

Kancelaria Prawna „Świeca i Wspólnicy” sp.k.

ul. Bagatela 11 lok. 3

00-585 Warszawa

reprezentowana przez komplementariusza:

radcę prawnego Jacka Świecę

Commissioner Elżbieta Bieńkowska

European Commission

DG Internal Market, Industry,

Entrepreneurship and SMEs

BREY 13/092

B - 1049 Brussels

Belgium

emial: GROW-GENERAL-INFORMATION@ec.europa.eu

Szanowna Pani Komisarz,

działając w imieniu własnym oraz w interesie publicznym, mając na uwadze fakt, iż Komisja Europejska wraz z Trybunałem Sprawiedliwości jest odpowiedzialna za zapewnienie właściwego stosowania przepisów unijnych we wszystkich państwach członkowskich, żądam natychmiastowego podjęcia postępowań wyjaśniających, zapobiegawczych i naprawczych, związanych z wprowadzeniem do ruchu w Polsce oraz w pozostałych krajach unijnych pojazdów samochodowych, sprzedanych pod markami Volkswagen, Seat, Audi, Skoda i Porsche, wyposażonych w silnik o zapłonie samoczynnym (silnik wysokoprężny, silnik Diesla), wyprodukowanych w latach 2008-2015 przez Spółki Grupy Volkswagen i emitujących do atmosfery szkodzące substancje w ilości wielokrotnie przekraczające dopuszczalne limity. Podkreślić jednak już na wstępie należy, że powyższe działania mają znaczenie tylko i wyłącznie w sytuacji poniesienia odpowiedzialności tj. odpowiedniej kary przez winnych zaistnienia przedmiotowej sytuacji.

Biorąc również pod uwagę, że właściwe dla sprawy instytucje Komisji Europejskiej, w szczególności Dyrekcja Generalna ds. Rynku Wewnętrznego, Przemysłu, Przedsiębiorczości i MŚP, Dyrekcja Generalna ds. Środowiska Komisji Europejskiej oraz Europejska Agencja Środowiska nie zajęły dotychczas jednoznacznego stanowiska oraz nie podjęły wobec Spółek Grupy Volkswagen natychmiastowych działań, wobec zagrożenia jakie niesie ze sobą użytkowanie



samochodów emitujących masowo do atmosfery substancje niebezpieczne, pochodzące ze spalania paliw w silnikach EA189 z naruszeniem obowiązujących norm homologacyjnych dla pojazdów samochodowych dopuszczanych do ruchu, niniejszym żądam od Komisji Europejskiej stanowczej i natychmiastowej reakcji w przedmiotowym zakresie.

Przede wszystkim, Komisja Europejska winna wyjaśnić przyczyny, dla których osłania winnych łamania norm emisyjnych wbrew oczywistemu interesowi obywateli państw członkowskich, a także wskazać w jakim terminie i jakie kroki zamierza podjąć w celu zadośćuczynienia przez sprawców szkód wyrządzonych w środowisku naturalnym. Ponadto, nie wolno abstrahować od kwestii nałożenia na Spółki Grupy Volkswagen odpowiedniej „kary”, czyli zapłaty rekompensaty dla milionów poszkodowanych – odpowiednio dotkliwej, sprawiedliwej i wyrażonej w pieniądzu. Oczywiście Komisja Europejska winna podjąć także działania w celu wprowadzenia natychmiastowego zakazu produkcji trujących urządzeń.

