ŚWIECA
& WSPÓLNICY

Warszawa, 10 listopada 2015 r.

URZĄD MIASTA NOWEGO SĄCZA
KANCELARIA OGÓLNA
Wpłynęło dnia 2015 -11- 17
Ilość załączników 42978/P
Nr w rejestrze
Podpis
Przekazano do
Podpis

Kancelaria Prawna „Świeca i Wspólnicy" sp.k.
ul. Bagatela 11 lok. 3
00-585 Warszawa
reprezentowana przez komplementariusza
radcę prawnego Jacka Świecę

ZK
2015-11-18
Proszę rozpatrzeć do 2015-11-19

Ryszard Nowak
Prezydent Miasta Nowy Sącz
Urząd Miasta Nowego Sącza
Rynek 1
33-300 Nowy Sącz

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. „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.

Dowód:

I. Opinia z dnia 15 października 2015 r. wydana przez Zespól Rzeczoznawców 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.[1]:**

[1] 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[2]

Silnik	Moc silnika	Oznaczenie	Dane techniczne
1.2 TDI CR	75 KM (55 kW)	CFWA	1199 cm3, R3, 12V, DOHC, common rail, turbosprężarka
1.6 TDI CR	75 KM (55 kW)	CAYA	1598 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
1.6 TDI	90 KM (66	CAYB	1598 cm3, R4, 16V, DOHC, common

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-afera-spalinowa-dotyczy-ponad-2-mln-naszych-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.rmf24.pl/fakty/polska/news-polska-bedzie-sie-domagac-zeby-volkswagen-za-darmo-naprawil-,nId,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 (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.);

[2] 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 rzeczonej 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 niejawny) 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[3].

W wielu krajach świata, w tym w Niemczech, Włoszech i Hiszpanii[4], 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

---

3 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,afera-spalinowa-volkswagen-przeprasza-hiszpanie-za-naduzycie-zaufania.html?gclid=COL9q_WEusgCFSsEwwodguAMqg (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

4 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[5]. Sprawa wzbudza ogromne zainteresowanie mediów na całym świecie[6]. **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[7]. 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.

---

[5]http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,18863324,volkswagen-moze-zaplacic-18-5-mld-dol-za-przekret-ze-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.);

[6] 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 (dostęp: 10 listopada 2015 r.);

[7]http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19140199,berlin-zapowiada-totalna-kontrole-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.);

ŚWIECA
& WSPÓLNICY

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 zamierzają 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 Zespól Rzeczoznawców samochodowych, maszyn i urządzeń Automobilklub Nowy Świat Sp. z o.o.;
3. Oświadczenie prasowe złożone przez Biuro Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;

KANCELARIA PRAWNA „ŚWIECA I WSPÓLNICY" SP.K.
ul. Bagatela 11 lok. 3, Warszawa 00-585
TEL: +48 22 646 49 59, FAX: +48 22 242 54 60,
NIP: 7010322565, REGON: 145874778, KRS: 0000401521
Nr konta ING 58 1050 1025 1000 0023 6014 5912

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

Rzeczoznawca: 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.

OCENA

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 samochodu, 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.

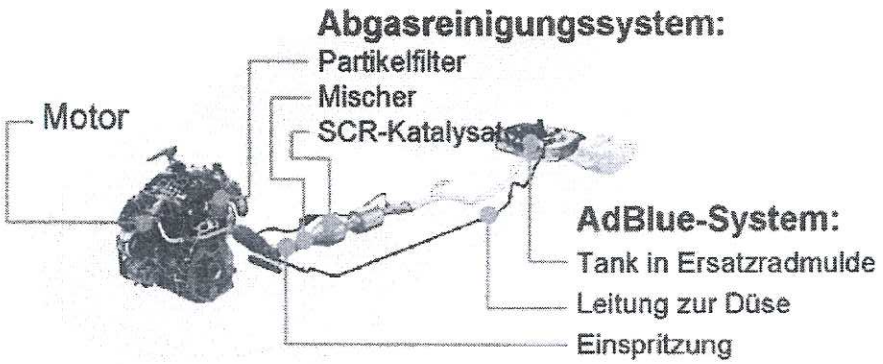
Po zakończeniu przygotowania do produkcji nowego typu samochodu producent zwraca się do władz homologacyjnych z wnioskiem o przebadanie przygotowywanego do wprowadzenia do sprzedaży typu samochodu i sprawdzenie czy jego parametry odpowiadają wymaganiom zawartym w normach i dyrektywach EKG ONZ oraz WE. 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 byłe badane podczas homologacji. Certyfikat Zgodności dołączony do każdego wyprodukowane 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 niejawny) 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 Grypy VW poinformowało, iż podjęto decyzję o zastosowaniu do wszystkich silników wysokoprężnych systemów oczyszczania spalin SRC i AdBlue. Warte podkreślenia 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.

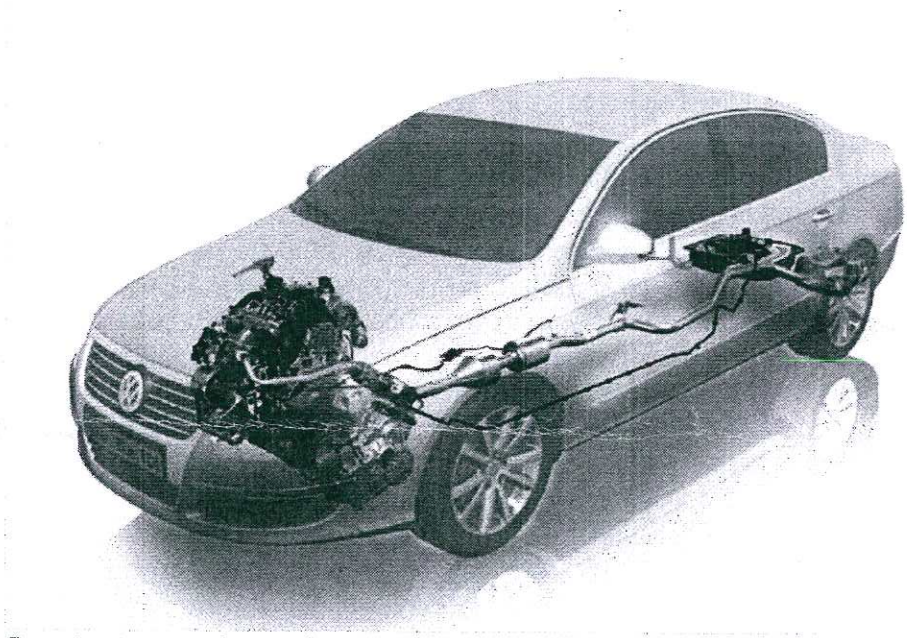


Elementy składowe systemu redukcji tlenków azotu NOx

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 prze 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) dotyczącą 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 praktyczne 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-vw2l.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
PREZES
dr inż. Włodzimierz Sel
.....

ZESPÓŁ RZECZOZNAWCÓW SAMOCHODOWYCH KASKO I ODPOWIEDZIALNOŚCI AUTOMOBILKLUB WARSZAWA Sp. z o.o.
Panel: SERVICE POLSKA
CZŁONEK POLSKI BIURA MOTORYZACYJNEJ
03-805 Warszawa ul. Nowy Świat 75
tel. 622-74-53, 622-74-53, fax 625-03-08

Rzeczoznawca
Rzeczoznawca samochodowej
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 wszcząć 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, MIiR 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

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	03.07.2015
	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 "ŚWIECA 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	kraj 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 rozdzielność 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	MAŁGORZATA 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

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

Rubryka 2 - Nie dotyczy
Brak wpisów

Rubryka 3 - Prokurenci
Brak wpisów

Dział 3

Rubryka 1 - Przedmiot działalności		
1.Przedmiot przeważającej działalności przedsiębiorcy	1	69, 10, Z, DZIAŁALNOŚĆ PRAWNICZA

Rubryka 2 - Wzmianki o złożonych dokumentach			
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

Rubryka 3 - Sprawozdania grupy kapitałowej
Brak wpisów

Rubryka 4 - Przedmiot działalności statutowej organizacji pożytku publicznego
Brak wpisów

Rubryka 5 - Informacja o dniu kończącym rok obrotowy	
1.Dzień kończący pierwszy rok obrotowy, za który należy złożyć sprawozdanie finansowe	31.12.2012

Dział 4

Rubryka 1 - Zaległości
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