

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 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

Kielszni, 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.

