

Warszawa, dnia 17 lutego 2016 r.

**Sąd Okręgowy w Poznaniu**

ul. Hejmowskiego 2  
61 - 736 Poznań

**Wnioskodawca:**

**Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych  
Przez Spółki Grupy Volkswagen AG**

KRS: 0000602320

ul. Bagatela 11 lok. 3

00-585 Warszawa

*reprezentowane przez uprawnionego  
do samodzielnej reprezentacji:*

Prezesa Zarządu Jacka Świecę

**Obowiązany:**

Volkswagen Group Polska sp. z o.o.,

z siedzibą w Poznaniu

KRS: 0000327143

ul. Krańcowa 44

61-037 Poznań

Suma zabezpieczenia: 10.455.000.000,00 zł

Opłata sądowa: 100,00 zł

**WNIOSEK O ZABEZPIECZENIE ROSZCZENIA PIENIĘŻNEGO**

Mając na uwadze, iż Stowarzyszenie Osób Poszkodowanych przez Spółki Grupy Volkswagen AG działa w interesie społecznym tysięcy osób, których prawa majątkowe zostały naruszone w skutek tzw. afery Volkswagena, zaś swoje cele realizuje poprzez pomoc prawną w dochodzeniu roszczeń finansowych od Spółek Grupy Volkswagen AG, w tym inicjowanie postępowań przed organami ścigania i organami wymiaru sprawiedliwości oraz w związku z uzasadnionym podejrzeniem naruszenia przepisów prawa, udokumentowanym i potwierdzonym przez Volkswagen AG, niniejszym, działając w imieniu i na rzecz Stowarzyszenia Osób Poszkodowanych Przez Spółki Grupy Volkswagen AG, **wnoszę o:**

udzielenie w trybie art. 730 § 1 i 2 w zw. z art. 730<sup>1</sup> w zw. z dyspozycją art. 747 ustawy z dnia 17 listopada 1964 r. – Kodeks postępowania cywilnego (Dz.U.2014.101 j.t.) zabezpieczenia roszczenia w kwocie 10.455.000.000,00 zł (słownie: dziesięć miliardów czterysta pięćdziesiąt pięć milionów złotych, 00/100) przeciwko Volkswagen AG, zwanym dalej „Obowiązanym” **poprzez:**

a) zajęcie wierzytelności przysługujących Obowiązanemu z tytułu prowadzenia rachunków bankowych w następujących bankach:

- PKO BP S.A.
- ING Bank Śląski S.A.
- BZ WBK S.A.
- Bank Gospodarstwa Krajowego
- BRE Bank S.A.
- Pekao S.A.
- HSBC Bank Polska S.A.
- Meritum Bank S.A.
- Bank Pocztowy S.A.
- Nordea Bank Polska S.A.
- Euro Bank S.A.
- DZ Bank Polska S.A.
- Deutsche Bank Polska S.A.
- Deutsche Bank PBC S.A.
- Bank Polskiej Spółdzielczości S.A.
- IDEA Bank S.A. (dawny GMAC Bank Polska S.A.)
- Bank Gospodarki Żywnościowej S.A.
- Volkswagen Bank Polska S.A.
- Svenska Handelsbaken AB S.A. Oddział w Polsce
- BNP Paribas S.A. Oddział w Polsce
- Danske Bank A/S S.A. Oddział w Polsce

- Alior Bank S.A.
  - FM Bank S.A.
  - Credit Agricole Bank Polska S.A.
- b) zajęcie innych wierzytelności z rachunków bankowych posiadanych przez Obowiązanego;
- c) zajęcie wierzytelności lub innych praw majątkowych przysługujących Obowiązanemu, w tym wierzytelności Obowiązanego przysługujących mu od Urzędu Skarbowego z tytułu ewentualnej nadpłaty podatku dochodowego lub podatku VAT;
- d) zajęcie innych praw majątkowych i wierzytelności Obowiązanego;
- e) zajęcie wierzytelności przysługujących Obowiązanemu od podmiotów trzecich;
- f) zajęcie nieruchomości, w szczególności nieruchomości objętych fabryką Obowiązanego znajdującą się w Poznaniu, Warszawska 349 oraz fabryką we Wrześni/Białężycy;
- g) obciążenie nieruchomości Obowiązanego hipoteką przymusową, w szczególności nieruchomości objętych fabryką Obowiązanego znajdującą się w Poznaniu, Warszawska 349 oraz fabryką we Wrześni/Białężycy;
- h) ustanowienie zarządu przymusowego nad przedsiębiorstwem Obowiązanego, w szczególności nad fabryką Obowiązanego znajdującą się w Poznaniu, Warszawska 349 oraz fabryką we Wrześni/Białężycy.
2. dopuszczenie i przeprowadzenie dowodów wskazanych w uzasadnieniu wniosku.

## **UZASADNIENIE**

### **CHRONOLOGIA WYDARZEŃ I DOWODY**

W dniu 18 września 2015 roku ujawniona została tzw. „afery Volkswagena” („afery spalinowa”, „Dieselgate”), polegająca na tym, że w samochody tej firmy emitują znacznie więcej zanieczyszczeń powietrza, niż wynika to z dokumentów wymaganych prawem oraz obowiązujących norm prawnych w zakresie ochrony środowiska. Dzieje się tak w wyniku zamontowania w tych samochodach specjalnego oprogramowania, które wykrywa prowadzenie pomiarów, które to oprogramowanie przestawia silnik w tryb działania, w którym

emitowane są niższe ilości zanieczyszczeń, a jednocześnie spada moc jednostki napędowej. Potwierdził to zarząd firmy grupy Volkswagen. Z powyższego wynika niezbicie, że doszło do naruszenia prawa w szerokim zakresie.

1. 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 Rzeczoznawców samochodowych, maszyn i urządzeń Automobilklub Nowy Świat Sp. z o.o.;

2. 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 170 tys. pojazdów z systemem manipulującym poziomem emisji NOx i są to m.in.<sup>1</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:**

- I. Oświadczenie prasowe złożone przez Biuro Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;

**Lista silników TDI Volkswagena o kodzie EA189<sup>2</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> [https://uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news\\_id=11938](https://uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=11938) (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1509776,Czy-klientom-Volkswagena-nalezyc-sie-odszkodowanie> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://www.tvp.info/22013897/znamy-skale-afery-volkswagena-w-polsce-chodzi-o-ok-140-tys-aut> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://moto.onet.pl/aktualnosci/volkswagen-potwierdza-w-polsce-jest-140-tys-wadliwych-modeli/7x88xf> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://www.tvp.info/21799452/kolejne-samochody-volkswagena-podejrzone-koncern-falszowal-wyniki-takze-w-dostawczakach> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://tvn24bis.pl/ze-swiata,75/audi-afery-spalinowa-dotyczy-ponad-2-mln-naszyc-aut,581000.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://tvn24bis.pl/tech-moto,80/w-ue-skandal-z-emisja-spalin-dotyczy-8-mln-samochodow-volkswagena,583197.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-polska-bedzie-sie-domagac-zeby-volkswagen-za-darmo-naprawil-,nld,1898937> (dostęp: 10 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: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://www.tdt.pl/homologacja-pojazdow.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://info.volkswagen.com/pl/pl/home?tab=check-own-car> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<sup>2</sup> <http://dailydriver.pl/porady/technika/silniki-tdi-volkswagena-ktore-nie-spelniaja-norm-spalin/> (dostęp: 10 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

**3. 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>.

**4. W dniu 19 listopada 2015 r. zostało potwierdzone przez grupę Volkswagen, że oprogramowanie manipulujące poziomem emisji tlenu azotu jest zainstalowane również we wszystkich silnikach wysokoprężnych o pojemności 3.0 wyprodukowanych od 2009 r. i użytych m. in. w takich modelach jak: Volkswagen Touareg, Porsche Cayenne, Audi A6 Quattro, A7 Quattro, A8, A8L, Q5, Q7<sup>4</sup>.**

W tym miejscu wskazać należy, iż zgodnie z obowiązującymi przepisami krajowymi i unijnymi, wprowadzenie na rynek polski każdej marki i typu samochodu poprzedzone musi być uzyskaniem świadectwa homologacji wystawionego przez uprawnioną placówkę badawczą. Zgodnie z treścią ustawy z dnia 20 czerwca 1997 r. Prawo o ruchu drogowym (Dz. U. t.j. z 2012, poz. 1137 z późn. zm.) Dyrektor Transportowego Dozoru Technicznego jest organem właściwym do wykonywania czynności związanych z homologacją pojazdów, przedmiotu ich wyposażenia lub części (Rozdział 1a Prawa o ruchu drogowym), dopuszczeniem jednostkowym pojazdu (Rozdział 1b Prawa o ruchu drogowym) oraz dopuszczeniem indywidualnym WE pojazdów (Rozdział 1c Prawa o ruchu drogowym).

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 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,

---

<sup>3</sup> <http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19140199,berlin-zapowiada-totalna-kontrola-aut-volkswagena.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://gosc.pl/doc/2802264.VW-Spalinowe-przekrety-nie-tylko-w-dieslach> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);  
<http://biznes.newsweek.pl/afery-volkswagena-dotyczy-tez-silnikow-benzynowych,artykuly,373446,1.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<sup>4</sup> <http://www2.epa.gov/vw> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

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 rzeczonyj daty jedynym dokumentem dopuszczającym pojazd do ruchu jest dowód rejestracyjny i książka pojazdu. Wszystkie kolejne przerejestrowania samochodu odbywają się na podstawie dowodu rejestracyjnego.

