

Robert Halicki

Kępa k/Opola 12.08.2024

redaktor naczelny portalu 44tuning.pl

46-022 Kępa k/Opola Ul. Opolska 30

[robertjmalicki@44tuning.pl](mailto:robertjmalicki@44tuning.pl)

+48 604532800

**European Automobile  
Manufacturers' Association (ACEA)**

Rond-Point Schuman 6

1040 Brussels

Belgium

**List otwarty**

Ze względu na brak powszechnego dostępu do merytorycznych, pełnych technicznie potwierżeń (w tym wyników testów i badań) dotyczących bezspornego spełniania przez oleje silnikowe, przekładniowe i hydrauliczne (zalecane normami, rekomendacjami, wymogami API) faktycznych potrzeb podzespołów pojazdów spalinowych i hybrydowych, proszę o udostępnienie tych informacji lub wskazanie, gdzie można je znaleźć. Dotyczy to szczególnie:

1. Zgodności z normami, rekomendacjami i wymogami ACEA.
2. Zalecanych interwałów wymiany olejów lub braku konieczności ich wymiany.
3. Spełniania wymogów i przepisów prawnych obowiązujących w Unii Europejskiej i Polsce.

Jest to istotne ze względu na:

- Odpowiedzialność ciążącą na właścicielach pojazdów, użytkownikach, sieciach warsztatów serwisowych i naprawczych oraz producentach olejów.
- Konieczność ponoszenia konsekwencji przez użytkowników (w tym w zakresie przepisów Kodeksu Drogowego w Polsce, art. 60 punkt 1.1 oraz 2.2).

Państwa dominująca pozycja na rynku oraz rekomendacje i zalecenia wpływają bezpośrednio na działania producentów olejów, samochodów, pojazdów, maszyn, sieci serwisowych i użytkowników.

Mam nadzieję iż ta pozycja nie jest wykorzystywana do celowego kontrolowania sprawności, trwałości lub celowego postarzania produktów a Państwa rekomendacje, ingerujące w skład olejów i ich parametry fizyko-chemiczne, mają pełne potwierdzenie w efektywnej i bezpiecznej eksploatacji.

Proszę o konkretne odpowiedzi podparte przepisami prawnymi, wynikami testów i badań, szczególnie w kontekście:

- Ochrony przed negatywnymi skutkami nadmiernego tarcia i pogorszonej sprawności.
- Wpływu na efektywność spalania mieszanki i zużycie paliwa.
- Oddziaływania na urządzenia ograniczające emisję spalin jak i finalną emisję włącznie.
- Potencjalnych nieuczciwych praktyk rynkowych.

- Możliwej szkodliwości dla mienia, środowiska oraz zdrowia i życia biernych i czynnych użytkowników pojazdów i maszyn.

Na poniższe pytania:

1. Gdzie można odnaleźć wyniki testów i badań wpływu olejów silnikowych posiadających nadane normy ACEA na jednostkach napędowych eksploatowanych na rynku np.: polskim i ich wpływu na szczelność dynamiczną, wpływu na przebiegi spalania mieszanki paliwowo-powietrznej oraz nie stwarzanie nadmiernego ryzyka w zakresie spadku trwałości, sprawności i generowania większej emisji zanieczyszczeń z układów wydechowych?
2. Czy spalinowe (w tym hybrydowe) jednostki napędowe (silniki, układy napędowe, systemy zasilania, sterowania) były weryfikowane pod kątem nasilenia negatywnych zjawisk (jak nadmierne tarcie, nieodpowiednie spalanie mieszanki, zjawiska samozapłonu w komorze spalania LSPI - Low Speed Pre Ignition, SPI - Speed Pre Ignition) na olejach zaleconych normami ACEA przy zasilaniu paliwami typu E5, E10, B0, B7. Jeśli tak to jaki jest wpływ na sprawność, bezpieczeństwo, trwałość, emisję spalin i degradowanie olejów silnikowych? Gdzie są wyniki tych badań?
3. Gdzie można odnaleźć wyniki testów i badań w zakresie wpływu olejów zaleconych normami ACEA na zjawisko przedostawania się paliwa do oleju silnikowego, z tego tytułu wynikające konsekwencje i bezpieczne (w okresie całego interwału, całego użytkowania) wypełnianie założonych celów przez producentów samochodów, olejów silnikowych, w tym interwałów wymiany olejów np.: typu Long Life?
4. Czy badano jaki mają wpływ oleje zalecone normami ACEA (przy zasilaniu paliwami o różnym składzie i jakości etanolu, aromatów, olefin, dodatków typu MTBE, ETBE, wszelkie etery, biododatków - Fame) na zjawisko zanieczyszczania komory spalania, zanieczyszczeń tłoków, pierścieni tłokowych, pracę silników i ich sprawność, trwałość? Jeśli tak, to jaki jest wpływ na sprawność, bezpieczeństwo, trwałość silników (ich osprzętów) oraz emisję spalin i środowisko?
5. Czy badano jaki mają wpływ zalecenia lepkości olejów wg norm ACEA dotyczące oleju silnikowego (przy zasilaniu paliwami o różnym składzie i jakości etanolu, aromatów, olefin, dodatków typu MTBE, ETBE, wszelkie etery, biododatków - Fame) na zjawisko zanieczyszczania komory spalania, zanieczyszczeń tłoków, pierścieni tłokowych, pracę silników i ich sprawność, trwałość? Jeśli tak, to jaki jest wpływ na sprawność, bezpieczeństwo, trwałość silników (ich osprzętów) oraz emisję spalin i środowisko?
6. Czy badano jaki mają wpływ oleje zalecone normami ACEA (przy zasilaniu paliwami o różnym składzie i jakości etanolu, aromatów, olefin, dodatków typu MTBE, ETBE, wszelkie etery, biododatków - Fame) na jednostki napędowe nowe czy z eksploatacji, o różnym stanie, przebiegu, posiadające pozytywne dopuszczenie do poruszania się po drogach publicznych? Jeśli tak, to czy występuje i jaki jest wpływ na sprawność, bezpieczeństwo, trwałość, pracę silników (ich osprzętów) emisję spalin i środowisko?
7. Czy badano jaki mają wpływ oleje zalecone normami ACEA (przy zasilaniu paliwami o różnym składzie i jakości etanolu, aromatów, olefin, dodatków typu MTBE, ETBE, wszelkie etery, biododatków - Fame) na możliwość generowania zanieczyszczeń i wpływu na przedwczesny

spadek sprawności, trwałości czy nienależytego działania wtryskiwaczy, wtrysku bezpośredniego, w tym wycieku paliwa z wtryskiwaczy (po wyłączeniu silnika) do komory spalania a finalnie do oleju silnikowego? Jeśli tak, to czy występuje taka problematyka i jaki jest wpływ na sprawność, bezpieczeństwo, trwałość, pracę silników (ich osprzętów) emisję spalin, degradowanie olejów i środowisko?

8. Czy badano jaki mają wpływ oleje zalecone normami ACEA (przy zasilaniu paliwami o różnym składzie i jakości etanolu, aromatów, olefin, dodatków typu MTBE, ETBE, wszelkie etery, biododatków - Fame) na możliwość generowania zanieczyszczeń i wpływu na przedwczesny spadek sprawności, trwałości czy nienależytego działania układów separacji oparów ze skrzyni korbowej, w tym zakresie nadmiernego przedostawania się oparów oleju, oleju i innych zanieczyszczeń do układu ssącego, doładowania, komory spalania, silnika, układu emisyjnego? Jeśli tak, to jaki jest wpływ na sprawność, bezpieczeństwo, trwałość, pracę silników (ich osprzętów) emisję spalin, degradowanie olejów oraz elementy układów emisyjnych?
9. Czy badano jaki mają wpływ oleje zalecone normami ACEA (przy zasilaniu paliwami o różnym składzie i jakości etanolu, aromatów, olefin, dodatków typu MTBE, ETBE, wszelkie etery, biododatków - Fame) na możliwość generowania wyższych sił w układzie korbowo-tłokowym i wpływu na zwiększone straty wewnętrzne, przedwczesny spadek sprawności, trwałości czy ryzyko przytarcia, zatarcia? Jeśli tak, to jaki jest finalny wpływ na sprawność, bezpieczeństwo, trwałość, emisję spalin, degradowanie i temperaturę olejów silnikowych?
10. Czy silniki, które w homologacji, dokumentach pojazdu mają określony rodzaj zapłonu mieszanki np.: jako iskrowy a występuje w nich (z przyczyn konstrukcyjnych, stosowanych materiałów eksploatacyjnych, powszechnie zaleconych zakresów, interwałów, czynności serwisowych, w tym dostępnych paliw) również zjawisko samozapłonu mieszanki czy zalecony olej silnikowy na zmniejszenie zjawiska samozapłonów LSPI jest w stanie w 100% usunąć tą problematykę? Gdzie są wyniki tych badań?
11. Gdzie można odnaleźć wyniki testów i badań wpływu paliw spełniających wymogi norm a zostały w tych jednostkach zastosowane oleje wg norm ACEA, na nie stwarzania nadmiernego zagrożenia dla silników (ich osprzętów) w przypadku przedostawania się paliwa do oleju silnikowego? Czy paliwo może się znajdować w oleju silnikowym? Jego ilość jest określoną normą?
12. Czy układy sterujące spalinowymi (i hybrydowymi) jednostkami napędowymi są wyposażone w odpowiednio skuteczny system autodiagnostyki celem informowania użytkownika, kierowcy o potencjalnym zagrożeniu (nieodpowiedniej pracy) i nie stwarzaniu nawet potencjalnego zagrożenia w ruchu drogowym (na olejach zalecanych, wymaganych normami ACEA) np.: w przypadku nieodpowiedniej pracy silnika, układu, podzespołu, oleju w stanie ostrzegawczym, krytycznym itp. i nie doprowadzania np.: do przytarcia, zatarcia, uszkodzenia silnika w wyniku nasilenia się negatywnych zjawisk jak samozapłon w komorze spalania, nadmierne tarcie, zbyt duża ilość paliwa w oleju silnikowym? Czy było to badane? Gdzie można odnaleźć wyniki tych badań?
13. Kto jest odpowiedzialny (pod kątem finansowym i karnym) za ewentualne naruszenia, szkody, narażanie na konsekwencje (w tym karne) wobec użytkowników, konsumentów, klientów, obywateli, środowiska (zarazem wobec ich mienia i dóbr osobistych) w wyniku stosowania olejów zaleconych a wręcz wymaganych normami ACEA?

