GOVERNO DE PORTUGAL | MINISTÉRIO DA ECONOMIA

CASO VOLKSWAGEN

Relatório Preliminar

ÍNDICE

1. INTRODUÇÃO 3

2. SÚMULA CRONOLÓGICA 4

3. ANÁLISE SETORIAL 9

4. DILIGÊNCIAS ADOTADAS 18

5. AÇÕES EM CURSO NOS ESTADOS-MEMBROS DA UE 23

6. MEDIDAS EM CURSO 25

7. CONCLUSÕES PRELIMINARES 26

8. ANEXOS 28

1. INTRODUÇÃO

O Despacho n.º 11428/2015, de 13 de outubro, dos Ministros das Finanças, da Economia e do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, criou o Grupo de Trabalho (adiante GT) que tem como missão monitorizar e avaliar as linhas de atuação face aos impactos da crise da Volkswagen, assegurando o respeito pelo ambiente, pela fiscalidade, pelos direitos dos consumidores e pela proteção e salvaguarda dos interesses do Estado Português.

Compõem este Grupo de Trabalho

- O Ministro da Economia;
- O Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
- O Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais;
- O Secretário de Estado Adjunto e da Economia[1];
- O Secretário de Estado da Inovação, Investimento e Competitividade;
- O Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações;
- O Secretário de Estado do Ambiente;
- Um representante da Autoridade Tributária e Aduaneira;
- Um representante da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica;
- Um representante da Direção -Geral do Consumidor;
- Um representante da Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E. P. E.
- Um representante do Instituto Português da Qualidade;
- Um representante do Instituto Português de Acreditação;
- Um representante do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.;
- Um representante da Agência Portuguesa do Ambiente.

O GT realizou três reuniões que tiveram lugar, respetivamente, nos dias 2 e 15 de outubro e 5 de novembro, a par das diversas diligências que cada uma das entidades que compõem o GT desenvolveu na respetiva área de atuação. Nestas reuniões de trabalho, as entidades participantes refletiram sobre os impactos da prática da Volkswagen nas vertentes económica, da proteção dos consumidores proprietários dos veículos, bem como nas vertentes fiscal e ambiental.

Considerando as diferentes áreas de atuação das entidades envolvidas, o GT reuniu toda a informação relevante para o acompanhamento e monitorização do caso, procurou conhecer a reação e a atuação das entidades homólogas dos demais Estados-membros e adotou as diligências que, em cada momento e perante os sucessivos desenvolvimentos, entendeu como necessárias para prosseguir o desiderato que lhe foi fixado.

Não obstante o Despacho n.º 11428/2015 ter estabelecido que o relatório final deveria ser apresentado no prazo de 30 dias contados a partir da constituição do GT, o conhecimento recente de novos factos relevantes, que contribuem para uma maior complexidade de todo o processo, designadamente após o reconhecimento por parte da Volkswagen AG, no início de novembro, de que existem também irregularidades relacionadas com as emissões de dióxido de carbono (CO2) em

[1] Decorrente da alteração orgânica do XX Governo Constitucional, a Secretária de Estado da Economia passa a substituir o Secretário de Estado Adjunto e da Economia.

cerca de 800 mil veículos no total mundial, levou o Governo a determinar o prolongamento dos trabalhos, bem como a apresentação de um relatório preliminar.

Face ao exposto, o prazo para a entrega do relatório final fixado no n.º 5 do Despacho n.º 11428/2015, de 13 de outubro, foi prorrogado, através de novo despacho, pelo tempo que se demonstrar necessário ao cumprimento da missão do GT, designadamente à apresentação ao Governo de uma proposta de linhas concretas de atuação.

2. SÚMULA CRONOLÓGICA

1 – Através de notificação de 18.09.2015 dirigida à Volkswagen AG, a EPA – United States Environmental Protection Agency comunicou a alegada violação da legislação dos Estados-Unidos da América (EUA) relativa ao controle das emissões poluentes, por parte daquele fabricante.

2 – O problema identificado foi indicado como estando centrado na existência de AECDs (*Auxiliary Emission Control Device*) não descritos no processo de aprovação dos veículos. A EPA considerou que a Volkswagen AG produziu e instalou *software* no ECM (*Eletronic Control Module*) dos veículos, que deteta quando os veículos estão a ser objeto de ensaio para verificação do cumprimento da legislação relativa às emissões poluentes.

3 – Segundo a EPA, o referido sistema deteta se o veículo está a ser testado baseando-se em diversos *inputs* os quais incluem a posição do volante, a velocidade do veículo, a duração do período de funcionamento do motor e a pressão atmosférica.

4 – A EPA apurou que os referidos *inputs* seguem os parâmetros do seu ensaio para efeitos de aprovação dos veículos no âmbito das emissões poluentes, tendo observado que durante o referido ensaio o módulo de controlo eletrónico do motor ECM, corria *software* consistente com os limites fixados para as emissões poluentes, verificando-se que em todas as outras situações de utilização normal dos veículo, o ECM corria *software* que reduzia a eficiência do sistema de controle das emissões poluentes (em especial o dispositivo de redução catalítica seletiva ou o filtro de óxidos de azoto (NOx).

5 – Assim, a EPA apurou que o valor das emissões de NOx aumentava entre 10 a 40 vezes acima dos valores máximos permitidos (nos termos da legislação EUA), dependendo do tipo de ciclo de ensaio (urbano, estrada, etc).

6 – A EPA foi alertada para problemas com as emissões destes veículos em maio de 2014, defendendo o fabricante que se tratava de problemas de natureza técnica diversa e condições de utilização dos veículos, imprevisíveis, tendo a Volkswagen AG desencadeado em dezembro de 2014 um processo de *recall* dos veículos para resolução do problema.

7 – Tendo em vista verificar a eficácia do processo de *recall*, a EPA realizou ensaios tanto em laboratório como na estrada, tendo concluído que os resultados daquela ação foram limitados, pelo que foi aprofundado o estudo do problema, com vista a determinar o motivo pelo qual o sistema OBD – *Onboard Diagnostic* não detetava o aumento das emissões poluentes.

8 – Não tendo nenhuma das questões técnicas apresentadas pela Volkswagen AG Justificado adequadamente o aumento das emissões, tornou-se claro que a EPA não iria proceder à aprovação dos designados *model year 2016*, enquanto a Volkswagen AG não apresentasse explicação adequada para a anomalia nas emissões e garantisse que os veículos do *model year 2016* não teriam o mesmo problema.

9 – Só nesse momento a Volkswagen AG admitiu que tinha concebido e instalado um dispositivo manipulador nos veículos em questão, na forma de um algoritmo de *software* sofisticado, que deteta quando um veículo está a ser objeto de ensaio para efeitos de controlo das emissões poluentes.

10 – A notificação da EPA à Volkswagen AG abrangeu a seguinte lista de modelos de veículos, equipados com motores diesel de 2.0 litros:

Model Year	EPA Test Group	Make and Model(s)
2009	9VWXV02.035N	VW Jetta, VW Jetta Sportwagen
2009	9VWXV02.0U5N	VW Jetta, VW Jetta Sportwagen
2010	AVWXV02.0U5N	VW Golf, VW Jetta, VW Jetta Sportwagen, Audi A3
2011	BVWXV02.0U5N	VW Golf, VW Jetta, VW Jetta Sportwagen, Audi A3
2012	CVWXV02.0U5N	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Jetta Sportwagen, Audi A3
2012	CVWXV02.0U4S	VW Passat
2013	DVWXV02.0U5N	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Jetta Sportwagen, Audi A3
2013	DVWXV02.0U4S	VW Passat
2014	EVWXV02.0U5N	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Jetta Sportwagen, Audi A3
2014	EVWXV02.0U4S	VW Passat
2015	FVGAV02.0VAL	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Golf Sportwagen, VW Jetta, VW Passat, Audi A3

11 – Em 20-09-2015 o CEO da Volkswagen AG, Prof. Dr. Martin Winterkorn admitiu publicamente que a Volkswagen AG encarava muito seriamente as alegações de manipulação das emissões poluentes indicadas, nomeadamente pela EPA, afirmando o empenhamento na clarificação de toda a matéria, ordenando uma investigação externa e manifestando o empenho na recuperação da confiança no fabricante e dando a garantia de tudo ser feito para reverter os eventuais prejuízos causados.

12 – Através de comunicado de 22-09-2015, a Volkswagen AG tornou público que segundo a investigação interna efetuada, foi apurado que o problema da manipulação das emissões poluentes abrangia o motor do modelo EA189, envolvendo cerca de 11 milhões de veículos a nível mundial, adiantando estar a estudar medidas para a resolução do problema, mantendo contactos com as autoridades competentes, nomeadamente o *Kraftfahrt-Bundesamt* (KBA), entidade administrativa responsável pela concessão das homologações de modelo de veículos, da Alemanha.

13 - O sistema europeu de homologação de veículos, tem atualmente por base a Diretiva n.º 2007/46/CE que estabelece as exigências técnicas que os modelos de veículos devem cumprir, para poderem ser objeto de homologação, podendo esta ser requerida pelo fabricante, junto de qualquer

dos Estados-membros da Comunidade Europeia (CE), devendo o pedido de homologação ser complementado com os elementos comprovativos da aprovação relativamente às diversas diretivas técnicas especificas (Anexo IV, parte I da Diretiva 2007/46/CE, na sua ultima redação), nomeadamente emissões poluentes, travagem, entre outros elementos.

14 – Os Estados-membros não podem impedir a atribuição de matrícula e a circulação de um veículo, correspondente a um modelo com homologação CE, por motivo da respetiva homologação técnica, não sendo admitido qualquer tipo de inspeção aos veículos, previamente à atribuição de matrícula.

15 – Compete ao serviço da Comunidade Europeia (CE) que concedeu a homologação a um modelo de veículo, assegurar junto do fabricante, que o mesmo cumpre as disposições legais, nomeadamente no que se refere à conformidade de produção, isto é, assegurar que os veículos produzidos estão em conformidade com o modelo de veículo objeto dos ensaios efetuados para concessão da homologação.

16 – No que se refere aos veículos das marcas Volkswagen e Audi, na generalidade dos casos, a homologação CE é concedida pelo KBA, pelo que será esta a entidade que tem responsabilidade por averiguar a eventual falta de conformidade dos veículos matriculados, no caso dos mesmos corresponderem a homologações CE (o que poderá não ser o caso dos veículos matriculados nos EUA, onde esta homologação não é obrigatória), nomeadamente verificar se os veículos produzidos cumprem as exigências técnicas estabelecidas pelas diversas diretivas específicas (caso das emissões poluentes).

17 – No caso dos veículos das marcas Skoda e SEAT, verificou-se a existência de homologações europeias concedidas pelas autoridades do Reino Unido, Bélgica, Luxemburgo e Espanha. Em Portugal, tais homologações não são concedidas.

18 – Foi publicado o despacho n.º 11428/2015, em 13-10-2015, que criou o GT para acompanhamento do assunto das emissões Volkswagen;

19 – Em 14-10-2015 foi recebida a carta da Comissária Europeia Elzbieta Bienkowska dirigida aos Ministros do Conselho da Competitividade, Transportes e Ambiente, com ponto de situação dos desenvolvimentos associados ao problema das emissões Volkswagen;

20 – Através de carta de 15-10-2015, dirigida pelo Ministro dos Transportes da Alemanha aos seus homólogos da União Europeia (UE), foi dado conhecimento de que o KBA notificou a Volkswagen AG da conclusão de que o *software* instalado em certos motores diesel por aquele fabricante, são dispositivos manipuladores para efeitos do n.º 2 do artigo 5 do Regulamento (UE) n.º 715/2007, pelo que foi ordenado à Volkswagen AG a remoção dos referidos dispositivos, devendo o fabricante adotar as medidas necessárias para assegurar a conformidade com a regulamentação em vigor e apresentar evidências de tal facto.

21 – Foi aprovado pela KBA o seguinte calendário proposto pela Volkswagen AG, para apresentação de uma solução geral para as anomalias verificadas:

- Veículos com o motor 2.0 litros: até 21-10-2015

- Veículos com o motor 1.6 litros: até 15-11-2015

- Veículos com o motor 1.2 litros: até 30-11-2015.

22 – Foi ainda informado que o início da ação de *recall* obrigatório dos veículos em causa terá lugar no princípio de 2016, monitorizando o KBA o andamento da referida ação no que se refere aos veículos matriculados com base em homologações concedidas por aquele serviço.

23 – Não foi ainda facultada informação concreta pelas entidades competentes relativamente às homologações CE, variantes e versões que poderão estar em causa, nem consequentemente é conhecido neste momento com exatidão o número de veículos abrangido na UE e em particular em Portugal, decorrendo o seu apuramento das investigações que sobre este assunto o KBA tem vindo a desenvolver.

24 - Só após a identificação dos modelos em causa por parte do KBA e em articulação com a Comissão Europeia, todos os Estados-membros da UE serão notificados para uma atuação comum sobre esta matéria.

25 – Dos contactos com os representantes das marcas em Portugal, nomeadamente SIVA – Sociedade de Importação de Veículos Automóveis SA para o caso das marcas Volkswagen, Audi e Skoda e SEAT Portugal, Unipessoal Ld.ª, foram indicados respetivamente como tendo sido matriculados por aquelas entidades respetivamente 102.140 e 23.351 veículos abrangidos pelo problema em causa.

26 – As referidas entidades suspenderam entretanto a comercialização dos veículos que possuíam, equipados com o motor em questão, sendo o seu número de 217 unidades no caso da SIVA e 37 no da SEAT.

27 – Após apresentação ao KBA pela Volkswagen AG das propostas de solução técnica para a reposição da conformidade dos veículos com a regulamentação relativa às emissões poluentes, serão as mesmas objeto de análise por aquele serviço, para posterior aprovação e implementação, aguardando-se a comunicação do resultado desta fase.

28 – Em 02-11-2015 a EPA enviou uma nova notificação à Volkswagen AG, alegando ter detetado agora nos motores diesel de 3.0 litros a existência de AECDs que através do controle eletrónico do motor também alteram o comportamento do sistema antipoluição dos veículos, consoante os mesmos se encontram em ensaio ou não.

29 – A listagem dos modelos indicados pela EPA como possuindo dispositivos ilegais é a seguinte:

Model Year	EPA Test Group	Make and Model(s)
2014	EADXT03.02UG	VW Touareg
2015	FPRXT03.0CDD	Porsche Cayenne
2016	GVGAJ03.0NU4	Audi A6 Quattro, A7 Quattro, A8, A8L, and Q5

30 – Em 03-11-2015 a Volkswagen AG tornou público que na sequência da auditoria interna que vem promovendo, foram detetadas inconsistências nos valores de CO2 e do consumo de combustíveis

determinados para efeitos das homologações, que apresentavam valores demasiado baixos, informando que o número total de veículos abrangidos será de 800.000, sem precisar em concreto quais as homologações CE abrangidas.

31 – Foi no entanto divulgado que a maioria dos veículos está equipada com motores diesel, o que indicia existirem motores a gasolina que também poderão apresentar incorreções nos seus níveis de emissões poluentes.

32 – Em 03-11-2015 foi recebida a carta da Ministra da Ecologia, do Desenvolvimento Sustentável e da Energia de França, dando conta das ações em desenvolvimento naquele Estado-membro;

33 – Em 05-11-2011 foi recebida a carta dos Comissários Europeus Elzbieta Bienkowska e Miguel Arias Cañete, dirigida aos Ministros da Economia e do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, questionando sobre eventual conhecimento de irregularidades na certificação das emissões de CO2, a qual será respondida dentro do prazo previsto.

34– Em 06-11-2015 o CEO da Volkswagen AG escreve aos diversos ministros das Finanças da União Europeia, assumindo as irregularidades detetadas ao nível do CO2 e informando que o número total de veículos abrangidos será de 800.000. Mais apela a que seja cobrada directamente ao grupo Volkswagen a diferença adicional dos valores dos impostos em falta e não aos clientes/ consumidores.

35 – Em 06-11-2015 o Senhor Herbert Diess, membro da Administração do Grupo Volkswagen e Chairman da marca para as viaturas ligeiras de passageiros, em resposta à missiva, de 29 de outubro, enviada pelo Ministro da Economia, vem confirmar a informação anteriormente veiculada pela Volkswagen, garantido que os proprietários dos veículos não serão chamados a assumir qualquer responsabilidade financeira ou de outra ordem, na sequência da regularização dos veículos, ou de impactos fiscais que venham a ser apurados, os quais serão integralmente suportados pela marca. Mais confirmou a manutenção do investimento em Portugal.

36 – Em 09-11-2015 a Secretária de Estado da Economia, juntamente com equipas representantes dos membros que integram o GT que acompanha o dossiê, reuniu com a SIVA e SEAT Portugal.

3. ANÁLISE SETORIAL

- **Direitos e interesses dos consumidores**

Na vertente dos direitos e interesses dos consumidores importa, em primeiro lugar, considerar a Lei n.º 24/96, de 31 de julho, com as alterações que lhe foram introduzidas pela Lei n.º 85/98, de 16 de dezembro, pelo Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril, pelas Leis n.º 10/2013, de 28 de janeiro, e n.º 47/2014, de 28 de julho, adiante designada Lei de Defesa do Consumidor.

O artigo 3.º da Lei de Defesa do Consumidor elenca um conjunto de direitos, entre os quais se destacam o direito à qualidade dos bens e serviços e o direito à informação para o consumo, direitos estes com reconhecimento constitucional (artigo 60.º da Constituição da República Portuguesa).