Ujawnione oraz potwierdzone przez kierownictwo spółek Grupy Volkswagen fakty, odnoszące się do stosowania fałszującego wyniki oprogramowania pozwalają stwierdzić, że samochody Grupy VW wyposażone w silnik wysokoprężny wyprodukowany w latach 2009-2014, nie spełniają (we wszystkich rodzajach eksploatacji – badaniach testowych i jeździe w ruchu drogowym) norm toksyczności spalin w zakresie tlenków azotu NOx obowiązujących w okresie ich produkcji. Ponadto, w przedmiotowych pojazdach zastosowano (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).

**5. 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. Kwestia, czy pojazdy te mogą poruszać się po polskich drogach wciąż nie zostało wyjaśnione przez żaden z polskich organów administracji publicznej, co budzi zdezorientowanie ich właścicieli.**

**W sprawie najbardziej bulwersuje fakt, że wszystkie działania koncernu Volkswagen zostały podjęte z pełną premedytacją. Grupa Volkswagen musiała już na etapie projektowania aut przewidywać, że normy emisji tlenków azotu nie zostaną spełnione, co wymusiło instalację fałszującego oprogramowania pozwalającego pomyślnie przejść testy i uzyskać homologację. Tego typu postępowanie może**



spełniać znamiona przestępstwa oszustwa. Tymczasem pomimo upływu blisko dwóch miesięcy od ujawnienia afery polscy właściciele pojazdów nie uzyskali od grupy Volkswagen żadnej informacji o prawnych możliwościach rozwiązania problemu i usunięcia wady. Volkswagen przeprosił Amerykanów, Japończyków i Hiszpanów, Polacy wciąż są lekceważeni<sup>5</sup>.

W wielu krajach świata, w tym w Niemczech, Francji, Włoszech i Chinach<sup>6</sup>, wszczęte zostały postępowania karne mające na celu dogłębne wyjaśnienie kwestii manipulowania pomiarami emisji tlenków azotu oraz ukaranie osób dopuszczających się oszustw i fałszerstw w tym zakresie. Podobne postępowanie będzie prowadzone także w Polsce. Prowadzone są czynności śledcze, zbierane dowody, przesłuchiwanie świadków, dokonywane przeszukania w siedzibach spółek. W Hiszpanii aferą zajmuje się Najwyższy Trybunał Karny, do którego zadań należą sprawy o najwyższym ciężarze gatunkowym, np. terroryzm. Kolejny aspekt stanowią potencjalne administracyjne kary pieniężne grożące koncernowi Volkswagen, które w samych Stanach Zjednoczonych mogą sięgnąć nawet 18 mld dolarów<sup>7</sup>. Sprawa wzbudza ogromne zainteresowanie mediów na całym świecie<sup>8</sup>.

---

<sup>5</sup> <http://tvn24bis.pl/tech-moto,80/szef-volkswagena-w-usa-zapowiada-odezyskanie-zaufania-klientow,579206.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<http://wiadomosci.radiozet.pl/Wiadomosci/Swiat/Salon-samochodowy-w-Tokio.-Szef-Volkswagena-przeprasza-Japonczykow-00013483> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

[http://forsal.pl/artykuly/896049,afere-spalinowa-volkswagen-przeprasza-hiszpanie-za-naduzycie-zaufania.html?gclid=COL9q\\_WEusgCFSsEwwodguAMqg](http://forsal.pl/artykuly/896049,afere-spalinowa-volkswagen-przeprasza-hiszpanie-za-naduzycie-zaufania.html?gclid=COL9q_WEusgCFSsEwwodguAMqg) (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<sup>6</sup> <http://forsal.pl/artykuly/895862,wloska-prokuratura-wszczela-dochodzenie-ws-volkswagena.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<http://www4.rp.pl/Motoryzacja/310089889-Policja-w-siedzibie-Volkswagena.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<http://www.manoslimpias.es/index.php/noticias/13-corrupcion/1263-manoslimpias-presenta-querella-contra-seat-audi-y-volkswagen> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<http://www.finanztreff.de/news/eu-antibetrugsbehoerde-hat-vw-im-visier/10967631#>

<http://www.wiwo.de/unternehmen/auto/vw-abgas-skandal-eu-antibetrugsbehoerde-olaf-leitet-ermittlungen-ein/12730354.html> (dostęp: 17 grudnia 2015 r.);

