



**STOWARZYSZENIE OSÓB  
POSZKODOWANYCH PRZEZ  
SPÓŁKI GRUPY VOLKSWAGEN AG**

Warszawa, 1 kwietnia 2016 r.

**Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych  
Przez Spółki Grupy Volkswagen AG**  
ul. Bagatela 11 lok. 3  
00-585 Warszawa  
reprezentowana przez Prezesa Zarządu  
radcę prawnego Jacka Świecę

*Opinia prawna  
czy mieszkańcy  
muszą być, przedstawiciele  
na sesji Rady Powiatu*

**Przewodniczący Rady  
Powiatu Słubickiego**  
ul. Piłsudskiego 20  
69-100 Słubice

Starostwo Powiatowe w Słubicach	OR
wpt. 07-04-2016	
L.dz. 5436	
ilość zał. 2	
podpis J. Świeca	

Mając na uwadze, iż zgodnie z art. 4 ust. 1 pkt 13 ustawy z dnia 5 czerwca 1998 r. o samorządzie powiatowym (tj. Dz.U. z 2015 r. poz. 1445) zwana dalej „ustawą”, Powiat wykonuje określone ustawami zadania publiczne o charakterze ponadgminnym między innymi w zakresie ochrony środowiska oraz przyrody oraz wobec ujawnionego działania spółek grupy Volkswagen AG polegającego na produkcji w latach 2008 – 2015 samochodów wyposażonych w oprogramowanie manipulujące wysokością emitowanych spalin w stopniu przekraczającym dopuszczalne normy prawne i środowiskowe, **wnoszę o podniesienie na najbliższej sesji Rady Powiatu okoliczności przedstawionych w niniejszym piśmie.**

W celach informacyjnych w załączeniu przedkładam krótki opis tzw. afery Volkswagena.

**W szczególności wnoszę o zamieszczenie w porządku najbliższej sesji Rady Powiatu następujących zagadnień:**

**613. Zadania i obowiązki starosty w zakresie ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. z 2012 r. poz. 1137) oraz ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (tj. Dz.U. z 2013 r. poz. 1232) w kontekście afery Volkswagena**

Starosta, jak i prezydent miasta na prawach powiatu zgodnie z regulacją art. 378 p.o.ś jest podstawowym organem ochrony środowiska, ponieważ kompetencje w sprawach związanych z ochroną środowiska w pierwszej kolejności adresowane są do starostów i

Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych  
Przez Spółki z Grupy Volkswagen AG  
ul. Bagatela 11/3  
00-585 Warszawa  
tel. +48 737 83 66 99  
KRS: 0000602320



**STOWARZYSZENIE OSÓB  
POSZKODOWANYCH PRZEZ  
SPÓŁKI GRUPY VOLKSWAGEN AG**

prezydentów miast na prawach powiatu. Odnośnie do obowiązków starostów i prezydentów miast na prawach powiatu w zakresie dopuszczenia do ruchu pojazdów i ich kontroli, należy wskazać, iż zgodnie z przepisami ustawy z dnia 20 czerwca 1997 – Prawo o ruchu drogowym (tj. Dz.U. z 2012 r. poz. 1137) starosta właściwy ze względu na miejsce zamieszkania lub siedziby wnioskodawcy, wydając dowód rejestracyjny dokonuje rejestracji pojazdu (art. 73 § 1). Ponadto zgodnie z art. 83b w ramach wykonywanego przez starostę nadzoru nad stacjami kontroli pojazdu, co najmniej raz w roku przeprowadza on kontrolę tych stacji. **Mając na uwadze powyższe okoliczności faktyczne należy jednoznacznie wskazać, iż samochody wyposażone w oprogramowanie manipulujące ilością emitowanych spalin nie powinny być zarejestrowane i dopuszczone do ruchu, ponadto nie powinny pozytywnie przechodzić przeprowadzanych kontroli, zaś te dopuszczone powinny być z niego wycofane z uwagi na niespełnianie norm prawnych i norm środowiskowych.**

W petycji z dnia 10 listopada 2015 r., zostało skierowane żądanie wszczęcia kontroli w trybie art. 83b ust.2 pkt 1 ustawy – Prawo o ruchu drogowym w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych w przypadku pojazdów marek Volkswagen, SEAT, Audi, Skoda i Porsche wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym (silnik wysokoprężny, silnik Diesla), wyprodukowanych w latach 2009-2015 i emitujących do atmosfery szkodzące substancje w ilości wielokrotnie przekraczającej dopuszczalne limity. Ponadto, Starosta został poinformowany o przebiegu tzw. afery Volkswagena, jej skutkach w Polsce oraz o zachodzącym wysokim prawdopodobieństwie nieważności wydanych świadectw homologacji.

**Dowód:** Petycja z dnia 10 listopada 2015 r. i opinia z dnia 15 października 2015 r. wydana przez Zespół Rzeczoznawców samochodowych, maszyn i urządzeń Automobilklub Nowy Świat Sp. z o.o. – w posiadaniu Powiatu,

Jednakże adresat przedmiotowej petycji stwierdził, iż brak jest podstaw do wszczęcia rzeczonyj kontroli wobec faktu, iż stacja kontroli pojazdu nie posiada specjalistycznych narzędzi do wykonywania badań, w których bada się poziom spalin emitowanych przez silniki o zapłonie samoczynnym, ponadto nie posiada możliwości prawnych weryfikacji oprogramowania, o którym mowa w petycji.

**Dowód:** Odpowiedź na petycję – w posiadaniu Powiatu,

Wobec niepodjęcia jakichkolwiek merytorycznych działań, w dniu 18 grudnia 2015 r. do Starostów i Prezydentów miast na prawach powiatu zostało skierowane pismo z prośbą o



udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w przedmiotowym piśmie oraz z prośbą o wyjaśnienie kilku kwestii dotyczących działań podjętych przez Starostwa Powiatowe.

**Dowód:** Wydruk korespondencji e-mail,

Jednakże, na dzień sporządzenia niniejszego pisma, nie została udzielona odpowiedź na żadne z przedstawionych pytań.

Należy podkreślić, iż informacja wskazująca, które samochody są wyposażone w oprogramowanie manipulujące ilością emitowanych spalin jest dostępna na następujących stronach:

- 1225. <http://info.volkswagen.com/pl/pl/home?tab=check-own-car>
- 1226. <http://microsites.audi.com/servicecampaigns/pl-pl/index.html>
- 1227. <http://www.seat-auto.pl/serwis/silniki-diesel/sprawdz-swoj-samochod.html>
- 1228. <http://skoda-recallactions.skoda-auto.com/pl-pl?s=W&cd=0>

Ponadto, w petycji z dnia 10 listopada 2015 zostało wskazane które silniki zawierają manipulujące oprogramowanie oraz w jakich modelach samochodów zostały one zamontowane.

Tak więc za pozbawione podstawy i niezgodne z prawdą należy uznać twierdzenia adresata powyżej wskazanych pism, iż nie ma możliwości technicznej weryfikacji, które samochody są wadliwe i wobec których zachodzi wysokie podejrzenie nieważności świadectwa homologacji.

Na podstawie ustawy – Prawo o ochronie środowiska, starostom i prezydentom miast na prawach powiatu został przyznany szeroki zakres zadań, obejmujący z jednej strony reglamentowanie korzystania ze środowiska, tj. wydawanie pozwoleń na prowadzenie do środowiska substancji i energii, a z drugiej kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska oraz nadzór nad instalacjami i urządzeniami, zarówno przez bezpośrednie inspekcje jak i poprzez możliwość nakładania na korzystających ze środowiska licznych obowiązków, szczególności dodatkowych pomiarów emisji, kontroli, sporządzania przeglądów ekologicznych, czy też ustalania podmiotów, które negatywnie oddziałują na środowisko oraz zadań w celu ograniczenia ich uciążliwości, a także przywrócenia środowiska do stanu właściwego<sup>307</sup>.

**Obowiązek działania starostów i prezydentów miast na prawach powiatu w zakresie ochrony środowiska wynika wprost z art. 379 p.o.ś, który stanowi, iż starosta**

---

<sup>307</sup> <https://www.nik.gov.pl/kontrole/wyniki-kontroli-nik/kontrole,12685.html>



i inne podmioty sprawują kontrolę przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w zakresie objętym właściwością tych organów. Ponadto, ustawa ta nakłada na te podmioty szereg innych obowiązków w zakresie ochrony środowiska, wśród których należy wskazać obowiązek nakładania na podmioty korzystające ze środowiska obowiązku prowadzenia i przedkładania pomiarów wielkości emisji, poziomów substancji lub energii w środowisku, jeżeli z przeprowadzonej kontroli wynika, że nastąpiło przekroczenie standardów emisji (art. 150 ust. 1 i 2 oraz art. 178), nakładania na podmioty korzystające ze środowiska obowiązku sporządzenia i przedłożenia przeglądu ekologicznego (art. 237), nakładania na podmioty korzystające ze środowiska obowiązku ograniczenia oddziaływania na środowisko i jego zagrożenia, a także przywrócenia środowiska do stanu właściwego (art. 362 ust. 1-2).

Do starostów, jako organów ochrony środowiska, należą kluczowe zadania, których realizacja w sposób prawidłowy ma istotny wpływ na zapewnienie wymagań ochrony środowiska przez podmioty prowadzące działalność gospodarczą oraz zarządców obiektów powodujących emisję do środowiska. Ponadto, starosta jest podstawowym organem ochrony środowiska, gdyż to do niego ustawa w pierwszej kolejności adresuje kompetencje związane z ochroną środowiska.

Należy również wskazać, iż wskazany ustawowo zakres zadań starosty dotyczący pojazdów, ich kontroli, dopuszczania do ruchu i rejestracji, a także dotyczący ochrony środowiska stanowi jego obowiązek, którego zaniechanie może prowadzić do skutku w postaci odpowiedzialności karnej na zasadzie art. 231 § 1 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – ustawy Kodeks Karny (Dz.U. 1997 Nr 88, poz. 553 ze zm.), Ponadto, sankcjonowane jest także pomocnictwo w postaci postępowania wbrew prawnemu, szczególnemu obowiązkowi niedopuszczenia do popełnienia czynu zabronionego, przez co ułatwia się innej osobie jego popełnienie. Kluczowe jest wskazanie, iż spółki grupy Volkswagen AG produkując samochody emitujące do atmosfery znacznie zawyżone w stosunku do norm ilości tlenu azotu (NOx) doprowadzają do zanieczyszczenia środowiska stwarzającego zagrożenie dla życia lub zdrowia, a także powoduje istotne obniżenie jakości powietrza, wody, etc., co wyczerpuje znamiona czynu zabronionego stypizowanego w art. 182 § 1 k.k.

#### **614. Możliwa odpowiedzialność z tytułu naruszenia dyscypliny finansów publicznych przez niedochodzenie roszczeń należnych powiatowi z tytułu posiadania wadliwego pojazdu grupy Volkswagen**



Manipulacje dokonane przez koncern Volkswagen mają realne konsekwencje dla Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Wiele z wadliwych pojazdów zostało zakupionych przez podmioty publiczne w trybie zamówień publicznych, w tym przez jednostki samorządu terytorialnego. Mając na uwadze powyższe informacje należy uznać, że żaden z wykonawców nie dokonał dostawy pojazdów, których możliwości techniczne odpowiadają ofercie i spełniają warunki powszechnie obowiązującego prawa. W konsekwencji **polskie prawo jest nieprzestrzegane również przez podmioty publiczne**, a zbagatelizowanie niniejszego problemu przez urzędników realizujących zamówienie publiczne oraz przez pracowników urzędu zamówień publicznych może zostać uznane za naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

Zgodnie z treścią art. 5 ustawy z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych, naruszeniem dyscypliny finansów publicznych jest także niedochodzenie należności Skarbu Państwa, jednostki samorządu terytorialnego lub innej jednostki sektora finansów publicznych, a także dochodzenie tej należności w wysokości niższej niż wynikająca z prawidłowego obliczenia. Wobec powyższego oraz wobec faktu, iż podmiotom posiadającym pojazdy wyposażone w manipulujące oprogramowanie, przysługuje szereg roszczeń nadanych przez przepisy ustawy z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks Cywilny (tj. Dz.U. 1964 nr 16 poz. 93 ze zm.) między innymi uprawnienie do żądania obniżenia ceny lub wypłaty odszkodowania, niedochodzenie przez posiadaczy wadliwych pojazdów swoich praw majątkowych może być uznane za naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

Stosownie do orzeczenia Głównej Komisji Orzekającej z dnia 8 września 2008 r. (DF/GKO-4900-44/42/08/1798), przez zaniechanie dochodzenia należności, o którym mowa w art. 5 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 17 grudnia 2004 r. o odpowiedzialności za naruszenie dyscypliny finansów publicznych, **należy rozumieć niepodjęcie wszelkich przewidzianych prawem czynności zmierzających do jej uzyskania**. W przypadku należności cywilnoprawnych, sposób dochodzenia należności nie jest ściśle określony, zatem należy przyjąć, że powinny zostać podjęte takie czynności, które ze względu na zasadę gospodarności będą najbardziej racjonalne i skuteczne.

