



**Kancelaria Prawna „Świeca i Wspólnicy” sp.k.**

ul. Bagatela 11 lok. 3

00-585 Warszawa

*reprezentowana przez komplementariusza:*

radcę prawnego Jacka Świecę

**Sopockie Towarzystwo Ubezpieczeń ERGO HESTIA S.A.**

ul. Hestii 1

81-731 Sopot

*do wiadomości:*

**Komisja Nadzoru Finansowego**

Plac Powstańców Warszawy 1

skr. poczt. 419

00-950 Warszawa 1

**Pismo**

Działając w imieniu własnym, w interesie publicznym, mając na uwadze, że polisy komunikacyjne mają ścisły związek z ruchem drogowym i zdarzeniami, które mogą z niego wynikać oraz w związku z „afery Volkswagena”, wystosowuję niniejsze pismo, aby uzyskać odpowiedzi na pytania, które niepokoją użytkowników wadliwych samochodów produkowanych przez spółki grupy Volkswagen AG od chwili ujawnienia afery.

Spółki Grupy Volkswagen Aktiengesellschaft z siedzibą w Wolfsburgu należą do niemieckiego koncernu motoryzacyjnego z siedzibą w Wolfsburgu w Dolnej Saksonii założonego dnia 28 maja 1937 roku. Posiada on 48 zakładów produkcyjnych na całym świecie, działa w 154 państwach za pośrednictwem 175 spółek, w tym w Polsce pod firmą Volkswagen Motor Polska Sp. z o.o.

W dniu 18 września 2015 roku ujawniona została tzw. „afery Volkswagena” („afery spalinowa”, „Dieselgate”). Agencja Ochrony Środowiska Stanów Zjednoczonych (EPA)

wydała zawiadomienie o naruszeniu ustawy o czystym Powietrzu (Clean Air Act) przez spółki grupy Volkswagen, polegające na celowym instalowaniu specjalnego oprogramowania komputerowego w samochodach produkowanych seryjnie w zakładach Grupy Volkswagen, służącego do manipulowania wynikami pomiarów emisji z układu wydechowego do atmosfery. Oprogramowanie instalowane było bez wiedzy odbiorców, zarówno hurtowych jak i detalicznych oraz nie było ujawniane w dokumentacjach technicznych przedkładanych organom regulacyjnym, certyfikującym i kontrolnym w żadnym z państw, w których Grupa Volkswagen produkuje albo sprzedaje pojazdy samochodowe. Dodatkowo, Volkswagen AG deklarował publicznie i zamieszczał w dokumentach sprzedaży oraz w swoich materiałach reklamowych i katalogach zaniżone, a przez to nieprawdziwe, informacje o poziomie emisji do atmosfery substancji niebezpiecznych z układów wydechowych samochodów produkowanych i sprzedawanych pod swoimi markami. W warunkach rutynowego badania kontrolnego pojazdów, które przeprowadzane są co do zasady w stacjach diagnostycznych, specjalnie zainstalowane oprogramowanie wykazywało wyniki znacznie niższe niż w warunkach normalnej eksploatacji samochodów w ruchu drogowym. Wyniki uzyskiwane w warunkach stacjonarnych zawsze mieściły się w dozwolonych granicach norm emisji i były wielokrotnie niższe od emisji rzeczywistych i deklarowanych przez Volkswagen AG. Według zawiadomienia EPA emisja tlenków azotu (NOx) stwierdzona w warunkach normalnego ruchu samochodów dopuszczonych do ruchu pod markami grupy Volkswagen nawet czterdziestokrotnie przekraczała wartości określone w normach.

