

**Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych
Przez Spółki Grupy Volkswagen¹**

reprezentowane przez:

komitet założycielski, w skład którego wchodzi:

radca prawny Jacek Świeca

Małgorzata Świeca

BESMAREX Sp. z o. o.

ul. Wolności 41

41-800 Zabrze

(dalej jako „Autoryzowany Dealer”)

WNIOSEK

Działając w imieniu Stowarzyszenia Osób Poszkodowanych Przez Spółki Grupy Volkswagen², do którego celów statutowych należy m.in. udzielanie pomocy prawnej poszkodowanym przez Spółki Grupy Volkswagen AG, **wnoszę o udzielenie odpowiedzi na szereg pytań wskazanych w treści niniejszego pisma.**

W dniu 18 września 2015 roku ujawniona została tzw. „afera Volkswagena” („afera spalinowa”, „Dieselgate”). Agencja Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych (EPA) wydała zawiadomienie o naruszeniu ustawy o czystym powietrzu (Clean Air Act) przez spółki grupy Volkswagen, polegające na celowym instalowaniu specjalnego oprogramowania komputerowego w samochodach produkowanych seryjnie w zakładach grupy Volkswagen, służącego do manipulowania wynikami pomiarów emisji z układu wydechowego do atmosfery. Oprogramowanie instalowane było bez wiedzy odbiorców, zarówno hurtowych jak i detalicznych oraz nie było ujawniane w dokumentacjach technicznych przedkładanych organom regulacyjnym, certyfikującym i kontrolnym w żadnym z państw, w których Grupa Volkswagen produkuje albo sprzedaje pojazdy samochodowe. Dodatkowo, Volkswagen AG deklarował publicznie i zamieszczał w dokumentach sprzedaży oraz w swoich materiałach reklamowych i katalogach zaniżone, a przez to nieprawdziwe, informacje o poziomie emisji do atmosfery substancji niebezpiecznych z układów wydechowych samochodów produkowanych i sprzedawanych pod swoimi markami. W warunkach rutynowego badania kontrolnego pojazdów, które przeprowadzane są co do zasady w stacjach diagnostycznych, specjalnie zainstalowane oprogramowanie wykazywało wyniki znacznie niższe niż

^{1,2} Stowarzyszenie obecnie jest w trakcie rejestracji;

w warunkach normalnej eksploatacji samochodów w ruchu drogowym. Wyniki uzyskiwane w warunkach stacjonarnych zawsze mieściły się w dozwolonych granicach norm emisji i były wielokrotnie niższe od emisji rzeczywistych i deklarowanych przez Volkswagen AG. Według zawiadomienia EPA emisja tlenków azotu (NOx) stwierdzona w warunkach normalnego ruchu samochodów dopuszczonych do ruchu pod markami grupy Volkswagen nawet czterdziestokrotnie przekraczała wartości określone w normach.

Dowód:

- 1) Opinia z dnia 15 października 2015 r. wydana przez Zespół Rzeczoznawców samochodowych, maszyn i urządzeń Automobilklub Nowy Świat Sp. z o.o.;

Obecnie potwierdzone zostały już przez Volkswagen AG informacje dotyczące **manipulowania wskaźnikami emisji spalin w samochodach produkowanych przez koncern**.auta te są nie tylko wadliwe, ale przede wszystkim niezgodne z homologacją, co uniemożliwia użytkowanie ich zgodnie z obowiązującym prawem. Samochód niespełniający norm dotyczących poziomu emisji tlenków azotu nie może być legalnie ani sprzedany, ani kupiony. Dnia 22 września 2015 r. VW AG poinformował, że analogiczne oprogramowanie zostało zainstalowane w sumie w ok. 11 milionach aut wyposażonych w silniki diesla typu EA 189 sprzedawanych na całym świecie. Dnia 2 października 2015 r. Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. podała informację, że na polski rynek trafiło około 140 tys. pojazdów z systemem manipulującym poziomem emisji NOx i są to¹:

¹ https://uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=11938 (dostęp: 18 listopada 2015 r.);
<http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1509776,Czy-klientom-Volkswagena-nalezy-sie-odszkodowanie> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);
<http://www.tvp.info/22013897/znamy-skale-afery-volkswagena-w-polsce-chodzi-o-ok-140-tys-aut> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);
<http://moto.onet.pl/aktualnosci/volkswagen-potwierdza-w-polsce-jest-140-tys-wadliwych-modeli/7x88xf> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);
<http://www.tvp.info/21799452/kolejne-samochody-volkswagena-podejrzane-koncern-falszowal-wyniki-takze-w-dostawczakach> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);
<http://tvn24bis.pl/ze-swiata,75/audi-afery-spalinowa-dotyczy-ponad-2-mln-naszyc-aut,581000.html> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);
<http://tvn24bis.pl/tech-moto,80/w-ue-skandal-z-emisja-spalin-dotyczy-8-mln-samochodow-volkswagena,583197.html> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);
<http://www.rmf24.pl/fakty/polska/news-polska-bedzie-sie-domagac-zeby-volkswagen-za-darmo-naprawil-,nld,1898937> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);

- 1) Audi – 12.049 pojazdów;
- 2) Volkswagen – 66.870 pojazdów;
- 3) Skoda – 58.890 pojazdów;
- 4) Seat – 3.694 pojazdów;

Dowód:

- 2) Oświadczenie prasowe złożone przez Biuro Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;

Ujawnione oraz potwierdzone przez kierownictwo spółek grupy Volkswagen fakty, odnoszące się do stosowania fałszującego wyniki oprogramowania pozwalają stwierdzić, że samochody koncernu (marek Volkswagen, Audi, Skoda i SEAT) wyposażone w silnik wysokoprężny wyprodukowany w latach 2008-2015 nie spełniają (we wszystkich rodzajach eksploatacji – badaniach testowych i jeździe w ruchu drogowym) norm toksyczności spalin w zakresie tlenków azotu NOx obowiązujących w okresie ich produkcji. Ponadto, w przedmiotowych pojazdach zastosowano (również w sposób niejawnny) oprogramowanie niewykazane w specyfikacji urządzeń i oprogramowania, załączonych do dokumentacji homologacyjnej (potwierdza to oficjalne pismo Agencji Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych z dnia 18 września 2015 r., w którym stwierdzono, że oprogramowanie, zmieniające ustawienia pracy silnika podczas testów na toksyczność spalin, nie było wyspecyfikowane w dokumentacji załączonej do badań).

Dnia 3 listopada 2015 r. Volkswagen AG ujawnił, że w ok. 800 tys. samochodów poziom emisji dwutlenku węgla jest wyższy niż wskazywano podczas homologacji poszczególnych serii aut. Nieprawidłowości dotyczą także samochodów z silnikiem benzynowym. W reakcji rząd Niemiec zapowiedział skontrolowanie poziomu emisji spalin i zużycia paliwa we wszystkich samochodach marek Volkswagen, Skoda, Audi i Seat, zarówno napędzanych silnikami Diesla, jak i silnikami benzynowymi².

http://superauto24.se.pl/moto-news/silniki-ea-189-jednostki-napedowe-20-tdi-w-jakich-modelach-byly-montowane_686050.html (dostęp: 18 listopada 2015 r.);

<http://www.tdt.pl/homologacja-pojazdow.html> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);

<http://info.volkswagen.com/pl/pl/home?tab=check-own-car> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);

²<http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19140199,berlin-zapowiada-totalna-kontrola-aut-volkswagena.html> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);

<http://gosc.pl/doc/2802264.VW-Spalinowe-przekrety-nie-tylko-w-dieslach> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);

Mając na uwadze powyższe, zachodzi bardzo duże prawdopodobieństwo nieważności świadectwa homologacji, a co za tym idzie nieważności certyfikatów zgodności, na podstawie których przedmiotowe samochody zostały dopuszczone do ruchu i zarejestrowane w Polsce.

W związku z powyższym pojawia się konieczność wyjaśnienia następujących kwestii:

1. Czy Autoryzowany Dealer sprzedawał w Polsce pojazdy, których poziom emisji tlenków azotu, dwutlenku węgla lub innych szkodliwych substancji był zafałszowany, a jeśli tak, to ile to było pojazdów?
2. Czy Autoryzowany Dealer poniósł szkodę związaną z zaistniałą sytuacją, a jeśli tak, to jaką?
3. Jaką rekompensatę od koncernu Volkswagen otrzymał Autoryzowany Dealer?
4. Czy Autoryzowany Dealer będzie występował przeciwko producentom pojazdów marek grupy Volkswagen o rekompensatę poniesionej szkody, jeśli tak, to na jakiej podstawie, a jeśli nie, to dlaczego?
5. Czy producenci wadliwych samochodów przedstawili Autoryzowanemu Dealerowi program postępowania w przedmiotowej sprawie oraz wskazali liczbę wadliwych pojazdów i tryb zaspokojenia roszczeń posiadaczy wadliwych pojazdów?
6. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. poinformował Autoryzowanego Dealera o konkretnych terminach i działaniach jakie są planowane w celu rozwiązania problemu?
7. Czy Autoryzowany Dealer został dokładnie poinformowany czego dotyczy „afery Volkswagena” i czy zwrócono uwagę jakie może mieć ona dla niego konsekwencje prawne?

8. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. zagwarantował Autoryzowanemu Dealerowi w sposób jasny i ostateczny, że przejmie wszelkie kierowane przeciwko niemu roszczenia wynikające z „Afery Volkswagena”?
9. Czy producenci pojazdów marek grupy Volkswagen poinformowali Autoryzowanego Dealera o skutkach ewentualnego usuwania wady i rozmiarze koniecznej ingerencji w strukturę pojazdu?
10. Czy Autoryzowany Dealer jest w stanie wskazać jakie skutki dla możliwości technicznych samochodu i jak duża ingerencja w strukturę pojazdu byłaby konieczna w przypadku ewentualnego usunięcia wady?
11. W jakim trybie i w jakim terminie Autoryzowany Dealer zamierza kontaktować się z polskimi właścicielami zakupionych pojazdów?
12. Kiedy polscy właściciele wadliwych pojazdów otrzymają rekompensaty, odszkodowania i zadośćuczynienia od Autoryzowanego Dealera?
13. Czy Autoryzowany Dealer zamierza zachować postanowienia bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa i dokonać wymiany każdego jednego auta dotkniętego wadą na nowe, a jeśli tak, to kiedy Polscy właściciele wadliwych pojazdów otrzymają nowe samochody?
14. Czy Autoryzowany Dealer zamierza zaoferować właścicielom wadliwych pojazdów samochody zastępcze do momentu dostarczenia samochodu zgodnego ze specyfikacją?
15. Czy Autoryzowany Dealer posiada wiedzę, czy na terenie Polski w autoryzowanych serwisach koncernu montowano oprogramowanie manipulujące poziomem emisji substancji niebezpiecznych, a jeśli tak, to czy oprogramowanie takie było montowane również w samochodach już dopuszczonych do ruchu?
16. Czy Autoryzowany Dealer przed wrześniem 2015 r. miał świadomość istnienia procedury fałszowania przez podmioty z grupy Volkswagen poziomu emisji szkodliwych substancji w produkowanych przez siebie samochodach?

17. Czy producenci pojazdów marek grupy Volkswagen informowali Autoryzowanego Dealera o swoich działaniach w zakresie manipulacji wynikami pomiarów emisji tlenków azotu, a jeśli tak, czy miało to miejsce również przed 18 września 2015 r.?
18. Kiedy i w jaki sposób Autoryzowany Dealer uzyskał informację o przedmiotowych manipulacjach?
19. Czy po 18 września 2015 r. Autoryzowany Dealer podjął działania mające na celu wyjaśnienie sytuacji u producentów pojazdów marek grupy Volkswagen, a jeśli tak, to jakie to były działania i jakie przyniosły efekty?
20. Czy Autoryzowany Dealer zawiadomił Prokuraturę o podejrzeniu popełnienia przestępstwa oszustwa, fałszerstwa, składania fałszywych zeznań, przeciwko środowisku lub innego związanego ze sprawą?

Z uwagi na skalę naruszeń wnoszę o niezwłoczną odpowiedź na adres wskazany w komparycji niniejszego wniosku. Szczególnie proszę o wyraźne potwierdzenie, że każdy z właścicieli wadliwych pojazdów otrzyma samochód zastępczy i wstępną rekompensatę oraz o określenie jej wysokości.

Małgorzata Świeca



Jacek Świeca



Załączniki:

1. Opinia z dnia 15 października 2015 r. wydana przez Zespół Rzeczników samochodowych, maszyn i urządzeń Automobilklub Nowy Świat Sp. z o.o.;
2. Oświadczenie prasowe złożone przez Biuro Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;