Na realną możliwość wszczęcia postępowania wskazuje stanowisko poznańskiego rzecznika dyscypliny finansów publicznych, który w dniu 14 marca 2016 r. wezwał przewodniczących rad oraz wójtów gmin Dobra, Kawęczyn i Przykona do złożenia informacji



**STOWARZYSZENIE OSÓB  
POSZKODOWANYCH PRZEZ  
SPÓŁKI GRUPY VOLKSWAGEN AG**

o podjętych działaniach w sprawie możliwości naruszenia dyscypliny finansów publicznych przez niedochodzenie roszczeń należnych gminie z tytułu posiadania wadliwego pojazdu grupy Volkswagen.

**Mając na uwadze powyższe rozważania prawne i wskazane okoliczności faktyczne za uzasadnioną należy uznać potrzebę rozważenia możliwości naruszenia dyscypliny finansów publicznych przez urzędników, którzy nie dochodzą roszczeń związanych z posiadaniem przez powiat wadliwych pojazdów.**

Reasumując, ufam, iż przedstawione zagadnienia wobec skali problemu jakim jest naruszenie praw majątkowych tysięcy Polaków, w tym członków lokalnej wspólnoty samorządowej zostaną podniesione na najbliższej sesji Rady Powiatu.

Kancelaria Prawna „Świeca i Wspólnicy” sp.k.

ul. Bagatela 11 lok. 3

00-585 Warszawa

*reprezentowana przez komplementariusza:*

radcę prawnego Jacka Świecę

Szanowni Państwo,

działając w imieniu własnym, w interesie publicznym, mając na uwadze współpracę Kancelarii Prawnej „Świeca i Wspólnicy” ze Stowarzyszeniem Osób Poszkodowanych Przez Spółki Grupy Volkswagen AG<sup>1</sup>, do którego celów statutowych należy m.in. udzielanie pomocy prawnej poszkodowanym przez Spółki Grupy Volkswagen AG oraz fakt, że starosta jest organem właściwym ds. rejestracji pojazdu, **proszę o udzielenie odpowiedzi na pytania zawarte w części końcowej niniejszego pisma**. W pierwszej kolejności należy jednak ponownie dokonać krótkiego wprowadzenia.

#### **Afera Volkswagena – opis sprawy**

---

#### **Obowiązki starosty jako organu właściwego ds. rejestracji pojazdów**

Na mocy art. 72 pkt. 3 i 4 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo drogowo (Dz.U. z 2012 r. poz. 11371.j. ze zm.) rejestracji dokonuje się na podstawie:

- 1) świadectwa zgodności WE albo świadectwa zgodności wraz z oświadczeniem zawierającym dane i informacje o pojeździe niezbędne do rejestracji i ewidencji pojazdu, dopuszczenia jednostkowego pojazdu, decyzji o uznaniu dopuszczenia jednostkowego pojazdu albo świadectwa dopuszczenia indywidualnego WE pojazdu - jeżeli są wymagane;
- 2) zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu, jeżeli jest wymagane albo dowodu rejestracyjnego pojazdu lub innego dokumentu wydanego przez właściwy organ państwa członkowskiego, potwierdzającego wykonanie oraz termin ważności badania technicznego;

---

<sup>1</sup> Stowarzyszenie obecnie jest w trakcie rejestracji;



Mając na uwadze powyższe rozważania, zachodzi bardzo duże prawdopodobieństwo nieważności świadectwa homologacji, a co za tym idzie nieważności świadectwa zgodności oraz zaświadczenia o pozytywnym wyniku badania technicznego pojazdu. Świadectwa homologacji i świadectwa zgodności zostały wydane na podstawie fałszywych przesłanek. Przeprowadzone badania zostały zmanipulowane. W konsekwencji należy uznać, że dokonanie rejestracji na podstawie ww. wadliwie wydanych dokumentów może doprowadzić do sytuacji, w której zarejestrowany zostaje pojazd niespełniający polskich i unijnych norm. Tego typu działanie może zostać uznane za spełniające znamiona przestępstwa nadużycia funkcji – przestępstwa urzędniczego (art. 231 k.k.), poświadczenia nieprawdy – fałszu intelektualnego (art. 271 k.k.) lub przeciwko środowisku (przestępstwa regulowane w Rozdziale XXII k.k.).

Za niedopuszczalne należy uznać zasłanianie się niewiedzą przez specjalistycznego urzędnika, w zakresie możliwości zweryfikowania, czy dany pojazd wyprodukowany przez grupę Volkswagen w latach 2008-2015 i wyposażony w silnik Diesla posiada oprogramowanie manipulujące poziomem emisji, ponieważ informacje te stały się ogólnodostępne i zostały potwierdzone przez producentów wadliwych samochodów. W efekcie osoby, które z upoważnienia starosty dokonały rejestracji pojazdów powinny sprawdzać, czy dane auto znajduje się w wykazach przedstawionych przez producentów na ich oficjalnych stronach internetowych:

- 1) Volkswagen: <http://info.volkswagen.com/pl/pl/home?tab=check-own-car>
- 2) Skoda: <http://skoda-recallactions.skoda-auto.com/pl-pl?s=W&cd=0>
- 3) Audi: <http://microsites.audi.com/servicecampaigns/pl-pl/index.html>
- 4) SEAT: <http://www.seat-auto.pl/serwis/silniki-diesel/sprawdz-swoj-samochod.html>

W związku z powyższym pojawia się konieczność wyjaśnienia następujących kwestii:

1. W jaki sposób zamierzają Państwo doprowadzić do stanu, w którym zarejestrowane na terenie Polski zostaną pojazdy, których stan odpowiada bezwzględnie obowiązującym przepisom ustawowym i czy nastąpi to również przez weryfikację przeprowadzoną na stronach internetowych producentów aut?





2. Czy podlegli urzędnicy mają świadomość, że ww. samochody będące przedmiotem oszustwa w ramach afery spalynowej Volkswagen nie mogą zostać dopuszczone do ruchu drogowego?
3. Kiedy powiadomili Państwo osoby odpowiedzialne za rejestrację samochodów o istnieniu możliwości popełnienia przez nich przestępstwa urzędniczego, poświadczenia nieprawdy lub przeciwko środowisku, w razie niesprawdzania przy rejestracji zgodności samochodów z homologacją w związku z naruszeniem norm emisji spalin?
4. Kiedy nakazali Państwo sprawdzanie w bazie danych przy rejestracji samochodów marki Volkswagen, Audi, Skoda i Seat czy ww. samochody nie znajdują się na liście samochodów objętych oszustwem Koncernu Volkswagen?
5. Jak wygląda nowa procedura rejestracji samochodów zawierająca obowiązek weryfikacji zgodności samochodów z homologacją?
6. Kiedy wprowadzono powyższą procedurę w Państwa urzędzie?
7. Którzy urzędnicy lub która jednostka organizacyjna jest odpowiedzialna za sprawdzenie czy rejestrowany samochód nie znajduje się na liście „oszukanych” samochodów?
8. Precedensowy charakter zagadnienia wymaga, aby starostowie uzyskali niezbędną pomoc ze strony Transportowego Dozoru Technicznego, który dysponuje odpowiednimi środkami technicznymi, osobowymi, prawnymi i finansowymi. Czy Transportowy Dozór Techniczny kierował taką pomoc do Państwa?
9. Czy Transportowy Dozór Techniczny przedstawił opis ww. problemu wraz ze swoim stanowiskiem i sugestią koniecznych działań?
10. Ile samochodów ogółem zarejestrowali Państwo od daty powzięcia wiedzy o aferze spalynowej, tj. od dnia 18 września 2015 r. do daty odpowiedzi na niniejsze pismo?



## Afera Volkswagena – opis sprawy

W dniu 18 września 2015 roku ujawniona została tzw. „afera Volkswagena” („afera spalinowa”, „Dieselgate”). Agencja Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych (EPA) wydała zawiadomienie o naruszeniu ustawy o czystym powietrzu (Clean Air Act) przez spółki grupy Volkswagen, polegające na celowym instalowaniu specjalnego oprogramowania komputerowego w samochodach produkowanych seryjnie w zakładach grupy Volkswagen, służącego do manipulowania wynikami pomiarów emisji z układu wydechowego do atmosfery. Oprogramowanie instalowane było bez wiedzy odbiorców, zarówno hurtowych jak i detalicznych oraz nie było ujawniane w dokumentacjach technicznych przedkładanych organom regulacyjnym, certyfikującym i kontrolnym w żadnym z państw, w których Grupa Volkswagen produkuje albo sprzedaje pojazdy samochodowe. Dodatkowo, Volkswagen AG deklarował publicznie i zamieszczał w dokumentach sprzedaży oraz w swoich materiałach reklamowych i katalogach zaniżone, a przez to nieprawdziwe, informacje o poziomie emisji do atmosfery substancji niebezpiecznych z układów wydechowych samochodów produkowanych i sprzedawanych pod swoimi markami. W warunkach rutynowego badania kontrolnego pojazdów, które przeprowadzane są co do zasady w stacjach diagnostycznych, specjalnie zainstalowane oprogramowanie wykazywało wyniki znacznie niższe niż w warunkach normalnej eksploatacji samochodów w ruchu drogowym. Wyniki uzyskiwane w warunkach stacjonarnych zawsze mieściły się w dozwolonych granicach norm emisji i były wielokrotnie niższe od emisji rzeczywistych i deklarowanych przez Volkswagen AG. Według zawiadomienia EPA emisja tlenków azotu (NOx) stwierdzona w warunkach normalnego ruchu samochodów dopuszczonych do ruchu pod markami grupy Volkswagen nawet czterdziestokrotnie przekraczała wartości określone w normach.

Obecnie potwierdzone zostały już przez Volkswagen AG informacje dotyczące **manipulowania wskaźnikami emisji spalin w samochodach produkowanych przez koncern**.auta te są nie tylko wadliwe, ale przede wszystkim niezgodne z homologacją, co uniemożliwia użytkowanie ich zgodnie z obowiązującym prawem. Samochód niespełniający norm dotyczących poziomu emisji tlenków azotu nie może być legalnie ani sprzedany, ani kupiony. Dnia 22 września 2015 r. VW AG poinformował, że analogiczne oprogramowanie zostało zainstalowane w sumie w ok. 11 milionach aut wyposażonych w silniki diesla typu EA 189 sprzedawanych na całym świecie. Dnia 2 października 2015 r. Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. podała informację, że na polski rynek trafiło około 140 tys. pojazdów z systemem manipulującym poziomem emisji NOx i są to:

- 1) Audi – 12.049 pojazdów;
- 2) Volkswagen – 66.870 pojazdów;
- 3) Skoda – 58.890 pojazdów;
- 4) Seat – 3.694 pojazdów;

Ujawnione oraz potwierdzone przez kierownictwo spółek grupy Volkswagen fakty, odnoszące się do stosowania fałszującego wyniki oprogramowania pozwalają stwierdzić, że samochody koncernu (marki Volkswagen, Audi, Skoda i SEAT) wyposażone w silnik wysokoprężny wyprodukowany w latach 2008-2015 nie spełniają (we wszystkich rodzajach eksploatacji – badaniach testowych i jeździe w ruchu drogowym) norm toksyczności spalin w zakresie tlenków azotu NOx obowiązujących w okresie ich produkcji. Ponadto, w przedmiotowych pojazdach zastosowano (również w sposób niejawnym) oprogramowanie niewykazane w specyfikacji urzędów

i oprogramowania, załączonych do dokumentacji homologacyjnej (potwierdza to oficjalne pismo Agencji Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych z dnia 18 września 2015 r., w którym stwierdzono, że oprogramowanie, zmieniające ustawienia pracy silnika podczas testów na toksyczność spalin, nie było wyspecyfikowane w dokumentacji załączonej do badań).

