

OR.1510.7.2015.KŚ

Brzesko, dnia 16.12.2015 r.

Kancelaria Prawna  
„Świeca i Wspólnicy” sp.k.  
Ul. Bagatela 11 lok. 3  
00-585 Warszawa  
reprezentowana przez komplementariusza:  
radcę prawnego Jacka Świecę

### **Wezwanie do uzupełnienia braków**

W związku z otrzymaną w dniu 16.11.2015 r. petycją z dnia 10.11.2015 r. zawierającą żądanie wszczęcia kontroli stacji kontroli pojazdów pozostających pod nadzorem Starosty Brzeskiego z uwagi na ujawniony proceder wyposażania pojazdów marki Volkswagen, Seat, Audi, Skoda i Porsche wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym w oprogramowanie służące do zafałszowywania wyników pomiarów emisji spalin

#### **Starosta Brzeski**

#### **wzywa**

wnioskodawcę na podstawie art. 7 ust. 2 w związku z art. 4 ust. 2 pkt 4 ustawy o petycjach (Dz. U. z 2014 r. poz. 1195), do uzupełnienia przedmiotu petycji poprzez wskazanie:

- 1) danych pojazdów tj. numerów rejestracyjnych lub numerów identyfikacyjnych pojazdów nie spełniających norm emisji spalin, których badania techniczne zostały przeprowadzone na stacjach kontroli pojazdów podległych Staroście Brzeskiemu,
- 2) nazw i adresów lub numerów stacji kontroli pojazdów, w których były przeprowadzane badania techniczne ww. pojazdów,
- 3) przepisu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.), który został naruszony przez diagnostę przeprowadzającego badanie techniczne pojazdu, bądź przepisu rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305, z późn. zm.), którego pojazd nie spełnia.

#### **Uzasadnienie**

Z treści petycji wynika, że grupa Volkswagen zamontowała w pojazdach specjalne oprogramowanie komputerowe służące do manipulowania wynikami pomiarów emisji tlenków azotu (NOx) z układu wydechowego do atmosfery w pojazdach marki Volkswagen, Audi, Seat, Skoda,

Porsche wyposażonych w niektóre silniki „diesla” wyprodukowane w latach 2009 - 2015. Wspomniany parametr uwidocznił się w certyfikacie zgodności świadectwa homologacji pojazdu, stanowiącym podstawę zarejestrowania go i dopuszczenia do ruchu. Dowodem w sprawie jest ocena z dnia 15.10.2015 r. wystawiona przez Zespół Rzeczoznawców Samochodowych, Maszyn i Urządzeń Automobilklub Nowy Świat Sp. z o.o. w Warszawie. Z wspomnianej oceny wynika, że oprogramowanie typu „trojan” stosowane w niektórych samochodach produkowanych przez Grupę Volkswagena z silnikami wysokoprężnymi (silnikami diesla) powoduje zafałszowanie wyników pomiarów szkodliwych substancji (NOx) emitowanych przez te silniki. Wg 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 trakcji pojazdu) i ciśnienie atmosferyczne.”*

Uprawniony diagnosta w ramach okresowego badania technicznego wykonuje czynności określone w § 2 ust. 1 pkt 3 lit. i, oraz § 10 działu IV załącznika Nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (Dz. U. z 2015 r. poz. 776, z późn. zm.) tj. **sprawdza i ocenia prawidłowość działania poszczególnych zespołów i układów pojazdu**, w szczególności **pod względem bezpieczeństwa jazdy i ochrony środowiska**, w tym dokonuje pomiaru zadymienia spalin pojazdów wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym. Pomiar zadymienia spalin polega na ustaleniu współczynnika absorpcji  $k$  ( $m^{-1}$ ). W dziale IV powyższego rozporządzenia szczegółowo określono sposób badania **pomiaru zadymienia** spalin w pojazdach wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym.

Zgodnie z § 9 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia Infrastruktury 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015r. poz. 305, z późn. zm.) zadymienie spalin pojazdu z **silnikiem o zapłonie samoczynnym**, mierzone przy swobodnym przyspieszaniu silnika w zakresie **od prędkości obrotowej biegu jałowego do maksymalnej prędkości obrotowej**, wyrażone w postaci **współczynnika pochłaniania światła**, nie może przekraczać:  $2,5 m^{-1}$ , a w odniesieniu do silnika z turbodoładowaniem  $3,0 m^{-1}$ . W przypadku pojazdów wyprodukowanych po dniu 30 czerwca 2008 r. współczynnik nie może przekraczać  $1,5 m^{-1}$ . Podczas badania technicznego nie przewidziano ani urządzeń ani norm jakie ma spełniać pojazd w zakresie **tlenków azotu (NOx)**.

Jak wynika z treści petycji (vide str. 5), po zakończeniu produkcji nowego typu samochodu producent zwraca się do władz homologacyjnych z wnioskiem o przebadanie czy jego parametry w tym tlenek azotu odpowiadają wymaganiom zawartym w normach i dyrektywach EKG ONZ oraz Unii Europejskiej. Zgodnie z art. 70j i kolejne cyt. Ustawy, organem właściwym do uznania świadectwa homologacji jest



Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego. Diagnosta samochodowy zatrudniony w stacji kontroli pojazdów nie dokonuje sprawdzenia oznaczenia typu silnika spalinowego lub nr homologacji, a zatem nie ma możliwości zweryfikowania czy dany pojazd posiada silnik z oprogramowaniem typu „trojan”. Nie ma zatem 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.

W trakcie kontroli dokonanych w ramach nadzoru prowadzonego przez Starostę Brzeskiego w 2015 roku, zgodnie z art. 83 b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012r. poz. 1137, z późn. zm.) nie stwierdzono, aby na którejkolwiek z kontrolowanych stacji kontroli pojazdów podczas kontroli, pojazd z przekroczonymi parametrami dotyczącymi norm emisji spalin uzyskał wynik pozytywny.

**Brakujące informacje należy uzupełnić, zgodnie z art. 7 ust. 2 ustawy o petycjach (Dz. U. z 2014 r. poz. 1195), w terminie 14 dni od daty otrzymania wezwania. W przypadku nieuzupełnienia treści petycji o brakujące informacje w powyższym terminie, pozostanie ona bez rozpatrzenia.**

STAROSTA

  
mgr Andrzej Istepe