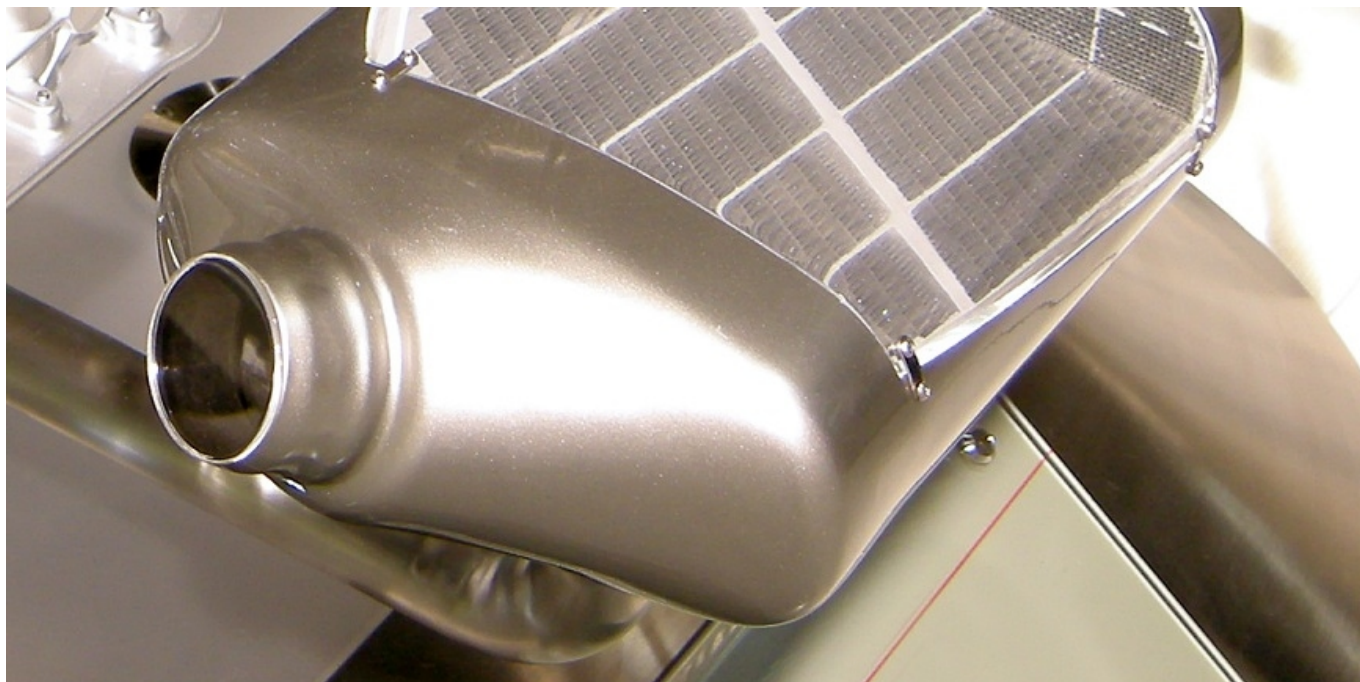


# Wycięte DPF-y? NIK przyznaje: służby niewiele mogą

data aktualizacji: 2018.01.25



Filtr cząstek stałych (Nissan M9R), Fot. Wikimedia Commons

**W raporcie Najwyższej Izby Kontroli czytamy, że pewien wpływ na fakt, że jakość polskiego powietrza należy do najgorszych w Europie, ma m.in. to, że kierowcy wycinają ze swoich samochodów z silnikami Diesla filtry cząstek stałych. Jednocześnie inspektorzy NIK przyznają - w praktyce w obecnej sytuacji jest to niemożliwe do wykrycia. Zachęcamy do lektury najbardziej istotnych, w naszej ocenie, fragmentów tego raportu.**

Filtry cząstek stałych (DPF) wylapują cząstki sadzy powstające w procesie spalania ropy. Są one montowane przez producentów po to, by auta spełniały rygorystyczne normy emisji spalin. Kierowcy narzekają, że filtry często zapychają się, a ich regeneracja w serwisach jest kosztowna, z kolei ich wymiana może kosztować nawet kilkanaście tysięcy złotych. W efekcie właściciele aut decydują się na usunięcie filtrów DPF i modyfikację w oprogramowaniu komputera auta lub stosowanie emulatorów, tak żeby komputer auta nie wykrył zmian. Działania takie są niedopuszczalne, ponieważ takie pojazdy nie spełniają określonych w dokumentacji homologacyjnej norm emisji spalin.

