

Prestrukturiranje in industrijski odnosi v transportnem sektorju - kako zaposlovati v času krize

RITS



Prestrukturiranje
in industrijski odnosi
v transportnem sektorju -
kako zaposlovati v času krize

Združenje delodajalcev Slovenije
Dimičeva 9, 1000 Ljubljana
Tel: 01/563-4880
Fax.: 01/432-7214
E-naslov: delodajalci@zds.si



Ta publikacija je bila pripravljena v okviru projekta Prestrukturiranje in industrijski odnosi v transportnem sektorju, ki ga sofinancira Evropska komisija.

Za mnenja, izražena v člankih in prispevkih, so v celoti odgovorni avtorji. Evropska komisija ni odgovorna za morebitno uporabo informacij, ki jih vsebuje ta publikacija.

Publikacija je brezplačna in dostopna na Združenju delodajalcev Slovenije, Dimičeva 9, 1000 Ljubljana in na spletni strani ZDS: <http://www.zds.si/si/publikacije/>.

Izdajatelj:

Združenje delodajalcev Slovenije
Dimičeva 9, 1000 Ljubljana, Slovenija

©Združenje delodajalcev Slovenije Gospodarsko interesno združenje, 2012. Vse pravice so pridržane.
Brez pisnega soglasja izdajatelja je prepovedano reproduciranje, distribuiranje, javna priobčitev ali uporaba tega avtorskega dela.

Oblikovanje: Branka Smodiš

Lektoriranje: mag. Polona Deželak, prof.

Tisk: Present, d. o. o.

Naklada 2.500 izvodov

Avtorji: Maja Ceglar Ključevšek (ZDS), Antje Fiehn (BDI), Anže Hiršl (ZDS), Maja Knafelc (ZDS), Nataša Peterca (ZDS), partnerji projekta RITS

Uredila: Maja Ceglar Ključevšek (ZDS)

Natisnjeno v Sloveniji, julij 2012

CIP - Kataložni zapis o publikaciji

Narodna in univerzitetna knjižnica, Ljubljana

656(4)

349.22(4)

PRESTRUKTURIRANJE in industrijski odnosi v transportnem sektorju : kako zaposlovati v času krize / [avtorji Maja Ceglar Ključevšek ... [et al.] ; uredila Maja Ceglar Ključevšek]. - Ljubljana : Združenje delodajalcev Slovenije, 2012

Dostopno tudi na: <http://www.zds.si/si/publikacije/>

ISBN 978-961-90811-6-7

ISBN 978-961-90811-7-4 (pdf)

1. Ceglar Ključevšek, Maja

262708480

Vsebina

1	Uvod	5
2	Značilnosti transportnega sektorja v Sloveniji, na Hrvaškem, v Bolgariji, Makedoniji in v Črni gori	7
2.1	Značilnosti transportnega sektorja v Sloveniji	9
2.2	Značilnosti transportnega sektorja na Hrvaškem	10
2.3	Značilnosti transportnega sektorja v Bolgariji	10
2.4	Značilnosti transportnega sektorja v Makedoniji	14
2.5	Značilnosti transportnega sektorja v Črni gori	17
3	Cestne pristojbine – novi pristopi k financiranju infrastrukture in nemške izkušnje na tem področju	21
3.1	Glavni vidiki okvira EU za cestne pristojbine glede na čas in prevoženo razdaljo	22
3.2	Nadaljnji razvoj internalizacije eksternih stroškov v EU	25
3.3	Cestne pristojbine v Nemčiji	26
3.4	Sklepi in perspektiva	28
4	Urejanje delovnih razmerij z mobilnimi delavci	31
4.1	Splošno o urejanju delovnih razmerij	31
4.2	Pogodba o zaposlitvi za določen čas	33
4.3	Kraj opravljanja dela	36
4.4	Delovni čas	38
4.5	Letni dopust	38
4.6	Delovni čas mobilnih delavcev	42
4.7	Trajanje delovnega časa	46
4.8	Nadurno delo in (pre)razporejanje delovnega časa	47
4.9	Nočno delo	47
4.10	Za koga se uporabljajo določbe posebnosti urejanja delovnega časa mobilnih delavcev?	48
4.11	Plačilo za delo, nadomestilo plače, povračila stroškov v zvezi z delom in drugi prejemki	49
5	Priloga	55
5.1	Seznam pristojnih institucij za transportni sektor v posameznih državah	55
5.2	Seznam temeljne zakonodaje za transportni sektor po posameznih državah	58



1 Uvod

Avgusta 2011 se je šest partnerjev iz Slovenije, Nemčije, Hrvaške, Bolgarije, Črne gore in iz Makedonije vključilo v enoletni evropski projekt **RITS – Prestrukturiranje in industrijski odnosi v transportnem sektorju**.

Cilj projekta je bil spodbujanje razvoja industrijskih odnosov v transportnem sektorju v državah jugovzhodne Evrope (Slovenija, Hrvaška, Bolgarija, Črna gora in Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija) na nacionalni in regionalni ravni ter na ravni podjetij, in sicer z izboljšanjem strokovnosti in znanja na področju industrijskih odnosov in prestrukturiranja. Projekt se je izvajal v času obvladovanja sprememb in prestrukturiranja med gospodarsko krizo, pri čemer je bil največji poudarek na gradnji perspektive za prihodnost, kar je povezano z ohranjanjem obstoječih delovnih mest ter pospeševanjem ustvarjanja novih in boljših delovnih mest.

Projekt je prispeval tudi k vzpostavitvi močnega omrežja ključnih akterjev v industrijskih odnosih v transportnem sektorju. Ker je transportni sektor zelo obsežen, smo se odločili, da se bomo osredinili predvsem na prestrukturiranje in industrijske odnose v cestnem prevozu. Sodelujoče organizacije delodajalcev (BDI/Nemčija, ZDS/Slovenija, BusinessMacedonia/Nekdanja jugoslovanska republika Makedonija, UPGC/Črna gora, BIA/Bolgarija in HUP/Hrvaška), njihove podružnice v transportnem sektorju (TAS/Slovenija, UPP/Hrvaška, ZRSV/Makedonija, SOAT/Bolgarija), njihovi člani (podjetja) in njihovi partnerji iz sindikatov so poglobili svoje strokovno znanje in izkušnje na tem področju z izmenjavo znanja in izkušenj v delavnicah, na srečanjih, študijskem obisku, pri nacionalnih dejavnostih, v tej publikaciji, na konferenci in v okviru drugih dejavnosti.

Vsa pridobljena znanja na podlagi izmenjave izkušenj in oblikovanja primerov dobrih praks, pa tudi srečanja na ravni EU s predstavniki socialnih partnerjev, so prispevala k pripravi predlogov za izboljšanje predpisov in zakonodaje na področju industrijskih odnosov ter ureditve transportnega sektorja.

Področje industrijskih odnosov je zelo pomembno, saj ga oblikujejo različne tradicije, institucije in prakse, ki vplivajo na medsebojno delovanje javne politike, kolektivnih pogajanj in socialnega dialoga. Industrijski odnosi lahko bistveno prispevajo k dobremu upravljanju, spodbujanju modernizacije in iskanju novih načinov za krepitev konkurenčnosti s socialno kohezijo ter ustvarjanju boljših možnosti zaposlovanja. Projekt je prispeval k pridobivanju znanja o tem, kako izboljšati industrijske odnose kot del upravljanja in prilagajanja sistemov industrijskih odnosov, da bi bili bolj odzivni in učinkoviti v evropskem okolju, zlasti za države kandidatke.



V času trajanja projekta so partnerji izvedli 5 nacionalnih delavnic na področju prestrukturiranja transportnega sektorja v Sloveniji, na Hrvaškem ter v Bolgariji, v Črni gori in v nekdanji jugoslovanski republiki Makedoniji, organizirali študijski obisk pri predstavnikih socialnih partnerjev in podjetjih iz transportnega sektorja v Bruslju v Belgiji ter se udeležili mednarodne sklepne konference v Ljubljani.

Prav tako so partnerji na svojih spletnih portalih objavili spletne strani o prestrukturiranju in industrijskih odnosih v državah jugovzhodne Evrope in pripravili to publikacijo o industrijskih odnosih v transportnem sektorju v vseh jezikih partnerskih držav (hrvaškem, bolgarskem, makedonskem, črnogorskem in slovenskem).

Poudarek te brezplačne publikacije je predvsem na cestnem prevozu in vsebuje kratko analizo trenutnih razmer v transportnem sektorju sodelujočih držav ter poglavje o cestnih pristojbinah – novi pristopi k financiranju infrastrukture in izkušnje Nemčije na tem področju.

Posebno so za slovenske bralce v publikaciji predstavljene teme urejanja delovnih razmerij z mobilnimi delavci in plačilo za delo, nadomestila plače, povračila stroškov v zvezi z delom in drugih prejemkov v skladu z delovnopravnimi predpisi v Republiki Sloveniji, ki so trenutno v veljavi. V tem delu se bodo bralci lahko seznanili z nekaterimi posebnostmi, ki veljajo za delavce – voznike glede delovnega časa, nočnega dela, odmorov, počitkov in nekaterih drugih delovnopravnih vprašanj. Glede na dejstvo, da v Sloveniji trenutno ni veljavne kolektivne pogodbe za dejavnost cestnih prevozov, pa bo za bralce še posebej uporabno poglavje o plačilu za delo.

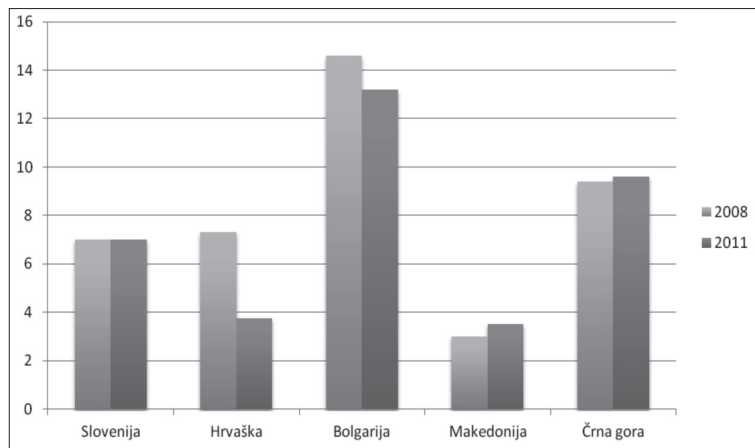
Na koncu publikacije lahko najdete še koristen seznam organizacij in prometne zakonodaje držav jugovzhodne Evrope.

2 Značilnosti transportnega sektorja v Sloveniji, na Hrvaškem, v Bolgariji, Makedoniji in v Črni gori

Gospodarska kriza je izničila 6 let rasti v evropskem cestnem tovornem prometu. Prvi znaki rasti v evropskem cestnem tovornem prometu so se pokazali v prvem in drugem četrtletju leta 2010, vendar je bila v skladu s podatki Eurostata, objavljenimi marca 2012, stopnja rasti v drugem četrtletju leta 2010 še vedno za 9 odstotkov nižja od stopnje v drugem četrtletju leta 2008. Leta 2009 se je stopnja rasti evropskega cestnega tovornega prometa v primerjavi z letom 2008 bistveno znižala, tj. za 10 odstotkov. Na splošno se je najbolj zmanjšal obseg mednarodnega prometa (za 15 odstotkov v EU-27), sledi pa mu nacionalni promet (za 9 odstotkov). Prav tako je kombinacija pritiskov recesije in premilih predpisov o motornih vozilih povzročila staranje voznega parka. Kriza v EU je vplivala tudi na transportni sektor v državah kandidatkah.

Podatki, zbrani s strani projektnih partnerjev, kažejo pomen transportnega sektorja v omenjenih državah in vpliv krize na ta sektor. Čeprav podatki niso v celoti primerljivi zaradi različne metodologije¹, je delež transportnega sektorja, prikazan na sliki, zajemal od 7 do več kot 10 odstotkov BDP, med krizo pa je nekoliko izgubil vrednost.

Delež transportnega sektorja v BDP v izbranih državah (v odstotkih) v letih 2008 in 2010

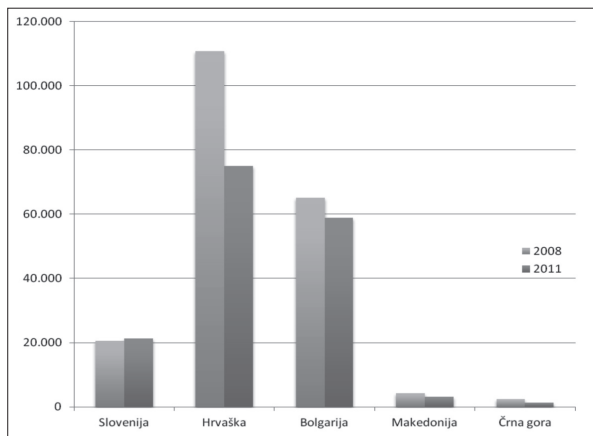


Vir: Podatki projektnih partnerjev

¹ Podatki za Bolgarijo se nanašajo na dejavnosti prometa, skladiščenja in komunikacij. Podatki za Makedonijo so v grafu navedeni za leti 2009 (3,0 odstotka) in 2010 (3,5 odstotka). Podatki za Črno goro za leto 2011 niso na voljo, zato so navedeni podatki za leto 2010, nanašajo pa se na dejavnosti prometa, skladiščenja in komunikacij (poštne storitve).

Med krizo sta se v Sloveniji, Bolgariji in na Hrvaškem znižala količina prepeljanega blaga v cestnem prevozu in število potnikov, prepeljanih po cesti.

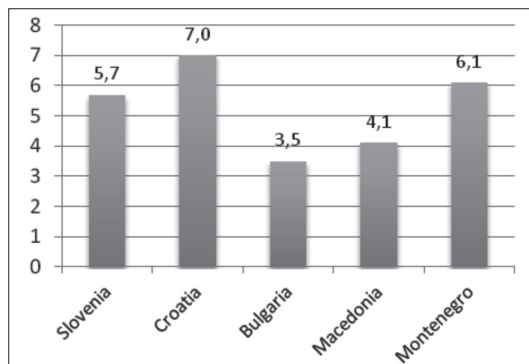
Prepeljano blago v cestnem prevozu v izbranih državah (v tisoč tonah)



Vir: Podatki projektnih partnerjev

Pomen transportnega sektorja se kaže tudi v sorazmernem deležu zaposlenih v transportnem sektorju v celotni zaposlitvi, ki se giblje od 3,5 odstotka v Bolgariji do 7 odstotkov na Hrvaškem.

Sorazmerni delež zaposlenih v transportnem sektorju v celotni zaposlitvi v izbranih državah, 2011



Vir: Podatki projektnih partnerjev

Glavne razlike med državami se kažejo v povprečnih bruto mesečnih plačah v državi in transportnem sektorju. V Sloveniji je na primer povprečna bruto mesečna plača v transportnem sektorju za leto 2011 znašala 1.459 evrov, v Bolgariji pa 421 evrov.

2.1 ZNAČILNOSTI TRANSPORTNEGA SEKTORJA V SLOVENIJI

Recesija je v Sloveniji povzročila propad številnih prevoznih podjetij (večinoma velikih). Zdajšnje težave v transportnem sektorju v Sloveniji se še vedno kažejo v pomanjkanju povpraševanja po storitvah zaradi zmanjšanja proizvodnje, pritisku strank na znižanje cen prevoza kljub visokim operativnim stroškom (energija, stroški dela itn.), dolgih plačilnih rokov in v nepoštenu konkurenci.

Leta 2011 so vozila za cestni prevoz blaga, registrirana v Sloveniji, prepeljala skoraj 76 milijonov ton blaga in opravila 16,439 milijona tonskih kilometrov. V primerjavi z letom 2010 je bilo leta 2011 manj blaga prepeljanega v nacionalnem in več v mednarodnem prevozu. Obseg cestnega in železniškega tovornega prometa v Sloveniji se je leta 2011 povečal, cestni in železniški tovorni promet pa sta že nekoliko presešla povprečne ravni iz leta 2008. Lani se je obseg cestnega tovornega prometa povečal za 3,2 odstotka, k čemur je prispevalo več kot 10-odstotno povečanje obsega prevoza, ki ga opravljajo pravne osebe, tovorni promet, ki ga opravljajo fizične osebe, pa se je znova zmanjšal. Leta 2011 je bil skupni obseg cestnega tovornega prometa že za 1,1 odstotka večji od povprečja leta 2008. V tem okviru sta se v obdobju 2008–2011 bistveno povečala cestni prevoz v tujini in kabotaža (za več kot četrtno), medtem ko se je obseg drugih kategorij mednarodnega (če je kraj razkladanja ali nakladanja v Sloveniji) in nacionalnega prevoza zmanjšal. Lani se je obseg železniškega tovornega prometa povečal za 9,7 odstotka, predvsem zaradi učinka nizke osnove. Vendar se je povečal le v prvem četrtletju, v naslednjih treh četrtletjih pa zmanjšal. V primerjavi s povprečjem leta 2008 se je povečal za 6,6 odstotka. V nasprotju s cestnim prevozom je delež prevoza v tujini v železniškem prometu (med dvema krajema v tuji državi) podoben deležu tovornega prometa, ki se izvaja v Sloveniji (skoraj ena petina), medtem ko obseg prevoza tovora iz Slovenije zajema največji delež (več kot dve petini).

- **Protikrizni ukrepi**

Združenje za promet Slovenije je pripravilo številne predloge, ki vsebujejo ukrepe za blažitev krize v transportnem sektorju. Nekatere predloge je predložila vlada, na primer predlog za vračilo trošarine za gorivo, večje davčne olajšave za naložbe v vozila in pravno ureditev plačilnega roka v transportnem sektorju, ki bi vsebovala solidarnostno klavzulo za plačila.

- **Socialni dialog**

V slovenskem transportnem sektorju sta sklenjeni veljavni kolektivni pogodbi za železnice in letalstvo (obe sta podjetniški pogodbi). Sklenjena je tudi kolektivna pogodba za cestni prevoz potnikov z razširjeno veljavnostjo, tj. velja za vsa podjetja v Sloveniji v tem sektorju. Od leta

2003 ni bilo sklenjene nobene kolektivne pogodbe za cestni prevoz blaga in nobene kolektivne pogodbe na področjih špedicije, skladiščenja in ladijskega prometa.

Na splošno je bipartitni dialog v večini slovenskih sektorjev zelo razvit, saj obstaja 25 veljavnih sektorskih kolektivnih pogodb. Vendar v zadnjih letih ni bilo sklenjene nobene kolektivne pogodbe na nacionalni ravni, saj sindikati niso nadaljevali s pogajanjem. Socialni dialog na tripartitni ravni je v Sloveniji zelo razvit in temelji na tripartitnem ekonomsko-socialnem svetu.

2.2 ZNAČILNOSTI TRANSPORTNEGA SEKTORJA NA HRVAŠKEM

Transportni sektor na Hrvaškem ogroža pomanjkanje konkurenčnosti hrvaških prevoznikov pri uvoznih in izvoznih prevoznih storitvah. Ta težava se kaže v visokih in nerealnih fiksnih stroških (registracija vozil, cestne pristojbine, zavarovanje in drugi stroški, ki bremenijo prevoznike), ki znašajo približno 10.000 evrov na vozilo. Prevozniki v Evropski uniji imajo za 30–50 odstotkov nižje fiksne stroške, prevozniki v Bosni in Hercegovini ter v Srbiji pa do 60 odstotkov. Druga težava je pomanjkanje kakovostne zakonodaje v primerjavi z zakonodajo Evropske unije, ki bi oblikovala merila za pridobitev dovoljenja za prevozne storitve in bi bila bolj prilagojena hrvaškemu gospodarstvu.

Zaradi recesije je šlo v stečaj približno 30 odstotkov hrvaških prevoznikov. Žal vlada ni pripravila ukrepov, ki bi bistveno izboljšali položaj prevoznikov; večinoma je sprejela le manjše popravke.

Pretekla prestrukturiranja (privatizacija) so vplivala na sektor tako, da so uničila številne velike in dobro organizirane prometne sisteme, in sicer zaradi visokega obsega goljufij, povezanih s privatizacijo.

- **Socialni dialog**

V transportnem sektorju so nekatera prevozna podjetja sklenila kolektivne pogodbe. Trenutno potekajo pogajanja na ravni dvopartitnih svetov za cestni prevoz o izvajanju kolektivnih pogodb v praksi v podsektorju cestnega prevoza za tovorni in potniški promet. Prvi rezultati pravkar začetega bipartitnega dialoga so obetavni.