**Dnia 3 listopada 2015 r. Volkswagen AG ujawnił, że w ok. 800 tys. samochodów poziom emisji dwutlenku węgla jest wyższy niż wskazywano podczas homologacji poszczególnych serii aut. Nieprawidłowości dotyczą także samochodów z silnikiem benzynowym.** W reakcji rząd Niemiec zapowiedział skontrolowanie poziomu emisji spalin i zużycia paliwa we wszystkich samochodach marek Volkswagen, Skoda, Audi i Seat, zarówno napędzanych silnikami Diesla, jak i silnikami benzynowymi.

**W dniu 19 listopada 2015 r. grupa Volkswagen potwierdziła, że oprogramowanie manipulujące poziomem emisji tlenu azotu jest zainstalowane również we wszystkich silnikach wysokoprężnych o pojemności 3.0 wyprodukowanych od 2009 r. i użytych m. in. w takich modelach jak: Volkswagen Touareg, Porsche Cayenne, Audi A6 Quattro, A7 Quattro, A8, A8L, Q5, Q7.**

W niektórych krajach zakazano sprzedaży pojazdów wyposażonych w nieujawnione oprogramowanie umożliwiające fałszowanie wyników badań. Rządy wielu państw stanęły w obronie interesów oszukanych obywateli i wspierają działania na rzecz uzyskania przez nich odszkodowań oraz nałożenia na koncern stosownych kar za oszustwa jakich dopuścił się, gwałcąc regulacje w zakresie ochrony środowiska. **Parlament Europejski powołał 17 grudnia 2015 r. Komisję Śledczą w tej sprawie. Także Komisja Europejska podjęła niezależne działania dla określenia skali oszustw koncernu i wezwała kraje, w których nie zostały jeszcze wszczęte śledztwa do uczynienia tego dla ochrony interesów pokrzywdzonych. Postępowanie otworzył także w grudniu br. Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF), a Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju zamroził wypłatę 250 milionów Euro przeznaczonych na budowę fabryki VW pod Poznaniem. Prokuratury generalne takich krajów, jak USA, Niemiec, Francji, czy Hiszpanii rozpoczęły postępowanie zaraz po wybuchu afery, t.j. już pod koniec września 2015. W Hiszpanii aferą zajmuje się Najwyższy Trybunał Karny, do którego zadań należą sprawy o najwyższym ciężarze gatunkowym, np. terroryzm. Kolejny aspekt stanowią potencjalne administracyjne kary pieniężne grożące koncernowi Volkswagen. W styczniu 2016 r. Amerykański Departament Sprawiedliwości wniósł pozew cywilny przeciwko Volkswagenowi AG za naruszenie ustawy o czystym powietrzu. Kwota odszkodowania w samych Stanach Zjednoczonych może sięgnąć nawet 90 mld dolarów. Sprawa wzbudza ogromne zainteresowanie mediów na całym świecie.**

### **Konsekwencje afery w Polsce**

Do celów stowarzyszenia należy m.in. udzielanie pomocy prawnej poszkodowanym przez spółki grupy Volkswagen AG, w związku z czym skierowaliśmy szereg petycji i wniosków do organów władzy publicznej. Żądaliśmy podjęcia postępowania mającego na celu wdrożenie działań zapobiegawczych i naprawczych m.in. od Prezes Rady Ministrów Ewy Kopacz, Ministra Gospodarki Janusza Piechocińskiego, Minister Infrastruktury i Rozwoju Marii Wasiak, Ministra Środowiska Macieja Grabowskiego, Minister Spraw Wewnętrznych Teresy Piotrowskiej, Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Michała

Kielśni, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego Andrzeja Kolasy oraz Komisji Europejskiej i Europejskiej Agencji Środowiska. Wystosowaliśmy wnioski do Rzecznika Praw Obywatelskich i Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. O problemie poinformowaliśmy również Pana Prezydenta Andrzeja Dudę.

O problemie zawiadomieni zostali także starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu, którzy sprawują nadzór nad stacjami kontroli pojazdów oraz którym podporządkowani są rzecznicy praw konsumentów. W opinii stowarzyszenia organy te powinny wszcząć kontrolę w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów przez stacje kontroli pojazdów. Badania powinny wykazać, czy pojazd spełnia normy prawne dotyczące bezpieczeństwa i ochrony środowiska, a w świetle powyższych faktów powinny mieć na celu sprawdzenie prawidłowości i skuteczności decyzji dopuszczających przedmiotowe pojazdy do ruchu drogowego na terenie RP.

**Manipulacje dokonane przez koncern Volkswagen mają realne konsekwencje dla Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Wiele z wadliwych pojazdów zostało zakupionych przez podmioty publiczne w trybie zamówień publicznych, w tym przez organy policji lub jednostki samorządu terytorialnego. Mając na uwadze powyższe informacje należy uznać, że żaden z wykonawców nie dokonał dostawy pojazdów, których możliwości techniczne odpowiadają ofercie i spełniają warunki powszechnie obowiązującego prawa. W konsekwencji polskie prawo jest nieprzestrzegane również przez podmioty publiczne, a zbagatelizowanie niniejszego problemu przez urzędników realizujących zamówienie publiczne oraz przez pracowników urzędu zamówień publicznych może zostać uznane za naruszenie dyscypliny finansów publicznych.**

Kolejny aspekt stanowi fakt, że w Polkowicach na Dolnym Śląsku działa fabryka należąca do grupy Volkswagen, w której produkowane są m.in. właśnie silniki Diesla o pojemności 2000 cm<sup>3</sup>. Do tej pory nie zostało wyjaśnione, czy w fabryce tej produkowano lub nadal produkuje się wadliwe silniki, a jeśli tak, to jakie to niesie za sobą konsekwencje. Analogicznie nie wyjaśniono czy na terenie Polski w autoryzowanych serwisach koncernu montowano oprogramowanie manipulujące poziomem emisji substancji niebezpiecznych, a jeśli tak, to czy oprogramowanie takie było montowane również w samochodach już dopuszczonych do ruchu. Odpowiedzi twierdzące na te pytania mogą spowodować odpowiedzialność karną zaangażowanych osób.

## Opinia prawna

dot.: procedowania na sesji Rady Powiatu Słubickiego wniosku skierowanego przez Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych przez Spółki Grupy Volkswagen AG

1. Temat może, ale nie musi być procedowany na sesji – nie jest to tematyka wymagająca uchwały Rady Powiatu.
2. Nadzór nad badaniami technicznymi sprawuje oraz stosownych upoważnień udziela Starosta, natomiast prowadzący stacje diagnostyczne zobowiązani są do zachowania niezbędnych warunków technicznych w zakresie wyposażenia i aparatury, jaka powinna znajdować się na stacji diagnostycznej oraz zapewnić/zatrudnić uprawnionych diagnostów.
3. Badania techniczne pojazdów wykonywane są wg procedury wynikającej z przepisów rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 26.06.2012 r. i w zakresie wynikającym z tegoż rozporządzenia.
4. Na stacjach diagnostycznych nie przeprowadza się szczegółowego badania spalin.
5. Generalnie jest to kwestia Starosty, a nie Rady Powiatu, gdyż jest to zadanie (badanie techniczne pojazdów na stacjach diagnostycznych przez uprawnionych diagnostów) zlecone starostom ustawowo w ustawie z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym.

Słubice, dnia 21.04.2016 r.

Sporządził: Robert Zubczewski – Bogdanow  
Radca Prawny



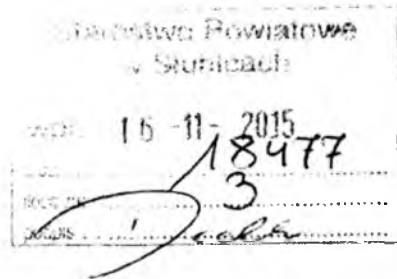
**Kancelaria Prawna „Świeca i Wspólnicy” sp.k.**

ul. Bagatela 11 lok. 3

00-585 Warszawa

*reprezentowana przez komplementariusza:*

radcę prawnego Jacka Świecę



**Piotr Łuczyński**

**Starosta Słubicki**

Starostwo Powiatowe w Słubicach

ul. Piłsudskiego 20

69-100 Słubice

### Petycja

Działając w imieniu własnym, w interesie publicznym, mając na uwadze, że starosta sprawuje nadzór nad stacjami kontroli pojazdów, na podstawie art. 2 ust. 1-3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2014 r. poz. 1195) żądam **wszczęcia 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 t.j. ze zm.) w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych w przypadku pojazdów marek Volkswagen, Seat, Audi, Skoda i Porsche wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym (silnik wysokoprężny, silnik Diesla), wyprodukowanych w latach 2009-2015 i emitujących do atmosfery szkodzące substancje w ilości wielokrotnie przekraczającej dopuszczalne limity oraz przedstawienia jakie czynności w sprawie podjął powiatowy (miejski) rzecznik konsumentów.**

Spółki Grupy Volkswagen Aktiengesellschaft z siedzibą w Wolfsburgu należą do niemieckiego koncernu motoryzacyjnego z siedzibą w Wolfsburgu w Dolnej Saksonii założonego dnia 28 maja 1937 roku. Posiada on 48 zakładów produkcyjnych na całym świecie, działa w 154 państwach za pośrednictwem 175 spółek, w tym w Polsce pod firmą Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o.

W dniu 18 września 2015 roku ujawniona została tzw. „afery Volkswagena” („afery spalinowa”, „Dieselgate”). Agencja Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych (EPA) wydała zawiadomienie o naruszeniu ustawy o czystym Powietrzu (Clean Air Act) przez spółki grupy Volkswagen, polegające na celowym instalowaniu specjalnego oprogramowania



komputerowego w samochodach produkowanych seryjnie w zakładach Grupy Volkswagen, służącego do manipulowania wynikami pomiarów emisji z układu wydechowego do atmosfery. Oprogramowanie instalowane było bez wiedzy odbiorców, zarówno hurtowych jak i detalicznych oraz nie było ujawniane w dokumentacjach technicznych przedkładanych organom regulacyjnym, certyfikującym i kontrolnym w żadnym z państw, w których Grupa Volkswagen produkuje albo sprzedaje pojazdy samochodowe. Dodatkowo, Volkswagen AG deklarował publicznie i zamieszczał w dokumentach sprzedaży oraz w swoich materiałach reklamowych i katalogach zaniżone, a przez to nieprawdziwe, informacje o poziomie emisji do atmosfery substancji niebezpiecznych z układów wydechowych samochodów produkowanych i sprzedawanych pod swoimi markami. W warunkach rutynowego badania kontrolnego pojazdów, które przeprowadzane są co do zasady w stacjach diagnostycznych, specjalnie zainstalowane oprogramowanie wykazywało wyniki znacznie niższe niż w warunkach normalnej eksploatacji samochodów w ruchu drogowym. Wyniki uzyskiwane w warunkach stacjonarnych zawsze mieściły się w dozwolonych granicach norm emisji i były wielokrotnie niższe od emisji rzeczywistych i deklarowanych przez Volkswagen AG. Według zawiadomienia EPA emisja tlenków azotu (NOx) stwierdzona w warunkach normalnego ruchu samochodów dopuszczonych do ruchu pod markami grupy Volkswagen nawet czterdziestokrotnie przekraczała wartości określone w normach.

