

Številka: 2025/1033

Datum: 28. marec 2025

DRŽAVNI SVET RS

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

**gospod Dušan Strnad, predsednik**

Šubičeva 4

1000 Ljubljana

(po e-pošti)

**ZADEVA: Pripombe na predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih - ZDCOPMD (EVA 2024-2430-0005)**

Spoštovani,

Za oblikovanje učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa je potrebno zagotoviti ustrezne delovne pogoje in socialno zaščito voznikov na eni strani ter primerne pogoje za poslovanje in pošteno konkurenco za cestne prevoznike na drugi strani. Glede na visoko stopnjo mobilnosti v sektorju je potreben poseben pristop, ki bo zagotavljal ravnovesje med svobodo prevoznikov pri opravljanju čezmejnih storitev, prostim pretokom blaga, ustreznimi delovnimi pogoji in socialno zaščito voznikov. Ob tem pa ne smemo prezreti dejstva, da bodo imele nove spremembe ZDCOPMD vpliv na celotno gospodarstvo, kajti nove obveznosti bodo zavezujoče tudi za podjetja, ki opravljajo prevoze z vozili v okviru svoje dejavnosti (t.im. prevozi za lastne potrebe). Zato smatramo, da so nepotrebne vse dodatne administrativne obremenitve podjetij z vodenjem podatkov, ki so v vsakem trenutku lahko preverljivi. Sekcija za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije in Združenje za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije zato podajamo skupne pripombe na predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih - ZDCOPMD (EVA 2024-2430-0005) in sicer:

## **7. člen predloga zakona (8. člen ZDCOPMD)**

### **1. odstavek**

**Predlagamo črtanje 3., 4. in 5. alineje 1. odstavka 7. člena predloga zakona.**

**Obrazložitev:** po novem naj bi se med drugim dodatno vpisovalo tudi čas razpoložljivosti in čas odmorov / počitkov. Nobena od teh dveh kategorij ne sodi v delovni čas mobilnega delavca in je posledično po trenutno veljavni zakonodaji ni potrebno in nima smisla vpisovati. Na sestanku (MZI, 27. 5. 2024) je bilo sicer povedano, da naj bi določeni delodajalci v delovni čas vštevati tudi čas razpoložljivosti, vendar to ni nikakršen strokovni argument za naložitev dodatne administrativne obremenitve vsem delodajalcem. Vsak od delodajalcev, ki to počne, se namreč lahko samostojno odloči, da v evidenco vpisuje tudi dodatne podatke, ki jih sicer ni potrebno vpisovati. Iz kakšnih razlogov bi bilo potrebno vpisovati čas odmorov in počitkov, ni pojasnjeno, je pa te momente mogoče ugotoviti iz časa vožnje ter drugega dela, zato je le to nesmiselno in pretirano administrativno obremenjujoče, še zlasti ob upoštevanju dejstva, da se ne vštevajo v delovni čas. Smatramo, da pri zahtevi po dodatnem vnašanju oznake za delo

pri vožnji z več vozniki (dvojna posadka) za dodatno administrativno obremenitev. Tudi ti podatki so namreč razvidni iz zapisov tahografa.

