

Włocławek, 2015-11-20

K.5421.27.2015

Pan

Kazimierz Kaca

Starosta Włocławski

Dotyczy: odpowiedzi na pismo ZAB.152.1.1.2015 z dnia 18 listopada 2015 r. w zakresie § 22 ust. 2 pkt.15-17 Regulaminu organizacyjnego Starostwa Powiatowego we Włocławku, wyjaśniam;

Starosta przy pomocy Wydziału Komunikacji sprawuje nadzór nad stacjami kontroli pojazdów w ramach wykonywanego nadzoru co najmniej raz w roku przeprowadzamy kontrole stacji kontroli pojazdów w zakresie zgodności stacji z wymaganiami dot. Przedsiębiorcy prowadzącego działalność, który posiada siedzibę lub miejsce zamieszkania na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, nie jest przedsiębiorcą, w stosunku do którego otwarto likwidację lub ogłoszono upadłość, nie był prawomocnie skazany za przestępstwo popełnione w celu osiągnięcia korzyści majątkowej lub przestępstwo przeciwko dokumentom- dotyczy osoby fizycznej lub członków organów osoby prawnej.

Kontrolujemy czy posiada wyposażenie kontrolno – pomiarowe oraz warunki lokalowe gwarantujące wykonywanie odpowiedniego zakresu badań technicznych pojazdów zgodnie ze szczegółowymi warunkami przeprowadzania tych badań technicznych. Sprawdzamy czy posiada poświadczenie zgodności wyposażenia i warunków lokalowych z wymaganiami odpowiednio do zakresu przeprowadzanych badań wpisanego do rejestru przedsiębiorców prowadzących stacje kontroli pojazdów oraz czy zatrudnia uprawnionych diagnostów.

Kontroli podlegają stacje kontroli pojazdów w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów oraz prawidłowości prowadzenia wymaganej dokumentacji.

Wydział upoważniony przez starostę do wykonania w jego imieniu działań kontrolnych, o których mowa w art. 83b ust. 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.) **odmawia wszczęcia żądanej w petycji z dnia 10 listopada 2015 r. kontroli.**

Z oceny technicznej wykonanej przez Zespół Rzecznawców 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. 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 wprawione 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 zgodnie z § 2 Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. (Dz. U. z 2015 r. poz. 776 z późn. 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 z późn. 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 z późn. 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 nr 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 dokonanych w ramach prowadzonego nadzoru przez Starostę Włocławskiego w roku 2015 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 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.

Jednocześnie informuję, że podczas planowanych kontroli SKP w Powiecie Włocławskim na rok 2016, zostanie zwrócona szczególna uwaga na pojazdy z Grupy VW z silnikami wysokoprężnymi wyprodukowanymi w latach 2009 - 2014.

NACZELNIK WYDZIAŁU
Komunikacji

Krystyna Ewa Sikorska