**Dowód:**

- I. Opinia z dnia 15 października 2015 r. wydana przez Zespół Rzecznawców samochodowych, maszyn i urządzeń Automobilklub Nowy Świat Sp. z o.o.;

Obecnie potwierdzone zostały już przez Volkswagen AG informacje dotyczące **manipulowania wskaźnikami emisji spalin w samochodach produkowanych przez koncern**.auta te są nie tylko wadliwe, ale przede wszystkim niezgodne z homologacją, co uniemożliwia użytkowanie ich zgodnie z obowiązującym prawem. Samochód niespełniający norm dotyczących poziomu emisji tlenków azotu nie może być legalnie ani sprzedany, ani kupiony. Dnia 22 września 2015 r. VW poinformował, że analogiczne oprogramowanie zostało zainstalowane w sumie w ok. 11 milionach aut wyposażonych w silniki diesla typu EA 189 sprzedawanych na całym świecie. **Na polski rynek trafiło około 140 tys. pojazdów z systemem manipulującym poziomem emisji NOx i są to m.in.<sup>1</sup>:**

---

<sup>1</sup> [https://uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news\\_id=11938](https://uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=11938) (dostęp: 10 listopada 2015 r.);



- 1) Audi: A1, A3, A4, A5, A6, Q3, Q5, TT – 12.049 pojazdów;
- 2) Volkswagen: Golf, Scirocco, Jetta, Beetle, Passat, Tiguan, T5 – 66.870 pojazdów;
- 3) Skoda: Octavia, Superb, Yeti – 58.890 pojazdów;
- 4) Seat: Leon, Altea, Exeo – 3.694 pojazdów;

**Dowód:**

- II. Oświadczenie prasowe złożone przez Biuro Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;

**Lista silników TDI Volkswagena o kodzie EA189<sup>2</sup>**

Silnik	Moc silnika	Oznaczenie	Dane techniczne
1.2 TDI CR	75 KM (55 kW)	CFWA	1199 cm <sup>3</sup> , R3, 12V, DOHC, common rail, turbosprężarka
1.6 TDI CR	75 KM (55 kW)	CAYA	1598 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
1.6 TDI	90 KM (66 kW)	CAYB	1598 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka

<http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1509776,Czy-klientom-Volkswagena-nalezy-sie-odszkodowanie> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://www.tvp.info/22013897/znamy-skale-afery-volkswagena-w-polsce-chodzi-o-ok-140-tys-aut> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://moto.onet.pl/aktualnosci/volkswagen-potwierdza-w-polsce-jest-140-tys-wadliwych-modeli/7x88xf> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://www.tvp.info/21799452/kolejne-samochody-volkswagena-podejrzane-koncern-falszowal-wyniki-takze-w-dostawczakach> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://tvn24bis.pl/ze-swiata,75/audi-afery-spalinowa-dotyczy-ponad-2-mln-naszyc-aut,581000.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://tvn24bis.pl/tech-moto,80/w-ue-skandal-z-emisja-spalin-dotyczy-8-mln-samochodow-volkswagena,583197.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-polska-bedzie-sie-domagac-zeby-volkswagen-za-darmo-naprawil-,nld,1898937> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

[http://superauto24.se.pl/moto-news/silniki-ea-189-jednostki-napedowe-20-tdi-w-jakich-modelach-byly-montowane\\_686050.html](http://superauto24.se.pl/moto-news/silniki-ea-189-jednostki-napedowe-20-tdi-w-jakich-modelach-byly-montowane_686050.html) (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://www.tdt.pl/homologacja-pojazdow.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://info.volkswagen.com/pl/pl/home?tab=check-own-car> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<sup>2</sup> <http://dailydriver.pl/porady/technika/silniki-tdi-volkswagena-ktore-nie-spelniaja-norm-spalin/> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);



CR	kW)		rail, turbosprężarka
1.6 TDI CR	105 KM (77 kW)	CAYC	1598 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	110 KM (81 kW)	CBDC, CFHA, CFHF	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	120 KM (88 kW)	CAGC	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	140 KM (103 kW)	CFHC, CBEA, CBAB, CFFB, CBDB, CJAA	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	143 KM (105 kW)	CAGA	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	170 KM (125 kW)	CBBB, CFJA, CFGB, CEGA, CAHA	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	177 KM (130 kW)	CGLC	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	180 KM (132 kW)	CFCA	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, dwie turbosprężarki

W tym miejscu wskazać należy, iż zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi i unijnymi, wprowadzenie na rynek polski każdej marki i typu samochodu poprzedzone musi być uzyskaniem świadectwa homologacji wystawionego przez uprawnioną placówkę badawczą. Zgodnie z treścią ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. t.j. z 2012, poz. 1137 z późn. zm.) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wykonywania czynności związanych z homologacją pojazdów, przedmiotu ich wyposażenia lub części (Rozdział 1a Prawa o ruchu drogowym), dopuszczeniem jednostkowym pojazdu (Rozdział 1b Prawa o ruchu drogowym) oraz dopuszczeniem indywidualnym WE pojazdów (Rozdział 1c Prawa o ruchu drogowym).

Po zakończeniu przygotowania do produkcji nowego typu samochodu producent zwraca się do władz homologacyjnych z wnioskiem o przebadanie przygotowywanego do sprzedaży samochodu i sprawdzenie czy jego parametry odpowiadają wymaganiom zawartym w normach i dyrektywach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów Zjednoczonych oraz Unii Europejskiej. Do wniosku dołączona jest dokumentacja techniczna oraz specyfikacja urządzeń i oprogramowania znajdującego się w pojeździe przedstawionym do badań homologacyjnych. Po zakończeniu badań (z wynikiem pozytywnym) władze homologacyjne wystawiają dla producenta (nie samochodu) dokument Świadectwo Homologacyjne, w którym potwierdzone zostaje, iż poddane badaniom samochody spełniają wymagania obowiązujących przepisów. Na podstawie uzyskanego świadectwa homologacji producent wystawia, do każdego wyprodukowanego samochodu certyfikat zgodności, w którym potwierdza, że każdy wyprodukowany samochód zgodny jest (odnośnie do cech konstrukcyjnych i funkcjonalnych) z egzemplarzami samochodów, które były badane podczas homologacji. Certyfikat zgodności dołączony do każdego wyprodukowanego samochodu, wraz z przedmiotowym autem, trafia do salonu dealera, gdzie po sprzedaży otrzymuje go nabywca. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, certyfikat zgodności jest niezbędnym dokumentem do dopuszczenia samochodu do ruchu i zarejestrowania go w powiatowym wydziale komunikacji i na tym kończy się jego funkcja. Od rzeczonyj daty jedynym dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu jest dowód rejestracyjny i książka pojazdu. Wszystkie kolejne przerejestrowania samochodu odbywają się na podstawie dowodu rejestracyjnego.

Ujawnione oraz potwierdzone przez kierownictwo spółek Grupy Volkswagen fakty, odnoszące się do stosowania fałszującego wyniki oprogramowania pozwalają stwierdzić, że samochody Grupy VW wyposażone w silnik wysokoprężny wyprodukowany w latach 2009-2014, nie spełniają (we wszystkich rodzajach eksploatacji – badaniach testowych i jeździe w ruchu drogowym) norm toksyczności spalin w zakresie tlenków azotu NOx obowiązujących w okresie ich produkcji. Ponadto, w przedmiotowych pojazdach zastosowano (również w sposób niejawnny) oprogramowanie niewykazane w specyfikacji urządzeń i oprogramowania, załączonych do dokumentacji homologacyjnej (potwierdza to oficjalne pismo Agencji Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych z dnia 18 września 2015 r., w którym stwierdzono, że oprogramowanie, zmieniające ustawienia pracy silnika podczas testów na toksyczność spalin, nie było wyspecyfikowane w dokumentacji załączonej do badań).



Mając na uwadze powyższe, zachodzi bardzo duże prawdopodobieństwo nieważności świadectwa homologacji, a co za tym idzie nieważności certyfikatów zgodności, na podstawie których przedmiotowe samochody zostały dopuszczone do ruchu i zarejestrowane w Polsce. Kwestia, czy pojazdy te mogą poruszać się po polskich drogach wciąż nie zostało wyjaśniona przez żaden z polskich organów administracji publicznej, co budzi zdezorientowanie ich właścicieli.

W sprawie najbardziej bulwersuje fakt, że wszystkie działania koncernu Volkswagen zostały podjęte z pełną premedytacją. Grupa Volkswagen musiała już na etapie projektowania aut przewidywać, że normy emisji tlenków azotu nie zostaną spełnione, co wymusiło instalację fałszującego oprogramowania pozwalającego pomyślnie przejść testy i uzyskać homologację. Tego typu postępowanie może spełniać znamiona przestępstwa oszustwa. Tymczasem pomimo upływu blisko dwóch miesięcy od ujawnienia afery polscy właściciele pojazdów nie uzyskali od grupy Volkswagen żadnej informacji o prawnych możliwościach rozwiązania problemu i usunięcia wady. Volkswagen przeprosił Amerykanów, Japończyków i Hiszpanów, Polacy wciąż są lekceważeni<sup>3</sup>.

W wielu krajach świata, w tym w Niemczech, Włoszech i Hiszpanii<sup>4</sup>, wszczęte zostały postępowania karne mające na celu dogłębne wyjaśnienie kwestii manipulowania pomiarami emisji tlenków azotu oraz ukaranie osób dopuszczających się oszustw i fałszerstw w tym zakresie. Kolejny aspekt stanowią potencjalne administracyjne kary pieniężne grożące koncernowi Volkswagen, które w samych Stanach Zjednoczonych mogą sięgnąć nawet 18

---

<sup>3</sup> <http://tvn24bis.pl/tech-moto,80/szef-volkswagena-w-usa-zapowiada-odezyskanie-zaufania-klientow,579206.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);  
<http://wiadomosci.radiozet.pl/Wiadomosci/Swiat/Salon-samochodowy-w-Tokio.-Szef-Volkswagena-przeprasza-Japonczykow-00013483> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);  
[http://forsal.pl/artykuly/896049,afery-spalinowa-volkswagen-przeprasza-hiszpanie-za-naduzycie-zaufania.html?gclid=COL9q\\_WEusgCFsEwwodguAMqg](http://forsal.pl/artykuly/896049,afery-spalinowa-volkswagen-przeprasza-hiszpanie-za-naduzycie-zaufania.html?gclid=COL9q_WEusgCFsEwwodguAMqg) (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<sup>4</sup><http://forsal.pl/artykuly/895862,wloska-prokuratura-wszczela-dochodzenie-ws-volkswagena.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);  
<http://www4.rp.pl/Motoryzacja/310089889-Policja-w-siedzibie-Volkswagena.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);  
<http://www.manoslimpias.es/index.php/noticias/13-corrupcion/1263-manoslimpias-presenta-querella-contra-seat-audi-y-volkswagen> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);



mld dolarów<sup>5</sup>. Sprawa wzbudza ogromne zainteresowanie mediów na całym świecie<sup>6</sup>. **W reakcji na kolejne doniesienia rząd Niemiec zapowiedział skontrolowanie poziomu emisji spalin i zużycia paliwa we wszystkich samochodach marek Volkswagen, Skoda, Audi i Seat, zarówno napędzanych silnikami Diesla, jak i silnikami benzynowymi<sup>7</sup>. Tymczasem polskie władze milczą.**

**Po wyjściu na jaw wskazanych okoliczności starosta (prezydent miasta na prawach powiatu), w ramach swoich uprawnień nadzorczych, jest zobowiązany do wszczęcia kontroli w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów przez stację kontroli pojazdów. Badania powinny wykazać, czy pojazd spełnia normy prawne dotyczące bezpieczeństwa i ochrony środowiska, a w świetle powyższych faktów powinny mieć na celu sprawdzenie prawidłowości i skuteczności decyzji dopuszczających przedmiotowe pojazdy do ruchu drogowego na terenie RP.**

---

<sup>5</sup><http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,18863324,volkswagen-moze-zaplacic-18-5-mld-dol-za-przekretze-spalinami.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://www.dw.com/pl/volkswagen-oszukiwa%C5%82-w-usa-koncernowi-grozi-gigantyczna-kara/a-18724634> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://biznes.interia.pl/wiadomosci/news/koncernowi-volkswagen-grozi-nawet-18-miliardow-dolarow-kary,2165581,4199> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://epoznan.pl/news-news-61299->

[Poznan\\_VW\\_ukrywa\\_rzeczywisty\\_wplyw\\_na\\_srodowisko\\_rozbudowanego\\_zakladu](#) (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://www.ekologia.pl/wiadomosci/srodowisko/volkswagen-truje-takze-w-polsce,20878.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<sup>6</sup> Reuters: <http://www.reuters.com/subjects/volkswagen-scandal> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

The Telegraph: <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/industry/11884260/European-stock-markets-set-to-open-lower-as-VW-emissions-fallout-deepens-LIVE.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

BBC: <http://www.bbc.com/news/business-34373637> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

The Guardian: <http://www.theguardian.com/money/2015/sep/24/volkswagen-emission-scandal-how-it-affects-you> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

Bloomberg Business: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-09-19/vw-clean-diesel-scheme-exposed-as-u-s-weighs-criminal-charges> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

New York Post: <http://nypost.com/2015/09/22/schneiderman-launches-investigation-into-volkswagen/> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

USA Today: <http://www.usatoday.com/story/opinion/2015/09/21/volkswagen-clean-diesel-epa-emissions-editorials-debates/72594004/> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

China Daily: [http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/motoring/2015-09/25/content\\_21978750.htm](http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/motoring/2015-09/25/content_21978750.htm) (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<sup>7</sup><http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19140199,berlin-zapowiada-totalna-kontrola-aut-volkswagena.html> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

<http://gosc.pl/doc/2802264.VW-Spalinowe-przekrety-nie-tylko-w-dieslach> (dostęp: 10 listopada 2015 r.);



Ponadto wskazane czynności, jako działanie wprowadzające w błąd co do cech pojazdu, wypełniają znamiona nieuczciwej praktyki rynkowej określonej w ustawie z dnia 23 sierpnia 2007 r. o przeciwdziałaniu nieuczciwym praktykom rynkowym (Dz.U. Nr 171, poz. 1206). Zgodnie z art. 12 ust. 2 w zw. z ust. 1 ww. ustawy powiatowy (miejskiemu) rzecznik konsumentów może żądać zaniechania tej praktyki, złożenia oświadczenia w sprawie oraz zasądzenia odpowiedniej sumy pieniężnej na określony cel społeczny. Stosunek pracy z rzecznikiem konsumentów nawiązuje starosta (prezydent miasta na prawach powiatu). Starosta (prezydent miasta) jest więc podmiotem, któremu rzecznik konsumentów jest bezpośrednio podporządkowany, powinien więc doprowadzić do wykonywania przez niego swoich ustawowych obowiązków.

