



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

DNR-700-58/05(141)/PU/861

Warszawa, dn. 1 sierpnia 2006 r.

DECYZJA NR 90/2006

Na podstawie §rt. 24 ust. 14 pkt 2 w związku z §rt. 13 ustawy z dnia 12 grudnia 2003 r. o ogólnym bezpieczeństwie produktów (Dz. U. Nr 229, poz. 2275), po przeprowadzeniu postępowania wszczętego z urzędu w sprawie ogólnego bezpieczeństwa samochodów Peugeot 307, wprowadzonych na rynek polski przez Peugeot Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, umarza się postępowanie administracyjne.

Uzasadnienie

W związku z doniesieniami prasowymi dotyczącymi samozapaleń samochodów Peugeot, Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK), pismem z dnia 21 kwietnia 2005 r., pouczył przedsiębiorcę Peugeot Polska sp. z o.o. o obowiązku wynikającym z §rt. 12 ust. 2 ustawy z dnia 12 grudnia 2003 r. o ogólnym bezpieczeństwie produktów (Dz. U. Nr 229, poz. 2275), zwanej dalej „ustawą o ogólnym bezpieczeństwie produktów”, iż producent i dystrybutor, którzy uzyskali informację, że wprowadzony na rynek produkt nie jest bezpieczny, są zobowiązani powiadomić o tym niezwłocznie organ nadzoru.

Ponadto, pismem z dnia 22 kwietnia 2005 r., UOKiK zwrócił się do Ministerstwa Infrastruktury (obecnie Ministerstwo Transportu) o udzielenie informacji, czy do resortu wpłynęły skargi dotyczące samochodów tej marki. W odpowiedzi Ministerstwo Infrastruktury poinformowało, że wpłynęła tylko jedna skarga w tej sprawie.

Peugeot Polska sp. z o.o. nie przekazał żadnych informacji lub wyjaśnień odnośnie przyczyny samozapaleń samochodów Peugeot 307.

W celu poznania stanowiska Peugeot Polska sp. z o.o., UOKiK zaprosił przedstawiciela przedsiębiorcy na spotkanie, które odbyło się w Urzędzie w dniu 6 maja 2005 r. Również w toku spotkania UOKiK nie uzyskał wyjaśnień w sprawie powodów zapalania się samochodów.

W celu uzyskania informacji o możliwych przyczynach samozapaleń samochodów Peugeot, Urząd, pismami z dnia 11 maja 2005 r., zwrócił się do specjalistów, których opinie na temat przyczyn samozapaleń przywoływała prasa, tj. do dwóch ekspertów z Polskiego Związku Motorowego oraz eksperta z Instytutu Transportu Samochodowego. Żaden ze specjalistów nie wskazał jednoznacznie przyczyny samozapaleń samochodów Peugeot.

W związku z powyższym oraz w celu uzyskania informacji o liczbie samozapaleń samochodów Peugeot, UOKiK przygotował komunikat dla konsumentów, który został opublikowany na stronie internetowej Urzędu oraz w prasie codziennej. Osoby posiadające informacje o przypadkach zapalających się samochodów zostały poproszone o kontakt z UOKiK. W wyniku tych ogłoszeń do Urzędu wpłynęły skargi użytkowników samochodów marki Peugeot, które dotyczyły różnych problemów, m.in.: często przepalających się żarówek, samozapalenia się złącza pompy ABS, pęknięcia przewodu paliwowego, obsługi w serwisach. Wśród nadesłanych informacji sześć dotyczyło samozapalenia się samochodów Peugeot 307. Wszystkie nadesłane skargi UOKiK przekazywał z prośbą o zajęcie stanowiska do Peugeot Polska sp. z o.o., jak również do Ministerstwa Infrastruktury, które jest właściwe w kwestiach związanych z homologacją pojazdów.

Po analizie zebranych informacji Prezes UOKiK stwierdził, że istnieje znaczne prawdopodobieństwo, że samochody Peugeot 307 nie spełniają wymagań dotyczących bezpieczeństwa i przyczyną samozapaleń mogą być wady konstrukcyjne tych pojazdów.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UOKiK uznał, że zasadne jest wszczęcie w tej sprawie postępowania administracyjnego na podstawie ustawy o ogólnym bezpieczeństwie produktów. Zgodnie z art. 61 § 4 Kodeksu postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. Zm.), pismem z dnia 16 czerwca 2005 r., Prezes UOKiK powiadomił przedsiębiorcę Peugeot Polska sp. z o.o. (stronę postępowania) o wszczęciu postępowania administracyjnego.

W dniu 17 czerwca 2005 r. Peugeot Polska sp. z o.o. poinformował UOKiK, że na polskim rynku znajduje się wadliwa partia 7 692 samochodów Peugeot model 307 wyprodukowanych do 9 maja 2003 r., o napędzie benzynowym i pojemności silnika 1,6 oraz 2,0, numery serii od 82001728 do 83046212. Producent poinformował, że w pojazdach tych może dojść do zwarcia obwodu elektrycznego w systemie wspomagania kierownicy i pożaru pojazdu wywołanego przez korozję powstającą wskutek przedostawania się ze środowiska

wody z zawartością soli. Peugeot Polska sp. z o.o. potwierdził, iż w Polsce miało miejsce dziesięć przypadków zapalenia się samochodów w wyniku zwarcia elektrycznego. Jednocześnie Peugeot Polska sp. z o.o. zadeklarował, że usterka zostanie wyeliminowana poprzez wymianę zespołu pompy elektrycznej i wiązki przewodów elektrycznych. Przedsiębiorca zapowiedział rozpoczęcie akcji weryfikacyjnej w drugiej połowie lipca 2005 r.

W opinii UOKiK termin rozpoczęcia akcji weryfikacyjnej był zbyt odległy w związku z czym, w dniu 22 czerwca 2005 r., na podstawie §rt. 22 ust. 1 ustawy o ogólnym bezpieczeństwie produktów, Prezes UOKiK wydał postanowienie nakazujące przedsiębiorcy Peugeot Polska sp. z o.o. wyeliminowanie zagrożeń stwarzanych przez samochody Peugeot 307 w terminie 21 dni od dnia otrzymania postanowienia.

W celu zweryfikowania wyjaśnień przedsiębiorcy, iż ryzyko samozapalenia dotyczy tylko samochodów Peugeot 307, Prezes UOKiK, pismem z dnia 1 lipca 2005 r., zwrócił się do strony postępowania m.in. o informacje na temat różnic w konstrukcji instalacji elektrycznej występującej w samochodach Peugeot model 307 oraz w innych modelach. Ponadto strona postępowania została wezwana do wyjaśnienia przyczyn samozapaleń się, które – zgodnie z przekazaną przez przedsiębiorcę informacją – dotyczą wyłącznie modeli 307 o pojemności silnika 1,6 oraz 2,0 o napędzie benzynowym, a także o nadesłanie właściwej w tym zakresie dokumentacji.

W dniu 6 lipca 2005 r. w UOKiK odbyło się spotkanie z przedstawicielami Peugeot Polska sp. z o.o., Peugeot oraz grupy PSA, w toku którego strona postępowania przedstawiła nowe informacje. Przedsiębiorca poinformował, że w Polsce miało miejsce osiem stwierdzonych lub wysoce prawdopodobnych przypadków zapalenia się samochodu z powodu zwarcia elektrycznego w zespole elektropompy wspomaganie układu kierowniczego oraz osiem przypadków o nie ustalonych przyczynach. Peugeot Polska sp. z o.o. zadeklarował, że akcja weryfikacyjna mająca na celu usunięcie usterek w wadliwych samochodach obejmie 13 115 (a nie 7 692) samochodów model 307 o napędzie benzynowym i Diesla, wyprodukowanych pomiędzy 23 lutego 2001 r. a 9 maja 2003 r. o numerach serii od 82009499 do 83042145. Akcja ta rozpocznie się w dniu 11 lipca 2005 r. i polegać będzie na przeglądzie, wyczyszczeniu, zabezpieczeniu i uszczelnieniu łączy z zespołu elektropompy wspomaganie układu kierowniczego specjalnym smarem, a w przypadku stwierdzenia uszkodzenia – na wymianie całego zespołu elektropompy wspomaganie układu kierowniczego wraz z wiązką elektryczną. Peugeot Polska sp. z o.o. poinformował, iż każdy użytkownik samochodu objętego akcją zostanie powiadomiony listem poleconym za potwierdzeniem odbioru o konieczności zgłoszenia się do autoryzowanej stacji obsługi Peugeot, w celu dokonania przeglądu samochodu oraz wskazał terminy w jakich

zawiadomienia zostaną wysłane do użytkowników. W toku spotkania strona postępowania wyjaśniła przyczynę samozapaleń modeli 307, którą jest wadliwa konstrukcja płytki elektropompy stosowanej w samochodach Peugeot 307 wyprodukowanych do 9 maja 2003 r. Przedsiębiorca zobowiązał się przekazać Urzędowi wersję elektropompy sprzed 9 maja 2003 r. oraz wersję zmienioną, wprowadzoną po 9 maja 2003 r. Jednocześnie strona postępowania oświadczyła, że ryzyko samozapalenia nie występuje w innych modelach samochodów Peugeot.

W dokumencie opisującym m.in. przebieg wymiany zespołu elektropompy wspomagania układu kierowniczego wraz z wiązką elektryczną w samochodach, w których wykryto uszkodzenie elektropompy, przekazanym do UOKiK w dniu 6 lipca 2005 r., znajdowała się informacja, że do wymiany tych elementów niezbędna jest zgoda Peugeot Polska sp. z o.o. W związku z tym, Prezes UOKiK, pismem z dnia 12 lipca 2005 r., zwrócił się do strony postępowania o wyjaśnienie, w jaki sposób zgoda będzie wyrażana i czy procedura ta nie spowoduje opóźnień w wymianie całego zespołu elektropompy w danym samochodzie (wymiana – zgodnie z deklaracją przedsiębiorcy – miała trwać maksymalnie jeden dzień).

W piśmie z dnia 14 lipca 2005 r. strona postępowania wyjaśniła, że zgoda Peugeot Polska sp. z o.o. na wymianę elektropompy jest jedynie wymogiem formalnym, który służyć ma kwestiom rozliczeniowym i ewidencyjnym oraz że procedura ta nie wpłynie na czas wymiany zespołu elektropompy. Przedsiębiorca wyjaśnił, że decyzję o wymianie lub pozostawieniu elektropompy podejmuje serwis Peugeot po dokonaniu oględzin pojazdu.

Peugeot Polska sp. z o.o. w toku postępowania poinformował, że w sytuacji, gdy podczas przeglądu samochodu dokonywanego w ramach akcji weryfikacyjnej nie zostaną stwierdzone ślady korozji wywołanej przez przedostającą się ze środowiska wodę z zawartością soli, złącze dwustykowe zostanie posmarowane specjalnym smarem nr PR 9984 88, który – zgodnie z deklaracją przedsiębiorcy – dzięki dożywotnim właściwościom zapobiegne korozji i ryzyku pożaru pojazdu.

Mając na uwadze fakt, że ocena skuteczności działań zaproponowanych przez stronę wymagała wiadomości specjalnych, Prezes UOKiK uznał za zasadne – zgodnie z art. 123 w związku z art. 84 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego – powołanie biegłego w celu wykonania ekspertyzy i ustalenia, czy smar ten rzeczywiście eliminuje ryzyko pożaru samochodów Peugeot 307 spowodowane nieszczelnością złączy w zespole elektropompy wspomagania układu kierowniczego.

W celu ustalenia, które laboratorium mogłoby przeprowadzić badania i wydać opinię, czy smar stosowany przez Peugeot Polska sp. z o.o. do uszczelnienia złączy elektrycznych w

zespolu elektropompy wspomaganie układu kierowniczego, eliminuje ryzyko pożaru samochodów Peugeot 307 spowodowane nieszczelnością złączy w tym podzespolu, UOKiK skontaktował się z Instytutem Transportu Samochodowego (ITS) w Warszawie, Przemysłowym Instytutem Motoryzacji (PIMOT) w Warszawie i Polskim Związkiem Motorowym (PZMOT) w Warszawie.