O direito à qualidade dos bens e serviços determina que os bens e serviços destinados ao consumo devem ser aptos a satisfazer os fins a que se destinam e a produzir os efeitos que se lhes atribuem segundo as normas legalmente estabelecidas ou, na falta delas, de modo adequado às legítimas expectativas do consumidor.

Por sua vez, o direito à informação para o consumo, concretizado no artigo 8.º da Lei de Defesa do Consumidor, traduz-se no direito do consumidor ser informado de forma clara pelo profissional, tanto na fase de negociações, como na fase de celebração de um contrato, nomeadamente sobre:

- As características principais dos bens e serviços;

- Preço total dos bens;

- A existência de garantia de conformidade dos bens, com a indicação do respetivo prazo e, quando for o caso, a existência de serviços pós-venda e de garantias comerciais, com descrição das suas condições.

O direito à qualidade dos bens e serviços por um lado, e o dever de o fornecedor de bens informar o consumidor sobre a existência de garantia de conformidade dos bens, por outro, conduz à análise do Regime Jurídico das Garantias dos Bens de Consumo, previsto no Decreto-Lei n.º 67/2003, de 8 de abril, com as alterações que lhe foram introduzidas pelo Decreto-Lei n.º 84/2008, de 21 de maio.

Este regime aplica-se aos contratos de compra e venda celebrados entre consumidores e profissionais. Assim, os mecanismos de proteção aqui contemplados aplicam-se nos casos em que os consumidores celebraram contratos de compra e venda com os profissionais que se dedicam à atividade de comércio de veículos automóveis[2]. De acordo com o previsto no seu artigo 2.º, o vendedor tem o dever de entregar ao consumidor bens que sejam conformes com o contrato de compra e venda.

[2] As relações contratuais ocorridas entre particulares e particulares estão pois fora do âmbito de aplicação do regime.

No caso em apreço, tal significa que o vendedor tem a obrigação de entregar ao consumidor um veículo automóvel que esteja em conformidade com o respetivo contrato, ou seja, de acordo com a descrição que dele é efetuada, designadamente quanto à emissão de gases poluentes, na documentação[3] e/ou publicidade referente ao veículo.

Assim, e título meramente exemplificativo, presume-se que os bens não são conformes com o contrato se:

- Não são conformes com a descrição que deles é feita pelo vendedor ou não possuem as qualidades do bem que o vendedor tenha apresentado ao consumidor como amostra ou modelo;

- Não apresentam as qualidades e o desempenho habituais nos bens do mesmo tipo e que o consumidor pode razoavelmente esperar, atendendo à natureza do bem e, eventualmente, às declarações públicas sobre as suas características concretas feitas pelo vendedor, pelo produtor ou pelo seu representante, nomeadamente na publicidade ou na rotulagem.

Na situação em análise, se por via da introdução de dispositivo manipulado o veículo automóvel emite gases cujos valores divergem dos realmente emitidos, ou que divergem dos limites legalmente admissíveis[4], os quais não estão de acordo com o contrato e/ou com a publicidade efetuada, o bem não está conforme e o profissional deverá responder pela falta de conformidade que exista no momento da entrega do bem.

Para garantir a proteção do consumidor permitindo-lhe efetivamente exercer o direito à reposição da conformidade, o legislador estabeleceu uma presunção segundo a qual as faltas de conformidade que se manifestarem num prazo de dois anos a contar da data de entrega de coisa móvel corpórea, presumem-se existentes já nessa data, salvo quando tal for incompatível com a natureza da coisa ou com as características da falta de conformidade.

Tal significa que a falta de conformidade que venha a ser detetada se considera como existente à data em que o veículo afetado tenha sido entregue ao consumidor. Para que a conformidade seja reposta, existem vários meios: a reparação; a substituição do veículo; a redução adequada do preço; ou a resolução do contrato.

No caso em apreço, importa esclarecer que a Volkswagen já apresentou ao Governo Alemão um plano inicial para proceder à resolução do problema relativo ao gás NOx. Entre as medidas já anunciadas em termos gerais, encontra-se a ação de recolha dos veículos afetados destinada a reparar as divergências detectadas, a qual já foi assumida pelo Grupo Volkswagen que se comprometeu a repor a conformidade nos veículos. Este será pois o primeiro passo.

[3] Onde se inclui o certificado de matrícula (DUA-Documento Único Automóvel) referente ao veículo automóvel que contém a informação sobre o veículo, incluindo a relativa a valores de emissão de CO, CO2 e partículas nos motores diesel, e à situação jurídica do mesmo.

[4] Contrariando o Regulamento n.º 715/2007/CE, de 20 de junho, do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos.

Perante os pedidos dos consumidores, terá de se avaliar, caso a caso, se o recurso a outras vias que não a reparação, contraria o princípio da boa-fé ou se afigura abusivo ou desproporcionado considerando o benefício que resultará para o consumidor e o encargo a suportar pelo vendedor.

A prática da Volkswagen e os direitos dos consumidores devem ainda ser analisados à luz do Regime das Práticas Comerciais Desleais, previsto no Decreto-Lei n.º 57/2008, de 26 de março, o qual de forma genérica, veio proibir práticas comerciais desleais nas relações de consumo, concretizando o que são essas práticas comerciais desleais.

Inclui-se na categoria das práticas comerciais desleais a ação enganosa que contenha informações falsas ou que, mesmo sendo factualmente corretas, por qualquer razão, nomeadamente a sua apresentação geral, induza ou seja suscetível de induzir em erro o consumidor em relação a um ou mais dos elementos, designadamente, "As características principais do bem ou serviço, (…), as especificações (…) ou os resultados que podem ser esperados da sua utilização, ou os resultados e as características substanciais dos testes ou controlos efetuados ao bem ou serviço."

Esta prática é tipificada como contraordenação, competindo à Autoridade de Segurança Alimentar e Económica (ASAE) a fiscalização destas práticas, a instrução de processos de contraordenação em caso de ilícitos e a adoção das respetivas decisões incluindo a aplicação de coimas.

Tratando-se de práticas comerciais desleais em matéria de publicidade, a autoridade administrativa competente e dotada de competência sancionatória é a Direção-Geral do Consumidor (DGC).

Independentemente da ação sancionatória que venha a ser prosseguida em matéria de práticas comerciais desleais determina o respetivo regime que o consumidor que tenha sido lesado por efeito de alguma prática comercial desleal pode ser ressarcido nos termos gerais.

- **Técnica/setorial: certificação e acreditação**

O problema da manipulação das emissões de NOx agora detetado, levanta essencialmente a questão das condições de ensaio dos veículos para efeitos da determinação do cumprimento da regulamentação relativa às emissões poluentes.

Este problema surge num momento em que a União Europeia (EU) já havia considerado que o ensaio dos veículos para efeitos de homologação das emissões de escape apenas em laboratório, é insuficiente tendo a Comissão Europeia apresentado um projeto de alteração legislativa com o objetivo de introduzir no processo de homologação ensaios em condições reais de circulação (*Real Driving Emmission*/RDE).

A aprovação deste projeto, que já se encontra concluído, deverá agora sofrer uma aceleração acentuada, tendo em vista dar um sinal a nível mundial do empenhamento da UE no controle da sua indústria automóvel.

Sendo a UE líder a nível mundial da tecnologia dos motores diesel, será de prever em muitos mercados maiores dificuldades à entrada de veículos com motores diesel através da adoção de

regulamentação mais exigente. Porém o recente anúncio por parte da Volkswagen AG da existência de valores alterados ao nível das emissões de CO_2 e do consumo de combustível em cerca de 800.000 veículos, não só com motores diesel, mas também a gasolina, levanta um conjunto de outras questões que importa apurar, num processo em que para conseguir a homologação, o fabricante tem de submeter os veículos a ensaio em laboratórios independentes.

As questões em referência relacionam-se com a avaliação do atual processo de homologação técnica de veículos, i.e., em que medida oferece as necessárias garantias de assegurar a conformidade dos modelos de veículos, com a regulamentação da UE.

Este assunto será certamente objeto de discussão e análise aprofundada por parte de todos os Estados-membros no futuro mais próximo.

Do ponto de vista da certificação voluntária, a Volkswagen Autoeuropa, detém as seguintes certificações:

- Certificação do sistema de gestão da qualidade de acordo com a ISO 9001:2008, válida até 17-11-2016, conferida pelo Vehicle Certification Agency do Reino Unido, entidade acreditada pelo organismo homólogo do Instituto Português de Acreditação (IPAC) (UKAS);

- Certificação do sistema de gestão ambiental de acordo com a ISO 14001:2004, válida até 19-12-2016, conferida pela TUV Nord da República Federal Alemã, entidade acreditada pelo organismo homólogo do IPAC (DAkkS);

- Certificação do sistema da qualidade específico para o sector automóvel de acordo com a ISO/TS 16949:2009, válida até 17-11-2016, conferida pelo Vehicle Certification Agency do Reino Unido, entidade reconhecida no âmbito do IATF.

Todas estas certificações foram concedidas por entidades estrangeiras, estando as duas primeiras cobertas pela acreditação de homólogos do IPAC, não existindo assim impacto direto no sistema nacional de acreditação gerido pelo IPAC.

Estas certificações são concedidas mediante a realização de auditorias por especialistas independentes cujo objetivo não é a deteção de fraudes, mas sim a confirmação dos processos, recursos e meios disponibilizados para atingirem as expetativas comunicadas e acordada. Estando ,aparentemente, a ser cumprida a necessária demonstração da conformidade legal, face à homologação concedida pelo KBA, tal aspeto não é de novo reavaliado na auditoria de certificação voluntária.

Os laboratórios utilizados pela Volkswagen AG para a certificação da conformidade dos veículos produzidos pelo Grupo Volkswagen, estes estão legalmente reconhecidos pelas entidades homólogas do Instituto da Mobilidade e dos Transportes (IMT) noutros Estados-Membros. A não-deteção da fraude por estes laboratórios deve ser atribuída à metodologia de ensaio prevista na legislação europeia e executada por estes laboratórios, uma vez que o mecanismo fraudulento detetava a realização destes ensaios e falsificava o desempenho do motor. Está neste momento em discussão a definição de uma nova metodologia comum de ensaios que previna a eficácia destes mecanismos fraudulentos.

- **Investimento**

O Ministro da Economia promoveu, no dia 16 de outubro, uma conferência telefónica com o Senhor Herbert Diess, membro da Administração do Grupo Volkswagen e Chairman da marca para as viaturas ligeiras de passageiros, na qual participaram também o Secretário de Estado da Inovação, Investimento e Competitividade, Pedro Gonçalves, e o responsável da Autoeuropa em Portugal, António Melo Pires, na qual o Grupo Volkswagen assegurou que o investimento de 677M€ em Portugal seguirá como previsto, não tendo sido minimamente afetado pelo plano de cortes nos investimentos anunciado pela Volkswagen AG. Ainda de acordo com a informação veiculada, a nova unidade de produção entrará em laboração até 2018 com um nível de atividade previsivelmente igual ou superior ao que foi contratualizado com a Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal (AICEP).

Posteriormente, o *Chairman* Herbert Diess, através de uma missiva enviada ao Ministro da Economia, no passado dia 6 de novembro, reiterou a informação anteriormente prestada quanto à manutenção do investimento na Autoeuropa que não será afetada pelo plano de cortes nos investimentos anunciado.

Esta mesma informação é reafirmada, a 11 de novembro, pelo Eng.º António Melo Pires ao Ministro da Economia, dando conhecimento da missiva enviada a este propósito pela VOLKSWAGEN Autoeuropa à AICEP.

- **Ambiental**

A redução significativa das emissões de poluentes atmosféricos, observada nas últimas décadas, resultou numa importante melhoria global da qualidade do ar no país. No entanto, as concentrações de poluentes são ainda elevadas em alguns locais e os problemas de qualidade do ar persistem, em particular em zonas urbanas densamente povoadas.

Portugal, à semelhança de outros Estados Membros, enfrenta problemas de qualidade do ar associados aos elevados níveis do poluente NO_2 com repercussões na saúde humana, principalmente em zonas urbanas com elevada densidade de tráfego automóvel. O setor dos transportes rodoviários contribui com 43% das emissões nacionais de NOx. Como tal, é da maior importância que as medidas comunitárias direcionadas para a redução de emissões deste poluente, nomeadamente nos veículos automóveis, sejam efetivas.

Os transportes constituem também um dos principais setores emissores de gases com efeito de estufa (GEE), representando cerca de 25% destas emissões a nível nacional, tendo sido ainda o setor que mais aumentou as suas emissões desde 1990.

O estabelecimento de limites de emissão de CO2 nos veículos é uma das medidas chave a nível comunitário para fazer face às alterações climáticas e tem sido vista como bem-sucedida. Este panorama poderá estar agora comprometido.

A título de informação refere-se que, os veículos ligeiros novos vendidos na europa apresentam uma média de 123,4 g CO2/km, valor inferior à meta de 130 g CO2/km que os construtores automóveis estavam obrigados a atingir em 2015 (EEA). A meta de emissões de CO2 a atingir pelos construtores automóveis em 2021 é de 95 g CO2/km. Portugal conta-se entre os países cuja média de emissões de CO2 dos veículos novos vendidos em 2014 é menor situando-se nas 109 g CO2/km.

Importará, neste contexto perspetivar uma estimativa do impacto:

- Tendo em conta a informação veiculada pela SIVA e pela SEAT Portugal que aponta para 125.491 veículos afetados em Portugal procedeu-se a uma estimativa preliminar do impacte desta situação nas emissões de NOx.
- Desde logo, é de referir que o número de veículos afetados em Portugal (125.491) representa cerca de 4,8% do total do universo de veículos ligeiros (passageiros +mercadorias) a *diesel* e cerca de 2,8% do total da frota nacional que ronda os 4 milhões de veículos, pelo que os veículos afetados representam uma percentagem diminuta do total da frota.
- Na sequência da análise desenvolvida na Agencia Portuguesa do Ambiente (APA) tendo por base os dados do Inventário Nacional de Emissões, estima-se que o impacte desta situação conduz a um agravamento das emissões nacionais de NOx da ordem dos 1,7%[5] face ao verificado no ano 2013. Este valor deverá ser confirmado quando se tiver acesso a informação técnica detalhada que clarifique qual o grau da manipulação das emissões em causa, o número final de veículos afetados e o seu calendário de entrada no mercado.
- Será também de referir que o NO2[6] apresenta valores acima dos valores limite em algumas cidades Portuguesas, pelo que o incumprimento dos limites de emissões relativas à norma Euro 5, ainda que possa ser relativizado, constitui uma preocupação, sobretudo no que respeita à qualidade do ar nas cidades.
- No que respeita às irregularidades relativas às emissões de CO2 não é ainda possível fazer uma estimativa uma vez que não se conhece o número de veículos afetados em Portugal nem que tipo de manipulação das emissões estará em causa.

[5] A estimativa foi feita em relação ao ano 2013, ano mais recente para o qual se dispõe de informação relativa a emissões de NOx no inventário nacional de emissões,tendo sido assumido que os veículos em causa já se encontravam em circulação nesse ano

[6] O NOx consiste no conjunto de emissões de óxidos de azoto para o qual também contribui o NO_2

- **Fiscal**

Os impactos fiscais resultantes da adulteração das emissões poluentes em motores da Volkswagen AG poderão relevar em primeira linha no âmbito dos impostos que recaem sobre os veículos automóveis em Portugal, i.e., o Imposto sobre Veículos (ISV) e o Imposto Único de Circulação (IUC).

- Imposto sobre Veículos (ISV)

O ISV, devido no momento da introdução no consumo dos veículos automóveis, tem uma taxa com duas componentes: a componente cilindrada e a componente ambiental.

No caso da componente ambiental, a mesma incide apenas sobre os veículos sujeitos à Tabela A, i.e., sobre os veículos automóveis de passageiros e determinados automóveis ligeiros de utilização mista e de mercadorias.

A base tributável da componente ambiental é constituída pelas emissões de dióxido de carbono (CO2), medidas em gramas por quilómetro, existindo vários escalões de emissões de CO2 com taxas progressivas, de modo a penalizar os veículos mais poluentes.

O imposto relativo à componente ambiental é obtido mediante a multiplicação do valor das emissões de dióxido de carbono pela respetiva taxa do escalão, a cujo resultado se subtrai um determinado montante em euros (parcela a abater).

Devido à forte progressividade das taxas que incidem sobre a componente ambiental, existem diferenças muito significativas nos montantes do imposto a pagar, em função das emissões de CO2 que os veículos apresentem, sendo que no último escalão de CO2, a diferença de uma grama nas emissões pode representar uma diferença no valor do imposto a pagar.

O valor total do ISV a pagar corresponde à soma do imposto resultante da componente cilindrada (baseada em 2 escalões de cm3 com taxas progressivas) e da componente ambiental.

Nos veículos a gasóleo é aplicado ainda um agravamento do imposto de 500 euros, caso os veículos ligeiros de passageiros apresentem emissões de partículas iguais ou superiores a 2 miligramas por quilómetro.

Os valores das emissões de CO2 e das partículas, constantes das homologações técnicas do IMT, são fornecidos por entidades europeias credenciadas para o efeito.

- Imposto Único de Circulação (IUC)

No que respeita ao IUC, o respetivo Código (CIUC) veio estabelecer que o IUC obedece ao princípio da equivalência, concretizando o princípio da igualdade através da oneração dos contribuintes na medida do custo ambiental e viário que estes provocam.

