

Maków Mazowiecki dn. 18.02.2016 r.

ON.152.1.1.2015

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

Odpowiadając na petycję z dnia 10 listopada 2015 r., w części dotyczącej 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 t.j. ze zm.) w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych 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 uprzejmie informuję, iż nie znajduję podstaw do wszczęcia żądanej w petycji kontroli.

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 wprowadzone w ruch natomiast tylnie pozostają nieruchome. 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 trakeji 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. (Dz.U. z 2015 r. poz. 776 t.j. 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.

Jeżeli nie ma bezspornych dowodów w jakich warunkach oprogramowanie fałszujące emisję szkodliwych substancji typu „trojan” aktywuje się, nie ma też podstaw aby stwierdzić, że podczas badania stopnia zadymienia na stacji diagnostycznej (wykonywanej również podczas postoju pojazdu) to oprogramowanie nie dokona zmiany parametrów silnika.

Kolejnym aspektem przemawiającym za bezzasadnością podjęcia 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 t.j. ze zm.) jest fakt, że uprawniony diagnosta samochodowy wykonując czynności z zakresu okresowego badania technicznego zgodnie z § 2 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. (Dz.U. z 2015 r. poz. 776 t.j. ze zm.) „w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach” 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 w ramach prowadzonego nadzoru stwierdzenia, że pojazd z Grupy Volkswagena z silnikiem wysokoprężnym poddany badaniu technicznemu na stacji kontroli pojazdów posiadał, lub nie posiadał oprogramowania powodującego zaniżenie poziom emisji szkodliwych substancji.

Podczas kontroli przeprowadzonych w 2015 roku w ramach prowadzonego nadzoru 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 t.j. ze zm.) nie stwierdzono, aby na którejkolwiek z kontrolowanych stacji kontroli pojazdów podczas kontroli, pojazd z przekroczonymi parametrami dotyczącymi norm emisji spalin uzyskał wynik pozytywny. Jednocześnie informuję, że podczas zaplanowanych kontroli SKP w powiecie makowskim na rok 2016, zostanie zwrócona szczególna uwaga na pojazdy z Grupy VW z silnikami wysokoprężnymi wyprodukowanymi w latach 2009 -2014. Na marginesie chcę zaznaczyć, iż otrzymaną ocenę techniczną Nr W-305/2015 opracowaną w związku z tzw. „afarą Volkswagena”, przekazano nadzorowanym stacjom, kontroli pojazdów celem zapoznania się i zachowania szczególnej dokładności podczas wykonywania badań technicznych pojazdów w/w marek.

Pragnę nadmienić, iż pismem nr K.5411.317.2015 z dnia 8 grudnia 2015 r., wystąpiliśmy do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, jako organu właściwego do wykonywania czynności związanych z homologacją pojazdów, przedmiotem ich wyposażenia lub części, dopuszczeniem jednostkowym oraz dopuszczeniem indywidualnym WE pojazdu, o których mowa w Dziale III (Rozdział 1a, Rozdział 1b, Rozdział 1c) ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym, o zajęcie stanowiska w przedmiotowej sprawie. W odpowiedzi Dyrektor TDT wskazał, że pismem nr TDT.H-1005-34707/15 z dnia 5 stycznia 2016 r., odniósł się do tej części petycji, której jest adresatem informując, iż *„TDT przekazał niemieckiej władzy homologacyjnej posiadane zastrzeżenia w zakresie nieprawidłowości poziomu emisji tlenku azotu z pojazdów wyprodukowanych przez grupę Volkswagena i posiadających świadectwo homologacji typu WE. Tak jak pozostałe Państwa członkowskie Unii Europejskiej, Polska jest na bieżąca informowana o kolejnych etapach planu naprawczego w stosunku do tych pojazdów zarówno przez ich producenta, jak i władze homologacyjne państw, które wydały świadectwa homologacji typu WE dla tych pojazdów”*.


inż. Zbigniew Roman Deptuła