PZMOT wyjaśnił, że nie posiada laboratoriów, w związku z czym nie może przeprowadzić badań, a jedynie dokonać oględzin. ITS poinformował, że może wykonać badania, natomiast nie jest w stanie wydać opinii. Jednocześnie instytut wskazał, jakie elementy należy dostarczyć do przeprowadzenia badań. Gotowość przeprowadzenia badań i wydania opinii wyraził tylko PIMOT. W piśmie przesłanym do UOKiK w dniu 21 września 2005 r. PIMOT wskazał, jakie elementy należy wstępnie dostarczyć w celu przeprowadzenia badań.

Na spotkaniu, które odbyło się w Urzędzie w dniu 5 października 2005 r., UOKiK przedstawił przedsiębiorcy będącemu stroną postępowania oferty laboratoriów ITS i PIMOT. Peugeot Polska sp. z o.o. wyraził zgodę na przekazanie do UOKiK elementów wskazanych w pismach laboratoriów. Urząd poinformował przedsiębiorcę, iż tylko laboratorium PIMOT zadeklarowało gotowość do przeprowadzenia badań i wydania opinii w sprawie skuteczności działań podjętych przez Peugeot Polska sp. z o.o.

W toku spotkania strona postępowania poinformowała o zamiarze zwrócenia się do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji w celu uzyskania danych osób, które nabyły samochody na wtórnym rynku, a które powinny zostać poddane akcjom weryfikacyjnym.

Pismem dnia 5 października 2005 r. strona postępowania poinformowała, iż pożar samochodów Peugeot 307 może wywołać – oprócz zwarcia obwodu elektrycznego w systemie wspomaganie kierownicy – także zwarcie elektryczne w złączach bloku ABS. Przyczyna powstania zwarcia elektrycznego zarówno w systemie wspomaganie układu kierowniczego, jak i złączach bloku ABS, zgodnie z deklaracją Peugeot Polska sp. z o.o., jest taka sama, tj. przedostawanie się pod maskę samochodu i docieranie do połączeń elektrycznych wody z zawartością soli występującej w środowisku. Przedsiębiorca poinformował, że istnieje prawdopodobieństwo, że pięć przypadków samozapaleń mogło być spowodowanych właśnie zwarcie elektrycznym w złączach bloku ABS. Jednocześnie przedsiębiorca zadeklarował, że zostanie przeprowadzona kolejna kampania weryfikacyjna w celu wyeliminowania ryzyka powstania pożaru w złączach bloku ABS, która obejmie w Polsce 22 701 samochodów Peugeot 307 wyposażonych w ABS bez ESP, wyprodukowanych od lutego 2002 do września 2005.

W dniu 28 października 2005 r. Peugeot Polska sp. z o.o. – zgodnie z wymogiem określonym w art. 12 ustawy o ogólnym bezpieczeństwie produktów – przekazał powiadomienie dotyczące samochodów Peugeot 307, w których może wystąpić zwarcie elektryczne w bloku ABS. Przedsiębiorca poinformował, iż rozpoczęcie kampanii nastąpi 28 października 2005 r. i każdy użytkownik samochodu objętego akcją zostanie powiadomiony listem poleconym za potwierdzeniem odbioru o konieczności zgłoszenia się do autoryzowanej stacji obsługi Peugeot, w celu dokonania przeglądu samochodu. Strona postępowania wyjaśniła, że akcja weryfikacyjna polegać będzie na przeglądzie złączy w systemie ABS, wymianie części wadliwych, jeżeli będą oznaki przeniknięcia wody oraz dodatkowym uszczelnieniu dla zapewnienia długoterminowej ochrony.

W związku z informacją przekazaną przez Peugeot Polska sp. z o.o., iż pożar samochodów Peugeot 307 może wywołać – oprócz zwarcia obwodu elektrycznego w systemie wspomaganie kierownicy – także zwarcie elektryczne w złączach bloku ABS, UOKiK, pismem z dnia 13 października 2005 r., zwrócił się do PIMOT o informację, czy instytut przeprowadzi badania laboratoryjne w szerszym zakresie niż planowany początkowo, tj. obejmującym również złącza bloku ABS oraz wyda opinię także i w tym zakresie.

W piśmie z dnia 2 listopada 2005 r., PIMOT wyraził zgodę na rozszerzenie badań i wydanie opinii w zakresie obejmującym również złącza bloku ABS. Jednocześnie Instytut wskazał dokumentację i elementy, które należy dostarczyć w celu przeprowadzenia badań i wydania opinii.

W celu ustalenia, czy użycie przez stronę postępowania specjalnego smaru do uszczelnienia i zabezpieczenia złączy elektrycznych w systemie wspomaganie kierownicy oraz bloku ABS w samochodach Peugeot 307 jest wystarczające do wyeliminowania zagrożenia powstania pożaru w tych pojazdach, Prezes UOKiK, w dniu 16 lutego 2006 r., na podstawie art. 123 w związku z art. 84 § 1 Kodeksu postępowania administracyjnego, postanowił o przeprowadzeniu dowodu z opinii biegłego – Przemysłowego Instytutu Motoryzacji w Warszawie.

W toku postępowania Peugeot Polska sp. z o.o. przekazał wszystkie dokumenty i części wskazane przez PIMOT jako niezbędne do przeprowadzenia badań i wydania opinii biegłego. Strona postępowania udostępniła również ekspertom Instytutu samochód Peugeot 307 do oględzin.

Pismem z dnia 9 maja 2006 r. Prezes UOKiK pouczył przedsiębiorcę Peugeot Polska sp. z o.o., że jako strona postępowania ma prawo uczestniczyć w badaniach, może zadawać pytania biegłym oraz składać wyjaśnienia.

Pierwszymi czynnościami, które – zgodnie z informacją przekazaną przez PIMOT – należało wykonać przed przystąpieniem do badań laboratoryjnych były oględziny samochodu Peugeot 307 oraz napełnienie smarem elementów GEP i ABS przekazanych wcześniej do PIMOT. Czynności te przeprowadzono w dniu 7 czerwca 2006 r. w autoryzowanym serwisie Peugeot przy Al. Krakowskiej 7 w Warszawie.

Pismem z dnia 9 czerwca 2006 r. strona postępowania zwróciła się do UOKiK m.in. o przekazanie informacji o terminie i miejscu przeprowadzenia badań przez PIMOT.

Pismem z dnia 12 czerwca 2006 r., UOKiK zwrócił się do PIMOT o przekazanie harmonogramu badań, oględzin i innych czynności które podejmowane będą przez instytut do ustalenia, czy smar stosowany przez stronę postępowania do zabezpieczenia i uszczelnienia złączy elektrycznych w samochodach Peugeot 307 eliminuje ryzyko pożaru tych pojazdów, wraz z krótkim opisem planowanego przebiegu i celu poszczególnych badań, aby następnie przekazać go stronie postępowania.

Pismem z dnia 14 czerwca 2006 r. PIMOT przekazał do UOKiK harmonogram badań, który następnie Urząd przekazał Peugeot Polska sp. z o.o.

Pierwsze badania z harmonogramu badań przekazanego przez PIMOT odbyły się w dniu 26 czerwca 2006 r. w Laboratorium Badań Materiałowych PIMOT. W ich toku przeprowadzono pomiary elektryczne elementów GEP i ABS przekazanych wcześniej do PIMOT w celu wstępnego sprawdzenia właściwości elektrycznych zespołów, pomiary prądu przy napięciu DC 12 V i 13,5 V, pomiary rezystancji izolacji obudowy oraz zabezpieczono przecięte przewody elektryczne przed dostępem wody.

Zgodnie z ustaleniami poczynionymi w toku spotkania, które odbyło się w dniu 26 czerwca 2006 r. w Laboratorium Badań Materiałowych PIMOT, iż instytut poinformuje Peugeot Polska sp. z o.o. o wynikach pomiarów elektrycznych przeprowadzonych w dniu 29 czerwca 2006 r., PIMOT, pismem z dnia 4 lipca 2006 r. przekazał do UOKiK protokół z tych pomiarów. Urząd przekazał następnie wskazany protokół stronie postępowania.