<sup>7</sup> <http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,18863324,volkswagen-moze-zaplacic-18-5-mld-dol-za-przekretze-spalinami.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<http://www.dw.com/pl/volkswagen-oszukiwa%C5%82-w-usa-koncernowi-grozi-gigantyczna-kara/a-18724634> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<http://biznes.interia.pl/wiadomosci/news/koncernowi-volkswagen-grozi-nawet-18-miliardow-dolarow-kary,2165581,4199> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

**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>9</sup>.**

W niektórych krajach zakazano sprzedaży pojazdów wyposażonych w nieujawnione oprogramowanie umożliwiające fałszowanie wyników badań. Rządy wielu państw stanęły w obronie interesów oszukanych obywateli i wspierają działania na rzecz uzyskania przez nich odszkodowań oraz nałożenia na koncern stosownych kar za oszustwa jakich dopuścił się, gwałcąc regulacje w zakresie ochrony środowiska. **Parlament Europejski powołał 17 grudnia 2015 r. Komisję Śledczą w tej sprawie. Także Komisja Europejska podjęła niezależne działania dla określenia skali oszustw koncernu i wezwała kraje, w których nie zostały jeszcze wszczęte śledztwa do uczynienia tego dla ochrony interesów pokrzywdzonych. Postępowanie otworzył także w grudniu br. Europejski Urząd ds. Zwalczania Nadużyć Finansowych (OLAF), a Europejski Bank Odbudowy i Rozwoju zamroził wypłatę 250 milionów Euro przeznaczonych na budowę fabryki VW pod Poznaniem. Prokuratury generalne takich krajów, jak USA, Niemiec, Francji, czy Hiszpanii rozpoczęły postępowanie zaraz po wybuchu afery, t.j. już pod koniec września 2015. W Hiszpanii aferą zajmuje się Najwyższy Trybunał Karny, do którego zadań należą sprawy o najwyższym**

---

<http://epoznan.pl/news-news-61299->

[Poznan\\_VW\\_ukrywa\\_rzeczywisty\\_wplyw\\_na\\_srodowisko\\_rozbudowanego\\_zakladu](#) (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<http://www.ekologia.pl/wiadomosci/srodowisko/volkswagen-truje-takze-w-polsce,20878.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<sup>8</sup> Reuters: <http://www.reuters.com/subjects/volkswagen-scandal> (dostęp: 10 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: 10 grudnia 2015 r.);

BBC: <http://www.bbc.com/news/business-34373637> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

The Guardian: <http://www.theguardian.com/money/2015/sep/24/volkswagen-emission-scandal-how-it-affects-you> (dostęp: 10 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: 10 grudnia 2015 r.);

New York Post: <http://nypost.com/2015/09/22/schneiderman-launches-investigation-into-volkswagen/> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

USA Today: <http://www.usatoday.com/story/opinion/2015/09/21/volkswagen-clean-diesel-epa-emissions-editorials-debates/72594004/> (dostęp: 10 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: 10 grudnia 2015 r.);

<sup>9</sup> <http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19140199,berlin-zapowiada-totalna-kontrola-aut-volkswagena.html> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

<http://gosc.pl/doc/2802264.VW-Spalinowe-przekrety-nie-tylko-w-dieslach> (dostęp: 10 grudnia 2015 r.);

ciężarze gatunkowym, np. terroryzm. Kolejny aspekt stanowią potencjalne administracyjne kary pieniężne grożące koncernowi Volkswagen. **W styczniu 2016 r. Amerykański Departament Sprawiedliwości wniósł pozew cywilny przeciwko Volkswagenowi AG za naruszenie ustawy o czystym powietrzu. Kwota odszkodowania w samych Stanach Zjednoczonych może sięgnąć nawet 90 mld dolarów.** Sprawa wzbudza ogromne zainteresowanie mediów na całym świecie.

### **KONSEKWENCJE AFERY VW W POLSCE**

Do celów Wnioskodawcy - Stowarzyszenia należy m.in. udzielanie pomocy prawnej oraz reprezentowanie interesów poszkodowanych przez spółki grupy Volkswagen AG, których w Polsce jest ok. 170 tysięcy osób (dane Samar – Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego), co po przyjęciu kwoty 61.500,00 zł, będącej średnią wartością jednego samochodu grupy Volkswagen (zgodnie z danymi finansowymi Volkswagen Group Polska sp. z o.o. obrót spółki wynosił od 2,5 do 3 mrd złotych, mając na uwadze ilość sprzedanych aut w liczbie od 50 tys. do 60 tys., średnia wartość auta wynosi 61.500,00 zł brutto – dowód: wydruk Volkswagen Group Polska sp. z o.o. ze strony [http://www.securities.com/php/company-profile/PL/Volkswagen\\_Group\\_Polska\\_Sp\\_z\\_oo\\_pl\\_3251249.html](http://www.securities.com/php/company-profile/PL/Volkswagen_Group_Polska_Sp_z_oo_pl_3251249.html)), dając kwotę będącą przedmiotem niniejszego wniosku. Mając na uwadze powyższe, Stowarzyszenie skierowało szereg petycji i wniosków do organów władzy publicznej. Żądano podjęcia postępowania mającego na celu wdrożenie działań zapobiegawczych i naprawczych m.in. od Prezes Rady Ministrów Ewy Kopacz, Ministra Gospodarki Janusza Piechocińskiego, Minister Infrastruktury i Rozwoju Marii Wasiak, Ministra Środowiska Macieja Grabowskiego, Minister Spraw Wewnętrznych Teresy Piotrowskiej, Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Michała Kięlszki, Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego Andrzeja Kolasy oraz Komisji Europejskiej. Wystosowano wnioski do Rzecznika Praw Obywatelskich i Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych. O problemie Wnioskodawca poinformował również Pana Prezydenta Andrzeja Dudę.

#### **Dowód:**

- II. petycja do Prezydenta RP Andrzeja Dudy;
- III. petycja do Prezes Rady Ministrów Ewy Kopacz;
- IV. petycja do Ministra Gospodarki Janusza Piechocińskiego;
- V. petycja do Ministra Infrastruktury i Rozwoju Marii Wasiak;

- VI. petycja do Ministra Spraw Wewnętrznych Teresy Piotrowskiej;
- VII. petycja do Ministra Środowiska Macieja Grabowskiego;
- VIII. wniosek do Rzecznika Praw Obywatelskich Adama Bodnara;
- IX. petycja do Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów Adama Jasser;
- X. wniosek do Prezesa Urzędu Zamówień Publicznych Dariusza Piasty;
- XI. petycja do Dyrektora Transportowego Dozoru Technicznego Andrzeja Kolasy;
- XII. petycja do Generalnego Dyrektora Ochrony Środowiska Michała Kielszni;
- XIII. pismo do Komisarzy Elżbiety Bieńkowskiej (Komisja Europejska);
- XIV. pismo do Europejskiej Agencji Środowiska.

O problemie zawiadomieni zostali także starostowie i prezydenci miast na prawach powiatu, którzy sprawują nadzór nad stacjami kontroli pojazdów oraz którym podporządkowani są rzecznicy praw konsumentów. W opinii stowarzyszenia organy te powinny wszcząć kontrolę w zakresie prawidłowości wykonywania badań technicznych pojazdów przez stacje kontroli pojazdów. Badania powinny wykazać, czy pojazd spełnia normy prawne dotyczące bezpieczeństwa i ochrony środowiska, a w świetle powyższych faktów powinny mieć na celu sprawdzenie prawidłowości i skuteczności decyzji dopuszczających przedmiotowe pojazdy do ruchu drogowego na terenie RP.

**Dotychczas żaden z wymienionych organów nie zajął się sprawą w sposób należyte zabezpieczający interesy polskich obywateli.**

**Manipulacje dokonane przez koncern Volkswagen mają realne konsekwencje dla Skarbu Państwa i jednostek samorządu terytorialnego. Wiele z wadliwych pojazdów zostało zakupionych przez podmioty publiczne w trybie zamówień publicznych, w tym przez organy policji lub jednostki samorządu terytorialnego.** Mając na uwadze powyższe informacje należy uznać, że żaden z wykonawców nie dokonał dostawy pojazdów, których możliwości techniczne odpowiadają ofercie i spełniają warunki powszechnie obowiązującego prawa. W konsekwencji **polskie prawo jest nieprzestrzegane również przez podmioty publiczne**, a zbagatelizowanie niniejszego problemu przez urzędników realizujących zamówienie publiczne oraz przez pracowników urzędu zamówień publicznych może zostać uznane za naruszenie dyscypliny finansów publicznych.

Kolejny aspekt sprawy stanowi fakt, że w Polkowicach na Dolnym Śląsku działa fabryka należąca do grupy Volkswagen, w której produkowane są m.in. właśnie silniki Diesla o pojemności 2000 cm<sup>3</sup>. **Do tej pory nie zostało wyjaśnione, czy w fabryce tej produkowano lub nadal produkuje się wadliwe silniki, a jeśli tak, to jakie to niesie za sobą konsekwencje, w tym również konsekwencje dla środowiska naturalnego.** Analogicznie nie wyjaśniono 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. Odpowiedzi twierdzące na te pytania mogą spowodować odpowiedzialność karną zaangażowanych osób.