O custo ambiental foi internalizado no imposto apenas nos veículos da categoria B, i.e., na tributação que recai sobre os automóveis de passageiros com lotação não superior a 9 lugares, matriculados em Portugal desde 1 de julho de 2007.

Assim, a base tributável deste tipo de veículos é constituída, independentemente do tipo de combustível utilizado, entre outros elementos, pelo "*nível de emissão de CO2 relativo ao ciclo combinado de ensaios constante do certificado de conformidade ou, não existindo, da medição efectiva efectuada em centro técnico legalmente autorizado, nos termos previstos para o cálculo do imposto sobre veículos*" (cf. Art.º 7.º/1/b/CIUC).

As taxas da componente ambiental, atualmente em vigor, são as seguintes:

Escalão de CO2 (gramas por quilómetro)	Taxas (Euros)
Até 120	57,76
Mais de 120 até 180	86,55
Mais de 180 até 250	187,96
Mais de 250	321,99

A estas taxas ainda se deverá aplicar um fator multiplicador, variável em função do ano da primeira matrícula do veículo em Portugal, entre 1 e 1,15.

A questão da adulteração do nível de emissões apenas no que respeita às emissões de NOx, que se colocou inicialmente, não acarreta quaisquer consequências em sede fiscal, dado que o NOx não integra a base tributável de nenhum imposto existente em Portugal.

Contudo, a Volkswagen admitiu, oficialmente, que, para além do NOx, estará também em causa a adulteração do nível de emissões de CO2. A manipulação deste tipo de emissões poderá ter impactos fiscais, que se refletirão através de perda de receita, pois o CO2, como se demonstrou, faz parte da base tributável do ISV e do IUC. Poderá também estar em causa perda de receita fiscal do IVA, atendendo a que o ISV integra a base tributável daquele imposto.

As evidências de manipulações de emissões tornam ainda legítimo equacionar uma eventual perda de receita fiscal em sede de ISV, proveniente da componente relativa à emissão de partículas, no caso dos veículos a gasóleo.

Até à data, não existe informação suficiente que permita calcular, com rigor, os impactos fiscais decorrentes desta fraude. Para tal, será necessário conhecer o número de veículos que foram objeto de adulterações, os valores reais das emissões de CO2 e o período temporal em que as referidas adulterações ocorreram.

Na carta que o CEO da Volkswagen AG enviou à Senhora Ministra das Finanças, em 6 de novembro, o Grupo Volkswagen assumiu o compromisso do pagamento dos valores adicionais de imposto que venham a ser apurados. Na mesma carta, é solicitado que estes valores sejam, por esse motivo, cobrados diretamente ao Grupo Volkswagen, independentemente do sujeito passivo do respetivo imposto. A este respeito importa referir que, apesar de a Volkswagen AG não ser sujeito passivo dos aludidos impostos, existe base legal para a efetivação desta assunção de responsabilidade, porquanto a legislação tributária portuguesa prevê expressamente a possibilidade de o pagamento de dívidas de impostos ser efetuado por terceiro, que não o sujeito passivo devedor.

Nestes termos, o Governo português acionará todos os meios legais e operacionais que permitam recuperar junto do Grupo Volkswagen a receita fiscal que eventualmente se mostre em falta em resultado da adulteração das emissões poluentes.

4. DILIGÊNCIAS ADOTADAS

De forma a assegurar o acompanhamento da situação que afeta os interesses nacionais dos vários países, as entidades que compõem o GT desencadearam de imediato, diversas ações com vista a reunir e trocar informações entre si e também com as diversas autoridades de restantes Estados-Membros da União Europeia.

A DGC solicitou informações às suas homólogas europeias através das redes de cooperação em que participa (Rede RAPEX[7], Comité de Segurança Geral de Produtos[8] e Rede da Cooperação em matéria de Consumidores[9] da UE) e ainda esclarecimentos sobre as eventuais medidas (de investigação, de informação aos consumidores ou outras) a implementar pela Comissão Europeia, através da Direção-Geral da Justiça e dos Consumidores.

Com o objetivo de assegurar a informação junto dos consumidores e do público em geral, a DGC emitiu três Alertas divulgando a disponibilização por parte da Volkswagen, Skoda e SEAT de ferramentas de pesquisa para verificação dos veículos afetados, bem como um documento de Informação sobre os direitos dos consumidores.

Nesta matéria, merece referência que a Comissão Europeia, estando a desenvolver a sua investigação, incentivou os Estados-Membros a desenvolverem as investigações necessárias tendo também solicitado a maior troca de informações entre todos.

Com base na informação recolhida e com os contributos de entidades de outros Estados-membros, foi possível identificar, na generalidade dos Estados-Membros, as autoridades que estão a acompanhar o caso Volkswagen, conforme o quadro que se apresenta.

[7] Que é composta pelos pontos de contacto dos Estados-membros do Sistema Europeu de Alerta Rápido que proporciona a troca rápida de informação (por meio de "notificações" e "reações") entre as autoridades de fiscalização de mercado dos Estados-membros da União Europeia e dos países da AECL* e a Comissão Europeia, quando sejam detetados produtos que apresentem risco grave para a saúde e segurança dos consumidores.

[8] O Comité da Diretiva da Segurança Geral dos Produtos é composto pelos representantes das autoridades responsáveis pela segurança dos produtos nos respetivos Estados-membros. Entre outras tarefas, o Comité emite pareceres sobre os projetos de decisões da Comissão Europeia relacionados com produtos que apresentem riscos graves e imediatos para a saúde e segurança dos consumidores.

[9] Criada pelo Regulamento (CE) n.º 2006/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 27 de outubro, congrega as autoridades responsáveis pela aplicação da legislação de defesa do consumidor. A Direção-Geral do Consumidor é o ponto de contacto nacional da Rede Europeia de Cooperação das autoridades competentes pela aplicação de legislação de defesa dos consumidores (Rede CPC).

EM da UE e países da AECL	Ministérios/Autoridades Nacionais envolvidas
Alemanha	*Ministry for Justice and Consumer Protection (BMJV*) - relativo à proteção dos consumidores; *Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure (BMVI)* - que lidera a investigação.
Áustria	*Federal Ministry of Labour, Social Affairs and Consumer Protection.*
Bélgica	*SPF Economie, Directorate-General for Economic Inspection* - entidade homóloga da DGC.
Chipre	*Competition and Consumer Protection Service* - relativo à proteção dos consumidores; *Road Transport Department of the Ministry of Transport, Communications and Works.*
Dinamarca	Grupo de Trabalho composto por: *Ministry of the Environment and Food (Danish Environmental Protection Agency);* *Ministry of Transport and Building (Danish Transport and Construction Agency).*
Eslováquia	*Ministry of Transport, Construction and Regional Development.*
Espanha	*Ministerio de Industria, Energía y Turismo.* *Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad - Agencia Española de Consumo Seguridad Alimentaria y Nutrición* - homóloga da DGC e da ASAE.
Finlândia	*Ministry of Transport and Communication;* *Ministry of Employment and the Economy;* *Ministry of The Environment;* *Ministry of Finance;* *Finnish Transport Safety Agency (Trafi);* *Finnish Competition and Consumer Authority*.
França	*Ministère de l'Économie, de l'Industrie et du Numérique, Dirección Générale de la Concurrence, de la Consommation et de la Répression des Fraudes (DGCCRF)* - homóloga da DGC e da ASAE.
Hungria	*National Traffic Authority* - autoridade competente para homologação e proteção dos consumidores na área dos veículos.
Irlanda	*Department of Transport, Tourism and Sport;* *Department of the Environment, Community and Local Government*.
Itália	*Ministry of Transportation and Infrastructures;* *Ministry for Environment;* *Authorities for Consumer Protection (Competition Agency);* *Italian Competition Authority.*
Lituânia	*Ministry of Environment;* *Ministry of Transport and Communications.*
Malta	*Malta Competition and Consumer Affairs Authority (MCCAA) (Regulatory Affairs Directorate)* - relativamente à colocação no mercado; *Transport Malta* - relativamente aos veículos já registados.
Noruega	*Norwegian National Authority for Investigation and Prosecution of Economic and Environmental Crime (ØKOKRIM)* - A investigação será conduzida em cooperação com as Alfândegas e a *Norwegian Public Roads Administration*.
Reino Unido	*Department of Transport* - lidera este assunto; *Vehicle Certification Agency* - conduz os testes sobre as emissões.
Suécia	*Swedish Transport Authority* - é a principal responsável nesta matéria.
Suíça	*ASTRA/FEDRO [Federal Roads Office]* – autoridade competente.

Por outro lado, a informação recolhida permitiu ter a visão sobre as medidas que estão a ser implementadas, quer em matéria de defesa do consumidor, quer nas restantes vertentes, pelos vários países da Europa.

Na sequência das reuniões do GT, a DGC e o IMT, reuniram-se para discutir as áreas de atuação comum com vista a proteger os direitos dos consumidores proprietários dos veículos afetados.

São, igualmente, de destacar as reuniões de trabalho do então Secretário de Estado Adjunto e da Economia e da atual Secretária de Estado da Economia com a SIVA - Sociedade de Importação de Veículos Automóveis, S.A, representante em Portugal das marcas Volkswagen, Audi e Skoda[10], e ainda com a SEAT Portugal[11], que contaram com a participação da DGC e do IMT.

Foi transmitida informação detalhada sobre o número de veículos afetados em Portugal e discutido o impacto da prática fraudulenta, tendo o Governo exprimido as preocupações relacionadas com os direitos dos consumidores proprietários dos veículos e a forma como será efetuada a ação de recolha dos veículos para reparação e com as consequências desta crise nas atividades económicas das duas entidades. Foi apurado que a SIVA disponibilizou uma linha telefónica para esclarecimento dos clientes desde o anúncio público da manipulação do dispositivo pelo Grupo Volkswagen, tendo-se observado um maior volume de chamadas no período entre 2 e 12 de outubro[12], período onde igualmente se verificou um aumento do volume de comunicações através de *e-mails*[13] para o apoio ao cliente e logo após entre 5 e 9 de novembro imediatamente após a notícia sobre as emissões de CO2 e os 800.000 veículos afetados no plano mundial. No caso da SEAT Portugal também foi partilhada informação relacionada com o número de clientes que acederam à ferramenta de pesquisa dos veículos afetados (11450 pesquisas), e com o número de contactos diretos para a SEAT Portugal (420 contactos), sendo que neste âmbito 16 são reclamações e 403 são pedidos de informação. De acordo com a SEAT Portugal as questões colocadas prendem-se com os procedimentos que deverão ser desenvolvidos, com os aspetos fiscais e com a troca de veículo ou resolução contratual.

Na sequência destas reuniões e dos contactos efetuados pela DGC e do IMT foi atualizada a informação sobre o número de veículos afetados, incluindo informação sobre o número de veículos abrangidos pela garantia legal dos dois anos, a seguir indicada.

[10] Inclui SIVA, SIVA Serviços, AAOO e LGA, contando com 110 concessionários e 191 oficinas autorizadas.
[11] Cuja rede inclui 98 concessionários.
[12] Registando-se o valor mais elevado - 690 chamadas - no dia 7 de outubro.
[13] Registando-se no dia 6 de outubro um número de 961 comunicações.

Número de veículos que estarão afetados em Portugal:

Volkswagen	*56 441*
Audi	*36 815*
Skoda	*8 884*
TOTAL	**102 140**

(Fonte: SIVA)

SEAT	**23 351**

(Fonte: SEAT)

Número de veículos que se encontram abrangidos pela garantia legal de 2 anos:

Volkswagen	**5823**
Audi	**5702**
Skoda	**1535**
TOTAL	**13060**

*Considerando que as viaturas foram entregues a partir de 1 de outubro de 2013.

SEAT	**4 464****

****Considerando que as viaturas foram entregues a partir de 1 de novembro de 2013.

Como se referiu, a DGC é a autoridade competente para fiscalizar, instruir os processos de contraordenação e aplicar as respetivas coimas e sanções acessórias quando estejam em causa infrações ao regime jurídico da publicidade ou práticas comerciais desleais em matéria de publicidade. Foi, pois, neste enquadramento que a Direção-Geral solicitou à SIVA e à SEAT Portugal o envio das mensagens publicitárias relativas aos veículos abrangidos para proceder à respetiva análise à luz do Regime das Práticas Comerciais Desleais, do Código da Publicidade e do Decreto-Lei n.º 304/2001, de 25 de novembro, com a redação que lhe foi dada pelo Decreto-Lei n.º 184/2005, de 25 de novembro, que estabelece a obrigatoriedade de indicar na publicidade de veículos novos, os dados relativos ao consumo oficial de combustível e às emissões específicas oficiais de CO2, análise ainda em curso.

Importa, igualmente, referir que no âmbito da estreita cooperação existente entre as diversas entidades que compõem o Sistema de Defesa do Consumidor, a Direção-Geral obteve informação sobre o tipo de questões que os proprietários dos veículos afetados vêm colocando ao Centro de Arbitragem do Setor Automóvel (CASA), a entidade de resolução alternativa de litígios de consumo competente para os conflitos de consumo decorrentes, designadamente, da prestação de serviços de assistência, manutenção e reparação automóvel, da revenda de combustíveis, compra e venda de peças e compra de veículos novos e usados. Os pedidos de informação recebidos pelo CASA, perto de 100, incidiram, designadamente, sobre procedimentos que irão ser adotados para reparar os veículos, incluindo os direitos dos consumidores caso as reparações alterem os consumos, eficiência

e vida útil do veículo, os direitos dos consumidores quando o veículo esteja fora do prazo da garantia legal de dois anos, a eventual obrigatoriedade de entrega do veículo aos representantes do Grupo Volkswagen e opção de substituição do veículo ou resolução do contrato.

No que respeita às homologações europeias de modelo de automóveis concedidas a veículos das marcas do grupo Volkswagen, as mesmas foram atribuídas pelos serviços homólogos do IMT da Alemanha, Reino Unido, Espanha, Bélgica e Luxemburgo.

Sendo em primeira linha estas as entidades responsáveis pelas homologações (que os restantes Estados-membros têm obrigatoriamente de aceitar como se por si tivessem sido concedidas) e tendo elas a obrigação de em conjunto com o fabricante encontrarem as soluções mais adequadas para repor a legalidade, foi solicitada pelo IMT a cada uma daquelas entidades a indicação das homologações CE que concederam nas quais tenham sido identificadas distorções em matéria da redução das emissões poluentes.

Paralelamente, foi solicitada informação à SIVA na qualidade de representante das marcas Volkswagen, Audi e Skoda e à SEAT Portugal, representante da marca SEAT, no sentido de identificarem todas as homologações CE de que aquelas marcas são detentoras, com eventual detalhe relativamente à designação dos modelos/variantes/versões que são abrangidas pelo problema em causa, bem como a indicação do número de veículos que, não estando ainda matriculados se encontram para comercialização. Foi também dado conhecimento do problema relativo às emissões dos veículos do Grupo Volkswagen à Autoridade Tributária (AT).

Em resposta aos pedidos de informação remetidos aos representantes das marcas em questão, ambos remeteram listagens de modelos/variantes/versões que segundo informação do fabricante estarão abrangidos pelo problema, totalizando no caso das marcas VOLKSWAGEN, Audi e Skoda, 102.140 veículos e no caso da SEAT, 23.351.

Na sequência de carta com data de 15-10-2015, do Ministro dos Transportes da Alemanha dirigida aos seus homólogos da UE, tomou-se conhecimento do calendário fixado pelas autoridades da Alemanha à Volkswagen, para apresentação de soluções técnicas para os problemas verificados nos motores diesel 1.2, 1.6 e 2.0 litros.