**Warsztaty, które zajmują się wycinaniem filtrów DPF mogą nie obawiać się konsekwencji, gdyż policja nie kontroluje firm zajmujących się dokonywaniem niedozwolonych przeróbek układów wydechowych.** Teoretycznie na problemy naraża się właściciel pojazdu. Przepisy jasno określają, że jeżeli diagnosta stwierdzi brak filtra, nie może wbić pieczętki dopuszczającej samochód do ruchu. **W praktyce jest to jednak niemożliwe do stwierdzenia.**

**Zarówno Inspekcja Transportu Drogowego, jak i Policja, w trakcie kontroli drogowej mają ograniczone możliwości wykrywania przeróbek w układach wydechowych pojazdów.** Stwierdzenie usunięcia filtra cząstek stałych jest niemożliwe w warunkach kontroli drogowej, nawet na punkcie kontrolnym, gdyż wzrokowo nie można stwierdzić żadnych zmian. Głównie dlatego, że usuwane są wkłady filtrów, a nie całe filtry, ponadto policja i inspekcja

transportu drogowego nie dysponują sprzętem umożliwiającym wykrycie zmian w oprogramowaniu silnika. W dodatku za mało jest dodatkowej infrastruktury drogowej, takiej jak kanały rewizyjne, co utrudnia wnikliwą weryfikację stanu technicznego układu wydechowego pojazdu i prawidłowe przeprowadzenie pomiaru. **Także standardowe badanie zadymienia spalin dymomierzem w pojeździe z usuniętym filtrem DPF w większości przypadków nie wskazuje odchyień od obowiązujących norm zadymienia (niezawodny pomiar należałoby wykonać w warunkach laboratoryjnych).**

Zgodnie z obowiązującymi przepisami, pomiaru zadymienia spalin nie powinno się dokonywać w warunkach atmosferycznych, które mogą niekorzystnie wpływać na wynik pomiaru. Podczas pomiaru temperatura otoczenia powinna być wyższa niż 5 stopni C. Jednak na dokładność pomiarów wpływa bardzo dużo czynników, dlatego nawet badania powyżej tej temperatury mogą nie być w stu procentach wiarygodne. Dodatkowo, badanie z użyciem dymomierza odbywać się powinno przy swobodnym przyspieszaniu silnika do maksymalnej prędkości obrotowej silnika. A to nie zawsze jest możliwe biorąc pod uwagę możliwość uszkodzenia silników starszych pojazdów, a także blokady obrotów na biegu jałowym, jakie producenci montują w silnikach.

**NIK zwraca również uwagę na niedostateczne wyposażenie organów kontroli ruchu drogowego w sprzęt pomiarowy oraz niewielki stopień jego wykorzystania.**

Policja posiada ograniczoną ilość analizatorów spalin oraz dymomierzy, w związku z czym policjanci nie posiadający tych urządzeń mogą dokonywać jedynie wzrokowej oceny stanu układu wydechowego, przy czym dostęp do tego układu bez kanału lub podnośnika jest niemożliwy. Policja dysponuje 37 specjalistycznymi pojazdami do kontroli m.in. emisji spalin. W 2015 roku przeprowadziła łącznie 4438 kontroli emisji spalin pojazdów. W co czwartym przypadku (1143) stwierdzono naruszenie norm ochrony środowiska. Statystycznie więc jeden zakupiony w tym celu specjalistyczny pojazd wykonywał co trzy dni jedną kontrolę emisji spalin.

Także Inspekcja Transportu Drogowego ma braki sprzętowe do kontroli stanu technicznego pojazdów. Posiada dwie mobilne stacje kontroli pojazdów, ale tylko jedna (użytkowana przez WITD Wrocław) posiada na swoim wyposażeniu urządzenia do pomiaru emisji spalin: dymomierz i analizator spalin. Pozostałe wojewódzkie inspektoraty transportu drogowego wyposażone są w przenośne dymomierze. W 2015 r. inspektorzy w całym kraju przeprowadzili 2879 kontroli z użyciem dymomierza (w I poł 2016 r. 1616). A to oznacza, że dziennie inspektorzy przeprowadzają w całym kraju osiem kontroli emisji spalin.

*Na podstawie:  
nik.gov.pl*

Źródło: