

Številka: 2020/05414-NR

Datum: 23. 12. 2020

MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO

Direktorat za kopenski promet

Langusova ulica 4

1535 LJUBJANA

ZADEVA: Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu

Spoštovani,

V Sekciji za promet pri OZS in Združenju za promet pri GZS so prevozniki zgroženi nad predlaganimi spremembami Zakona o prevozih v cestnem prometu (v nadaljevanju: ZPCP-2), ki ga je dne 9. 12. 2020 skupina poslank in poslancev (prvopodpisani Miha Kordiš) poslala Državnemu zboru RS v obravnavo in sprejem po skrajšanem postopku.

Predlog, da se lahko opravlja prevoz samo če ima voznik vozila s prevoznikom sklenjeno pogodbo o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas, da so obvezni dokumenti v vozilu tudi dokazila o nakazilih plač in plačanih prispevkih za zadnje tri mesece ter obvezna vgradnja tahografa v vozila (dvosledna vozila z višino vozila nad prvo osjo 1,3 m ali vozila katerih največja dovoljena masa ne presega 3,5 t in so izdelana za prevoz več kot šestih potnikov poleg voznika) je za nas nesprejemljiv.

1. Prevoz se lahko opravlja le, če ima voznik vozila s prevoznikom sklenjeno pogodbo o zaposlitvi – za določen ali nedoločen čas (1. člen spremembe ZPCP-2)

V preteklosti je bilo za prevoz potnikov z avtobusi ter avtotaksi prevoze predpisano, da je obvezen dokument v vozilu tudi pogodba o zaposlitvi. Kot je pokazala praksa, je šlo za neživiljenjski predpis, ki prevozništvu ni prinesla pozitivnih učinkov. Bila je mrtva črka na papirju, ki je oteževala delo tistim prevoznim podjetjem, ki si že tako ali tako trudijo maksimalno spoštovati predpise. Še več: manjšim prevoznim podjetjem (teh je več kot 80 %) je onemogočeno koriščenje edine fleksibilne možne oblike zaposlitve: kratkotrajno delo družinskega člana (omejeno max. 40 ur mesečno) ter občasno oz. začasno delo upokojenca (omejeno max. 60 ur na posameznika).

Narava dela pri izvajanju prevozov je, da se prevozno podjetje iz dneva v dan srečuje z nepredvidenimi situacijami. Ena od njih je tudi delo voznikov. Voznika na vozilu je potrebno v trenutku nadomestiti z drugim zaradi nepredvidenih dogodkov, kot so npr. nenadna bolezen, čas dopustov, izredno naročilo dodatnega prevoza, vremenske razmere, okvara vozila... Sploh pa ZPCP-2 ni predpis s katerim bi se urejalo področje delovno pravne zakonodaje.

2. Predpisani dodatni obvezni dokument v vozilu: pogodba o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas, dokazila o nakazanih plačah, plačnih prispevkih za zadnje tri mesece ter obvezna vgradnja tahografa tudi v manjša vozila (2. člen spremembe ZPCP-2)

S podanim predlogom spremembe ZPCP-2 zopet obremenjujemo domačega prevoznika in ga postavljamo v diskriminatoren položaj v primerjavi s tujimi prevoznimi podjetji. Skrb politike bi morala biti v zaščiti domačega gospodarstva, nikakor pa ne predpisovati ukrepov, ki v praksi nimajo pozitivnega učinka. Predlagatelj zakona sicer navaja, da se te spremembe uvajajo s ciljem preprečevanja prekarnosti dela, kar pa podani predlogi vsekakor ne bodo rešili. Naj ob tem navedemo situacijo iz prakse, ki se izkazuje na področju prevozov, za katere je obvezna uporaba tahografa. Kot kaže evropska statistika, krši pravila uporabe tahografa že vsako četrto vozilo, ki opravlja cestne prevoze. Zaradi tega že več let opozarjamo na pomanjkljiv učinkovit nadzor, kar pomeni usklajene akcije nadzornih organov (istočasni pregled prevoza s strani policije, prometnega in delovnega inšpektorja, carine,..). Zlasti so problematične številne kršitve vseh tisočih in tisočih vozil, ki vsakodnevno tranzitirajo našo državo, nam uničujejo ceste ter onesnažujejo okolje.

Zaskrbljujoče je tudi dejstvo, da se v Sloveniji pojavlja vse več transportnih podjetij t.im. »poštni nabiralnik«. Gre za podjetja, ki grobo kršijo pravila prevoznega trga: zaposlovanje na črno, neplačevanje obveznosti (dobaviteljem, delavcem in državi). Zaradi takšnega ravnanja uničujejo prevozni trg tudi z nerealnimi, dumpinškimi cenami.

Iz navedenega lahko sklepamo, da prekarnosti dela nikakor ne bo rešil predpis, s katerim bo predpisanih kup dodatnih dokumentov ter obvezna uporaba tahografa tudi za manjša vozila. Področje obvezne uporabe tahografa ureja evropska zakonodaja (Uredba (EU) št. 165/2014 o tahografu, Uredba (ES) št. 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom), ki na podlagi strokovnih analiz pripravlja smernice in odločitve o obvezni uporabi tahografa v manjših vozilih. Zato menimo, da so predlagane spremembe ZPCP-2 preuranjene.

Primarna vprašanja za naše člane so ustvarjanje predvidljivega in stabilnega poslovnega okolja, kajti le v tem primeru lahko pričakujemo zdrav razvoj in obstoj panoge. Cestni transport predstavlja eno najpomembnejših in hkrati najranljivejših gospodarskih panog, zato si zasluži še posebno skrb in pozornost.

Za zagotovitev spoštovanja pravic zaposlenih in pošteno konkurenco na trgu cestnih prevozov je potreben le stalen in učinkovit nadzor.

S spoštovanjem,

Peter Pišek, l.r., predsednik
Sekcije za promet pri OZS



Milan Slokar, l.r., predsednik
Sekcije za prevoz blaga pri GZS