2.3 ZNAČILNOSTI TRANSPORTNEGA SEKTORJA V BOLGARIJI

Prevoz, skladiščenje in komunikacije ustvarijo približno 13 odstotkov bruto dodane vrednosti v državi. Ob koncu leta 2010 je v sektorju prevoza, skladiščenja in komunikacij delovalo 19.084 podjetij, predvsem malih. Zgolj v transportnem sektorju je trenutno zaposlenih 73.466 ljudi.

Leta 2011 je bilo v okviru bolgarskega prevoznega sistema vsak dan prepeljanih približno 2,2 milijona potnikov in 278 tisoč ton tovora.

Transportni sektor v Bolgariji je zelo konkurenčen. Nacionalni statistični urad je leta 2010 zabeležil povečanje celotnega števila podjetij v sektorju prevoza, skladiščenja in komunikacij za 11,1 odstotka v primerjavi z ravnmi pred krizo leta 2008, pri čemer so najvišjo stopnjo rasti dosegla podjetja v cestnem tovornem prometu. K temu povečanju so prispevala nastajajoča mikropodjetja, ki zaposlujejo do 9 oseb, število srednjih in velikih podjetij pa se je v letih gospodarske krize zmanjšalo. Število zaposlenih v transportnem sektorju se je v času gospodarske recesije zmanjšalo za 13,9 odstotka. V obdobju 2008-2010 so se prihodki od prodaje v transportnem sektorju zmanjšali za 21,4 odstotka, in sicer v kopenskem prometu za 20,4 odstotka, vodnem prometu za 40,7 odstotka in v letalskem prometu za 1,8 odstotka.

Trg prevoznih storitev v državi je večinoma dereguliran. Nacionalna zakonodaja je usklajena z zakonodajo EU. Bolgarija je vsem prevoznikom zagotovila brezplačen dostop do različnih oblik prometne infrastrukture, razen železniškega potniškega prevoza.

Bolgarija ima ugodno geografsko lego, ki omogoča razvoj tranzitnega prometa po petih vseevropskih prometnih koridorjih, ki prečkajo državo, in ugodne pogoje za povezavo med zahodno in vzhodno Evropo in Bližnjim vzhodom ter zahodno in osrednjo Azijo. Za cestno infrastrukturo Bolgarije je značilna visoka gostota omrežja z več kot 19.000 km cest, vendar pa je od tega le 480 km avtocest. Trenutno poteka gradnja 296 km avtocest in 261 km hitrih cest. Prav tako je v gradnji drugi železniški in cestni most čez Donavo. Obstoječa cestna infrastruktura ni dobro razvita, zlasti na primestnih območjih velikih aglomeracij. Kakovost cestnega omrežja ni zadovoljiva, zlasti zaradi slabega vzdrževanja cestne infrastrukture in nezadostno razvitega omrežja avtocest in cest z več kot dvema pasovoma. Še ena slabost cestnega omrežja je nezadostna infrastruktura obvoznic, zaradi česar promet motornih vozil poteka skozi številna manjša in velika mesta. Druga težava izhaja iz potrebe po povečanju nosilnosti cestišč na 11,5 tone/os po glavnih mednarodnih prometnih destinacijah do leta 2014, kar je v skladu z mednarodnimi zavezami države.

Sektor cestnega prevoza je dober primer uspešne strategije privatizacije. Zaradi liberalne prometne zakonodaje so glavna prevozna podjetja v državi privatizirala podjetja in fizične osebe z bogatimi izkušnjami in znanjem v tej panogi. Po privatizaciji v sektorju je Nacionalna prometna zbornica skupaj z Zvezo organizacij delodajalcev v cestnem prevozu (SOAT) organizirala usposabljanje zaposlenih v podjetjih v tem sektorju na podlagi znanja in izkušenj držav članic EU.

Bolgarija več kot 50 odstotkov cestnega tovornega prometa izvaja za svoj račun. Cestni tovorni promet v Bolgariji se uporablja za prevoz blaga na kratke in srednje razdalje. Glavni mednarodni

trgi so države EU z 71-odstotnim deležem, Turčija – 18 odstotkov, države srednje in vzhodne Evrope – 8 odstotkov in druge države – 3 odstotke. V zadnjih nekaj letih je mogoče opaziti preusmeritev z železniškega in vodnega prevoza blaga na cestni prevoz blaga.

Sektor cestnega tovornega prometa je zelo konkurenčen. Večina na novo ustanovljenih podjetij je malih. Število podjetij z dovoljenjem skupnosti se je povečalo za 42,5 odstotka, število podjetij, ki poslujejo na domačem trgu, pa se je povečalo za 89,9 odstotka. Trenutno 31,7 odstotka vseh podjetij v dejavnosti cestnega tovornega prometa posluje le na domačem trgu.

Cestni potniški prevoz v Bolgariji se večinoma izvaja na kratkih razdaljah. V zadnjih nekaj letih je mogoče opaziti težnjo k zmanjšanju števila potovanj v medmestnem javnem prevozu in zmanjšanju povpraševanja po medmestnem javnem prevozu potnikov. K temu je poleg gospodarske krize prispevalo veliko povečevanje števila na novo registriranih osebnih motornih vozil, zaradi česar se je povečalo število potovanj z zasebnimi motornimi vozili.

Kakovost storitev, ki jih opravljajo avtobusni prevozniki v sektorju primestnega prevoza, je nezadostna v smislu razpoložljivosti, pogostosti in zanesljivosti. Trenutno 53,2 odstotka vseh podjetij na področju cestnega potniškega prevoza posluje le na domačem trgu.

Uvedba pravil EU na področju cestnega prevoza, na primer omejitev časa vožnje ter povečanje plače in minimalnih pragov zavarovanja za 52 odstotkov v primerjavi z letom 2008, je povzročila znatno povišanje stroškov dela. Zaradi upada povpraševanja po tovornem prometu in znižanja cen prevoznih storitev, zlasti na domačem trgu, ter zaradi večje konkurence in višjih stroškov dela se je zmanjšala donosnost prihodkov. Zaradi tega je veliko podjetij šlo v stečaj, vendar so hkrati nastala številna nova, večinoma mala podjetja.

Velik izziv, s katerim se srečuje sektor tovornega prometa, je majhno povpraševanje po tovornih prevoznih storitvah. Druga velika težava je visoka stopnja praznih voženj, ki slabša izkoristek prevoženih kilometrov.

Veliki težavi sta tudi preseljevanje voznikov v druge države EU in slabo znanje tujih jezikov pri voznikih.

Trajnostni razvoj transportnega sektorja vključuje varnost v prometu, pri čemer se cestni prevoz šteje za glavni vir težav na tem področju. V zadnjih nekaj letih je v prometnih nesrečah izgubilo življenje približno 1.000 ljudi letno. Zaradi vedno večjega števila prometnih nesreč in ranjenih je varnost v prometu skrb vzbujajoča, zato je treba sprejeti ukrepe za zmanjšanje človeških žrtev ter gospodarske in materialne škode.

• **Protikrizni ukrepi**

Leta 2010 je bolgarsko ministrstvo za promet, informacijsko tehnologijo in komunikacije izdalo strategijo za razvoj prometnega sistema do leta 2020. Ta dokument vsebuje strateške prednostne naloge – doseganje gospodarske učinkovitosti z vzdrževanjem, modernizacijo in razvojem prometne infrastrukture, vključevanjem bolgarskega prometnega sistema v evropskega, zagotavljanjem preglednega in usklajenega konkurenčnega poslovnega okolja trga prevoznih storitev, zadostnim financiranjem razvoja in učinkovitosti transportnega sektorja, uspešnim črpanjem sredstev EU, zmanjševanjem negativnega vpliva transportnega sektorja na okolje in zdravje ljudi, varnostjo in zaščito transportnega sistema ter zagotavljanjem visokokakovostnih in dostopnih prevoznih storitev v vseh regijah države in s trajnostnim razvojem mestnega potniškega prometa.

• **Socialni dialog**

Sodelovanje v sektorju cestnega prevoza na socialnem področju poteka že več kot 20 let. V vseh teh letih je imel transportni sektor podpisano veljavno tripartitno kolektivno pogodbo. Direktorji več kot 240 prevoznih podjetij in vodje sindikatov so se vključili v program MATRA, ki ga je pripravila nizozemska vlada in je prispeval k zmanjšanju populističnih zahtev organizacij sindikatov.

O vseh spremembah v prometni zakonodaji potekajo razprave z organizacijami delodajalcev v sektorju, pri čemer imajo najbolj dejavno vlogo Nacionalna prometna zbornica, Zveza organizacij delodajalcev v cestnem prevozu (SOAT), Združenje bolgarskih podjetij za mednarodni cestni prevoz in ceste (AEBTRI) in Združenje sindikatov cestnih prevoznikov Bolgarije (BASAT). Uspešno sodelovanje s tretjimi državami v večini primerov prispeva k oblikovanju hitrih in ustreznih rešitev težav.

• **Potrebni ukrepi**

Potrebne ukrepe za izhod iz gospodarske krize, namenjene trajnostnemu transportu ter ustvarjanju novih in boljših delovnih mest v Bolgariji, je mogoče deliti na več področij: ustrezna fiskalna politika, odprava upravnih ovir, modernizacija prometne infrastrukture, krepitev nadzorne funkcije Izvršilne agencije 'Avtomobilska uprava' ter usposabljanje upravljavcev in zaposlenih v sektorju.

Bolgarska vlada si mora prizadevati za sklenitev dvostranskih sporazumov za vračilo DDV z državami, ki niso članice EU.

V zvezi z odpravo upravnih ovir morajo bolgarske oblasti izvajati potrebna pogajanja z organi ciljnih in tranzitnih držav, da bi bolgarskim prevoznikom čim prej zagotovile potrebno količino dovoljenj za čim hitrejši prevoz blaga v skladu s Splošnim sporazumom o carinah in trgovini.

Naslednji korak k trajnostnemu razvoju transportnega sektorja ter ustvarjanju več in boljših delovnih mest v državi vključuje modernizacijo prometne infrastrukture v smislu zmogljivosti in kakovosti, in sicer z učinkovito porabo sredstev iz programov EU in izvajanjem prednostnih infrastrukturnih projektov. Kljub doseženemu napredku pri izvajanju prednostnih infrastrukturnih projektov se še vedno pojavljajo zamude pri izvajanju nekaterih projektov. Izboljšanje infrastrukture, hkrati z optimizacijo prometa, bo prispevalo k povečanju energetske učinkovitosti prevoza.

2.4 ZNAČILNOSTI TRANSPORTNEGA SEKTORJA V MAKEDONIJI

Za reševanje trenutnih težav v transportnem sektorju v Makedoniji sta potrebna razvoj in obnova prometne infrastrukture, odstraniti je treba upravne in pravne ovire za pretok ljudi in blaga ter uvesti nove tehnologije in transportne sisteme. Makedonija je del evropskega prometnega sistema in mora sprejeti vsa priporočila, standarde in predpise EU.

Finančni trg Makedonije in držav v regiji ni dovolj razvit in v večji meri ne uporablja sekundarnih finančnih instrumentov, zato finančna kriza tega sektorja ni prizadela neposredno, ampak posredno z upadom realnega sektorja.

Glede na strukturo makedonskega gospodarstva in njegovo odvisnost od povpraševanja po naših izdelkih na tujih tržiščih ter relativno nizko raven konkurenčnosti makedonskih izdelkov in težnjo po znižanju tečajev delnic osnovnih proizvodov je svetovna gospodarska kriza še najbolj prizadela realni sektor.

• **Protikrizni ukrepi**

Vlada je novembra 2008 pripravila prvi paket protikriznih ukrepov, katerih finančna (nominalna) vrednost znaša približno 20 milijard MKD. Vključeni so v osem programov.

- 1) Zakon o odpisu obresti zapadlih obveznosti na podlagi davkov in prispevkov za obvezno socialno zavarovanje; skrajšani postopek
- 2) Zakon o odpisu obresti zapadlih obveznosti na podlagi davkov in prispevkov za obvezno socialno zavarovanje; skrajšani postopek
- 3) Zakon o spremembi zakona o davčnem postopku
- 4) Zakon o spremembi zakona o plačilnem prometu

- 
- 5) Zakon – stalni delež Republike Makedonije v kapitalu družb OHIS, EMO, tobačne tovarne Prilep in Euro composites
 - 6) Obdavčitev dobičkov le, kadar se izplačujejo v obliki dividend, v skladu z estonskim modelom.
 - 7) Zmanjševanje carin s spremembami carinske tarife
 - 8) Dveletno podaljšanje plačila davka na obresti od depozitov

Drugi paket protikriznih ukrepov je osemletni program kapitalskih naložb, ki ga je sprejela makedonska vlada z namenom izvajanja projektov na področju infrastrukture v državi v višini približno 8 milijard evrov.

Tretji paket protikriznih ukrepov zajema:

- rebalans proračuna Republike Makedonije,
- ukrepe za podporo podjetjem s kreditom pri EIB, in
- druge ukrepe za podporo podjetjem.

Z rebalansom so se izdatki državnega proračuna zmanjšali za 9 odstotkov, proračunski primanjkljaj pa je ostal na ravni 2,8 odstotka BDP za ohranitev makroekonomske stabilnosti in deviznega tečaja makedonskega denarja. Za neposredno podporo malim in srednje velikim podjetjem so uporabili posojilo EIB. Sprejetih je bilo 54 ukrepov za poenostavitev carinskih postopkov in hitrejši pretok blaga na mejnih prehodih.

Četrti paket protikriznih ukrepov: cena gradbenih zemljišč se zniža za 30 odstotkov, veljavnost gradbenih dovoljenj se podaljša za dve leti in poenostavi se postopek sprememb podrobnega urbanističnega načrta. Makedonska banka za spodbujanje razvoja je potrdila novo kreditno linijo v višini 15 milijonov evrov. Na področju davkov se plačilo DDV s 15. dne premakne na 25. dan v mesecu, prav tako pa se poenostavi registracija podjetij. V kmetijskem sektorju so se znižala merila za program IPARD (predpristopni instrumenti EU za razvoj podeželja). Agencija za tuje naložbe se bo preimenovala v Agencijo za tuje naložbe in spodbujanje izvoza.

Zveza združenj delodajalcev v transportnem sektorju Republike Makedonije MAKAM – TRANS je predlagala več ukrepov transportnega sektorja za podporo prevoznikom (so člani BUSINESSMACEDONIA in so aktivno vključeni v socialni dialog v zvezi s protikriznimi ukrepi).

• **Privatizacija**

Proces privatizacije v Makedoniji se je začel leta 1989, pospešeno pa poteka od pridobitve neodvisnosti (1992). Za privatizacijo je bil izbran model MEB0, ki prodaja osebam z notranjimi informacijami in ima velikodušne plačilne pogoje.

Najdonosnejša ali potencialno donosna podjetja so kupili predvsem direktorji, pogosto na podlagi pre nizko ocenjene vrednosti premoženja s plačilom zgolj 10 odstotkov nakupne cene in plačilom preostalega zneska v obrokih v 10-letnem obdobju [Domadenik et al. 2003], medtem ko so bila poslovno šibkejša podjetja pogosto prodana zaposlenim na podlagi napihnjene ocene vrednosti. Model MEB0 ni povzročil izboljšanja v upravljanju, ker so bili stari direktorji novi upravljalci in so v podjetja le redko prinesli svež denar in/ali pritegnili nove poslovne partnerje, kar je ključnega pomena za posodobitev in širitev proizvodnje. Poleg tega so se zaradi prodaje osebam z notranjimi informacijami bolj ukvarjali s politiko kratkoročnih ciljev delavcev, kot so ohranjanje njihovih delovnih mest, namesto z dolgoročnim povečevanjem dobička [Zalduendo 2003]. Zato je prihajalo do zviševanja plač, ki je doseglo 25 odstotkov pri vseh izplačanih plačah, v letu 2006 pa se je znižalo na 13 odstotkov. Delavci so lahko zaradi svojega močnega položaja nasprotovali odpuščanjem in tako blokirali prilagoditev velikosti in strokovnosti delovne sile novim zahtevam odprtega tržnega gospodarstva.

Na začetku leta 1995 je zakon o posebnem programu prestrukturiranja določil prestrukturiranje in privatizacijo 23 podjetij, ki so poslovala z izgubo, vključno z državnimi podjetji za dobavo električne energije in železnicami. Postopek privatizacije in prestrukturiranja je izvajala agencija za privatizacijo, država kot lastnica pa je okrepila svojo intervencijsko vlogo pri upravljanju prevoznih podjetij.

Podpora lastnikov pri prestrukturiranju: nadzorni odbor kot edini predstavnik države vedno ne razume ali ne more razumeti nujnosti trženja podjetja ali privatizacije. Razlog je ta, da le redko preučijo položaj podjetja na trgu ali druge spremembe, ki se nanašajo na določen trg. Program privatizacije najpomembnejših sektorjev gospodarstva vključuje skoraj 75 odstotkov premoženja, kot na primer v sektorjih nafte in zemeljskega plina, električne energije, telekomunikacij, transporta, rudarstva, vodnih virov in sistemov dobave. V tem trenutku se transportni sektor sooča z velikimi izzivi zaradi:

- zastarele tehnologije in slabega splošnega tehnološkega stanja kot posledice pomanjkanja dolgoročnih naložb;
- presežnih delavcev;
- blokade v trženju in velike zadolženosti;
- nizke ravni upravljanja, neustreznega načrtovanja, močnega posredovanja države pri vsakodnevem poslovanju, slabega poznavanje pravil trga;
- slabe finančne discipline ali neustreznega nadzora;
- nasprotujočih si ali nejasnih ciljev.

- **Najboljše prakse**

Primer dobre prakse pri prestrukturiranju podjetja je družba TAV Airports, ki je na podlagi izbrane ponudbe leta 2008 prevzela upravljanje letališča Aleksandra Velikega v Skopju in mednarodnega letališča Sv. Apostola Pavla na Ohridu. Družba TAV bo letališči upravljala naslednjih 20 let. Leta 2009 je makedonsko mednarodno letališče Aleksandra Velikega, ki ima zelo pomemben strateški položaj, uporabljalo približno 600.000 potnikov. Načrtujejo povečanje števila potnikov in deleža v gospodarstvu. Število potnikov na mednarodnem letališču Sv. Apostola Pavla na Ohridu je leta 2009 znašalo 39.000. Družba TAV Airports namerava povečati število potnikov in letalskih družb na mednarodnem letališču Sv. Apostola Pavla za okrepitev turizma na Ohridu in gospodarstva v celoti.

- **Socialni dialog**

V transportnem sektorju obstajata dve kolektivni pogodbi, obe v javnih podjetjih (na ravni podjetja); v zasebnem sektorju ni nobene kolektivne pogodbe.

Zelo pomembna je krepitev sposobnosti socialnih partnerjev in pogajalskih veščin za socialni dialog (sindikatov in združenj delodajalcev). Prav tako je izredno pomembno povezovanje med delodajalci v tem sektorju (med 'konkurenčnimi' združenji). Analizirati in opisati je treba obstoječe mehanizme in institucije socialnega dialoga na medpanožni ravni v drugih državah. Pomanjkanje statističnih podatkov o veljavnih kolektivnih pogodbah in številu delavcev je druga težava, ki jo je treba obravnavati. Rešiti je treba tudi vprašanje reprezentativnosti socialnih partnerjev.

Tripartitni socialni dialog med vlado in socialnimi partnerji poteka zlasti v okviru ekonomsko-socialnega sveta (ESS). BUSINESSMACEDONIA namerava okrepiti svojo aktivnost in predlagati povečanje števila sestankov ESS.

2.5 ZNAČILNOSTI TRANSPORTNEGA SEKTORJA V ČRNI GORI

Glavne težave, s katerimi se sooča transportni sektor v Črni gori, vključujejo nerazvito cestno omrežje, težave v železniškem sektorju, ki so povezane s stanjem infrastrukture in zastarelimi vozili, nezadosten letalski promet in nizko izrabo zmogljivosti pristanišča Bar. Poleg tega slabe prometne zveze Črne gore z regijo, premalo izkušenega in usposobljenega ter visoko kvalificiranega kadra glede na stanje na tržišču in nezadostno vlaganje v raziskovalno-razvojne dejavnosti predstavljajo velike ovire za izboljšanje tržnega položaja družb, ki opravljajo prevozne storitve.

Svetovna gospodarska kriza je prizadela vse sektorje v Črni gori, vključno s transportnim. Čeprav so bile v letih 2008 in 2009 posledice recesije še majhne, so se v letih 2010 in 2011 pojavile težave, ki so se večinoma odražale v veliki insolventnosti poslovnega sektorja v Črni gori.

