



ZASTĘPCA
KOMENDANTA GŁÓWNEGO POLICJI

Gip-..2028/1923/18/MP

Warszawa, 07 kwietnia 2018 r.

KANCELARIA SENATU
BIURO PRAC SENACKICH

wpłynęło dn. 17.04.2018
nr RPW...1187112018... zał. 1

.....
(podpis)

Wicemarszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej

Pani Maria Koc

Wzruszenie Pani Marszałek

W odpowiedzi na pismo Pani Marszałek z dnia 16 marca 2018 r., dotyczące oświadczenia złożonego przez Senatora RP Pana Grzegorza Peczkisa podczas 57. posiedzenia Senatu RP w dniu 8 marca 2018 r., uprzejmie informuję, że zasady przeprowadzania kontroli układu emisji spalin oraz warunki, jakim mają odpowiadać są określone w rozporządzeniu Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji z dnia 18 lipca 2008 r. w sprawie kontroli ruchu drogowego (Dz. U. z 2008 r. nr 132, poz. 841 z późn. zm.). Przedmiotowe rozporządzenie, w kwestiach dotyczących m. in. poziomu emisji zanieczyszczeń gazowych oraz wartości zadymienia spalin odsyła także do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 31 grudnia 2002 r. w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2016 r., poz. 2022 z późn. zm.).

W odniesieniu do kwestii dotyczących prowadzonych przez Policję badań na drogach informuję, że zgodnie z zarządzeniem nr 30 Komendanta Głównego Policji z dnia 22 września 2017 r. w sprawie pełnienia służby na drogach (Dz. Urz. KGP poz. 64) do pełnienia służby na drogach wyznacza się policjanta z komórki organizacyjnej Policji właściwej do spraw ruchu drogowego.

Ponadto należy wskazać, że czynność wymagającą wiedzy specjalistycznej i umiejętności w zakresie m. in. kontroli stanu technicznego pojazdu silnikowego wykonuje policjant posiadający przeszkolenie z zakresu ruchu drogowego. Kurs specjalistyczny w zakresie ruchu drogowego składa się z dwóch części: szczególnej i ogólnej. Jednym z tematów tego kursu, w części szczególnej, jest „Kontrola stanu technicznego pojazdów”, podczas którego policjant nabywa wiedzę i umiejętności w zakresie m. in. kontroli układów pojazdu z wykorzystaniem urządzeń stanowiących wyposażenie Ekip Techniki Drogowej i Ekologii (dymomierz, analizator spalin).

Policjanci ruchu drogowego wykorzystują 31 pojazdów Ekip Techniki Drogowej i Ekologii (wyposażonych w analizatory spalin i dymomierze) oraz dodatkowo 8 analizatorów spalin i dymomierzy. Wszystkie przyrządy posiadają zatwierdzenie typu oraz legalizacje wydawane przez polską administrację miar. Poniżej zostały przedstawione typy i modele urządzeń pozostających na wyposażeniu Policji:

- analizatory spalin: Auto Kane 4-1, AT 501, AT 502, CAP 320I, ATAL 5200, Pelec CAP-320, K9000;
- dymomierze: DS2-C, AT 601L, DS2Pc-C, DS2-M, CAP 320IGO, AV 9200, LCS 2000, DS2, DS-2PC, DS28C.

Odnosząc się do kontroli stanu technicznego pojazdów przeprowadzanych przez policjantów należy wskazać, że Policja może prowadzić takie kontrole tylko w warunkach drogowych. To zaś implikuje liczne ograniczenia w zakresie możliwości ustalenia, czy pojazd jest wyposażony w filtr cząstek stałych, a także czy element ten jest sprawny. Policja posiada bowiem ograniczoną ilość analizatorów spalin oraz dymomierzy, w związku z czym policjanci nieposiadający takiego oprzyrządowania mogą dokonać wyłącznie wzrokowej oceny stanu układu wydechowego, przy czym dostęp do całego układu bez kanału lub podnośnika jest w zasadzie niemożliwy.

Należy również nadmienić, że obecnie najczęściej nie usuwa się całego filtra cząstek stałych, ale tylko jego wkład (pozostawiając obudowę), co sprawia, że niemożliwe jest, aby organoleptycznie stwierdzić fakt przeprowadzenia takiej niedozwolonej modyfikacji. W związku z tym, tylko w skrajnych przypadkach, tj. optycznie stwierdzonego – zdecydowanie nadmiernego zadymienia, policjant może skorzystać z normy prawnej zawartej w art. 132 ust. 1 pkt 1 ppkt c ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. *Prawo o ruchu drogowym* (Dz. U. z 2017 r. poz. 1260 z późn. zm.), tj. zatrzymać dowód rejestracyjny w przypadku stwierdzenia lub uzasadnionego przypuszczenia, że pojazd narusza wymagania ochrony środowiska.

Wskazać jednak należy, że nawet jeśli patrol Policji dysponuje analizatorem spalin oraz dymomierzem, to występuje szereg ograniczeń podczas dokonywania pomiaru emisji spalin. Policjant nie dysponując w warunkach drogowym kanałem lub podnośnikiem najczęściej nie jest w stanie sprawdzić szczelności układu wydechowego, co ma kluczowe znaczenie dla końcowego wyniku pomiaru.

Ponadto, badanie powinno być przeprowadzone w minimalnej temperaturze +5°C. Co prawda, np. dymomierz model DS 2 PC – zgodnie z instrukcją obsługi – może pracować w temperaturze do – 15°C, jednak w rozporządzeniu 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) wskazuje się, że temperatura otoczenia powinna być wyższa niż 5°C. Przy czym, pomiaru zadymienia spalin nie powinno dokonywać się w niekorzystnych warunkach atmosferycznych, w stopniu mogącym wpływać na wynik pomiaru.

Istotnym problemem jest również skomplikowana procedura badania stopnia zadymienia, pociągająca za sobą nawet ryzyko uszkodzenia silnika. Jednocześnie, niektórzy producenci stosują blokady obrotów na biegu jałowym, co uniemożliwia przeprowadzenia badania zgodnie z procedurą. Należy wskazać, że do pojazdu o zapłonie samoczynnym analizator spalin może być użyty tylko i wyłącznie pod warunkiem, że pojazd wyposażony jest w filtr cząstek stałych. Natomiast do kontroli pojazdów bez tego filtra stosuje się dymomierz, który jednak nie stwierdza wprost naruszenia normy emisji Euro.

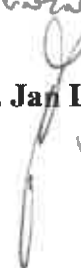
Ponadto, wiele pojazdów w których usunięto filtr DPF tak czy inaczej spełnia dość liberalne normy poziomu zadymienia. Dlatego też, nawet przy użyciu specjalistycznego oprzyrządowania trudno jest wykryć brak filtra cząstek stałych. Takie stanowisko przekazało do resortu ochrony środowiska (stan na dzień 23 października 2017 r.) ówczesne Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa. W *Harmonogramie zadań do realizacji wynikających z przyjętych w dniu 25 kwietnia 2017 r. przez Radę Ministrów rekomendacji – tzw. Programu pt. „Czyste powietrze”* wskazano, że „*Usunięcie filtra cząstek stałych, a w zasadzie jego funkcjonalnych elementów nie jest wykrywalne w trakcie prowadzonej obecnie kontroli technicznej pojazdów, nie tylko na drogach, ale przede wszystkim w stacjach kontroli pojazdów*”.

W związku z powyższym, podjęta została inicjatywa opracowania w trybie pracy badawczej propozycji procedury dla kontrolujących stan techniczny pojazdów, wykrywającej usunięcie z pojazdu filtra cząstek stałych. Zlecenie takiej ekspertyzy otrzymał Instytut Transportu Samochodowego.

Ponadto, wiele problemów sprawia kontrola układu SCR AdBlue, ponieważ większość analizatorów spalin nie posiada funkcji pomiaru stężenia tlenu azotu, a wykrycie emulatora wyłączającego system redukcji tego związku jest dość proste do wykrycia tylko w samochodach ciężarowych. Dodatkowo, należy

zaznaczyć, że technicznie możliwe jest, zamiast montażu emulatora przeprogramowanie silnika, natomiast Policja nie dysponuje oprzyrządowaniem pozwalającym na zdiagnozowanie zmian w jego oprogramowaniu.

Przedstawiając powyższe stanowisko, należy wskazać, iż to względy techniczne sprawiają, że w toku kontroli policyjnych wykrywany jest stosunkowo niewielki odsetek pojazdów, w których dokonano nieuprawnionej modyfikacji systemu oczyszczania spalin.

Z poważaniem

nadinsp. Jan LACH