Gradivo za medije: problematika prodaje in servisiranja vozil v časih epidemije

**AVTOMOBILNOST V NOVI REALNOSTI**

Virus Covid-19 je pred enim letom posegel v življenje in delo nas vseh – in povzročil hotene in nehotene spremembe. Vsi mi in vsak od nas se je moral spopasti z novimi izzivi in vsak od nas se je tudi mnogo novega naučil. Spoznali smo, da gre za globalne izzive, spoznali smo, da nihče ni imun na dogajanje in spoznali smo, da lahko le skupaj zmoremo premagati največji izziv – epidemijo – saj je skupen cilj, da živimo in delamo čim boljše. Prav zato, ker smo prepričani, da se le skupaj zmoremo soočiti z epidemijo in maksimalno omiliti posledice le-te, smo pripravili to tiskovno konferenco, na kateri želimo deliti naše izkušnje v želji, da bi jih poznala širša družba in tudi najbolj odgovorni v državi – da bomo lahko združili moči in dosegli najboljše mogoče rezultate – tako za ljudi, državo, panogo v kateri delujemo. Ker na vse naše dosedanje pobude nismo dobili odziva Vlade RS, smo se odločili, da predloge predstavimo na novinarski konferenci.

Rezultati našega delovanja in sodelovanje v **dejavnostih servisiranja in prodaje vozil** so nas prepričali, da smo lep primer dobrega sodelovanja in doseganja skupnih ciljev. Epidemija in doseganje čim boljših rezultatov v preprečevanju širjenja virusa ter omilitev posledic v panogi je v skupnih ciljih delovanja združila Sekcijo avtoserviserjev pri OZS, Sekcijo pooblaščenih trgovcev in serviserjev z motornimi vozili pri GZS-PTZ in Sekcijo za osebna motorna vozila pri TZS. V skupnem delovanju smo našli izziv, kako za v bodoče še izboljšati ukrepe za preprečitev širjenja okužbe s koronavirusom v panogi.

Prav **varstvo potrošnikov in izboljšanje splošne varnosti** je naš prvi cilj. Naš namen je bil že od samega začetka epidemije maksimalno prispevati k splošni varnosti. Zato smo se že v marcu 2020 začeli usklajevati glede oblikovanja ustreznih priporočil za varno delo v dejavnostih, ki smo jih v obliki pisnih protokolov predstavili članom v že začetku meseca aprila. Danes vemo, da so bila to prva v vrsti priporočil za ustrezno ravnanje tako prodajalcev vozil kot avtoserviserjev, zavzemala pa so tudi mnoga priporočila za potrošnike in seveda zaposlene. Ukrepi kot so komunikacija na daljavo, brezgotovinsko plačevanje, naročanje na servis, so ukrepi, ki so se lepo prijeli v praksi, postali so del ustaljenega postopka, tako kot tudi prezračevanje vozila in razkuževanje vozila, ki so se dosti kasneje izkazali za najboljše metode preprečevanja okužb v panogi. Praksa in izkušnje naših članov so vodile k izboljševanju dejanj in namesto priporočil danes na servisih in trgovinah z vozili najdete navodila za pravilno ravnanje potrošnikov in zaposlenih za preprečevanje širitve okužbe.