Težave v transportnem sektorju se odražajo v negativnih statističnih pokazateljih. Delež zaposlenih v tem sektorju se je drastično zmanjšal na zgolj 6,1 odstotek v primerjavi z 8,6 odstotka v letu 2008. Poleg tega se posledice recesije kažejo tudi v številu potnikov v železniškem in zračnem prometu, ki se je močno znižal leta 2011. Še bolj zaskrbljujoče je dejstvo, da se je leta 2011 količina blaga, prepeljanega z zračnim prevozom, prepolovila v primerjavi z letom 2010. Položaj ni nič boljši v pomorskem prevozu, kjer se je količina prepeljanega blaga zmanjšala za 20 odstotkov.

Ob rebalansu proračuna za leto 2009 je vlada Črne gore zmanjšala javne izdatke za 3,39 odstotka in uvedla varčevalne ukrepe. Ti so vključevali omejitve novih zaposlitev in racionalizacijo vseh izdatkov v javni upravi. Za zagotovitev solventnosti proračuna je vlada sklenila posojilno pogodbo z bankama Erste in Credit Suisse v višini 120 milijonov evrov. Za zagotovitev finančne stabilnosti proračuna je bilo tako prodanih za 41,6 milijona evrov menic, za izdajo pa pripravljenih za 150 do 200 milijonov evrov evroobveznic.

Vlada je za premagovanje negativnih posledic krize v turističnem sektorju – najpomembnejšem strateškem sektorju Črne gore – sprejela vrsto ukrepov, zlasti v zvezi z dejavnostmi v turistični sezoni. Ukrepi so vključevali znižanje cen v turističnem sektorju ter ohranjanje in izboljšanje kakovosti storitev. Vendar pa vsi ti ukrepi niso preprečili vpliva krize na črnogorsko gospodarstvo v naslednjih letih (2010 in 2011) zlasti zato, ker niso bili sprejeti za določene sektorje.

Združenje črnogorskih delodajalcev je leta 2011 pripravilo dokument z naslovom Prispevek k spodbujanju in razvoju črnogorskega gospodarstva – analiza problemov in predlog ukrepov. Dokument je sprejel upravni odbor zveze in ga posredoval predsedniku vlade. Vsebuje vrsto ukrepov na področjih poslovnega okolja in konkurence, dolžniško-upniških razmerij, davkov, carin in javnih izdatkov ter vprašanj, specifičnih za posamezne sektorje.

• **Privatizacija**

V okviru postopka privatizacije je bilo treba v Črni gori v zadnjih nekaj letih privatizirati in prestrukturirati številna podjetja. Načrte za privatizacijo vsako leto pripravi in o njih poroča Svet za privatizacijo. Vendar pa ti načrti še zdaleč niso niti delno uresničeni. Leta 2010 je bilo na primer edino podjetje (od 19 v načrtu), ki je izvedlo proces privatizacije, 'pomorstvo' JSC. Glavne ovire v postopku privatizacije/prestrukturiranja drugih družb vključujejo dolge postopke priprave na razpis, nizke vrednosti ponudb, pomanjkanje zanimanja za razpise, delno zaradi

gospodarske krize (kot v primeru razpisa za privatizacijo družbe '*kontejnerski terminal in splošni tovor*' JSC, pri čemer nihče od 4 konzorcijev, ki so kupili razpisno dokumentacijo, ni predložil ponudbe). Zato se zdi, da so na seznamih v letnih načrtih za privatizacijo iz leta v leto ista podjetja. Med najpriljubljenejšimi družbami na teh seznamih so tiste iz transportnega sektorja, kot so Železniški transport JSC, Železniška infrastruktura JSC, Montenegro Airlines JSC, Montecargo JSC itn.).

• **Dobre prakse**

Primer dobre prakse prestrukturiranja podjetja je pristanišče Bar, ki je prestrukturirano v skladu s programom, ki ga je sprejela vlada Črne gore. Postopek je bil končan oktobra 2009, ko se je družba '*kontejnerski terminal in splošni tovor*' ločila od pristanišča kot nova delniška družba skupaj s tremi novimi delniškimi družbami (v stoddstotni lasti pristanišča): Varnost in protipožarna zaščita, Informiranje in komunikacije in Pomorstvo. Aprila 2011 je potekalo še drugo prestrukturiranje, v okviru katerega se je hotel Sidro kot LLC ločil od pristanišča.

• **Socialni dialog**

Črnogorska zakonodaja trenutno priznava eno splošno kolektivno pogodbo na nacionalni ravni (njeni podpisniki so reprezentativna sindikata SSCG in USSCG na eni strani, reprezentativna delodajalska organizacija UPCG na drugi strani in vlada Črne gore kot tretja stranka) in 18 panožnih kolektivnih pogodb. Med panožnimi kolektivnimi pogodbami obstajata panožna kolektivna pogodba za cestni promet (Ur. list Republike Črne gore št. 33/04 z dne 20. maja 2004) in panožna kolektivna pogodba za pomorski promet in pristaniške storitve pretovarjanja (Ur. list Republike Črne gore št. 40/04 z dne 11. junija 2004). Vse panožne kolektivne pogodbe so bile podpisane leta 2004, zato so še vedno v veljavi, razen njihovih določb, ki so v nasprotju z določbami zakona o delovnih razmerjih, in splošne kolektivne pogodbe, ki so bile medtem spremenjene.

Odnose s sindikati ureja zakon o delovnih razmerjih (Ur. list Črne gore št. 49/08 ... 59/11), zlasti njegova člena 148 in 150 (stranke, ki sklenejo kolektivno pogodbo). Nekatere vidike odnosov s sindikati in z vlado, ko gre za nacionalno kolektivno pogodbo, urejajo členi:

- splošne kolektivne pogodbe (Ur. list Republike Črne gore št. 1/04, 24/06, Ur. list Republike Črne gore št. 65/10 in 5/12) in nekateri sporazumi, sprejeti za izvajanje splošne kolektivne pogodbe;
- panožnih kolektivnih pogodb, ki se v posameznih panogah, tj. skupinah dejavnosti, sklepajo med reprezentativnimi delodajalskimi organizacijami in panožnimi sindikati;
- sporazumov, protokolov in memorandumov o sodelovanju, sklenjenih za razširitev kolektivnega pogajanja.



S poslabšanjem gospodarskega položaja in recesijo, ki ni izvzela nobenega sektorja gospodarstva, se je še povečala nujnost resničnega socialnega dialoga in razumevanja potreb in stališč delavcev, delodajalcev in vlade. Vse to zahteva dodatna prizadevanja za ustvarjanje harmonije med svetom dela in svetom kapitala ter iskanje sporazumov v spornih situacijah s pomočjo: kolektivnih pogajanj, skupnega dela na področju zakonodaje in dejavnosti najvišjega tripartitnega telesa – socialnega sveta ter lokalnih socialnih svetov.

3 Cestne pristojbine – novi pristopi k financiranju infrastrukture in nemške izkušnje na tem področju

Transport in mobilnost sta temelja gospodarske uspešnosti, učinkovit transportni sistem pa je predpogoj za rast in konkurenčnost Evropske unije. Transportni sektor, v katerem je zaposlenih deset milijonov ljudi, predstavlja pet odstotkov BDP Evropske unije. Ta sektor je poleg tega ključnega pomena za predelovalno industrijo, ki temelji na učinkovitih, predvidljivih in cenovno sprejemljivih prevoznih storitvah.

Povpraševanje po transportnih in logističnih storitvah nenehno narašča, kar povzroča težave pri obvladovanju vse številnejših prometnih tokov. Po napovedih Evropske komisije naj bi se tovorni promet povečal za 40 odstotkov v letu 2030² in za približno 80 odstotkov leta 2050. Mogoče je pričakovati povečanje potniškega prometa za 34 odstotkov v letu 2030 in za 51 odstotkov leta 2050. Ob upoštevanju teh gibanj in dejstva, da poteka približno 75 odstotkov današnjega potniškega in tovornega prometa po cestah, je dokaj jasna potreba po zagotovitvi učinkovitejšega cestnega prevoza in okrepitvi alternativnih načinov prevoza, kot sta železniški prevoz ali prevoz po celinskih plovni poteh. Hkrati se večina držav članic EU sooča s proračunskimi omejitvami, za naložbe v infrastrukturo pa imajo zelo omejena razpoložljiva finančna sredstva. Ta dilema ni nova in je bila eden od razlogov za koncept udeležbe uporabnikov pri financiranju infrastrukture. Večina evropskih držav je doslej uvedla časovno omejene pristojbine (vinjete) ali pristojbine glede na prevoženo razdaljo (cestnine) za težka tovorna vozila³. Evropska unija je leta 1999 sprejela *Direktivo 1999/62/ES o cestnih pristojbinah za uporabo določene infrastrukture za težka tovorna vozila*, v nadaljnjem besedilu *Direktiva o evrovinjetih*, ki določa skupna pravila za države članice EU, kjer obstajajo pristojbine za uporabo infrastrukture za težke tovornjake z maso, ki presega 3,5 tone. Vendar je treba poudariti, da okvir EU ne določa obveznosti za države članice, da uvedejo sheme financiranja infrastrukture glede na uporabnike.

Hkrati sta naraščajoči promet in mobilnost povzročila negativne stranske učinke, ki niso nepomembni. Gre za onesnaževanja zraka, hrup, emisije toplogrednih plinov in za zastoje. Po mnenju Evropske komisije teh stroškov ne bi smela nositi celotna družba, zato je leta 2008 pripravila sveženj predlogov za okolju prijaznejši promet, s katerimi se internalizirajo stroški zaradi negativnih vplivov, tako da se vključijo v cestnine. V beli knjigi o prometu iz leta 2011 je

² Glede na leto 2005.

³ Trenutno Avstrija, Češka, Francija, Nemčija, Grčija, Irska, Italija, Poljska, Portugalska, Slovaška, Slovenija in Španija uporabljajo cestnine, Belgija, Bolgarija, Danska, Madžarska, Litva, Luksemburg, Nizozemska, Romunija in Švedska pa časovno omejene uporabnine (Danska, Belgija in Madžarska so napovedale, da bodo kmalu uvedle cestnine).



Evropska komisija navedla vzpostavitev bolj trajnostne mobilnosti kot glavno prednostno nalogo in napovedala namero o postopni pripravi zakonodajnih predlogov za izvajanje tako imenovanega načela 'onesnaževalec plača' v vseh transportnih sektorjih. Evropska unija je istega leta revidirala direktivo o evrovinjeti, ki državam članicam odslej omogoča, da težkim tovornim vozilom ne zaračunavajo le stroškov, povezanih z vzdrževanjem in razvojem infrastrukture, ampak tudi za nekatere zunanje učinke, kot so onesnaževanje zraka in emisije hrupa.

Revizijo direktive o evrovinjeti je zato mogoče obravnavati kot izhodišče za prenos pristopa o internalizaciji eksternih stroškov v konkretne zakonodajne akte. V naslednji fazi namerava Evropska komisija uporabiti načelo 'onesnaževalec plača' tudi za druga vozila v cestnem prometu, pozneje pa še za druge vrste transporta.

3.1 GLAVNI VIDIKI OKVIRA EU ZA CESTNE PRISTOJBINE GLEDE NA ČAS IN PREVOŽENO RAZDALJO

Prva direktiva o evrovinjeti iz leta 1999 je omogočila državam članicam EU, da zaračunavajo cestnine glede na prevoženo razdaljo in cestne pristojbine glede na čas (vinjete) tovornjakom z maso, ki presega 3,5 tone, pri vožnji po avtocestah ali drugih večpasovnih cestah s podobnimi značilnostmi, čez mostove, v predorih in prek gorskih prelazov. Najvišje povprečne cestnine so bile omejene le na stroške vzdrževanja in zamenjavo infrastrukture, direktiva pa je prepovedovala vključitev drugih (eksternih) stroškov v cestnine. Področje uporabe prvotne direktive je bilo omejeno na ceste v vseevropskem prometnem omrežju (TEN-T), ki predstavlja približno polovico avtocest v Evropi.

Direktiva je bila spremenjena že leta 2006, najpomembnejše spremembe pa so bile uvedene pri njeni reviziji leta 2011. Področje uporabe direktive se razširja na avtoceste po vsej Evropi, države članice pa lahko od zdaj zaračunavajo težkim tovornim vozilom za negativne vplive zaradi onesnaževanja zraka in obremenitev s hrupom, ki jih je mogoče pripisati cestnemu prometu. Pristojbine za eksterne stroške znašajo od tri do štiri cente na kilometer glede na emisijski razred vozila EURO, čas vožnje in lokacijo na cesti. Države članice lahko uvedejo višje pristojbine v času prometnih konic pod pogojem, da se skupna višina pristojbin ne zviša.

Vozila, ki izpolnjujejo trenutno najvišje emisijske standarde, so začasno oproščena plačevanja pristojbin za onesnaževanje zraka, zlasti vozila EURO V do decembra 2013 (ko začnejo veljati standardi EURO VI) in vozila EURO VI do decembra 2017. Prav tako so oproščena manj onesnažujoča vozila od EURO VI, kot so hibridni in električni tovornjaki.

• ***Načelo vključevanja eksternih stroškov v cestne pristojbine***

Novi pristop pomeni veliko spremembo v evropski prometni politiki. Namen je bil ustvariti pravičnejše in učinkovitejše sisteme določanja cen glede na razred vozil EURO in dejansko uporabo ceste. Evropska komisija je nameravala prenesti stroške za negativne učinke na udeležence v prometu, odgovornost pa na onesnaževalca. Po njenem mnenju bi to spodbudilo uporabnike cest k zmanjšanju negativnih vplivov prometa, spremembi vedenja v prometu in k nakupu do okolja prijaznejših vozil. Hkrati bi prihodki od cestnih pristojbin zagotavljali finančna sredstva za naložbe v infrastrukturo in projekte za trajnostni transport.

Nemška industrija soglaša s ciljem okolju prijazne mobilnosti. Bistveno vprašanje pa je, ali je internalizacija eksternih stroškov ustrezno sredstvo za zmanjšanje emisij in zagotavljanje bolj trajnostne oblike cestnega tovornega prometa. Šele na tej podlagi je mogoče upravičiti dodatne pristojbine za dokaj stroškovno občutljiv evropski logistični sektor. Povečevanje stroškov v tovornem prometu vpliva predvsem na mala in srednje velika logistična podjetja, ker je na zelo konkurenčnem trgu le malo prostora za prenos dodatnih stroškov na odjemalce ali jih omejiti na kak drug način. Zaradi naraščajočih prevoznih stroškov morajo zmanjševati druge stroške in sprostiti naložbene zmogljivosti, ki bi jih lahko uporabili za naložbe v nove in učinkovitejše tehnologije.

Vključevanje eksternih stroškov v cestne pristojbine prinaša dodano vrednost, če so izpolnjena naslednja merila: negativni vpliv na okolje je mogoče jasno pripisati udeležencem cestnega prometa in njegovo denarno vrednost določiti na sistematičen in pregleden način. Negativnega vpliva na okolje se še niso lotili z drugimi političnimi instrumenti, prihodki pa se strogo uporabljajo za financiranje infrastrukture in trajnostnih prometnih projektov. Ob upoštevanju teh meril Direktiva o evrovinjeti odpravlja številne pomanjkljivosti.

Emisije hrupa je mogoče le delno pripisati udeležencem v cestnem prometu, saj hrup ni odvisen le od tipa vozila ampak tudi od kakovosti ceste. Udeleženci v cestnem prometu tako lahko spremenijo svoje nakupovalne navade glede vozil, ne morejo pa vplivati na kakovost cestišč.

Obstajajo številni uspešni in stroškovno učinkoviti instrumenti, ki so v zadnjih letih privedli do izjemnih dosežkov na področju okolju prijaznejše mobilnosti. Vključujejo mejne vrednosti za škodljive snovi in hrup ali davčne spodbude za vozila z nizkimi stopnjami onesnaževanja zraka ali ogljikovih emisij. Direktiva o evrovinjeti se ukvarja z istimi zunanji učinki, zato delno prihaja do podvajanja predpisov.

Vendar pa ima direktiva največ možnosti za izboljšave v zvezi s posrednimi pristojbinami zaradi zastojev – v obliki višjih tarif v času konic – in pomanjkanjem namenske uporabe prihodkov od cestnih pristojbin.

- ***Cestne pristojbine – ustrezno orodje za zmanjšanje zastojev?***

Na podlagi revidirane Direktive o evrovinjeti lahko države članice določajo različne višine cestnin, s čimer pridobijo instrument za usmerjanje prometa in zmanjšanje zastojev. Na območjih cestnih zastojev lahko države članice v prometnih konicah zvišajo pristojbine do 175 odstotkov nad povprečnimi tarifami, kar je omejeno na največ pet ur dnevno. Morebitno razlikovanje tarif mora biti izvedeno na prihodkovno nevtralen način, kar pomeni, da morajo prevozniki, ki uporabljajo isti cestni odsek v času izven prometnih konic, zanj plačati znatno nižje tarife.

Med Evropsko komisijo, Evropskim parlamentom in Svetom je potekala izredno živahna razprava glede vprašanja, ali je upravičeno vključiti prometne zastoje v cestne pristojbine. Obstajajo številni argumenti proti domnevi, da lahko pristojbine zaradi zastojev za prevoznike spremenijo njihove vzorce vedenja in zmanjšajo zastoje. Glavni povzročitelji zastojev so zlasti osebni avtomobili in ne težka tovorna vozila. Poleg tega prevozniki pogosto nimajo pravih alternativ glede razpoložljivih načinov transporta ali transportnih poti. Infrastrukturno omrežje v mnogih državah članicah EU je precej omejeno glede zagotavljanja ustreznih alternativnih cest za izogibanje območij, kjer prihaja do prometnih zastojev. Prevozniki tudi nimajo veliko možnosti, da bi čas vožnje prenesli v obdobje izven prometnih konic, ker so odvisni od zahtev potrošnikov in dobavnih rokov. V nekaterih državah članicah EU prevoznikom omejujejo čas vožnje – prepoved vožnje ponoči ali ob nedeljah in praznikih – kar jim spet zmanjšuje manevrski prostor. Zato prevozniki pravzaprav nimajo možnosti, da bi se izognili prometnim zastojem. Zaradi tega plačajo dvakrat: kot udeleženci v cestnem prometu trpijo najprej sami zaradi negativnih posledic, ki jih povzročajo zastoji, zlasti časovne izgube, poleg tega pa morajo za te negativne posledice plačati v okviru cestnih pristojbin.

Pristojbine za prometne zastoje nikakor ne rešujejo bistva problema: pomanjkanje ustrezne infrastrukture, v številnih državah pa pomanjkanje alternativnih možnosti prevoza kot odziv na posebne potrebe tovornega prometa. Tovorni promet je zelo odvisen od širokega infrastrukturnega omrežja ter zanesljivosti in predvidljivosti dobavnih rokov. Razvoj infrastrukture in inovativne rešitve za optimizacijo logističnih verig so zato nedvomno ustreznejše rešitve za zmanjšanje prometnih zastojev.

- ***Namenska uporaba prihodkov – za zagotavljanje naložb v cestno infrastrukturo***

To ni edini razlog, zaradi katerega je izredno pomembno, da se prihodki od pristojbin za uporabo infrastrukture in plačila eksternih stroškov porabijo izključno za vzdrževanje in širitev infrastrukture. Direktiva o evrovinjeti še ne vsebuje določb o obvezni uporabi prihodkov od pristojbin za infrastrukturo. Zaradi močnega nasprotovanja držav članic zavezujoči klavzuli

o prihodkih se je evropskim institucijam uspelo dogovoriti le o priporočilu glede politike, ki zgolj navaja, da morajo države članice svoje prihodke od pristojbin za infrastrukturo uporabiti v korist prometnega sektorja in za spodbujanje trajnostnega transporta. Seveda morajo zagotoviti učinkovito oblikovanje cen, zmanjšati onesnaževanje zaradi cestnega prometa pri viru, izboljšati izpuhe CO₂ in energetske učinkovitost vozil, optimizirati logistiko in razvijati alternativne infrastrukture ali povečati zmogljivosti. Lahko se tudi odločijo za naložbe v varnost v cestnem prometu ali uporabijo prihodke za zagotavljanje parkirišč. Države članice se lahko odločijo tudi za vlaganje 15 odstotkov prihodkov od uporabe infrastrukture in pristojbin za plačilo eksternih stroškov v projekte vseevropskega prometnega omrežja (TEN-T).

Od oktobra 2014 bodo morale države članice vsaka štiri leta poročati o prihodkih od pristojbin za uporabo infrastrukture in plačilo eksternih stroškov in o tem, v kolikšni meri so prihodke porabile za razvoj infrastrukturnih omrežij in izvajanje projektov trajnostnega transporta.

Obveznosti glede preglednosti in poročanja v zvezi z javno porabo so pomembna orodja za zagotavljanje večje odgovornosti držav članic za strategije porabe in naložb. Deležnikom omogočajo nadzor nad višino cestnih pristojbin, vloženih v transportni sektor, prav tako pa lahko zahtevajo izboljšave, če se pristojbine uporabljajo za druge namene. Vendar pa dejstvo, da ni strogo zavezujoče klavzule o namenski porabi sredstev, kaže na omejitve Direktive o evrovinjeti in evropskega okvira o financiranju infrastrukture na osnovi uporabnikov. To pomeni, da je zaradi trenutnega evropskega okvira cestnih pristojbin cestni prevoz dražji, ne da bi prispeval k nujno potrebnemu razvoju infrastrukture in bolj trajnostnemu transportu.

3.2 NADALJNI RAZVOJ INTERNALIZACIJE EKSTERNIH STROŠKOV V EU

Zaradi navedenih pomanjkljivosti je Evropska komisija izdajala redna poročila o učinkovitosti ukrepov, predvidenih v Direktivi o evrovinjeti, za zmanjšanje negativnih učinkov, ki jih povzroča cestni promet in usmerjanje udeležencev v promet v okoljsko najbolj prijazne in učinkovite transportne rešitve. Temu poročilu bodo morda sledili novi zakonodajni predlogi.

Evropska komisija bo do oktobra 2012 podala pregled vseh obstoječih regulativnih ukrepov, izvedenih pri različnih načinih prevoza, za internalizacijo ali zmanjšanje eksternih stroškov, povezanih z okoljem, emisijami hrupa in z zdravjem. Omenjeni povzetek obstoječih ukrepov bo dopolnjen z napovedjo novih ukrepov za razširitev načela plača uporabnik/onesnaževalec na druga vozila in druge načine prevoza ali nadaljnji razvoj elementov eksternih stroškov, ki se zdaj še ne upoštevajo.

Evropska komisija bo v zvezi s tem zagotovo poskušala zaostri določbe o namenski uporabi, ki so temeljni elementi verodostojne sheme cestnih pristojbin. To v veliki meri podpirajo

zainteresirane strani iz panoge, čeprav trenutno ni večjih možnosti za to, da bi se države članice prostovoljno odrekle delu svoje suverenosti na področju javne porabe.

Celo v Nemčiji, kjer se že od leta 2005 dokaj uspešno izvaja sistem cestninjenja za težka tovorna vozila, to ni privedlo do povečanja naložb v infrastrukturo v cestnem prevozu.

3.3 CESTNE PRISTOJBINE V NEMČIJI

Nemčija od januarja 2005 težkim tovornim vozilom, katerih največja dovoljena masa presega 12 ton, zaračunava cestnino za uporabo omrežja 13.000 km avtocest in hitrih cest. Nemška vlada je v skladu z Direktivo o evrovinjeti uporabila klavzulo o izvzetju, ki državam članicam omogoča oprostitev tovornjakov z največjo maso od 3,8 tone do 12 ton, če bi njihova vključitev v nacionalni sistem cestnih pristojbin povzročila škodljivo preusmeritev prometa ali nesorazmerne upravne stroške. Nemčija je zatrjevala, da bi upravni stroški pobiranja cestnin za tovornjake z maso, nižjo od 12 ton, predstavljali do 30 odstotkov prihodkov. Ker bi bili pričakovani prihodki v tem segmentu primerljivo nizki in je delež tovornjakov z maso, nižjo od 12 ton, štirikrat višji od deleža težjih vozil, bi postali skupni upravni stroški nesorazmerno visoki.

Nemčija se je odločila za sistem satelitskega cestninjenja za tovornjake. Nemška vlada je leta 2002 pooblastila zasebno podjetje *Toll Collect GmbH*, mešano družbo podjetij *Deutsche Telekom AG*, *Daimler Financial Services AG* in francoskega podjetja *Cofiroute SA*, da vzpostavi elektronski sistem cestninjenja in da sistem po zagonu tudi upravlja. Zaradi organizacijskih in tehničnih težav je elektronski sistem začel delovati šele 16 mesecev po prvotno načrtovanem roku, ki je bil predviden za avgust 2003.

Nemški sistem cestninjenja omogoča tri različne načine registracije in plačila. Nosilci logistične dejavnosti lahko svojo pot vnaprej rezervirajo na internetu ali na računalniško podprtih terminalih, ki so nameščeni npr. na avtocestnih bencinskih servisih ali počivališčih. Če se logistična podjetja namesto tega odločijo za avtomatsko obračunavanje, prejmejo naprave za cestninjenje, vgrajene v vozilo (*On-Board-Units*), ki prek satelita določajo čas in razdaljo, ki jo je tovornjak prevozil na cestah, kjer se zaračunava cestnina. Ustrezni podatki se s pomočjo brezžičnih signalov prenesejo v center za obdelavo podatkov in obračunavanje. Do konca leta 2011 je bilo približno 90 odstotkov prihodkov zbranih s pomočjo avtomatskega sistema za obračunavanje, v težkih tovornih vozilih pa je bilo nameščenih približno 700.000 naprav. Skoraj polovica jih je bila nameščenih v tovornjaki, ki niso iz Nemčije.

Različne višine cestnin so odvisne od emisijskega razreda, števila osi tovornjaka in dolžine poti. Da bi spodbudili uporabo okolju prijaznih vozil, se tovornjakom, opremljenim z izpušnimi

sistemi najnovejše generacije in sistemi za zmanjševanje količine delcev, zaračunavajo občutno nižje cestnine. Trenutno znašajo cestnine od 14 do 28,8 evrskega centa na kilometer.

V prvem letu delovanja je bilo s sistemom cestninjenja ustvarjenih 2,85 milijarde evrov. Prihodki so se v zadnjih sedmih letih nenehno povečevali, in sicer s približno 4,48 milijarde evrov v letu 2010 na 4,5 milijarde evrov v letu 2011. Pri družbi *Toll Collect* je bilo do leta 2011 registriranih 143.000 prevoznih in logističnih podjetij z 936.000 vozili. Pobranih je bilo za približno 26,7 milijarde kilometrov cestnin, kar pomeni 700 milijonov kilometrov več kot v prejšnjem letu.

Družba *Toll Collect* je do 31. avgusta 2011 v nemški zvezni proračun prispevala več kot 24 milijard evrov. Do leta 2010 so se prihodki uporabljali za vzdrževanje in razširitev cestne in železniške infrastrukture ter celinskih plovni poti. Nemški parlament je novembra 2010 odločil, da je treba prihodke od takrat naprej vlagati samo v avtoceste in državne hitre ceste, in zagotovil strogo namensko razdeljevanje prihodkov od cestnin. Obenem se je javna poraba za cestno infrastrukturo zmanjšala, kar pomeni, da prvotni namen povečanja razpoložljivih naložb v cestno infrastrukturo s pomočjo zaračunavanja cestnin ni bil dosežen. Na uvedbo cestnin v Nemčiji leta 2005 lahko torej gledamo kot na izhodišče za prehod z javnega financiranja cestne infrastrukture na zasebno. Različne zainteresirane strani iz panoge, zlasti iz logističnega sektorja, so to precej kritizirale in zahtevale zagotovilo, da prihodki od cestnin ne bodo nadomestilo javnih sredstev za cestno infrastrukturo, ampak le njihovo dopolnilo.

Ne glede na omenjeno pomanjkljivost lahko rečemo, da je trenutni sistem pobiranja cestnin za težka tovorna vozila v Nemčiji v glavnem naletel na dober odziv. Omogoča, da domači in tuji tovornjaki enakovredno prispevajo k financiranju infrastrukture, kar je pomemben vidik za tranzitno državo kot je Nemčija, ki leži v geografskem središču Evropske unije. Nesporne prednosti nemškega avtomatskega sistema cestninjenja so njegova zanesljivost in prožnost – posamezne odseke cest je mogoče dodati ali odvzeti iz sistema – in kar je najpomembneje, njegov zanemarljiv vpliv na cestne prometne tokove. Nič manj ni pomembno dejstvo, da različni brezgotovinski načini plačevanja prevoznikom omogočajo, da stroške upravljanja kar se da zmanjšajo.

Delež vozil Euro V na cestah, kjer se plačuje cestnina, se je v sedemletnem obdobju pobiranja cestnin v Nemčiji znatno povečal. To je lahko pokazatelj pozitivnega okoljskega vpliva sistema plačil, ki temelji na različnih kategorijah izpustov. Nižje stopnje cestnin so vsekakor imele pomembno vlogo pri nakupnih odločitvah logističnih podjetij; drugi dejavniki, kot so na primer tehnični razvoj, cena in razpoložljivost ali začasna oprostitev plačila davka na vozila za tovornjake Euro V in VI, k temu niso nič manj prispevali.



Trenutno potekajo razprave o razširitvi cestnine na osnovi razdalje za težka tovorna vozila na druge ceste. Omenjeni poskusi so naleteli na odpor v transportnem sektorju. Za to obstajata dva glavna razloga: logistični sektor je zelo občutljiv na povečanja stroškov, prav tako pa ni zagotovila, da bo javni proračun prispeval svoj delež k nujno potrebnim naložbam, namenjenim vzdrževanju in razvoju infrastrukture.

3.4 SKLEPI IN PERSPEKTIVA

Glede na opisane pomanjkljivosti zdajšnje Direktive o evrovinjeti in obstoječih sistemov obračunavanja cestnih pristojbin v EU se morajo nosilci politik na evropski in nacionalni ravni najprej usmeriti v zaostritev trenutno veljavnih zakonov in sistemov obračunavanja cestnih pristojbin, preden začnejo razmišljati o kakršni koli razširitvi cestnih pristojbin na druge odseke cest, kjer se pobirajo cestnine, in druga vozila ali o vključitvi dodatnih elementov eksternih stroškov. Zaračunavanje cestnih pristojbin je lahko dragoceno orodje, s katerim si države članice EU zagotovijo sodelovanje udeležencev v prometu pri financiranju infrastrukture, kar je zlasti pomembno za tranzitne države. Vendar pa mora biti koncept obračunavanja cestnih pristojbin verodostojen, da ga bodo sprejeli ponudniki logističnih storitev in udeleženci v cestnem prometu na splošno. Čeprav vlade posameznih držav v času gospodarske krize in proračunskih omejitev ne morejo dati nobenih zagotovil glede javne porabe v transportnem sektorju, so dolžne zagotoviti vsaj to, da se prihodki od posameznih sistemov obračunavanja cestnih pristojbin vlagajo v vzdrževanje in razvoj cestne infrastrukture.

Sistemi pobiranja cestnin v posameznih državah morajo biti zasnovani tako, da povzročajo čim manj ovir za prometne tokove. Prevoznikom mora biti omogočeno, da jih lahko uporabljajo z najnižjimi možnimi upravnimi stroški. To je mogoče doseči z vzpostavitvijo interoperabilnega elektronskega cestninskega sistema. Direktiva o evrovinjeti predvideva, da države članice EU vzpostavijo elektronske cestninske sisteme v skladu z Direktivo 2004/52/ES, če je to ekonomsko izvedljivo. Direktiva 2004/52/ES določa pogoje za interoperabilnost elektronskih cestninskih sistemov in podpira tri tehnologije: satelitsko določanje položaja (GNSS), mobilne komunikacije (GSM-GPRS) in mikrovalovno tehnologijo (DSRC).

Evropska komisija mora skladno z Direktivo o evrovinjeti do oktobra 2015 poročati o uporabi elektronskih sistemov v državah članicah EU.

Pristojbine za prevoznike blaga v cestnem prometu v državah EU



Legend

-  Vignette (time-based charge)
-  Electronic network-wide toll (distance-based charge)
-  Toll with physical barriers (distance-based charge)
-  Neither vignettes nor tolls
-  Vignette (time-based charge) under preparation
-  Electronic network-wide toll (distance-based charge) under preparation

© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries
Cartography: DG MOVE, B1, Date: 18 June 2012
http://ec.europa.eu/transport/index_en.htm

Vir: Evropska komisija

Za vzpostavitev enotnega EU-sistema carinjenja bo potrebno še kar nekaj truda in usklajevanj, tako da ga v kratkem še ne gre pričakovati.



Avstrijski izvajalec cestninjenja ASFINAG in nemški izvajalec Toll Collect od septembra 2011 sodelujeta pri vzpostavitvi nove nadnacionalne cestninske storitve Toll2Go. Ta storitev omogoča kombinirano uporabo nemškega satelitskega sistema pobiranja cestnin in avstrijskega sistema, ki temelji na mikrovalovni tehnologiji. Prevozniki lahko za oba sistema uporabljajo eno samo napravo, ki je vgrajena v vozilo, pogodbe in računi pa še vedno ostanejo ločeni. Sistem je bil nameščen že v 30.000 vozil iz Avstrije, Nemčije, Češke republike, Nizozemske in iz Poljske. Ker bosta imela satelitski sistem in mikrovalovna tehnologija še naprej pomembno vlogo v Evropi, predstavlja storitev Toll2Go pomemben korak v smeri interoperabilnosti elektronskih cestninskih sistemov v celotni EU.

Nadalje mora biti skupni cilj vzpostavitev enotne storitve elektronskega pobiranja cestnin v EU, ki bo prevoznikom omogočala skladnost z obstoječimi sistemi pobiranja cestnin z eno napravo v vozilu, obračunane cestnine pa bodo navedene na enem računu. Takšno evropsko elektronsko cestninjenje (EETS) je že predvideno z Direktivo 2004/52/ES in po prvotnem načrtu naj bi bilo prevoznikom na voljo oktobra 2012. Vendar pa je Evropska komisija spomladi 2012 objavila, da bodo prevozniki morali počakati vsaj do konca leta 2013, preden bo celotna EU pokrita z evropskim elektronskim cestninjenjem.

Okrepiti je treba tudi druge stroškovno učinkovite in inovativne rešitve za zagotavljanje večje učinkovitosti in trajnosti transportnega sektorja. Dodatno povečanje učinkovitosti je mogoče doseči z optimizacijo dimenzij in teže težkih tovornih vozil, kar ureja Direktiva 96/53/ES. Druga možnost je odprava omejitev kabotaže za prevoznike in s tem zmanjšanje praznih voženj po raztovarjanju v okviru vseevropskih prevozov v državi članici EU. Velik potencial se skriva v razvoju in uporabi inteligentnih transportnih sistemov (ITS), ki med drugim prinašajo rešitve za upravljanje prometa za zmanjšanje zastojev. Ti pa ne prispevajo le k bolj učinkovitemu prevozu, ampak tudi k varnosti prevoza. Poleg tega so intermodalne prevozne rešitve z uporabo ceste, železnice in ladijskega prevoza vse bolj pomembne pri povečevanju učinkovitosti in trajnosti prevoza. Države članice lahko ta razvoj še okrepijo. Vse pa je odvisno od ustreznih infrastrukturnih omrežij. Evropska komisija je v trenutnem osnutku smernic za vseevropsko transportno omrežje (TEN-T) predstavila pristop z desetimi koridorji, od katerih vsak povezuje vsaj tri načine prevoza, tri države članice in dva čezmejna odseka. To bo omogočalo boljše usklajevanje infrastrukturnih projektov držav članic EU in hitrejši razvoj jedrnega omrežja EU. Poleg tega predstavljajo ustrezna infrastrukturna omrežja v vseh transportnih sektorjih predpogoj za učinkovit in trajnostni transport v EU. Sistemi cestnih pristojbin imajo in bodo imeli pomembno vlogo v državnih sistemih financiranja, kar pa ne pomeni, da države članice ne bodo odgovorne za vzdrževanje, razvoj in vlaganje v infrastrukturna omrežja, ki so bistvenega pomena za naše gospodarstvo.

4 Urejanje delovnih razmerij z mobilnimi delavci

4.1 SPLOŠNO O UREJANJU DELOVNIH RAZMERIJ

- **Namen Zakona o delovnih razmerjih**
- **Urejanje delovnih razmerij**
- **Pogodba o zaposlitvi**
- **Elementi delovnega razmerja**
- **Sestavine pogodbe o zaposlitvi**
- **Omejitev avtonomije pogodbenih strank**
- **Neveljavna določila pogodbe o zaposlitvi**

Zakon o delovnih razmerjih⁴ v 1. členu določa, da ta zakon ureja delovna razmerja, ki se sklepajo s pogodbo o zaposlitvi med delavcem in delodajalcem. V drugem odstavku 2. člena Zakon o delovnih razmerjih opredeljuje posebnosti področja svoje uporabe. Določa, da ta zakon ureja tudi delovna razmerja mobilnih delavcev, če ni glede delovnega časa, nočnega dela, odmorov in počitkov drugače določeno s posebnimi zakoni. Tu je kot posebni zakon mišljen Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozihi⁵. Glede vseh preostalih pravic in obveznosti pa se neposredno uporablja Zakon o delovnih razmerjih, seveda pod pogojem, da je predmet urejanja delovno razmerje.

Zakon o delovnih razmerjih v 9. členu določa, da se s pogodbo o zaposlitvi sklene delovno razmerje, v drugem odstavku 11. člena pa določa, da je vedno potrebno skleniti delovno razmerje, kadar so podani elementi delovnega razmerja. Šteje se,⁶ da so podani vsi elementi delovnega razmerja, če gre za razmerje med delavcem in delodajalcem, v katerem se delavec prostovoljno vključi v organiziran delovni proces delodajalca in v njem za plačilo, osebno in nepretrgano opravlja delo po navodilih in pod nadzorom delodajalca.⁷ Kadar so podani vsi elementi delovnega razmerja, se njegov obstoj predpostavlja, četudi pogodba o zaposlitvi ni sklenjena v pisni obliki. Pomanjkanje oblike je vedno v škodo delodajalca, saj brez obstoja pisne pogodbe ni mogoče jasno in nedvoumno dokazovati posameznih sestavin pogodbe o zaposlitvi.

⁴ Zakon o delovnih razmerjih (Ur. list RS, št. 42/2002 in 103/2007).

⁵ Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozihi (Ur. list RS, št. 64/2007-UPB 2, 113/2009, 97/2010, 77/2011).

⁶ Prvi odstavek 4. člena Zakona o delovnih razmerjih.

⁷ Elementi delovnega razmerja: organiziranost delovnega procesa, odplačnost, osebno opravljanje dela, kontinuiranost opravljanja dela po navodilih in pod nadzorom delodajalca.

Osnovne sestavine pogodbe o zaposlitvi določa sam Zakon o delovnih razmerjih v 29. členu. Določa, da mora pogodba o zaposlitvi vsebovati:

- podatke o pogodbenih strankah z navedbo njunega prebivališča oziroma sedeža;
- datum nastopa dela;
- naziv delovnega mesta oziroma vrsto dela, s kratkim opisom dela, ki ga mora opravljati po pogodbi o zaposlitvi in za katero se zahtevajo enaka stopnja in smer izobrazbe in drugi pogoji za opravljanje dela v skladu z 20. členom tega zakona;
- kraj opravljanja dela; če ni navedenega točnega kraja velja, da delavec opravlja delo na sedežu delodajalca;
- čas, za katerega je sklenjena pogodba o zaposlitvi in določilo o načinu izrabe letnega dopusta, če je sklenjena pogodba o zaposlitvi za določen čas;
- določilo ali gre za pogodbo o zaposlitvi s polnim ali krajšim delovnim časom;
- določilo o dnevnem ali tedenskem delovnem času in razporeditvi delovnega časa;
- določilo o znesku osnovne plače delavca v valuti, veljavni v Republiki Sloveniji, ki mu pripada za opravljanje dela po pogodbi o zaposlitvi ter o morebitnih drugih plačilih;
- določilo o drugih sestavinah plače delavca, o plačilnem obdobju, plačilnem dnevu in o načinu izplačevanja plače;
- določilo o letnem dopustu oziroma načinu določanja letnega dopusta;
- dolžino odpovednih rokov;
- navedbo kolektivnih pogodb, ki zavezujejo delodajalca, oziroma splošnih aktov delodajalca, ki določajo pogoje dela delavca, ter
- druge pravice in obveznosti v primerih, določenih z Zakonom o delovnih razmerjih.