## **2. odstavek**

**Predlagamo črtanje 3. alineje 2. odstavka 7. člena predloga zakona.**

**Obrazložitev:** Za mobilne delavce, ki opravljajo mednarodne prevoze, bi delodajalci od 21. 8. 2025 v evidenco o izrabi delovnega časa morali med drugim vključiti tudi kraj in čas natovarjanja in raztovarjanja. Dejstvo je, da ima druga generacija pametnih tahografov na voljo tudi novo funkcijo samodejnega beleženja položaja vozila med njegovim natovarjanjem in raztovarjanjem. Ker pa ni pravnih obveznosti, da bi vozniki ta podatek morali beležiti in ker mora tovrstno beleženje ročno, preko menija na tahografu, vnesti voznik, da se bo lokacija sploh beležila, je takšno početje nesmiselno ter v praksi lahko prinese delodajalcem neugodne posledice zaradi morebitne pozabljivosti oziroma nedoslednosti voznika, kar je nesorazmerna obremenitev za delodajalce. Kraj naklada/razklada ima pomen le za tiste prevozne operacije, pri katerih se voznik smatra za napotnega delavca na delo v tujino. Teh prevoznih operacij glede na celotni obseg prevozov pa je le peščica. Vendar so tudi tu povsem jasno postavljena pravila, saj mora delodajalec v primeru napotitve za delavca voditi evidenco delovnih ur, ki jih je opravil v posamezni državi gostiteljici in jih ovrednotiti skladno s predpisom posamezne države. Evidenco delovnega časa s celotnim obračunom plače so predmet nadzora tujih nadzornih organov še iz obdobja, ko področje napotitve voznikov ni bilo enotno urejeno na evropski ravni.

## **7. odstavek**

**Predlagamo črtanje drugega stavka 7. odstavka 7. člena predloga zakona.**

**Obrazložitev:** opustitev obveznosti vodenja izrabe ter obsega izrabe odmora med delovnim časom za mobilne delavce je sicer smiselna določba, vendar pa je potrebno upoštevati, da bodo 27. 3. 2025 sprejete spremembe ZEPDSV (novela ZEPDSV-B), ki bodo ta podatek izključile. Sklicevanje na ZEPDSV je posledično nejasno in nekonsistentno, zato predlagamo, da se ta del črta.

Posledično predlagamo da se brišejo tudi kazenske sankcije v zvezi s predlaganimi spremembami.

## **8. člen predloga zakona (nov 8.a člen ZDCOPMD)**

### **1. odstavek**

**Predlagamo spremembo 1. odstavka 8. člena predloga zakona na način, da se glasi:**  
»Delodajalci mobilne delavce seznanijo z določbami in spremembami predpisov, navedenih v 1. členu tega zakona, **če so pomembne za izvrševanje njihovih pravic in obveznosti iz delovnega razmerja**, z določbami tega zakona in zakona, ki ureja delovna razmerja, ter drugih predpisov, kolektivnih pogodb ali svojih splošnih aktov, ki so bili sprejeti na podlagi tega zakona oziroma za njegovo izvajanje na način, kot to določa zakon, ki ureja delovna razmerja.«

**Obrazložitev:** seznanjanje delavcev z EU uredbami in mednarodnimi sporazumi ni smiselno in predstavlja le dodatno administrativno obremenitev za delodajalec, če le te spremembe nimajo vpliva neposredno na njihovo delo izvrševanje pravic in obveznosti delavcev iz delovnega razmerja. Posledično predlagamo kot v tekstu.

### 3. odstavek

**Predlagamo spremembo 2. in 3. stavka 3. odstavka 8. člena predloga zakona na način, da se glasita:** »Podatki in dokumentacija se pri delodajalcu hranijo 2 leti po preteku obdobja, na katerega se nanašajo. Po preteku 2 let se podatki brišejo in se dokumentacija uniči.«

**Obrazložitev:** Menimo, da je trenutno veljavna 2-letna hramba zgoraj navedene dokumentacije popolnoma ustrezna in ne vidimo razlogov za daljšo (5 letno) hrambo navedene dokumentacije. Že glede na trenutno veljavni 8. člen ZDCOPMD je popolnoma jasno, da se podatki v evidenci o izrabi delovnega časa po ZEPDSV napolnjujejo s prenosom podatkov iz enote v vozilu in voznikove kartice ter s prepisom podatkov iz tahografskega vložka in se v tej evidenci tudi trajno hranijo. Dodatna 3 letna daljša hramba zgoraj navedene dokumentacije je tako popolnoma nesmiselna in bi delodajalcem le dodatno otežila in podražila poslovanje. Dodatne nepotrebne izzive in težave pa takšna ureditev prinaša tudi ob morebitnem prenehanju poslovanja delodajalca, saj mora delodajalec sam poskrbeti za hrambo tovrstne dokumentacije, v primeru, da nima pravnega naslednika. Arhiv RS namreč, kljub zapisu v ZEPDSV, ne prevzema tovrstnega gradiva zasebnih poslovnih subjektov, saj za to ni ustrezne pravne podlage v Zakonu o varstvu dokumentarnega in arhivskega gradiva ter arhivih (ZVDAGA).