Ponieważ działanie to – sprzedaż aut z ukrytą wadą istotną – było świadome - wszystkim posiadaczom aut wyprodukowanych przez Grupę VW AG, którzy stwierdzą taką wadę przysługują roszczenia z tytułu rękojmi, tj. **wymiana samochodu na zupełnie nowy.**

#### **ZANIECZYSZCZENIE ŚRODOWISKA NATURALNEGO PRZEZ POJAZDY WYPRODUKOWANE PRZEZ SPÓŁKI GRUPY VOLKSWAGEN**

Wskazać w pierwszej kolejności należy, że na rynek Polski wprowadzono ok. 170 000 sztuk aut marek spółek Grupy Volkswagen AG z fałszującym oprogramowaniem, gdzie toksyczność spalin przekracza do 40 razy stężenie tlenków azotu NO<sub>x</sub> w stosunku do dopuszczonych obowiązującymi normami w każdym aucie.

Prawo każdej osoby do życia w zdrowym środowisku jest zaś przedmiotem wielu regulacji m. in. “prawo każdej osoby do życia w zdrowym środowisku” według art. 11 Protokołu z San Salvador (1988), uzupełniającego Amerykańską Konwencję Praw Człowieka z 1969 roku; oraz kolektywne “prawo wszystkich ludów do zadowolającego ogólnego stanu środowiska sprzyjającego ich rozwojowi” w art. 24 Afrykańskiej Karty Praw Człowieka i Ludów z 1981 r. W Deklaracji o środowisku i rozwoju, przyjętej na światowej konferencji w Rio de Janeiro w 1992 roku, zwrócono uwagę na konieczność uwzględniania środowiska w planowaniu rozwoju i wzrostu gospodarczego. Program zróżnicowanych działań zawarto w tzw. Agendzie 21, będącej dla społeczności międzynarodowej swego rodzaju drogowskazem do osiągnięcia zrównoważonego rozwoju (sustainable development). Nad jego realizacją czuwa między innymi powołany do życia w 1972 roku Program NZ ds. Środowiska (UNEP - United Nations Environmental Programme).

Wskazana kwestia zanieczyszczenia środowiska naturalnego została uregulowana również na szczeblu unijnym. Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 2008/99/WE z 19.11.2008 r. w sprawie ochrony środowiska przez prawo karne (Dz.Urz. UE L Nr 328 z 6.12.2008 r., s. 28), która w projekcie uzasadnienia nowelizacji nosi nazwę "dyrektywy karnej"), zobowiązała państwa członkowskie do penalizacji czynów polegających m.in. na "zrzucaniu, emisji lub wprowadzaniu takich ilości substancji lub promieniowania jonizującego do powietrza, gleby lub wody, które powodują lub mogą spowodować śmierć lub poważne uszkodzenie ciała lub znaczną szkodę dla jakości powietrza, jakości gleby lub jakości wody lub dla zwierząt lub roślin" (art. 3 pkt 1 dyrektywy karnej), a także w art. 3 pkt h - "jakichkolwiek innych postępowaniach, które powodują znaczne zniszczenie siedliska przyrodniczego na terenie chronionym". Jak wskazano w uzasadnieniu projektu ustawy nowelizującej (Druk sejmowy Nr 3755, Sejm VI. kadencji), "wdrożenie dyrektywy karnej ma na celu zapewnienie skuteczniejszej ochrony środowiska przez stosowanie sankcji karnych w odniesieniu do działań szkodliwych dla środowiska, które powodują lub mogą powodować znaczne szkody dotyczące stanu powietrza, w tym stratosfery, gleby, wody, zwierząt lub roślin, lub wpływają niekorzystnie na ochronę gatunków". W związku z powyższym, dotychczasowe sankcje karne zostały zaostrzone tak, aby były bardziej odstraszające i skuteczne niż sankcje administracyjne lub odpowiedzialność cywilna za wyrządzone w środowisku szkody. Zgodnie natomiast z załączonym do niniejszego wniosku materiałem dowodowym, w autach wyposażonych w silnik wysokoprężny 2.0. TDi oznaczenie fabryczne EA 189 E5 wyprodukowany w latach 2008 - 2015 przez Spółki Grupy Volkswagen, toksyczność spalin przekracza do 40 razy stężenie tlenków azotu NOx w stosunku do dopuszczonych obowiązującymi normami. Jednocześnie podkreślić należy, że w chwili obecnej nie mają znaczenia dla przedmiotowej sprawy ani niejasne plany, wprowadzane na szczeblu krajowym i unijnym, zaostrzenia norm dozwolonych zanieczyszczeń emitowanych przez samochody dopuszczane do ruchu na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, ani zapowiedzi nieokreślonych bliżej działań. Plany i zapowiedzi mogą być bowiem ważne na dalszą przyszłość, tym niemniej wyłącznie natychmiastowe pociągnięcie do odpowiedzialności winnych zaniedbań powstrzyma dalsze, masowe zanieczyszczanie środowiska naturalnego.

