STAROSTWO POWIATOWE
w Makowie Mazowieckim
ul. Rynek 1
06-200 Maków Maz.
tel. 29 7173647, 29 7173686, fax 29 7173694

Maków Mazowiecki, dnia 8 grudnia 2015 r.

K.5411.317.2015

Dyrektor Transportowego
Dozoru Technicznego
ul. Chałubińskiego 8
00-613 Warszawa

Informuję, że do Starosty Makowskiego wpłynęła petycja Kancelarii Prawnej „Świeca i Wspólnicy" sp. k., ul. Bagatela 11 lok. 3, 00-585 Warszawa, dotycząca żądania 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 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 przekraczającej dopuszczalne limity oraz przedstawienia jakie czynności w sprawie podjął powiatowy (miejski) rzecznik konsumentów.

Postępując zgodnie z art. 6 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2014 r., poz. 1195), Starosta Makowski uznając się za organ niewłaściwy do rozpatrzenia przekazuje w załączeniu przedmiotową petycję do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego w Warszawie oraz zawiadamia jednocześnie podmiot wnoszący petycję o przekazaniu petycji do podmiotu właściwego.

Uzasadnienie

Z oceny technicznej wykonanej przez Zespół Rzeczoznawców Samochodowych, Maszyn i Urządzeń Automobilklubu Nowy Świat Sp. z o.o. nr W- 305/2015 z dnia 15 października 2015 r. wynika, że oprogramowanie stosowane w niektórych samochodach typu „trojan" produkowanych przez Grupę Volkswagena z silnikami wysokoprężnymi (silnikami diesla) powoduje zafałszowanie wyników pomiarów szkodliwych substancji (NOx) emitowanych przez te silniki. Według powyższej opinii oprogramowanie zaniżające emisję szkodliwych substancji do atmosfery zaczynało działać gdy zostały spełnione na hamowni pewne warunki imitujące „wirtualną jazdę" pojazdu w normalnych warunkach, tzn. przednie koła zostają

wprawione 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".*

Uprawniony diagnosta w ramach okresowego badania technicznego wykonuje czynności zgodnie z § 2 rozporządzenia 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 ze zm.). W dziale IV powyższego rozporządzenia szczegółowo określono sposób badania pomiaru zadymienia spalin w pojazdach wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym. Stacja diagnostyczna wykonująca badania okresowe pojazdów nie posiada specjalistycznych narzędzi do wykonywania badań homologacyjnych, w których bada się szczegółowo poziom spalin emitowanych przez silniki o zapłonie samoczynnym na szczegółową zawartość szkodliwych substancji.

Kolejnym aspektem przemawiającym za bezzasadnością podjęcia przez Starostę dodatkowej 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 ze zm.) jest fakt, że uprawniony diagnosta samochodowy, wykonując czynności z zakresu okresowego badania technicznego zgodnie z § 2 wyżej przywołanego rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej nie dokonuje sprawdzenia oznaczenia typu silnika spalinowego lub numeru homologacji, a zatem nie ma możliwości zweryfikowania czy dany pojazd posiada silnik z oprogramowaniem typu „trojan". Nie ma więc możliwości aby w ramach działań nadzorczych prowadzonych przez Starostę stwierdzić, że pojazd z Grupy Volkswagena z silnikiem wysokoprężnym poddany badaniu technicznemu na stacji kontroli pojazdów posiada lub nie posiada oprogramowanie powodujące zaniżenie poziomu emisji szkodliwych substancji.

Na marginesie należy zauważyć, że podczas kontroli dokonanych zgodnie z art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 ze zm.) w ramach nadzoru prowadzonego przez Starostę Makowskiego w roku 2015. nie stwierdzono, aby na którejkolwiek z kontrolowanych stacji kontroli pojazdów, pojazd z przekroczonymi parametrami dotyczącymi norm emisji spalin, uzyskał wynik pozytywny.

Ponadto, zgodnie z obowiązującymi regulacjami prawnymi wprowadzenie na rynek polski, każdej marki i typu samochodu poprzedzone musi być uzyskaniem świadectwa homologacji wystawionego przez uprawnioną placówkę badawczą. Zgodnie z treścią ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012, poz. 1137 ze zm.) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wykonywania czynności związanych z homologacją pojazdów, przedmiotem ich wyposażenia lub części, dopuszczeniem jednostkowym pojazdu oraz dopuszczeniem indywidualnym WE pojazdu (Dział III: Rozdział 1a, Rozdział 1b, Rozdział 1c Prawa o ruchu drogowym).

Powyższe kompetencje czynią Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, podmiotem właściwym do rozpatrzenia przedmiotowej petycji.

STAROSTA
/-/ Zbigniew Roman Deptuła

Otrzymują:

1. Adresat
2. Kancelaria Prawna „Świeca i Wspólnicy" sp. k., ul. Bagatela 11 lok. 3, 00-585 Warszawa

STAROSTWO POWIATOWE
w Makowie Mazowieckim
KANCELARIA OGÓLNA
Dnia 10 -12- 2015
WYSŁANO
L.dz. ..... ilość zał. 2 szt.
Podpis .....