

Ministrstvo za gospodarstvo
Direktorat za notranji trg
Kotnikova 5
SI-1000 Ljubljana

Ljubljana, 29.11.2011
Številka: 814/2011

ZADEVA: Predlogi in pripombe na Predlog Pravilnika o blagu, za katerega se izda garancija za brežhibno delovanje

Spoštovani,

Na podlagi Zakona o sprememba in dopolnitvah Zakona o varstvu potrošnikov (Ur.l. RS, št. 78/2011; v nadaljevanju: ZVPot) je v javni obravnavi na Ministrstvu za gospodarstvo do 29.11.2011 Predlog Pravilnika o blagu, za katerega se izda garancija za brežhibno delovanje (v nadaljevanju: predlog). Namen tega predloga je na podlagi 19. člena ZVPot določiti blago, za katero mora biti izdana garancija za brežhibno delovanje, pričetek teka garancijskega roka ter najkrajše obdobje garancije.

Med drugim predlog v 3. členu določa tudi rabljeno blago, za katero se izda garancija za brežhibno delovanje. V to skupino se po predlogu uvrščajo:

- cestna motorna vozila,
- priklopna vozila,
- vozila s pomožnim motorjem.

Glede na ugotovljene realne ovire in glede na ocenjeno dejansko stanje ter možne posledice za gospodarstvo vam v zvezi s predlogom pravilnika pošiljamo predlog sprememb Gospodarske zbornice Slovenije.

Predlog:

Predlagamo, da se 3. člen predloga spremeni tako, da se odslej glasi:

»(1) Kot rabljeno blago, za katero se izda garancija za brežhibno delovanje za obdobje najmanj enega meseca, se štejejo:

- *cestna motorna vozila do 5 let oziroma do največ 150.000 prevoženih kilometrov,*
- *priklopna vozila,*
- *vozila s pomožnim motorjem.*

(2) *Kot rabljeno blago, za katerega se lahko izda garancija za brezhibno delovanje, se štejejo:*

- *cestna motorna vozila starejša od 5 let oziroma z več kot 150.000 prevoženimi kilometri.*

Obrazložitev:

Besedna zveza »rabljeno motorno vozilo« zajema vse produkte od praktično novih vozil (3. odst. 3. člena ZDDV-1 definira, da je novo vozilo vsako vozilo, ki ni starejše od 6 mesecev oz. nima prevoženih več kot 6000 km, šteto od dneva prve uporabe), ki so lahko še zajeta v tovarniški garanciji, pa vse do praktično amortiziranih rabljenih vozil starih 10 let in več, z več 100.000 prevoženimi kilometri.

Po trenutnem predlogu pravilnika, se pri starejših rabljenih vozilih nalaga odgovornost za garancijo in stvarne napake prodajalcu. Ta vozila ostajajo na trgu zaradi dejstva, da kot prevozna sredstva še vedno lahko opravljajo osnovno funkcijo, vendar so podvržena vse večjemu številu okvar in izpadov delovanja. Kupci teh vozil se morajo ob relativno nizki prodajni ceni tega zavedati in tudi v praksi reševati vzdrževanja in popravila z vgradnjo rabljenih delov, saj vsakršna investicija v vgradnjo novih nadomestnih delov hitro preseže polovico ali celo samo nabavno vrednost vozila.

Prodajalci rabljenih vozil (sem štejemo seveda vse pooblaščenec in nepooblaščenec prodajalce, ki imajo registrirano dejavnost prodaje vozil) se zavedajo svojih odgovornosti do kupcev in imajo zato ne glede na trenutno veljavno zakonodajo, ki predvideva prostovoljno odločitev o dolžini garancijskega roka za rabljeno vozilo, svoje rešitve za kritje stroškov ob garancijskih zahtevkih. Poslužujejo se zavarovanj, ki jih tako domači kot tuji ponudniki nudijo za kritje garancijskih zahtevkov. Ob tem pa so pogoji teh zavarovanj povsem jasno in realno vezani tako na obseg garancijskega kritja (natančna definicija sklopov in okvar, ki so zajete v garancijo), kot tudi na starost vozila in prevožene km ob času sklenitve (max 7 do 10 let in do 150.000km). To je seveda tudi povsem logična omejitev, ki upošteva zgoraj opisano problematiko starih vozil.

Menimo, da je uvrstitev rabljenih motornih cestnih vozil v garancijsko odgovornost diskriminatorna do legalnih prodajalcev. Nenazadnje se v podobni vrednosti prodajajo rabljeni kmetijski stroji, vodna plovila in cel kup ostalih tehničnih naprav, ki niso podvrženi garanciji za rabljeno blago. Ob tem pa se pri prodaji rabljenih vozil še bolj odpira področje, ki je že sedaj izredno slabo nadzorovano – preprodaja vozil s katero se ukvarjajo neregistrirani prodajalci – fizične osebe. V tem primeru gre za delo na črno, ki je dejansko redko in neučinkovito sankcionirano, bolj zaskrbljujoče pa je dejstvo, da se bo po vsej verjetnosti ob napovedani zaostitvi odgovornosti za registrirane prodajalce, siva ekonomija oziroma preprodaja na črno le še bolj razživila.

Registrirani prodajalci se bodo branili starejših vozil, s tem ustvarili manj prihodkov in posledično odvedli manj davkov, nelegalni prodajalci pa bodo brez odgovornosti v celoti prevzeli ta segment, ob tem pa bodo vsa ta vozila verjetno še manj vzdrževana in posledično bolj nevarna. V tem trenutku se kot primer na [portalu avto.net](http://portal.avto.net) prodaja preko 6000 rabljenih vozil starosti med 7 in 15 let v lasti fizičnih oseb, za katere ne bodo končni kupci prejeli nobene garancije, država pa odvedenega davka, ob tem pa je v isti ponudbi in enaki starosti v ponudbi približno 3000 vozil registriranih prodajalcev.

Potrebno je tudi poudariti, da se velikokrat naknadno v ponudbi registriranega prodajalca pojavi vozilo, z zmanjšanim prikazom dejansko prevoženih kilometrov, s čimer se večinoma

ukvarjajo neregistrirani prodajalci. V takšni situaciji bi po predlogu pravilnika torej moral registrirani prodajalec jamčiti za stanje vozila, ki je bilo prodano že večkrat in je registrirani prodajalec le zadnji v verigi, pri čemer je realno stanje težko ugotoviti. Še težje pa je ugotoviti, kdo je za to odgovoren. Težko je razumeti zakaj naj bi registrirani prodajalci odgovarjali za takšne kršitve, ki jih niti ne morejo ugotoviti oziroma je to povezano s stroški, ki so lahko celo višji od vrednosti samega motornega vozila.

Kljub temu, da je v omenjenem pravilniku obravnavana garancija, pa je na mestu, da se izpostavi še bolj obremenjujoče določbe ZVPot, ki v členih 37a. do 37č. prodajalca rabljenih vozil spravlja v še bolj obremenjujoč položaj. Definicija stvarne napake, njenega nastanka (»Šteje se, da je napaka že obstajala ob izročitvi, če je nastala 6 mesecev po izročitvi...«) in časa odgovornosti (12 mesecev) je torej v istem zakonu postavila rabljeno blago praktično na nivo novega blaga. Ob tem je zahteva oz. možnost stranke, da izbira o vrsti odškodnine še toliko bolj neživiljenjska, saj omogoča, da kupec izbere tudi možnost, da blago z napako zamenja z novim blagom, pri čemer ni jasno, kako to izpeljati pri rabljenem vozilu.

Menimo, da so rabljena vozila enako kot drugi proizvodi na trgu rabljenega blaga, produkti, ki so zaradi svoje delne ali celo celotne amortizacije (rabljeno vozilo starosti 10 in več let ima tržno ceno zgolj iz razloga tržnih razmer povpraševanja in ponudbe, ter potencialne vrednosti sestavnih delov) dosegajo bistveno nižje cene od novih izdelkov, zato morajo kupci to sprejeti z določeno mero poslovnega tveganja. Registrirani prodajalci, predvsem tisti, ki pazijo na ugled svojega podjetja, poskrbijo, da so tudi rabljena vozila tehnično brezhibna v času prodaje, vsekakor pa ne morejo jamčiti za okvare in napake, ki se lahko pojavijo že takoj po prodaji, **še posebej pri vozilih starejših od 5 let ali ki imajo prevoženih dejansko več kot 150.000 kilometrov.**

Predlagatelj bo s takšnimi zakonodajnimi zahtevami še bolj onemogočil racionalno poslovanje registriranim prodajalcem motornih vozil, hkrati pa se bodo odpirale nove možnosti prodaje na črnem trgu.

Predlagamo, da se na podlagi tega pravilnika za rabljena cestna motorna vozila starosti do 5 let oziroma do 150.000 prevoženih kilometrov predpiše 1 mesečni garancijski rok, za vozila starejša od 5 let oziroma z več kot 150.000 prevoženimi kilometri pa se registriranim prodajalcem dopusti možnost oceniti kolikšen garancijski rok je za posamezno rabljeno vozilo pripravljen ponuditi kupcu, ob upoštevanju strokovne ocene obrabljenosti vozila.

Z odličnimi pozdravi,

Sekcija Pooblaščenih trgovcev in
serviserjev z motornimi vozili
Janez Vodopija, l.r.
Predsednik Sekcije PTS

Pripravil:
Zakonodajno – pravna služba GZS

Poslano:

- gp.mg@gov.si;
- oao@gov.si