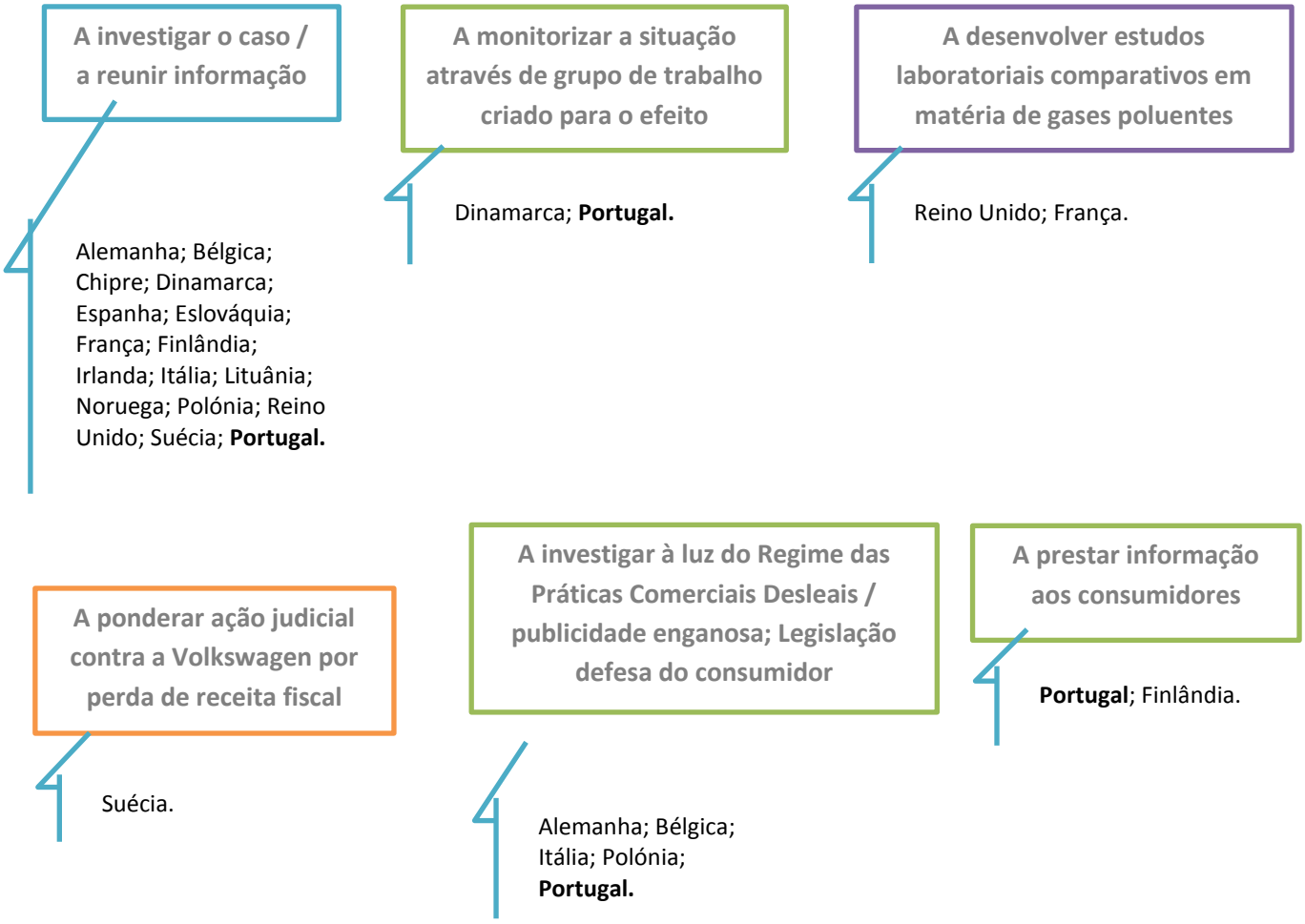
Importa salientar que, até ao momento, não foi recebida resposta aos diversos ofícios remetidos pelo IMT às entidades congéneres que concederam homologação a veículos do Grupo Volkswagen, pelo facto de ainda se encontrar em fase de determinação em conjunto com o fabricante, a natureza técnica do problema, a sua dimensão e o estudo das possíveis soluções a implementar.

Na vertente económica, foram efetuados contactos com a Volkswagen AG e a Autoeuropa. A AICEP foi informada de que não está prevista qualquer alteração ao investimento em curso, estando o mesmo a decorrer nos termos previstos e a fábrica a laborar ao seu ritmo normal. Esta informação foi ratificada, em missiva remetida pelo Presidente do Conselho da Gerência da Volkswagen Autoeuropa a 11 de novembro.

Por outro lado a APA assegurou a representação de Portugal na reunião dos diretores-gerais de ambiente da UE realizada a 8 de outubro, onde esta temática foi abordada. Encontram-se em curso contactos com entidades homólogas de outros Estados Membros tendo em vista obter informação mais detalhada relativa às medidas implementadas e em curso.

5. AÇÕES EM CURSO NOS ESTADOS-MEMBROS DA UE

Apresentam-se, em esquema, as ações que estão a decorrer nos diferentes países, sendo facilmente percetível que o Governo português está na linha da frente do acompanhamento e monitorização e do problema, quer a nível de coordenação interna entre os diversos organismos, quer a nível de coordenação com os nossos parceiros europeus:



Assim, os Estados-membros da UE encontram-se a acompanhar o assunto ao mais alto nível nos ministérios respetivos, sendo que, tal como referido anteriormente, só alguns Estados-membros da UE têm a capacidade laboratorial necessária à realização de testes para verificar a questão das emissões fraudulentas dos veículos com motor diesel.

A maior parte dos Estados-membros da UE aguarda esclarecimentos precisos por parte do KBA sobre este tema.

Salvo o caso de Espanha, que adotou uma medida cautelar para impedir a venda dos veículos em fim de série do Grupo Volkswagen, verifica-se que a suspensão da venda de veículos nos vários Estados-membros da UE foi iniciativa do respetivo importador da marca e não das autoridades nacionais.

Tendo em vista evitar uma duplicação de esforços, foi solicitado pelos Estados-membros à CE um papel de coordenação e centralização de todos os elementos relativos a este processo.

Neste contexto a CE estabeleceu uma plataforma informática dedicada à partilha de toda a informação sobre o tema das emissões fraudulentas.

A CE definiu como objetivo principal nesta fase, a recolha de toda a informação possível sobre as investigações e os ensaios que estão a ser realizados pelas autoridades nacionais, para poder posteriormente definir um procedimento harmonizado a ser seguido pelos Estados-membros da UE.

Para esse efeito foi constituído um subgrupo de trabalho integrando os Estados-membros da UE que se encontram a efetuar as suas investigações a nível interno, composto nomeadamente pela Alemanha, França, Itália, Reino Unido, Espanha, Luxemburgo e Holanda. Este grupo contará com a coordenação do *Joint Research Centre* (Laboratório que apoia a Comissão Europeia) no âmbito dos ensaios a propor para se alcançarem programas similares e evitar desvios entre as opções e caminhos seguidos pelas autoridades que já realizam trabalho específico de campo.

Deste modo, encontra-se estabelecida uma primeira etapa para recolha de informação tendo em vista harmonizar os procedimentos de ensaio, uma segunda etapa a concretizar até ao final do ano, para definir o procedimento a seguir e uma terceira etapa para o início da realização dos ensaios prevista para começar em 2016.

Importa ainda salientar que regra geral, o tema tem estado a ser abordado prioritariamente na ótica de defesa do consumidor. No caso da Alemanha, como é sabido, estão a decorrer investigações em vários domínios. Na generalidade dos países europeus, em matéria ambiental, a informação é ainda muito escassa.

A nível da CE, estão em curso desenvolvimentos legislativos relativos à revisão dos regulamentos das normas EURO[14] e aos procedimentos para melhoria dos testes para medição das emissões de veículos em condições reais de condução (RDE), prevendo-se a introdução e implementação destes procedimentos, o mais tardar em 2017.

[14] Proposta de Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho que altera os Regulamentos (CE) n.º 715/2007 e (CE) n.º 595/2009, no que respeita à redução de emissões poluentes dos veículos rodoviários

6. MEDIDAS EM CURSO

I. O GT continuará a acompanhar a atuação das autoridades de homologação dos Estados-membros que concederam homologações de modelo de veículos do Grupo Volkswagen, com vista à resolução técnica das anomalias dos veículos em questão.

II. O GT disponibilizará aos consumidores e público em geral um conjunto de perguntas e respostas (FAQ) sobre o tema de forma a contribuir para o reforço do direito à informação.

III. Sabendo-se que a ação de recolha dos veículos deverá ocorrer a partir de janeiro de 2016 pela Volkswagen, será uma constante preocupação do GT tranquilizar todos os proprietários com a informação de que a marca irá reparar o problema, chamando as viaturas às oficinas para a correção do *software* em causa.

IV. A DGC irá disponibilizar no Portal do Consumidor em www.consumidor.pt uma área reservada com informação sobre o caso Volkswagen e difundirá pelos seus parceiros públicos - municípios, entidades reguladoras sectoriais, outros serviços públicos – e privados – associações de consumidores, centros de arbitragem de conflitos de consumo e organizações não-governamentais.

V. O GT continuará a desenvolver o seu trabalho em estreita e permanente articulação com SIVA e com a SEAT Portugal, no sentido de ver esclarecidos todos os pormenores relacionados com as ações de recolha dos veículos de forma a garantir a proteção dos interesses dos proprietários que eventualmente possam ficar impedidos de utilizar a sua viatura. Continuar-se-á a apurar quais as medidas adicionais consideradas pelo Grupo VOLKSWAGEN para responder às pretensões dos consumidores.

VI. No âmbito do GT, todas as entidades e organismos nele representados, farão o acompanhamento do desenvolvimento do caso nos restantes Estados-Membros para, se necessário, articular com as entidades homólogas o desenvolvimento de ações conjuntas.

VII. Encontra-se agendada para o dia 24 de novembro, uma visita técnica ao KBA (autoridade de homologação da Alemanha), sendo que a delegação será constituída por um representante da DGC, um representante do IMT e um representante da APA.

7. CONCLUSÕES PRELIMINARES

- O fabricante Volkswagen AG admitiu a manipulação das emissões poluentes em motores diesel de 1.2, 1.6 e 2.0 litros, em particular no que se refere ao NOx.

- A referida manipulação integra tecnicamente o conceito de dispositivo manipulador para efeitos do n.º 2 do artigo 5 do Regulamento (UE) n.º 715/2007, sendo proibida a sua utilização.

- Os referidos motores foram instalados em veículos das marcas Volkswagen, Audi, Skoda e SEAT.

- Segundo o fabricante, a adulteração abrange os motores diesel do modelo EA 189, não tendo os motores EURO 6 o mesmo problema.

- O KBA, autoridade de homologação da Alemanha, determinou ao fabricante Volkswagen AG, um calendário para apresentação de soluções técnicas a implementar nos motores em causa para reposição da sua conformidade com a regulamentação da UE, determinando que se inicie o *recall* obrigatório dos veículos no início de 2016.

- Foram concedidas homologações CE a veículos do grupo Volkswagen AG pelos serviços administrativos não só da Alemanha, como do Reino Unido, Espanha, Bélgica e Luxemburgo. Em Portugal, tais homologações não são concedidas.

- Até ao momento as entidades oficiais não confirmaram quais as homologações/variantes/versões abrangidas pelo problema em causa, nem a indicação concreta dos veículos que terão de ser objeto de *recall*.

- De acordo com informação dos representantes das marcas em Portugal, o seu número será de 102.140 no caso das marcas VOLKSWAGEN, Audi e Skoda e 23.351 no caso da SEAT Portugal.

- O número de veículos efetivamente abrangido poderá ser residualmente superior, tendo em conta a atribuição nacional de matrícula a veículo importados diretamente pelos seus proprietários.

- O fabricante Volkswagen AG admitiu entretanto que foram detetadas incongruências nos valores das emissões de CO2 e do consumo, que se apresentam demasiado baixos nas homologações dos veículos, que poderão vir a ser objeto de retificação.

- Não existe de momento informação mais precisa sobre esta nova questão relacionada com as emissões de CO2.

- Resulta de todo o problema em causa, que o método de controlo das emissões poluentes, para efeitos de concessão de homologação de modelo de veículos em vigor na UE, apresenta insuficiências que não só dão origem a um desfasamento entre os valores das emissões obtidos para efeitos de homologação e em circulação real, como permitem margem para manipulações.

- O controlo das emissões poluentes para efeitos de concessão de homologação tem de passar a incluir para além de testes em banco de potência, ensaios em condições reais de circulação (RDE), de forma a poderem ser obtidos resultados consistentes com a realidade.

- O Grupo Volkswagen garantiu que assumirá o pagamento dos valores adicionais de imposto que venham a ser apurados.

- Importa reforçar que o problema da manipulação das emissões dos gases poluentes não coloca em causa a segurança dos veículos.

8. ANEXOS

1 – Carta da VOLKSWAGEN ao Ministro da Economia

2 – Despacho n.º 11428/2015, Constituição do GT

3 – Comunicado da VOLKSWAGEN

4 – Nota da CE

5 – Comunicado da VOLKSWAGEN

6 – Carta do Ministro dos Transportes e Infra-estruturas alemão aos seus homólogos

7 - Carta da Comissária Europeia Elzbieta Bienkowska

8 – Carta do Chairman da VOLKSWAGEN, Matthias Muller

9 – Carta do Ministros dos Transportes e Infra-estruturas alemão aos seus homólogos

10 – Carta da AICEP ao Chairman da VOLKSWAGEN

12 – Comunicado do Ministério da Economia

13 – Carta do Conselho Europeu

14 – Carta da Ministra da Ecologia, do Desenvolvimento Sustentável e da Energia de França,

15 – Carta do Ministro da Economia ao Board da VOLKSWAGEN

16 – Comunicado da VOLKSWAGEN

17 - Carta dos Comissários Europeus Elzbieta Bienkowska e Miguel Arias Cañete

18 – Carta do CEO da VOLKSWAGEN à Ministra das Finanças

19 - Carta do Board da VOLKSWAGEN ao Ministro da Economia

20 – Comunicado do Ministério da Economia

21 – Carta da AutoEuropa ao Ministro da Economia

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT 38436 WOLFSBURG DEUTSCHLAND

BRIEFFACH 1882

Mr. António Pires de Lima
Minister of Economy
Rue da Horta Seca, 15
1200-221 Lisboa
Portugal

IHRE ZEICHEN
IHRE NACHRICHT
UNSERE ZEICHEN
05361-9-78623 DURCHWAHL
05361-9-20654 TELEFAX
E-MAIL

1st October 2015 DATUM

Dear Mr. Pires de Lima,

The US authorities EPA and CARB have discovered irregularities in diesel vehicles manufactured by Volkswagen Group. This leads to higher emissions in real driving compared to emission data gained in test beds. We are painfully aware of the fact that Volkswagen has lost trust of its customers, the public and not least the government through the irregularities found in the exhaust systems in diesel vehicles. Volkswagen will take all necessary actions to regain trust – through rectifications of the cars, through wholehearted clarification of the facts and through measures which will ensure that such a misconduct will never happen again.

Once again, we explicitly would like to ensure you of our willingness to cooperate fully and to provide complete transparency. The incident is already being investigated thoroughly. Last Friday, the Supervisory Board of Volkswagen AG made some important decisions on the future management and organisational structure of the Group, thus laying the foundations for the new start that is now so necessary. Initial structural and staffing adjustments have already been made, and the Supervisory Board of Volkswagen AG will continuously monitor the full investigation of the incidents with the support of German and US lawyers.

In the European Union (EU28) 8,0 million EA 189 EU5 1.2-litre, 1.6-litre and 2.0-litre diesel engines are affected. We are currently assessing whether these engines comply with statutory requirements.

We would like to emphasise one thing in particular: **all new Volkswagen Group vehicles fitted with Euro 6 compliant diesel engines currently on sale in the European Union comply with the statutory requirements and with environmental standards.**

We are currently working intensively on a binding action plan and time schedule for the rectification of these faults. The creation and implementation of this action plan is being monitored closely by the Federal Motor Transport Authority (KBA), which has sole responsibility for the European registration of vehicles made by the

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT
38436 WOLFSBURG
DEUTSCHLAND
TELEFON +49 5361 9-0
TELEFAX +49 5361 9-28282
VW@VOLKSWAGEN.DE

EHRENVORSITZENDER DES AUFSICHTSRATS:
KLAUS LIESEN

VORSTAND:
MATTHIAS MÜLLER – VORSITZENDER

HERBERT DIESS
FRANCISCO J. GARCIA SANZ
JOCHEM HEIZMANN
HORST NEUMANN
HANS DIETER PÖTSCH
ANDREAS RENSCHLER
RUPERT STADLER

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT
SITZ: WOLFSBURG
AMTSGERICHT BRAUNSCHWEIG
HRB 100484

MINISTÉRIO DA ECONOMIA
GABINETE DO MINISTRO
ENTRADA 8974 DATA 08/10/15
CLASSIFICAÇÃO 20.087/16

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Volkswagen brand. The KBA requires Volkswagen to submit the action plan by October 7. In accordance with Directive 2007/46/EC, the KBA will decide on all issues related to EC vehicle type approval, and its decision will apply to all Member States.

Therefore, we would like to ask you to take into account the procedures specified by the KBA and the deadline of October 7. As requested, we will provide a binding declaration on how the technical issue can be rectified and how long the corresponding measures will take. We will provide our customers personally with comprehensive information. We will offer technical solutions to our customers, ranging from newly developed software through to possibly newly developed hardware components to ensure that the customers' vehicles comply with the legal requirements. Of course Volkswagen Group will cover all costs.

In no way do the deviant emissions impair safety in real-world conditions. The technical deviations under test bench conditions have no effect on safety when driving. **All of the vehicles concerned are absolutely safe and roadworthy.**

We are aware that the misconduct of some few people has caused substantial damage to the whole company. However: Volkswagen is a strong company with 12 brands out of seven European states and about 465.000 employees in 65 European sites. Volkswagen will overcome this crisis with the strengths of its people.

We will be happy to explain our activities and the action plan agreed with the KBA after October 7, and will gladly meet with you in person to do so.