Podkreślić bowiem należy, że działanie Spółek Grupy Volkswagen już na etapie homologacji poprzez zastosowanie oprogramowania zmieniającego ustawienia pracy silnika aut wyposażonych w silnik wysokoprężny 2.0. TDi, oznaczenie fabryczne EA 189 E5, wyprodukowanych w latach 2008 – 2015 tj. oprogramowania manipulującego pomiarem emisji spalin w rzeczonych samochodach celowo wprowadził poszkodowanych w błąd. Dodatkowo, żaden z organów unijnych nie podjął konkretnych i stanowczych działań w obronie obywateli, tym samym działań, które doprowadziłyby do skrupulatnego wyjaśnienia zaistniałej sytuacji, podczas gdy kraje unijne nadal tolerują uczestniczenie w ruchu drogowym pojazdów, które powinny być zbadane, jeśli nie wycofane z ruchu, z powodu nie przestrzegania obowiązujących, unijnych norm. Nie mają przy tym znaczenia dla sprawy ani niejasne plany zaostreżenia norm dozwolonych zanieczyszczeń emitowanych przez samochody dopuszczane do ruchu na terenie UE, ani zapowiedź nieokreślonych reorganizacji służb ochrony środowiska w Komisji Europejskiej. Plany i zapowiedzi mogą być bowiem ważne na dalszą przyszłość, tym niemniej wyłącznie pociągnięcie do odpowiedzialności winnych zaniedbań powstrzyma nieodpowiedzialność wobec środowiska naturalnego.

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. „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 testowych, tj. 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.;

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. **Wyłącznie na polski rynek trafiło około 140 tys. pojazdów z systemem manipulującym poziomem emisji NOx i są to m.in.¹:**

- 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;

Lista silników TDI Volkswagena o kodzie EA189²

Silnik	Moc silnika	Oznaczenie	Dane techniczne
--------	-------------	------------	-----------------

¹ https://uokik.gov.pl/aktualnosci.php?news_id=11938 (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://www.polskieradio.pl/42/3168/Artykul/1509776,Czy-klientom-Volkswagena-nalezy-sie-odszkodowanie> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://www.tvp.info/22013897/znamy-skale-afery-volkswagena-w-polsce-chodzi-o-ok-140-tys-aut> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://moto.onet.pl/aktualnosci/volkswagen-potwierdza-w-polsce-jest-140-tys-wadliwych-modeli/7x88xf> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://www.tvp.info/21799452/kolejne-samochody-volkswagena-podejrzane-koncern-falszowal-wyniki-takze-w-dostawczakach> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://tvn24bis.pl/ze-swiata,75/audi-afery-spalinowa-dotyczy-ponad-2-mln-naszyc-aut,581000.html> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://tvn24bis.pl/tech-moto,80/w-ue-skandal-z-emisja-spalin-dotyczy-8-mln-samochodow-volkswagena,583197.html> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://www.rmfm24.pl/fakty/polska/news-polska-bedzie-sie-domagac-zeby-volkswagen-za-darmo-naprawil-,nld,1898937> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
http://superauto24.se.pl/moto-news/silniki-ea-189-jednostki-napedowe-20-tdi-w-jakich-modelach-byly-montowane_686050.html (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://www.tdt.pl/homologacja-pojazdow.html> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://info.volkswagen.com/pl/pl/home?tab=check-own-car> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
² <http://dailydriver.pl/porady/technika/silniki-tdi-volkswagena-ktore-nie-speiniaja-norm-spalin/> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);



1.2 TDI CR	75 KM (55 kW)	CFWA	1199 cm3, R3, 12V, DOHC, common rail, turbosprężarka
1.6 TDI CR	75 KM (55 kW)	CAYA	1598 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
1.6 TDI CR	90 KM (66 kW)	CAYB	1598 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
1.6 TDI CR	105 KM (77 kW)	CAYC	1598 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	110 KM (81 kW)	CBDC, CFHA, CFHF	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	120 KM (88 kW)	CAGC	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	140 KM (103 kW)	CFHC, CBEA, CBAB, CFFB, CBDB, CJAA	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	143 KM (105 kW)	CAGA	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	170 KM (125 kW)	CBBB, CFJA, CFGB, CEGA, CAHA	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	177 KM (130 kW)	CGLC	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, turbosprężarka
2.0 TDI CR	180 KM (132 kW)	CFCA	1968 cm3, R4, 16V, DOHC, common rail, dwie turbosprężarki



W wielu krajach świata, w tym w Niemczech, Włoszech i Hiszpanii³, 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. Kolejny aspekt stanowią potencjalne administracyjne kary pieniężne grożące koncernowi Volkswagen, które w samych Stanach Zjednoczonych mogą sięgnąć nawet 18 mld dolarów⁴. Sprawa wzbudza ogromne zainteresowanie mediów na całym świecie⁵.
W reakcji na kolejne doniesienia rząd Niemiec zapowiedział skontrolowanie poziomu

³<http://forsal.pl/artykuly/895862,wloska-prokuratura-wszczela-dochodzenie-ws-volkswagena.html> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://www4.rp.pl/Motoryzacja/310089889-Policja-w-siedzibie-Volkswagena.html> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://www.manoslimpias.es/index.php/noticias/13-corrupcion/1263-manoslimpias-presenta-querella-contra-seat-audi-y-volkswagen> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);

⁴<http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,18863324,volkswagen-moze-zaplacic-18-5-mld-dol-za-przekret-ze-spalinami.html> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://www.dw.com/pl/volkswagen-oszukiwa%C5%82-w-usa-koncernowi-grozi-gigantyczna-kara/a-18724634> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://biznes.interia.pl/wiadomosci/news/koncernowi-volkswagen-grozi-nawet-18-miliardow-dolarow-kary,2165581,4199> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
http://epoznan.pl/news-news-61299-Poznan_VW_ukrywa_rzeczywisty_wplyw_na_srodowisko_rozbudowanego_zakladu (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://www.ekologia.pl/wiadomosci/srodowisko/volkswagen-truje-takze-w-polsce,20878.html> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);

⁵ Reuters: <http://www.reuters.com/subjects/volkswagen-scandal> (dostęp: 5 listopada 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: 5 listopada 2015 r.);
BBC: <http://www.bbc.com/news/business-34373637> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
The Guardian: <http://www.theguardian.com/money/2015/sep/24/volkswagen-emission-scandal-how-it-affects-you> (dostęp: 5 listopada 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: 5 listopada 2015 r.);
New York Post: <http://nypost.com/2015/09/22/schneiderman-launches-investigation-into-volkswagen/> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
USA Today: <http://www.usatoday.com/story/opinion/2015/09/21/volkswagen-clean-diesel-epa-emissions-editorials-debates/72594004/> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
China Daily: http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/motoring/2015-09/25/content_21978750.htm (dostęp: 5 listopada 2015 r.);

emisji spalin i zużycia paliwa we wszystkich samochodach marek Volkswagen, Skoda, Audi i Seat, zarówno napędzanych silnikami Diesla, jak i silnikami benzynowymi⁶.

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 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 niejawni) 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).

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 krajach członkowskich. Kwestia, czy pojazdy te mogą poruszać się po unijnych drogach wciąż nie została wyjaśniona przez żaden z unijnych organów administracji publicznej, co budzi zdezorientowanie właścicieli aut.

Miliony obywateli Unii Europejskiej ponosi realne szkody majątkowe z tytułu otrzymania wadliwych pojazdów. Setki milionów ludzi jest zmuszonych oddychać zatrutym powietrzem. Czy władze na najwyższym szczeblu Unii Europejskiej nie podejmą żadnych działań tylko dlatego, że ich przeciwnikiem jest globalny koncern? Czy normy unijnego prawa nie obowiązują Grupy Volkswagen?

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

⁶<http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19140199,berlin-zapowiada-totalna-kontrola-aut-volkswagena.html> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);
<http://gosc.pl/doc/2802264.VW-Spalinowe-przekrety-nie-tylko-w-dieslach> (dostęp: 5 listopada 2015 r.);



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 i Japończyków, obywatele Unii Europejskiej wciąż są lekceważeni⁷.

W wielu krajach świata, w tym w Niemczech, Włoszech i Hiszpanii⁸, 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. Kolejny aspekt stanowią potencjalne administracyjne kary pieniężne grożące koncernowi Volkswagen, które w samych Stanach Zjednoczonych mogą sięgnąć nawet 18 mld dolarów⁹. Sprawa wzbudza ogromne zainteresowanie mediów na całym świecie¹⁰.

⁷ <http://tvn24bis.pl/tech-moto,80/szef-volkswagena-w-usa-zapowiada-odezyskanie-zaufania-klientow,579206.html> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);
<http://wiadomosci.radiozet.pl/Wiadomosci/Swiat/Salon-samochodowy-w-Tokio.-Szef-Volkswagena-przeprasza-Japonczykow-00013483> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);

⁸<http://forsal.pl/artykuly/895862,wloska-prokuratura-wszczela-dochodzenie-ws-volkswagena.html> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);
<http://www4.rp.pl/Motoryzacja/310089889-Policja-w-siedzibie-Volkswagena.html> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);
<http://www.manoslimpias.es/index.php/noticias/13-corrupcion/1263-manoslimpias-presenta-querella-contra-seat-audi-y-volkswagen> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);

⁹<http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,18863324,volkswagen-moze-zaplacic-18-5-mld-dol-za-przekretze-spalinami.html> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);
<http://www.dw.com/pl/volkswagen-oszukiwa%C5%82-w-usa-koncernowi-grozi-gigantyczna-kara/a-18724634> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);
<http://biznes.interia.pl/wiadomosci/news/koncernowi-volkswagen-grozi-nawet-18-miliardow-dolarow-kary,2165581,4199> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);
http://epoznan.pl/news-news-61299-Poznan_VW_ukrywa_rzeczywisty_wplyw_na_srodowisko_rozbudowanego_zakladu (dostęp: 9 listopada 2015 r.);
<http://www.ekologia.pl/wiadomosci/srodowisko/volkswagen-truje-takze-w-polsce,20878.html> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);

¹⁰ Reuters: <http://www.reuters.com/subjects/volkswagen-scandal> (dostęp: 9 listopada 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: 9 listopada 2015 r.);
BBC: <http://www.bbc.com/news/business-34373637> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);
The Guardian: <http://www.theguardian.com/money/2015/sep/24/volkswagen-emission-scandal-how-it-affects-you> (dostęp: 9 listopada 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 benzynowymi¹¹. Jednak Komisja Europejska milczy.

W świetle skali problemu zwracam się z żądaniem nałożenia przez Komisję Europejską, na winnych popełnienia ewidentnego przestępstwa, surowej kary. W interesie obywateli unijnych jest bowiem „rozliczenie winnych, przyłapanych na gorącym uczynku” (ponownie wskazać należy, iż tzw. aferę spalinową wykryto w USA a nie w Unii!, co samo w sobie jest skandalem).

Ponownie podkreślić należy, iż Spółki Grupy Volkswagen muszą ponieść natychmiastową odpowiedzialność, a przed czym, jak się wydaje, Komisja Europejska je osłania (o czym świadczyć mogą publiczne twierdzenia, iż w pierwszej kolejności organy dokonają odpowiednich zmian odpowiednich przepisów, bez jednoznacznego wskazania dalszych działań).

Mając na uwadze wszystko powyższe, zwracam także uwagę, iż dotychczas organy krajowe nie wszczęły postępowań karnych, tym samym wymaga wyjaśnień i doprecyzowania, jakie dokładnie działania Komisja zamierza podjąć w celu zapewnienia, iż również w Polsce wszczęte będą postępowania przeciwko Spółkom Grupy Volkswagen w zakresie łamania obowiązujących przepisów prawa.

Wyrażam zgodę na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego niniejsze pismo lub urzędu go obsługującego danych osobowych Kancelarii Prawnej „Świeca i Wspólnicy” sp.k. oraz na opublikowanie na ww. stronie treści pisma.


Jacek Świeca
radca prawny

China Daily: http://www.chinadaily.com.cn/bizchina/motoring/2015-09/25/content_21978750.htm
(dostęp: 9 listopada 2015 r.);

¹¹<http://wyborcza.biz/biznes/1,100896,19140199,berlin-zapowiada-totalna-kontrola-aut-volkswagena.html> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);
<http://gosc.pl/doc/2802264.VW-Spalinowe-przekrety-nie-tylko-w-dieslach> (dostęp: 9 listopada 2015 r.);



Załączniki:

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