### **ODPOWIEDZIALNOŚĆ OBOWIĄZANEGO**

Volkswagen Aktiengesellschaft stanowi spółkę dominującą w niemieckim koncernie motoryzacyjnym z siedzibą w Wolfsburgu w Dolnej Saksonii założonym 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 m.in. Volkswagen Group Polska Sp. z o.o.

Volkswagen Group Polska Sp. z o.o. z siedzibą w Poznaniu to spółka będąca importerem marek: Volkswagen, Audi, Skoda, SEAT, Volkswagen Samochody Użytkowe oraz Porsche. W przypadku każdej z nich stwierdzono występowanie wadliwych silników. Obowiązany działa w obszarze dystrybucji nowych samochodów, części zamiennych i akcesoriów. Cytując informację zamieszczoną na witrynie internetowej Obowiązanego, Volkswagen Group Polska zapewnia „spełnienie wymogów prawnych” dla dopuszczenia produktów, które wprowadza do obrotu. Importując i dystrybuując wadliwe pojazdy Obowiązany nie tylko nie przestrzega nałożonych na siebie zasad etycznych, co więcej, jego działanie jest sprzeczne z obowiązującym prawem, co zostało szczegółowo opisane w niniejszym uzasadnieniu.

Należy wskazać, iż zarówno dla umów zawartych przed 25 grudnia 2014 r. jak i po tej dacie (wejście w życie ustawy z dnia 30 maja 2014 r. o prawach konsumenta (DZ.U. 2014 poz. 827), która wprowadziła zmiany do Kodeksu Cywilnego oraz innych ustaw dotyczących praw konsumentów), finalnemu sprzedawcy wadliwego towaru przysługuje tzw. roszczenie regresowe w stosunku do tych podmiotów, z którymi końcowego sprzedawcę łączył łańcuch kolejnych umów sprzedaży, **w tym importera**. Wobec powyższego zachodzi wysokie prawdopodobieństwo, graniczące z pewnością, iż salony dealerskie do których kierowane będą roszczenia posiadaczy wadliwych pojazdów, będą korzystały z przysługującego im uprawnienia do pociągnięcia do odpowiedzialności samego importera jako podmiotu uczestniczącego w łańcuchu umów sprzedaży.

### **UZASADNIENIE WYSOKOŚCI ROSZCZENIA**

**Średnia wartość samochodu, sprzedanego na polskim rynku, wynosi 61.500,00 zł** (zgodnie z danymi finansowymi Volkswagen Group Polska sp. z o.o. obrót spółki wynosił od 2,5 do 3 mld złotych, mając na uwadze ilość sprzedanych aut w liczbie od 50 tys. do 60 tys., średnia wartość auta wynosi 61.500,00 zł brutto – dowód: wydruk Volkswagen Group Polska sp. z o.o. ze strony [http://www.securities.com/php/company-profile/PL/Volkswagen\\_Group\\_Polska\\_Sp\\_z\\_oo\\_pl\\_3251249.html](http://www.securities.com/php/company-profile/PL/Volkswagen_Group_Polska_Sp_z_oo_pl_3251249.html)). **Samochodów objętych wadą jest ok. 170 tysięcy sztuk** (dane Samar – Instytutu Badań Rynku Motoryzacyjnego; wydruk ze strony <http://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/sprzedaz-samochodow-w-2014-r->

skoda-vw-toyota-na-czele/3vg6p). **Wnioskujący, reprezentuje prawa oraz interesy w/w pokrzywdzonych, jako profesjonalna organizacja.** W związku z powyższym wartość roszczeń wobec VW w Polsce wynosi 10.455.000.000,00 zł. Jednocześnie należy podkreślić, że roszczenia te są w pełni uzasadnione na gruncie prawa, co wynika ze stanu faktycznego sprawy.

Wskazać należy, iż zgodnie z art. 730 § 1 k.p.c. w każdej sprawie cywilnej podlegającej rozpoznaniu przez Sąd lub przez Sąd polubowny można żądać udzielenia zabezpieczenia. Zgodnie z dyspozycją art. 730<sup>1</sup> § 1 k.p.c. udzielenia zabezpieczenia może żądać każda strona lub uczestnik postępowania jeżeli uprawdopodobni roszczenie oraz interes prawny w udzieleniu zabezpieczenia. Interes prawny w udzieleniu zabezpieczenia istnieje wtedy, gdy brak zabezpieczenia uniemożliwi lub znacznie utrudni wykonanie zapadłego w sprawie orzeczenia lub w inny sposób uniemożliwi lub poważnie utrudni osiągnięcie celu postępowania w sprawie. Wskazać należy, iż zgodnie z zaakceptowaną linią orzecniczą, na gruncie przepisów zawartych w art. 730 i nast. k.p.c., celem udzielenia zabezpieczenia jest zwiększenie skuteczności postępowania cywilnego poprzez zapewnienie, że pomimo upływu czasu koniecznego dla rozstrzygnięcia sprawy możliwym będzie osiągnięcie zamierzonych przez stronę celów tego postępowania. W tym też szeroko pojmowanym zakresie dokonywać należy oceny łącznego zaistnienia przesłanek określonych w art. 730<sup>1</sup> § 1 k.p.c., a warunkujących udzielenie zabezpieczenia w postaci uprawdopodobnienia roszczenia i interesu prawnego w uzyskaniu zabezpieczenia, zdefiniowanego w § 2 cytowanego przepisu. Przy czym art. 730<sup>1</sup> § 1 k.p.c. nie nakłada na stronę obowiązku udowodnienia dochodzonego roszczenia, czy też jego uprawdopodobnienia w stopniu graniczącym z pewnością, a wymaga jedynie by prima facie występowała szansa na jego istnienie. (tak: postanowienie Sądu Apelacyjnego we Wrocławiu - I Wydział Cywilny z dnia 23 kwietnia 2012 r. I ACz 530/12).

W nawiązaniu do powyższego nadmienić należy, iż bez wątplenia wypełniona została pierwsza z powołanych powyżej przesłanek udzielenia zabezpieczenia, bowiem roszczenie posiadaczy rzeczonych aut zostało należycie uprawdopodobnione. Uprawdopodobniając roszczenie i wykazując interes prawny, w imieniu powoda wskazuję, iż nieudzielenie zabezpieczenia niesie za sobą dla posiadaczy rzeczonych pojazdów negatywne konsekwencje, ze względu na fakt, iż Obowiązany może nie mieć w przyszłości środków finansowych pozwalających na skuteczne zaspokojenie powództwa dochodzonego niniejszym pozwem. Istnieje wysokie niebezpieczeństwo, iż roszczenie, którego żądać będą powodzi – pokrzywdzeni, którzy zakupili samochody z fałszującym oprogramowaniem, przez



Spółki Grupy Volkswagen, w świetle przedstawionych argumentów, nie budzące wątpliwości, nie zostanie należycie zaspokojone.

Wniosek o zabezpieczenie roszczeń znajduje także swoje uzasadnienie w treści normy prawnej wynikającej z art. 747 i nast. k.p.c. Dołączone do pozwu dokumenty i dowody wyraźnie wskazują na fakt, że roszczenie istnieje i jest wymagalne, co przesądza o istnieniu przesłanki wiarygodności roszczenia. W niniejszej sprawie właściciele rzeczonych aut posiadają interes prawny w udzieleniu zabezpieczenia, albowiem, z uwagi na wysokość roszczeń oraz obecne trudności finansowe Obowiązanego na całym świecie, zachodzi prawdopodobieństwo, iż zaspokojenie zostanie udaremnione lub w znaczny sposób utrudnione. Nieuwzględnienie niniejszego wniosku o zabezpieczenie powództwa, spowoduje niewątpliwe i oczywiste naruszenia zbiorowych interesów społecznych, w tym zwłaszcza właścicieli i posiadaczy 170 000 sztuk aut z fałszującym oprogramowaniem (w autach wyposażonych w silnik wysokoprężny 2.0. TDi oznaczenie fabryczne EA 189 E5 wyprodukowany w latach 2008 - 2015 m.in. przez Volkswagen Motor Polska sp. z o.o., toksyczność spalin przekracza do 40 razy stężenie tlenków azotu NOx w stosunku do dopuszczonych obowiązującymi normami).

Jacek Świeca

Prezes Zarządu

Załączniki:

1. Załączniki wymienione w treści wniosku,
2. KRS Stowarzyszenia;
3. Opinia z dnia 15 października 2015 r. wydana przez Zespół Rzecznawców samochodowych, maszyn i urządzeń Automobilklub Nowy Świat Sp. z o.o.;
4. Oświadczenie prasowe złożone przez Biuro Prezesa Urzędu Ochrony Konkurencji i Konsumentów;
5. Wykaz korespondencji;
6. wydruk Volkswagen Group Polska sp. z o.o. ze strony [http://www.securities.com/php/company-profile/PL/Volkswagen\\_Group\\_Polska\\_Sp\\_z\\_oo\\_pl\\_3251249.html](http://www.securities.com/php/company-profile/PL/Volkswagen_Group_Polska_Sp_z_oo_pl_3251249.html)
7. wydruk ze strony <http://www.auto-swiat.pl/wiadomosci/sprzedaz-samochodow-w-2014-r-skoda-vw-toyota-na-czele/3vg6p>