



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 130-02-1/2025/5
Ljubljana, 4. 4. 2025

EPA 1957-IX

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, 81/18 - odl. US, 16/23 in 12/24-ZVDZ-E) ter 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14, 26/15, 55/20, 123/20, 67/22 in 69/23), sprejela naslednje

M N E N J E

k Predlogu zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD-I) – druga obravnava

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 48. seji 31. 3. 2025 obravnavala Predlog zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (v nadaljevanju: predlog zakona), ki ga je v obravnavo Državnemu zboru predložila Vlada. Komisije se je ob tem seznanila tudi s pisnimi pripombami Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije in Sekciji za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije.

Komisija **podpira** predlog zakona.

Predlog zakona ureja delovni čas mobilnih delavcev (poklicnih voznikov) in vodenje evidenc o izrabi delovnega časa in hrambo tahografskih podatkov. S predlogom zakona se dopolnjujejo tudi vsebine kaznovanja voznikov in prevoznikov, ki ne spoštujejo pravil o časih vožnje, odmorih in počitkih ter uporabi tahografov, kar vpliva varnost v cestnem prometu in konkurenčnost v cestnem prevozu potnikov in blaga. S predlogom zakona se želi izboljšati pogoje dela in varnosti v cestnem prometu, kar bo mogoče doseči z boljšim spremljanjem in prakso izvrševanja nadzora.

Predstavniki predlagatelja opozarjajo, da je dosedanja praksa nadzorov pokazala, da so vozniki plačani na osnovi prevožene razdalje in ne na osnovi opravljenega dela, ki ga beležijo s pomočjo tahografa. To prakso se želi odpraviti s predlagano določbo, da morajo delodajalci voditi evidenco o izrabi delovnega časa v skladu z zakonodajo, ki ureja evidence na področju dela in socialne varnosti, in da morajo v to evidenco vključiti tudi podatke iz tahografa. Ta evidenca je osnova za izvedbo temeljitega nadzora na sedežu podjetja in osnova za izplačilo plače vozniku. Na Ministrstvu za infrastrukturo poudarjajo, da to ne pomeni vodenje dodatnih evidenc.

S predlogom zakona se uvaja tudi obvezna uporaba tahografa za vozila za odvažanje mleka s kmetij, za prevoz živih živali s kmetij, za vozila, ki prevažajo gradbene stroje ter za vozila za dostavo sveže betonske mešanice. Praksa je namreč pokazala, da

vozniki teh vozil ustrezno ne beležijo podatkov o opravljenem delu oz. vožnji, saj bi morali po veljavni zakonodaji te vožnje beležiti kot drugo delo. Zato se predlaga obvezna uporaba tahografa, saj ti vozniki opravljajo tudi druge prevoze, kjer pa je treba beležiti vse aktivnosti.

Kot je bilo pojasnjeno, se uvaja tudi uporaba tahografa v tovorna vozila in avtobuse pri učenju vožnje in opravljanju izpita za pridobitev vozniškega dovoljenja ali spričevala o strokovni usposobljenosti za poklicne voznike. Namen tega je, da se bodoči poklicni vozniki seznanijo s pravili o časih vožnje, odmorih in počitkih ter z uporabo tahografa.

Na področju dopolnitve pristojnosti nadzora predlog zakona upošteva predlog Inšpektorata Republike Slovenije za delo, da se jasneje določi področje pristojnosti uporabljanja nadzora na cesti. Za nadzor nad izvajanjem zakona se dodaja tudi inšpektorat, pristojen za javni potniški promet. Ob tem je bilo izpostavljeno vzorno medsebojno sodelovanje vseh nadzornih organov, ki imajo pooblastilo za izvajanje nadzora.

V zvezi s predlagano petletno hrambo podatkov in dokumentacije je bilo pojasnjeno, da je bilo to obdobje usklajeno z nadzornimi organi. Ta časovni okvir omogoča celovit nadzor in zagotavlja učinkovitejše ugotavljanje, kje prihaja do prekrškov, hkrati pa preprečuje zastaranje primerov in omogoča pravočasno ukrepanje.

Kot ugotavlja komisija, se s predlogom zakona uvaja tudi zahteva po strokovni usposobljenosti upraviteljev tahografskih delavnic ter dodajajo kazenske sankcije za prevoznike, ki izvajajo kontrolo tahografov na ozemlju Slovenije v delavnici za tahografe, ki nima pooblastila izvajanja kontrole tahografa na ozemlju Slovenije. Kazenske sankcije se uvajajo tudi za delavnice za tahografe, ki nimajo pooblastila za izvajanje kontrole tahografa. S predlogom zakona se omogoča tudi dostop do podatkov o pravnomočnih kršitvah delovnega časa izdajateljem licenc, ki preverjajo ustreznost prevoznega podjetja na osnovi zakona, ki določa prevoze v cestnem prometu.

Kot je bilo pojasnjeno, je predlagatelj pri pripravi predloga zakona sodeloval s socialnimi partnerji, pri čemer so tako delodajalci kot sindikati izrazili željo po sklenitvi kolektivne pogodbe za prevoz blaga v cestnem prometu, podobno kot je že sklenjena kolektivna pogodba za prevoz potnikov v cestnem prometu. Predstavniki Ministrstva za infrastrukturo upajo, da bo ta interes kmalu uresničen.

Glede skupnih pripomb Sekcije za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije ter Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije so predstavniki Ministrstva za infrastrukturo pojasnili, da so bili predstavniki obeh zbornic aktivno vključeni v vse faze usklajevanja predloga zakona. Predlagatelj je njihovim predlogom v največji možni meri prisluhnil, vendar pa ni bilo mogoče izpolniti vseh zahtev, saj je bilo treba najti soglasje med vsemi deležniki. Ob tem poudarjajo, da je cilj predlaganih zakonskih rešitev zagotoviti, da voznik opravlja svoje delo v okviru zakonskih določb, da ni preobremenjen in da za opravljeno svoje delo prejme ustrezno plačilo.

Na Ministrstvu za infrastrukturo pojasnjujejo, da mora vsak delodajalec v skladu z Zakonom o evidencah na področju dela in socialne varnosti voditi evidenco o izrabi delovnega časa, ki vključuje podatke o številu opravljenih ur, nadurnem delu, neopravljenih urah, za katere se prejema oz. ne prejema nadomestilo plačilo, času prihoda na delo in odhoda z dela ter druge zakonsko določene podatke. Za voznike, ki morajo spoštovati pravila o časih vožnje, je obvezna uporaba tahografa, ne glede na

vrsto prevoza (za lastne potrebe ali za trg). Voznik mora ob prihodu na delo vnesti podatke v tahograf, ki samodejno beleži čas vožnje, počitka in ostalih dejavnosti voznika, nato pa se ti podatki uporabijo za evidenco o izrabi delovnega časa, ki jo vodi delodajalec.

Komisija je bila seznanjena s skupnimi pripombami Sekcije za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije in Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije (v nadaljevanju: zbornici), kjer opozarjajo na predvideno širitev evidenc delovnega časa mobilnih delavcev, saj se predlaga dodatno vpisovanje določenih aktivnosti voznikov (čas razpoložljivosti in čas odmorov/počitkov) v evidenco. Vozniki že beležijo vse aktivnosti v tahografu, ki je zelo podroben in natančen, tako da je vsak premik in aktivnost voznika evidentirana. Po njihovem gre za dodatno obveznost in administrativno obremenitev delodajalcev, še posebej, če vemo, da so že obstoječe evidence zadostne za obračun plače voznikov. Prav tako izpostavljajo predlog, da bi bilo treba evidentirati tudi nakladanje in razkladanje blaga, saj ni v skladu z evropsko zakonodajo in ustvarja dodatno breme za prevoznike, ki so že nadzorovani na nivoju posameznih držav še iz časov, ko za mobilne delavce na evropski ravni še ni veljala enotna ureditev. Vsaka država ima predpisane svoje pogoje glede izvajanja prevozov, zato so bili in so še vedno slovenski prevozniki nadzorovani v posameznih državah in morajo dokazati evidenco delovnega časa voznika in izkazati, da so spoštovali njihovo nacionalno zakonodajo (minimalno plačo). Prav tako je problematično, da predlog zakona ne zavezuje samo komercialnih prevozov, ampak tudi prevoze za lastne potrebe, kot so dostave in prevozi materiala.

Kot poudarjajo v zbornicah, je evidenca delovnega časa že zdaj zajeta v tahografu, ki beleži vse podatke o aktivnostih voznika, ki so zaščiteni in jih ni mogoče prirejati. Zato predstavniki delodajalcev menijo, da ni smiselno, da bi morali podatke iz tahografov, ki so v vsakem trenutku preverljivi, prenašati še v evidenco o izrabi delovnega časa, ki se vodi na sedežu podjetja. Ob tem opozarjajo, da ni pravično, da bi bila podjetja, ki razpolagajo z vsemi podatki, kaznovana samo zato, ker teh podatkov ne prenesejo iz ene evidence v drugo. Pri tem tudi izpostavljajo, da lahko že najmanjši prekrški na tem področju lahko vodijo do prepovedi zaposlovanja tujcev, kar bi imelo resne posledice za panogo, ki je močno odvisna od voznikov iz tretjih držav, saj domačega trga delovne sile na tem področju žal ni dovolj.

