



**PREZES
URZĘDU OCHRONY
KONKURENCJI I KONSUMENTÓW**

DNR-700-09/04(23)/PIK/286

Warszawa, dn. 30.06.2004r.

Decyzja nr 34/2004

Na podstawie art. 105 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 z późn. zm.), po przeprowadzeniu z urzędu, na podstawie przepisów ustawy z dnia 22 stycznia 2000 r. o ogólnym bezpieczeństwie produktów (Dz. U. Nr 15, poz. 179 z późn. zm.) w związku z art. 40 ustawy z dnia 12 grudnia 2003 r. o ogólnym bezpieczeństwie produktów (Dz. U. Nr 229, poz. 2275), postępowania administracyjnego w sprawie wprowadzenia do obrotu czopa piasty tylnego lewego koła stanowiącego część samochodu marki Peugeot model Partner Saint-Tropez, wyprodukowanego w roku 2000, umarza się postępowanie administracyjne.

Uzasadnienie

Prezes Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów (UOKiK) otrzymał od konsumenta informację o produkcie - czopie piasty tylnego lewego koła stanowiącego część samochodu marki Peugeot model Partner Saint-Tropez, wyprodukowanego w roku 2000. Z informacji przedstawionych przez konsumenta wynika, iż podczas jazdy samochód uległ wypadkowi, którego przyczyną było oderwanie się tylnego lewego koła wraz z czopem piasty. Zdaniem konsumenta, przyczyną tego wypadku była wada techniczna w konstrukcji pojazdu. Prezes UOKiK pismem z dnia 18 listopada 2003r. poinformował Peugeot Polska Sp. z o. o. o wszczęciu z urzędu postępowania administracyjnego, jak również zażądał wyjaśnień. W piśmie tym poinformował Peugeot Polska Sp. z o. o. o opiniach technicznych przedłożonych przez konsumenta oraz o przedstawionych w nich wnioskach. Według Biura Rzecznawców Techniki Motoryzacyjnej i Ruchu Drogowego Promobil przyczyną rozłamania czopa piasty tylnego lewego koła była wada wykonania części, a sposób użytkowania samochodu oraz czynniki zewnętrzne nie miały wpływu na tę przyczynę uszkodzenia. W opinii Stowarzyszenia Rzecznawców Motoryzacyjnych i Maszynowych Poleksmot stwierdzono, iż przyczyną złamania osi była wada materiałowa zmniejszająca jej

wytrzymałość – co doprowadziło do zmęczeniowego rozłamania osi. Według biegłego ds. mechaniki pojazdowej pęknięcie pólasi nastąpiło samoistnie w miejscu zmęczenia materiału. Zdaniem Prezesa UOKiK przekazane przez konsumenta opinie nie były jednoznaczne. Z jednej strony wskazują, iż przyczyną złamania się badanej części była wada materiałowa (Poleksmot) lub wada wykonania części (Promobil). Natomiast biegły ds. mechaniki pojazdowej wskazuje, iż pęknięcie pólasi nastąpiło samoistnie w miejscu zmęczenia materiału pod wpływem działania obciążenia poziomego przed powstaniem kolizji. Zdaniem Prezesa UOKiK, opinie te nie stanowiły pełnej oceny przedmiotu badania, gdyż przeprowadzający je ograniczyli się tylko do badań organoleptycznych. Ponadto żaden z opiniodawców nie posiadał akredytacji, jak również nie wskazał przepisów, czy norm w oparciu o które przeprowadzono analizę przyczyny złamania tej części. Dlatego też w opinii Prezesa UOKiK przedłożone przez konsumenta wyniki badań nie rozstrzygały, czy czop piasty tylnego lewego koła stanowiącego część samochodu marki Peugeot model Partner Saint-Tropez, wyprodukowanego w roku 2000 jest produktem bezpiecznym i czy spełnia wymagania techniczne. W związku z powyższym Prezes UOKiK pismem z dnia 22 marca 2004r. zobowiązał Peugeot Polska Sp. z o. o. do poddania badaniu czopa piasty tylnego lewego koła stanowiącego część samochodu marki Peugeot – model Saint-Tropez w Państwowym Instytucie Motoryzacyjnym w Warszawie (PIMOT) w celu stwierdzenia, czy ta część samochodu Peugeot spełnia wymagania bezpieczeństwa określone w warunkach technicznych WT-031/PIMOT/93 pólasi i czopy pólasi samochodowych. Peugeot Polska Sp. z o. o. przy piśmie z dnia 19 maja 2004r. przekazała wyniki badań przeprowadzonych przez PIMOT.

Przeprowadzone w PIMOT badania czopa piasty tylnego lewego koła stanowiącego część samochodu marki Peugeot model Partner Saint-Tropez, wyprodukowanego w roku 2000 miały charakter kompleksowy. Przemysłowy Instytut Motoryzacyjny w Warszawie jest akredytowanym laboratorium (nr akredytacji AB 082, ważny do 6.03.2007r.) Badanie zostało przeprowadzone w oparciu o Polskie Normy oraz o wymogi techniczne WT-031/PIMOT/93 pólasi i czopy pólasi samochodowych. Badanie składało się w szczególności z oględzin i sprawdzania siły wyciskania czopa piasty z zastosowaniem maszyny wytrzymałościowej. Z przeprowadzonego badania wynika, iż wygląd zewnętrzny czopa piasty koła spełnia wymogi techniczne, podobnie jak siła osadzania tej części w wahaczu. Konstrukcja czopa i sposób wykonania technologią wyciskania na zimno jest rozwiązaniem stosowanym aktualnie w nowoczesnych samochodach. Twardość i mikrostruktura czopa są charakterystyczne dla stali konstrukcyjnej niskowęglowej, odpowiednie do zastosowanej technologii wytwarzania. Ponadto nakrętka czopa spełnia wymagania dla klasy własności mechanicznej 05. W

konkluzji stwierdzono, iż produkt ten spełnia wymagania warunków technicznych WT-031/PIMOT/93 w zakresie bezpieczeństwa.

Mając na uwadze stan faktyczny i prawny, Prezes UOKiK uznał za rozstrzygające wyniki badania PIMOT stwierdzające, że czop piasty tylnego lewego koła stanowiący część samochodu marki Peugeot model Partner Saint-Tropez, wyprodukowanego w roku 2000 spełnia wymagania techniczne. Zgromadzony materiał dowodowy nie pozwala na potwierdzenie stanowiska konsumenta, że produkt ten nie jest bezpieczny.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes UOKiK orzekł 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.

z up. PREZESA URZĘDU
OCHRONY KONKURENCJI I KONSUMENTÓW
ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU
Dorota Podsiedzik-Malec

Otrzymuje:

Peugeot Polska Sp. z o. o.
Pl. Bankowy 2
00-095 Warszawa