



STOWARZYSZENIE OSÓB
POSZKODOWANYCH PRZEZ
SPÓŁKI GRUPY VOLKSWAGEN AG

Warszawa, 1 kwietnia 2016 r.

Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych
Przez Spółki Grupy Volkswagen AG

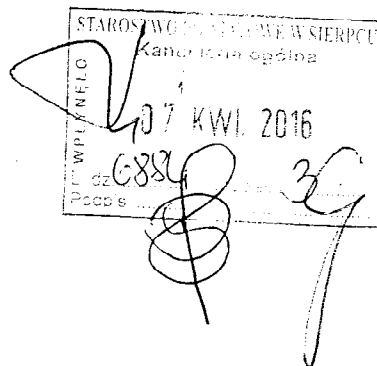
ul. Bagatela 11 lok. 3

00-585 Warszawa

reprezentowana przez Prezesa Zarządu

radcę prawnego Jacka Świecę

BRZ
Cmy



Przewodniczący Rady
Powiatu Sierpeckiego
ul. Świętokrzyska 2a
09-200 Sierpc

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:

263. 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



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:

- 525. <http://info.volkswagen.com/pl/pl/home?tab=check-own-car>
- 526. <http://microsites.audi.com/servicecampaigns/pl-pl/index.html>
- 527. <http://www.seat-auto.pl/serwis/silniki-diesel/sprawdz-swoj-samochod.html>
- 528. <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**¹³².

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

¹³² <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 tlenku 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.

264. 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.

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 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).

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 wysokopreżnych 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 cm³. 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.

Sierpc, dnia 18 kwietnia 2016 roku


BRZ.1510.5.2016

Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych przez Spółki Grupy Volkswagen AG

Na podstawie art. 35 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 roku Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U z 2016r. poz. 23) w związku z art. 2 ust. 3 i art. 10 ust. 1 Ustawy z dnia 11 lipca 2014 roku o petycjach (Dz.U. z 2014r. poz. 1195) – uprzejmie informuję, iż Rada Powiatu w Sierpcu zostanie zapoznana z okolicznościami przedstawionymi w petycji na najbliższej sesji.

O sposobie załatwienia petycji wnoszący sprawę zostanie powiadomiony odrębnym pismem.

Pawle
Mur

19. KWI. 2016
Wysłano dnia
(podpis) 

PRZEWODNICZĄCY RADY
Jan Rzeszutarski