

Ministrstvo za infrastrukturo
dr. Peter Gašperšič, minister
Langusova ulica 4

SI - 1535 Ljubljana

Ljubljana, 18. avgust 2016

Spoštovani gospod minister,

že skoraj leto je minilo od odkritja, da je Volkswagen v svoja vozila vgrajeval prepovedano programsko opremo, s katero je dosegel predpisane vrednosti izpustov NOx na homologacijskih meritvah – ne pa tudi v realni vožnji. V tem času so se že začeli prvi vpoklici spornih vozil, s čemer naj bi po zatrjevanju odgovornih v VW odpravili škodljive posledice te prevare. Vendar pa zadnji testi v Italiji dokazujejo, da opravljeni posegi ne zagotavljajo skladnosti avtomobilov z vrednostmi, zapisanimi v homologaciji. Zato Ministrstvo za infrastrukturo pozivamo, da zaradi zaščite interesov slovenskih potrošnikov nemudoma vzpostavi neodvisen sistem preverjanja vozil pred in po vpoklicu ter na ta način preveri, ali opravljeni posegi resnično dosežejo svoj namen, hkrati pa ne poslabšajo drugih značilnosti vpoklicanih avtomobilov.

Partnerska potrošniška organizacija Altroconsumo iz Italije je opravila neodvisen preizkus vozila Audi Q5 2.0 TDI 110 kW pred in po vpoklicu. Meritve po uradnem testnem programu (NEDC) so pokazale, da so pri »popravljenem« avtomobilu izpusti NOx za 25 % višji od tistih, ki jih dovoljuje uradni standard Euro 5. Izkazalo se je celo, da so se izpusti po vpoklicu povečali za 13 odstotkov.

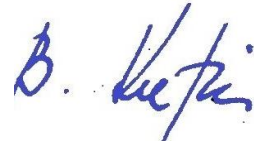
To odkritje je alarmantno in postavlja pod vprašaj smisel vpoklicev spornih vozil. Proizvajalec očitno ne more zagotoviti, da popravilo ne bo negativno vplivalo na zmogljivosti avtomobila. Kljub temu, da je nemški homologacijski organ KBA odobril poseg ob vpoklicu, smo zaskrbljeni nad potekom celotnega postopka, saj potrošniki nismo dobili jasnih informacij o opravljenih posegih in njihovem vplivu na izpuste in ostale značilnosti avtomobilov.

Ministrstvo za infrastrukturo zato pozivamo, da poskrbi za neodvisno testiranje avtomobilov in s tem zagotovi, da je vpoklic učinkovit in da lastniki avtomobilov zaradi tega ne bodo nosili negativnih posledic. Med testom je treba poskrbeti za meritve učinkov opravljenih posegov v uradnih laboratorijskih pogojih in v realnih pogojih med vožnjo, prav tako pa je treba izmeriti morebitne vplive na vzdržljivost, kot so možni višji stroški za popravila in vzdrževanje vozila v prihodnosti. Stroške testiranja naj nosi proizvajalec, ki je dokazano kršil predpise, rezultati preiskav pa morajo biti prosto dostopni javnosti. V primeru negativnih izidov je treba proizvajalca VW pozvati, naj vpoklic v Sloveniji nemudoma ustavi.

Pozivamo vas, da se o izpostavljenih problemih posvetujete tudi z drugimi pooblaščenimi nacionalnimi organi, hkrati pa na evropski ravni predlagate, da se zagotovi učinkovit in enoten pristop k reševanju problema za vse prizadete potrošnike, da se s tem prepreči diskriminatoren odnos proizvajalca do evropskih potrošnikov, ki ga kaže že od izbruha afere. Potrošniki so bili nedvomno oškodovani zaradi prevare proizvajalca VW, ker jim je prodal avtomobil, za katerega jim je zagotavljal, da z njegovo uporabo manj škodujejo okolju, saj naj bi bil prijazen do okolja. Zato potrošniki ne smejo biti še enkrat zavedeni in oškodovani z neustreznim odpravljanjem napake. Posledice prevare mora nositi le kršitelj, to je proizvajalec Volkswagen in ne potrošniki in okolje.

S prijaznimi pozdravi

Breda Kutin, predsednica



ZPS Zveza potrošnikov
Slovenije - društvo
Frankopanska ul. 5
SI - 1000 LJUBLJANA

V vednost:

- mag. Igor Velov, direktor Agencije za varnost v prometu