

Št.: 186/2017

Datum: 20. marec 2017

Ministrstvo za infrastrukturo
Langusova 4

1535 Ljubljana
gp.mzi@gov.si

**ZADEVA: Predlogi pooblaščenih trgovcev in serviserjev z motornimi vozili v zvezi s predlogom
Zakona o motornih vozilih (ZMV-1), danim v ponovno medresorsko obravnavo**

V Sekciji pooblaščenih trgovcev in serviserjev z motornimi vozili smo proučili predlog Zakona o motornih vozilih, ki naj bi upošteval večino predlogov strokovne javnosti, ki so bili podani v času javne obravnave. Po pregledu gradiva ugotavljamo, da večji del predlogov naše sekcije ni bilo upoštevanih, prav tako pa ni nikjer navedenih razlogov za njihovo zavrnitev. V spremnem besedilu k predlogu zakona navajate, da sam zakon nima vpliva na gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij. Na podlagi te navedbe ocenjujemo, da pri preverjanju učinkov zakona ni bil ali pa ni bil pravilno opravljen MSP test.

Zato ponovno predlagamo, da pri pripravi novega ZMV-1 v celoti upoštevate predloga (zveza dokument 509/2016-lf, z dne 21.10.2016):

- 1. Da se ohrani možnost pridobitve pooblastil za izvajanje postopkov registracije za podjetja, ki so registrirana za prodajo motornih vozil;**

Podpiramo uvajanje ukrepov za preprečevanje nezakonitega izvajanja postopkov registracije, vendar predlagan način ni ustrezen. Delno upoštevanje predloga za ohranitev možnosti opravljanja registracijskih postopkov pri trgovcih z motornimi vozili sicer ublaži finančno breme, ki bi tem podjetnikom nastalo v primeru, da bi pooblastila čez noč izgubili. Vzpostavlja pa neenotne konkurenčne pogoje na trgu in zmanjšuje priložnosti MSP na trgu. Prav tako pa omejuje razvoj poslovnega okolja. Po nam znanih podatkih, je ukinitvev pooblastil posledica zaznanih kršitev pri nekaterih organizacijah, ki imajo danes pooblastila. Prav tako naj bi bila to posledica premajhnega števila zaposlenih tako na Ministrstvu za infrastrukturo, kot Agenciji RS za varnost prometa (AVP). Kot je razvidno iz obrazložitve zakon predvideva sredstva za nove zaposlitve pri obeh pristojnih organih in v tem delu predvideva tudi sredstva za njihovo realizacijo. Ob tem želimo izpostaviti, da bi se v proračun nateklo dovolj denarja še za kakšno zaposlitev, če bi zakonodajalec sprejemal učinkovite ukrepe, ki bi ščitili podjetnike, ki pošteno delajo in od ustvarjenih prihodkov plačujejo davke.

Ponovno predlagamo, da se ohrani možnost pridobivanja pooblastil za izvajanje postopkov registracije, vendar se ustrezno dvignejo kriteriji na podlagi katerih AVP podeljuje pooblastila. Hkrati je treba uvesti ustrezne sankcije za primer, če registracijska organizacija ne izvaja postopkov registracije skladno s predpisi. Podjetja, ki se ukvarjajo s prodajo vozil na tak način lahko ponudijo stranki, da se s kupljenim vozilom brez dodatnih obveznosti in poti odpelje kamor želi. To je prednost predvsem za državljane izven večjih mest. Država je pred leti storitev približala državljanom, sedaj pa jo želi na dolgi rok ukiniti. Cenimo vašo odločitev za ohranitev veljavnosti pooblastil, ki so jih trgovci z

motornimi vozili že pridobili. Vendar opozarjamo, da takšna rešitev postavlja bodoče podjetnike v neenak konkurenčni položaj in jim onemogoča širiti nabor storitev, ki jih želijo ponuditi svojim strankam. Predlagamo, da se možnost pridobitve pooblastila za izvajanje postopkov registracije ohrani, dvignejo pa se standardi glede prostorov, opreme in usposobljenosti kadrov, ki izvajajo postopke registracije. Določitev višjih standardov na tem področju je utemeljena. Za omejitev napak pri izvajanju postopkov pa so smiselna permanentna usposabljanja oseb, ki imajo pooblastilo za izvajanje registracijskih postopkov. Hkrati je potrebno uvesti učinkovite sankcije, glede na kršitve predpisov, ki so bile v dosedanji praksi zaznane. Z določitvijo ustreznih pogojev bodo tudi nadzorni organi lažje izvajali svoje naloge, kljub kadrovske omejitvam.

2. Da se uvedejo učinkoviti, sorazmerni, odvračilni in nediskriminatorni ukrepi zoper tiste, ki izvajajo manipulacijo kilometrskega števca z namenom zavajanja kupca, kot to določa Direktiva 2014/45/EU o rednih tehničnih pregledih motornih vozil in njihovih priklopnih vozil.

Kot smo že izpostavili zgolj določitev globe v tretjem odstavku 52. člena ne bo preprečila zmanjševanja stanja na števcu. Zato ponovno izpostavljamo, da se z določitvijo globe za lastnika pri katerem se ugotovi, da je bilo stanje prevoženih kilometrov spremenjeno, odgovornost prenaša na nekoga, ki je bil prevaran ob nakupu vozila. Namen zmanjševanja stanja prevoženih kilometrov je v večini primerov zavajanje kupca (fizične ali pravne osebe), ki je pripravljen plačati več za vozilo z manjšim številom prevoženih kilometrov. Kupci v dobri veri vzdržujejo vozilo, kot je primerno glede na število prevoženih kilometrov, kar pa ni primerno glede na dejansko stanje vozila. Zmanjšano število kilometrov lastniku vozila daje občutek, da so posamezni deli vozila mnogo manj obrabljeni, kot so dejansko, kar posledično predstavlja tudi povečano tveganje v cestnem prometu. Stopnja prometne varnosti v prometu se posledično zmanjšuje. Zmanjšana pa je tudi konkurenčnost podjetnikov, ki v svojih podjetjih zavračajo tako sprevržene poslovne prakse, promet pa imajo goljufi, za katere lahko trdimo, da se nepoštenih praks poslužujejo tudi na drugih področjih. S sprejemom neustreznih ukrepov se podpira nezakonite prakse nekaterih podjetnikov in fizičnih oseb, ki niti nimajo registrirane dejavnosti. Poleg tega se podpira zlorabe pravic potrošnikov, ki bi bili ob sprejemu predlagane rešitve še dodatno sankcionirani. Sprejem učinkovitih ukrepov bi vplival na varnost v prometu, konkurenčnost podjetij, posledično pa bi prispeval tudi k zatiranju prevar, sive ekonomije in povečanju prilivov v državni proračun. Po ocenah Evropske komisije imamo na Evropskih cestah do 40% vozil z zmanjšanim stanjem števca. Zato vas ponovno pozivamo, da pristopite k uvedbi ukrepov, ki bodo preprečevali tovrstna ravnanja, pri čemer predlagamo, da upoštevate priporočila FiA¹ ki smo jih kot vodilo upoštevali pri oblikovanju našega predloga.

Z namenom uvajanja učinkovitih ukrepov za preprečevanje manipulacije kilometrskega števca vozila ponovno izpostavljamo, da je potrebno imeti v mislih tri primere, ki jih je nujno ustrezno urediti s spremembo, če želimo preprečiti manipulacijo kilometrskega števca in omogočiti postopek, da se evidentira uradna zamenjava kilometrskega števca, kadar je to potrebno zaradi njegove okvare. Po predlagani ureditvi bi bila globa izrečena tudi za primer, ko bo števec nujno zamenjati, stanje po zamenjavi pa bo nižje od predhodno evidentiranega.

- a) Velik delež rabljenih vozil, ki so na našem trgu prihaja iz uvoza. Iz predloga zakona ni razviden trenutek zajema podatkov o prevoženih kilometrih s teh vozil zato bi morale strokovne organizacije, ki opravljajo identifikacijo in oceno tehničnega stanja vozila, v postopku preveriti in evidentirati tudi število prevoženih kilometrov. Evidentirati bi morale podatek o številu prevoženih kilometrov z računa, ki ga uvoznik predloži pri identifikaciji (saj računi že danes ta podatek vsebujejo) in ne s samega števca vozila (ker je do pregleda stanje števca pogosto že spremenjeno). Temu bi bilo potrebno prilagoditi podzakonske akte ter vsebino evidenc in listin, ki

¹ Priporočila FiA: http://www.fiaregion1.com/en/fia_region_1/news/_mileage_fraud_-_the_everyday_scam_that_could_be_affecting_you.htm

se izdajo po izvedenem postopku identifikacije in ocene tehničnega stanja vozila. Ta podatek bi se v postopku registracije moral vnesti v Matični register vozil (MRVL). V primeru, da je bilo v času od identifikacije do registracije stanje števca zmanjšano, se vozilo ne bi smelo registrirati. V kolikor se to ne uredi na predlagan način, bo možnost za zlorabe pri uvoženih vozilih ostala, saj je nadzor nemogoč.

- b) Drug primer se pojavlja, ko nekateri preprodajalci rabljenih vozil kupujejo v Sloveniji registrirana rabljena vozila in zmanjšajo stanje števca prevoženih kilometrov s ciljem, da vozilo prodajo hitreje in po višji ceni. Glede na to, da se podatek o stanju kilometrskega števca vozila že evidentira v MRVL, se tudi v takšnih primerih vozilo ne bi smelo registrirati, če se pri registraciji vozila ugotovi, da je bilo stanje števca kilometrov v vozilu zmanjšano. Pri registraciji vozila bi ta podatek lahko dala neposredno stranka. Obrazec pa bi moral vsebovati klavzulo, da za navedene podatke kazensko odgovarja, enako kot je v mnogih drugih upravnih postopkih. S tem ukrepom bi »goljufom« bistveno zmanjšali maneverski prostor. Stanje števca običajno znižujejo za 100.000 kilometrov in več, da ima učinek na ceno pri prodaji rabljenega vozila. Če bi bil ta podatek vsako leto ob registraciji evidentiran, se takšna ravnanja ne bi več izplačala.
- c) Obstajajo tudi primeri, ko je števec kilometrov potrebno zamenjati zaradi dejanske okvare. Za te primere je potrebno predvideti sledljiv postopek, ki bo na podlagi uradnih listin o zamenjavi, omogočal vnos nižjega stanja števca kilometrov v MRVL. Lahko po predhodno opravljenem postopku posamične odobritve predelanega vozila, pri čemer bi se zamenjava števca štela kot predelava, podatki o tem pa bi morali biti ustrezno dokumentirani in evidentirani. Lahko pa na podlagi potrdila podjetja, ki je registrirano za izvajanje dejavnosti popravila motornih vozil. Ti namreč že po zakonu odgovarjajo za strokovno izvedbo storitev. Zato je potrebno zagotoviti, da lastnik vozila v takšnih primerih ne bo plačeval globe, temveč bo spremembo ustrezno in z dokazili naznanil pristojnim organizacijam.

Cilji zakonske spremembe za preprečevanje tovrstnih zlorab bi morali biti določitev učinkovitih, sorazmernih, odvračilnih in nediskriminatornih kazni ki bi doprinesle k:

- Zagotavljanju večje varnosti kupcev rabljenih vozil;
- Vzpostavljanju pogojev za konkurenčnost med podjetniki, ki poslujejo zakonito in sankcioniranje nezakonitih ravnanj;
- Zagotavljanju večja varnosti v cestnem prometu.

3. Ponovno predlagamo tudi, da se na Ministrstvu za infrastrukturo zavzamete za spremembo Kazenskega zakonika, v katerem bi bilo treba določiti, da se takšna ravnanja opredelijo kot kazniva dejanja, ki se preganjajo po uradni dolžnosti.

Po vzoru nekaterih tujih držav bi bilo potrebno zagotoviti spremembo Kazenskega zakonika, ki tovrstno dejanje opredeljuje kot goljufijo, vendar določa dodatno omejitve, da se pregon začne na predlog oškodovanega. To je temeljni razlog zakaj se pri nas v praksi ne odkriva in kaznuje storilcev takšnih dejanj. S takšnim ukrepom bi omogočili, da kaznivo dejanje naznani vsak, ki ugotovi manipulacijo kilometrskega števca (policist, inšpektor, serviser vozila, osebje registracijskih organizacij in tehničnih pregledov), postopek pa bi se začel po uradni dolžnosti. Ponovno primeroma navajamo, da v Nemčiji zakon, ki ureja varnost prometa (Straßenverkehrsgesetz § 22b) določa, da se storilce teh dejanj kaznuje z zaporom do enega leta oziroma z denarno kaznijo. Na Hrvaškem se pregon za tovrstna kazniva dejanja začne po uradni dolžnosti. Kolikor povedo člani iz pogovorov s svojimi poslovnimi partnerji, je v navedenih državah razsežnost tovrstnih dejanj bistveno manjša, zato predlagamo primerljivo ureditev.

4. K 82. členu predlagamo, da se tudi v tretjem odstavku besedna zveza »zainteresirani vzdrževalci vozil« nadomesti z »pravne osebe ali samostojni podjetniki posamezniki, ki so registrirani za vzdrževanje in popravila vozil.«

Enaka besedna zveza se namreč že uporablja skozi ostale določbe predloga ZMV in je ustrežnejša kot »vzdrževalci vozil«.

5. **Po ponovni obravnavi predloga ZMV-1 so člani dodatno izpostavili še dva predloga zato dodatno predlagamo, da se omogoči uporaba ene registrske tablice za več kot eno vozilo v lasti istega lastnika, ki vseh vozil ne more uporabljati naenkrat. Menimo, da bi bilo smiselno v Zakonu o motornih vozilih povzeti ureditev, kot jo poznajo v Avstriji in Švici.**

Člani sekcije se pri delu soočajo s problemom strank, ki imajo večje število vozil in morajo vsakega posebej registrirati, tudi če so z njim udeleženi v prometu le občasno, morda celo enkrat na leto. S to zakonsko obremenitvijo se v največji meri soočajo lastniki starodobnikov. Obremenitev pa se nanaša na vse lastnike vozil, ki imajo v lasti več kot eno vozilo.

Z uvedbo te možnosti, bi omogočili prihranek državljanom, ki imajo v lasti več vozil in jih ne uporabljajo sočasno. Zmanjšalo pa bi se tudi število upravnih postopkov, ki se izvedejo v zvezi z registracijo. S spremembo bi omogočili lastnikom več vozil, da jih uporabljajo skladno s svojimi potrebami, pri tem pa ne bi bili prekomerno finančno in administrativno obremenjeni, kot so na podlagi trenutno veljavne ureditve.

Glede na to, da predvidena sprememba Zakona o motornih vozilih na več področjih vpliva na poslovanje naših članov vas prosimo, da nas seznanite z vašim stališčem do predlogov, ki smo jih v zvezi z zakonom podali. V primeru, da potrebujete dodatna pojasnila, pa smo vam jih pripravljene predstaviti.

6. **Ob obravnavi dopolnjenega predloga ZMV-1 so člani dodatno izpostavili tudi predlog, da se ponovno uvede možnost za pridobitev pooblastila za opravljanje tehničnih pregledov izključno za osebne avtomobile, kjer bi bilo mogoče preskušanje vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 3500 kg.**

V preteklosti je bilo mogoče pridobiti pooblastilo izključno za izvajanje tehničnih pregledov vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 3500 kg. Tudi po sedanji ureditvi se pooblastilo lahko prenaša na drugo pravno osebo, če to dejavnost izvaja na isti lokaciji, kjer je bilo pooblastilo že podeljeno. Takšna ureditev ni sistemska in zmanjšuje priložnosti MSP na trgu. Prav tako pa omejuje razvoj poslovnega okolja. Pravne subjekte postavlja v neenak položaj na trgu, zato predlagamo, da se ponovno omogoči pridobitev pooblastila za opravljanje tehničnih pregledov izključno za osebne avtomobile. Hkrati podpiramo ostale ukrepe, ki se po predlogu zakona uvajajo z namenom zagotavljanja transparentnosti pri izvajanju tehničnih pregledov vozi.

V želji po nadaljnjem tvornem sodelovanju vas lepo pozdravljamo,

Julijana Batič, l.r.
Predsednica Sekcije pooblaščenih
trgovcev in serviserjev z motornimi vozili




mag. Vida Kožar
Direktorica PTZ

Priloga:

- Predlog sprememb členov povzet po predlogih iz dokumenta 509/2016-lf, z dne 21.10.2016