Yours sincerely,

Matthias Müller
Chairman of the Board of Volkswagen AG

Dr. Herbert Diess
Member of the Board of Management of Volkswagen AG
Chairman of the Board of Management of the Volkswagen Passenger Cars brand

Copy
Mr. Jorge Moreira da Silva, Minister for Environment, Spatial Planning and Energy

Concelho	Identificação	Designação
Setúbal	PM 13/Setúbal	Quartel da Azeda de Baixo
Setúbal	PM 25/Setúbal	Edifício da Praça do Bocage
Setúbal	PM 28/Setúbal	Estrada de serventia da Bateria do Casalinho
Setúbal	PM 33/Setúbal (parte)	Carreira de tiro da Fonte da Talha
Setúbal	PM 37/Setúbal	Bateria de Albarquel e posto de comando
Setúbal	PM 38/Setúbal	Bateria do Outão
Setúbal	PM 39/Setúbal	Moinho da Desgraça, terrenos anexos e postos de comando das baterias
Sintra	PM 23/Sintra (parte)	Talhão 8, a destacar do PM 23/Sintra —Quinta Nova de Queluz
Sintra	PM 23/Sintra (parte)	Quinta Nova de Queluz
Sintra	UI 413	Granja do Marquês (DF Sintra)
Tomar	PM 1/Tomar (parte)	Quartel de São Francisco
Tomar	UI 431	Instalações Chorafome
Torres Novas	PM 1/Torres Novas	Edifício do Antigo Hospital (*a*)
Torres Novas	PM 2/Torres Novas	Quartel de Torres Novas (*a*)
Torres Novas	PM 4/Torres Novas	Mina de Bueno Amor (*a*)
Torres Novas	PM 9/Torres Novas	Picadeiro Exterior (*a*)
Valença	N1.04.F01.11	Posto de Vigilância S. Pedro da Torre
Vila do Porto	PM 11/Vila do Porto	Terreno dos Cabrestantes
Vila Franca de Xira	UI 691	Vivenda do Comandante
Vila Franca de Xira	UI 692	Vivenda no Bairro das OGMA
Vila Nova da Barquinha	PM 5/Vila Nova da Barquinha	Central Elevatória do Zêzere ou Lagar do Rio
Vila Praia da Vitória	UI 506	Centro de Emissores/Antigas Instalações Ajuda Rádio
Vila Praia da Vitória	UI 508	Comunicações UHF, VHF
Vila Praia da Vitória	UI 511 (parte)	Parcelas a destacar fora do corredor de acesso
Vila Praia da Vitória	UI 512 (parte 1)	Zona da Secção de Recrutamento de Pessoal Civil
Vila Praia da Vitória	UI 512 (parte 2)	Zona em frente à Secção de Recrutamento
Vila Praia da Vitória	UI 512 (parte 3)	Terreno rústico sob o corredor de acesso à praia
Vila Praia da Vitória	UI 513 (parte)	Estrada Militar Juncal (estrada de transporte de pedra — 3.º troço)
Vila Praia da Vitória	UI 516	Doca Pesca
Vila Praia da Vitória	UI 517 (parte)	Bairro de Sargentos e terrenos contíguos
Vila Praia da Vitória	UI 526	Depósitos de Combustível 1330 e 1331
Vila Praia da Vitória	UI 527 (parte)	Depósito de Combustível 1340
Vila Praia da Vitória	UI 528	Depósitos de combustível 1341 e 1342 e depósito de água 1343
Vila Praia da Vitória	UI 529	Central de Bombagem dos Depósitos de Combustível
Vila Praia da Vitória	UI 536 (parte)	Centro de Comunicações de Agualva
Vila Praia da Vitória	UI 544 (parte)	Caminho Militar de Caldeira
Vila Praia da Vitória	UI 545	Agropecuária
Vila Praia da Vitória	UI 550	Centro de Comunicações
Vila Praia da Vitória	UI 553	Paióis do Cabrito 1
Vila Praia da Vitória	UI 554	Paióis do Cabrito 2
Vila Praia da Vitória	UI 559	Centro de Recetores da BA 4
Vila Praia da Vitória	UI 561	Depósitos de Combustível enterrados do Pico do Celeiro
Vila Praia da Vitória	UI 564	Terrenos da exploração da Pedra
Vila Praia da Vitória	UI 572	Terreno no Monte da Guia — Ermida
Vila Praia da Vitória	A4.07.M04.11	Terreno com 2904 m²
Vila Real	PM 14/Vila Real (Parte)	Fraga da Almotolia
Viseu	PM 2/Viseu	Carreira de tiro de Fragosela

(*a*) Imóveis com processo de ocupação a regularizar com o MAI (PSP e GNR).
(*b*) Dependente da relocalização dos equipamentos de comunicação existentes.
(*c*) Regularização de ocupação de parcela com 1355 m², pela CMFF.

208994293

MINISTÉRIOS DAS FINANÇAS, DA ECONOMIA E DO AMBIENTE, ORDENAMENTO DO TERRITÓRIO E ENERGIA

Gabinetes da Ministra de Estado e das Finanças e dos Ministros da Economia e do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia

Despacho n.º 11428/2015

No final do passado mês de setembro foram conhecidos publicamente resultados de testes a emissões poluentes de viaturas equipadas com motores *diesel* da marca *Volkswagen*, concluindo-se pela existência de viaturas equipadas com um dispositivo que permite a manipulação de informação relativa a emissões poluentes.

Tais testes levaram a Volkswagen a admitir que possam existir 11 milhões de viaturas nestas circunstâncias, e em Portugal, de acordo com informação divulgada pela SIVA, estima-se que existam cerca de 94 mil viaturas das marcas *Volkswagen*, *Audi* e *Škoda* afetadas.

Considerando ser imprescindível que Portugal antecipe os impactos da crise da Volkswagen, designadamente as implicações ao nível económico, ambiental, fiscal, e da proteção e salvaguarda dos direitos dos consumidores, tendo sempre presente as coordenadas que serão adotadas a nível europeu;

Considerando ainda a assunção, por parte da Volkswagen, de responsabilidades globais junto dos Estados e dos Consumidores, torna-se manifestamente imprescindível delinear as linhas gerais de atuação do Governo Português perante tais circunstâncias e aferir o âmbito deste compromisso.

Nestes termos, determina-se:

1 — A criação de um Grupo de Trabalho com o objetivo de monitorizar e avaliar as linhas de atuação face aos impactos da crise da Volkswagen, assegurando o respeito pelo ambiente, a fiscalidade, os direitos dos consumidores e a proteção e salvaguarda dos interesses do Estado Português.

2 — O grupo de trabalho tem a seguinte composição:

a) O Ministro da Economia, que coordena;
b) O Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia;
c) O Secretário de Estado dos Assuntos Fiscais;
d) O Secretário de Estado Adjunto e da Economia;

e) O Secretário de Estado da Inovação, Investimento e Competitividade;
f) O Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações;
g) O Secretário de Estado do Ambiente;
h) Um representante da Autoridade Tributária e Aduaneira;
i) Um representante da Autoridade de Segurança Alimentar e Económica;
j) Um representante da Direção-Geral do Consumidor;
k) Um representante da Agência para o Investimento e Comércio Externo de Portugal, E. P. E.;
l) Um representante do Instituto Português da Qualidade;
m) Um representante do Instituto Português de Acreditação;
n) Um representante do Instituto da Mobilidade e dos Transportes, I. P.;
o) Um representante da Agência Portuguesa do Ambiente.

3 — Os organismos referidos nas alíneas *h*) a *o*) do número anterior devem designar os seus representantes.
4 — A participação no Grupo de Trabalho não confere o direito a qualquer remuneração adicional, sem prejuízo do abono de ajudas de custo e de transporte pelas deslocações realizadas, cujo encargo será suportado pelos organismos a que pertencem os membros da mesma, nos termos da legislação aplicável.
5 — O Grupo de Trabalho deverá apresentar um relatório final que cumpra os objetivos subjacentes à sua constituição, no prazo de 30 dias contados a partir da sua constituição.
6 — O presente despacho entra em vigor no dia da sua assinatura e produz efeitos desde o dia 2 de outubro de 2015.

8 de outubro de 2015. — A Ministra de Estado e das Finanças, *Maria Luís Casanova Morgado Dias de Albuquerque.* — O Ministro da Economia, *António de Magalhães Pires de Lima.* — O Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, *Jorge Manuel Lopes Moreira da Silva.*

209007713

MINISTÉRIO DA DEFESA NACIONAL

Gabinete do Ministro

Despacho n.º 11429/2015

1 — Nos termos do disposto no artigo 4.º do estatuto dos militares nomeados para participarem em ações de cooperação técnico-militar concretizadas em território estrangeiro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 238/96, de 13 de dezembro e verificados os requisitos nele previstos, prorrogo a comissão de serviço do TCor NIP 059486-F António Luís Beja Eugénio, por um período de 32 (trinta e dois) dias, com início a 20 de janeiro de 2016, no desempenho das funções de Diretor Técnico do Projeto 1 — ISEDEF, inscrito no Programa-Quadro de Cooperação Técnico-Militar com a República de Moçambique.
2 — De acordo com o n.º 5 da Portaria n.º 87/99 (2.ª série), de 30 de dezembro de 1998, publicada no *Diário da República* — 2.ª série de 28 de janeiro de 1999, o militar nomeado irá desempenhar funções em país da classe C.

1 de outubro de 2015. — O Ministro da Defesa Nacional, *José Pedro Correia de Aguiar-Branco.*

208994277

Despacho n.º 11430/2015

1 — Nos termos do disposto no artigo 4.º do estatuto dos militares nomeados para participarem em ações de cooperação técnico-militar concretizadas em território estrangeiro, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 238/96, de 13 de dezembro e verificados os requisitos nele previstos, prorrogo a comissão de serviço do TCor Inf, NIM 19371784, José Manuel Carvalho das Dores Moreira, por um período de 180 (cento e oitenta) dias, com início a 18 de janeiro de 2016, no desempenho das funções de Diretor Técnico do Projeto 2 — Centro de Instrução Militar, inscrito no Programa-Quadro de Cooperação Técnico-Militar com a República Democrática de Timor-Leste.
2 — De acordo com o n.º 5 da Portaria n.º 87/99 (2.ª série), de 30 de dezembro de 1998, publicada no *Diário da República* — 2.ª série de 28 de janeiro de 1999, o militar nomeado irá desempenhar funções em país da classe C.

1 de outubro de 2015. — O Ministro da Defesa Nacional, *José Pedro Correia de Aguiar-Branco.*

208994317

Portaria n.º 781/2015

Portugal, como membro das Nações Unidas, tem satisfeito os compromissos internacionais assumidos no âmbito militar, nomeadamente através de missões de caráter humanitário e de apoio à paz.
Mantendo-se a conjuntura que determinou a participação de Portugal na Missão de Assistência das Nações Unidas no Afeganistão (United Nations Assistance Mission in Afghanistan — UNAMA) com um contingente constituído por um militar, para a função de conselheiro militar (*militar adviser*), nos termos da Portaria n.º 829/2008, de 24 de julho, publicada no *Diário da República*, 2.ª série, n.º 197, de 10 de outubro de 2008, e considerando-se necessário o prolongamento da missão em apreço, a fim de viabilizar a consolidação do processo de restabelecimento de segurança e desenvolvimento, no caminho da paz e estabilidade no Afeganistão;
A Assembleia da República é informada, nos termos do artigo 3.º da Lei n.º 46/2003, de 22 de agosto.
Assim, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 12.º e nas alíneas *n*) e *f*) do n.º 3 do artigo 14.º, ambos da Lei Orgânica n.º 5/2014, de 29 de agosto, e nos termos do n.º 1 do artigo 2.º do Decreto-Lei n.º 233/96, de 7 de dezembro, determina o Governo, pelo Ministro da Defesa Nacional, que:
O 2.º parágrafo da Portaria n.º 829/2008, de 24 de julho, passa a ter a seguinte redação:

«2.º A duração da missão será de um ano, automaticamente renovável por iguais períodos, até se manter o interesse do Estado português de nela participar.»

A presente portaria produz efeitos desde 01 de outubro de 2015.

30 de setembro de 2015. — O Ministro da Defesa Nacional, *José Pedro Correia de Aguiar-Branco.*

208994236

Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional

Despacho n.º 11431/2015

O Decreto Regulamentar n.º 8/2015, de 31 de julho, define a missão, atribuições e o tipo de organização interna da Direção-Geral de Recursos da Defesa Nacional (DGRDN).
Por seu turno, a Portaria n.º 283/2015, de 15 de setembro, estabeleceu a estrutura nuclear da DGRDN e as competências das respetivas unidades orgânicas, designadas direções de serviços, e fixou em dezasseis (16) o número máximo de unidades orgânicas flexíveis e em uma (1) a dotação máxima de chefes de equipas multidisciplinares;
Considerando que o lugar de diretor de serviços de Gestão Financeira e Apoio (DSGFA), a que se refere o artigo 8.º da Portaria n.º 283/2015, de 15 de setembro, se encontra vago;
Considerando que, face às múltiplas competências atribuídas à DSGFA, torna-se imprescindível e urgente assegurar o seu normal funcionamento;
Considerando que o licenciado Manuel da Silva Lopes preenche os requisitos legais e possui o perfil e a necessária experiência e aptidão técnica para o exercício das funções inerentes ao cargo em apreço, conforme síntese curricular anexa:
1 — Nomeio, em regime de substituição, o licenciado Manuel da Silva Lopes, para exercer o cargo de Diretor de Serviços de Gestão Financeira e Apoio, nos termos e ao abrigo do disposto nos n.ºs 1 e 2 do artigo 27.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, na sua versão atual, conjugados com o n.º 9 do artigo 21.º da mesma Lei.
2 — O ora nomeado fica autorizado, ao abrigo do n.º 3 do artigo 31.º da Lei n.º 2/2004, de 15 de janeiro, a optar pela remuneração que lhe é devida pela categoria de origem.
3 — O presente despacho de nomeação produz efeitos a 01 de outubro de 2015.

2 de outubro de 2015. — O Diretor-Geral de Recursos da Defesa Nacional, *Alberto António Rodrigues Coelho.*

Síntese curricular

Nome: Manuel da Silva Lopes
Local e data de nascimento: Matosinhos, 20 de junho de 1978

I — Percurso académico e formativo

Licenciatura em Direito (ramo de Ciências jurídico Forenses), pela Universidade Lusíada do Porto, 2002

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Presse | News | Prensa | Tisk | Imprensa | Prasa | Stampa | Pers | 新闻 | Пресса

Matthias Müller: "We will overcome this crisis"

- **Group CEO addresses Wolfsburg employees at works meeting**
- **Müller announces swift and relentless clarification of emissions scandal**
- **Müller: "We will do everything we can to ensure that Volkswagen continues to stand for good and secure jobs in the future"**
- **EU6 diesel vehicles comply with legal specifications and environmental requirements**
- **Technical solutions for customers are imminent**
- **Care is even more important than speed – Müller: "We are dealing with four brands and many model variants"**
- **Efficiency program to be intensified – further critical review of all planned investments**

Wolfsburg, October 6, 2015 – Speaking at a works meeting in Wolfsburg today the CEO of Volkswagen Aktiengesellschaft, Matthias Müller, promised employees "swift and relentless clarification" of the emissions scandal. He said that what had happened went against everything the Group and its people stand for and that there was no excuse. At the same time he encouraged employees to take heart: "We can and we will overcome this crisis, because Volkswagen is a group with a strong foundation. And above all because we have the best automobile team anyone could wish for." He added that the company would do everything it could to ensure that Volkswagen continues to stand for good and secure jobs in the future.

Speaking to more than 20,000 employees in Hall 11 at the Wolfsburg plant, Müller made it clear that "apart from the enormous financial damage which it is still not possible to quantify as of today, this crisis is first and foremost a crisis of confidence. That is because it is about the very core of our company and our identity: it is about our vehicles." Müller went on to say that solidity, reliability and credibility belong to the essence of the Volkswagen brand: "Our most important task will therefore be to win back the trust we have lost – with our customers, partners, investors and the general public." According to Müller, the first step toward achieving that was swift and relentless clarification. "Only when everything has been put on the table, when no single stone has been left unturned, only then will people begin to trust us again," Müller said.

The CEO asked employees for their understanding, saying that he, too, did not yet have the answer to many questions: "Believe me – like you, I am impatient. But in this situation, where we are dealing with four brands and many model variants, care is even more important than speed."

Nevertheless, he announced that a project team had drawn up an action plan. Over the coming days, the customers affected would be informed that the emissions characteristics of their vehicles would be upgraded. Furthermore, the company has set up websites where customers can check whether their vehicles are affected by entering the chassis number.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

The company will shortly be presenting the technical solutions to the responsible authorities – in particular the German Federal Motor Transport Authority (KBA) – for approval. Müller said: "In many instances a software update will be sufficient. Some vehicles, however, will also require hardware modifications. We will keep our customers constantly informed about the measures and arrange workshop appointments."

The Group CEO also emphasized that all of the vehicles in question are technically safe and roadworthy: "At no time was the safety of our customers compromised. And above all: all EU6 diesel vehicles comply with legal specifications and environmental requirements. For Wolfsburg, that means production can continue."

On the other hand, Müller did not omit mentioning that "while the technical solutions to these problems are imminent, it is not possible to quantify the commercial and financial implications at present." He added that the company must now respond swiftly: "That is why we have initiated a further critical review of all planned investments. Anything that is not absolutely necessary will be cancelled or postponed. And it is why we will be intensifying the efficiency program. To be perfectly frank: this will not be a painless process." However, he also gave employees reassurance: "We will do everything we can to ensure that Volkswagen continues to stand for good and secure jobs in the future."

Müller added: "At the IAA we demonstrated that the Volkswagen Group is well positioned when it comes to the key technologies of the future. We cannot afford to jeopardize this strong position now. We must make massive savings to manage the consequences of this crisis. At the same time, though, we cannot afford to economize on the future. That is something else we will also be addressing over the coming weeks and months."

Müller pointed out that not all the facts were on the table yet. One conclusion, however, was already clear: "Volkswagen must once again stand for more integrity. Not just on paper. But anytime, anywhere. We will make every effort to make very sure that the rules are respected by everyone. This Group and its brands stand for sustainability, for responsibility, for credibility. At the moment, much of that seems to have been deeply shaken. But: together with you, I am determined to prove that our values remain our guide. And that Volkswagen, that each one of us, deserves the trust of people everywhere."