Pri tem velja izpostaviti, da se lahko stranki pogodbe v pogodbi o zaposlitvi sklicujeta na veljavne zakone, kolektivne pogodbe oziroma splošne akte delodajalcev glede:

- določila o dnevnem ali tedenskem delovnem času in razporeditvi delovnega časa;
- določila o drugih sestavinah plače delavca, o plačilnem obdobju, plačilnem dnevu in o načinu izplačevanja plače;
- določila o letnem dopustu oziroma načinu določanja letnega dopusta;
- dolžine odpovednih rokov.

Pomembno je tudi, da delodajalec pri pogodbenem urejanju delovnih razmerij dosledno upošteva hierarhijo delovnopравnih aktov, kot jo opredeljuje 7. člen Zakona o delovnih razmerjih. Ta določa, da sta delavec in delodajalec pri sklepanju in prenehanju pogodbe o zaposlitvi in v času trajanja delovnega razmerja dolžna upoštevati zakonske določbe, določbe ratificiranih in objavljenih mednarodnih pogodb, drugih predpisov, kolektivnih pogodb in splošnih aktov

delodajalca. V 30. členu Zakona o delovnih razmerjih je določena posledica kršitve navedenega načela. Zakon namreč določa, da se v primeru, ko je določilo v pogodbi o zaposlitvi v nasprotju s splošnimi določbami o minimalnih pravicah in obveznostih pogodbenih strank, določenimi z zakonom, kolektivno pogodbo oziroma splošnim aktom delodajalca, uporabljajo določbe zakona, kolektivnih pogodb oziroma splošnih aktov delodajalca, s katerimi je delno določena vsebina pogodbe o zaposlitvi kot sestavni del te pogodbe. Pogodba o zaposlitvi pa lahko vedno predstavlja nadgradnjo zakonsko določenih pravic ali pravic, določenih s kolektivnimi pogodbami ali splošnimi akti delodajalca.

Glede na naravo dela mobilnih delavcev sta najpomembnejši sestavini, ki ju je potrebno posebej skrbno urediti: pogodbeno določilo o kraju opravljanja dela in določila o delovnem času, glede na naravo dela pa je v pogodbi o zaposlitvi⁸ najmanj smiselno urediti še posebnosti, ki bodo ali bi lahko nastopile pri opravljanju dela: ureditev izdatkov delavca v zvezi z opravljanjem dela in njihova povrnitev in podobno.

4.2 POGODBA O ZAPOSLOITVI ZA DOLOČEN ČAS

- **Pogodba o zaposlitvi za določen čas**
- **Omejitev sklepanja pogodb o zaposlitvi za določen čas**
- **Posledice nezakonito sklenjene pogodbe o zaposlitvi za določen čas**

Zakon o delovnih razmerjih v 1. odstavku 10. člena določa pravilo, da se pogodba o zaposlitvi sklepa za nedoločen čas, če z Zakonom o delovnih razmerjih ni drugače določeno. Kot dopustno obliko zaposlitve zakon v izjemnih primerih predvideva zaposlitev za določen čas. Pri tej fleksibilni obliki zaposlovanja je potrebno upoštevati nekaj posebnosti. V 2. odstavku 10. člena Zakona o delovnih razmerjih je določeno, da če s pogodbo o zaposlitvi čas trajanja ni pisno določen oziroma če pogodba o zaposlitvi za določen čas ni sklenjena v pisni obliki ob nastopu dela, se domneva, da je pogodba o zaposlitvi sklenjena za nedoločen čas.

V primeru sklepanja pogodbe o zaposlitvi za določen čas je potrebno za dopustnost in zakonitost takšne pogodbe upoštevati, da če je pogodba o zaposlitvi za določen čas sklenjena v nasprotju z zakonom ali s kolektivno pogodbo ali če ostane delavec na delu tudi po poteku časa, za katerega je sklenil pogodbo o zaposlitvi, se šteje, da je delavec sklenil pogodbo o zaposlitvi za nedoločen čas. Posledica nezakonito sklenjene pogodbe o zaposlitvi za določen čas je po 54. členu Zakona o delovnih razmerjih transformacija pogodbe v nedoločen čas.

⁸ Če ni zadeva že urejena v katerem drugem delovnopravnem avtonomnem aktu, ki zavezuje delodajalca.

Na podlagi navedenega je torej pomembno, da je pogodba o zaposlitvi za določen čas sklenjena v primerih, ki so zakonsko naštet v 1. odstavku 52. člena Zakona o delovnih razmerjih. Ta določa, da se pogodba o zaposlitvi lahko sklene za določen čas, če gre za:

- izvrševanje dela, ki po svoji naravi traja določen čas;
- nadomeščanje začasno odsotnega delavca;
- začasno povečan obseg dela;
- zaposlitev tujca ali osebe brez državljanstva, ki ima delovno dovoljenje za določen čas, razen v primeru osebnega delovnega dovoljenja;
- poslovodne osebe in za tistega vodilnega delavca, ki vodi poslovno področje ali organizacijsko enoto pri delodajalcu in ima pooblastila za sklepanje pravnih poslov ali za samostojne kadrovske in organizacijske odločitve;
- opravljanje sezonskega dela;
- delavca, ki sklene pogodbo o zaposlitvi za določen čas zaradi priprave na delo, usposabljanja ali izpopolnjevanja za delo, oziroma izobraževanja;
- zaposlitev za določen čas zaradi dela v prilagoditvenem obdobju na podlagi dokončne odločbe in potrdila pristojnega organa, izdane v postopku priznavanja kvalifikacij po posebnem zakonu;
- opravljanje javnih del oziroma vključitev v ukrepe aktivne politike zaposlovanja v skladu z zakonom;
- pripravo oziroma izvedbo dela, ki je projektno organizirano;
- delo, potrebno v času uvajanja novih programov, nove tehnologije ter drugih tehničnih in tehnoloških izboljšav delovnega procesa ali zaradi usposabljanja delavcev;
- voljene in imenovane funkcionarje oziroma druge delavce, ki so vezani na mandat organa ali funkcionarja v lokalnih skupnostih, političnih strankah, sindikatih, zbornicah, društvih in v njihovih zvezah;
- druge primere, ki jih določa zakon oziroma kolektivna pogodba na ravni dejavnosti.

V drugem odstavku 52. člena Zakona o delovnih razmerjih je določena izjema, in sicer se lahko s kolektivno pogodbo na ravni dejavnosti določi, da manjši delodajalec lahko sklepa pogodbe o zaposlitvi za določen čas ne glede na omejitve iz 1. odstavka 52. člena Zakona o delovnih razmerjih.

Poleg upoštevanja vsebinskih razlogov za sklenitev pogodbe o zaposlitvi za določen čas, določenih v 52. členu Zakona o delovnih razmerjih, le ta predvideva tudi upoštevanje časovne omejitve sklepanja takšne pogodbe, določene v 53. členu. Pogodba o zaposlitvi se sklene za omejen čas, ki je potreben, da se delo v primerih, navedenih v prvem odstavku 52. člena Zakona

o delovnih razmerjih, opravi.⁹ Pri tem pa je potrebno upoštevati še določbo 2. odstavka 53. člena Zakona o delovnih razmerjih, ki določa absolutno časovno omejitev sklepanja takšnih pogodb po kateri delodajalec ne sme skleniti ene ali več zaporednih pogodb o zaposlitvi za določen čas z istim delavcem in za isto delo, katerih neprekinjen čas trajanja bi bil daljši kot dve leti, razen v primerih, ki jih določa zakon, ter v primerih iz druge (nadomeščanje začasno odsotnega delavca), četrte (zaposlitev tujca ali osebe brez državljanstva, ki ima delovno dovoljenje za določen čas, razen v primeru osebnega delovnega dovoljenja), pete (poslovodne osebe in za tistega vodilnega delavca, ki vodi poslovno področje ali organizacijsko enoto pri delodajalcu in ima pooblastila za sklepanje pravnih poslov ali za samostojne kadrovske in organizacijske odločitve) in dvanajste alineje (voljene in imenovane funkcionarje oziroma druge delavce, ki so vezani na mandat organa ali funkcionarja v lokalnih skupnostih, političnih strankah, sindikatih, zbornicah, društvih in v njihovih zvezah) prvega odstavka 52. člena Zakona o delovnih razmerjih.

Ne glede na absolutno omejitev iz 2. odstavka 53. člena Zakona o delovnih razmerjih se lahko v primeru iz 10. alineje 1. odstavka 52. člena Zakona o delovnih razmerjih, to je v primeru priprave oz. izvedbe dela, ki je projektno organizirano, pogodba o zaposlitvi za določen čas sklene za obdobje, daljše od dveh let, če projekt traja več kot dve leti in če se pogodba o zaposlitvi sklene za ves čas trajanja projekta. S kolektivno pogodbo na ravni dejavnosti se določi, kaj se šteje za projektno delo.¹⁰

Pri sklepanju pogodbe o zaposlitvi za določen čas je potrebno upoštevati tudi 4. odstavek 53. člena Zakona o delovnih razmerjih, ki določa, da trimesečna ali krajša prekinitev ne pomeni prekinitve neprekinjenega dveletnega obdobja iz 2. odstavka 53. člena Zakona o delovnih razmerjih – absolutne omejitve sklepanja pogodbe o zaposlitvi za določen čas.

Ker v času priprave te publikacije ni veljavne kolektivne pogodbe za dejavnosti prevoza v cestnem prometu, ki bi lahko določala tudi druge primere oz. razloge za sklepanje pogodbe o zaposlitvi za določen čas, naj navedemo še dopustni primer sklepanja pogodbe o zaposlitvi za določen čas, ki ga določa Zakon o delovnih razmerjih. Po 3. odstavku 20. člena Zakona o delovnih razmerjih lahko v primeru, če nihče od prijavljenih kandidatov ne izpolnjuje pogojev za opravljanje dela, delodajalec z enim od prijavljenih kandidatov, ki izpolnjuje z zakonom ali izvršilnim predpisom določene pogoje, sklene pogodbo o zaposlitvi za določen čas do enega leta, če je taka zaposlitev potrebna zaradi nemotenega opravljanja dela.

⁹ 1. odstavek 53. člena Zakona o delovnih razmerjih.

¹⁰ 3. odstavek 53. člena Zakona o delovnih razmerjih.

V dejavnosti prevoznništva se delodajalci zaradi kratkotrajne in začasne narave potreb po delu pogosto sprašujejo, ali morajo z delavci skleniti delovno razmerje, to je npr. pogodbo za določen čas, ali pa lahko z osebo sklenejo pogodbo o delu. V nadaljevanju predstavljamo odgovor Inšpektorata RS za delo, ki je po seznantitvi s težavami avtoprevoznikov v primerih, ko zboli delavec – voznik, zaradi česar mora delodajalec v najkrajšem možnem času zagotoviti drugega delavca, podal mnenje oz. stališče¹¹. V Zakonu o delovnih razmerjih je v 2. odstavku 11. člena določeno, da če obstajajo elementi delovnega razmerja v skladu s 4., v povezavi z 20. oz. 52. členom tega zakona, se delo ne sme opravljati na podlagi pogodb civilnega prava, razen v primerih, ki jih določa zakon. Po mnenju inšpektorata je pri odločitvi o tem, na kakšni pravni podlagi naj delavec opravlja delo, potrebno izhajati tudi iz sistemizacije delovnih mest. V kolikor gre za opravljanje dela v okviru sistemiziranega delovnega mesta, na inšpektoratu mislijo, da je z delavcem potrebno skleniti delovno razmerje (za nedoločen ali določen čas oz. krajši delovni čas), razen v primeru izjem (volontersko pripravništvo, vajeništvo in začasno ter občasno delo dijakov in študentov), kar pa ne pomeni, da manjši delodajalci za katere obveznost sprejema akta o sistemizaciji ne velja, z delavci lahko sklepajo pogodbe civilnega prava ob obstoju elementov delovnega razmerja. V primerih nadomeščanja začasnih odsotnih delavcev je možno izkoristiti ureditev, ki jo Zakon o delovnih razmerjih nudi v zvezi z delovnim časom (začasna prerazporeditev delovnega časa, nadurno delo), prav tako pa Zakon o delovnih razmerjih v 52. členu izrecno določa, da je nadomeščanje začasnega odsotnega delavca eden od razlogov za sklenitev pogodbe o zaposlitvi za določen čas. Navedeno po njihovem mnenju pomeni, da Zakon o delovnih razmerjih kljub začasnosti dela predvideva, da so podani elementi delovnega razmerja. Inšpektorat RS za delo zagovarja stališče, da se določeno delo lahko opravlja na podlagi pogodb civilnega prava (npr. podjemna pogodba) le v primeru, če niso podani elementi delovnega razmerja in delovno mesto ni sistemizirano. Navedeno mnenje pa so podkrepili še s tem, da je potrebno upoštevati tudi specialni predpis – Zakon o prevozih v cestnem prometu, ki v 2. odstavku 33. člena med obvezne dokumente voznikov uvršča pogodbo o zaposlitvi.

4.3 KRAJ OPRAVLJANJA DELA

- **Obvezna sestavina pogodbe o zaposlitvi**
- **Delovno mesto**

Zakon o delovnih razmerjih določa predpostavko, da se šteje kot kraj opravljanja dela sedež delodajalca, če v pogodbi o zaposlitvi ni določeno drugače. Upošteva je naravo dela mobilnega delavca, je kraj opravljanja dela sestavina, ki jo je potrebno v pogodbi o zaposlitvi natančno

¹¹ Mnenje oz. stališče Inšpektorata za delo št. 06103-229/2011 z dne 29. 11. 2011.

urediti. Če bo delavec opravljal prevoze na območju Evropske skupnosti, je potrebno to v pogodbi o zaposlitvi jasno opredeliti; če je območje opravljanja dela le Slovenija, je tudi to potrebno jasno opredeliti.

Če kraj opravljanja dela ni jasno določen v pogodbi o zaposlitvi, se šteje, da se delo opravlja izključno na sedežu delodajalca. Na primer za delodajalce, ki spadajo v dejavnost cestnega potniškega prometa velja, da Kolektivna pogodba za cestni potniški promet Slovenije (Ur. list RS, št. 14/2012) že sama določa, da se kot kraj opravljanja dela za vozno osebje šteje območje dejavnosti delodajalca in poslovni prostori ter vozila delodajalca. Vendar velja ob tem poudariti, da gre tu le za opredelitev pojma kraja opravljanja dela in ne za pogodbeno določilo. Takšna določba v kolektivni pogodbi ne pomeni, da je kraj opravljanja dela že opredeljen, saj Zakon o delovnih razmerjih ne omogoča sklicevanja na kolektivno pogodbo glede kraja opravljanja dela.¹² Opozorilo torej ostaja. Kraj opravljanja dela je potrebno jasno opredeliti v sami pogodbi o zaposlitvi. Ureditev oz. sklicevanje na ureditev zadevne sestavine v katerem koli drugem delovnopravnem aktu ni dopustno oziroma ni pravno upoštevano.

Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi v četrti točki 3. člena opredeljuje pojem delovnega mesta, ki v tem zakonu pomeni *sedež podjetja*, za katerega oseba, ki opravlja mobilne dejavnosti v cestnem prevozu, izvaja naloge skupaj s podružnicami ne glede na to, ali se nahajajo v istem kraju kot sedež ali v drugem kraju; *vozilo*, ki ga oseba, ki opravlja mobilno dejavnost v cestnem prevozu, uporablja pri izvajanju svojih nalog; *in vse druge kraje*, kjer se izvajajo dejavnosti, povezane s prevozom.

Delovno mesto Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi opredeljuje kot kraj opravljanja dela in ne vsebino dela, ki ga mora delavec opravljati. Kljub opredelitvi delovnega mesta oziroma pojmovno kraja opravljanja dela pa je potrebno opozoriti, da je v skladu z Zakonom o delovnih razmerjih potrebno jasno opredeliti tudi kraj opravljanja dela. Opredelitev delovnega mesta v Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi ne pomeni izpolnitve obveznosti glede obveznih sestavin pogodbe o zaposlitvi, ampak le opredelitev pojma za potrebe uporabe zadevnega zakona. V skladu s povedanim je izrecna opredelitev kraja opravljanja dela v pogodbi o zaposlitvi obvezna, saj se ta po vsebini razlikuje od konkretnega sedeža delodajalca.

¹² Sklicevanje je mogoče le glede določil o dnevnem ali tedenskem delovnem času in razporeditvi delovnega časa, določil o drugih sestavinah plače delavca, o plačilnem obdobju, plačilnem dnevu in o načinu izplačevanja plače, določil o letnem dopustu oziroma načinu določanja letnega dopusta, določil o dolžini odpovednih rokov.

4.4 DELOVNI ČAS

- **Splošno o delovnem času**
- **Definicija delovnega časa**
- **Drugačna ureditev delovnega časa, nočnega dela, odmorov in počitkov**

Vidik delovnega časa je v delovnem pravu tudi vidik varnosti in zdravja pri delu. Le delavec, ki ni prekomerno obremenjen, lahko svoje delo opravlja varno zase in tudi za ostale zaposlene. V primeru opravljanja dejavnosti cestnega prevoza je pojem zasledovane varnosti še nekoliko pomembnejši. Tu namreč ne gre le za varnost delavca samega, ampak tudi za varnost vseh ostalih udeležencev v prometu.

Zakon o delovnih razmerjih v 141. členu opredeljuje delovni čas kot seštevek efektivnega delovnega časa, časa 30-minutnega¹³ odmora med delom ter časa upravičenih odsotnosti z dela v skladu z zakonom in kolektivno pogodbo oziroma splošnim aktom. Kot efektivni delovni čas se šteje vsak čas, v katerem delavec dela, kar pomeni, da je na razpolago delodajalcu in izpolnjuje svoje delovne obveznosti iz pogodbe o zaposlitvi. Efektivni delovni čas mora torej izpolnjevati dva pogoja: pogoj razpoložljivosti in pogoj izpolnjevanja pogodbenih obveznosti. Kadar manjka eden izmed dveh navedenih elementov, potem v okviru zakonske opredelitve ne moremo govoriti o efektivnem delovnem času oziroma delovnem času nasploh.

Delovni čas je v skladu z Zakonom o delovnih razmerjih: efektivni delovni čas, čas odmora oziroma čas za malico, čas letnih dopustov, čas odsotnosti zaradi bolezni in čas drugih upravičenih plačanih ali neplačanih odsotnosti.

Zakon o delovnih razmerjih v drugem odstavku 2. člena opredeljuje posebnosti področja svoje uporabe za mobilne delavce. Dopolnjuje, da se z drugim zakonom drugače uredijo določbe o delovnem času, nočnem delu, odmorih in o počitkih. Delovni čas pa se ne more drugače urejati glede letnega dopusta in drugih plačanih ali neplačanih odsotnosti z dela. Za odmero letnega dopusta in koriščenje upravičenih odsotnosti se v celoti uporabljajo določbe Zakona o delovnih razmerjih ter veljavnih kolektivnih pogodb in splošnih aktov delodajalca.

4.5 LETNI DOPUST

- **Trajanje letnega dopusta**
- **Določanje trajanja letnega dopusta**
- **Pridobitev pravice do letnega dopusta**

¹³ Pod predpostavko polnega delovnega časa.

- **Pravica do sorazmernega dela letnega dopusta**
- **Izraba letnega dopusta**
- **Potrdilo o izrabi letnega dopusta**
- **Način izrabe letnega dopusta**
- **Neveljavnost odpovedi pravici do letnega dopusta**

Zakon o delovnih razmerjih je splošni in temeljni zakon, ki ureja delovna razmerja. Navedeno pomeni, da se v celoti uporablja za vsa individualna delovnopravna razmerja, ki jih ustvarja pogodba o zaposlitvi, izjemo od navedenega pa predstavlja določba, ki omogoča, da se z drugim zakonom drugače uredijo določbe o delovnem času, nočnem delu, odmorih in o počitkih. Določeni elementi delovnega časa pa se skladno z Zakonom o delovnih razmerjih ne urejajo z drugimi zakoni. To so: letni dopust, druge plačane in neplačane odsotnosti z dela in podobno ter še nekateri elementi.

Letni dopust se lahko nadalje ureja s kolektivno pogodbo na ravni dejavnosti ali na ravni podjetja, pod določenimi pogoji pa se lahko pravica do letnega dopusta ureja tudi v splošnih aktih delodajalca. V splošnih aktih delodajalca se smejo letni dopusti ter druge odsotnosti z dela urejati le, če pri delodajalcu ni organiziranega sindikata in pod pogojem, da se pravice urejajo za delavce ugodneje kot jih že urejajo nadrejeni akti.¹⁴

V času izida te publikacije v Sloveniji ni veljavne kolektivne pogodbe za dejavnosti prevoza v cestnem prometu, kar pomeni, da se pri odmeri letnega dopusta in presoji upravičenosti do plačane odsotnosti z dela neposredno uporabljajo zakonske določbe pod pogojem, da tudi na ravni delodajalca ni sklenjene kolektivne pogodbe oziroma sprejetega splošnega akta, ki bi urejal to pravico.

To pomeni, da pripadajo delavcu najmanj štirje tedni letnega dopusta. Konkretno število dni letnega dopusta se izračuna tako, da se štirje tedni pomnožijo s številom dni povprečne tedenske delovne obveznosti v koledarskem letu. Če bo delavec v povprečju delal šest dni na teden, bo imel pravico do 24 dni letnega dopusta, če bo delavec delal v povprečju pet dni v tednu, bo imel pravico do 20 dni letnega dopusta in tako naprej. Zakon določa dodatne dneve letnega dopusta za posebne okoliščine na strani delavca:

- najmanj trije dodatni dnevi za delavca, ki je starejši delavec;¹⁵
- najmanj trije dodatni dnevi za delavca z najmanj 60 % telesno okvaro;¹⁶

¹⁴ Na primer zakon ali kolektivna pogodba.

¹⁵ Delavec, ki je dopolnil 55 let oziroma delavka, ki je dopolnila 54 let (podatek za delavke velja za leto 2012 in se vsako leto povečuje za 4 mesece do izenačitve s starostno mejo za starejše delavce – 55 let).

¹⁶ Dodatni dnevi za invalidnost in telesno okvaro se med seboj ne izključujejo.

- najmanj trije dodatni dnevi za invalida;
- najmanj trije dodatni dnevi za delavca, ki neguje in varuje otroka s telesno ali duševno prizadetostjo;
- en dodaten dan letnega dopusta za vsakega otroka, ki še ni dopolnil 15 let starosti;
- najmanj en dan za nočnega delavca;¹⁷
- sedem dni za mladoletnega delavca.¹⁸

Dodatni primeri, na podlagi katerih delavec pridobi pravico do (dodatnih dni) letnega dopusta se lahko dogovorijo s kolektivno pogodbo, pogodbo o zaposlitvi ali pa se določijo s splošnim aktom delodajalca. Če takšni dodatni primeri v nobenem izmed navedenih aktov niso določeni, se letni dopust odmerja po Zakonu o delovnih razmerjih.

Delodajalec odmerja letni dopust za vsako leto posebej na podlagi vsakokratnih okoliščin, ki vplivajo na odmero, zato v pogodbo o zaposlitvi ni priporočljivo vpisovati konkretnih dni letnega dopusta. Zakon namreč dopušča, da se stranki glede letnega dopusta sklicujeta na akte, ki zavezujejo delodajalca.¹⁹ Delodajalec je v vsakem primeru dolžan delavcu vsako leto posebej odmeriti letni dopust na podlagi aktov, ki ga zavezujejo, o odmeri pa mora delavca pisno obvestiti najkasneje do 31. marca v tekočem koledarskem letu, in sicer vsakega delavca ne glede na to, ali ima ta sklenjeno pogodbo o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas. V obvestilu o odmeri letnega dopusta ni potrebno posebej specificirati postavk za odmero pravice do letnega dopusta (na primer invalidnost, otrok do 15 leta, starost), a je priporočljivo. S tem se delodajalec izogne pojasnjevanju odmere vsakemu delavcu posebej, če ta misli, da katera izmed okoliščin, ki jo izpolnjuje, ni bila upoštevana.

Delavec pridobi pravico do celotnega letnega dopusta, ko mu preteče čas nepretrganega delovnega razmerja, ki ne sme biti daljši od šestih mesecev, ne glede na to, ali delavec dela polni delovni čas ali krajši delovni čas od polnega.²⁰ Delavec pridobi pravico do izrabe celotnega letnega dopusta, če je v koledarskem letu delal vsaj 6 mesecev. V ostalih primerih pridobiva pravico do letnega dopusta po dvanajstinah, in sicer za vsak dopolnjen mesec trajanja delovnega razmerja. Načelo sorazmernosti velja tudi v primeru, ko delavec dela pri delodajalcu več kot šest mesecev, vendar je v koledarskem letu, v katerem je pridobil pravico do letnega

¹⁷ Delavec, ki dela ponoči vsaj tri ure svojega dnevnega delovnega časa oziroma delavec, ki dela ponoči vsaj tretjino polnega letnega delovnega časa.

¹⁸ Delavec, ki še ni dopolnil 18 let starosti.

¹⁹ Na primer: »Delavcu se letni dopust odmeri v skladu z zakonom, ki ureja delovna razmerja in morebitnimi drugimi akti, ki zavezujejo delodajalca.«

²⁰ 161. člen Zakona o delovnih razmerjih.

dopusta, zamenjal delodajalca.²¹ V takšnem primeru se delavcu odmeri sorazmerni del dopusta in regresa za letni dopust, tudi če je ali bo delal pri delodajalcu več kot šest mesecev.

Tako kot se letni dopust odmerja vedno po delovnih dnevih, se tudi izrablja vedno po delovnih dnevih, nikoli po urah. Tudi če delavec na primer koristi letni dopust na dan, ko ima priznано štiriurno bolniško odsotnost in štiriurno delovno obveznost, se mu za odsotnost za ta dan odšteje en cel dan letnega dopusta, nadomestilo pa se v takšnem primeru obračuna tako: nadomestilo za štiri ure bolniške odsotnosti in nadomestilo za štiri ure letnega dopusta. V primeru, da delavec zboli v času izrabe letnega dopusta, se mu dnevi bolniške odsotnosti med letnim dopustom ne štejejo v letni dopust.

Delodajalec mora omogočiti delavcu izrabo letnega dopusta v tekočem koledarskem letu, delavec pa ga je dolžan izrabiti najmanj dva tedna. Pri odrejanju letnega dopusta mora delodajalec upoštevati namen letnega dopusta²² in nekatere zakonske omejitve: delavec si lahko en dan letnega dopusta izbere popolnoma po lastni izbiri;²³ starši šoloobveznih otrok imajo pravico do koriščenja vsaj enega tedna letnega dopusta v času šolskih počitnic.²⁴

Letni dopust, ki ga delavec ni izrabil v tekočem koledarskem letu, se lahko prenese v naslednje koledarsko leto, vendar le morebitni presežek nad dvema tednoma, ki ju je delavec dolžan izrabiti v tekočem koledarskem letu.²⁵ Preneseni letni dopust bo moral delavec v dogovoru z delodajalcem izkoristiti najkasneje do 30. junija naslednjega koledarskega leta. Izjemo od navedenega pravila predstavlja primer, ko delavec ni izkoristil niti dveh tednov zaradi odsotnosti zaradi bolezni ali poškodbe, porodniškega dopusta ali dopusta za nego in varstvo otroka, vendar pa je delavec v koledarskem letu, v katerem je pridobil pravico do letnega dopusta (dejansko) delal vsaj šest mesecev.²⁶ Navedeni primer predstavlja izjemo od splošnega pravila, kar pomeni, da se letni dopust prenaša po splošnem pravilu če nista podani obe, prehodno

²¹ Primer: Pri delodajalcu delam 9 mesecev v koledarskem letu, nato pa se zaposlim pri drugem delodajalcu. Vsak delodajalec mi je dolžan zagotoviti le sorazmerni del letnega dopusta, pri čemer ni pomembno, ali sem pri prejšnjem delodajalcu ta dopust izrabil ali ne.

²² Počitek in regeneracija delovnih sposobnosti delavca.

²³ Letni dopust mora napovedati vsaj tri dni prej, delodajalec pa lahko izrabo zavrne le, če bi ta resneje ogrozila delovni proces.

²⁴ Ni nujno, da ravno v času poletnih šolskih počitnic.

²⁵ Primer: Delavec ima 23 dni letnega dopusta in tedensko delovno obveznost razporejeno na 5 dni v tednu. Delavec v koledarskem letu, v katerem bo pridobil pravico do izrabe letnega dopusta, izkoristi le tri dni letnega dopusta. V naslednje koledarsko leto bo tako lahko prenesel le neizrabljeni preostanek letnega dopusta nad dvema tednoma, ki bi ju moral izkoristiti, torej 13 dni.

²⁶ Najmanj polovico letnega fonda delovnih dni.

navedeni okoliščini.²⁷ Ob povedanemu je potrebno opozoriti, da sta pravica do letnega dopusta in pravica do izrabe letnega dopusta²⁸ pravici, ki sta vezani na obstoj delovnega razmerja in ne na dejansko opravljanje dela.

Mnogokrat delodajalci ob prenehanju delovnega razmerja z delavcem pozabijo na določbo 164. člena Zakona o delovnih razmerjih, ki določa, da je delodajalec tedaj delavcu dolžan dati potrdilo o izrabi letnega dopusta, ne pa tudi delodajalčeve obveze, da bi navedel podatke o izplačilu regresa.

Zakon o delovnih razmerjih v 166. členu uveljavlja prepoved odpovedi pravici do letnega dopusta in prepoved izplačila denarnega nadomestila za neizrabljen letni dopust, razen ob prenehanju delovnega razmerja. Ta člen določa, da je izjava, s katero bi se delavec odpovedal pravici do letnega dopusta, neveljavna. Neveljaven je tudi sporazum, s katerim bi se delavec in delodajalec dogovorila o odškodnini za neizrabljeni letni dopust, razen ob prenehanju delovnega razmerja.

4.6 DELOVNI ČAS MOBILNIH DELAVCEV

- **Drugačna ureditev dnevnega in tedenskega počitka, odmorov ter trajanje nočnega dela**
- **Delovni čas mobilnih delavcev**
- **Odmori in počitki**
- **Čas razpoložljivosti**

Direktiva 2003/88/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. novembra 2003 o določenih vidikih organizacije delovnega časa²⁹ – v nadaljevanju Direktiva – v 20. členu določa, da se za mobilne delavce³⁰ drugače uredijo dnevni in tedenski počitki, odmori in trajanje nočnega dela. Zakon o delovnih razmerjih je prenesel navedeno Direktivo in glede navedenih elementov

²⁷ Primer: Delavec je delal do sredine avgusta koledarskega leta, v katerem je pridobil pravico do izrabe celotnega letnega dopusta. Konec avgusta je nameraval izrabiti dva tedna letnega dopusta, vendar je zbolel in se do konca leta ni vrnil na delo, zaradi česar ni izrabil niti enega dneva letnega dopusta za tekoče leto. Ker je v koledarskem letu dejansko delal več kot šest mesecev, razlog za neizrabljen letni dopust pa je bolezen, sme delavec prenesti v naslednje koledarsko leto celoten in nezmanjšan neizrabljen letni dopust, ki pa ga mora izkoristiti najkasneje do 30. junija naslednjega koledarskega leta.

²⁸ Tako kot regres za letni dopust.

²⁹ Direktiva 2003/88/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. novembra 2003 o določenih vidikih organizacije delovnega časa – v nadaljevanju Direktiva [Ur. list EU, L 299/9, 18. 11. 2003].

³⁰ Direktiva mobilnega delavca opredeljuje kot vsakega delavca, ki je zaposlen kot član potujočega ali letalskega osebja v podjetju, ki opravlja prevozne storitve potnikov ali blaga po cesti, zraku ali po notranjih plovnih poteh.

delovnega časa odkazuje na urejanje teh elementov v posebnem zakonu. Zakon, ki drugače ureja nekatere bistvene elemente pogodbe o zaposlitvi, je – kot je navedeno že v predhodnih poglavjih – Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih³¹ (v nadaljevanju: Zakon o mobilnih delavcih).

Navedeni zakon med drugim ureja delovni čas in obvezne počitke mobilnih delavcev v cestnih prevozih, pri čemer sta pojem delovnega časa ter z njim povezane omejitve nekoliko drugače opredeljene kot v Zakonu o delovnih razmerjih. Delovni čas mobilnih delavcev je tako čas *od začetka do zaključka dela, ko je mobilni delavec ali delavka na svojem delovnem mestu na razpolago delodajalcu in opravlja svoje naloge ter dejavnosti, razen odmorov iz 5. člena Zakona o mobilnih delavcih, časa počitka iz 6. člena Zakona o mobilnih delavcih in časa razpoložljivosti iz 3. točke prvega odstavka tretjega člena Zakona o mobilnih delavcih, ki se ne vštevajo v delovni čas. V pojem delovnega časa zakon vključuje **čas, ki je posvečen vsem dejavnostim v cestnem prevozu** (zlasti vožnja vozila; natovarjanje in raztovarjanje; pomoč potnikom pri vstopu v vozilo in izstopu iz njega; čiščenje in tehnično vzdrževanje; vsa druga dela, katerih namen je zagotoviti varnost vozila, njegovega tovora in potnikov ali izpolnitev pravnih ali zakonskih obveznosti, ki so neposredno povezane s točno določenim prevozom, ki se odvija, vključno s spremljanjem natovarjanja in raztovarjanja, administrativnimi formalnostmi s policijo, carino itn.), in čas, ko voznik ne more prosto razpolagati s svojim časom in mora biti na svojem delovnem mestu, pripravljen prevzeti običajno delo, obenem pa ima nekatere naloge, ki so povezane z njegovim delom, zlasti ko čaka na natovarjanje ali raztovarjanje.*³²

Nadaljnja odstopanja od splošne delovnopravne ureditve delovnega časa predstavljajo izjeme oziroma režimi, ki se ne vštevajo v delovni čas. Zakon o mobilnih delavcih iz delovnega časa izrecno izključuje:

- čas odmorov,
- čas počitka,
- čas razpoložljivosti.

Odmori, ki se ne vštevajo v delovni čas, so odmori, ki jih morajo imeti osebe, ki opravljajo mobilno dejavnost v cestnem prevozu,³³ najpozneje po šestih urah neprekinjenega dela,

³¹ Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih – v nadaljevanju Zakon o mobilnih delavcih (Ur. list RS, št. 76/2005 s spremembami in dopolnitvami).

³² V primeru samozaposlenih voznikov se uporablja zgoraj navedena definicija za čas od začetka do zaključka dela, ko je samozaposleni voznik na svojem delovnem mestu na voljo stranki in izvaja svoje naloge ali dejavnosti, razen tistih, ki predstavljajo splošno administrativno delo, ki ni povezano s konkretnim prevozom.

³³ Mobilni delavci in samozaposleni vozniki.

tako da se delovni čas prekine z odmorom, ki traja najmanj 30 minut, če skupno število do tedaj opravljenih delovnih ur znaša med šest in devet ur, ter z odmorom najmanj 45 minut, če skupno število delovnih ur znaša več kot devet ur. Pri tem pa se lahko navedeni odmori razdelijo na več obdobj med delovnim časom, vendar mora vsako izmed obdobj trajati vsaj 15 minut. Zakon določa le trajanje in obdobja odmora, ne določa pa njegove vsebine. Vsebinsko odmora določa Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 – v nadaljevanju Uredba,³⁴ in sicer kot vsako obdobje, v katerem voznik ne sme voziti ali opravljati katerega koli drugega dela in je namenjeno izključno oddihu.

Zakon o mobilnih delavcih vsebine pojma počitka in njegovega trajanja ne opredeljuje neposredno, ampak se glede njegove opredelitve sklicuje na Uredbo, ter dodaja, da se navedene določbe uporabljajo ne le za mobilne delavce, ampak tudi za pripravnike. Uredba določa, da je počitek vsako neprekinjeno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom in ga nadalje deli na dnevni čas počitka in tedenski čas počitka, vsak od njiju pa se naprej deli na redni in skrajšani čas počitka.

Dnevni čas počitka v skladu z Uredbo pomeni dnevno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom in zajema redni dnevni čas počitka in skrajšani dnevni čas počitka, pri čemer *redni dnevni čas počitka* pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 11 ur,³⁵ *skrajšani dnevni čas počitka* pa pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur.

Tedenski čas počitka pomeni v skladu z Uredbo vsak tedenski čas, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom. Zajema *redni tedenski čas počitka* in *skrajšani tedenski čas počitka*, pri čemer prvi pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 45 ur, slednji pa pomeni vsako obdobje počitka, ki traja manj kot 45 ur in ki se lahko ob upoštevanju pogojev iz uredbe³⁶ skrajša na najmanj 24 zaporednih ur.

Uredba v 8. členu določa, da ima voznik dnevni in tedenski čas počitka. Nov dnevni čas počitka izkoristi voznik v vsakem obdobju 24 ur po koncu predhodnega dnevnega ali tedenskega časa

³⁴ Uredba (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 – v nadaljevanju Uredba [Ur. list EU, L 102, 11. 4. 2006].

³⁵ Druga možnost, ki jo ponuja Uredba, je, da se ta redni dnevni čas počitka izkoristi v dveh obdobjih, od katerih mora biti prvo neprekinjeno obdobje, ki traja vsaj 3 ure, drugo pa neprekinjeno obdobje, ki traja vsaj 9 ur.

³⁶ 6. točka 8. člena Uredbe.

počitka. V primeru, ko del dnevnega časa počitka, ki je vključen v 24-urno obdobje, traja vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur, se dnevni čas počitka šteje za skrajšani dnevni čas počitka. Dnevni čas počitka se *lahko* podaljša na redni tedenski čas počitka ali skrajšani tedenski čas počitka, pri čemer pa ima lahko voznik največ tri skrajšane dnevne čase počitka med katerima koli dvema tedenskima časoma počitka. V primeru, da se odstopa od določb Uredbe o dnevnem počitku, mora voznik, ki opravlja vožnjo z več vozniki, v 30 urah po koncu dnevnega ali tedenskega časa počitka vzeti nov dnevni čas počitka, ki traja najmanj 9 ur.

Uredba glede tedenskega počitka določa, da ima voznik v katerih koli dveh zaporednih tednih vsaj dva redna tedenska časa počitka ali en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur, vendar pa se mora skrajšanje nadomestiti z enako dolgim obdobjem počitka v enem kosu pred koncem tretjega tedna po zadevnem tednu. Tedenski čas počitka se začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobji od konca predhodnega tedenskega časa počitka, vsak počitek, ki je nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka, pa se prišteje k drugemu času počitka, ki traja vsaj devet ur. Tedenski čas počitka, ki se začne v enem tednu in se nadaljuje v naslednjem tednu, se lahko prišteje h kateremu koli od teh dveh tednov, vendar ne k obema.

Dnevni čas počitka in skrajšani tedenski čas počitka zunaj kraja, kjer je vozilo bazirano, lahko voznik preživi v vozilu, če ima ustrezno ležišče za vsakega voznika, vozilo miruje in se voznik tako odloči.

Dnevni čas počitka se lahko tudi prekine z drugimi dejavnostmi, ki skupaj ne presegajo ene ure, če voznik spremlja vozilo na trajektu ali vlaku. Voznik mora imeti v času tega rednega dnevnega časa počitka možnost dostopa do ležišča na ladji ali do ležalnega vagona. Vsak čas, porabljen za potovanje na lokacijo, na kateri se prevzame vozilo, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ali vrnitev s te lokacije, kadar vozilo ni na voznikovem domu niti v operativnem centru delodajalca, v katerem je voznik navadno baziran, se ne šteje za počitek ali odmor, razen če je voznik na trajektu ali vlaku in ima dostop do ležišča na ladji ali do ležalnega vagona. Vsak čas, ki ga voznik porabi med vožnjo vozila, ki ne sodi na področje uporabe te uredbe, k vozilu ali od vozila, ki sodi na področje uporabe te uredbe, ki ni voznikov dom ali operativni center delodajalca, v katerem je voznik navadno baziran, se šteje kot drugo delo.

Kot čas razpoložljivosti,³⁷ torej čas, ki se ne všteva v delovni čas, se za mobilne delavce šteje čas, ko se od mobilnega delavca ne zahteva, da ostane na svojem delovnem mestu, vendar mora biti na voljo, da se ga pokliče na začetek ali nadaljevanje vožnje ali opravljanje drugih

³⁷ 3. točka 1. odstavka 3. člena Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih.

del. Tovrstni čas razpoložljivosti zlasti vključuje čas, ko mobilni delavec spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali z vlakom in čas čakanja na mejah ter čakanja zaradi prepovedi vožnje. Ta čas in njegovo predvideno trajanje mora mobilni delavec poznati vnaprej pred odhodom ali neposredno pred dejanskim začetkom časa razpoložljivosti. Za mobilne delavce, ki vozijo v posadki, pa pomeni čas razpoložljivost čas sedenja ob vzniku ali ležanja na ležišču v vozilu, medtem ko se vozilo premika.

4.7 TRAJANJE DELOVNEGA ČASA

- **Delovni čas**
- **Tedenski delovni čas**
- **Neenakomerna in začasna prerazporeditev delovnega časa**

Zakon o delovnih razmerjih v 142. členu določa splošno pravilo o trajanju povprečnega delovnega časa. Polni delovni čas ne sme biti daljši od 40 ur na teden, z zakonom oziroma s kolektivno pogodbo pa se lahko določi kot polni delovni čas delovni čas, ki je krajši od 40 ur na teden, vendar ne traja manj kot 36 ur na teden. 40-urna omejitev se nanaša na povprečno tedensko delovno obveznost v obdobju enega koledarskega oziroma poslovnega leta. Takšna tedenska delovna obveznost pa je skladna z Zakonom o delovnih razmerjih in je po pogojih iz navedenega zakona lahko neenakomerno razporejena oziroma začasno prerazporejena. V takšnem primeru tedenska obveznost ne sme presegati 56 ur.

Ureditev delovnega časa za mobilne delavce se od splošne zakonske ureditve ne loči le po opredelitvi vsebine posameznih elementov delovnega časa, ampak tudi po omejitvah glede trajanja delovnega časa. Zakon o mobilnih delavcih v 4. členu določa, da se lahko najdaljši tedenski delovni čas poveča na 60 ur samo, če se v teku štirih mesecev ne preseže tedenskega povprečja 48 ur. Iz navedenega sledi, da znaša najdaljše trajanje tedenskega delovnega časa 60 ur na teden, vendar je preseganje 48-urne tedenske omejitve dopustno le, če v referenčnem obdobju 4 mesecev ni presežena povprečna tedenska omejitev delovnega časa – 48 ur na teden.

Zakon določa izjemo od navedenega pravila, da se ne glede na povedano, če je to potrebno za prevoze v okviru AETR, uporabljajo določbe četrtega pododstavka prvega odstavka 6. člena AETR,³⁸ vendar tudi v tem primeru le, če v štirih mesecih ni preseženo tedensko povprečje 48 ur.

³⁸ Obdobje vožnje vključuje vožnjo na ozemlju držav, ki so podpisnice sporazuma AETR, kot tudi na ozemlju držav, ki sporazuma AETR niso podpisale [»Driving periods shall include all driving in the territory of Contracting and non-Contracting Parties.«].

V primeru, da mobilni delavec opravlja delo za različne delodajalce, predstavlja delovni čas seštevek delovnih ur pri vseh delodajalcih. Delodajalec mobilnega delavca, ki dela pri več delodajalcih, pisno zaprosi za evidenco ali obračun delovnega časa, ko je delal pri drugem delodajalcu. Mobilni delavec mora ta obračun zagotoviti v pisni obliki.

V zvezi z delovnim časom je potrebno upoštevati tudi določila Uredbe, ki se nanašajo na čas vožnje, ki je ves čas vožnje od trenutka, ko voznik začne z vožnjo po času počitka ali odmora, do začetka časa počitka ali odmora. Čas vožnje ja lahko neprekinjen ali prekinjen. Sedmi člen Uredbe določa, da ima voznik po štirih urah in pol vožnje najmanj 45-minutni neprekinjeni odmor, razen če ne začne s časom počitka. Ta odmor se lahko nadomesti z vsaj 15-minutnim odmorom, ki mu sledi najmanj 30-minutni odmor, razdeljen v obdobju tako, da je to v skladu z določbami prejšnjega stavka. Uredba podrobneje določa tudi obdobje vožnje, dnevni in tedenski čas vožnje.

4.8 NADURNO DELO IN (PRE)RAZPOREJANJE DELOVNEGA ČASA

Pri razporejanju delovnega časa mobilnega delavca se ne uporabljajo določbe Zakona o delovnih razmerjih o neenakomerni in začasni prerazporeditvi delovnega časa, saj si delavec sam razporeja delovni čas skladno z omejitvami, vezanimi na obvezne odmore, počitke in najdaljši tedenski delovni čas. Tako do nadurnega dela po naravi stvari, upošteva predhodno navedene omejitve delovnega časa, niti ne more priti, saj bi morebitno delo prek dopustnega obsega preseglo največje število ur povprečne tedenske delovne obveznosti. Redna tedenska obveznost se lahko iz tedna v teden spreminja, vendar ne sme preseči 60 ur na teden in hkrati v povprečju 48 ur na teden.

4.9 NOČNO DELO

Zakon o delovnih razmerjih v 149. členu opredeljuje nočno delo kot delo v času med 23. in 6. uro naslednjega dne, kadar pa je z razporeditvijo delovnega časa določena nočna delovna izmena, se šteje za nočno delo osem nepretrganih ur v času med 22. in 7. uro naslednjega dne.

Možnost drugačnega urejanja nočnega dela mobilnih delavcev opredeljuje Direktiva [2003/88/ES] o določenih vidikih organizacije delovnega časa. Temu sledi Zakon o mobilnih delavcih, ki v 3. členu določa, da je nočno delo vsako delo, ki se opravlja ponoči, pri čemer se šteje za 'ponoči' obdobje med 23. in 6. uro naslednjega dne. Zadevni zakon v 7. členu nadalje določa, da v primeru, ko mobilni delavec opravlja nočno delo štiri ure ali več, njegov skupni dnevni delovni čas ne sme presegati desetih ur v vsakem 24-urnem obdobju. Plačilo za nočno delo

se delavcem dodeli skladno z veljavnimi predpisi v Republiki Sloveniji oziroma kolektivnimi pogodbami, pri čemer ne sme biti tako, da bi ogrožalo varnost cestnega prometa.

4.10 ZA KOGA SE UPORABLJAJO DOLOČBE POSEBNOSTI UREJANJA DELOVNEGA ČASA MOBILNIH DELAVCEV?

- **Opredelitev mobilnega delavca**

Direktiva (2003/88/ES) o določenih vidikih organizacije delovnega časa opredeljuje mobilnega delavca kot vsakega delavca, ki je zaposlen kot član potujočega ali letalskega osebja v podjetju, ki opravlja prevozne storitve potnikov ali blaga po cesti, zraku ali po notranjih plovnihi poteh. Navedena opredelitev je splošna opredelitev, ki opredeljuje le kategorijo delavcev, za katere se lahko določeni elementi delovnega časa drugače urejajo. Mobilni delavec za potrebe uporabe Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozihi (Zakon o mobilnih delavcihi) pa je nekoliko kompleksnejši.

Zakon o mobilnih delavcihi v 2. a-členu določa, za koga se zakon uporablja. Določa, da se uporablja za mobilne delavce, zaposlene v podjetjih, ustanovljenih v državi članici Evropske skupnosti (v nadaljnjem besedilu: država članica), ko opravljajo dejavnosti cestnega prevoza, na katere se nanaša Uredba 3821/85/EGS ali AETR, če se ta uporablja na podlagi tretjega odstavka 2. člena Uredbe 561/2006/ES.

Zakon nadalje določa, da se v delu, ki ureja pristojnosti in naloge organov Republike Slovenije v zvezi z izvrševanjem Uredb 561/2006/ES, 3821/85/EGS ali AETR in v zvezi z izrekanjem sankcij za prekršek za njihovo kršitev ter z izvajanjem nadzora, uporablja tudi za vse voznike, prevoznike ali druge pravne oziroma fizične osebe, ki so se v Republiki Sloveniji dolžne ravnati po Uredbah 561/2006/ES, 3821/85/EGS ali AETR.

Zakon nadalje določa, da se Uredba 3821/85/EGS, Uredba 561/2006/ES, AETR in Zakon o mobilnih delavcihi uporabljajo tudi za prevoze skupin otrok, kot so opredeljeni v zakonu, ki ureja varnost cestnega prometa.

Izjeme od splošnih določb o veljavnosti Zakona o mobilni delavcihi so določene v četrtem odstavku 2. a-člena zadevnega zakona, ki določa, da se določbe Uredbe 561/2006/ES, ki se nanašajo na posadke, čas vožnje, odmore in na čas počitka, določbe tega zakona, Uredbe 3821/85/EGS in AETR ne uporabljajo za prevoze iz prvega odstavka 13. člena Uredbe 561/2006/ES, vendar pa se vseeno uporabljajo za prevoze iz točk e) in i). Navedena izjema za prevoze iz točk b) in c) prvega odstavka 13. člena iste uredbe velja le za prevoze znotraj območja s premerom do 50 km.

Zakon o mobilnih delavcih je v prvotni vsebini določal svojo veljavnost tudi za prevoze potnikov, v linijskih prevozih, krajših od 50 km. Navedeno izhodiščno ureditev je na pobudo predstavnikov delavcev obravnavalo tudi Ustavno sodišče RS, ki je v odločbi U-I-265/07-16 določilo, da so določbe o delovnem času, odmorih in o počitkih neskladne z Ustavo RS, in naložilo Državnemu zboru uskladitev z Ustavo RS v roku enega leta. Veljavni zakon že vsebuje zahtevane spremembe glede uporabe določb o delovnem času, odmorih in o počitkih voznikov, ki opravljajo linijske prevoze, krajše od 50 km. V 2. b-členu določa, da se za prevoze potnikov, v linijskih prevozih, krajših od 50 km, uporabljajo določbe Uredbe 561/2006/ES, AETR in Zakona o mobilnih delavcih, razen določb glede odmorov in tedenskih počitkov.

Upoštevajoč odločbo Ustavnega sodišča RS U-I-265/07-16, veljavni zakon določa, da se glede odmorov in tedenskih počitkov v zvezi s prevozi iz prejšnjega odstavka uporablja zakon, ki ureja delovna razmerja, pri čemer se odmori voznikov, ki opravljajo prevoze potnikov na linijah, krajših od 50 km, lahko razdelijo na več obdobji tekom delovnega časa, vendar mora vsako izmed obdobji trajati vsaj deset minut. Glede vrednotenja delovnega časa in časa razpoložljivosti v linijskih prevozih potnikov, krajših od 50 km, se uporabljajo določbe veljavne kolektivne pogodbe za cestni potniški promet, če pa veljavna kolektivna pogodba za cestni potniški promet teh vrednotenj ne ureja oziroma ni sklenjena, se uporabljajo določbe zadnje kolektivne pogodbe za cestni potniški promet, ki je ta vrednotenja urejala.

4.11 PLAČILO ZA DELO, NADOMESTILO PLAČE, POVRAČILA STROŠKOV V ZVEZI Z DELOM IN DRUGI PREJEMKI

Normativna ureditev delovnih razmerij je izrazito varovalna, kar pomeni, da varuje delavca kot formalno šibkejšo stran pred posegi formalno močnejšega delodajalca. Iz navedenega pa sledi, da sta stranki popolnoma svobodni pri urejanju elementov delovnega razmerja, seveda v okviru zakonskih določb in določb avtonomnega delovnega prava.³⁹ Kar ni prepovedano, je torej dovoljeno.

Ker v Sloveniji trenutno ni veljavne kolektivne pogodbe za dejavnost cestnih prevozov, predstavlja ureditev pravic v Zakonu o delovnih razmerjih minimum, ki ga mora delodajalec pri odmeri pravic upoštevati. Ob tem velja izpostaviti, da Zakon o delovnih razmerjih določa le minimalen nabor pravic, ne določa pa konkretne odmere posamezne pravice.⁴⁰ Zakon o

³⁹ ... zakona in kolektivnih pogodb.

⁴⁰ Izjema je višina regresa, odpravnin, nadomestil plače ter (pogojno) dodatek na delovno dobo.

delovnih razmerjih ne določa višine osnovne plače delavca,⁴¹ ne določa višine dodatkov za pogoje dela, ne določa višine dela plače za delovno uspešnost delavca, ne določa višine povračil stroškov v zvezi z delom⁴². Ker v trenutku priprave te publikacije za dejavnost ni veljavne kolektivne pogodbe, je delodajalec pri določanju vseh elementov plače popolnoma prost, mora pa mesečno delavcu, ki dela s polnim delovnim časom, izplačati najmanj znesek minimalne plače, kot ga določa Zakon o minimalni plači⁴³. Stranki sta svobodni pri določanju višine posameznih elementov plače, ko jih enkrat določita, jih mora delodajalec dosledno upoštevati.

V nadaljevanju smo pripravili preglednico s kratkim pregledom višin prejemkov pri delodajalcih, ki jih ne zavezuje nobena kolektivna pogodba dejavnosti.

Preglednica: Pregled višin prejemkov pri delodajalcih, ki jih ne zavezuje nobena kolektivna pogodba dejavnosti⁴⁴

I. PLAČA Delavec, ki dela polni delovni čas, ima pravico do plačila za opravljeno delo najmanj v višini minimalne plače (= 763,06 EUR).	
Osnovna plača	Višina se določi pri delodajalcu.
Delovna uspešnost	Višina se določi pri delodajalcu.
Dodatki za posebne pogoje dela, ki izhajajo iz razporeditve delovnega časa:	
– dodatek za nočno delo	Višina se določi pri delodajalcu.
– dodatek za nadurno delo	Višina se določi pri delodajalcu.
– dodatek za delo v nedeljo	Višina se določi pri delodajalcu.
– dodatek za delo na praznike in dela proste dneve po zakonu	Višina se določi pri delodajalcu.
Dodatki za posebne pogoje dela, ki izhajajo iz posebnih obremenitev pri delu, neugodnih vplivov okolja in nevarnosti pri delu	Višine se lahko določijo pri delodajalcu, če pogoji dela niso vsebovani v zahtevnosti dela.

⁴¹ Minimalna palača je sicer določena s posebnim zakonom, vendar ne gre za določanje osnovne plače ampak plače kot takšne, ki vsebuje še: dodatke za pogoje dela in dodatek za delovno dobo, del plače za delovno uspešnost ...

⁴² Prevoz na delo in z dela, prehrana med delom, službena potovanja.

⁴³ Zakon o minimalni plači (Ur. list RS, št 13/2010).

⁴⁴ Zneski v tabeli so veljavni ob izdaji te publikacije.

Dodatek za delovno dobo	Višina se določi pri delodajalcu. Pomembno: delavci, ki so imeli 1. 1. 2003 dodatek za delovno dobo najmanj v višini 0,5 % od osnovne plače za vsako izpolnjeno leto delovne dobe, ohranijo tak dodatek, razen če je pri delodajalcu določen višji dodatek. ⁴⁵
Plačilo za poslovno uspešnost	Prejemek se izplačuje, če je določen pri delodajalcu, pod pogoji in v višinah, ki so pri tem določeni.
II. NADOMESTILA PLAČE V BREME DELODAJALCA	
– bolezen ali poškodba, ki ni povezana z delom	V višini 80 % plače delavca v preteklem mesecu za polni delovni čas. ⁴⁶
– bolezen ali poškodba, ki je povezana z delom – letni dopust – prazniki in dela prosti dnevi – izobraževanje skladno s potrebami delovnega procesa, ob dnevih, ko delavec prvič opravlja izpite – osebne okoliščine po 167. členu Zakona o delovnih razmerjih – delavec ne dela zaradi razlogov na strani delodajalca – iskanje nove zaposlitve	V višini delavčeve povprečne mesečne plače za polni delovni čas iz zadnjih treh mesecev oziroma iz obdobja dela v zadnjih treh mesecih pred začetkom odsotnosti; če delavec v obdobju zaposlitve v zadnjih treh mesecih ni delal in je za ves čas prejemal nadomestilo plače, je osnova za nadomestilo enaka osnovi za nadomestilo plače v zadnjih treh mesecih pred začetkom odsotnosti; če delavec v celotnem obdobju zadnjih treh mesecev ni prejel niti ene mesečne plače, mu pripada nadomestilo plače v višini osnovne plače, določene v pogodbi o zaposlitvi; višina nadomestila plače ne sme presegati višine plače, ki bi jo delavec prejel, če bi delal. ⁴⁷
– predčasno prenehanje dela pri uporabniku – delodajalec ne zagotavlja dela pri uporabniku	V višini 70 % minimalne plače ⁴⁸ (= 534,14 EUR).
– višja sila	V višini polovice plačila, do katerega bi bil delavec upravičen, če bi delal, vendar ne manj kot 70 % minimalne plače ⁴⁹ (= 534,14 EUR).

⁴⁵ 238. člen Zakona o delovnih razmerjih.

⁴⁶ 8. odstavek 137. člena Zakona o delovnih razmerjih.

⁴⁷ 7. odstavek 137. člena Zakona o delovnih razmerjih.

⁴⁸ 3. odstavek 60. člena Zakona o delovnih razmerjih.

⁴⁹ 6. odstavek 137. člena Zakona o delovnih razmerjih.

– prepoved opravljanja dela v primeru odpovedi iz krivdnega razloga na strani delavca, ki ima vse znake kaznivega dejanja	V višini polovice delavčeve povprečne plače v zadnjih treh mesecih pred uvedbo postopka odpovedi. ⁵⁰
– prepoved opravljanja dela ob uvedbi postopka izredne odpovedi pogodbe o zaposlitvi s strani delodajalca	V višini polovice delavčeve povprečne plače v zadnjih treh mesecih pred uvedbo postopka odpovedi. ⁵¹
III. POVRAČILA STROŠKOV V ZVEZI Z DELOM	
Povračilo stroškov za prehrano med delom	Višina se določi pri delodajalcu: • če je delavec na delu prisoten štiri ure ali več največ do višine 6,12 EUR na dan, • za vsako dopolnjeno uro nad 8 ur (pogoj: 10 in več ur na dan) in največ do višine 0,76 EUR.
Povračilo stroškov za prevoz na delo in z dela	Višina se določi pri delodajalcu: • največ do višine stroškov javnega prevoza, • če delavec uporablja lastno prevozno sredstvo največ do višine 0,18 EUR za kilometer.
Povračila stroškov za službena potovanja:	
– dnevnice v RS	Višina se določi pri delodajalcu: • nad 12 ur do 24 ur – največ do višine 21,39 EUR, • nad 8 do 12 ur – največ do višine 10,68 EUR, • nad 6 do 8 ur – največ do višine 7,45 EUR.
– dnevnice v RS, če je zajtrk zagotovljen	Višina se določi pri delodajalcu: • nad 12 ur do 24 ur – največ do višine 19,25 EUR, • nad 8 do 12 ur – največ do višine 9,08 EUR.
– dnevnice za tujino	Višina se določi pri delodajalcu: • nad 14 ur do 24 ur – največ do višine 100 % dnevnic, • nad 8 do 14 ur – največ do višine 75 % dnevnic, • nad 6 do 8 ur – največ do višine 25 % dnevnic.
– dnevnice za tujino, če je zajtrk zagotovljen	Višina se določi pri delodajalcu: • nad 14 ur do 24 ur – največ do višine 100 % dnevnic, zmanjšana za 10 %, • 8 do 14 ur – največ do višine 75 % dnevnic, zmanjšane za 15 %.

⁵⁰ 7. odstavek 88. člena Zakona o delovnih razmerjih.

⁵¹ 3. odstavek 111. člena Zakona o delovnih razmerjih.

– prevoz	Višina se določi pri delodajalcu: • največ do višine dejanskih stroškov za prevoz z javnimi prevoznimi sredstvi, • če delavec uporablja lastno prevozno sredstvo, največ do višine 0,37 EUR za kilometer.
– prenočevanje	Višina se določi pri delodajalcu: največ do višine dejanskih stroškov za nočitev.
Terenski dodatek	Prejemek se izplačuje, če je določen pri delodajalcu: največ v višini 4,49 EUR na dan.
Nadomestilo za ločeno življenje	Prejemek se izplačuje, če je določen pri delodajalcu: največ v višini 334 EUR na mesec.
IV. DRUGI OSEBNI PREJEMKI	
Regres za letni dopust	v višini 763,06 EUR ⁵²
Odpravnina ob upokojitvi	V višini dveh povprečnih mesečnih plač v Republiki Sloveniji za pretekle tri mesece oziroma v višini dveh povprečnih mesečnih plač delavca za pretekle tri mesece, če je to za delavca ugodnejše. ⁵³
Odpravnina ob odpovedi pogodbe o zaposlitvi iz poslovnih razlogov ali iz razloga nesposobnosti	Osnova: povprečna mesečna plača, ki jo je prejel delavec ali ki bi jo prejel delavec, če bi delal, v zadnjih treh mesecih pred odpovedjo: • če je delavec zaposlen pri delodajalcu nad 1 do 5 let v višini 1/5 osnove za vsako leto dela pri delodajalcu; • če je delavec zaposlen pri delodajalcu od 5 do 15 let v višini 1/4 osnove za vsako leto dela pri delodajalcu; • če je delavec zaposlen pri delodajalcu 15 let v višini 1/3 osnove za vsako leto dela pri delodajalcu, pri čemer višina odpravnine ne sme presegati 10-kratnika osnove. ⁵⁴

⁵² 1. odstavek 131. člena Zakona o delovnih razmerjih.