**Dowód:**

- I. Opinia z dnia 15 października 2015 r. wydana przez Zespół Rzecznawców samochodowych, maszyn i urządzeń Automobilkлуб Nowy Świat Sp. z o.o.;

**Lista silników TDI Volkswagena o kodzie EA189<sup>1</sup>**

Silnik	Moc silnika	Oznaczenie	Dane techniczne
1.2 TDI CR	75 KM (55 kW)	CFWA	1199 cm <sup>3</sup> , R3, 12V, DOHC, common rail, turbosprężarka

<sup>1</sup> <http://dailydriver.pl/porady/technika/silniki-tdi-volkswagena-ktore-nie-splniaja-norm-spalin/> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

1.6 TDI CR	75 KM (55 kW)	CAYA	1598 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
1.6 TDI CR	90 KM (66 kW)	CAYB	1598 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
1.6 TDI CR	105 KM (77 kW)	CAYC	1598 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	110 KM (81 kW)	CBDC, CFHA, CFHF	1968 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	120 KM (88 kW)	CAGC	1968 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	140 KM (103 kW)	CFHC, CBEA, CBAB, CFFB, CBDB, CJAA	1968 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	143 KM (105 kW)	CAGA	1968 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	170 KM (125 kW)	CBBB, CFJA, CFGB, CEGA, CAHA	1968 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	177 KM (130 kW)	CGLC	1968 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	180 KM (132 kW)	CFCA	1968 cm <sup>3</sup> , R4, 16V, DOHC, common rail, dwie turbosprężarki

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 poinformował, że analogiczne oprogramowanie zostało zainstalowane w sumie w ok. 11 milionach aut wyposażonych w silniki diesla typu EA 189 sprzedawanych na całym świecie. **Na polski rynek trafiło około 140 tys. pojazdów z systemem manipulującym poziomem emisji NOx i są to m.in.<sup>2</sup>:**

- 1) Audi: A1, A3, A4, A5, A6, Q3, Q5, TT – 12.049 pojazdów;
- 2) Volkswagen: Golf, Scirocco, Jetta, Beetle, Passat, Tiguan, T5 – 66.870 pojazdów;
- 3) Skoda: Octavia, Superb, Yeti – 58.890 pojazdów;
- 4) Seat: Leon, Altea, Exeo – 3.694 pojazdów;

**Dowód:**

- II. 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**

---

<sup>2</sup> [https://uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news\\_id=11938](https://uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=11938) (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
<http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1509776,Czy-klientom-Volkswagena-nalez-y-sie-odszkodowanie> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
<http://www.tvp.info/22013897/znamy-skale-afery-volkswagena-w-polsce-chodzi-o-ok-140-tys-aut> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
<http://moto.onet.pl/aktualnosci/volkswagen-potwierdza-w-polsce-jest-140-tys-wadliwych-modeli/7x88xf> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
<http://www.tvp.info/21799452/kolejne-samochody-volkswagena-podejrzone-koncern-falszowal-wyniki-takze-w-dostawczakach> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
<http://tvn24bis.pl/ze-swiata,75/audi-afery-spalinowa-dotyczy-ponad-2-mln-naszyc-aut,581000.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
<http://tvn24bis.pl/tech-moto,80/w-ue-skandal-z-emisja-spalin-dotyczy-8-mln-samochodow-volkswagena,583197.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
<http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-polska-bedzie-sie-domagac-zeby-volkswagen-za-darmo-naprawil-,nld,1898937> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
[http://superauto24.se.pl/moto-news/silniki-ea-189-jednostki-napedowe-20-tdi-w-jakich-modelach-byly-montowane\\_686050.html](http://superauto24.se.pl/moto-news/silniki-ea-189-jednostki-napedowe-20-tdi-w-jakich-modelach-byly-montowane_686050.html) (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
<http://www.tdt.pl/homologacja-pojazdow.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);  
<http://info.volkswagen.com/pl/pl/home?tab=check-own-car> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

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

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

**W dniu 19 listopada 2015 r. grupa Volkswagen potwierdziła, że oprogramowanie manipulujące poziomem emisji tlenku azotu jest zainstalowane również we wszystkich silnikach wysokoprężnych o pojemności 3.0 wyprodukowanych od 2009 r., w tym w takich modelach jak: Volkswagen Touareg, Porsche Cayenne, Audi A6 Quattro, A7 Quattro, A8, A8L, Q5, Q7<sup>4</sup>**

W wielu krajach świata, w tym w Niemczech, Włoszech i Hiszpanii<sup>5</sup>, wszczęte zostały postępowania karne mające na celu dogłębne wyjaśnienie kwestii manipulowania pomiarami