Volkswagen Group Communications
Head of Corporate & Business Communications
Andreas Lampersbach
Phone: +49 (0) 5361 / 9-39356
E-mail: andreas.lampersbach@volkswagen.de

Volkswagen Group Communications
Spokesperson Corporate & Business
Eric Felber
Phone: +49 (0) 5361 / 9-87575
E-mail: eric.felber@volkswagen.de

www.volkswagen-media-services.com
www.volkswagenag.com

EUROPEAN COMMISSION
Directorate-General for Internal Market, Industry, Entrepreneurship and SMEs

Industrial Transformation and Advanced Value Chains
Automotive and Mobility Industries
Head of Unit

Brussels, 1 October 2015
GROW/C4 - ASC

NOTE TO THE ATTENTION OF THE MEMBERS OF THE TECHNICAL COMMITTEE – MOTOR VEHICLES

Subject: **Point 4 of the agenda: Exchange of views and request for information from Member States on the Volkswagen case**

On 18 September 2015 the United States' Environmental Protection Agency (EPA) issued a notice of violation (NOV) of the Clean Air Act to Volkswagen. The NOV alleges that four-cylinder Volkswagen and Audi diesel cars from model years 2009-2015 include software that circumvents EPA emissions standards for certain air pollutants. According to EPA, the software used by Volkswagen is a "defeat device," as defined by the Clean Air Act.

Defeat devices are also forbidden in the European Union. Article 5 (2) of Euro 5/6 Regulation 715/2007/EC prohibits the use of defeat devices. Article 3(10) defines defeat device as any element of design which senses temperature, vehicle speed, engine speed (RPM), transmission gear, manifold vacuum or any other parameter for the purpose of activating, modulating, delaying or deactivating the operation of any part of the emission control system, that reduces the effectiveness of the emission control system under conditions which may reasonably be expected to be encountered in normal vehicle operation and use.

In this framework, Commissioner Elżbieta Bieńkowska wrote to the Ministers sitting in the Competitiveness Council in order to request that EU Member States show political commitment on the enforcement of existing rules and to offer the support of the European Commission in coordinating the efforts of the Member States.

The issue has been included in the agenda of the Competitiveness Council of 1 October 2015 for a preliminary exchange of views among Commissioner Bieńkowska and the Ministers.

The TCMV meeting of 6 October will be the first opportunity for a more detailed exchange of information between the European Commission and the Member States representatives.

Commission européenne/Europese Commissie, 1049 Bruxelles/Brussel, BELGIQUE/BELGIË - Tel. +32 22991111
Office: BREY 10/58 - Tel. direct line +32 229-62252

I. European Commission would welcome the following input to the discussion by the Member States:

1. What measures have the relevant authorities taken to launch the necessary investigations at national level regarding, among others, type-approvals that were granted to the concerned vehicles as identified by Volkswagen?

   Portugal requested information to the authorities responsible for Community approvals of vehicles whose brands are referred to as having potentially emissions defeating devices, but there is no concrete information yet

   It was asked to the representatives of manufacturers in Portugal, to inform the identification of approvals having any defeat device and the number of vehicles placed on the market affected by this device and the proposed measures to safeguard the interests of their respective clients in the context in question.

   Furthermore, the Portuguese Government created a working group chaired by the Minister of Economy and the Ministry of Environment, with the participation of five Secretaries of State, to coordinate information and to ensure joint communication on this issue, to evaluate the impact of this process and monitor its progress, which includes representatives of the industry area of the economy, the environment, consumer protection and economic safety. Participating authorities are in close contact with their European counterparts and the relevant services of the European Commission in order to enable a coordinated reaction and information to consumers.

   Portugal does not have testing laboratories or skilled technical services in the tests of emissions from motor vehicles in accordance with Regulation (EC) No 715/2007. For this reason it is unable to carry out investigations in this particular field.

   Portugal may promote tests outside the framework of approval. However, it is not clear what types of tests can be performed without being in compliance with the provisions of the Regulation (EC) No 715/2007, given that not obeying to the tests provided for the EC type-approval process of a vehicle, they are not eligible to contest the existence of fraud in respect of the approvals in question.

2. In case of type-approval of the concerned vehicles, have investigations on which and how many vehicles certified were fitted with defeat devices already started? Is there any such data available already?

   We do not have data based on research conducted in Portugal. We consider that this matter must have proper identification by the authorities which have granted approvals, in conjunction with the European Commission. All Member States should adopt a harmonized action on this matter.

3. Have the Member States launched any specific action regarding the manufacturers concerned, according to Article 30 of the Framework Directive 2007/46/EC and what were those actions?

   According to Article 30 of Directive 2007/46/EC, it is the Member State which granted EC type-approval to take the necessary measures to ensure that vehicles, systems, components or separate technical units become conform to the approved type. Portugal awaits clarification of this issue, to be able to act in an objective, accurate and harmonized way, with other Member States.

4. Are Member States aware of vehicles, including from other manufacturers, other than the ones already identified by Volkswagen, which would not be in compliance with Regulation (EU) No 715/2007?

   No. Portugal follows this subject through the news and information disseminated by the Commission, by officials of the national authorities and the media.

II. Furthermore, the European Commission would invite the Member States to share their preliminary thoughts regarding the following questions:

1. What type-approval and market surveillance tools are appropriate for investigating the kind of situations that we are now confronting and correctly enforce the European law?

   The answer to this question must take into account the result of the investigation and analysis of the current case of fraudulent emissions. It must be clearly identified the problem to find the best possible solution.

2. Should the current legal framework, notably Regulation 715/2007/EC on Euro5/6 and the Framework Directive 2007/46/EC, be improved in this respect?

   Considering the VW case, where the manufacturer was able to obtain EC type-approval of vehicle types without being detected the defeating device, we consider the current legal framework needs to be improved.

3. Regulation (EU) No 715/2007 on Euro5/6 in its Article 13 requires Member States to establish penalties for the breach of the Regulation. Commission would like to ask Member States to provide information about their national measures implementing this obligation, in particular about the level of penalties as well as information about the application of this provision.

   The Portuguese Road Code imposes sanctions to the manufacturer or seller who places on the market vehicles, systems, components or accessories without approval or in violation of the rules governing their manufacture and marketing.

   - € 600 to € 3,000 if natural person
   - € 1200 to € 6000 if legal person

   Until today, no sanctions have been applied in the context of Regulation (EC) No 715/2007.

4. Several studies have shown significant and growing divergence between current test cycle CO_2 measurements - New European Drive Cycle (NEDC) - and those being observed in real world driving. In line of this, the Commission would like to ask the Member States the following questions:
   (1) Are the Member States aware of such divergences?
   (2) What are the Member States doing in order to determine the causes of this growing divergence?
   (3) What measures are the Member States taking to ensure that such divergence does not result from unlawful practices?
   (4) In case unlawful practices from manufacturers are uncovered, what are the measures envisaged to ensure compliance with the legislation?

   Clarifications of Portugal is part of the previous answers.

The Commission will welcome the preliminary views and comments of the Member States regarding these issues. A follow-up to the discussion will be possible on 15 October on the occasion of the TAAEG meeting to which TCMV members will also be invited.

The Chairwoman

Joanna Szychowska

Volkswagen Brand Board of Management takes strategic decisions

- **Accelerated implementation of the efficiency program creates room for reorientation**
- **Streamlined processes leverage further cost-saving potential, including cuts in fixed costs**
- **Investments to be reduced by 1 billion euros per year compared with planning – combined with prioritization of projects for the future**
- **Product decisions formulated**
- **New Phaeton will be electric**
- **New Modular Electric Toolkit planned**

Wolfsburg, October 13, 2015 – The newly-formed Volkswagen Brand Board of Management took further strategic decisions at a special meeting. CEO Dr. Herbert Diess announced major product decisions: a reorientation of the diesel strategy with the most advanced technologies, the development of a standardized electric architecture for passenger cars and light commercial vehicles, and a new approach for the next generation of the Phaeton. Investments are to be reduced by some one billion euros per year, the efficiency program is to be accelerated.

Dr. Herbert Diess underscored: "The Volkswagen brand is repositioning itself for the future. We are becoming more efficient, we are giving our product range and our core technologies a new focus, and we are creating room for forward-looking technologies by speeding up the efficiency program."

Reorientation of the diesel strategy
It was decided to switch over to installing only diesel drives with SCR and AdBlue technology in Europe and North America as soon as possible. Diesel vehicles will only be equipped with exhaust emissions systems that use the best environmental technology.

Systematic further development of the Modular Transverse Toolkit (MQB)
There will be a major development thrust for the proven MQB standardized technical toolkit, where Volkswagen Passenger Cars holds responsibility for development within the Group network. The focus is on plug-in hybrids with an even greater range, high-volume electric vehicles with a radius of up to 300 kilometers, a 48-volt power supply system (mild hybrid) as well as ever more efficient diesel, petrol and CNG concepts.

A new standard with regard to connectivity and driver assistance systems is to be defined.

MEB electric toolkit
An MEB electric toolkit for future use in compact segment vehicles is to be developed based on the experience gained with existing vehicle architectures. This will be a multi-brand toolkit suitable for both passenger cars and light commercial vehicles and will thus leverage synergies from other electric vehicle projects in the Group. The standardized system will be designed for all body structures and vehicle types, thus allowing particularly emotional vehicle concepts, and will enable an all-electric range of 250 to 500 kilometers.

Phaeton redefined – the future is electric
The Volkswagen Phaeton has embodied the brand's technological competence and brand ambition from the first generation onward. The future generation of the Phaeton will once again be the flagship for the brand's profile over the next decade. In light of this, the Board of Management redefined the current project. The specification features a pure electric drive with long-distance capability, connectivity and next-generation assistance systems as well as an emotional design.

Accelerated efficiency program
Dr. Herbert Diess said: "We are very aware that we can only implement these innovations for the future of the Volkswagen brand effectively if we succeed with our efficiency program and in giving our product range a new focus."

Diess continued: "Together with my Board of Management colleagues and the entire team we are working at top speed on these issues. Time and again, the Volkswagen team has proved it stands united and is fully focused on shaping the future, particularly when times are tough. We have now laid the further foundations for that."

Volkswagen Group Communications
Peter Thul
Head of Volkswagen Brand Communications
Phone: +49 (0) 5361 / 9-26655
E-Mail: peter.heinz.thul@volkswagen.de
www.volkswagen-media-services.com
www.volkswagenag.com

Bundesministerium
für Verkehr und
digitale Infrastruktur

Subject: Use of defeat devices in the US by Volkswagen

Our ref.: LA 27/7351.4/3
Date: Berlin, 29 September 2015
Page 1 of 1

Dear Colleague,

I am writing to inform you about the action we have taken so far concerning the manipulation of diesel vehicles by Volkswagen.

I immediately established an investigation commission headed by my State Secretary, Michael Odenwald, to receive more information. Currently, the commission consists of experts from the Federal Ministry of Transport and Digital Infrastructure and the Kraftfahrt-Bundesamt (KBA - Federal Motor Transport Authority) and is supported by academia. They have already had their first meetings with Volkswagen to clarify the matter. During these meetings, Volkswagen assured the commission of its full cooperation and admitted to having manipulated vehicles with 1.2-, 1.6- and 2-litre diesel engines (internal series designation at VW: EA 189) in Germany.

I have also instructed the KBA to arrange for specific re-testing by independent experts and, in particular, find out whether type approvals valid in Europe for Volkswagen and other manufacturers are affected by the accusations of having illegally used 'defeat devices'.

In addition, VW must ensure, as soon as possible, the conformity of the vehicles with priorly issued type approvals. To do so, the KBA has instructed VW to present a binding action plan and schedule by 7 October 2015 and disclose technical details on the installed software programmes.

I will be happy to provide the Commission and the Member States with the results of above mentioned tests as soon as they are available, in order to ensure concerted action within the EU.

I have also informed the Commission today by sending a letter to Commissioner Bieńkowska.

Yours sincerely,

(sgd) Alexander Dobrindt

Zertifikat seit 2009
audit berufundfamilie

ELŻBIETA BIEŃKOWSKA
MEMBER OF THE EUROPEAN COMMISSION

Brussels, 14 OCT. 2015

To all Ministers of the Competitiveness Council, Transport Ministers and Environment Ministers

Dear Ministers,

On 1 October we held a first exchange of views at the Competitiveness Council regarding the emission control framework and impact of the Volkswagen case. Thank you for your frank opinions and updates regarding the situation in your country.

I would also like to thank you for giving me the opportunity to outline the actions that the Commission has been pursuing and which, when adopted and properly implemented, will help ensure that similar cases will be avoided in the future. I refer to our efforts in putting in place a new real driving emission testing procedure (RDE). As discussed with your Transport colleagues a few days ago I expect that the new framework will be adopted shortly and implemented quickly. I also intend to table a proposal to revise the Framework Directive on the approval of motor vehicles (2007/46/EC). The Commission counts on your full support to adopt these revised instruments without delay.

Last week I highlighted that the Commission will coordinate the exchange of information and best practices regarding efforts of Member States investigating the Volkswagen case. I am happy to inform you that this coordination has started and will continue along three main strands:

First, ensuring an open exchange of information at our level: in addition to the Competitiveness Council, at their request, I had a discussion with Transport Ministers on 8 October 2015 and will discuss the topic with Environment Ministers on 26 October 2015. I intend to continue these discussions.

Second, working within established Commission fora: at administrative level, the Commission regularly meets Member States' representatives in the technical committee on motor vehicles (TCMV). A first discussion and exchange of views on the new RDE procedure took place on 6 October 2015. The Commission also brings together type approval authorities from across EU Member States. The next meeting will be held on 15 October.

Third, providing technical support: The Commission has established a dedicated IT platform. It will serve to exchange information on the state of play of Member States' investigations.

Following the meeting of the TCMV on 6 October 2015, the following next steps have been identified:

- National authorities have been asked to submit their comments to the Commission proposal on RDE by 16 October 2015, as our firm intention is to put the proposal for vote by the end of October.
- National authorities have further been asked to provide complete answers to a set of questions on national investigation measures, as identified during the last TCMV meeting, by 12 October 2015.
- The next meeting with type approval authorities scheduled for 15 October 2015 will focus on gathering information regarding the enforcement of the existing type-approval requirements.

The requested information will be made available on the above mentioned IT platform. It allows us to obtain a full and clear picture of the situation on the ground and to inform our decision making process in defining further remedial measures. In light of the tight timelines, I count on your full support to ensure that the technical work is done without delay and that you coordinate with your colleagues responsible for transport and environment policies.

I also would like to let you know that the Commission will be working on a common testing method to identify causes of fraud, including defeat devices. This work will be done by the Commission's Joint Research Centre (JRC). It will also rely on contributions from EU Member States on the testing methods to identify defeat devices. A common testing method will ensure that European type approval authorities have the best tools at hand.

Should your authorities decide about the necessity of testing potentially affected vehicles, I would like to ask you to also share detailed information on the applied methodology with the Commission services.

Further, I am happy to inform you that the Commission is in contact with the EPA and will relay to you any useful information.

I trust that our joint efforts will help to restore confidence of consumers, preserve the functioning of the internal market and maintain the competitiveness of our industries.

Yours sincerely,

Elżbieta Bieńkowska

Cc: Mr Frans Timmermans, First Vice-President
Mr Maroš Šefčovič, Vice-President
Mr Jyrki Katainen, Vice-President
Mr Miguel Arias Cañete, Member of the European Commission
Mr Karmenu Vella, Member of the European Commission
Ms Violeta Bulc, Member of the European Commission

MATTHIAS MÜLLER

CHAIRMAN OF THE BOARD OF MANAGEMENT

Mr. António Pires de Lima
Minister of Economy
Rua de Horta Seca 15
1200-221 Lisboa
Portugal

MINISTÉRIO DA ECONOMIA
GABINETE DO MINISTRO
ENTRADA 9185 DATA 15/10/15
CLASSIFICAÇÃO 20.08.1/14

15th October 2015

Dear Mr. Pires de Lima,

The public interest in the emission test irregularities is entirely understandable. We also want to know how this could happen und who is responsible. We are working hard to clarify this issue consistently and completely.

Apart from this, it is also extremely important to us that our customers know what they have to watch out for and what they can expect from Volkswagen. The company has presented a timeline and a list of measures to the Kraftfahrt-Bundesamt (Federal Motor Vehicle Transport Authority) for checking engines with the internal code EA 189 and to change software or, if necessary, hardware in the engine.

The Kraftfahrt-Bundesamt has now issued a directive und has picked up the time line and the list of measures. According to this, Volkswagen will submit the technical implementation and the envisaged measures by the end of November 2015. The recall will start in January 2016 and we estimate that the complete measures will take the whole calendar year 2016.

For the European Union, the Kraftfahrt-Bundesamt directive makes it possible to achieve a common and coordinated approach in all member states. Such homogenous and reliable action would be in the spirit of Europe as well as in the interest of the customers.

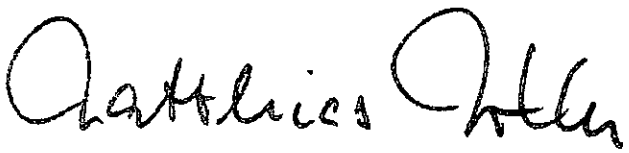
Volkswagen will continue to cooperate constructively with the authorities, will announce all measures at an early stage and will coordinate them transparently. As we have done in the past, we will inform our customers regularly and comprehensively about planned measures.

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT 38436 WOLFSBURG GERMANY TELEPHONE +49-53 61-90 TELEFAX +49-53 61-973513

All customers can count on this: we will offer a solution for all affected EA 189 diesel engines. All these cars are safe and roadworthy, irrespective of the planned recall.

