 275) wyposażenie kontrolno-pomiarowe stanowiska kontrolnego w stacji kontroli pojazdów, odpowiednio do badanych pojazdów, obejmuje m. in. następujące urządzenia i przyrządy: dymomierz; czytnik informacji diagnostycznych do układu OBD II/EOBD.

Diagnosta samochodowy zatrudniony w stacji kontroli pojazdów nie dokonuje sprawdzenia oznaczenia typu silnika spalinowego lub nr homologacji, a zatem nie ma możliwości zweryfikowania czy dany pojazd posiada silnik z oprogramowaniem typu „trojan”. Nie istnieje więc możliwość w ramach prowadzonego nadzoru stwierdzenia, że pojazd z Grupy Volkswagena z silnikiem wysokoprężnym poddany badaniu technicznemu na stacji kontroli pojazdów posiadał, lub nie posiadał oprogramowania powodującego zaniżenie poziomu emisji szkodliwych substancji.

Podczas badania technicznego nie przewidziano ani urządzeń, ani norm jakie ma spełniać pojazd w zakresie tlenków azotu (NO_x).



PREZYDENT MIASTA PŁOCKA

Jak sami Państwo napisali na stronie 5 w swojej petycji, po zakończeniu produkcji nowego typu pojazdu, producent zwraca się do władz homologacyjnych z wnioskiem o przebadanie, czy parametry pojazdu, w tym tlenek azotu, odpowiadają wymaganiom zawartym w normach i dyrektywach EKG ONZ oraz Unii Europejskiej. Zgodnie z art. 70j ustawy Prawo o ruchu drogowym organem właściwym do uznania świadectwa homologacji jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego.

Jednocześnie informuję, że Rzecznik Konsumentów działa w oparciu o przepisy ustawy o ochronie konkurencji i konsumentów z dnia 16.02.2007r. (Dz. U. z 2015r. poz 184), a w szczególności o art. 42 ust. 1, według którego Rzecznik Konsumentów zapewnia bezpłatne poradnictwo konsumenckie i informację prawną w zakresie ochrony konsumentów. Do zadań Rzecznika Konsumentów należy ochrona interesów konsumentów, czyli tych osób, które w zakresie zaspokajania swoich prywatnych potrzeb znaleźli się w sporze z przedsiębiorcą. Zgodnie bowiem z art. 22 1 k. c. za konsumenta uważa się osobę fizyczną dokonującą z przedsiębiorcą czynności prawnej niezwiązaną bezpośrednio z jej działalnością gospodarczą lub zawodową.

Do zadań Rzecznika Konsumentów zgodnie z art. 42 ust. 1 pkt 3 w/w ustawy należy również występowanie do przedsiębiorców w sprawach ochrony praw i interesów konsumentów. Oznacza to, że Rzecznik Konsumentów jest uprawniony do skierowania pisemnego wystąpienia do przedsiębiorcy w sprawie konsumenta, jednakże zaznaczyć należy, że Rzecznik podejmuje interwencje na pisemny wniosek konsumenta przy czym z dołączonych do wniosku dokumentów powinno wynikać, iż roszczenia reklamacyjne konsumenta nie zostały zrealizowane i są podstawy, do podjęcia interwencji w sprawie.

W sprawie będącej przedmiotem petycji z dnia 10.11.2015r. do Miejskiego Rzecznika Konsumentów w Płocku nie wpłynął żaden wniosek konsumenta, dotyczący pojazdów marek Volkswagen, Seat, Audi, Skoda, Porsche wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym wyprodukowanych w latach 2009-2015 i emitujących do atmosfery szkodzące substancje w ilości wielokrotnie przekraczającej dopuszczalne limity.

W związku z powyższym nie znajduje podstaw prawnych do wszczęcia postępowania w przedmiotowej sprawie.

PREZYDENT
Miasta Płocka
Andrzej Nowakowski

Otrzymują:

1. Adresat
2. a/a