14. Mając na uwadze powszechne praktyki na rynku zachodnim czy był badany poziom ryzyka procesowego przy stosowaniu olejów (określonych dla olejów ustalonych normami ACEA) np.: dla producentów olejów, samochodów, serwisów obsługi pojazdów, użytkowników czy samego API? Jeśli tak to jak to wyglądało?
15. W większości samochodach, pojazdach z silnikami spalinowymi, od wielu lat stosowany jest układ filtracji oleju lecz działający tylko w ograniczonym zakresie (jest zamontowany zawór obejściowy, olej silnikowy nie jest cały czas filtrowany). Z tego tytułu gromadzą się szkodliwe zanieczyszczenia, które mają istotny wpływ na walory fizyko chemiczne olejów zaleconych normami ACEA, nawet zaraz po jego wymianie. Czy celem zastosowania olejów wymaganych normami ACEA, wymagania przewidują skuteczne usunięcie zanieczyszczeń (z danego podzespołu) przed zastosowaniem nowego oleju? Kto w tym przypadku jest odpowiedzialny (pod kątem finansowym i karnym) za ewentualne naruszenia, szkody, narażanie na konsekwencje (w tym karne) wobec użytkowników, konsumentów, klientów, obywateli, środowiska (zarazem wobec ich mienia i dóbr osobistych) w wyniku stosowania olejów zaleconych normami ACEA bez usunięcia zanieczyszczeń i wszelkie z tego tytułu konsekwencje?
16. Czy normy ACEA dla wszelkich olejów przewidują obecność w nich zanieczyszczeń wynikających z okresu docierania, eksploatacji, w tym w wyniku spalania prawidłowego lub niekompletnego paliw? Czy badano wpływ tego rodzaju zanieczyszczeń na np.: dobór interwałów i technologię wymiany olejów? Gdzie są dostępne wyniki?
17. Jak ma się zalecanie olejów silnikowych o normach nisko popiołowych np.: C3,C2,C1 z istotnym zmniejszeniem pewnych składników jak np.: związki siarkowe do braku kontroli nad zanieczyszczeniami, ich obecnością, zwiększaniem się ilości, tworzeniem konglomeratów itp zarówno wewnątrz samego silnika jak i przedostających się ze skrzyni korbowej do komory spalania? Czy w tym zakresie były przeprowadzane badania, testy, w tym długoterminowe? Jeśli tak to gdzie są ich wyniki?
18. Producenci olejów afiszujący się spełnianiem norm ACEA określają interwał wymiany oleju np.: 10 000 km, 15 000 km, 30 000 km i znacznie więcej (np. w przypadku samochodów dostawczych czy ciężarowych). Gdzie można zobaczyć wyniki testów a przede wszystkim badań fizyko chemicznych olejów potwierdzające, że podane interwały nie są w zakresie stanu ostrzegawczego bądź krytycznego dla danych olejów?
19. Gdzie można zobaczyć wyniki testów i badań braku negatywnego wpływu na sprawność, trwałość, zużycie paliwa czy emisję spalin (w tym częstotliwość wypalania filtrów DPF, FAP, zużycie mocznika AdBlue) przy stosowaniu interwałów określanych przez producentów olejów (w tym pojazdów, maszyn) przy stosowaniu olejów determinowanych, wymaganych normami ACEA?
20. Gdzie można zobaczyć weryfikację wszelkich wyników badań fizyko chemicznych olejów (wg norm ASTM) zalecanych normami ACEA z faktycznym stanem jednostek napędowych, w tym układów napędowych (ich osprzętów jak układ emisyjny, doładowania, wtryskowy, zapłonowy, separacji oparów) oraz czy takowe weryfikacje (na różnych jednostkach napędowych, pracujących w różnych warunkach) porównawcze miały w ogóle miejsce?
21. Na jakiej podstawie oleje zalecane normami ACEA są w stanie sprostać siłom panującym w silnikach (oczywiście bez negatywnego wpływu) o znacznie różnej pojemności, znacznie różnych generowanych momentach i mocach, przy wymaganiu olejów o tej samej klasie

jakości, lepkości (a nawet znacznie różnych temperaturach pracy)? Gdzie można zobaczyć wyniki testów i badań na brak potrzeby zastosowania olejów o różnych parametrach?

22. Czy zmiany norm olejów z full saps np.: low saps nie przyczyniają się do nadmiernego przedostawania się paliwa do oleju silnikowego czy nasilania zjawiska SPI, przyspieszonego powstawania rys na gładziach cylindrowych? Czy było to badane? Jeśli tak to gdzie są wyniki tych badań?
23. Czy olej silnikowy np.: 0W16, 0W20 wg normy API SN/SP – nie mający normy ACEA (stosowany powszechnie w pojazdach w Unii Europejskiej) jest wystarczająco skutecznym dla spalinowych i hybrydowych jednostek napędowych stosowanych w markach Toyota, Lexus (o znacznie różniących się pojemnościach, mocach, momentach obrotowych i masach pojazdów) i nie stwarza jakichkolwiek zagrożeń, w tym dla przedwczesnego powstawania np.: rys na gładziach cylindrowych czy na generowanie nadmiernych strat wewnętrznych? Czy faktycznie może mieć zastosowanie w jednostkach napędowych np.: Toyota Yaris GR do użytku sportowego np.: na torze wyścigowym?
24. Czy badano jednostki napędowe (w tym hybrydowe) posiadające wymagane normami ACEA oleje silnikowe pod względem przyspieszonego powstawania rys na gładziach cylindrowych, powstawania nadmiernego ścieru metalicznego, koksowania pierścieni cylindrowych, spadku szczelności statycznej, dynamicznej czy przedmuchów ze skrzyni korbowej? Jeśli tak to gdzie są wyniki tych testów i badań?
25. Czy olej silnikowy np.: 5W40, 0W40 wg normy API SN/SP (ACEA A3/B4) jest wystarczająco skutecznym dla spalinowych jednostek napędowych stosowanych w marce Mercedes – Benz (o znacznie różniących się pojemnościach, mocach, momentach obrotowych i masach pojazdów) i nie stwarza jakichkolwiek zagrożeń, w tym dla przegrzewania się silnika, przegrzewania się oleju silnikowego (w tym generowania nadmiernego ścieru metalicznego, ryzyka zatarcia, dla nadmiernego przedostawania się paliwa do oleju silnikowego) tym bardziej w przypadku stosowania w jednostkach napędowych AMG np.: A45 2.0 Turbo 381 KM z dopuszczeniem do użytkowania na torach wyścigowych?
26. Czy faktycznie oleje przekładniowe normy API GL-4 75W nie mający normy ACEA (stosowane powszechnie w pojazdach w Unii Europejskiej) są tak ustalone w zakresie ich składów, że spełniają faktyczne potrzeby elementów układów napędowych o znacznie odmiennej konstrukcji, obciążeniach, zasadzie działania jak skrzynie biegów mechaniczne, dwusprzęgłowe ze sprzęgłami suchymi, mokrymi czy nawet ze sprzęgłami mokrymi połączone ze skrzynią kątową? Czy nie wpływa to na zwiększone straty wewnętrzne, pogorszoną sprawność i trwałość? Gdzie można zobaczyć wyniki testów i badań na potwierdzenie braku negatywnego wpływu (na w/w podzespoły) zastosowania tej uniwersalnej normy w tym zakresie lepkości oleju?
27. Czy badano oleje objęte wymaganiami, normami ACEA w jednostkach napędowych, w których mieszanka osiąga zakres niespalany przez silnik spalinowy - mieszanka bardzo bogata oraz kiedy benzyna jest w sposób intensywny wykorzystywana do chłodzenia komory spalania? Jeśli tak to jak to wpływało na przedostawanie się paliwa do oleju silnikowego, jego degradowanie, straty wewnętrzne, panujące siły, sprawność, trwałość danej jednostki napędowej?
28. Czy w przypadku Afery Diesel Gate grupy VAG Państwa organizacja badała jaki wpływ miały oleje, interwały zalecane normami ACEA na wyższą emisję spalin? Czy badają Państwo

(badali) jakiegokolwiek inne oleje (w powyższym zakresie) zalecone normami API posiadające dopuszczenia zarówno API jak i ACEA?