Nadalje v zbornicah opozarjajo na določbo, ki delodajalcem nalaga, da mora mobilne delavce seznaniti z vsemi novimi spremembami evropskih uredb in mednarodnih sporazumov. Predlagajo, da bi se te obveznosti nanašale le na tiste predpise, ki se nanašajo na obveznosti in pravice delavcev iz delavnega razmerja. Opozarjajo tudi na nesmiselno daljše hranjenje podatkov in dokumentacije pri delodajalcu (pet let), saj je trenutno veljavna dveletna hramba ustrezna, pri čemer bi daljša hramba delodajalcem otežila in podražila poslovanje. Pri tem izpostavljajo, da je evidenca delovnega časa trajna, zato ohranitev sedanjega dveletnega hranjenja podatkov ne bi prikrajšalo delavcev.

Komisija se je seznanila tudi s stališčem reprezentativnega Sindikata delavcev promet in zvez Slovenije (v nadaljevanju: SDPZS), ki poudarja, da je predlog zakona odgovor na evropski paket mobilnosti iz leta 2022, ki se osredotoča na izboljšanje varnosti in zdravja voznikov v mednarodnem prometu ter na varnost drugih udeležencev v prometu. Da gre za pogosto neurejeno področje, je pokazala tudi leta 2024 izvedena obsežna akcije inšpekcijskih organov pod okriljem Evropske agencije za delo (ELA) in policije, saj je bilo le 24 % pregledanih vozil brez kršitev na področju uporabe tahografov. To pomeni, da manjšina voznikov in delodajalcev uporablja tahografe v

skladu s predpisi, zato je nujno urediti učinkovit nadzor, ki je danes zaradi neustrezno opredeljenih pristojnosti in prekrškovnih določb nemogoč. Opozarjajo tudi, da Slovenija že zamuja z implementacijo evropskega mobilnega paketa.

S predlogom zakona se po mnenju SDPZS izboljšuje nadzor nad upoštevanjem delovnega časa, odmorov, počitkov in uporabo tahografov, kar je ključno za varnost v cestnem prometu. Pri tem izpostavljajo raziskavo Evropske federacije delavcev v prometu, katere del je tudi SDPZS, o utrujenosti voznikov v evropskem cestnem prevozu, ki je pokazala zaskrbljujoče rezultate glede utrujenosti voznikov, saj je 60 % anketiranih voznikov tovornjakov priznalo utrujenost med vožnjo, kar 30 % pa jih je priznalo, da so med vožnjo vsaj enkrat zaspali. SDPZS pozdravlja predlagano zakonsko rešitev, da glede polnega delovnega časa, nadurnega dela, načina razporejanja delovnega časa in plačila za čas odmora med dnevnim delom veljajo določbe Zakona o delovnih razmerjih (ZDR). Poleg tega poudarjajo pomembnost upoštevanja tedenskih, mesečnih in letnih omejitev delovnega časa, saj danes pogosto prihaja do preutrujenosti zaposlenih, ker delodajalci ne upoštevajo teh omejitev.

V zvezi s skupnimi pripombami obeh zbornic v SDPZS poudarjajo, da so razprave med socialnimi partnerji v okviru priprave predloga zakona pokazale, da je nujno vzpostaviti evidenco o izrabi delovnega časa na način, kot je predvidel predlagatelj zakona. V zvezi z vnašanjem podatkov o kraju in času natovarjanja/raztovarjanja v evidenco o izrabi delovnega časa v SDPZS opozarjajo, da vozniki danes zaradi tega, ker želijo čim prej priti na cilj, saj so plačani po kilometrih, nimajo interesa na tahografu takrat, ko nakladajo/razkladajo tovor, ročno pritisniti klavica, kar pomeni, da se jim ta čas ne šteje v delovni čas. To le še bolj povečuje tveganja za preutrujenost voznikov.

Glede obdobja hrambe podatkov in dokumentacije v SDPZS poudarjajo, da obstoječa praksa z izbrisom podatkov po dveh letih otežuje uveljavljanje pravic delavcev, zato menijo, da mora biti hramba podatkov pet let. Pozdravljajo predlagano in medresorsko usklajeno ureditev pristojnosti in pooblastil različnih inšpekcijskih služb. To pomeni, da bo natančno znano, katera inšpekcija je odgovorna za posamezna področja.

Ob podpori predlogu zakona pa SDPZS poziva kvalificirane predlagatelje amandmajev, naj v predlog zakona vključijo obveznost delodajalcev, da voznike tovornih vozil vključijo v sistem obveznega dodatnega poklicnega zavarovanja (ODPZ). To je namreč ključno za zaščito delavcev, ki opravljajo izjemno nevarno delo. Delovno mesto voznika tovornjaka z nosilnostjo nad 5 ton je namreč v skladu z določili ZPIZ-2 prepoznano kot nevarno in posebej težko in zdravju škodljivo. Gre za poklic, ki ga ni mogoče opravljati skozi celotno delovno obdobje, kar upravičuje njegovo vključitev v omenjeni sistem. Kot je bilo poudarjeno, je SDPZS v preteklih letih vložil več kot 2000 prijav na Inšpektorat RS za delo (IRSD), vendar ta ni učinkovito opravljal svojih nalog in izdajal odločb, ki bi delodajalcem naložile vključitev zaposlenih v sistem ODPZ. Šele s pritožbami na delovna sodišča je SDPZS dosegel, da so delodajalci morali vključiti zaposlene v ta sistem. Prav tako predlagajo, da predlog zakona opredeli tudi višino dodatka za nočno delo, saj zaradi odstopa delodajalcev kolektivne pogodbe za prevoz blaga v cestnem prometu že več kot 20 let ni.

* * *

Komisija poudarja nujnost zagotavljanja varnosti in zaščite voznikov tovornega prometa, saj to neposredno vpliva na varnost vseh udeležencev v prometu. Vozniki tovornih vozil so vsakodnevno izpostavljeni številnim tveganjem, kot so dolgotrajne vožnje, fizične in psihične obremenitve ter neustrezni delovni pogoji. Zaradi teh

dejavnikov je ključna ustrežna zakonska ureditev delovnega časa, časa vožnje, odmorov in počitkov voznikov, poleg tega pa tudi pravilna uporaba tahografov in učinkovitejši nadzor.

Komisija meni, da mora biti pri zakonskem urejanju delovnega časa in obveznih počitkih mobilnih delavcev v cestnih prevozih na prvem mestu varnost voznikov tovornih vozil ter vseh drugih udeležencev v prometu. Zato je treba zagotoviti varno delovno okolje za voznike, saj to omogoča, da so vozniki dobro spočiti, to pa povečuje njihovo pozornost med vožnjo in zagotavlja bolj dosledno upoštevanje prometnih predpisov. To bo koristilo tako delodajalcem kot tudi uporabnikom njihovih storitev, saj bo tovor pravočasno, varno in brez poškodb prispel na cilj.

Statistični podatki o prometnih nesrečah, v katerih so udeleženi vozniki tovornih vozil, jasno kažejo na nevarnosti, s katerimi se soočajo pri vsakodnevnem prevažanju težkih tovorov po cestah. Ne glede na to, ali gre za komercialne ali nekomercialne prevoze, varnostno tveganje ostaja enako. Komisija opozarja, da ni večje gospodarske škode kot smrt ali poškodba udeleženca v prometni nesreči, saj je to škoda, ki jo je nemogoče v celoti izračunati. Dodatna gospodarska škoda nastane tudi, ko so vozniki zaradi posledic prometnih nesreč bolniško odsotni, saj ob pomanjkanju delovne sile to še dodatno pogloblja težave prevoznih podjetij pri zagotavljanju nemotenega poslovanja.

Komisija meni, da bo predlagana zakonska ureditev pripomogla k zmanjšanju tveganj za varnost voznikov in s tem izboljšala tudi varnost drugih udeležencev v cestnem prometu.

Ob podpori predlogu zakona pa komisija predlaga, da se v nadaljnjem zakonodajnem postopku proučijo opozorila Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije in Sekciji za promet pri Obrtno-podjetniški zbornici Slovenije glede evidenc ter proučijo možnosti za poenostavitve pri vodenju evidenc o izrabi delovnega časa. To bi pripomoglo k večji operativnosti in zmanjšanju obremenitve prevoznih podjetij.

* * *

Za poročevalca je bil določen državni svetnik Leopold Pogačar.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Dušan Strnad, l.r.