---

<sup>3</sup><http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19140199,berlin-zapowiada-totalna-kontrola-aut-volkswagena.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<http://gosc.pl/doc/2802264.VW-Spalinowe-przekrety-nie-tylko-w-dieslach> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<http://biznes.newswweek.pl/afery-volkswagena-dotyczy-tez-silnikow-benzynowych,artykuly,373446,1.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<sup>4</sup> <http://www2.epa.gov/vw> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<sup>5</sup><http://forsal.pl/artykuly/895862,wloska-prokuratura-wszczela-dochodzenie-ws-volkswagena.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<http://www4.rp.pl/Motoryzacja/310089889-Policja-w-siedzibie-Volkswagena.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

emisji tlenków azotu oraz ukaranie osób dopuszczających się oszustw i fałszerstw w tym zakresie. Kolejny aspekt stanowią potencjalne administracyjne kary pieniężne grożące koncernowi Volkswagen, które w samych Stanach Zjednoczonych mogą sięgnąć nawet 18 mld dolarów<sup>6</sup>. Sprawa wzbudza ogromne zainteresowanie mediów na całym świecie<sup>7</sup>. **W reakcji na kolejne doniesienia rząd Niemiec zapowiedział skontrolowanie poziomu emisji spalin i zużycia paliwa we wszystkich samochodach marek Volkswagen, Skoda, Audi i Seat, zarówno napędzanych silnikami Diesla, jak i silnikami benzynowymi<sup>8</sup>.**

Po zakończeniu przygotowania do produkcji nowego typu samochodu producent zwraca się do władz homologacyjnych z wnioskiem o przebadanie przygotowywanego do sprzedaży samochodu i sprawdzenie czy jego parametry odpowiadają wymaganiom zawartym w normach i dyrektywach Europejskiej Komisji Gospodarczej Organizacji Narodów

---

<http://www.manoslimpias.es/index.php/noticias/13-corrupcion/1263-manoslimpias-presenta-querella-contra-seat-audi-y-volkswagen> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<sup>6</sup><http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,18863324,volkswagen-moze-zaplacic-18-5-mld-dol-za-przekretze-spalinami.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<http://www.dw.com/pl/volkswagen-oszukiwa%C5%82-w-usa-koncernowi-grozi-gigantyczna-kara/a-18724634> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<http://biznes.interia.pl/wiadomosci/news/koncernowi-volkswagen-grozi-nawet-18-miliardow-dolarow-kary,2165581,4199> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

[http://epoznan.pl/news-news-61299-Poznan\\_VW\\_ukrywa\\_rzeczywisty\\_wplyw\\_na\\_srodowisko\\_rozbudowanego\\_zakladu](http://epoznan.pl/news-news-61299-Poznan_VW_ukrywa_rzeczywisty_wplyw_na_srodowisko_rozbudowanego_zakladu)

(dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<http://www.ekologia.pl/wiadomosci/srodowisko/volkswagen-truje-takze-w-polsce,20878.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<sup>7</sup> Reuters: <http://www.reuters.com/subjects/volkswagen-scandal> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

The Telegraph: <http://www.telegraph.co.uk/finance/newsbysector/industry/11884260/European-stock-markets-set-to-open-lower-as-VW-emissions-fallout-deepens-LIVE.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

BBC: <http://www.bbc.com/news/business-34373637> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

The Guardian: <http://www.theguardian.com/money/2015/sep/24/volkswagen-emission-scandal-how-it-affects-you> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

Bloomberg Business: <http://www.bloomberg.com/news/articles/2015-09-19/vw-clean-diesel-scheme-exposed-as-u-s-weighs-criminal-charges> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

New York Post: <http://nypost.com/2015/09/22/schneiderman-launches-investigation-into-volkswagen/> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

USA Today: <http://www.usatoday.com/story/opinion/2015/09/21/volkswagen-clean-diesel-epa-emissions-editorials-debates/72594004/> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

China Daily: [http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/motoring/2015-09/25/content\\_21978750.htm](http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/motoring/2015-09/25/content_21978750.htm) (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<sup>8</sup><http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19140199,berlin-zapowiada-totalna-kontrola-aut-volkswagena.html> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

