



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-01/17-4/
Ljubljana, 4. 4. 2017

EPA 1760-VII

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je, na podlagi drugega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05-uradno prečiščeno besedilo, 95/09 - odl. US in 21/13 - ZFDO-F) in 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15), sprejela naslednje

M N E N J E

k Predlogu zakona o dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP-2G) – skrajšani postopek

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 93. seji 3. 3. 2017 obravnavala Predlog zakona o dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu, ki ga je v obravnavo Državnemu zboru predložila skupina poslancev s prvopodpisanim Mihom Kordišem.

Komisija **ne podpira** predloga zakona.

Z novelo zakona se želi zmanjšati prekarno delo voznikov, ki opravljajo prevoze v cestnem prometu, in zagotoviti njihovo varno zaposlitev z določitvijo dodatnega pogoja za začetek izvajanja prevozov. Prevoz bi se tako lahko opravil le, če bi imel voznik vozila s prevoznikom sklenjeno pogodbo o zaposlitvi za določen oz. nedoločen čas, pri čemer bi jo moral imeti voznik med vožnjo v vozilu, prav tako pa bi moral imeti v vozilu dokazila o nakazilih zadnjih treh plač in plačanih prispevkih. Kot je pojasnil predstavnik predlagatelja zakona, prekarizacija dela na področju prevozov v cestnem prometu močno narašča. Ljudi se sili v odpiranje s. p.-jev, sklepanje podjemnih pogodb ali v delo prek študentskih napotnic in zato nimajo zagotovljene nobene socialne varnosti. Medtem ko delodajalci zamujajo s plačilom za opravljeno delo, narava dela voznike sili v prekomerno delo brez počitkov. Novela zakona predvideva tudi obvezno vgradnjo tahografa za dvosledna vozila z višino vozila nad prvo osjo 1,3 metra in več ter za vozila, katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg in so zasnovana in izdelana za prevoz več kot šest potnikov poleg voznika. S tem bi preprečili goljufije v zvezi z evidentiranjem delovnih ur. Plačilo dela je namreč velikokrat vezano na prevožene km, zaradi česar vozniki vozijo brez obveznih počitkov, to pa povzroča utrujenost, neprespanost, izgorelost. Tako spravljajo v nevarnost sebe, potnike in druge udeležence v cestnem prometu. Predvsem je problem izrazit pri voznikih kombijev, kjer tahografi niso obvezni (predvsem izvenlinijski prevozi blaga in potnikov – npr. na letališča). S predlaganimi rešitvami bi se povečala varnost v cestnem prometu, ki je v javnem interesu. V svojih odgovorih na izpostavljena vprašanja in dileme se je predstavnik predlagatelja med

drugim spraševal, kaj so podjetniške organizacije storile za izločitev nepoštenih in zaščito poštenih podjetnikov. Po njegovem predlog zakona ne omejuje družinskega dela, omejuje pa izkoriščanje pod krinko družinskega dela. Prihod tujih prevoznikov na slovenski trg samo priča o katastrofalnem stanju na tem področju. Kot kronski primer, kaj vse je narobe v panogi prevoznštva, je navedel GoOpti.

Vlada nasprotuje predlogu zakona. V zvezi z obvezno vgradnjo tahografov v t. i. lažja vozila je predstavnik Ministrstva za infrastrukturo pojasnil, da trenutno evropska pravna ureditev ne predvideva vgradnje tahografov v vsa vozila, prav tako po razpoložljivih informacijah nobena članica EU nima prepisane vgradnje tahografa za tovrstna vozila. Konec maja 2017 se bo na ravni EU začela obravnava predpisov s področja cestnih prevozov in tudi o časih vožnje, odmorih in počitkih ter vgradnji tahografov za vozila, ki so predmet novele zakona. Ministrstvo za infrastrukturo meni, da bi v primeru dogovora na ravni EU lahko zakonsko določili obvezno vgradnjo tahografa tudi v t. i. lažja vozila, kar pomeni, da je smiselno, da se najprej to vprašanje urediti enotno na ravni EU. Ob tem je bilo izpostavljeno, da bi morebitna potrditev tega zakona pred dogovorom na ravni EU postavilo domače prevoznike v neenakopraven položaj, saj bi taka zakonska obveznost veljala le za vozila, ki so registrirana v Sloveniji. V zvezi s predlagano obvezno sklenitvijo pogodbe o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas pa na Ministrstvu za infrastrukturo oz. Vladi menijo, da vprašanja delovnopравниh razmerij ureja Zakon o delovnih razmerjih in zato ni potrebe po dodatnem urejanju v Zakonu o prevozih v cestnem prometu, poleg tega bi tudi v tem primeru ta obveznost veljala le za prevoznike s sedežem v Sloveniji.

Komisija je bila seznanjena tudi s skupnim stališčem Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije (GZS) in Sekcije za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije (OZS), ki noveli zakona nasprotujejo, saj predlagane dodatne obremenitve postavljajo domačega prevoznika v neenakopraven položaj v primerjavi s tujimi prevozniki, poleg tega predlagane rešitve ne rešujejo prekarosti dela. Predstavniki OZS so v dodatnih pojasnilih poudarili, da sicer pozdravljajo napore za odpravo prekarnega dela, vendar ne na predlagan način. Opozarjajo, da bi morala politika zaščititi domače gospodarstvo in ne predpisovati ukrepov, ki nimajo pozitivnih učinkov. Novela zakona tako zmanjšuje fleksibilnost dela oz. preprečuje vse druge oblike zaposlovanja, za kar so si v tej panogi prizadevali mnogo let (npr. kratkotrajno delo družinskega člana v družinskem podjetju, občasno delo upokojujencev). Predlog, da morajo imeti vozniki v vozilu ves čas pogodbo o zaposlitvi za določen oz. nedoločen čas, sploh ne upošteva narave področja dela prevozov, saj se lahko zgodi nesreča, bolezen, ki s ciljem uresničevanja prevzetih obveznosti do naročnika zahteva hiter odziv in možnost fleksibilnosti pri zaposlovanju. V izogib prekarnega dela bi morali okrepiti usklajen in učinkovit nadzor nad izvajanjem veljavne zakonodaje (npr. istočasni pregled prevoza s strani Policije, prometnega in delovnega inšpektorja, carine). Četudi zakonodaja predpiše dodatne obveznosti (npr. obvezna vgradnja tahografov), brez učinkovitega nadzora ne bomo odkrivali kršiteljev, obenem pa bomo le obremenili prevoznike, ki sledijo zakonodajnim zahtevam. Hkrati ne smemo danes mimo 500 transportnih podjetij iz tujine s t. i. poštnim nabiralnikom, ki grobo kršijo pravila prevoznega trga in zaradi svojega ravnanja uničujejo trg. Na Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije tudi menijo, da se pereča vprašanja preveč posplošujejo in v slabo luč meče tudi poštene prevoznike. Poleg tega se lahko že v skladu z veljavno zakonodajo z učinkovitim nadzorom odpravijo težave, ki se jih skuša urediti s tem predlogom zakona.

Čeprav komisija podpira prizadevanja za preprečevanje kakršnekoli oblike prekarne delo, poudarja, da je treba vse oblike prekarne delo kot najbolj grobe oblike izkoriščanja delovne sile urediti s sistemskim zakonom o omejitvi prekarne delo za vsa področja družbenega življenja in ne le za področje prevozov ter obenem okrepiti učinkovit nadzor in določiti ustrezne sankcije.

Večina članov komisije se pridružuje mnenju Vlade oz. Ministrstva za infrastrukturo, da je prav, da se vprašanje obvezne vgradnje tahografov v t. i. lažja vozila in druga, s tem povezana vprašanja, ki jih bo konec maja 2017 naslovila Evropska komisija v mobilnostnem svežnju, najprej enotno uredi na ravni EU in šele potem prenese zahteve evropske zakonodaje v slovenski pravni red.

Komisija meni, da ob pomanjkanju učinkovitega nadzora, na kar opozarjajo v Sekciji za promet pri OZS in Združenju za promet pri GZS, dodatne zakonske obveznosti za slovenske prevoznike ne bodo prispevale k zmanjšanju prekarne delo, zagotovo pa bodo dodatno obremenile domačega prevoznika in tako v primerjavi s tujimi prevozniki zmanjšale njegovo konkurenčnost.

V zvezi z vozili za prevoz šestih potnikov poleg voznika (6+1), za katere bi bila obvezna vgradnja tahografov, je bilo opozorjeno, da veljavna zakonodaja tovrstnih vozil ne ureja, ampak ureja osebna vozila za prevoz do 8 potnikov poleg vozila (8+1).

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Jernej Verbič, l.r.