⁵³ 1. odstavek 132. člena Zakona o delovnih razmerjih.

⁵⁴ 109. člen Zakona o delovnih razmerjih.



Jubilejna nagrada	Prejemek se izplačuje, če je določen pri delodajalcu: • za 10 let delovne dobe – največ do višine 460 EUR, • za 20 let delovne dobe – največ do višine 689 EUR, • za 30 let delovne dobe – največ do višine 919 EUR, • za 40 let delovne dobe – največ do višine 919 EUR.
Solidarnostna pomoč	Prejemek se izplačuje, če je določen pri delodajalcu: • za smrt delavca ali njegovega družinskega člana največ do višine 3.443 EUR, • ob težji invalidnosti, daljši bolezni, elementarnih nesrečah, ob požaru največ do višine 1.252 EUR.

Opomba: Delodajalci lahko prejeme, pri katerih je v preglednici navedeno »največ do višine«, izplačajo tudi v višjih zneskih, vendar se razlika nad zneski iz preglednice glede na določbe Uredbe o davčni obravnavi povračil stroškov in drugih dohodkov iz delovnega razmerja (Ur. list RS, št. 140/06, 76/08) všteva v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja.

Vir: ZDS



5 Priloga

5.1 SEZNAM PRISTOJNIH INSTITUCIJ ZA TRANSPORTNI SEKTOR V POSAMEZNIH DRŽAVAH

Nemčija

- Federal Ministry of Transport, Building and Urban Development (BMVBS) (http://www.bmvbs.de/EN/Home/home_node.html)
- Federal Highway Research Institute (BAST) (http://www.bast.de/cIn_033/nn_43710/EN/e-Home/e-homepage_node.html?_nnn=true)
- Federal Motor Transport Authority (KBA) (http://www.kba.de/cIn_031/nn_124384/sid_A6FB01823B7320F84C97EF5BBB5071FF/nsc_true/EN/Home_en/homepage_node.html?_nnn=true)
- Federal Office for Freight Transport (BAG) (http://www.bag.bund.de/DE/Home/home_node.html)
- Federal Railway Authority (EBA) (http://www.eba.bund.de/cIn_032/sid_801BC0A6BB5C001FC411A5A7E8FF827F/DE/Home/homepage_node.html?_nnn=true)
- Waterways and Shipping Administration of the Federal Government (WSV) (http://www.wsv.de/Wir_ueber_uns/anlagen/kurzinfo_en.pdf)
- German Association of the Automotive Industry (VDA) (<http://www.vda.de/en/index.html>)
- Federal Association of Road Haulage, Logistics and Disposal (BGL) (<http://www.bgl-ev.de/web/home/index.htm>)
- Deutsches Verkehrsforum (<http://www.verkehrsforum.de/en.html>)
- Association of German Transport Companies (VDV) (<http://www.vdv.de/en/index.html>)
- Employers and Business Association for Mobility and Transport Service Providers (Agv MoVe) (<http://www.agv-move.net/>)

Slovenija

- Ministrstvo za infrastrukturo in prostor (<http://www.mzip.gov.si/si/>)
- Uprava Republike Slovenije za pomorstvo (<http://www.up.gov.si/si/>)
- Direkcija Republike Slovenije za ceste (<http://www.dc.gov.si/nc/si/>)
- Prometni inšpektorat Republike Slovenije (<http://www.arhiv.pi.gov.si/si/index.html>)
- Javna agencije Republike Slovenije za varnost prometa (<http://www.avp-rs.si/>)
- Javna agencija za železniški promet Republike Slovenije (<http://www.azp.si/www/index.php>)

- Združenje delodajalcev Slovenija – ZDS (<http://www.zds.si/>)
- Združenje za promet, Gospodarska zbornica Slovenije (http://www.gzs.si/slo/panoge/zdruzenje_za_promet)
- Sindikat delavcev prometa in zvez Slovenije – SDPZ (<http://www.sindikatsdpz.si/>)

Hrvaška

- Ministrstvo za morje, promet in infrastrukturo (www.mmpi.hr)
- Ministrstvo za notranje zadeve (www.mup.hr)
- Ministrstvo za gospodarstvo (www.mingorp.hr)
- Ministrstvo za podjetništvo in obrt (www.minpo.hr)
- Ministrstvo za delo in pokojninski sistem (www.mrms.hr)
- Ministrstvo za varstvo okolja in narave (www.mzoip.hr)
- Ministrstvo za znanost, šolstvo in šport (<http://public.mzos.hr>)
- Združenje delodajalcev Hrvaške – HUP (www.hup.hr)
- Združenje cestnih prevoznikov Hrvaške – HCP (www.hcp.hr)
- Gospodarska zbornica Hrvaške (www.hgk.hr)
- Trgovinska zbornica Hrvaške (www.hok.hr)
- Center za vozila Hrvaške (www.cvh.hr)
- Hrvaško združenje avtocestnih koncesionarjev (www.huka.hr)
- Fakulteta za promet (www.fpz.hr)
- Fakultete za pomorstvo – Rijeka, Split, Zadar, Dubrovnik (www.pfri.uniri.hr, www.pfst.hr, www.unizd.hr, www.unidu.hr)
- Inštitut za promet in zveze (www.ipv-zg.hr)
- Državni urad za meroslovje (www.dzm.hr)
- Državni urad Hrvaške za standardizacijo (www.hzn.hr)

Sindikati – socialni partnerji

- Zveza svobodnih sindikatov Hrvaške – prometni sindikat (www.sssh.hr)
- Sindikat poklicnih voznikov Hrvaške (www.sindikatrozaca.hr)
- Samostojni sindikat cestnih delavcev Hrvaške (www.ncs.hr)

Medijske ustanove – stalno spremljanje stanja v transportu

- Business Media Croatia, Kamion & Bus (www.bmcroatia.hr)
- Drugi program hrvaškega radia – oddaje Konvoj (www.hrt.hr)
- Poslovni časopis Lider – priloga The Carrier (www.liderpress.hr)
- Internetni prometni portal (www.hrvatskiprijevoznik.hr)
- Oddaje Aktualno na poslovni televiziji Kapital Network TV (www.kapital.tv)

Bolgarija

- Ministrstvo za promet, informacijsko tehnologijo in komunikacije
- Izvajalska agencija Avtomobilska pomoč
- Državna prometna zbornica
- Zveza organizacij delodajalcev v cestnem prevozu (SOAT)
- Združenje bolgarskih podjetij za mednarodni cestni prevoz in ceste (AEBTRI)
- Združenje sindikatov cestnih prevoznikov Bolgarije (BASAT)

Makedonija

- Ministrstvo za promet in zveze (<http://www.mtc.gov.mk/>)
- Ministrstvo za okolje in prostor (<http://www.moepp.gov.mk/>)
- Ministrstvo za delo in socialno politiko (<http://www.mtsp.gov.mk/>)
- Ministrstvo za gospodarstvo (<http://www.economy.gov.mk/>)
- Ministrstvo za lokalno samoupravo (<http://www.mls.gov.mk/>)
- Urad Makedonije za standardizacijo (<http://www.isrm.gov.mk/>)
- Javna agencija Republike Makedonije za energijo (<http://www.ea.gov.mk/>)
- Državni inšpektorat za delo
(<http://www.mtsp.gov.mk/?ItemID=9863721A3FFC86428BB08EA40ACF1AD4>)
- Ponudnik navigacijskih storitev zračnega prometa Makedonije (<http://www.dgca.gov.mk/>)
- Letališča Republike Makedonije (<http://www.airports.com.mk/>)
- Javno podjetje za železniško infrastrukturo Makedonske železnice (<http://www.mzi.mk/>)
- Carinska uprava (<http://www.customs.gov.mk/>)
- Makedonija Pat (<http://www.makedonijapat.com.mk/>)
- Podjetje za javni prevoz Skopje (<http://www.jsp.com.mk/>)
- Združenje delodajalcev na področju prometa in zvez, tel. št.: +389 (0)2 2464 384
- Zveza svobodnih sindikatov za prevoz v Republiki Makedoniji MAKAMTRANS
(<http://www.makamtrans.org.mk/>)
- Sindikat prometa in zvez (<http://www.fstv.mk/>)
- Sindikat delavcev v prometu in zvezah Makedonije (<http://www.ssm.org.mk/>)

Črna gora

- Ministrstvo za promet in pomorstvo (<http://www.msp.gov.me/>)
- Ministrstvo za trajnostni razvoj in turizem (<http://www.mrt.gov.me/>)
- Ministrstvo za notranje zadeve (<http://www.mup.gov.me/>)

- Direktorat za promet (<http://dzscg.com>)
- Agencija Črne gore za varstvo okolja (<http://www.epa.org.me>)
- Železniški promet Črne gore (<http://www.zcg-prevoz.me>)
- Železniška infrastruktura Črne gore (<http://www.zicg.me>)
- Montecargo JSC (<http://www.montecargo.me>)
- Uprava pomorske varnosti Črne gore (<http://pomorstvo.me>)
- Pristaniška uprava Črne gore (<http://www.luckauprava.me>)
- Pristanišče Bar (<http://www.lukabar.me>)
- Pristanišče Kotor (<http://www.portofkotor.co.me>)
- Agencija za civilno letalstvo (<http://www.caa.me>)
- Letališče Črne gore (<http://www.montenegroairports.com>)
- Inštitut za promet (<http://www.intra.co.me>)
- Fakulteta za pomorstvo v Kotorju (<http://www.fzpkotor.com>)
- Fakulteta za strojništvo (<http://www.mf.ac.me>)
- Avto-motozveza Črne gore (<http://www.amscg.org>)

5.2 SEZNAM TEMELJNE ZAKONODAJE ZA TRANSPORTNI SEKTOR PO POSAMEZNIH DRŽAVAH

Nemčija

- Zakon o cestnem prometu [Straßenverkehrsgesetz] (<http://www.gesetze-im-internet.de/stvg/>)
- Federalnih zakon o avtocestah [Bundesfernstraßengesetz] (<http://www.gesetze-im-internet.de/fstrg/index.html>)
- Federalni zakon o avtocestnih cestninah [Bundesfernstraßenmautgesetz] (<http://www.gesetze-im-internet.de/bfstrmg/index.html>)
- Uredba o pristojbinah za vozila v cestnem prevozu blaga [Lkw-Maut-Verordnung] (<http://www.gesetze-im-internet.de/lkw-mautv/index.html>)
- Zakon o cestnem prevozu blaga [Güterkraftverkehrsgesetz] (http://www.gesetze-im-internet.de/g_kg_1998/index.html)
- Uredba o registraciji vozil [Fahrzeug-Zulassungsverordnung] (http://www.gesetze-im-internet.de/fzv_2011/)
- Zakon o kvalifikacijah poklicnih voznikov [Berufskraftfahrer-Qualifikations-Gesetz] (<http://www.gesetze-im-internet.de/bkrfqg/index.html>)
- Splošni zakon o železnicah [Allgemeines Eisenbahngesetz] (http://www.gesetze-im-internet.de/aeg_1994/index.html)

- Zakon o notranjem vodnem prometu Nemčije (Binnenschiffahrtsgesetz)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/bundesrecht/binschprg/gesamt.pdf>)
- Federalni zakon o vodnem prometu (Bundeswasserstraßengesetz)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/wastrg/>)
- Zakon o prevozu nevarnih snovi (Gesetz über die Beförderung gefährlicher Güter)
(<http://www.gesetze-im-internet.de/gefahrgutg/index.html>)

Slovenija

(http://www.mzip.gov.si/si/zakonodaja_in_dokumenti/)

- Zakon o javnih cestah
- Zakon o družbi za avtoceste v Republiki Sloveniji
- Zakon o letalstvu
- Zakon o varnosti v železniškem prometu
- Zakon o železniškem prometu
- Zakon o varnosti cestnega prometa
- Zakon o prevozih v cestnem prometu
- Zakon o prevoznih pogodbah v cestnem prometu
- Resolucija o nacionalnem programu varnosti cestnega prometa
- Pomorski zakonik Republike Slovenije
- Zakon o plovbi po celinskih vodah
- Zakon o delovnih razmerjih (Ur. list RS, št. 42/2002, 79/2006–ZZPB-F, 46/2007 Odl. US: U-I-45/07, Up-249/06-22, 103/2007, 45/2008 ZArbit, 83/2009 Odl. US: U-I-284/06-26)
- Zakon o minimalni plači (Ur. list RS, št. 13/2010)
- Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (Ur. list RS, št. 64/2007-UPB2, 113/2009 Odl. US: U-I-265/07-16, 97/2010, 77/2011)
- Zakon o prevozih v cestnem prometu (Ur. list RS, št. 131/2006 (5/2007 – popr.), 123/2008, 28/2010, 49/2011, 40/2012-ZUJF)
- Zakon za uravnoteženje javnih financ (Ur. list RS, št. 40/2012)
- UREDBA (ES), št. 561/2006, EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS), št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS), št. 3820/85 (Ur. list EU, L 102, 11. 4. 2006)
- UREDBA (ES), št. 1071/2009, EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih glede pogojev za opravljanje dejavnosti cestnega prevoznika in o razveljavitvi Direktive Sveta 96/26/ES (Ur. list EU, L 300/51, 14. 11. 2009)

- UREDBA (ES), št. 1072/2009, EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga (prenovitev) (Ur. list EU, L 300/72, 14. 11. 2009)
- DIREKTIVA 2003/88/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 4. novembra 2003 o določenih vidikih organizacije delovnega časa (Ur. list EU, L 299/9, 18. 11. 2003)
- DIREKTIVA 2006/22/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS), št. 3820/85, in (EGS), št. 3821/85, o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (Ur. list EU, L 102/35, 11. 4. 2006)
- DIREKTIVA 2002/15/ES EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu (Ur. list EU, L 80/35, 23. 3. 2002)

Hrvaška

- Zakon o prevozi v cestnem prometu (Ur. list, št. NN 26/03–)
- Zakon o varnosti v cestnem prometu (Ur. list, št. NN 67/08)
- Zakon o pravočasnem obveznem počitku voznega osebja in opremi za evidentiranje v cestnem prevozu (Ur. list, št. 60/08)
- Zakon o pregledovanju cestnega prometa in cest (Ur. list, št. 55/11)
- Zakon o železnici (Ur. list, št. 123/03)
- Zakon o varnosti v železniškem prometu (Ur. list, št. 40/07)
- Zakon o agenciji za varnost v železniškem prometu (Ur. list, št. 120/08)
- Zakon o agenciji za storitve uravnavanja trga (Ur. list, št. 79/07)
- Zakon o letališčih (Ur. list, št. 14/11)
- Zakon o letalstvu (Ur. list, št. 69/09)
- Zakon o oblicah in pravnih razmerjih v zračnem prometu (Ur. list, št. 63/08)
- Pomorski zakonik (Ur. list, št. 181/04)
- Zakon o plovbi in pristaniščih na celinskih vodah (Ur. list, št. 109/07)

Bolgarija

- Zakon o cestnem prevozu
- Zakon o cestnem prometu
- Zakon o cestah
- Odlok 2 o pogojih in postopku za odobritev transportnih shem in izvajanju javnega avtobusnega prevoza potnikov

- Odlok 11 o mednarodnem prevozu potnikov in tovora
- Odlok 11 o vožnji velikih in/ali težkih vozil
- Odlok H-3 o potrebnih ukrepih za izvajanje in uporabo Uredbe Sveta (EGS) 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in Uredbe (ES), št. 561/2006, Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS), št. 3821/85, in (ES), št. 2135/98, ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS), št. 3820/85
- Odlok 13 o zahtevah za obvezno uporabo naprav za zmanjšanje hitrosti, vgrajenih v motorna vozila
- Odlok H-14 o ureditvi, obsegu in organizaciji pregledov cestišč ter dejavnosti in razvrstitvi prevoznikov in oseb, ki opravljajo prevoz za lastne potrebe
- Odlok 31 o zahtevah in pogojih za pridobitev dovoljenja za vožnjo z motornim vozilom
- Odlok H-32 o rednih pregledih primernosti vozil za vožnjo po cesti
- Odlok 33 o javnem prevozu potnikov in blaga v Republiki Bolgariji
- Odlok 36 o zahtevah za psihološko primernost in izvajanje psiholoških testov kandidatov za pridobitev voznškega dovoljenja, voznikov in predsednikov odbora izpraševalcev
- Odlok 37 o pogojih za usposabljanje kandidatov za pridobitev voznškega dovoljenja ter pogojih in postopkih za izdajo dovoljenja za njihovo usposabljanje
- Odlok 38 o pogojih za izvajanje testiranja kandidatov za pridobitev voznškega dovoljenja in postopkih za izvajanje izpitov
- Odlok 39 o zahtevah za voznike motornih vozil različnih kategorij in podkategorij
- Odlok 40 o pogojih za prevoz nevarnega blaga
- Odlok 41 o pogojih in postopkih za izvajanje usposabljanja voznikov vozil za prevoz potnikov in tovora ter pogojih in postopkih za izvajanje izpitov za pridobitev temeljne kvalifikacije
- Odlok 53 o skupnem prevozu blaga
- Odlok I-45 o registraciji, prijavi, vključevanju v uporabo in odjavi motornih vozil in prikolic, ki jih ta vlečejo
- Odlok o pogojih in postopkih za pobiranje pristojbin za uporabo cestne infrastrukture, za prevoženo razdaljo, uporabo ločenih naprav na republiških cestah in posebno uporabo republiških cest in njihovih delov

Makedonija

- Zakon o prevozi v cestnem prometu (Ur. list, št. 68/2004, 127/2006, 114/2009, 83/2010, 140/2010, 17/2011, 53/2011, 6/2012)

- Zakon o javnih cestah (Ur. list, št. 84/2008, 52/2009, 114/2009, 124/2010, 23/2011, 53/2011)
- Zakon o varnosti v cestnem prometu (Ur. list, št. 57/2007, 86/2008, 98/2008, 64/2009, 161/2009, 36/2011, 56/2011)
- Zakon o prevozu nevarnih snovi v cestnem in železniškem prometu (Ur. list, št. 92/2007, 161/2009, 17/2011, 54/2011)
- Zakon o varnosti in zdravju pri delu (Ur. list, št. 92/07, 136/2011)
- Zakon o železniškem sistemu (Ur. list, št. 47/2012, 23/2011)
- Zakon o ureditvi prevoza v železniškem prometu (Ur. list, št. 55/2007)
- Zakon o agenciji za uravnavanje trga železniških storitev (Ur. list, št. 07/2008)
- Zakon o varnosti v železniškem sistemu (Ur. list, št. 48/2010, 23/2011, 53/2011, 158/2011)
- Zakon o preoblikovanju javnega podjetja Makedonske železnice (Ur. list, št. 29/2005)
- Zakon o preoblikovanju javnega podjetja za vzdrževanje in zaščito državnih in regionalnih cest, Macedonia pat (Ur. list, št. 53/2009)
- Zakon o zračnem prometu (Ur. list, št. 14/2006, 27/2007, 103/2008, 67/2010, 24/2012)
- Zakon o koncesijah in javno-zasebnem partnerstvu (Ur. list, št. 06/2012)

Črna gora

- Zakon o varnosti cestnega prometa
- Zakon o cestnem prevozu
- Zakon o cestah
- Zakon o delovnem času, odmorih v delovnem času voznega osebja in opremi za evidentiranje v cestnem prevozu
- Zakon o pogodbah v cestnem prevozu
- Zakon o železnicah
- Zakon o pogodbenih odnosih v železniškem prevozu
- Zakon o pristaniščih
- Zakon o varnosti pomorske plovbe
- Zakon o zračnem prometu
- Zakon o carinskih tarifah
- Zakon o prometnem davku na rabljena motorna vozila, plovila in zračna plovila
- Zakon o davku na potniška motorna vozila, plovila in zračna plovila

Pomembni dokumenti za razvoj transportnega sektorja

- Strategija razvoja transporta Črne gore
- Strategija razvoja državnih cest



Projekt RITS – »Restructuring and industrial relations in the transport sector« sofinancira Evropska komisija.

Odgovornost za mnenja, izražena v člankih in prispevkih, prevzemajo izključno avtorji prispevkov.

Evropska komisija ne odgovarja za uporabo informacij, ki jih vsebuje publikacija.

Prestrukturiranje in industrijski odnosi v transportnem sektorju – kako zaposlovati v času krize.