Spoštovanje in uveljavljanje pravil je vodilo do naslednjega dejstva: v dejavnostih nismo zabeležili nobene večje obolelosti in množičnega zbolevanja niti ne med avtoserviserji, niti ne med prodajalci vozil, niti ne med potrošniki, ki so bile stranke naših delavnic, salonov in prodajaln. **Zdravstveni vidik delovanja dejavnosti** je torej, če se zdravniško izrazimo: B.P. – torej brez pripomb. Vsaj mi jih nismo uspeli zaznati. To smo uspeli doseči kljub temu, da je v dejavnostih zaposlenih okoli 20.000 ljudi, ki skrbi za brezhibno delovanje okoli 1,5 milijona vozil, ki so dnevno v prometu – kar pomeni, da se v dejavnostih srečujemo skoraj z vsakim polnoletnim Slovencem – in z našimi primeri dobrih praks vplivamo na glavnino prebivalcev Slovenije! Če še vemo, da v dejavnostih prodaje in servisiranja vozil ustvarimo okoli 7 mrd EUR letnih prihodkov in okoli 600 mio EUR dodane vrednosti, kar je zelo pomembno tudi za državo in državni proračun (npr. prihodki dejavnosti presegajo vsoto vseh do sedaj sprejetih ukrepov pomoči gospodarstvu in prebivalstvu v PKP zakonih!), potem je dejstvo, da je delovanje panog izjemnega pomena.

Zato nas je presenetilo, ko se je država odločila, da v dejavnostih nismo več smeli delovati. Odloki o začasni prepovedi ponujanja in prodajanja blaga in storitev potrošnikom v Republiki Sloveniji pa niso pomenili le prepovedi delovanja avtoservisov in prodajaln vozil. Gre za okrnitev celovitosti storitev, ki so namenjene vozilom – in ne storitev, kjer bi imeli opravek s prebivalci oz. potrošniki. Ta stik smo minimizirali z že omenjenimi priporočili stroke. Hkrati gre tudi za nelogičnost: avtomobili so bili edino prevozno sredstvo, kjer omejitev uporabe ni bilo – omejitev države pa je pomenila, da nismo več mogli zagotavljati tehnične brezhibnosti vozil. Logična posledica takega ukrepa je tudi zmanjšana varnost v prometu in posledično zmanjšana splošna varnost. Le izpravno vozilo je varno vozilo. Še večjo zmedo, tako v panogah kot pri prebivalstvu je pomenilo določilo v nekaterih odlokih, da se lahko opravljajo le nujne servisne storitve. Katere storitve vzdrževanja vozila pa bi lahko uvrstili med nenujne? Velja izpostaviti, da je le celovita obravnava vozila lahko uspešna: torej mora biti vozilo čisto, da je omogočen dober servis vozila. In tudi: le čisto vozilo je temelj preprečevanja prenosa okužb. Torej je nesmiselno dejavnosti, ki so že v SKD (standardni klasifikaciji dejavnosti) uvrščene v eno alinejo »vzdrževanje in popravilo motornih vozil« razslojevati in različno obravnavati v sklopu ne-dovoljenih dejavnosti.

Glede stanja voznega parka ne smemo zanemariti niti vidika, da je mnogo prebivalcev, predvsem starejših, ki se ne znajo, ne zmorejo ali se le ne želijo posluževati nakupa vozil na daljavo. Glede na to, da je povprečna starost vozil v Sloveniji okoli 10 let, in da v povprečju kupimo preko 60.000 novih vozil letno, pri čemer v posameznem letu lastnika zamenja več kot 200.000 rabljenih vozil, je prepoved prodaje vozil hendikep za mnoge prebivalce.

Ob tem pa se je potrebno zavedati, da so prodajalne in saloni vozil zgrajeni skladno z visokimi standardi proizvajalcev in so zelo prostorni zaradi velikih dimenzij blaga, ki ga ponujajo. Zaradi prostornosti (več kot 30m2 na posameznega kupca) in majhne frekvence ljudi, ki obiščejo avtosalone je verjetnost za prenos okužb bistveno zmanjšana. Številne prodajne površine so tudi na prostem.

Nenazadnje pa bi lahko opozorili tudi na to, da v Odlokih uporabljene omejitve, povzročajo veliko gospodarsko škodo, vodijo v povečanje brezposelnosti in podpirajo širjenje dela na črno. Prepričani smo, da se v domačih garažah ali pod kozolci, kamor se je preselilo veliko servisiranja vozil, bistveno manj spoštujejo (če sploh se?) varnostni pogoji in ukrepi preprečevanja širjenja virusa. Tako izgubljeni dohodki podjetij so izgubljeni za vedno, prav tako pa so za vedno zmanjšani prilivi v državno blagajno. Teh posledic ni mogoče sanirati z nobenim interventnim ukrepom. Potrošniki se zelo hitro preusmerijo k popravilom pri posameznikih, ki nimajo registrirane dejavnosti, saj je to zanje ceneje, hkrati pa se ne bremenijo z dvomom ali je popravilo njihovega vozila dovolj nujno, da bi ga registrirana in sodobno opremljena delavnica sprejela ob vzpostavljenih omejitvah.

Ker se večkrat poskušamo primerjati tudi s stanjem in ukrepi, ki jih sprejemajo v naših sosednjih državah ali pa celo v Evropi, pa naj povemo, da v nobeni od evropskih držav panoga servisiranja ni bila deležna zaprtja oz. prepovedi poslovanja, vsaj po nam znanih podatkih in sporočilih naših evropskih kolegov in nekaterih evropskih panožnih združenj.

Vsled vsega navedenega v dejavnostih servisiranja in prodaje vozil Vladi RS, pristojnemu ministru in zdravstveni stroki želimo zbornice in podjetja iz dejavnosti ponuditi pomoč, da se zaščitni ukrepi tudi v bodoče čim bolje prilagodijo tveganjem, ki iz posameznih dejavnosti izvirajo. Cilj prizadevanj je, da bi v držav in v podjetjih v dejavnostih vzpostavi še ustreznejše zaščitne ukrepe (če je to mogoče?), ki bodo preprečevali širjenje bolezni, kljub izvajanju dejavnosti in ne glede na sicer spreminjajoče število okužb. Zato zbornice in podjetja v dejavnostih servisiranja in prodaje vozil ponovno pozivamo Vlado RS k dialogu. Verjamemo, da le s skupnimi prizadevanji lahko prispevamo k sprejemu ukrepov, ki bodo državljanom omogočali varen dostop do servisnih storitev ter nakupa lastnih vozil, ki omogočajo omejevanje nepotrebnih stikov. Nihče ne more predvideti razsežnosti okužb, ki jih sprejemamo kot realnost. Zato želimo sodelovati pri kreiranju omejitev ob prehajanju med posameznimi fazami načrta sproščanja ukrepov v času pandemije COVID-19. S pristojnimi organi želimo dogovoriti na kakšen način bi se v posameznih fazah stopnjevali zaščitni ukrepi, pod katerimi bi bilo mogoče varno izvajati prodajo vozil in rezervnih delov ter izvajati servisiranje vozil. Ponovno izpostavljamo, da se je izkušnja z ločevanjem na nujna in ne-nujna popravila izkazala za neustrezno in nevarno za življenja, zato je nujno soočiti pomisleke zdravstvene stroke in izkoristiti pripravljenost izvajalcev posameznih dejavnosti, ki želijo zagotoviti varno izvajanje dejavnosti.

Verjamemo, da je le v sodelovanju vseh ključnih deležnikov Vlade, pristojnega ministrstva, zdravstva in strokovnjakov iz dejavnosti, mogoče poiskati rešitve s katerimi bomo skupaj prispevali k zagotavljanju javnega zdravja, varnosti v prometu, omejevanju sive ekonomije in hkrati ohranitvi gospodarstva ter delovnih mest. Zato apeliramo: dovolite nam **pogovor** **z vami** o rešitvah, ki bi pripomogle k izboljšanju splošne situacije.

S spoštovanjem,

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Jožko Tomšič | Zoran Sodnik  | Andrej Štih  | Miran Andrejek  |
| predsednik Sekcije za osebna motorna vozilaTZS | predsednik Sekcije pooblaščenih trgovcev in serviserjev z motornimi vozili | predstavnik Servisne mreže in dobave rezervnih ter nadomestnih delov | predsednik Sekcije avtoserviserjevOZS |
|  | GZS-PTZ |  |  |