**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.*

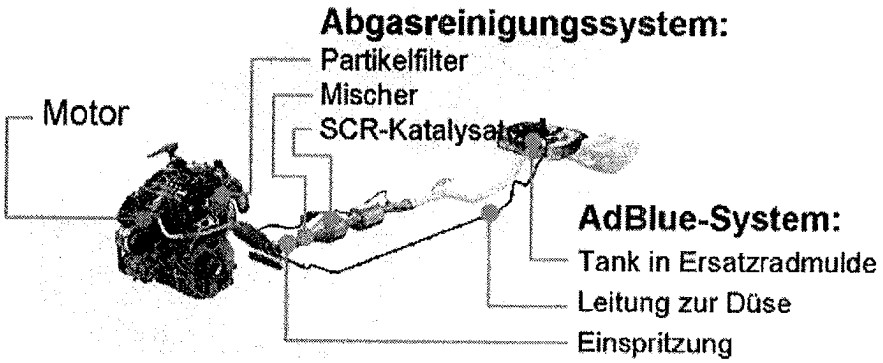
Po zakończeniu przygotowania do produkcji nowego typu samochodu producent zwraca się do władz homologacyjnych z wnioskiem o przebadanie przygotowywanego do wprowadzenia do sprzedaży typu samochodu i sprawdzenie czy jego parametry odpowiadają wymaganiom zawartym w normach i dyrektywach EKG ONZ oraz WE. 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.

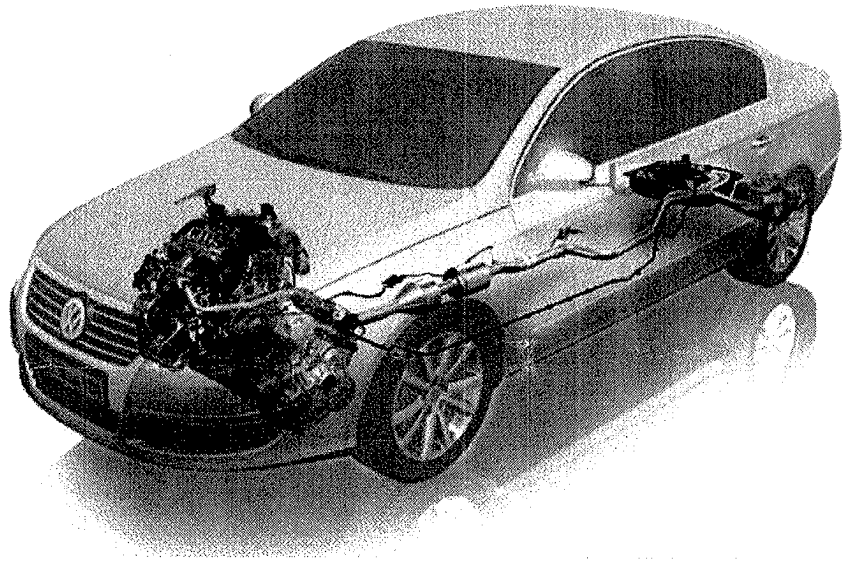



*Elementy składowe systemu redukcji tlenków azotu NOx*

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-KOMISJI I URZĄDZEŃ AUTOMOBILKLUB NOWY SWIAT Sp. z o.o. Polski Związek Motorowy CZŁONEK POLSKIEJ IZBY MOTORYZACYJNEJ 00-950 Warszawa ul. Nowy Świat 35 tel. 692-74-50, 692-74-60, fax 620-63-90

Rzeczoznawca
Rzeczoznawca Motoryzacyjna
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:<br>DODANO: W §7 UST. 3<br>ZMIENIONO: §8 UST. 1; §2 UST. 2; §3; §4; §5 UST. 1<br><br>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:<br>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;<br>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<br>ZMIENIONO: §2. UST. 2; §4; §5 UST. 1<br>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