<http://gosc.pl/doc/2802264.VW-Spalinowe-przekrety-nie-tylko-w-dieslach> (dostęp: 1 grudnia 2015 r.);

Zjednoczonych oraz Unii Europejskiej. Do wniosku dołączona jest dokumentacja techniczna oraz specyfikacja urządzeń i oprogramowania znajdującego się w pojeździe przedstawionym do badań homologacyjnych. Po zakończeniu badań (z wynikiem pozytywnym) władze homologacyjne wystawiają dla producenta (nie samochodu) dokument Świadectwo Homologacyjne, w którym potwierdzone zostaje, iż poddane badaniom samochody spełniają wymagania obowiązujących przepisów. Na podstawie uzyskanego świadectwa homologacji producent wystawia, do każdego wyprodukowanego samochodu certyfikat zgodności, w którym potwierdza, że każdy wyprodukowany samochód zgodny jest (odnośnie do cech konstrukcyjnych i funkcjonalnych) z egzemplarzami samochodów, które były badane podczas homologacji. Certyfikat zgodności dołączony do każdego wyprodukowanego samochodu, wraz z przedmiotowym autem, trafia do salonu dealera, gdzie po sprzedaży otrzymuje go nabywca. Zgodnie z obowiązującymi przepisami prawa, certyfikat zgodności jest niezbędnym dokumentem do dopuszczenia samochodu do ruchu i zarejestrowania go w powiatowym wydziale komunikacji i na tym kończy się jego funkcja. Od rzeczonej daty jedynym dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu jest dowód rejestracyjny i książka pojazdu. Wszystkie kolejne przerejestrowania samochodu odbywają się na podstawie dowodu rejestracyjnego.

**Właściciele wadliwych aut są zdezorientowani. Organy administracji publicznej do tej pory nie odniosły się do problemu użytkowników pojazdów wyprodukowanych pod markami Skoda, Volkswagen, Audi, Seat czy Porsche.**

Generalną zasadą jest, że odszkodowanie zostaje wypłacone przez ubezpieczyciela kiedy spełni się określone w umowie zdarzenie. Jednakże wypłata odszkodowania i jego wysokość ustalana jest nie tylko na podstawie samego zdarzenia, ale także na podstawie innych elementów, m.in.: okoliczności związanych ze stanem technicznym samochodu lub zachowaniem kierującego. Natomiast jak zostało wskazane powyżej świadectwo homologacji jest dokumentem urzędowym potwierdzającym, iż samochód zostaje dopuszczony do ruchu oraz, że spełnia wymagania obowiązujących przepisów. Mając na uwadze powyższe oraz w związku z potwierdzonymi już przez Volkswagen AG informacjami dotyczącymi manipulowania wskaźnikami emisji spalin w samochodach produkowanych przez koncern, zachodzi niezgodność tych pojazdów z homologacją. **Tak więc auta te są nie tylko wadliwe, ale przede wszystkim niezgodne z homologacją, co uniemożliwia ich użytkowanie zgodnie z prawem. Wobec tego, zastanawiająca jest kwestia, czy zdarzenie spowodowane przez samochód, który, de facto nie mógł być dopuszczony do ruchu, będzie powodować odpowiedzialność ubezpieczyciela i co za tym idzie –**



wypłatę ewentualnego odszkodowania? Czy powszechnie znana niezgodność homologacji ze stanem pojazdu może stanowić przyczynę odmowy wypłaty odszkodowania? Czy świadome działania koncernu Volkswagen mogą powodować niekorzystne skutki finansowe dla posiadaczy pojazdów, które w niektórych przypadkach mogą sięgać setek tysięcy złotych?

W świetle skali problemu, który dotyka dziesiątki tysięcy użytkowników objętych obowiązkowym ubezpieczeniem OC oraz innymi dobrowolnymi ubezpieczeniami (AC, NNW) zwracam się z uprzejmą prośbą o udzielenie odpowiedzi na wskazane powyżej pytania oraz odniesienie się do podniesionych w niniejszym piśmie kwestii.

  
Matek Świeca  
Partner Zarządzący  
Radca Prawny

Załączniki:

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