**W świetle skali problemu zwracam się z żądaniem wskazania jakie czynności podjął i jakie dalsze działania w sprawie zamierza Państwo podjąć, aby dochować wierności postanowieniom Konstytucji i innym prawom Rzeczypospolitej Polskiej.**

Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego danych osobowych Kancelarii Prawnej „Świeca i Wspólnicy” sp.k. oraz na opublikowanie na ww. stronie treści petycji.

Jacek Świeca  
radca prawny

Załączniki:

1. Odpis aktualny z KRS;
2. Opinia z dnia 15 października 2015 r. wydana przez Zespół Rzeczników samochodowych, maszyn i urządzeń Automobilklub Nowy Świat Sp. z o.o.;
3. Oświadczenie prasowe złożone przez Biuro Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;



**ZESPÓŁ RZECZOZNAWCÓW  
SAMOCHODOWYCH, MASZYN I URZĄDZEŃ  
AUTOMOBILKLUB NOWY ŚWIAT Sp. z o.o.**

**Członek Polskiej Izby Motoryzacji  
Członek Polskiego Związku Motorowego**

Ocena  
techniczna  
Nr.: W- 305/2015  
Data badania:  
15.10.2015r.

00-029 Warszawa, ul. Nowy Świat 35, tel. (022) 692 74 65, 692 74 66, fax (022) 826 63 00

NIP: 525 233 36 43, KRS: 0000229662, Kapitał zakładowy: 50 000 zł. e-mail: info@rzeczoznawcy.auto.pl www.rzeczoznawcy.auto.pl

Rzecznik: mgr inż. Ryszard Cydejko

Zleceniodawca: SWWP Kancelaria Prawna „Świeca i Wspólnicy” Sp.

Adres: ul. Bagatela 11 lok 3 00-585 WARSZAWA

Zlecenie znak: z dnia 08.10.2015 r.

Zakres oceny: Ocena stanu technicznego i administracyjnego samochodów Grupy VW wyposażonych w silniki wyposażonych w 2,0 TDi EA 189 E5 wprowadzonych na Polski rynek w latach 2009 – 2014 objętych tzw. aferą salinową. Określenie możliwych sposobów naprawy i ich koszty.

## O C E N A

### STAN BIEŻĄCY

#### 1. Aspekt techniczny

Afera dotycząca toksyczności spalin w samochodach Grupy Volkswagen (znana również Dieselgate) rozpoczęła się 18 września 2015, kiedy to Agencja Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych (EPA) wydała oświadczenie o naruszenie ustawy Clean Air przez Volkswagen Group. Firma celowo i bez wiedzy odbiorców zastosowała oprogramowanie zmieniające ustawienia pracy silnika podczas testów toksyczności spalin. Program komputerowy opracowany i przekazany do VW przez firmę BOSCH w 2007 (wg oświadczenia BOSCH przeznaczony jedynie celów badawczo rozwojowych) jest typem programu popularnie zwanego trojanem, którego zadaniem jest „odkrycie” momentu rozpoczęcia testu toksyczności spalin (na hamowni podwoziowej), a następnie dokonanie zmian w głównym oprogramowaniu sterującym parametrami pracy silnika (zmiana dawki paliwa, korekta początku wtrysku, korekty w przepływie i ciśnieniu powietrza tłoczonego do silnika). 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. Pojazd poddawany testowi na toksyczność spalin ustawiany jest na hamowni podwoziowej umożliwiającej „wirtualną” jazdę samochodem, podczas której obracają się jedynie przednie koła – tylne pozostają w bezruchu. W rzeczywistej eksploatacji taka sytuacja praktycznie nie ma miejsca. Podczas wirtualnej jazdy testowej przednie koła napędzające są stale ustawione na wprost (koło kierownicy porusza się w bardzo małym przedziale kątowym). I w tym przypadku w rzeczywistej eksploatacji w ruchu miejskim taki sposób jazdy praktycznie nie występuje. Jednoczesne wystąpienie w/w sposobów jazdy w realnej eksploatacji samochodu nie jest możliwe. Po stwierdzeniu przez „trojana”, iż rozpoczyna się test toksyczności spalin następuje korekta w oprogramowaniu sterującym silnikiem, w wyniku której (między innymi) powiększona zostaje dawka wtryskiwanego paliwa (bogatsza mieszanka sprzyja zmniejszeniu ilości szkodliwych NOx), zwiększana jest intensywność chłodzenia cylindrów – spadek temperatury spalania zmniejsza zawartość NOx. W efekcie pojazd pomyślnie przechodzi test, a toksyczność spalin zwłaszcza

NOx mieści się w obowiązujących normach. Takie zmiany w pracy silnika powodują **wzrost zużycia paliwa** oraz pogorszenie własności trakcyjnych; **spadek mocy i momentu obrotowego** silnika.

Powrót do rzeczywistych warunków eksploatacji na drodze powoduje natychmiastowe przywrócenie działania „fabrycznego” oprogramowania sterowania pracą silnika. Wraca jego moc, moment obrotowy, spada zużycie paliwa do wartości podawanych w oficjalnych dokumentach VW. W efekcie poprzez wprowadzenie oprogramowania typu „trojan” każdy pojazd grupy VW wyposażony w silnik wysokoprężny 2.0 TDi oznaczenie fabryczne EA 189 E5 wyprodukowany w latach 2009 -2014 „zawiera” w sobie dwie wersje samochodu:

- „wirtualnego” przy aktywnym oprogramowaniu typu trojan, który spełnia wymagania norm toksyczności spalin, ale ma mniejszą moc i zużywa więcej paliwa niż wartości podawane w oficjalnych dokumentach VW.
- „rzeczywistego” o mocy i zużyciu paliwa odpowiadającym danym katalogowym VW, ale wielokrotnie (do 40x) przekraczający stężenie tlenków azotu NOx w stosunku do dopuszczanych obowiązującymi normami.

### **Aspekt administracyjny**

Wprowadzenie na rynek każdej marki i typu samochodu poprzedzone musi być uzyskaniem Świadectwa Homologacji wystawionego przez uprawnioną placówkę badawczą; w Polsce (zgodnie z zapisami ustawy) - Transportowy Dozór techniczny:

*Zgodnie z treścią Ustawy z dnia 8 listopada 2013 r. o zmianie ustawy – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z dnia 20 grudnia 2013 r., poz. 1611), Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wykonywania czynności związanych z homologacją pojazdów, przedmiotu ich wyposażenia lub części, dopuszczeniem jednostkowym pojazdu, czy też dopuszczeniem indywidualnym WE pojazdów.*

Po zakończeniu przygotowania do produkcji nowego typu samochodu producent zwraca się do władz homologacyjnych z wnioskiem o przebadanie przygotowywanego do wprowadzenia do sprzedaży typu samochodu i sprawdzenie czy jego parametry odpowiadają wymaganiom zawartym w normach i dyrektywach EKG ONZ oraz WE. Do wniosku dołączona jest dokumentacja techniczna oraz specyfikacja urządzeń i oprogramowania znajdującego się w pojeździe przedstawionym do badań homologacyjnych. Po zakończeniu badań (z wynikiem pozytywnym) władze homologacyjne wystawiają dla producenta (nie samochodu) dokument Świadectwo Homologacyjne, w którym potwierdzone zostaje, iż poddane badaniom samochody spełniają wymagania obowiązujących przepisów. Na podstawie uzyskanego Świadectwa Homologacji producent wystawia, do każdego wyprodukowanego samochodu Certyfikat Zgodności, w którym potwierdza, że każdy wyprodukowany samochód zgodny jest (odnośnie cech konstrukcyjnych i funkcjonalnych) z egzemplarzami samochodów, które były badane podczas homologacji. Certyfikat Zgodności dołączony do każdego wyprodukowanego samochodu „wędruje” z nim do Salonu Dealera, gdzie po sprzedaży otrzymuje go Nabywca. **Certyfikat Zgodności jest niezbędnym dokumentem** do dopuszczenia samochodu do ruchu i zarejestrowania go w Wydziale komunikacji. Po zarejestrowaniu pojazdu Certyfikat Zgodności zostaje w aktach Wydziału Komunikacji i na tym kończy się jego funkcja. Od tej chwili jedynym dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu (zgodnie z art.71 ust.1 Prawa o Ruchu Drogowym) jest Dowód Rejestracyjny i Książka Pojazdu. Wszystkie kolejne przerejestrowywanie samochodu odbywa się na podstawie Dowodu Rejestracyjnego.

W przedmiotowym przypadku ujawnione fakty oraz potwierdzenie (przez kierownictwo Grupy VW) stosowania „nielegalnego” oprogramowania pozwalają stwierdzić, że samochody Grupy VW wyposażone w silnik 2.0 TDi oznaczenie fabryczne EA 189 E5 wyprodukowane w okresie 2009-2014, nie spełniają (we wszystkich rodzajach eksploatacji – badaniach testowych i jeździe w ruchu drogowym) norm toksyczności spalin w zakresie tlenków azotu NOx obowiązujących w okresie ich produkcji. Ponadto, w przedmiotowych pojazdach zastosowano (w sposób niejawni) oprogramowanie

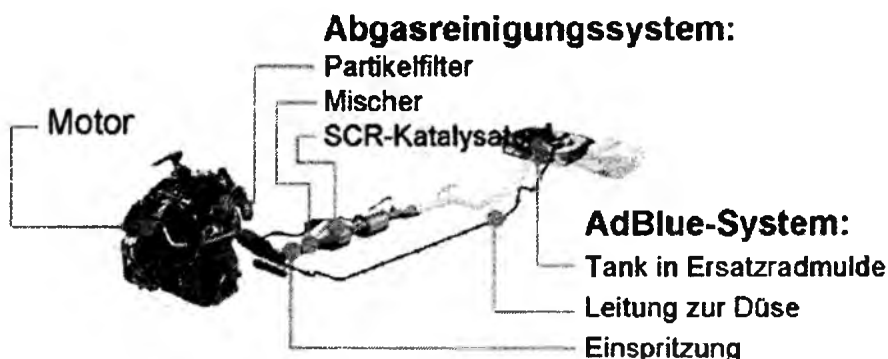


niewykazane w specyfikacji urządzeń i oprogramowania, załączonych do dokumentacji homologacyjnej. Potwierdza to oficjalne pismo Agencji Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych z dnia 18 września 2015 r skierowane do Prezesa Grupy Volkswagena w Stanach Zjednoczonych, w którym stwierdzono, iż oprogramowanie, zmieniające ustawienia pracy silnika podczas testów na toksyczność spalin, nie było wyspecyfikowane w dokumentacji załączonej do badań.

