

**Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych
Przez Spółki Grupy Volkswagen¹**

reprezentowane przez:

komitet założycielski, w skład którego wchodzi:

radca prawny Jacek Świeca

Małgorzata Świeca

Volkswagen Group Polska Sp. z o.o.

ul. Krańcowa 44

61-037 Poznań

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 w warunkach normalnej eksploatacji samochodów w ruchu drogowym. Wyniki uzyskiwane

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

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 to³:

³ 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.rmfm24.pl/fakty/polska/news-polska-bedzie-sie-domagac-zeby-volkswagen-za-darmo-naprawil-,nld,1898937> (dostęp: 18 listopada 2015 r.);
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.);

- 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 benzynowymi⁴.

⁴<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.);
<http://biznes.newsweek.pl/afera-volkswagena-dotyczy-tez-silnikow-benzynowych,artykuly,373446,1.html> (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 Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. sprzedawała w Polsce pojazdy, których poziom emisji tlenków azotu, dwutlenku węgla lub innych szkodliwych substancji był zafałszowany?
2. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. 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?
3. Czy w opinii Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. polscy właściciele wadliwych samochodów marek grupy Volkswagen są traktowani na równi z właścicielami innych państw?
4. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. zamierza wstępnie zrekompensować polskim właścicielom wadliwych pojazdów poniesione straty, podobnie jak w USA, gdzie każdy z nich na dobry początek otrzymał równowartość 1.000 USD i darmowy program assistance?
5. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. zamierza zaoferować polskim właścicielom wadliwych pojazdów samochody zastępcze do momentu dostarczenia samochodu zgodnego ze specyfikacją?
6. Czy polscy właściciele wadliwych samochodów zostali poinformowani o fakcie, że:
 - a) sprzedaż i zakup wadliwego samochodu, który nie powinien uzyskać homologacji, może być nieważna, a w konsekwencji istnieje możliwość żądania zwrotu zapłaconej ceny, zwrotu pojazdu, a nawet dochodzenia odszkodowania?

- b) samochód bez ważnej homologacji nie może zostać zgodnie z polskim prawem zarejestrowany i ubezpieczony, a w konsekwencji, jeśli wypadek nastąpi z winy właściciela wadliwego samochodu istnieje zagrożenie konieczności pokrycia całej wysokości szkody z prywatnego majątku?
 - c) sprzedaż wadliwego pojazdu może spełniać znamiona przestępstwa oszustwa i narazić jego właściciela na odpowiedzialność karną?
7. Ile samochodów z systemem manipulującym poziomem emisji substancji niebezpiecznych trafiło na rynek RP wg wiedzy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. na dzień odpowiedzi na niniejszy wniosek?
 8. Ile samochodów z systemem manipulującym poziomem emisji substancji niebezpiecznych zostało sprzedanych w Polsce przez Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. (w tym przez spółki, których Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. jest następcą prawnym, m.in. Kulczyk Tradex Sp. z o.o. i Skoda Auto Polska S.A.) na dzień odpowiedzi na niniejszy wniosek?
 9. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. jako oficjalny reprezentant koncernu Volkswagen AG posiada wiedzę, ile samochodów z systemem manipulującym poziomem emisji substancji niebezpiecznych zostało sprowadzonych na teren RP przez inne osoby na dzień odpowiedzi na niniejszy wniosek, a jeśli tak, to jaka to liczba?
 10. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. jako oficjalny reprezentant koncernu Volkswagen AG 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?
 11. Czy producenci wadliwych samochodów przedstawili Volkswagen Group Polska program postępowania w przedmiotowej sprawie oraz wskazali liczbę wadliwych pojazdów i tryb zaspokojenia roszczeń posiadaczy wadliwych pojazdów?
 12. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. ma już propozycję rozwiązania problemu dla polskich posiadaczy wadliwych pojazdów, a jeśli tak, to jaka to jest propozycja?

13. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. poinformowała autoryzowanych dealerów o konkretnych terminach i działaniach jakie są planowane w celu rozwiązania problemu?
14. Czy polscy autoryzowani dealerzy, ich pracownicy oraz pracownicy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. zostali dokładnie poinformowani czego dotyczy „afery Volkswagena” i czy zwrócono im uwagę jakie może mieć ona dla nich konsekwencje prawne?
15. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. zagwarantował autoryzowanym dealerom w sposób jasny i ostateczny, że przejmie wszelkie kierowane przeciwko nim roszczenia wynikające z „Afer Volkswagena”?
16. Czy producenci pojazdów marek grupy Volkswagen informowali Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. o skutkach ewentualnego usuwania wady i rozmiarze koniecznej ingerencji w strukturę pojazdu?
17. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. jest w stanie wskazać jakie skutki dla możliwości technicznych samochodu i jak duża ingerencja w strukturę pojazdu byłaby konieczna w przypadku ewentualnego usunięcia wady?
18. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. zamierza przeprosić wszystkich Polaków, a w szczególności polskich klientów, za „afery Volkswagena” i utracone zaufanie, analogicznie jak m.in. w Stanach Zjednoczonych, Japonii i Anglii przeprosiły inne przedstawicielstwa grupy Volkswagen?
19. W jakim trybie i w jakim terminie Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. zamierza kontaktować się z polskimi właścicielami zakupionych pojazdów?
20. Kiedy polscy właściciele wadliwych pojazdów otrzymają rekompensaty, odszkodowania i zadośćuczynienia od Volkswagen Group Polska Sp. z o.o.?
21. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. przed wrześniem 2015 r. miała świadomość istnienia procedury fałszowania przez podmioty z grupy Volkswagen poziomu emisji szkodliwych substancji w produkowanych przez siebie samochodach?
22. Czy producenci pojazdów marek grupy Volkswagen informowali Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. o swoich działaniach w zakresie manipulacji wynikami pomiarów

emisji tlenków azotu, a jeśli tak, czy miało to miejsce również przed 18 września 2015 r.?

23. Kiedy i w jaki sposób Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. uzyskała informację o przedmiotowych manipulacjach?
24. W jaki sposób przeprowadzony został w Polsce proces homologacji wadliwych pojazdów?
25. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. przeprowadziła badania samochodów zgodnie z obowiązującymi w Polsce przepisami, a jeśli tak, to dlaczego manipulacja nie wyszła na jaw podczas tych badań w Polsce?
26. Czy po 18 września 2015 r. Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. podjęła działania mające na celu wyjaśnienie sytuacji u producentów pojazdów marek grupy Volkswagen, a jeśli tak, to jakie to były działania i jakie przyniosły efekty?
27. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. poniosła szkodę związaną z zaistniałą sytuacją, a jeśli tak, to jaką?
28. Czy taką szkodę ponieśli polscy autoryzowani dealerzy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o., a jeśli tak, to jaką?
29. Jaką rekompensatę od koncernu Volkswagen otrzymają polscy dealerzy poszczególnych marek należących do grupy Volkswagen, a jeśli tak, to czy jest to taka sama rekompensata, jak dla dealerów koncernu Volkswagen w innych krajach?
30. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. będzie występowała przeciwko producentom pojazdów marek grupy Volkswagen o rekompensatę poniesionej szkody, jeśli tak, to na jakiej podstawie, a jeśli nie, to dlaczego?
31. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. posiada wiedzę o toczących się w Polsce i w innych krajach postępowaniach karnych związanych ze sprawą, a jeśli tak to przez jakie organy jest ono prowadzone i czego dotyczy?
32. Czy Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. zawiadomiła 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

Małgorzata Świeca

Jacek 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;

Do wiadomości:

- | | |
|--|--|
| <p>1. Volkswagen AG
Berliner Ring 2,
38440 Wolfsburg,
Niemcy</p> | <p>4. ŠKODA AUTO a.s.
Tř. Václava Klementa 869
293 60 Mladá Boleslav
Czechy</p> |
| <p>2. AUDI AG
Ettinger Str.,
85057 Ingolstadt
Niemcy</p> | <p>5. Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
Porscheplatz 1
70435 Stuttgart
Niemcy</p> |
| <p>3. SEAT S.A.
Autovía A-2, Km. 585,
Martorell (E-08760),
08027 Barcelona,
Hiszpania</p> | |