29. Czy to zalecenia normami API nie mające normy ACEA (stosowane powszechnie w pojazdach w Unii Europejskiej) przewidują (w przypadku olejów przekładniowych, hydraulicznych) taki skład fizyko chemiczny (w tym postępowanie) celem braku konieczności wymiany oleju w danym podzespołe w całym okresie eksploatacji (bez ograniczenia czasem i przebiegiem) bez negatywnego wpływu na sprawność, trwałość, w tym nie generowanie nadmiernego obciążenia dla silnika, bez generowania nadmiernych oporów i tym bez wpływu na zwiększone zużycie paliwa i zwiększoną emisję spalin? Czy takowe badania zostały przeprowadzone? Jeśli tak to gdzie są ich wyniki? Czy przypadkiem ktoś kto opracował olej przekładniowy (czy hydrauliczny) nie wymagający wymiany w okresie bez limitu kilometrów i bez limitu czasu nie powinien być zgłoszony do np.: Nagrody Nobla? Czy takiego zgłoszenia dokonano?
30. Czy zastosowanie oleju wg normy ACEA rekomendowanego dla danego podzespołu powinno wpływać na zwiększony współczynnik tarcia COF nawet do 50% w stosunku do oleju opracowanego z pominięciem tych norm? Jeśli tak, to dlaczego? Czy tak powinno być?
31. Czy badano w warunkach rzeczywistych (w eksploatacji) jaki ma wpływ wzrost temperatury olejów silnikowych powyżej 100 °C np.: o 5,10,15,20 °C i więcej (zastosowanych wg norm ACEA) na ich utlenianie, degradowanie, nadmierne straty wewnętrzne, zużycie paliwa, emisję spalin i trwałość podzespołów? Gdzie można zobaczyć wyniki tych testów i badań?
32. Czy badano w warunkach rzeczywistych (w eksploatacji) jaki ma wpływ wzrost temperatury olejów przekładniowych, hydraulicznych powyżej 60 °C np.: o 5,10,15,20 °C i więcej (zastosowanych wg norm API nie mających norm ACEA) na ich utlenianie, degradowanie, nadmierne straty wewnętrzne, zużycie paliwa, emisję spalin i trwałość podzespołów? Gdzie można zobaczyć wyniki tych testów i badań?
33. Gdzie można odnaleźć wyniki wszystkich powyżej wymienionych testów, badań dotyczące różnych pojazdów, maszyn eksploatowanych np.: w niemieckich czy polskich warunkach drogowych, polowych, klimatycznych i paliwowych? Czy takowe testy i badania przez ACEA zostały przeprowadzone?
34. Czy wnioskowano o natychmiastową zmianę norm olejów, rekomendacji dla danych jednostek napędowych, podzespołów zalecanych przez ACEA celem poprawy sprawności, trwałości, emisji spalin i zmniejszenia wszelkich zagrożeń? Jeśli tak, to kto i kiedy?

Rozumiem, że zależy Państwu na pełnej przejrzystości, bezstronności i zgodności działania z określonymi celami, przepisami prawa, pozytywnym wpływie na wszelkie bezpieczeństwo (w tym na zdrowie, życie oraz środowiska) czy eliminowanie kontrowersyjnych (sprzecznych) działań, przepisów, poczynań, norm, wydarzeń (itp.) Zarazem rozumiem, że w przypadku dokonania (zaistnienia) naruszeń pomogą Państwo w należyтым załatwieniu sprawy (spraw) w tym poszkodowanym, dlatego w imieniu swoim jak i naszych czytelników (subskrybentów, użytkowników) w terminie nie dłuższym niż 30 dni proszę o udzielenie odpowiedzi na w/w zakres pytań.

Zaznaczam, że pisząc ten list otwarty kieruję się ogólnym dobrem społecznym, bezpieczeństwem oraz dbałością o mienie, bezpieczeństwo, dobra osobiste czy środowisko naturalne, które jest przecież naszym wspólnym dobrem.

Robert JM Halicki