Ostatnie badanie – zgodnie z harmonogramem przekazanym przez PIMOT – odbyło się w dniu 11 lipca 2006 r. w Laboratorium Badań Materiałowych PIMOT. W ich toku przeprowadzono pomiary elektryczne elementów GEP i ABS – sprawdzono końcowe właściwości elektryczne zespołów GEP i ABS po próbie w obojętnej mgie solnej, dokonano pomiaru prądu przy napięciu DC 12 V i 13,5 V, pomiaru rezystancji izolacji obudowy oraz dokonano oględzin zewnętrznych.

W toku postępowania Peugeot Polska sp. z o.o., na żądanie Prezesa UOKiK, systematycznie przekazywał informacje o przebiegu kampanii weryfikacyjnych. Informacje

zostały przekazane w pismach z 26 lipca, 29 sierpnia, 19 września, 5 października 2005 r. oraz 13 stycznia, 16 lutego, 28 marca, 4 maja 2006 r.

Ostatnie informacje o stanie kampanii weryfikacyjnych zostały przekazane w piśmie z dnia 21 lipca 2006 r. Strona postępowania poinformowała, iż do dnia 20 lipca 2006 r. – w ramach kampanii weryfikacyjnej dotyczącej elektropompy wspomagania układu kierowniczego – sprawdzono 12 779 (94,2%) pojazdów i wymieniono 715 elektropomp, natomiast w ramach kampanii dotyczącej bloku ABS sprawdzono 19 969 (88,9%) samochodów i wymieniono 397 kalkulatorów ABS. Jednocześnie Peugeot Polska sp. z o.o. poinformował, że nie udało mu się skontaktować z 2 710 (7,5%) użytkownikami pojazdów, które powinny zostać poddane kampaniom, natomiast 567 (1,5%) użytkowników pomimo powiadomienia ich o kampaniach nie zgłosiło się do autoryzowanego serwisu. Jednocześnie Peugeot Polska sp. z o.o. poinformował, że w celu wezwania do wykonania kampanii naprawczych tych użytkowników, z którymi do tej pory nie udało się przedsiębiorcy skontaktować, zwróci się do Ministerstwa Spraw Wewnętrznych i Administracji o pomoc w skontaktowaniu się z tymi osobami.

Pismem z dnia 19 lipca 2006 r., PIMOT przekazał do UOKiK sprawozdanie z badań nr BLM.032.06B, które przeprowadzone zostały w celu ustalenia, czy użycie przez stronę postępowania smaru nr PR 9984 88 do uszczelnienia i zabezpieczenia złączy elektrycznych w systemie wspomagania kierownicy oraz bloku ABS w samochodach Peugeot 307 eliminuje zagrożenie powstania pożaru w tych pojazdach spowodowane nieszczelnością złączy wskazanych podzespołów oraz opinię techniczną nr BLM.001/2006.

Z opinii technicznej wynika, że badania przeprowadzone przez Instytut wykazały, że smar stosowany przez Peugeot Polska sp. z o.o. do uszczelnienia i zabezpieczenia złączy elektrycznych w systemie wspomagania kierownicy oraz bloku ABS w samochodach Peugeot 307 eliminuje zagrożenie powstania pożaru w tych pojazdach spowodowane nieszczelnością złączy.

Pismem z dnia 24 lipca 2006 r., Prezes UOKiK poinformował stronę postępowania o przysługującym jej prawie do zapoznania się z aktami i prawie do wypowiedzenia się co do zebranych dowodów i materiałów. Strona skorzystała z przysługujących jej praw. W dniu 26 lipca 2006 r. z aktami sprawy zapoznał się Pan Andrzej Nosiński, który okazał oryginał upoważnienia podpisanego przez prezesa zarządu Peugeot Polska sp. z o.o.

Prezes UOKiK ustalił i stwierdził, co następuje

Przedsiębiorca Peugeot Polska sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, jest producentem w rozumieniu §rt. 3 pkt 2 lit. b) ustawy o ogólnym bezpieczeństwie produktów i ponosi odpowiedzialność za bezpieczeństwo produktów wprowadzonych na rynek na zasadach określonych w tej ustawie.

Prezes UOKiK stwierdził, że istnieje znaczne prawdopodobieństwo, że samochody Peugeot 307 nie spełniają wymagań dotyczących bezpieczeństwa. Zgodnie bowiem z doniesieniami prasowymi wystąpiły przypadki samozapaleń się tych pojazdów. W celu zweryfikowania informacji prasowych UOKiK zamieścił na stronie internetowej Urzędu oraz w prasie codziennej komunikat wzywający osoby posiadające informacje o przypadkach zapalających się samochodów do kontaktu z Urzędem. W wyniku tych ogłoszeń wpłynęły skargi użytkowników samochodów marki Peugeot dotyczące różnych problemów. Wśród nadesłanych informacji sześć dotyczyło samozapalenia się samochodu.

W toku postępowania przedsiębiorca potwierdził, że na polskim rynku znajduje się partia pojazdów Peugeot 307, w których może dojść do zwarcia obwodu elektrycznego w systemie wspomagania kierownicy (13 115 samochodów) oraz bloku ABS (22 701 pojazdów), co może w konsekwencji wywołać pożar samochodu. Producent poinformował, że w pojazdach tych może dojść do zwarcia obwodu elektrycznego w systemie wspomagania kierownicy i bloku ABS wywołanego przez korozję powstającą wskutek przedostawania się ze środowiska wody z zawartością soli. Peugeot Polska sp. z o.o. potwierdził, iż w Polsce miały miejsce przypadki zapalenia się samochodów w wyniku zwarcia elektrycznego w tych podzespołach.

Zgodnie z §rt. 10 ust. 1 ustawy o ogólnym bezpieczeństwie produktów, producent jest zobowiązany wprowadzać na rynek wyłącznie produkty bezpieczne. Natomiast stosownie do §rt. 4 ust. 1 ustawy o ogólnym bezpieczeństwie produktów, produktem bezpiecznym jest produkt, który w zwykłych lub innych, dających się w sposób uzasadniony przewidzieć warunkach jego używania, z uwzględnieniem czasu korzystania z produktu, a także, w zależności od rodzaju produktu, sposobu uruchomienia oraz wymogów instalacji i konserwacji, nie stwarza żadnego zagrożenia dla konsumentów lub stwarza znikome zagrożenie, dające się pogodzić z jego zwykłym używaniem i uwzględniające wysoki poziom wymagań dotyczących ochrony zdrowia i życia ludzkiego. Zgodnie z §rt. 5 ust. 1 ustawy o ogólnym bezpieczeństwie produktów, produkt, który nie spełnia wymagań określonych w §rt. 4, nie jest bezpieczny.

Mając na uwadze powyższe, Prezes UOKiK uznał, że samochody Peugeot 307 stwarzają zagrożenie.

Zgodnie z art. 24 ust. 14 pkt 2 ustawy o ogólnym bezpieczeństwie produktów, Prezes UOKiK wydaje decyzję o umorzeniu postępowania jeśli:

- producent lub dystrybutor usunął przyczyny zagrożeń,
- w sposób niebudzący wątpliwości ustalono, że na rynku nie znajdują się produkty będące przedmiotem postępowania,
- w sposób niebudzący wątpliwości ustalono, że na rynek nie będą wprowadzane produkty będące przedmiotem postępowania.

Prezes UOKiK uznał, iż strona postępowania wyeliminowała zagrożenia stwarzane przez samochody Peugeot 307. Przedsiębiorca przeprowadził kampanie weryfikacyjne w celu wyeliminowania zagrożeń stwarzanych przez samochody Peugeot 307, polegające na przeglądzie, wyczyszczeniu, zabezpieczeniu i uszczelnieniu łączy z zespołu elektropompy wspomagania układu kierowniczego oraz bloku ABS specjalnym smarem, a w przypadku stwierdzenia uszkodzenia elektropompy lub bloku ABS – na wymianie tych podzespołów. Przedsiębiorca poinformował, iż każdy użytkownik samochodu objętego akcją zostanie powiadomiony listem poleconym za potwierdzeniem odbioru o konieczności zgłoszenia się do autoryzowanej stacji obsługi Peugeot, w celu dokonania przeglądu samochodu.

Strona postępowania systematycznie informowała Prezesa UOKiK o przebiegu kampanii weryfikacyjnych. Pismem z dnia 21 lipca 2006 r., przedsiębiorca poinformował, że do dnia 20 lipca 2006 r. – w ramach kampanii weryfikacyjnej dotyczącej elektropompy wspomagania układu kierowniczego – sprawdzono 12 779 (94,2%) pojazdów i wymieniono 715 elektropomp, natomiast w ramach kampanii dotyczącej bloku ABS – sprawdzono 19 969 (88,9%) samochodów i wymieniono 397 kalkulatorów ABS. Jednocześnie przedsiębiorca poinformował, że 567 (1,5%) użytkowników, pomimo powiadomienia ich o kampaniach, nie zgłosiło się do autoryzowanego serwisu.

W celu sprawdzenia, czy smar stosowany przez Peugeot Polska sp. z o.o. eliminuje ryzyko pożaru samochodów będących przedmiotem postępowania, Prezes UOKiK, przeprowadził dowód z opinii biegłego – Przemysłowego Instytutu Motoryzacji w Warszawie.

Z opinii technicznej nr BLM.001/2006 wydanej przez PIMOT i przekazanej do UOKiK przy piśmie z dnia 19 lipca 2006 r., wynika, że instytut przeprowadził szereg specjalistycznych badań obejmujących próby środowiskowe w zmiennych temperaturach, badania odporności korozyjnej oraz pomiary elektryczne. Badaniom poddano zespoły elektropompy wspomagania układu kierowniczego oraz ABS, których złącza elektryczne

zostały zabezpieczone smarem nr 9984 88 oraz zespoły, których złącza nie zostały zabezpieczone tym smarem.

Zespoły GEP i ABS, zarówno zabezpieczone jak i niezabezpieczone smarem, poddano próbom w zmiennych temperaturach -40°C i $+100^{\circ}\text{C}$ oraz w komorze solnej. Po zakończeniu prób na zespołach GEP i ABS nie stwierdzono korozji, która mogłyby spowodować zwarcie elektryczne. Ponadto, w opinii PIMOT, przypadki samozapaleń samochodów Peugeot 307 miały charakter losowy i spowodowane były wystąpieniem jednocześnie wielu niekorzystnych okoliczności, w szczególności nieszczelności zespołów GEP i bloków ABS, zarówno w części płytki elektronicznej jak i złącza zasilającego oraz niekorzystnego ułożenia się wymiarów geometrycznych w ramach tolerancji w układach elektronicznych zespołów GEP i bloków ABS, zarówno w części płytki, jak i złącza zasilającego. W opinii PIMOT, smar stosowany przez Peugeot Polska sp. z o.o. do uszczelnienia i zabezpieczenia złączy elektrycznych w systemie wspomagania kierownicy oraz bloku ABS w samochodach Peugeot 307, eliminuje zagrożenie powstania pożaru w tych pojazdach spowodowane nieszczelnością złączy.

Prezes UOKiK uznał opinię techniczną wydaną przez PIMOT za wiarygodną i stwierdził, że działania podjęte przez stronę postępowania, polegające na zabezpieczeniu smarem lub wymianie elektropompy lub bloku ABS, są wystarczające do wyeliminowania zagrożeń stwarzanych przez pojazdy Peugeot 307.

W związku z powyższym, Prezes UOKiK postanowił jak w sentencji.

Pouczenie:

Na podstawie art. 127 § 3 Kodeksu postępowania administracyjnego od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie, jednakże strona niezadowolona z niniejszej decyzji może, w terminie 14 dni od dnia jej doręczenia, zwrócić się do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Cezary Banasiński

Prezes UOKiK

Otrzymuje:

Peugeot Polska sp. z o.o.
Plac Bankowy 2
00-095 Warszawa