

Znak: PK 730.1.2016

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

Wasze pismo z dnia: 10.11.2015 r.

Sprawa: odpowiedź na petycję

Mając na względzie przepisy ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2014 r., poz. 1195) w odpowiedzi na petycję oznaczoną datą 10.11.2015 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 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, 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). 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 dopuszczalna 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 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 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 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. 70d 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 władzy homologacyjnych, które wydały świadectwa homologacji dla pojazdów z grupy Volkswagena.

Mając powyższe na uwadze należy uznać, że Starosta Krośnieński 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 uzyskana od Państwa informacje do stosownej niemieckiej władzy homologacyjnej (KBA - Kraftfahr- Bundesamt).

Odnosząc się natomiast do kwestii podjętych czynności przez powiatowego rzecznika konsumentów, wyjaśniam, co następuje.

System organizacji ochrony konkurencji i konsumentów w Polsce jest tzw. systemem rozproszonym. W jego skład wchodzi takie jednostki organizacyjne jak Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów jako centralny organ administracji rządowej, stojący na straży ochrony konkurencji i konsumentów, samorząd terytorialny oraz organizacje pozarządowe. Ponadto wiele zadań wykonują inne podmioty, w szczególności inne organy administracji zarówno na szczeblu centralnym jak i terenowym. Zadania samorządu powiatowego z zakresu ochrony konsumentów wykonuje powiatowy (miejski) rzecznik konsumentów. Podstawowym aktem prawnym, ustanawiającym instytucję powiatowego (miejskiego) rzecznika konsumentów (dalej rzecznik), 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). Spośród zadań rzecznika konsumentów szczególne znaczenie ma zapewnienie bezpłatnego poradnictwa konsumenckiego oraz występowanie do przedsiębiorców w sprawach ochrony praw i interesów konsumentów. Ponadto rzecznik konsumentów jest wyposażony w szereg uprawnień procesowych w postępowaniu cywilnym.

Rzecznik konsumentów może w szczególności wytaczać powództwa na rzecz konsumentów oraz wstępować, za ich zgodą, do toczącego się postępowania w sprawach o ochronę interesów konsumentów. Ponadto jest wyposażony w swoją własną legitymację m.in. na podstawie przepisu art. 12 ust. 2 pkt 4 ustawy z dnia z dnia 23 sierpnia 2007 r. o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 171, poz. 1206 ze zm.). Zgodnie z tym przepisem, w razie dokonania czynu nieuczciwej praktyki rynkowej rzecznik konsumentów może wystąpić z roszczeniem:

- zaniechania stosowania praktyki,
- złożenia jednokrotnego lub wielokrotnego oświadczenia odpowiedniej treści i w odpowiedniej formie,
- zasądzenia odpowiedniej sumy pieniężnej na określony cel społeczny związany ze wspieraniem kultury polskiej, ochroną dziedzictwa narodowego lub ochroną konsumentów.

Decyzję o podjęciu wszelkich działań rzecznik podejmuje co do zasady na wniosek lub prośbę konsumenta w oparciu o konkretną podstawę faktyczną i dokonaną przez siebie ocenę stanu prawnego sprawy. Także wytoczenie powództwa przez rzecznika konsumentów jest jego uprawnieniem. Rzecznik nie ma obowiązku wytaczania powództwa, w każdej sprawie, w której występują formalne podstawy do jego wytoczenia.

Rzecznik konsumentów wykonuje zadania na rzecz wspólnoty samorządowej - powiatu. Wspólnota samorządowa jest powołana do zaspokajania przede wszystkim potrzeb swoich członków, dlatego powinna działać jedynie na rzecz swoich mieszkańców. Stąd rzecznik konsumentów podejmuje

działania, gdy sprawa dotyczy mieszkańców powiatu, a nie innych osób. W sprawie poruszonej w petycji, tj. „w sprawie Volkswagena” do rzecznika konsumentów nie zwrócił się o pomoc żaden konsument mieszkający na terenie Powiatu Krośnieńskiego. Stąd należy domniemywać, że na terenie Powiatu problem ten nie występuje lub nie jest istotny.

Można dopatrywać się w „sprawie Volkswagena” praktyk wprowadzających w błąd konsumentów, co do właściwości sprzedawanych pojazdów. Stąd działania takie mogą wypełniać przesłanki nieuczciwych praktyk rynkowych w rozumieniu art. 4 ww. ustawy o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym. Przepisy te brzmią następująco:

„Art. 4. 1. Praktyka rynkowa stosowana przez przedsiębiorców wobec konsumentów jest nieuczciwa, jeżeli jest sprzeczna z dobrymi obyczajami i w istotny sposób zniekształca lub może zniekształcić zachowanie rynkowe przeciętnego konsumenta przed zawarciem umowy dotyczącej produktu, w trakcie jej zawierania lub po jej zawarciu.

2. Za nieuczciwą praktykę rynkową uznaje się w szczególności praktykę rynkową wprowadzającą w błąd oraz agresywną praktykę rynkową, a także stosowanie sprzecznego z prawem kodeksu dobrych praktyk, jeżeli działania te spełniają przesłanki określone w ust. 1.”

W niniejszej sprawie, władze Grupy Volkswagena nie uchylają się od odpowiedzialności za zarzucane im czyny, mogące nosić znamiona nieuczciwych praktyk rynkowych. Z doniesień medialnych wiadomo, że Volkswagen zaniechał stosowania ww. praktyk oraz złożył stosowne oświadczenia. Ponadto spółki wchodzące w skład koncernu umożliwiają, na stronach www., wyszukanie informacji, czy dany samochód jest również objęty tymi wadami. Deklarują jednocześnie usunięcie wad, które wg ich oświadczeń nie mają wpływu na bezpieczeństwo jazdy. Stąd powództwo rzecznika na podstawie przepisów ww. ustawy o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym nie znalazłoby uzasadnienia. Hipotetycznie nawet, gdyby rzecznik taką sprawę wygrał, to i tak narażałby się na konieczność poniesienia kosztów procesu. Na uwagę zasługuje art. 101 kodeksu postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r., poz. 101 ze zm.), zgodnie z którym zwrot kosztów należy się pozwanemu pomimo uwzględnienia powództwa, jeżeli nie dał powodu do wytoczenia sprawy i uznał przy pierwszej czynności procesowej żądanie pozwu. Ponadto prowadzenia takiego procesu naraża Powiat na wydatki związane z udziałem samego rzecznika w sprawie (koszty dojazdu do sądów, diety), które to koszty w żadnym razie nie podlegają zwrotowi. Taka sytuacja, w której naraża się środki publiczne w sposób nieuzasadniony, nie jest społecznie pożądana.

Nieuczciwe praktyki rynkowe są równocześnie praktykami naruszającymi zbiorowe interesy konsumentów w rozumieniu art. 24 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 16 lutego 2007 r. o ochronie konkurencji i konsumentów (Dz. U. 2015 r., poz. 184 ze zm.). Zgodnie z tym przepisem:

„Art. 24.1. Zakazane jest stosowanie praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów.

2. Przez praktykę naruszającą zbiorowe interesy konsumentów rozumie się godzące w nie bezprawne działanie przedsiębiorcy, w szczególności:

1) stosowanie postanowień wzorców umów, które zostały wpisane do rejestru postanowień

wzorców umowy uznanych za niedozwolone, o którym mowa w art. 47945 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. - Kodeks postępowania cywilnego (Dz. U. z 2014 r. poz. 101 ze zm.);

2) naruszanie obowiązku udzielania konsumentom rzetelnej, prawdziwej i pełnej informacji;

3) nieuczciwe praktyki rynkowe lub czyny nieuczciwej konkurencji."

Organem właściwym w sprawie praktyk naruszających zbiorowe interesy konsumentów jest Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów. Organ ten wszczął postępowanie wyjaśniające w sprawie dotyczącej manipulowania wskaźnikami energii spalin w samochodach produkowanych przez koncern Volkswagen. Wyniki tego postępowania będą mogły mieć 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, gwarancji, uchylenia się od skutków prawnych oświadczenia woli złożonego pod wpływem błędu czy też odpowiedzialności z tytułu zastosowania wobec konsumenta nieuczciwej praktyki rynkowej.

Prezes Urzędu po stwierdzeniu naruszenia zbiorowych interesów konsumentów na podstawie przepisów art. 26, 27 lub 28 ww. ustawy, może w sprawie Volkswagena wydać stosowną decyzję, która osiągnie pożądane dla konsumentów skutki.

Niezależnie od działań podjętych przez Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji Konsumentów, Powiatowy Rzecznik Konsumentów zapewnia, że w każdym przypadku zgłoszonym przez konsumenta dotyczącym niniejszej sprawy, udzieli stosownej pomocy prawnej. Trudno w tym zakresie wskazać jakie będą to działania oraz w oparciu o jakie przepisy podejmowane będą interwencje rzecznika. Nie jest wykluczone, że znajdzie zastosowanie również ustawa o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym.

W związku z powyższym, wytaczanie obecnie powództwa przez rzecznika konsumentów przeciwko spółkom koncernu Grupy Volkswagena, w opisanej w petycji sprawie nie znajduje ani podstaw ani uzasadnienia.


Z up. STAROSTY
Grzegorz Świtalski
WICESTAROSTA