Nadalje tudi **33. člen Uredbe (EU) 165/2014 v drugem odstavku določa:** »Prevozna podjetja hranijo tahografske vložke in izpise, kadar koli so izpisi narejeni v skladu s členom 35, v časovnem zaporedju in čitljivi obliki vsaj eno leto po njihovi uporabi in kopije na njihovo zahtevo izročijo zadevnim voznikom. Prevozna podjetja na zahtevo izročijo zadevnim voznikom tudi kopije prenesenih podatkov iz voznških kartic in tiskane izpise teh kopij. Tahografski vložki, izpisi in preneseni podatki se izdelajo ali izročijo na zahtevo vsake pooblašene osebe, pristojne za nadzor.« Smatramo, da je zaradi morebitnih razlogov dokazljivosti že sedaj povsem jasno, da se dokumentarno gradivo hrani več let (zastaralni roki, področje uveljavljanja trošarin ipd.). Pomembno je, da domačemu prevozniku ne zaostrojemo pogojev v primerjavi z ostalimi evropskimi prevozniki. Trenutno veljavni zakon celo navaja v enajstem odstavku 8. člena, da prevoznik po dveh letih od preteka obdobja na katerega se nanašajo, evidenco briše, dokumentacijo pa uniči.

Posledično predlagamo da se brišejo tudi kazenske sankcije v zvezi s predlaganimi spremembami.

### **18. člen predloga zakona (36.a člen ZDCOPMD)**

#### **Predlagamo črtanje 18. člena predloga zakona.**

**Obrazložitev:** Med obvezne dokumente, ki bi jih moral delodajalec hraniti 2 leti je potrebno uvrstiti tudi Potrdilo o dejavnostih voznika, ki je predpisan z Direktivo 2006/22/ES oz. o spremembi Odločbe Komisije 2007/230/ES o obrazcu o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu. Ne gre prezreti dejstva, da se bo pri izvajanju notranjih cestnih prevozih še vedno uporabljalo določeno število analognih tahografov. Zato smatramo, da je dokument še vedno obvezen v primerih, ko tahografski zapisi iz objektivnih razlogov ne morejo pokazati, da so bile določbe iz Uredbe (ES) št. 561/2006 upoštevane. Glede na navedeno, se ne bi smel črtati 36.a člen ZDCOPMD.

-----

Poudarjamo, da morajo biti predpisana pravila predvsem jasna in nedvoumna. Ne želimo ponovne situacije, kot je bila z uvedbo ZDCOPMD (leto 2005), s katerim so se uvedle nove postavke glede vodenja evidence delovnega časa za mobilne delavce. Ministrstvo pristojno za promet nam je ves čas zagotavljalo, da so takrat postavljena pravila povsem razumljiva, vendar se je v praksi izkazalo, da so bile določbe s strani pristojnih nadzornih organov povsem različno razumljene. Na koncu so morali podjetniki voditi dve evidenci, saj je evidenca, ki jo je predpisoval krovni zakon ZEPDSV zadostovala le za inšpektorat pristojen za delo, za nadzor s strani inšpekcije pristojne za promet pa evidenco, ki jo je predpisoval ZDCOPMD. Kot smo že navedli v uvodu pa predlog spremembe členov uvaja dodatno administrativno breme za celotno gospodarstvo.

V upanju, da bodo predlagane pripombe upoštevane v končnem besedilu predpisa, vas lepo pozdravljamo.

S spoštovanjem,

Milan Slokar, l.r. predsednik

Sekcije za prevoz blaga  
pri Gospodarski zbornici Slovenije

Peter Pišek, l.r. predsednik

Sekcije za promet pri  
Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije