

WK.5421.1.2016

Sucha Beskidzka 18 stycznia 2016r.

Starostwo Powiatowe w Suchej Beskidzkiej
Dziennik Podawczy ul. Mickiewicza 19

Szanowny Pan

wpłynięcie
dnio: 2016 -01- 20

Józef Bałos

E.....
L.Dz.....

Starosta Suski

Bałos

W związku z petycją złożoną do Starosty Suskiego przez Kancelarię Prawną „Świeca i Wspólnicy” sp.k. z siedzibą w Warszawie wyjaśniam co następuje :

Po analizie treści 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). 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 ww. 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 do ww. 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. (Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 ze 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 spełnienia 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 dozorcze 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 piśmie, do odpowiednich organów władzy homologacyjnych, które wydały świadectwa homologacji dla pojazdów z grupy Volkswagena.

Mając powyższe na uwadze należy uznać, że nie jesteśmy właściwi do rozpoznania przedmiotowej petycji.

Z poważaniem

Z up. Starosty Suskiego
mgr inż. **Józef Jaźwiak**
Naczelnik
Wydziału Komunikacji i Transportu