Mając na uwadze powyższe zachodzi bardzo prawdopodobna możliwość nieważności Świadectwa Homologacji, a co za tym idzie nieważności Certyfikatów Zgodności, na podstawie których przedmiotowe samochody zostały dopuszczone do ruchu i zarejestrowane w Polsce.

## SPOSOBY USUNIĘCIA WAD SAMOCHODÓW Z SILNIKAMI 2.0 TDi typ EA 189 E5

1. Wycofanie z ruchu pojazdów wyprodukowanych w latach 2009 -2014 przez Grupę Volkswagena (wyposażonych w silnik 2.0 TDi typ EA 189 E5) i wprowadzonych na Polski rynek w latach 2009 - 2014.
2. Zmiana oprogramowania komputera sterującego pracą silnika EA 189 E5 tak „aby spełnione były normy toksyczności spalin zwłaszcza tlenków azotu NOx, czyli „legalizacja” tajnego oprogramowania typu trojan. W takiej sytuacji należy liczyć się z faktem, iż pojazdy napędzane przedmiotowymi silnikami po wspomnianej modyfikacji **zdecydowanie odbiegać będą parametrami** od tych, które podawane były przez producenta podczas sprzedaży samochodów. Dotyczy to zwiększenia zużycia paliwa oraz pogorszenia własności trakcyjnych pojazdy, czyli obniżenia mocy i momentu obrotowego silnika.
3. Zastosowanie dodatkowych urządzeń, katalizatorów redukujących stężenie tlenków azotu NOx np. system SCR oraz AdBlue wprowadzonych w silnikach EA 288 E6 będących następcami jednostki EA 189 E5. Nowy silnik jest przygotowywany do wprowadzenia do pojazdów Grupy Volkswagena od modelu roku 2016. W 2007 roku Volkswagen zrezygnował z technologii BlueTec (redukcji NOx)) stosowanej do dzisiaj przez Mercedes Daimler AG a w jego miejsce zastosował własne, tańsze rozwiązanie, które niestety okazało się nieskuteczne. W zeszłym miesiącu Kierownictwo Grupy VW poinformowało, iż podjęto decyzję o zastosowaniu do wszystkich silników wysokoprężnych systemów oczyszczania spalin SRC i AdBlue. Warto podkreślić jest, że Kierownictwo Grupy Volkswagena ogłaszając swoje plany rozwoju zadeklarowało rozwój pojazdów z napędem elektrycznym oraz poinformowało o usunięciu dotychczasowych systemów stosowanych w silnikach wysokoprężnych na korzyść droższego AdBlue i selektywnej redukcji katalitycznej SCR, lub innej technologii w celu zmniejszenia emisji tlenków azotu.



Elementy składowe systemu redukcji tlenków azotu NOx

Technologia SCR (Selective Catalytic Reduction) to system, złożony z układu czujników i aparatury sterującej katalizatorem spalin w układzie wydechowym pojazdu. Reduktorem szkodliwych substancji w spalinach jest roztwór wysokiej czystości mocznika w wodzie zdemineralizowanej, o nazwach handlowych AdBlue, NOxY lub innych, precyzyjnie dozowany do układu wydechowego dzięki modułowi sterującemu, który oblicza optymalną dawkę na podstawie pomiarów parametrów pracy katalizatora oraz temperatury reduktora i składu spalin. W uzyskiwanej w ten sposób ciągłej reakcji redukcji tlenków azotu, tlenku węgla, węglowodorów i cząstek stałych produktem są nieszkodliwe dla ludzi i środowiska wolny azot i woda.

Dostosowanie pojazdu do montażu SCR oraz AdBlue wymaga:

- istotnych korekt blacharskich w nadwoziu (mocowanie zbiornika AdBlue, doprowadzenie przewodów itp.),
- dostosowanie układu wydechowego (montaż czujników),
- dostosowanie silnika do współpracy z SCR (oprogramowanie, czujniki itp.)
- montaż systemu SCR oraz AdBlue



*Rozmieszczenie elementów systemu redukującego tlenki azotu NOx w nadwoziu*

Opisany sposób uzupełnienia wyposażenia samochodu pozwala na utrzymanie parametrów trakcyjno-eksploatacyjnych pojazdu (zużycie paliwa i moment obrotowy silnika) przy jednoczesnym spełnieniu norm dotyczących norm toksyczności spalin.

Koszt modernizacji szacowany przez specjalistów (zwłaszcza z USA) zawiera się kwocie do 26 000 do 30 000 PLN w zależności od modelu modernizowanego pojazdu.

Należy w tym miejscu podkreślić, iż pojęcie uzupełnienia wyposażenia pojazdu użyte zostało celowo w odróżnieniu od powszechnie propagowanego przez pojęcia naprawa. Otóż naprawa dotyczyłaby sytuacji, w której pojazd został uszkodzony w trakcie eksploatacji, ale z fabryki wyjechał jako spełniający wszystkie parametry techniczne deklarowane przez producenta w chwili sprzedaży. Natomiast w przedmiotowym przypadku pojazd już z fabryki „wypuszczony” (z pełną świadomością tego faktu potwierdzoną przez Grupę VW oświadczeniach we wrześniu br.) został pojazd bez wyposażenia, które dawało techniczną możliwość spełnienia obowiązujących norm oraz odpowiadało tym parametrom jakie gwarantował producent - Grupa VW.

---

#### **OCENA OGÓLNA I UZASADNIENIE**

Mając na uwadze dotychczasową wiedzę (oświadczenia Kierownictwa Grupy Volkswagen, oświadczenia i pisma Agencji Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych (kopia w posiadaniu) dotycząca tzw. afery spalinowej Grupy Volkswagen należy stwierdzić, iż:

- bardzo poważne wątpliwości budzi legalność i ważność Świadectw Homologacyjnych uzyskanych dla pojazdów napędzanych silnikami EA 189 E5 wyprodukowanych między 2009 a 2014 rokiem. Brak Świadectw Homologacji wyklucza możliwość wystawienia przez producenta Certyfikatów Zgodności dla pojazdów z silnikami EA 189 E5 (produkcja w latach 2009 – 2014) a przez to - uniemożliwia ich rejestrację i dopuszczenie do ruchu.
- naprawa przedmiotowych pojazdów poprzez zmianę oprogramowania silnika EA189 E5 prowadzi do „powstania” samochodu, który w istotny sposób różniłby się parametrami techniczno-eksploatacyjnymi od tych jakie umieszczone były i gwarantowane w oficjalnych katalogach pojazdów Grupy Volkswagena w okresie ich sprzedaży, a także w dokumentach sprzedaży.
- montaż systemu SCR oraz AdBlue pozwala na usunięcie wad samochodów z silnikami EA 189 E6 sprzedanych w Polsce w latach 2009 – 2014. W wyniku tej naprawy „powstaje” pojazd, którego parametry techniczno-eksploatacyjne są tożsame z tymi, jakie podawał producent w chwili sprzedaży samochodu. Koszt koniecznej modyfikacji wadliwego pojazdu w celu doprowadzenia do wspomnianej zgodności szacowany jest różnicą /między ceną zakupu pojazdu zgodnego z parametrami deklarowanymi w dokumentacji technicznej producenta oraz wartością pojazdu zakupionego przez polskich nabywców. Z uwagi na rozległy zakres przedstawionej naprawy, w wyniku której praktycznie powstaje nowy typ pojazdu (zgodnie z dyrektywami UE każdy nowy typ pojazdu musi mieć własne Świadectwo Homologacji), należy bardzo poważnie rozważyć potrzebę nowych badań homologacyjnych. W przypadku uzyskania Świadectwa Homologacji niezbędne wydaje się być wydanie właścicielom naprawionych pojazdów Certyfikatów Zgodności aby mogli przekazać je w Wydziałach komunikacji (zamiana ze starymi „aferowymi”) usuwając w ten sposób wadę prawną naprawionych samochodów. Takie postępowanie usunie wszelkie wątpliwości o legalności wprowadzenia „aferowych” samochodów na rynek wtórny.

#### Materiały źródłowe:

- <http://www.greencarcongress.com/2015/09/20150921-vw21.html>
- <http://www.usatoday.com/story/money/cars>
- <http://blog.caranddriver.com/volkswagen-allegedly-openly-violated-epa-diesel-laws-could-face-billions-in-fines/>
- <http://jalopnik.com/vw-discontinued-the-guilty-tdi-in-2014-so-why-cant-you-1732311030>
- <http://www.motor-talk.de/forum/ea288-t6-eu6-scr-vs-ea189-t6-eu5-und-t5-2-t5313551.html>
- Materiały własne

Sporządzono w 3 egz.

Za Radę Zespołu  
dr inż. Włodzimierz Sel

ZESPÓŁ TECHNICZNY  
AUTOMOBILÓW CIĘŻAROWYCH I LUBRYKACJI  
AUTO OŚCIEŻENIA I WYPOSAŻENIA  
Polska 70, 14-100 Głocka  
CAR ENGINEERING & LUBRYCATION POLSKA  
04-111 01-010, 04-111 01-011  
tel. 022 460 46 00, fax 022 460 46 01

Rzecznik

Rzecznik  
mgr inż. Ryszard Cydejko

2015 -10- 22

## SPRAWA VOLKSWAGENA - INFORMACJE

Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów postanowił o wszczęciu w najbliższych dniach postępowania wyjaśniającego dotyczącego manipulowania wskaźnikami emisji spalin w samochodach Volkswagen. Postępowanie będzie dotyczyć możliwego naruszenia zbiorowych interesów konsumentów. Urząd poinformował o tym Ministrów Środowiska oraz Infrastruktury i Rozwoju na dzisiejszym spotkaniu zespołu powołanego przez Ministra Środowiska - Macieja Grabowskiego

[Warszawa, 07 października 2015 r.] Sprawa Volkswagena jest ważna, bezprecedensowa i dotyka dużej liczby użytkowników samochodów - zarówno konsumentów jak i przedsiębiorców w Polsce i w całej Unii Europejskiej. Kwestionowane działania mogą wiązać się z naruszeniem zbiorowych interesów konsumentów, przestrzeganiem norm środowiskowych oraz technicznych.

Działania na szczeblu krajowym i UE wymagają koordynacji. W ostatnich dniach toczą się intensywne konsultacje na poziomie krajowym i unijnym - w Polsce koordynuje je Minister Środowiska. Na spotkaniu, które odbyło się 7 października omówiono m.in. odpowiedź Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. na pytania Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. Volkswagen Group Polska potwierdził wprowadzenie na polski rynek prawie 140 tys. pojazdów z silnikami manipulującymi poziomem emisji spalin. W związku z tym, Prezes UOKiK poinformował Ministra Środowiska oraz Ministra Infrastruktury i Rozwoju o tym, że planuje w najbliższych dniach wsząć postępowanie wyjaśniające w sprawie Volkswagen Group Polska. W trakcie postępowania wyjaśniającego UOKiK będzie ściśle współpracował z Transportowym Dozorem Technicznym i Głównym Inspektoratem Ochrony Środowiska.

Ministerstwo Środowiska, Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju oraz Urząd Ochrony Konkurencji i Konsumentów w dalszym ciągu oczekują na konkretne propozycje działań naprawczych ze strony przedsiębiorcy.

Przedstawiciele MŚ, MiR oraz UOKiK przedyskutowali problem nadmiernych elastyczności w procesie badań homologacyjnych i sposób w jaki te badania powinny odzwierciedlać rzeczywiste warunki drogowe. Wszystkie powyższe kwestie będą prezentowane na zbliżających się posiedzeniach Rady ds. Transportu, Telekomunikacji, Energii oraz Rady ds. Środowiska Unii Europejskiej.

### Dodatkowe informacje dla mediów:

Biuro prasowe UOKiK

pl. Powstańców Warszawy 1, 00-950 Warszawa

Tel. 22 827 28 92, 55 60 314, 55 60 111

E-mail: [biuroprasowe@uokik.gov.pl](mailto:biuroprasowe@uokik.gov.pl)

## CENTRALNA INFORMACJA KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO

## KRAJOWY REJESTR SĄDOWY

Stan na dzień 12.11.2015 godz. 10:07:12

Numer KRS: 0000401521

**Informacja odpowiadająca odpisowi aktualnemu  
Z REJESTRU PRZEDSIĘBIORCÓW**  
pobrana na podstawie art. 4 ust. 4aa ustawy z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze  
Sądowym (Dz. U. z 2007 r. Nr 168, poz.1186, z późn. zm.)