Volkswagen is facing a difficult challenge. But Volkswagen is a strong company. We will master the current crisis. We will draw the necessary consequences and act accordingly. We will change structures, and we will renew our company culture. We will, however, first of all work hard to regain trust.

Yours sincerely



Carta Ministro Transportes DE Alexander Dobrindt aos seus homólogos UE sobre Volkswagen

(TG REPER 2817 - Telecópia Referenciada: 601)

Remeto, coberto telecópia associada, carta sobre a Volkswagen endereçada pelo Ministro dos Transportes da Alemanha aos seus homólogos UE, muito agradecendo o respetivo encaminhamento ás competentes autoridades nacionais.

Translation

Subject: Use of unlawful defeat devices by Volkswagen

Our ref.: LA 23/7363.1/1-1/

Date: Berlin, 15 October 2015

Dear colleagues,

As I announced in my letter of 29 September 2015, and as I promised the representatives of the EU Member States at the Transport Council meeting on 8 October 2015, I would like to inform you about the progress of the measures being taken in connection with the manipulations – to which Volkswagen AG has admitted – on certain diesel passenger cars.

On 15 October 2015, the Federal Motor Transport Authority (KBA) issued a legally binding order to VW making it mandatory for the company to recall the vehicles.

With regard to the case in question, the notice issued by the KBA comes to the conclusion that the software programs installed in certain diesel vehicles by VW are unlawful defeat devices within the meaning of Article 5(2) of Regulation (EU) No 715/2007. The KBA has ordered VW to remove the unlawful defeat devices, to take suitable measures to restore compliance with the relevant provisions and to document this by furnishing appropriate evidence. This applies in particular to emissions from the approved system after the unlawful defeat device has been removed.

On 7 October 2015, VW submitted a timetable and action plan for the implementation of these commitments. The KBA incorporated this timetable and action plan into its notice and stated that it is mandatory. VW is obliged to adhere to it and submit regular reports to the KBA on the success of its recall. The following deadlines apply:

- For vehicles with a 2.0 litre engine, a general solution for the correction of deficiencies must be identified by 21 October 2015 using a vehicle with testing software.
- For vehicles with a 1.6 litre engine, a general solution for the correction of deficiencies must be identified by 15 November 2015.
- For vehicles with a 1.2 litre engine, a general solution for the correction of deficiencies must be identified by 30 November 2015.

The start of the recall will be in early 2016. The KBA will monitor its progress with regard to those vehicles that were put on the road on the basis of type approval issued by the KBA.

The KBA has since informed the European type approval authorities of the measures it has launched.

I believe that this approach is necessary in order to comprehensively remedy the unlawful state of affairs caused by the violation and, at the same time, to enforce environmental legislation. I have instructed the KBA to provide your type approval authorities with the information available here.

Yours sincerely,

(sgd) Alexander Dobrindt

Enclosure

aicep Portugal Global

geDOC: AICEP. S-16/10/2015-19515

Matthias Müller
Chairman of the Board of Volkswagen AG
Volkswagen Aktiengesellschaft
38436 Wolfsburg
Deutschland

Lisbon, October 16th 2015.

GPCA.2015-MF.mf

Dear Mr. Müller,

Bearing in mind the recent news on the events concerning the Volkswagen Group and hoping that these do not impact the investment and operation of Volkswagen Autoeuropa, AICEP would like to convey its commitment to continue supporting the investments made in the company, in Portugal.

However, in view of the obligation that impends on the Agency to keep the Portuguese Authorities adequately informed, we would like to receive your confirmation that the low level of execution of the most recent investment project has to do with calendar options taken previously and that the events referred will not impact its scheduled continuation.

I look forward to hearing from you soon.

Yours sincerely,

Miguel Frasquilho
Chairman & CEO

Grupo VW confirma investimento previsto na Autoeuropa

Presidente da marca assegurou ao Ministro da Economia que o plano de investimentos em Portugal não foi minimamente alterado
e que nova unidade entrará em laboração até 2018

Lisboa, 16 de Outubro de 2015 – O Ministro da Economia participou hoje numa conferência telefónica com o Senhor Herbert Diess, membro da Administração do Grupo Volkswagen e *Chairman* da marca para as viaturas ligeiras de passageiros, na qual participaram também o Secretário de Estado da Inovação, Investimento e Competitividade, Pedro Gonçalves, e o responsável da Autoeuropa em Portugal, António Melo Pires, durante a qual foram abordados os seguintes assuntos:

1 – o Grupo VW confirmou que está a trabalhar num calendário de regularização das viaturas equipadas com o kit fraudulento e que, previsivelmente, as que carecem de modificações ao nível do *software* deverão estar solucionadas até ao final do primeiro semestre de 2016 e as que necessitam de intervenções mais complexas, até Dezembro do mesmo ano.

2 – Foi reiterada a garantia de que os proprietários dos veículos não serão chamados a assumir qualquer responsabilidade financeira, ou de outra ordem, na sequência da regularização dos veículos, ou de outros impactos que venham a ser apurados, que correrão integralmente por conta da marca. Os consumidores estão, assim, protegidos de custos modificações dos motores ou outros que venham a ser determinados.

3 – Tal como já ontem fora antecipado pelo Ministro da Economia, o Presidente da marca assegurou que o investimento de 677M€ em Portugal segue como previsto, não tendo sido minimamente afetado pelo plano de cortes nos investimentos anunciado pela VW. A nova unidade de produção entrará em laboração até 2018 com um nível de atividade previsivelmente igual ou superior ao que foi contratualizado com a AICEP.

Council of the
European Union

Brussels, 19 October 2015
(OR. en)

13056/15

ENV 631
ENT 215
MI 639
TRANS 329

NOTE

From:	General Secretariat of the Council
To:	Delegations
Subject:	Real-driving emissions and manipulations of emission control systems in cars - serious problems impeding improvements of air quality in the European Union – Information from the Belgian delegation

Delegations will find in Annex an information note from the Belgian delegation on the above subject, to be dealt with under "Any other business" at the Environment Council meeting on 26 October 2015.

ANNEX

Real-driving emissions and manipulations of emission control systems in cars - serious problems impeding improvements of air quality in the European Union

- Information from the Belgian delegation -

Real-driving emissions and manipulations of emission control systems in cars - Need for new regulations

For years, the European Union and its Member States have been faced with air quality problems detrimental to both environment and health. The challenges arising from air pollution have led to a body of European legislation setting, inter alia:

- binding limit values for the air concentration of several pollutants;
- maximum ceilings per Member State for the emission of several pollutants;
- emissions standards for cars, light-duty and heavy-duty vehicles.

Similarly, the European Union and its Member States have begun reducing emissions of CO_2 from the transport sector by, inter alia:

- sharing the reduction effort between sectors covered by the ETS and other sectors such as the transport sector;
- setting emissions standards for cars and light commercial vehicles.

This legislation is regularly reviewed in order to further address air quality and climate change challenges in line with both our international commitments and our European policy goals.
The recent event involving manipulation of emission control systems in cars underlines the need for:

- coherence between our legislation and our international commitments and European policy goals;
- coherence between our overall air quality values and the necessary emissions reductions from the transport sector;

- coherence between our overall climate ambition and the necessary emissions reductions from the transport sector;
- the introduction and implementation no later than 2017 of a revised test cycle and procedures reflecting real driving emissions;
- increased harmonization of the verification regimes for compliance with the standards set;
- a strong coordination role for the Commission regarding investigations at the national level and ad hoc procedures to identify defeat devices.

Council of the
European Union

Brussels, 19 October 2015
(OR. en)

13045/15

ENV 630
ENT 214
MI 638
TRANS 327

NOTE

From:	General Secretariat of the Council
To:	Delegations
Subject:	Real-driving emissions and manipulations of emission control systems in cars - serious problems impeding improvements of air quality in the European Union – Request by the Austrian and Danish delegations, supported by the Netherlands, French, Greek, Slovenian and Luxembourg delegations, for information from the Commission

Delegations will find in Annex a note from the Austrian and Danish delegations, supported by the Netherlands, French, Greek, Slovenian and Luxembourg delegations, requesting information from the Commission on the above subject, to be dealt with under "Any other business" at the Environment Council meeting on 26 October 2015.

Real-driving emissions and manipulations of emission control systems in cars - serious problems impeding improvements of air quality in the European Union

- Request by the Austrian and the Danish delegations, supported by the Netherlands, French, Greek, Slovenian and Luxembourg delegations, for information from the Commission -

NOx real-driving emissions and manipulations of emission control systems in diesel cars - serious problems impeding improvements of air quality in the European Union

Emissions from the transport sector are of growing importance in total emissions of pollutants and greenhouse gases in Europe. Emissions are mainly caused by road transport, in particular by diesel vehicles. Vehicle emission performance is therefore crucial to compliance with legislation on total emission ceilings (NEC Directive), on air quality and potential greenhouse gas emissions.

In recent years a growing discrepancy has been observed between vehicle emissions during test procedures and real driving emissions.

The recent revelations concerning the manipulation of the exhaust after-treatment systems of lightweight diesel passenger vehicles have given rise to great concern within the European Union. While various Council formations are undertaking an assessment of the situation, the environmental dimension needs to be clearly assessed and highlighted. The case could have a direct bearing on the total emissions of a country, and might have an impact on efforts by all Member States to fulfill their obligations under the NEC Directive and meet air quality standards in the EU.

The issues of manipulation and possible reactions by the European Union, as well as the need for proper incorporation of real driving emissions in vehicle emission testing procedures, are crucial to achieve EU air quality objectives. Maximum transparency is now of vital importance. Firstly, it will be necessary to take all the steps required to establish how many cars and which manufacturers are affected within the Member States. Secondly, introduction of the Real Driving Emissions (RDE) testing procedure within the European Union needs to be taken forward more quickly.

This will enable us to re-establish confidence with consumers, and to ensure that our efforts to reduce emissions and improve air quality within all Member States are not being undermined.

Efforts towards these aims are already underway within the EU. Nevertheless, given the major environmental implications, the Member States aligned with this note wish to invite the Commission, at the Environment Council, to:

I. give a concise overview of the actions and measures being taken to clarify the magnitude of the manipulation of diesel cars so that maximum transparency is ensured and to prevent similar cases in the future and to assess its impact on air pollutant emissions and relevant regulations, in particular the NEC Directive and European air quality standards;

II. brief the Council on efforts to solve the problem of the growing discrepancy between test cycle emissions and real driving emissions and on the current state of play in the negotiations regarding the new World Light Duty Test Procedure (WLTP) and the real driving emission (RDE) conformity factors in the Technical Committee on Motor Vehicles (TCMV). In this regard the date of entry into force of the new WLTP, the proper incorporation of the RDE conformity factors and the final decision date in the TCMV are of particular interest;

III. provide information on the possibilities for reducing diesel vehicle NOx emission standards to the level for petrol vehicles in the relevant EU legislation.

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Ambassade de France
au Portugal
L'Ambassadeur

N° 3106

Lisbonne, le 27 octobre 2015

Monsieur le Ministre,

J'ai l'honneur de vous faire parvenir, ci-joint, la lettre en date du 7 octobre dernier, que vous adresse Madame Ségolène Royal, Ministre de l'Ecologie, du Développement durable et de l'Energie.

Je vous prie, Monsieur le Ministre, d'agréer l'expression de ma haute considération.

Jean-François Blarel

P.J. : 1/

Monsieur António Pires de Lima
Ministre de l'Economie
Ministère de l'Economie
Rua da Horta Seca, n° 15
1200-221 Lisbonne

MINISTÉRIO DA ECONOMIA
GABINETE DO MINISTRO
9440 DATA 28/10/15
20.081/14

Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
ET DE L'ÉNERGIE

La Ministre

Paris, le 07 OCT. 2015

Monsieur le Ministre,

Le 18 septembre 2015, l'agence fédérale américaine de protection de l'environnement (US Environmental protection agency - EPA) a publié un avis de violation de la réglementation américaine en matière d'émission (Clean Air Act) par le groupe Volkswagen pour la production et la vente de voitures équipées de moteur 2L diesel émettant jusqu'à 40 fois plus que la limite d'émission autorisée des oxydes d'azote (Nox).

Par courrier du 24 septembre 2015, j'ai fait part de mes inquiétudes à la Commission européenne et je l'ai invité à agir rapidement, notamment en se rapprochant de l'EPA pour recueillir toutes les informations nécessaires afin de mener à bien des investigations en Europe. Je lui ai également demandé que les travaux sur les tests de contrôle des émissions de polluants en conditions réelles (RDE) et ceux sur le nouveau cycle d'homologation (WLTP) soient finalisés dans les meilleurs délais.

Lors du Conseil Compétitivité du 1er octobre, la Commission a exprimé le souhait que les Etats membres agissent vite et collectivement, sans action unilatérale. Je regrette que la Commission n'ait pas décidé de mener sa propre enquête, mais j'accueille avec intérêt sa proposition de constituer une plate-forme d'échanges d'informations.

A ce titre, j'ai l'honneur de vous communiquer les actions mises en place en France :

- J'ai demandé à l'organisme certificateur français, UTAC, de se rapprocher des services de l'EPA pour bénéficier de leur expertise. J'ai également écrit à l'EPA afin qu'elle accepte de communiquer à l'UTAC tous les renseignements qui pourraient lui être utiles dans l'élaboration et la réalisation du programme d'essais que je lui ai confié ;

Monsieur Antonio PIRES DE LIMA
Ministre de l'Economie
Rua da Horta Seca, 15
1200-221 LISBOA
PORTUGAL

- J'ai mandaté l'UTAC pour proposer et mettre en œuvre un protocole d'investigation visant à identifier les véhicules potentiellement équipés d'un système d'invalidation pour contourner la réglementation. Après une mise au point du protocole sur 10 véhicules, 90 autres voitures seront testées sur banc d'essai et sur piste. Je veillerai à ce que le panel de 100 voitures soit représentatif des parts de marché en France des différents constructeurs (50 % de véhicules de marque française et 50 % de véhicules de marque étrangère). La Commission a répondu positivement à ma demande d'associer un expert du CCR à cette enquête. Une telle coopération permettra de garantir un haut niveau d'expertise et d'indépendance.
- J'ai souhaité la création d'une commission indépendante composée de parlementaires, de représentants d'association de protection de l'environnement et de protection des consommateurs et d'experts techniques. Cette commission, que j'ai réunie dès le 1er octobre, examinera les résultats des tests et me transmettra ses recommandations quant au caractère frauduleux des véhicules testés. Je publierai les conclusions de cette commission.

Je tiens à vous assurer de ma volonté d'agir avec rigueur, efficacité et transparence. J'invite vos services à prendre l'attache de la Direction générale de l'énergie et du climat de mon ministère afin qu'ensemble, nous déterminions l'ampleur de la fraude et les actions correctives qui devront être entreprises au plus vite. Vos services pourront également, s'ils le souhaitent, suivre l'état d'avancement du programme d'investigation que j'ai confié à l'UTAC.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de mes meilleures salutations.

Ségolène ROYAL

4693
29-10-2015

GOVERNO DE PORTUGAL | MINISTÉRIO DA ECONOMIA

Dr. Herbert Diess

Member of the Board of Management

of Volkswagen AG

Chairman of the Board of Management

of the Volkswagen Passenger Cars brand

38436 Wolfsburg

Germany

Dear Dr. Herbert Diess,

I write to you following the productive and clarifying conference call we held last Friday, October 16th, together with the Secretary of State for Innovation, Investment and Competitiveness, Mr. Pedro Gonçalves, and the CEO of VW Autoeuropa, Mr. António Melo Pires.

Considering the scheduling - for next November 5th - of a meeting of the task-force created by the Portuguese Government to anticipate the impacts of the VW crisis - namely the economic, environmental, tax and consumer impacts -, I would hereby like to highlight some of the key aspects of the abovementioned conversation.

First, and concerning the regularisation's timetable for the vehicles equipped with the unlawful defeat devices you mentioned, I was informed by my German counterpart, the Minister for Transports and Digital Infrastructure, Mr. Alexander Dobrindt, of the detailed plans regarding each affected motorization, and that the plan to be applied to the vehicles with 2.0, 1.6 and 1.2 litres must be set up until November 30th.

Gabinete do Ministro da Economia
Rua da Horta Seca, 15, 1200-221 Lisboa, PORTUGAL
TEL. + 351 21 324 54 00 EMAIL: gabinete.ministro@me.gov.pt www.portugal.gov.pt

I would therefore like to obtain, as soon as possible, and particularly concerning the referred regularisation of the vehicles equipped with the unlawful defeat devices, more detailed confirmation as to the implementation of the abovementioned plan, in which it is foreseen that the vehicles that need software modifications should be handled until the end of the first half of 2016, and those which need a more complex intervention should be handled until December next year.

Second, you assured me that the vehicles' owners will not face any financial liability, or other kind of liability arising from the abovementioned regularisation, nor other costs yet to be determined, which will be fully supported by the company.

It is crucial for us to ensure with all certainty that the consumers are fully and unambiguously covered against any costs arising from engine modifications, as well as against other costs yet to be determined. Furthermore, the clarification of the real impact of this unlawful defeat software in the carbon dioxide and particles measurements is also very important, as the emissions in question have a direct tax impact that under no circumstances must fall either on the taxpayers, the consumers, or the vehicles' owners.

Third, I would like to address you my heartfelt appreciation of the confirmation you gave me as to the solidness of VW's decision of keeping the € 677 M investment in Portugal, which follows as expected. The fact that Autoeuropa was not and will not be affected by the announced investment cutback plan is very important for Portugal indeed. I would also like to address you my great satisfaction given the information you gave us as to the fact that the new production unit will enter into operation until 2018, and that it will meet or even exceed the activity levels agreed with the Portuguese Trade and Investment Agency (AICEP).

Gabinete do Ministro da Economia
Rua da Horta Seca, 15, 1200-221 Lisboa, PORTUGAL
TEL + 351 21 324 54 00 EMAIL: gabinete.ministro@me.gov.pt www.portugal.gov.pt

Lastly, I would like to underline that regardless of the legitimate concerns that the Portuguese Government wishes to address and safeguard, we are confident that VW Autoeuropa and the VW Group will overcome the complex challenge that is currently experiencing. Particularly in this context, we hope that VW finds in the Portuguese Government and in the Portuguese Ministry of Economy a partner in the overcoming of these challenges, and in the continuation of the ongoing investment.

Sincerely,

António Pires de Lima

Copy

- Mr. Matthias Müller;
- Mr. António Melo Pires;
- The Secretary of State for Innovation, Investment and Competitiveness.

Gabinete do Ministro da Economia
Rua da Horta Seca, 15, 1200-221 Lisboa, PORTUGAL
TEL + 351 21 324 54 00 EMAIL: gabinete.ministro@me.gov.pt www.portugal.gov.pt

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

News

Add to File Folder

to overview

Wolfsburg, 2015-11-03

Clarification moving forward: internal investigations at Volkswagen identify irregularities in CO2 levels

- Matthias Müller: "Relentless and comprehensive clarification is our only alternative."
- Around 800,000 Group vehicles could be affected
- Initial estimate puts economic risks at approximately 2 billion euros

The Volkswagen Group is moving forward with the clarification of the diesel issue: during the course of internal investigations irregularities were found when determining type approval CO2 levels. Based on present knowledge around 800,000 vehicles from the Volkswagen Group could be affected. An initial estimate puts the economic risks at approximately two billion euros. The Board of Management of Volkswagen AG will immediately start a dialog with the responsible type approval agencies regarding the consequences of these findings. This should lead to a reliable assessment of the legal, and the subsequent economic consequences of this not yet fully explained issue.

Under the ongoing review of all processes and workflows in connection with diesel engines it was established that the CO2 levels and thus the fuel consumption figures for some models were set too low during the CO2 certification process. The majority of the vehicles concerned have diesel engines.

"From the very start I have pushed hard for the relentless and comprehensive clarification of events. We will stop at nothing and nobody. This is a painful process, but it is our only alternative. For us, the only thing that counts is the truth. That is the basis for the fundamental realignment that Volkswagen needs", Matthias Müller, CEO of Volkswagen Aktiengesellschaft, said, and added. "The Board of Management of Volkswagen AG deeply regrets this situation and wishes to underscore its determination to systematically continue along the present path of clarification and transparency."

In cooperation with the responsible authorities, Volkswagen will do everything in its power to clarify the further course of action as quickly as possible and ensure the correct CO2 classification for the vehicles affected.

The safety of the vehicles is in no way compromised. A reliable assessment of the scale of these irregularities is not yet possible. An initial estimate puts the economic risks at approximately two billion euros.

to overview

European Commission

Elżbieta BIEŃKOWSKA
Member of the European Commission

Miguel ARIAS CAÑETE
Member of the European Commission

Brussels, 5th November 2015

Dear Minister,

In a statement of 3 November 2015 the Volkswagen Group announced that "irregularities" were found when determining type approval CO2 levels of around 800,000 vehicles from the Volkswagen Group and "it was established that the CO2 levels and thus the fuel consumption figures for some models were set too low during the CO2 certification process".

The Commission was not aware of any irregularities concerning CO2 values from Volkswagen ahead of this statement and is very concerned about this. We would like to seek the support of Member States in order to find out how and why this could happen. National authorities, who are responsible for the enforcement of EU and national legislation on the testing and certification of fuel consumption and CO2 emissions, need to ensure that manufacturers' legal obligations are fully complied with.

The Commission has already contacted the German type approval authorities (KBA) to investigate the issue. We are expecting first feedback as soon as KBA analyses the situation. We also intend to raise the issue with other type-approval authorities at a meeting on 5th November 2015. We would like to encourage Member States to carry out the necessary investigations in order to verify whether relevant legislation has not been respected by some manufacturers in the context of the certification of official fuel consumption and CO2 emission values.

In particular we would appreciate to receive information on the following issues:

- Have you received any evidence or information concerning possible irregularities related to the certification of CO2 emissions values in your country?

- If relevant, how many of the vehicles that were newly registered in your country in the calendar years 2012, 2013 and 2014 were possibly affected by such irregularities?

We would be grateful if you would provide the above-mentioned information to the European Commission by the end of November. Of course, we are ready to provide a platform to facilitate an exchange of information between Member States, if it is of interest.

M Antonio PIRES DE LIMA
Minister of Economy

We believe that public trust is at stake here. This is why it is of utmost importance that the European Commission and Member States show political commitment on the enforcement of existing rules.

We would like to thank you in advance for your co-operation.

Yours sincerely,

Elżbieta BIEŃKOWSKA

Miguel ARIAS CAÑETE

European Commission

Elżbieta BIEŃKOWSKA
Member of the European Commission

Miguel ARIAS CAÑETE
Member of the European Commission

Brussels, 5th November 2015

Dear Minister,

In a statement of 3 November 2015 the Volkswagen Group announced that "irregularities" were found when determining type approval CO2 levels of around 800,000 vehicles from the Volkswagen Group and "it was established that the CO2 levels and thus the fuel consumption figures for some models were set too low during the CO2 certification process".

The Commission was not aware of any irregularities concerning CO2 values from Volkswagen ahead of this statement and is very concerned about this. We would like to seek the support of Member States in order to find out how and why this could happen. National authorities, who are responsible for the enforcement of EU and national legislation on the testing and certification of fuel consumption and CO2 emissions, need to ensure that manufacturers' legal obligations are fully complied with.

The Commission has already contacted the German type approval authorities (KBA) to investigate the issue. We are expecting first feedback as soon as KBA analyses the situation. We also intend to raise the issue with other type-approval authorities at a meeting on 5th November 2015. We would like to encourage Member States to carry out the necessary investigations in order to verify whether relevant legislation has not been respected by some manufacturers in the context of the certification of official fuel consumption and CO2 emission values.

In particular we would appreciate to receive information on the following issues:

- Have you received any evidence or information concerning possible irregularities related to the certification of CO2 emissions values in your country?

- If relevant, how many of the vehicles that were newly registered in your country in the calendar years 2012, 2013 and 2014 were possibly affected by such irregularities?

We would be grateful if you would provide the above-mentioned information to the European Commission by the end of November. Of course, we are ready to provide a platform to facilitate an exchange of information between Member States, if it is of interest.

Mr Jorge MOREIRA DA SILVA
Minister for Environment, Spatial Planning and Energy

We believe that public trust is at stake here. This is why it is of utmost importance that the European Commission and Member States show political commitment on the enforcement of existing rules.

We would like to thank you in advance for your co-operation.

Yours sincerely,

Elżbieta BIEŃKOWSKA

Miguel ARIAS CAÑETE

MATTHIAS MÜLLER
VORSITZENDER DES VORSTANDS

Ms. Maria Luís Albuquerque
Minister of State and Finance
Av. Infante D. Henrique, 1, 1°
1149 - 009 Lisboa
Portugal

6th November 2015

Dear Ms. Albuquerque,

As you can take from the press, we discovered non-explicable CO2 values when determining the CO2 emissions for the type approvals of several vehicles. To our current knowledge approximately 800.000 vehicles of the Volkswagen Group are concerned by this.

To the extent CO2 values respectively fuel consumption are relevant for the taxation, this could affect taxes or other public charges already assessed or to be assessed. We would like to inform you and the taxing authorities which are subordinated to your ministry – also in the name of the Group companies Audi AG, SEAT S.A. and Skoda Auto a.s. – that this could also be the case in your country.

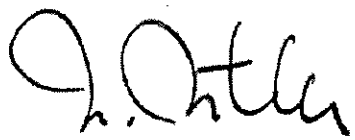
For the time being, due to the complexity of the subject, it is not possible to reliably evaluate the discrepancies of the CO2 values. Volkswagen intends to correctly classify the CO2 values of the relevant vehicles of the Volkswagen Group as soon as possible. Volkswagen therefore has already been in communication with the competent regulatory authorities. It is certain already now that the safety of the vehicles is not negatively affected.

Volkswagen will inform the tax authorities in all relevant countries about the new CO2 values as soon as they are available. The Volkswagen Group guarantees that potential additional taxes will be settled by Volkswagen Group. We would be grateful if also you would be willing to allow – if necessary through legal or administrative measures – that the competent tax authorities do not impose any potential additional public charges to our customers but rather to Volkswagen directly.

For our customers we will set up a multilingual Customer Care Centre within the next days which will be available 24 hours a day for all enquiries connected to the discovered value deviations.

Please accept my sincere apologies for the situation we are causing for you with this unpleasant matter. I exclusively write to you in the interest of our customers in your country.

Yours sincerely,



Copy
Mr. António Pires de Lima, Minister of Economy

DR.-ING. HERBERT DIESS
MITGLIED DES VORSTANDS

Mr. Dr. Miguel Morais Leitão
Minister of Economy
Rua da Horta Seca 15
1200-221 Lisboa
Portugal

06th November 2015

Dear Mr.Dr. Morais Leitão,

I understand the need of the Portuguese Government for more information regarding the technical measures for cars equipped with Diesel engines EA189. Therefore I would like to give an overview of the current situation.

As the solutions are different for the 2.0, 1.6 and 1.2 Liter EA189 engines, Volkswagen is currently in close cooperation with the German Federal Motor Transport Authority (KBA) to discuss the detailed technical solutions for every engine type. All measures Volkswagen has suggested will be approved by the KBA in detail. In general the solutions and the timeframes for all effected engines have been accepted by the KBA in October.

The detailed measures for the engines have to be presented in milestone meetings in Wolfsburg. Regarding the 2.0 Liter engine there was already a positive reaction of the KBA. The technical measures for the 1.6 and 1.2 Liter versions of EA189 are actually in development and have to be presented to the KBA on November 16th 2015 for the 1.6 Liter engine and on November 26th 2015 for the 1.2 Liter engine.

In a call on October 16th 2015 I assured your predecessor that there will be no financial impact for customers arising from the technical measures. I want to reassure you that Volkswagen will keep this commitment. Volkswagen is also aware of possible tax implications of the carbon dioxide and particle emissions.

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT 38436 WOLFSBURG DEUTSCHLAND TELEFON +49-53 61-91 73 047-91 73 05 TELEFAX +49 53 61-91 73 11

DR.-ING. HERBERT DIESS
MITGLIED DES VORSTANDS

Our company appreciates the great support given by the Portuguese Government in the past, in our newest investment and particular in the complex and challenging current situation. We will stick to the investment for the new vehicle and are pleased to know about the support of Portugal.

Finally I want to thank the Portuguese Government for the confidence you have in our ability to overcome the current situation. I am confident that we will come out strengthened and will stay an important part of the Portuguese Economy.

With best regards,

H. Diess

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT 38436 WOLFSBURG DEUTSCHLAND TELEFON +49-53 61-91 73 047-91 73 05 TELEFAX +49-53 61 91 73 11

COMUNICADO

GOVERNO DE PORTUGAL | MINISTÉRIO DA ECONOMIA

DOSSIÊ VOLKSWAGEN

SECRETÁRIA DE ESTADO DA ECONOMIA REÚNE COM SIVA E SEAT PORTUGAL

Lisboa, 09 de Novembro de 2015 - A **Secretária de Estado da Economia (SEE), Vera Rodrigues,** juntamente com equipas representantes dos membros que integram o Grupo de Trabalho nomeado pelo Governo para acompanhar o dossiê Volkswagen reuniu hoje com a SIVA e com a Seat Portugal tendo em vista:

1. analisar os mais recentes desenvolvimentos deste caso;
2. recolher informação atualizada sobre o número de veículos afectados;
3. identificar o tipo de reclamações recebidas e perguntas mais frequentes que os consumidores têm efetuado;
4. avaliar os impactos económicos, financeiros e de evolução do negócio esperados por estas duas empresas;
5. apreciar o conteúdo da carta do Presidente do Grupo Volkswagen no que respeita à assunção plena das responsabilidades decorrentes de obrigações fiscais

Nesta ocasião, a SEE sublinhou **"a importância de assegurar uma articulação permanente entre o Estado português, a SIVA e a SEAT Portugal no sentido de salvaguardar o interesse público, designadamente a nível ambiental, fiscal e dos direitos dos consumidores, assegurando a fluidez de informação entre as partes, e para com o público em geral".**

Estes dois encontros tiveram lugar na sequência das decisões tomadas na mais recente reunião do Grupo de Trabalho da Volkswagen (que decorreu na passada quinta-feira, dia 5 de novembro) na qual se decidiu prorrogar, pela duração necessária, o seu prazo de funcionamento, bem como a elaboração de um relatório preliminar e a criação e divulgação de um conjunto de perguntas mais frequentes (FAQ's).

Lisboa, 09 de novembro de 2015

A Sua Excelência
O Ministro da Economia
Senhor Dr. Miguel Morais Leitão
Rua da Horta Seca nº 15
1200-221 Lisboa

Por portador

Palmela, 11 de novembro de 2015

ASS: Resposta à carta da AICEP refª GPCA.2015-MF.mf

Excelentíssimo Sr. Ministro da Economia

Pela relevância do assunto em epígrafe, permito-me enviar a Vossa Excelência cópia da carta em anexo, nesta data enviada pela Volkswagen Autoeuropa à AICEP.

Sem outro assunto, agradecemos a atenção dispensada e

apresento os meus cumprimentos

António de Melo Pires
Presidente do Conselho de Gerência

Volkswagen Autoeuropa, Lda.
Quinta da Marquesa
2954-024 Quinta do Anjo
Portugal
Telefone +351 21 211 2000
E-Mail communication@volkswagen.pt

Presidente do conselho de gerência:
António de Melo Pires

Membro do conselho de gerência
Recursos humanos e organização:
Jürgen Dorn

Membro do conselho de gerência
Finanças e tecnologias de informação:
Steffen Schudt-Pialat

Sociedade por quotas.
Capital social:
200.000.000,00 euros

Matriculada
sob o nº PT 502 616 695 na conservatória do registo comercial de Palmela

AICEP
Att.: Sr. Dr. Miguel Frasquilho
Presidente do Conselho de Administração
Av. 5 de Outubro, 101
1050-051 Lisboa

Palmela, 11 de novembro de 2015

ASS: Vossa carta refª GPCA.2015-MF.mf

Exmo. Senhor Dr. Miguel Frasquilho,

Chegou-me ao conhecimento o interesse da AICEP em fazer um ponto de situação relativamente ao investimento em curso na Volkswagen Autoeuropa. Esse interesse foi manifestado na carta que a AICEP enviou ao Senhor Matthias Müller, Presidente do Conselho de Administração do Grupo Volkswagen, no passado dia 16 de outubro de 2015.

Da missiva apraz-me registar o compromisso da AICEP em continuar a apoiar o esforço de investimento da Volkswagen Autoeuropa.

Permitam-me informar que os acontecimentos que envolvem o Grupo Volkswagen não têm impacto no investimento que está a decorrer na Volkswagen Autoeuropa. O Grupo Volkswagen tem o firme empenho de consolidar a sua operação em Portugal.

Volkswagen Autoeuropa, Lda.
Quinta da Marquesa
2954-024 Quinta do Anjo
Portugal
Telefone +351 21 211 2000
E-Mail communication@volkswagen.pt

Presidente do conselho de gerência:
António de Melo Pires

Membro do conselho de gerência Recursos humanos e organização:
Jürgen Dorn

Membro do conselho de gerência Finanças e tecnologias de informação:
Steffen Schudt-Pialat

Sociedade por quotas.
Capital social:
200.000.000,00 euros

Matriculada
sob o nº PT 502 616 695 na conservatória do registo comercial de Palmela

O investimento está a decorrer dentro dos prazos e planos estabelecidos, levando em consideração a alteração ocorrida na data de lançamento do modelo VW 276 (por questões do produto) e sobre a qual a AICEP já havia sido informada, no início de 2015.

Espero que o esclarecimento agora prestado permita clarificar a questão levantada pela AICEP, caso necessitem de resposta a qualquer outra dúvida podem sempre contactar a Volkswagen Autoeuropa, que Vos prestará todas as respostas.

Sem outro assunto agradecemos a atenção dispensada,

António de Melo Pires
Presidente do Conselho de Gerência

Volkswagen Autoeuropa, Lda.
Quinta da Marquesa
2954-024 Quinta do Anjo
Portugal
Telefone +351 21 211 2000
E-Mail communication@volkswagen.pt

Presidente do conselho de gerência:
António de Melo Pires

Membro do conselho de gerência Recursos humanos e organização:
Jürgen Dorn

Membro do conselho de gerência Finanças e tecnologias de informação:
Steffen Schudt-Pialat

Sociedade por quotas.
Capital social:
200.000.000,00 euros

Matriculada
sob o nº PT 502 616 695 na conservatória do registo comercial de Palmela

Com cópia para Sua Excelência o Ministro da Economia, Senhor Dr. Miguel Morais Leitão