Data rejestracji w Krajowym Rejestrze Sądowym		09.11.2011	
Ostatni wpis	Numer wpisu	7	Data dokonania wpisu
	Sygnatura akt	WA.XII.NS.REJ.KRS/37467/15/671	
	Oznaczenie sądu	SĄD REJONOWY DLA M. ST. WARSZAWY W WARSZAWIE, XII WYDZIAŁ GOSPODARCZY KRAJOWEGO REJESTRU SĄDOWEGO	

## Dział 1

Rubryka 1 - Dane podmiotu	
1.Oznaczenie formy prawnej	SPÓŁKA KOMANDYTOWA
2.Numer REGON/NIP	REGON: 145874778, NIP: 7010322565
3.Firma, pod którą spółka działa	KANCELARIA PRAWNA "ŚWIEĆCA I WSPÓLNICY" SPÓŁKA KOMANDYTOWA
4.Dane o wcześniejszej rejestracji	----
5.Czy przedsiębiorca prowadzi działalność gospodarczą z innymi podmiotami na podstawie umowy spółki cywilnej?	NIE
6.Czy podmiot posiada status organizacji pożytku publicznego?	NIE

Rubryka 2 - Siedziba i adres podmiotu	
1.Siedziba	krój POLSKA, woj. MAZOWIECKIE, powiat M.ST. WARSZAWA, gmina M.ST. WARSZAWA, miejsc. WARSZAWA
2.Adres	ul. BAGATELA, nr 11, lok. 3, miejsc. WARSZAWA, kod 00-585, poczta WARSZAWA, kraj POLSKA
3.Adres poczty elektronicznej	----
4.Adres strony internetowej	----

Rubryka 3 - Oddziały	
Brak wpisów	

Rubryka 4 - Informacje o umowie		
1. Informacje o zawarciu lub zmianie umowy spółki	1	UMOWA ZAWARTA DNIA 07.10.2011 R. W FORMIE AKTU NOTARIALNEGO (REP. A NR 6815/2011) PRZED NOTARIUSZEM TOMASZEM WOJCIECHOWSKIM PROWADZĄCYM KANCELARIĘ NOTARIALNĄ W WARSZAWIE, PRZY UL. KOSZYKOWEJ NR 60/62 LOKAL NR 36.
	2	8 MARCA 2012 ROKU, AKT NOTARIALNY REP. A NR 1640/2012 SPORZĄDZONY PRZEZ NOTARIUSZA TOMASZA WOJCIECHOWSKIEGO, NOTARIUSZA W WARSZAWIE, PROWADZĄCEGO KANCELARIĘ NOTARIALNĄ W WARSZAWIE, PRZY UL. KOSZYKOWEJ NR 60/62 LOKAL NR 36: DODANO: W §7 UST. 3 ZMIENIONO: §8 UST. 1; §2 UST. 2; §3; §4; §5 UST. 1  12 LIPCA 2012 ROKU, AKT NOTARIALNY REP. A NR 2614/2012 SPORZĄDZONY PRZEZ NOTARIUSZA JOANNĘ SZUMAŃSKĄ, NOTARIUSZA W WARSZAWIE, PROWADZĄCĄ KANCELARIĘ NOTARIALNĄ W WARSZAWIE, PRZY UL. BAGATELA NUMER 11 LOK. 4: ZMIENIONO: §2 UST. 1; §3; §4; §5; §6
	3	28.08.2013 R., REP. A NR 4653/2013, MONIKA STRUS-SIODŁOWSKA NOTARIUSZ W WARSZAWIE, KANCELARIA NOTARIALNA UL. BAGATELA 11 LOK. 4 00-585 WARSZAWA; ZMIENIONO §2 UST. 1, §5 UST. 1, §6
	4	26.02.2015 R., AKT NOTARIALNY REP. A - 685/2015 SPORZĄDZONY PRZEZ NOTARIUSZ MONIKĘ STRUS-SIODŁOWSKĄ, NOTARIUSZA W WARSZAWIE, PROWADZĄCĄ KANCELARIĘ NOTARIALNĄ JOANNA SZUMAŃSKA MONIKA STRUS SIODŁOWSKA NOTARIUSZE SPÓŁKA CYWILNA, UL. BAGATELA NR 11 LOK. 4, 00-585 WARSZAWA ZMIENIONO: §2. UST. 2; §4; §5 UST. 1 DODANO: §3 UST. 3

Rubryka 5	
1. Czas, na jaki została utworzona spółka	NIEOZNACZONY

Rubryka 6 - Sposób powstania spółki	
Brak wpisów	

Rubryka 7 - Dane wspólników		
1	1. Nazwisko / Nazwa lub firma	ŚWIECA
	2. Imiona	JACEK ANDRZEJ
	3. Numer PESEL/REGON	80030201598
	4. Numer KRS	*****
	5. Czy wspólnik pozostaje w związku małżeńskim?	NIE
	6. Czy została zawarta małżeńska umowa majątkowa?	*****
	7. Czy powstała rozdzielnosc majątkowa między małżonkami?	*****
	8. Czy wspólnik ma ograniczoną zdolność do czynności prawnych?	NIE
	9. Czy wspólnik jest komandytariuszem?	NIE
	10. Wysokość sumy komandytowej	*****
	11. Wartość wkładu umówionego	*****

12.Czy jest w tym wkład niepieniężny?		*****	
Podrubryka 1 Wkład wniesiony			
Brak wpisów			
Podrubryka 2 Wkład zwrócony			
Brak wpisów			
2	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	ŚWIECA	
	2.Imiona	MALGORZATA ANNA	
	3.Numer PESEL/REGON	88022604684	
	4.Numer KRS	*****	
	5.Czy wspólnik pozostaje w związku małżeńskim?	NIE	
	6.Czy została zawarta małżeńska umowa majątkowa?	*****	
	7.Czy powstała rozdzielność majątkowa między małżonkami ?	*****	
	8.Czy wspólnik ma ograniczoną zdolność do czynności prawnych?	NIE	
	9.Czy wspólnik jest komandytariuszem?	TAK	
	10.Wysokość sumy komandytowej	5000,00 zł.	
	11.Wartość wkładu umówionego	5000,00 zł.	
	12.Czy jest w tym wkład niepieniężny?	NIE	
	Podrubryka 1 Wkład wniesiony		
	1	1.Wartość wkładu wniesionego	5000,00 zł.
2.Czy jest to wkład niepieniężny?		NIE	
Podrubryka 2 Wkład zwrócony			
Brak wpisów			

## Dział 2

<b>Rubryka 1 - Uprawnieni do reprezentowania spółki</b>		
1.Nazwa organu uprawnionego do reprezentowania podmiotu		WSPÓLNICY REPREZENTUJĄCY SPÓŁKĘ
2.Sposób reprezentacji podmiotu		SPÓŁKĘ REPREZENTUJE KOMPLEMENTARIUSZ JACEK ŚWIECA
<b>Podrubryka 1 Dane wspólników reprezentujących spółkę</b>		
1	1.Nazwisko / Nazwa lub firma	ŚWIECA
	2.Imiona	JACEK ANDRZEJ
	3.Numer PESEL/REGON	80030201598
	4.Numer KRS	****

<b>Rubryka 2 - Nie dotyczy</b>
--------------------------------

Brak wpisów
-------------

<b>Rubryka 3 - Prokurenci</b>
-------------------------------

Brak wpisów
-------------

### Dział 3

<b>Rubryka 1 - Przedmiot działalności</b>
---

1. Przedmiot prowadzącej działalności przedsiębiorcy	1	69, 10, 2, DZIAŁALNOŚĆ PRAWNICZA
--	---	----------------------------------

<b>Rubryka 2 - Wzmianki o złożonych dokumentach</b>
---

Rodzaj dokumentu	Nr kolejny w polu	Data złożenia	Za okres od do
1. Wzmianka o złożeniu rocznego sprawozdania finansowego	1	17.06.2015	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014
3. Wzmianka o złożeniu uchwały lub postanowienia o zatwierdzeniu sprawozdania finansowego	1	*****	OD 01.01.2014 DO 31.12.2014

<b>Rubryka 3 - Sprawozdania grupy kapitałowej</b>
---

Brak wpisów
-------------

<b>Rubryka 4 - Przedmiot działalności statutowej organizacji pożytku publicznego</b>
--

Brak wpisów
-------------

<b>Rubryka 5 - Informacja o dniu kończącym rok obrotowy</b>
---

1. Dzień kończący pierwszy rok obrotowy, za który należy złożyć sprawozdanie finansowe	31.12.2012
--	------------

### Dział 4

<b>Rubryka 1 - Zaległości</b>
-------------------------------

Brak wpisów
-------------



**Rubryka 2 - Wierzytelności**

Brak wpisów

Rubryka 3 - Informacje o zabezpieczeniu majątku dłużnika w postępowaniu w przedmiocie ogłoszenia upadłości, o oddaleniu wniosku o ogłoszenie upadłości z uwagi na fakt, że majątek niewypłacalnego dłużnika nie wystarcza na zaspokojenie kosztów postępowania

Brak wpisów

Rubryka 4 - Umorzenie prowadzonej przeciwko podmiotowi egzekucji z uwagi na fakt, że z egzekucji nie uzyska się sumy wyższej od kosztów egzekucyjnych

Brak wpisów

**Dział 5****Rubryka 1 - Kurator**

Brak wpisów

**Dział 6****Rubryka 1 - Likwidacja**

Brak wpisów

**Rubryka 2 - Informacje o rozwiązaniu lub unieważnieniu spółki**

Brak wpisów

**Rubryka 3 - Informacje o połączeniu lub przekształceniu spółki**

Brak wpisów

**Rubryka 4 - Informacja o postępowaniu upadłościowym**

Brak wpisów

**Rubryka 5 - Informacja o postępowaniu układowym**

Brak wpisów

**Rubryka 6 - Informacja o postępowaniu naprawczym**

Brak wpisów

**Rubryka 7 - Informacja o zawieszeniu działalności gospodarczej**

Brak wpisów

data sporządzenia wydruku 12.11.2015

adres strony internetowej, na której są dostępne informacje z rejestru: <https://ems.ms.gov.pl>



## STAROSTWO POWIATOWE W SŁUBICACH

ul. Piłsudskiego 20, 69-100 Słubice, tel.: 95 759 20 10, fax.: 95 759 20 11,  
www.powiatslubicki.pl, e-mail: sekretariat@powiatslubicki.pl,  
PN-EN ISO 9001:2009

**Pan  
Jacek Świeca  
Kancelaria Prawna „Świeca i Wspólnicy” sp.k.**

**ul. Bagatela 11 lok. 3  
00-585 Warszawa**

OR.152.2.2015

data: 2016-02-12

Odpowiadając - zgodnie z art. 10 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz.U. z 2014 r., poz. 1195) - na petycję Waszej Kancelarii z 10 listopada 2015 r., w której zawarto żądanie wszczęcia kontroli w trybie art. 83b ust 2 pkt 1 ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. - Prawo o ruchu drogowym (tekst jednolity - Dz.U. z 2012 r., poz. 1137 ze zm.) w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych w przypadku pojazdów marek Volkswagen, Seat, Audi, Skoda i Porsche wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym (silnik wysokoprężny, silnik Diesla), wyprodukowanych w latach 2009-2015 i emitujących do atmosfery szkodzące substancje w ilości wielokrotnie przekraczającej dopuszczalne limity oraz przedstawienia, jakie czynności w sprawie podjął powiatowy (miejski) rzecznik konsumentów, przekazuję poniżej informacje w przedmiotowej sprawie.

Z analizy treści petycji wynika, że sprawa dotyczy tzw. „afery Volkswagena” polegającej na celowym instalowaniu w pojazdach napędzanych silnikami diesla specjalnego oprogramowania służącego do manipulowania wynikami pomiarów emisji spalin z układu wydechowego do atmosfery w wyniku czego emisja tlenków azotu (NOx) nawet czterdziestokrotnie przekraczała przyjęte normy.

Badania techniczne pojazdów wykonywane są zgodnie ze ściśle określoną procedurą zawartą w rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 r. w sprawie zakresu i sposobu przeprowadzania badań technicznych pojazdów oraz wzorów dokumentów stosowanych przy tych badaniach (tekst jednolity - Dz.U. z 2015 r., poz. 776 z późn. zm.). Diagnosta przeprowadzający badania na stacjach kontroli pojazdów w przypadku aut wyposażonych w silniki diesla nie bada ją składu spalin. Nie jest więc możliwe w warunkach stacji kontroli pojazdów sprawdzenie, czy w spalinach danego pojazdu została przekroczona i w jakim stopniu emisja tlenków azotu (NOx), czy jakichkolwiek innych związków chemicznych. W takim przypadku wykonuje się jedynie pomiar zadymienia spalin, który mieści się w zakresie okresowego badania technicznego pojazdu (§ 2 ust. 1 pkt 3 lit. i ww. rozporządzenia). Dział IV pkt III załącznika nr 1 do ww. rozporządzenia, stosowany w przypadku pojazdów z silnikiem samoczynnym określa procedurę badania, w której diagnosta stosuje dymomierz optyczny wykorzystujący w działaniu zjawisko pochłaniania promieniowania widzialnego (światła) w gazach. Zgodnie z załącznikiem nr 1 do ww. rozporządzenia pkt 8 2.2.2. (Zadymienie spalin) wynik badania będzie negatywny, jeśli przekroczy dopuszczalną wartość (usterka istotna).

Od pewnego czasu producenci pojazdów na tabliczce znamionowej pojazdów, dla każdego silnika, określają dopuszczalny poziom zadymienia spalin, który jest sprawdzany podczas okresowego badania technicznego. W przypadku pojazdów nowych, przed wprowadzeniem ich do obrotu handlowego, podlegają one procesowi homologacji w uprawnionym laboratorium badawczym. W badaniu homologacyjnym szczegółowo sprawdza się zawartość poszczególnych składników spalin w tym w zakresie zgodności z wymaganiami odpowiednich Regulaminów Europejskiej Komisji Gospodarczej przy Organizacji Narodów Zjednoczonych (ECE). Takich

laboratoriów badawczych w Europie jest zaledwie kilka i tylko na podstawie ich badań odpowiednia władza homologacyjna może wydać świadectwo homologacji. W warunkach badania na stacji kontroli pojazdów nie ma możliwości przeprowadzenia tak szczegółowych badań, w związku z tym w procedurze badania przeprowadzanego przez diagnostę samochodowego poprzestano jedynie na kontroli zadymienia spalin.

Zgodnie z art. 70d ust.1 ww. ustawy - Prawo o ruchu drogowym „producent nowego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części jest obowiązany uzyskać dla każdego nowego typu pojazdu, typu przedmiotu wyposażenia lub części, odpowiednie świadectwo homologacji typu WE”, a więc to producent pojazdu, przedmiotu jego wyposażenia lub części jest odpowiedzialny za wszystkie aspekty procesu homologacji oraz za zapewnienie zgodności produkcji niezależnie od tego, czy bezpośrednio uczestniczy we wszystkich etapach wytwarzania pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części (art. 70f ust. 1). Na podstawie art. 70c ww. ustawy potwierdzenie spełniania wymagań technicznych następuje przez wydanie dla pojazdu świadectwa homologacji typu WE pojazdu lub świadectwa homologacji typu pojazdu.

Nowelizacja ustawy - Prawo o ruchu drogowym z dnia 8 listopada 2013 r. (ustawa o zmianie ustawy - Prawo o ruchu drogowym oraz ustawy o dozorze technicznym - Dz.U. z 2013 r., poz. 1611) przeniosła kompetencje w zakresie homologacji pojazdów silnikowych, wykonywane przez ministra właściwego do spraw transportu, na rzecz Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego. To władza homologacyjna, na podstawie pozytywnych wyników badań uprawnionej jednostki technicznej, wydaje świadectwo homologacji typu pojazdu, uprawniające do jego rejestracji. W przypadku świadectwa homologacji typu WE to właściwy organ państwa członkowskiego Unii Europejskiej stwierdza, że typ pojazdu, typ przedmiotu jego wyposażenia lub części, spełnia wymagania procedury homologacji typu WE.

Ponadto zgodnie z art. 70x ww. ustawy w przypadku otrzymania informacji o zastrzeżeniach do pojazdu, przedmiotu wyposażenia lub części, na którego typ zostało wydane świadectwo homologacji typu WE przez inne państwo członkowskie Unii Europejskiej, władza homologacyjna, którą w przypadku naszego kraju jest Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, niezwłocznie przekazuje te informacje do właściwego organu państwa, które wydało świadectwo homologacji typu WE. Zatem w tym przypadku to ten organ jest wyłącznie upoważniony do podjęcia odpowiednich środków (których nie posiada organ administracji samorządowej) w celu wszczęcia procedury przekazania informacji o stwierdzonych zagrożeniach podnoszonych w petycji, do odpowiednich organów władzy homologacyjnych, które wydały świadectwa homologacji dla pojazdów z grupy Volkswagena.

W związku z powyższym informuję, że z opisanych wyżej przyczyn wszczęta przez tut. organ administracji kontrola nie doprowadzi do uzyskania oczekiwanych przez Waszą spółkę efektów. W tej sytuacji należałoby zwrócić się do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego, który powinien przekazać Państwu informację do stosownej niemieckiej władzy homologacyjnej (KBA - Kraftfahr - Bundesamt). Jednocześnie informuję, że Powiatowy Rzecznik Konsumentów nie podejmował w przedmiotowej sprawie żadnych czynności, ponieważ nie otrzymał w tym zakresie żadnej skargi czy też wniosku.

Otrzymują:

1. Adresat
2. aa

S. JAROSTA  
Dyrektor Łuczynski



TDT.H-1005-13095/16

**Pani Prezes  
Małgorzata Kaniewska  
Ogólnopolskie Stowarzyszenie Szefów Wydziałów  
Komunikacji  
ul. Jackowskiego 18  
60-509 Poznań**

dotyczy: pismo nr L.dz.35/16 z dnia 25 kwietnia 2016 r, sprawie wystąpienia Stowarzyszenia Osób Poszkodowanych Przez Spółki Grupy Volkswagen AG skierowana do władz Powiatów.

*Szanowna Pani Prezes,*

w nawiązaniu do sprawy dotyczącej wystąpienia Stowarzyszenia Osób Poszkodowanych Przez Spółki Grupy Volkswagen AG skierowanym do władz Powiatów, w załączniku przedstawiamy stanowisko na temat:

1. Ważności świadectw homologacji wydanych dla pojazdów wyprodukowanych przez grupę VW.
2. Możliwości identyfikacji pojazdów objętych manipulacją poziomem emisji spalin.
3. Możliwości weryfikacji zawartości tlenków azotu w spalinach pojazdu podczas badania na stacji kontroli pojazdów.

W odniesieniu do pozostałych kwestii podnoszonych przez Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych Przez Spółki Grupy Volkswagen AG w piśmie skierowanym do władz Powiatu, które stanowi załącznik do Państwa korespondencji nadesłanej do TDT, uprzejmie informujemy, iż nie posiadamy kompetencji umożliwiających zajęcie stanowiska.

*Z wyrazami szacunku,*

DYREKTOR  
  
Jan Urbanowicz

## Załącznik

### **Ad 1. Ważność świadectw homologacji wydanych dla pojazdów wyprodukowanych przez grupę VW.**

Zgodnie z zapisami dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającej ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów, implementowanej do krajowych przepisów ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. – Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. z 2012 r. poz. 1137 z późn. zm.), organy właściwe do spraw homologacji państw członkowskich Unii Europejskiej sa obowiązane do powiadamiania władz homologacyjnych pozostałych państw członkowskich o wydaniu, odmowie wydania bądź o cofnięciu świadectwa homologacji typu WE pojazdu albo świadectwa homologacji typu WE przedmiotu wyposażenia lub części (art. 70v ust. 1 ww. ustawy). Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, jako organ właściwy do spraw homologacji na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, do dnia 21 kwietnia 2016 r. nie otrzymał informacji na temat cofnięcia świadectwa homologacji typu pojazdu wydanego dla tych typów pojazdów wyprodukowanych przez producentów należących do grupy VW, które zostały objęte manipulacją poziomem emisji NO<sub>x</sub>. W przypadku otrzymania danych o cofnięciu przedmiotowych świadectw homologacji, Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego umieści stosowną aktualizację komunikatu na stronie internetowej TDT <http://www.tdt.pl/homologacja-pojazdow.html>. Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego, podobnie jak pozostałe organy właściwe do spraw homologacji państw członkowskich Unii Europejskiej, jest na bieżąco informowany o stanie prac związanych z działaniami naprawczymi w przedmiocie usunięcia nieprawidłowości stwierdzonych w pojazdach wyprodukowanych przez grupę VW.

### **Ad 2. Możliwość identyfikacji pojazdów objętych manipulacją poziomem emisji spalin.**

Na skutek działań podjętych przy współpracy z przedstawicielem grupy VW w Polsce – firmą Volkswagen Group Polska Sp. z o.o., możliwe było zidentyfikowanie pojazdów objętych manipulacją poziomem emisji spalin oraz uzyskanie danych i informacji na temat akcji naprawczej mającej na celu usunięcie z pojazdów stwierdzonych niezgodności. Informujemy, iż producent zapoczątkował akcję przywoławczą pojazdów objętych programem naprawczym jeszcze w 2015 r. poprzez poinformowanie użytkowników pojazdów o stwierdzonej w ich

pojazdach nieprawidłowości. Akcja przywoławcza w postaci eliminowania z pojazdów wadliwego oprogramowania została już rozpoczęta w odniesieniu do pojazdów wyszczególnionych pod wskazanymi adresami numerów VIN, zarówno na ww. stronie internetowej TDT jak i opisanej w piśmie stowarzyszenia. Nieprawdą jest więc fakt, iż można pod wskazanymi adresami odnaleźć pojazdy nie spełniające norm emisji spalin, gdyż w części z nich nieprawidłowość została już usunięta.

### **Ad 3. Możliwość weryfikacji zawartości tlenków azotu w spalinach pojazdu podczas badania na stacji kontroli pojazdów.**

W aktualnie obowiązujących przepisach w sprawie okresowych badań technicznych pojazdów tj.: rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 roku 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.), nie przewiduje się badania zawartości tlenków azotu (NO<sub>x</sub>) w spalinach pojazdu w trakcie wykonywania okresowego badania technicznego. Również rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 grudnia 2002 roku w sprawie warunków technicznych pojazdów oraz zakresu ich niezbędnego wyposażenia (Dz. U. z 2015 r. poz. 305 z późn. zm.), nie określa norm emisji tlenków azotu.

Wymagania dotyczące wyposażenia kontrolno – pomiarowego stacji kontroli pojazdów określone zostały w rozporządzeniu Ministra Transportu i Budownictwa z dnia 10 lutego 2006 roku w sprawie szczegółowych wymagań w stosunku do stacji przeprowadzających badania techniczne pojazdów (Dz. U. nr 40, poz. 275). W przepisach tych nie zamieszczono wymagania wyposażenia stacji kontroli pojazdów w urządzenie umożliwiające badanie zawartości NO<sub>x</sub> w emitowanych przez pojazd spalinach. Tak więc stacje kontroli pojazdów nie posiadają urządzeń pozwalających na wykonanie tego rodzaju pomiaru.

W związku z powyższym, wykonujący okresowe badanie techniczne diagnosta nie bada poziomu emisji tlenków azotu w spalinach w trakcie okresowego badania technicznego. Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 czerwca 2012 roku 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.), nie kwalifikuje przekroczenia stężenia tlenków azotu do żadnej grupy usterek, które zostały wskazane w tym rozporządzeniu.

Pragniemy ponadto zwrócić Państwa uwagę na fakt, iż pkt. 9 preambuły do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady nr 2014/45/UE w sprawie okresowych badań zdatności do ruchu drogowego pojazdów i ich przyczep, znajduje się następujące stwierdzenie cyt.: „...Należy dokładnie przeanalizować możliwość usprawnienia cykli badań, aby dostosować je do warunków na drodze, w celu opracowania rozwiązań na przyszłość, w tym również określić metody badania w zakresie pomiaru poziomów NOx i wartości dopuszczalnych emisji NOx.” Tak więc również przepisy europejskie jak na razie nie wymagają pomiaru poziomu stężenia tlenków azotu w spalinach, jak również nie określają norm granicznych dla tlenków azotu.