



B&B
VIŠJA STROKOVNA ŠOLA

Diplomsko delo višješolskega strokovnega študija

Program: Inženir logistike

Modul: Poslovna logistika

PREKORAČITVE DELOVNEGA ČASA POKLICNIH VOZNIKOV

Mentor: doc. dr. Matej Trapečar, univ. dipl. inž. tehn. prom.

Lektorica: Dragica Gornik, pred. učit. slov. in nem.

Kandidat: Roman Podlesnik

Ljubljana, maj 2017

ZAHVALA

Zahvaljujem se mentorju doc. dr. Mateju Trapečarju za hitro odzivnost in vso strokovno pomoč.

Zahvaljujem se tudi lektorici Dragici Gornik, pred. učit. slov. in nem., ki je moje diplomsko delo jezikovno in slovnično pregledala.

IZJAVA

»Študent Roman Podlesnik izjavljam, da sem avtor tega diplomskega dela, ki sem ga napisal pod mentorstvom dr. Mateja Trapečarja.«

»Skladno s 1. odstavkom 21. člena Zakona o avtorski in sorodnih pravicah dovoljujem objavo tega diplomskega dela na spletni strani šole.«

Dne _____

Podpis: _____

POVZETEK

Diplomsko delo odpira vprašanje prekoračitve delovnega časa poklicnih voznikov v slovenskem prostoru. Povod za zastavljanje omenjenega vprašanja leži v razmisleku o povezavi med željo delodajalcev po povečanju dobička na eni strani in kršenjem pravic delavcev po varnem opravljanju dela na drugi. V želji po ugotavljanju kratenja pravic delavcev, na račun večanja dobička delodajalcev, smo v diplomskem delu raziskovali prekoračitve delovnega časa poklicnih voznikov.

V želji po iskanju celostnega odgovora na zastavljeno vprašanje smo uvodoma analizirali zakonske ureditve dveh ključnih področij, in sicer: varnosti pri delu in varnosti v prometu. Gre za dve področji, ki se ne urejata zgolj na nacionalnih ravneh, ampak ima njuno zakonsko urejanje dolgoletno mednarodno zgodovino. V to nas prepričajo dokumenti Evropske unije in UNECE, ki segajo v 70. in 80. leta prejšnjega stoletja (npr. Direktiva 89/391, Uredba (EGS) 534/69, Uredba (EGS) 3280/85 in AETR). Dolgoročno urejanje omenjenih področij se danes kaže v natančni zakonski ureditvi tako na mednarodni kot tudi nacionalni ravni.

Pregledu zakonske ureditve je sledila analiza dejanske prakse. Najprej smo se osredotočili na statistične podatke o kršitvah predpisov poklicnih voznikov. Podatki policije in prometnega inšpektorata so nas privedli do ugotovitve, da je pogostost kršitev delovnega časa in počitka poklicnih voznikov relativno visoka. Slednje nam potrdi tudi empirična raziskava s predstavnikom sindikata in poklicnimi vozniki, ki poudarjajo, da so pogosto deležni prisile s strani delodajalcev, ki hrepenijo po povečanju lastnega zaslužka.

KLJUČNE BESEDE

- varnost pri delu
- varnost v prometu
- delovni čas
- poklicni vozniki

ZUSAMMENFASSUNG

Die Diplomarbeit eröffnet die Frage der Arbeitszeitüberschreitung von Berufsfahrern im slowenischen Raum. Die Veranlassung zur Stellung der erwähnten Frage befindet sich in der Überlegung über die Verbindung zwischen dem Wunsch der Arbeitgeber nach Gewinnerhöhung einerseits und der Verletzung der Arbeitnehmerrechte in Bezug auf sichere Arbeitserledigung andererseits. Mit dem Wunsch nach Feststellung von Arbeitnehmerrechtsverletzung auf die Kosten der Gewinnerhöhung von Arbeitgebern erforschte ich in der Diplomarbeit die Arbeitszeitüberschreitungen von Berufsfahrern.

Mit dem Wunsch nach der Suche einer ganzheitlichen Antwort auf die gestellte Frage analysierte ich einleitend die Gesetzesregelungen zweier grundlegenden Gebiete, und zwar das der Arbeitssicherheit und das der Verkehrssicherheit. Es handelt sich um zwei Gebiete, die nicht nur auf nationaler Ebene geregelt werden, sondern hat ihre Gesetzesregelung eine jahrelange internationale Geschichte. Davon wurde ich anhand der Dokumente der Europäischen Union und der UNECE, die in die siebziger und achtziger Jahre des vergangenen Jahrhunderts reichen (z. B. die Richtlinie 89/931/EWG, die Verordnung (EWG) Nr. 534/69, die Verordnung (EWG) Nr. 3280/85 und das AETR–Abkommen), überzeugt. Die langfristige Regelung der erwähnten Gebiete zeigt sich heute in der exakten Gesetzesregelung sowohl auf internationaler als auch nationaler Ebene.

Der Gesetzesregelungsuntersuchung folgte die Analyse der tatsächlichen Praxis. Zuerst fokussierte ich mich auf die statistischen Daten hinsichtlich der Vorschriftenverstöße seitens der Berufsfahrer. Die Polizei- und Verkehrsinspektoratdaten brachten mich zur Feststellung, dass die Häufigkeit der Arbeitszeit- und Ruhezeitverstöße von Berufsfahrern relativ hoch ist. Letzteres wird auch durch die empirische Forschung mit dem Gewerkschaftsvertreter und den Berufsfahrern bestätigt. Diese heben hervor, dass sie häufig unter dem Zwang seitens der Arbeitgeber, die sich nach Erhöhung des eigenen Einkommens sehnen, stehen.

SCHLÜSSELWORTE

- Arbeitssicherheit
- Verkehrssicherheit
- Arbeitszeit
- Berufsfahrer

KAZALO

1	UVOD	1
1.1	Predstavitev problema	1
1.2	Cilji naloge	1
1.3	Predpostavke in omejitve	1
1.4	Metode dela	2
2	TEORETIČNE OSNOVE	3
2.1	Razumevanje pojma varnost pri delu	3
2.2	Predstavitev zakonske ureditve varnosti pri delu v Evropski uniji in Sloveniji	6
2.3	Razumevanje pojma varnost v prometu	13
2.4	Predstavitev zakonske ureditve varnosti v prometu v Evropski uniji in Sloveniji	16
2.5	Prikaz statističnih podatkov o kršitvah prometnih predpisov poklicnih voznikov	26
3	EMPIRIČNI DEL	33
3.1	Opis metodologije raziskovanja	33
3.2	Prikaz rezultatov raziskave	37
3.3	Interpretacija rezultatov raziskave	42
4	ZAKLJUČKI	46
	LITERATURA IN VIRI	48
	PRILOGE	50

KAZALO SLIK

Slika 1: Cilji varstva pri delu.....	5
Slika 2: Vrste preventivnega delovanja.....	5
Slika 3: Zakonska ureditev varnosti pri delu v Evropski uniji in Sloveniji	7
Slika 4: Dejavniki prometne varnosti po Orthaberju in Tollazziju.....	14
Slika 5: Načini izboljšanja prometne varnosti.....	16
Slika 6: Ureditev delovnega časa in počitka poklicnih voznikov v dokumentih Evropske unije in Slovenije	17
Slika 7: Pravilno razporejeni odmori	19
Slika 8: Nepravilno razporejeni odmori	20
Slika 9: Primeri pravilne porazdelitve časa vožnje in tedenskih počitkov	21
Slika 10 : Faze izvedbe kvalitativne raziskave	34
Slika 11: Povezava med vprašanji pri intervjuju in raziskovalnimi vprašanji	43

KAZALO TABEL

Tabela 1: Statistični podatki o kršitvah zakonov na področju cestnega prometa....	28
Tabela 2: Statistični podatki o kršitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP)	29
Tabela 3: Statistični podatki o kršitvah Zakona o varnosti v cestnem prometu (ZVCP)	30
Tabela 4: Statistični podatki o kršitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD)	31
Tabela 5: Statistični podatki o kršitvah cestnoprometnih predpisov s strani poklicnih voznikov	32
Tabela 6: Ključne besede intervjuvanega predstavnika Sindikata poklicnih voznikov Slovenije.....	35
Tabela 7: Ključne besede intervjuvanih poklicnih voznikov	37
Tabela 8: Razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih	41
Tabela 9: Ukrepi za izboljšanje stanja na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji.....	42

KRATICE IN AKRONIMI

AETR:	Act ratifying amendments to the european agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport
EGS:	Evropska gospodarska skupnost
ES:	Evropski svet
EU:	Evropska unija
ILO:	Mednarodna organizacija dela (International Labour Organization)
ZDCOPMD:	Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih
ZDR:	Zakon o delovnih razmerjih
ZPCP:	Zakon o prevozih v cestnem prometu
ZVCP:	Zakon o varnosti cestnega prometa
ZVZD:	Zakon o varnosti in zdravju pri delu

1 UVOD

1.1 PREDSTAVITEV PROBLEMA

Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (ZDCOPMD) govori o tem, da lahko poklicni vozniki dnevno vozijo največ 9 ur (dvakrat tedensko 10 ur) ob predpostavki, da morajo po največ štirih urah in pol vožnje opraviti minimalno 45 minut počitka. Omejitve so tudi glede količine delovnega časa in višine dnevnega počitka (ZDCOPMD, 2005). V neposredni praksi pa opažamo, da prihaja do velikih kršitev zakonskih predpisov, zato nas bodo zanimali vzroki za odmike od predpisanih zakonov.

1.2 CILJI NALOGE

Namen diplomskega dela je raziskati razloge za kršitve delovnih časov poklicnih voznikov, kot jih določa zakon ZDCOPMD. Namen diplomskega dela bom uresničeval z naslednjimi cilji:

1. Teoretično ovrednotiti normativno ureditev delovnega časa poklicnih voznikov.
2. Empirično raziskati poznavanje zakona ZDCOPMD.
3. Empirično raziskati pogostost in razloge za kršitev zakona.
4. Podati predloge za zmanjšanje števila kršitev omenjenega zakona.

Z diplomskim delom želimo opozoriti na pogostost kršitev zakona ZDCOPMD, predvsem pa želimo z nalogo oblikovati konkretne predloge tako za poklicne voznike kot tudi za njihove delodajalce na področju zmanjševanja omenjenih kršitev.

1.3 PREDPOSTAVKE IN OMEJITVE

Finančna uprava Republike Slovenije je od začetka julija 2014 do začetka avgusta 2014 izvedla nadzor 220 voznikov in ugotovila, da je kar 154 voznikov grobo kršilo pravila o časih vožnje in o obveznih počitkih (Zaletel, 2014). Ob tem se pojavlja vprašanje, kaj je razlog za tako velik odstotek kršitev. Glede na izkušnje menimo, da so za nastalo situacijo krivi trije glavni razlogi, in sicer:

- želja lastnikov prevoznih podjetij po čim večjem dobičku,
- pritisk naročnikov po čim hitrejši dobavi,
- prevelika pripravljenost tveganja poklicnih voznikov.

Pri raziskovanju razlogov za kršenje pravil o potrebnem počitku poklicnih voznikov bomo uporabil kvalitativno metodo, pri čemer se je potrebno zavedati omejitev

uporabe omenjene metode. Ker bomo izvedli kvalitativno (intervju) metodo s šestimi anketiranci, posploševanje rezultatov ne bo mogoče, bomo pa s kvalitativno metodo dobili poglobljen vpogled v obravnavano tematiko. Ob tem se zavedamo, da obstaja možnost neiskrenih odgovorov, saj gre za perečo tematiko. Omenjeno oviro bomo presegli z zagotovitvijo anonimnosti anketirancev.

1.4 METODE DELA

V diplomskem delu se bomo ukvarjali z opisom trenutnega stanja na področju prekoračitve delovnega časa poklicnih voznikov in iskanjem vzrokov za nastalo stanje. V skladu z zastavljenim namenom in cilji diplomskega dela bomo uporabili:

- deskriptivne (opisne),
- kavzalne (vzorčno–posledične) metode,
- metodo intervjuja,
- metodo anketiranja.

Deskriptivno metodo bomo uporabili v teoretičnem in empiričnem delu. V teoretičnem delu bomo s pomočjo deskriptivne metode opisali dva pojma: varnost pri delu in varnost v prometu ter predstavili zakonsko ureditev omenjih področij v Evropski uniji in Sloveniji. Sočasno bomo v zaključku teoretičnega dela prikazali obravnavano tematiko s pomočjo statističnih podatkov. V empiričnem delu nam bo deskriptivna metoda v pomoč pri raziskovanju poznavanja Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD) in opisu pogostosti kršitev delovnega časa in počitka poklicnih voznikov.

S pomočjo kavzalne (vzročno–posledične) metode pa bomo raziskovali vzroke za kršitev Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD) in podali lastne predloge za zmanjšanje kršitev.

2 TEORETIČNE OSNOVE

2.1 RAZUMEVANJE POJMA VARNOST PRI DELU

Da bi lahko v diplomskem delu spregovorili o problematiki prekoračitve delovnega časa poklicnih voznikov in posledicah, je potrebno uvodoma potrebno spregovoriti o varnosti pri delu in vplivu na zdravje posameznika. Zdravje vsakega posameznika je odvisno od njegovega načina življenja in v veliki meri tudi od karakteristik njegovega delovnega mesta, saj v današnjih dneh veliko časa preživimo ravno v službi. Delovno mesto mora biti zato čimbolj varno in nikakor ne sme ogroziti našega zdravja, saj bi v nasprotnem primeru imela izgubo tako delavec – kot tudi njegov delodajalec. Delavec bi zaradi poklicnih bolezni ali pa poškodb pri delu bil po eni strani pogosto na bolniški, po drugi strani pa bi si z uničevanjem zdravja zmanjševal fizično in psihično pripravljenost, kar pa v obeh primerih pomeni, da bi imel delodajalec z delavcem na dolgi rok samo izgubo (Kolarič, 2009, str. 58). Glede na to je delodajalec »... dolžan zagotoviti varnost in zdravje delavcev pri delu, zato mora izvajati ukrepe, potrebne za zagotovitev varnosti in zdravja delavcev, vključno s preprečevanjem nevarnosti pri delu, z obveščanjem in usposabljanjem delavcev, ustrezno organiziranostjo ter s potrebnimi materialnimi sredstvi« (Husić, 2010, str. 45). Iz zapisanega je razvidno, da sodi med ključne preventivne ukrepe tudi zagotovitev ustrezne organiziranosti dela, ki preprečuje nevarnost pri delu. Pri slednjem je izjemnega pomena ustreznost ureditev obremenitve in počitka zaposlenega pri opravljanju dela. »Če povzročajo obremenitve, izzvane s telesnim in z netelesnim delom oziroma drugimi vplivi okolja, obremenitve, ki grede preko meje trajne vzdržljivosti, se bo telo na to odzvalo z utrujenostjo« (Pojanar in Jevšnik, 2011, str. 5), ki se pojavi kot posledica predhodne obremenitve in se kaže v povratnem zmanjšanju učinkovitosti in funkcionalnosti ter v zmanjšanju delovne motivacije in v povečanem občutku obremenjenosti (Pojanar in Jevšnik, 2011, str. 5). Slednje je izrazitega pomena pri delu poklicnih voznikov, saj so lahko posledice preobremenjenosti in utrujenosti tudi tragične.

V cestnem prometu je še posebej potrebno skrbeti, da ne ogrozimo varstva in zdravja pri delu. Zato moramo v veliki meri poskrbeti kar sami z vestnim upoštevanjem prometnih predpisov in izvajanjem vožnje na način, ki zajema vse ukrepe za zagotovitev varnosti. Za varnost v prometu morajo skrbeti tudi zaposleni v prometu (cestni delavci, policisti ...), ki morajo skrbeti za to, da s svojim delom preprečijo kakršne koli morebitne krizne situacije (Kolarič, 2009, str. 58–59).

V sodobni družbi je povsem jasno, da je lahko samo zdrav delavec tisti, ki s svojim delom dosega želje in pričakovanja delodajalcev. »Dobro oblikovano delovno mesto je pomembno za preprečevanje bolezni, povezanih s slabimi delovnimi razmerami, kot tudi za zagotavljanje večje produktivnosti dela. Vsako delovno mesto mora biti

načrtovano z vidika delavca in delovnih nalog, tako da se delo opravlja udobno, enostavno in učinkovito» (Husić, 2010, str. 12). Kakršna koli zmanjšanost delavčevega fizičnega ali psihičnega zdravstvenega stanja pomeni za delodajalca izgubo, ne glede na to, ali gre tukaj za začasno ali trajno zmanjšanje. Tega se v podjetjih dobro zavedajo, zato po večini za delavca na tem področju dobro poskrbijo (Kolarič, 2009, str. 58).

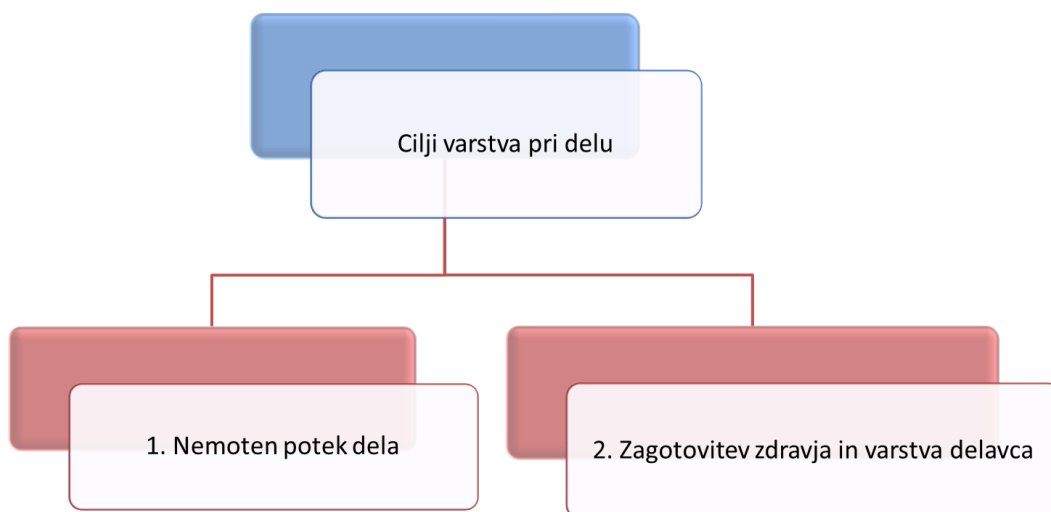
V primeru, da do nesreče (ali poklicne bolezni) kljub vsem varnostnim ukrepom vseeno pride, in bo po možnosti poškodovani delavec dlje časa odsoten od dela, je potrebno vedeti, kakšno izgubo to prinaša. Prvič je to velika izguba za delavca, ki bo zaradi začasne nezmožnosti za delo ostal brez primerne dohodka oziroma bo v tem času prejemal tisto minimalno nadomestilo za bolniški stalež. Z zmanjšanjem delavčevih dohodkov se zmanjša tudi družinski proračun, to pa po navadi pripelje do številnih prerekanj v družini in s tem načenja tudi delavčevo psihično zdravje (Kolarič, 2009, str. 58).

Delodajalec bo v primeru odsotnosti delavca zaradi bolniškega staleža ostal brez nekoga, ki je bil na tem delovnem mestu vajen opravljati svoje delo in je opravil bistveno več dela v določenem časovnem obdobju, kot pa nekdo, ki ga bo sedaj moral nadomestiti. Le-tega je v veliko primerih potrebno še uvajati na novo delovno mesto, kar pa še poslabša že tako slabo situacijo. Drugi problem za delodajalca je tudi dejstvo, da ne glede na to, ali je šlo pri delavcu za nesrečo ali pa za poklicno bolezen, bodo o tem izvedeli (ali pa so morda celo videli) delavci, ki se bodo po tem dogodku prav gotovo bolj pazili, s tem pa zopet zmanjšali storilnost in posledično tudi dobiček podjetja (Kolarič, 2009, str. 58).

V prometu je situacija zelo podobna, saj je v primeru prometne nesreče velika možnost za trajne posledice, s tem pa tudi za daljšo odsotnost od dela. Da do tega ne bi prihajalo, bi v prvi vrsti morala skrbeti država s sprejetjem ustrezne zakonodaje na tem področju in z nadzorom nad tem, koliko se to dejansko tudi upošteva. Morala bi poskrbeti, da se gradi kakovostna prometna infrastruktura, ki bi zmanjševala nevarnost za nastanek prometne nesreče (Kolarič, 2009, str. 6).

Pri zmanjševanju posledic, ki nastanejo pri (prometnih) nesrečah (ali poklicnih boleznih), bi morali uresničevati dva glavna cilja varstva pri delu:

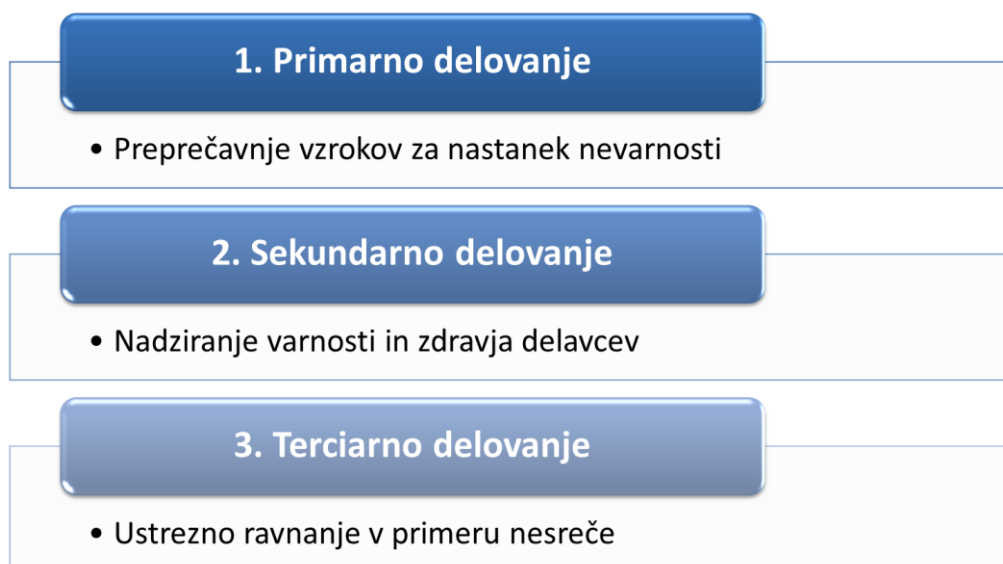
- zagotoviti nemoten potek dela in
- zagotoviti delavcem zdravje in varnost v vsakem trenutku, ko so na delovnem mestu (Kolarič, 2009, str. 59) (Slika 1).



Slika 1: Cilji varstva pri delu
(Vir: Kolarič, 2009)

Da bi lahko cilje varstva pri delu dosegali v čim večji meri, pa so potrebne tri različne vrste preventivnega delovanja, ki jim pravimo:

1. primarno,
2. sekundarno in
3. terciarno delovanje (Kolarič, 2009, str. 59) (Slika 2).



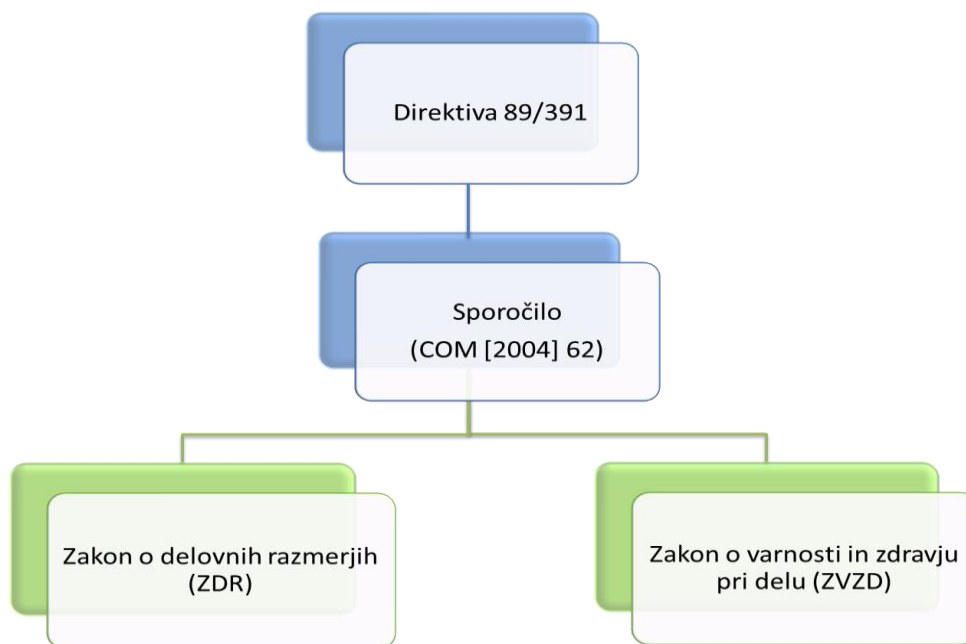
Slika 2: Vrste preventivnega delovanja
(Vir: Kolarič, 2009)

Kadar govorimo o primarni preventivi, govorimo pravzaprav o preprečevanju nevarnosti, preden bi se lahko zgodila. V ta namen obstajajo številna zaščitna sredstva in oprema, prav tako pa so v ta namen napisani tudi številni priročniki oziroma navodila, ki govorijo o tem, kako v določeni situaciji ravnati. Glavna naloga sekundarne preventive je nadziranje varnosti in zdravja delavcev. To je potrebno vseskozi spremljati in v primeru kakršne koli ogroženosti nemudoma ukrepati. Tercialna preventiva pa je dejavnost, ki se zgodi takrat, ko se je nesreča (ali bolezen) že zgodila. Takrat je potrebno vedeti, kako v takšnih primerih ravnati (kako nuditi prvo pomoč, koga in kdaj poklicati ...). Takrat je bistveno to, da storimo vse, kar je v naši moči, da čimbolj zmanjšamo posledice poškodb ali bolezni (Kolarič, 2009, str. 59).

Ureditev omenjenih treh vrst preventivnega delovanja je natančneje določeno v mednarodnih in nacionalnih zakonskih določilih, ki si jih bomo ogledali v nadaljevanju diplomskega dela.

2.2 PREDSTAVITEV ZAKONSKE UREDITVE VARNOSTI PRI DELU V EVROPSKI UNIJI IN SLOVENIJI

Z vprašanjem zakonske ureditve varnosti pri delu se že več desetletij ukvarjajo številne mednarodne organizacije, predvsem Mednarodna organizacija dela (ILO) in Evropska unija (EU). Omenjeni mednarodni organizaciji pa pomembno vplivata na nacionalno (zakonsko) ureditev omenjenega področja. Za potrebe diplomskega dela si bomo ogledali, kako je varnost pri delu zakonsko urejena v Evropski uniji in kako je vplivala na slovensko zakonodajo (Slika 3).



Slika 3: Zakonska ureditev varnosti pri delu v Evropski uniji in Sloveniji
(Vir: Lasten)

Področje varnosti pri delu v Evropski uniji obravnavata dva ključna dokumenta, in sicer:

- I. Direktiva 89/391 in
- II. Sporočilo (COM [2004] 62) (Okvirna direktiva o varnosti in zdravju pri delu, 2016).

I. Direktiva 89/391

Direktiva 89/391 oziroma t. i. Evropska okvirna direktiva o varnosti in zdravju pri delu je bila sprejeta 12. junija 1989 in velja kot mejnik pri izboljševanju varnosti in zdravja pri delu. Ta uredba velja v vseh članicah Evropske unije, kjer narekuje minimalne varnostne standarde, vsaki članici te skupnosti pa dovoljuje, da lahko te standarde še zaostrijo (Okvirna direktiva o varnosti in zdravju pri delu, 2016).

Glavni namen te direktive je ustvariti enako raven varnosti in zdravja pri delu za vse delavce. Prav tako direktiva narekuje delodajalcem, da morajo sprejeti ustrezne preprečevalne ukrepe za večjo varnost pri delu. Vse članice so morale leta 1992 to direktivo prenesti tudi v nacionalno zakonodajo, kar je v nekaterih državah pomenilo veliko spremembo, medtem ko v drugih državah, kjer je bila zakonodaja boljše

urejena, večjih sprememb ni bilo (Okvirna direktiva o varnosti in zdravju pri delu, 2016).

II. Sporočilo (COM [2004] 62)

Sporočilo (COM [2004] 62) je leta 2004 izdala Evropska komisija z namenom, da določi, kako naj se določbe nekaterih direktiv v praksi tudi uporabljajo. Gre za naslednje določbe: 89/391 EGS (okvirna direktiva), 89/654 EGS (delovna mesta), 89/655 EGS (delovna oprema), 89/656 EGS (osebna varovalna oprema), 90/269 EGS (ročno premeščanje bremen) in 90/270 EGS (slikovni zasloni). V tem poročilu je bilo zapisano, da je zakonodaja v članicah Evropske unije prispevala k racionalizaciji in poenostavitvi nacionalnih zakonodajnih sistemov. Omenjene so bile tudi številne pomanjkljivosti, zaradi katerih so se začeli postopki za izboljšavo (Okvirna direktiva o varnosti in zdravju pri delu, 2016).

Opisana dokumenta Evropske unije, to sta Direktiva 89/391 in Sporočilo (COM [2004] 62), sta pomembno vplivala tudi na ureditev varnosti pri delu v slovenskem prostoru. Predvsem se ta vpliv kaže na vsebini dveh ključnih zakonov na omenjenem področju, in sicer:

- I. Zakon o delovnih razmerjih (ZDR) in
- II. Zakon o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD).

I. Zakon o delovnih razmerjih (ZDR)

Zakon o delovnih razmerjih določa obveznosti delavca in delodajalca. 33. člen omenjenega zakona določa, da mora delavec »... vestno opravljati delo na delovnem mestu oziroma v okviru vrste dela, za katerega je sklenil pogodbo o zaposlitvi, v času in na kraju, ki sta določena za izvajanje dela, ob tem pa mora upoštevati organizacijo dela in poslovanja pri delodajalcu« (Zakon o delovnih razmerjih, 2013, 33. člen). Kot je razvidno iz tega člena, je naloga delavca, da vestno opravlja delo, pri čemer pa upošteva temeljne značilnosti organizacije, tj. organizacijo dela in poslovanje.

Zakon določa, da mora delavec opravljati delo, ki je določeno v pogodbi o zaposlitvi, vendar pa lahko delodajalec pisno odredi delavcu začasno opravljanje drugega ustreznega dela na drugem delovnem mestu. »Ustrezno delo je tisto, za katerega delavec izpolnjuje pogoje in za katerega se zahteva enaka vrsta in raven izobrazbe, kot se zahteva za opravljanje dela, za katerega ima delavec sklenjeno pogodbo o zaposlitvi, in za delovni čas, kot je dogovorjen za delo, za katerega ima delavec sklenjeno pogodbo o zaposlitvi« (Zakon o delovnih razmerjih, 2013, 33. člen). Vidimo torej, da lahko delodajalec opravlja le tiste delovne naloge, za katere je usposobljen in po pogodbi določenem delovnem času.

Posebno poglavje tega zakona so tudi dolžnosti in pravice delavca v primeru premestitve na drugo delovno mesto. Tukaj zakon pravi, da manjši delodajalec lahko delavcu pisno odredi začasno opravljanje drugega primerne dela, vendar pa se mora zahtevati za to delo enaka stopnja izobrazbe oziroma največ eno stopnjo nižja, kot se zahteva za opravljanje dela, za katerega ima delavec sklenjeno pogodbo o zaposlitvi (Zakon o delovnih razmerjih, 2013, 33. člen). Delovni čas mora biti v tem primeru enak, kot ga je delavec imel prej po pogodbi, premestitev pa ne sme biti daljša od treh mesecev v koledarskem letu. V času premestitve na drugo delovno mesto lahko delavec, če je zanj bolje, zahteva isto plačilo, kot ga je prejemal, ko je opravljal svoje delo. Tukaj vidimo, da je delavec zaščiten in da ga delodajalec le ne more kar tako premeščati in mu ob tem po možnosti še znižati plačila.

V naslednjem odstavku sledijo dolžnosti delavca. Ta se mora držati predpisov o varnosti in zdravju pri delu ter pazljivo opravljati delo, da zavaruje svoje življenje in zdravje ter življenje in zdravje drugih oseb (Zakon o delovnih razmerjih, 2013, 35. člen). Prav tako mora delavec obveščati delodajalca o vseh spremembah podatkov, ki vplivajo na izpolnjevanje pravic iz delovnega razmerja. V primeru, da je ogroženo delavčevo življenje, zdravje ali pa obstaja nevarnost materialne škode, je delavec dolžan nemudoma obvestiti delodajalca. Dolžnost delavca je tudi ta, da se mora vzdržati vseh ravnanj, ki bi materialno ali moralno škodovala poslovnim interesom delodajalca (Zakon o delovnih razmerjih, 2013, 37. člen). Vidimo, da ima delavec precej dolžnosti, ki jih mora v prvi vrsti poznati in jih vestno tudi opravljati.

Tudi delodajalec ima številne dolžnosti, ki se jih mora držati. V prvi vrsti mora zagotoviti pogoje za varnost in zdravje delavcev v skladu s posebnimi predpisi o varnosti in zdravju pri delu. Strokovna služba, ki opravlja strokovne naloge na področju varnosti in zdravja pri delu, mora novega delavca obvestiti ob vsakem začetku opravljanja dela (Zakon o delovnih razmerjih, 2013, 45. člen). Vsem delavcem mora zagotoviti sprotno usposabljanje iz varnosti in zdravja pri delu, prav tako pa kontrolirati, če se v praksi to tudi dejansko izvaja.

II. Zakon o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD)

Z Zakonom o varnosti in zdravju pri delu ureja pravni red Republike Slovenije na področju uvajanja ukrepov za spodbujanje izboljšav varnosti in zdravja delavcev pri delu, ki temelji na Direktivi 89/391 Evropske unije.

Za potrebe diplomskega dela bom v nadaljevanju predstavil ključna vsebinska področja Zakona o varnosti in zdravju pri delu (2011), ki so:

a. Temeljna načela

Delodajalec mora v prvi vrsti zagotoviti varnost in zdravje delavcev pri delu. To lahko doseže z njihovim rednim usposabljanjem, rednim obveščanjem o nevarnostih in primernimi materialnimi sredstvi (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 5. člen). Vedno je potrebno težiti k čim večji stopnji varnosti in čim boljših pogojih za zdravje pri delu. Delodajalec mora pri načrtovanju delovnega okolja (prostori, oprema ...) zagotoviti delavcem, da so le-ti primerni za uporabo, prav tako pa mora zagotoviti, da so bili upoštevani vsi vplivi za varno in zdravo delo delavcev (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 6. člen). Prav tako mora delodajalec pri načrtovanju dela upoštevati telesne zmožnosti delavcev, saj tudi te vplivajo na varnost in zdravje pri delu (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 7. člen). Tukaj je potrebno dodati še 8. člen omenjenega zakona, ki pravi, da je delodajalec v vsakem primeru odgovoren za zdravje in varnost in zdravje pri delu delavcev (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 8. člen).

Posebno poglavje Zakona o varnosti in zdravju pri delu vsebuje 9. člen, ki govori o izvajanju ukrepov delodajalca. V prvi vrsti se mora izogibati nevarnostim. V primeru, da do nesreče kljub vsemu pride, pa jo mora obvladovati pri samem viru. Zagotoviti mora vso potrebno varovalno opremo in tako zagotoviti primerno delovno mesto. Odstraniti mora vse dejavnike, ki vsiljujejo monotono delo z vsiljenim ritmom dela, ki škodno vpliva na zdravje in varnost pri delu. Pri delitvi dela mora vsakemu posamezniku dodeliti takšno delo, ki ga bo zmožen opravljati (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 9. člen).

14. člen omenjenega zakona pravi, da zagotavljanje varnosti in zdravja pri delu delavcu ne sme povzročiti finančnih obveznosti, prav tako pa zdravstvene posledice opravljanja dela ne smejo prizadeti delavčeve plače ter posegati v njegov z delom pridobljeni materialni in socialni položaj (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 14. člen).

Med dolžnosti delodajalca spada tudi pisno obveščanje delavcev o zdravju in varstvu pri delu. Delavce mora seznaniti o vrstah nevarnosti na delovnem mestu in o varnostnih ukrepih, ki so potrebni za preprečevanje nevarnosti (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 37. člen).

Po 38. členu tega zakona mora delodajalec delavca usposobiti za varno opravljanje dela ob sklenitvi delovnega razmerja, pred razporeditvijo na drugo delo, pred uvajanjem nove tehnologije in novih sredstev za delo ter ob spremembi v delovnem procesu, ki lahko povzroči spremembo varnosti pri delu (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 38. člen). Usposabljanje ga mora glede na specifičnost delovnega mesta, v primeru sprememb pa mora delavec usposabljanje obnoviti. Na bolj

izpostavljenih rizičnih delovnih mestih mora delodajalec določiti obvezne občasne preizkuse za delavce o znanju iz zdravja in varstva pri delu.

b. Pravice in dolžnosti delavcev

Delavec ima pravico in dolžnost, da je seznanjen z varnostnimi ukrepi in ukrepi zdravstvenega varstva ter usposobljen za njihovo izvajanje. Prav tako ima delavec pravico dajati predloge, pripombe in obvestila o vprašanjih varnosti in zdravja pri delu delavcem, zadolženim za varnost in zdravje pri delu (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 49. člen).

Med dolžnosti delavca prav gotovo spada pravilna uporaba delovne in osebne varovalne opreme. Nadrejene mora delavec obvestiti o vsakršni potencialni nevarnosti, ki bi lahko ogrozila njegovo zdravje ali varnost (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 50. člen.).

Zgovoren je 51. člen omenjenega zakona, ki govori o prepovedi dela pod vplivom alkohola, drog ali drugih substanc. Tukaj jasno govori, da delavec ne sme biti pod vplivom nikakršnih substanc, prav tako pa ne sme biti pod vplivom zdravil, ki imajo učinek na njegove psihofizične sposobnosti. V takšnem primeru je potrebno delavca nemudoma odstraniti iz delovnega mesta (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 51. člen).

Delavec ima pravico odkloniti delo, če ni bil predhodno seznanjen z vsemi nevarnostmi ali škodljivostmi pri delu in sprejetimi varnostnimi ukrepi ter usposobljen za varno in zdravo delo ali če delodajalec ni zagotovil predpisanega zdravstvenega pregleda. Prav tako lahko delavec odkloni delo, če je ogroženo njegovo zdravje ali življenje, ker niso bili izvedeni predpisani varnostni ukrepi, ter zahtevati, da se nevarnost odpravi. Če delodajalec nevarnosti ne odpravi, lahko delavec zahteva posredovanje inšpekcije dela (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 52. člen).

V izrednih primerih, ko delavcu grozi neizogibna nevarnost, ima pravico zapustiti delovno mesto in ne odgovarja za nastalo škodo, razen če je ta posledica naklepne ravnanja ali pa malomarnosti (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 53. člen).

c. Kazenske določbe

Kazenske določbe, kot jih predvideva Zakon o varnosti in zdravju pri delu, se navezujejo tako na kršitve delodajalca kot delavca.¹

¹V nadaljevanju so navedene tiste kršitve delodajalca in delavca, ki se navezujejo na delovni čas in čas vožnje ter so aktualne za vsebino diplomske naloge.

Delodajalec se kaznuje z globo od 2.000 do 40.000 evrov, če ne izvaja naslednjih aktivnosti:

- ne opravlja obdobjnih preiskav škodljivosti delovnega okolja in tako ne preverja ustreznih delovnih razmer,
- ne zagotavlja varnega delovnega okolja in uporabe varne delovne opreme,
- ne določi števila delavcev oziroma pooblaščenih oseb po posebnih predpisih za njihovo izvajanje, prilagojenih naravi dejavnosti in številu zaposlenih delavcev ter upošteva druge navzoče osebe v delovnem procesu,
- ne obvesti takoj vseh delavcev, ki so ali bi lahko bili izpostavljeni resni in neposredni nevarnosti, o navzočem tveganju in varnostnih ukrepih,
- razen v izjemnih primerih in iz utemeljenih razlogov pozove delavce na delo, ko še obstaja resna in neposredna nevarnost,
- ne obvešča delavcev o varnem in zdravem delu, ali jih ne seznanja o vrstah nevarnosti v delovnem okolju in na delovnem mestu, o potrebnih varnostnih ukrepih,
- ne omogoči delavcem, da sodelujejo pri obravnavi o vseh vprašanjih, ki zadevajo zagotavljanje varnega in zdravega dela v skladu s tem zakonom in z drugimi predpisi,
- se z delavci ali njihovimi predstavniki ne posvetuje o oceni tveganja ter o vsakem ukrepu, ki lahko vpliva na varnost in zdravje pri delu,
- ne odstrani z dela, z delovnega mesta in iz delovnega procesa delavca, ki je delal ali je bil na delovnem mestu v nasprotju z določili prvega in drugega odstavka 51. člena tega zakona (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 76. člen).

Sočasno pa je določena globa od 100 do 1.000 evrov za prekršek delavca, ki:

- v skladu z navodili delodajalca ne uporablja pravilno delovne opreme in drugih sredstev vključno z varnostnimi napravami ter osebne varovalne opreme v skladu z njenim namenom in
- takoj ne obvesti delodajalca ali delavcev, ki so v izjavi o varnosti z oceno tveganja zadolženi za varnost in zdravje pri delu o vsaki pomanjkljivosti, škodljivosti, okvari ali o drugem pojavu, ki bi pri delu lahko ogrozil njegovo zdravje in varnost ali zdravje in varnost drugih oseb in
- ne sodeluje z delodajalcem in delavci, ki so v izjavi o varnosti z oceno tveganja zadolženi za varnost in zdravje pri delu, dokler se ne vzpostavijo varno delovno okolje in delovne razmere ter ne izvedejo ukrepi inšpekcije za delo (Zakon o varnosti in zdravju pri delu, 2011, 77. člen).

Na podlagi opisa zakonske ureditve varnosti pri delu je moč ugotoviti, da je področje izjemno natančno vsebinsko opredeljeno (od pravic do obveznosti ter kazni tako delodajalcev kot delavcev). Vendar se ob tem pojavlja vprašanje, kako se dejansko omenjena zakonska določila uresničujejo v neposredni praksi poklicnih voznikov.

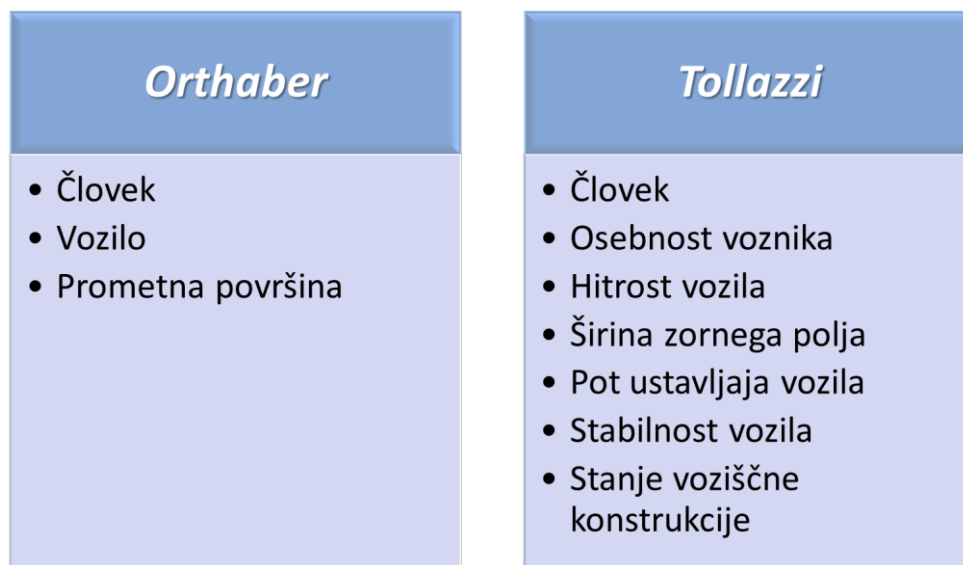
2.3 RAZUMEVANJE POJMA VARNOST V PROMETU

V sodobnem času ljudje pogosto potujemo iz kraja v kraj, pri tem pa velikokrat premagujemo ogromne razdalje. Najpogostejše prevozno sredstvo za premagovanje razdalje so avtomobili. V njih ljudje prebijemo tudi po več ur dnevno in prav zato se tudi proizvajalci avtomobilov trudijo, da bi izdelali avtomobil, ki bi bil čim boljši, čim hitrejši, čim varnejši, s čim več dodatne opreme itd. Tudi vozniki se pogosto zanašajo na to, da je njihov avtomobil tehnično izpopolnjen in zato v želji, da bi pridobili nekaj minut, nemalokrat prekoračijo dovoljene hitrosti, ne upoštevajo prometnih pravil, s tem pa tvegajo svojo varnost in varnost vseh udeleženi v prometu. Pravila so napisana z namenom in treba jih je spoštovati, saj v marsikaterem primeru lahko odločajo tudi o življenju in smrti (Kolarič, 2009, str. 6).

Težko bi rekli, da idealna prometna politika sploh obstaja. Najbrž nikoli ne bomo prišli do situacije, ko prometnih nesreč sploh ne bi bilo več, lahko pa težimo k temu, da bi se temu čim bolj približali. Da bi dosegali čim boljše rezultate na področju varnosti v prometu, je potrebno težiti k štirim osnovnim ciljem, in sicer:

1. obvladovanje prometnih tokov,
2. varovanje okolja,
3. izboljšanje prometne varnosti oziroma zmanjšanje števila prometnih nesreč,
4. nevtralizacija oziroma odpravljanje posledic deregularizacije in liberalizacije prometa (Harl, 2003, str. 3).

Uresničevanje zastavljenih ciljev je prvenstveno pogojeno z dejavniki prometne varnosti. Le-teh je veliko in jih različni avtorji različno opredeljujejo. Če si podrobneje pogledamo delitev dejavnikov po Orthaberju in Tolazziju, vidimo, da prvi navaja tri glavne, Tollazzi pa sedem (Slika 4).



*Slika 4: Dejavniki prometne varnosti po Orthaberju in Tollazziju
(Vir: Orthaber, 2006 in Tollazzi, 2002)*

Orthaber loči tri glavne skupine dejavnikov prometne varnosti, in sicer:

1. V prvi vrsti je to seveda človek, ki je lahko v prometu kot udeleženec (voznik, pešec ...) ali pa kot graditelj, vzdrževalec, ustvarjalec predpisov itd.
2. V drugo skupino dejavnikov prometne varnosti spadajo vozila, ki so lahko tehnično neustrezna ali pa se pokvarijo na cesti, s tem pa bistveno zmanjšajo varnost v prometu.
3. Tretji dejavnik prometne varnosti je okolje oziroma vsa prometna površina, vključno z njeno okolico (Orthaber 2006).

Po Tollazziju (2002) pa so najpomembnejši dejavniki prometne varnosti naslednji:

1. človek,
2. osebnost voznika in njegove psihofizične sposobnosti,
3. hitrost vozila,
4. širina zornega polja,
5. pot ustavljanja vozila,
6. stabilnost vozila v krivinah,
7. stanje voziščne konstrukcije.

Kljub temu da je Tollazzini izpostavil več dejavnikov kot Orthaber, pa so si njuni dejavniki po vsebini dokaj podobni in na podoben način je določeno njihovo delovanje. Vsi naštetih dejavniki v prometu delujejo vzajemno, in sicer na način, da je človek v vlogi voznika, vozilo kot objekt, s katerim upravljamo in okolje (cesta) kot vir informacij za voznika. Voznik upravlja z vozilom na osnovi informacij iz okolja (kar vidi in sliši) in lastne presoje. Na podlagi danih podatkov se mora v trenutku odločiti, kako bo v dani situaciji ukrepal. Pravilna odločitev je v tem primeru odvisna zgolj in

samo od sposobnosti voznika. Vidimo lahko, da je varnost v prometu ključen dejavnik prometne varnosti.

Še posebej veliko vlogo v prometu ima človek takrat, ko je v njem tudi neposredno udeležen kot voznik. V tem primeru se od njega pričakuje, da bo imel primerne psihofizične sposobnosti, s katerimi bo v vsakem trenutku pripravljen ravnati po najboljših močeh. Biti mora pozoren, stvari mora zaznavati hitro in natančno, nato pa mora, če je to potrebno, še hitreje pravilno ukrepati. To je v sodobnem času težko izvedljivo, saj se naše psihofizične sposobnosti ne razvijajo s tako hitrostjo, kot se razvija cestni promet v tehničnem in tehnološkem smislu (vedno hitrejši avtomobili, nova prometna infrastruktura ...). Mnogi menijo, da zahteve sodobnega prometa enostavno presegajo človeške sposobnosti. Seveda pa so v prometu vedno druge situacije, ki nekatere voznike hitro zmedejo in zato ne odreagirajo, kot bi bilo potrebno. Včasih se celo zgodi, da od šoka enostavno otpnejo in nesreča je v tem primeru neizbežna. S tem problemom se ukvarjajo mnogi, med njimi Harl, ki pravi, da so za slabo reagiranje voznikov krivi:

- nepoznavanje prometnih znakov in predpisov,
- nepoznavanje zakonov dinamike vožnje,
- slaba ocena oddaljenosti ostalih udeležencev v prometu in ovir,
- slaba ocena širine in višine prehoda med ovirami,
- utrujenost,
- zaspanost,
- alkohol, zdravila, mamila, kofein, nikotin (Harl, 2003, str. 21).

V želji po izboljšanju prometne varnosti na naših cestah Kolarič (2009, str. 47) predlaga tri načine za izboljšanje prometne varnosti, in sicer:

1. tehnični,
2. prisilni in
3. izobraževalni.

V okviru tehničnega načina izboljšanja prometne varnosti je predvidena gradnja bolj varnih cest oziroma odpravljanje nevarnih odsekov. Tu je pomembno tudi redno vzdrževanje, saj lahko samo dobro vzdrževane ceste zagotavljajo primerno varnost. Pod prisilnim načinom je Kolarič načrtoval uvedbo strožje zakonodaje, ki ne bi dovoljevala velikih hitrosti in bi obenem predpisovala visoke kazni za prekrškarje. Pri tretjem načinu, tj. izobraževalnem načinu, pa bi vplivali na prometno kulturo voznikov, saj bi se vozniki z izobraževanjem tudi seznanili z vsemi možnimi posledicami, ki jih lahko doletijo ob neupoštevanju prometnih predpisov (Kolarič 2009, str. 47) (Slika 5).



Slika 5: Načini izboljšanja prometne varnosti
(Vir: Kolarič, 2009, str. 47)

Za potrebe naše naloge se bomo v nadaljevanju ukvarjali s prisilnim in izobraževalnim načinom. Prvenstveno si bomo ogledali, kako je neposredno zakonsko urejeno področje varnosti v prometu (z vidika poklicnih voznikov). V empiričnem delu se bomo posvetili izobraževalnemu načinu, saj bomo z intervjuji preverili prometno kulturo poklicnih voznikov in podali predloge za izboljšanje le-te.

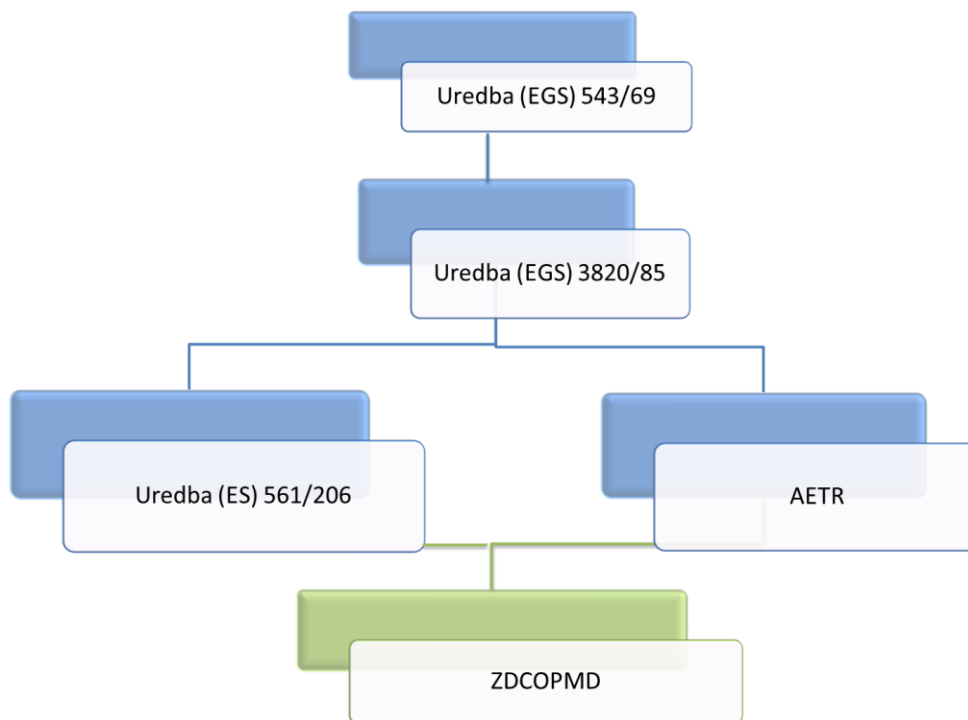
2.4 PREDSTAVITEV ZAKONSKE UREDITVE VARNOSTI V PROMETU V EVROPSKI UNIJI IN SLOVENIJI

V želji po natančnejšem vpogledu v razumevanje prakse na področju varnosti v prometu za poklicne voznike si v nadaljevanju oglejmo, na kakšen način je zakonsko urejeno omenjeno področje v Evropski uniji in Sloveniji.

Varnost v prometu za poklicne voznike urejajo štiri ključni evropski dokumenti, in sicer:

- I. Uredba (EGS) 543/69,
- II. Uredba (EGS) 3820/85,
- III. Uredba (ES) 561/2006
- IV. Act ratifying amendments to the european agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR).

Navedeni evropski dokumenti so pomembno vplivali na slovensko zakonodajo, konkretnije na Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD) (Slika 6).



*Slika 6: Ureditev delovnega časa in počitka poklicnih voznikov v dokumentih Evropske unije in Slovenije
(Vir: Lasten)*

I. Uredba (EGS) 534/69

Prva uredba, ki je postavila pravila poklicnih voznikov, je bila sprejeta že davnega leta 1969. To je bila Uredba (EGS) 534/69, ki so jo na ravni skupnosti uvedli 25. marca 1969. Njen namen je bil predvsem izboljšati varnost v cestnem prometu in pa izboljšati socialne pogoje vseh tistih, ki so tako ali drugače vključeni v cestni promet. Takrat so prvič določili pravila glede dolžine delovnega časa in tudi že glede količine obveznih počitkov. Ta uredba je veljala kar 16 let, nato pa jo je zamenjala Uredba (EGS) 3820/85, ki so jo sprejeli 20. decembra 1985 (Mobilnost in promet – Varnost v cestnem prometu, 2017).

II. Uredba (EGS) 3820/85

Uredba (EGS) 3820/85 je bila samo nadgradnja prve in lahko rečemo, da je bila bistveno boljša, saj je bila sestavljena na podlagi izkušenj, mnenj in predlogov vseh 27 držav članic. Na podlagi uredbe je bila v nadaljevanju vsebinska podlaga za sprejetje Uredbe ES 561/2006 in Act ratifying Amendments to the European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR) (Mobilnost in promet – Varnost v cestnem prometu, 2017).

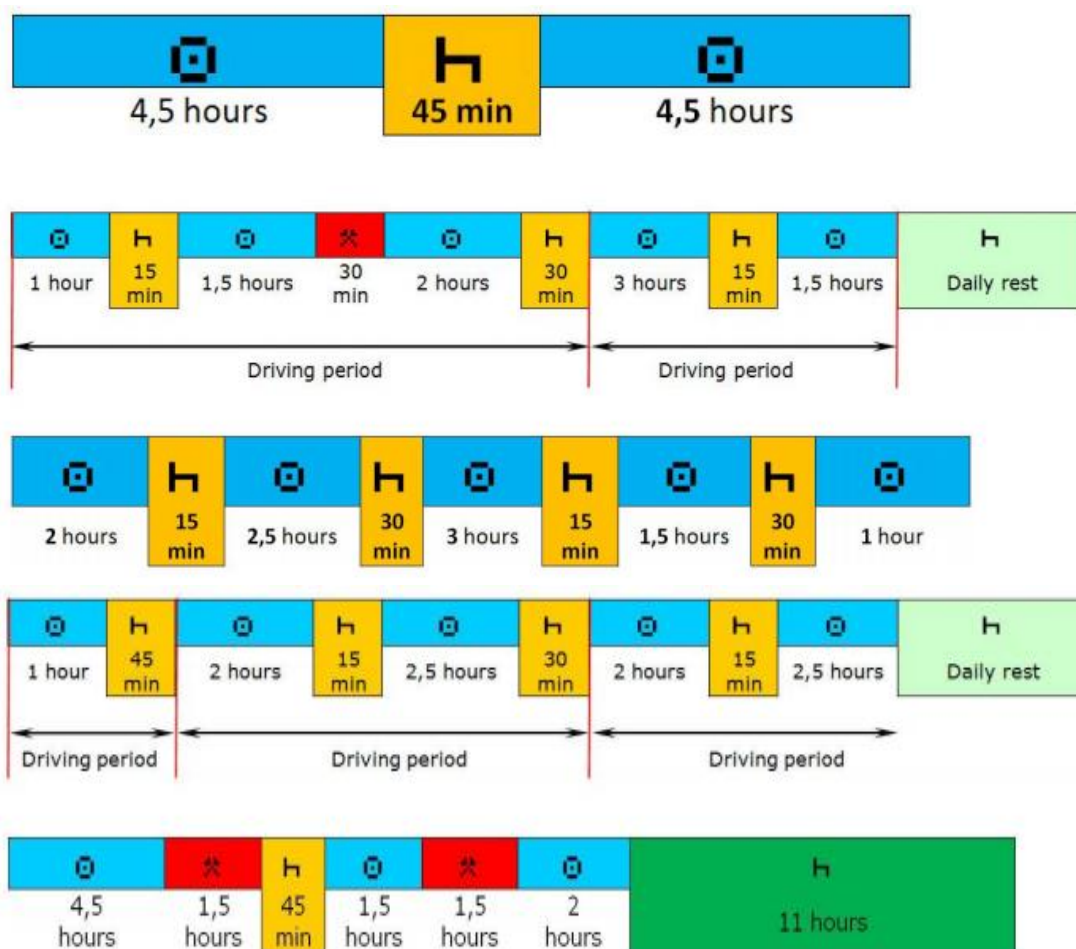
III. Uredba (ES) 561/2006

Uredba (ES) 561/2006 je bila sprejeta 11. aprila 2006 in velja še danes. Nastala je na podlagi številnih posvetovanj in predlogov, pri katerih so sodelovale tako zveneče institucije, kot so npr. Mednarodna zveza za cestni promet IRU (International Road Transport Union), Evropsko združenje mednarodnih cestnih prevoznikov AETR (Union Europeenne des Transporteurs Routiers) in konfederacija organizacij za izvrševanje v cestnem prometu (Uredba (ES) 561/2006, 2006).

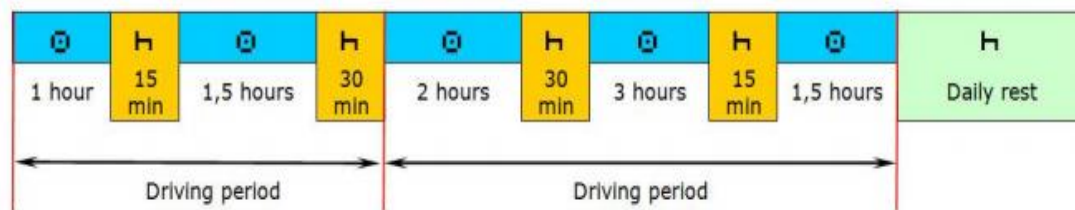
Ta uredba do potankosti določa pravila, ki se jih morajo poklicni vozniki držati. Še posebej velika pozornost je namenjena delovnemu času. Pravila striktno določajo, koliko lahko poklicni voznik vozi v enem dnevu, koliko v enem tednu in koliko v dveh tednih. Iz tega lahko izračunamo, koliko je največje še dovoljeno število prevoženih ur v enem mesecu. Določajo se minimalni počitki po določenem obdobju dela in natanko se določajo tudi kazni za vse tiste, ki se teh pravil ne držijo (Uredba (ES) 561/2006, 2006).

Po Uredbi (ES) 561/2006 lahko poklicni voznik vozi dnevno devet ur, izjemoma lahko tudi deset, vendar to največ dvakrat v tednu. Teh devet oziroma deset ur pa poklicni voznik ne sme voziti brez obveznega počitka. V enem kosu lahko vozi največ štiri ure in pol, nato mora opraviti minimalno 45 minut odmora. Odmor se lahko razdeli na dva dela, in sicer na tak način, da voznik najprej (recimo po dveh urah) opravi petnajst minut počitka in nato še po štirih urah in pol trideset minut (vedno mora biti najprej petnajst minut in šele nato trideset). Po opravljenem počitku voznik lahko nadaljuje z vožnjo, vendar spet ne več kot štiri ure in pol. V primeru, da bi se voznik odločil, da bo danes izkoristil maksimalno dovoljeno število ur vožnje, to se pravi deset, bi moral opraviti še enkrat obvezen 45 minutni odmor in šele nato bi lahko vozil še tisto eno uro, ki bi mu ostala na voljo. Tukaj je treba poudariti, da vozniku nikoli ni potrebno voziti štiri ure in pol, da bi lahko opravil obvezni počitek, ampak lahko to stori kadar koli, bistveno je samo to, da v enem kosu ne prekorači dovoljenih štirih ur in pol, kolikor jih ima na voljo (Uredba (ES) 561/2006, 2006, 6. in 7. člen).

Po končanem delovnem dnevu sledi dnevni počitek, za katerega zopet veljajo pravila. Dnevni počitek mora biti dolg vsaj enajst ur, le-tega pa lahko skrajšamo na devet ur, vendar največ trikrat v tednu. Dnevni počitek je možno tudi razdeliti na dva dela, in sicer tako, da voznik najprej opravi tri ure počitka in nato še devet ur (skupaj 12 ur). Za dnevni počitek se šteje čas, ko lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom, tega pa lahko voznik prebije v kamionu, če ima spalno kabino. Ko se mu omenjeni počitek izteče, je vozniku zopet dovoljeno voziti naprej (Uredba (ES) 561/2006, 2006, 7. člen) (Slika 7 in 8).



Slika 7: Pravilno razporejeni odmori
(Vir: Uredba (ES) 561/2006, 2006)



Slika 8: Nepravilno razporejeni odmori
(Vir: Uredba (ES) 561/2006, 2006)

Obstajajo tudi pravila, ki omejujejo delovni čas poklicnega voznika na tedenski oziroma dvotedenski ravni. Voznik lahko v enem tednu maksimalno vozi 56 ur, vendar pa je potrebno v poštev vzeti dvotedensko obdobje, saj v dveh tednih voznik ne sme voziti več kot 90 ur. To pomeni, da voznik ki je v prvem tednu izkoristil maksimalno dovoljeno število prevoženih ur (56), lahko v naslednjem tednu vozi samo še 34 ur (Uredba (ES) 561/2006, 2006, 8. člen).

Po opravljenem tedenskem delu, ki ne sme biti daljši kot 6 delovnih dni, sledi tedenski počitek. Za tedenski počitek se šteje vsak tedenski čas, ki v enem kosu znaša minimalno 45 ur in v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom. Tedenski počitek se lahko tudi skrajša in sicer vsak drugi teden na najmanj 24 ur. V primeru, da voznik skrajša tedenski počitek na še dovoljenih 24 ur, potem mora potem nadomestiti skrajšanje z enako dolgim obdobjem počitka v enem kosu pred koncem tretjega tedna po zadevnem tednu. Če voznik želi in če ima v vozilu ustrezno ležišče, lahko tudi tedenski počitek opravi v vozilu. Zaradi poenotenja izvajanja pravil je določeno, da se lahko tedenski čas počitka, ki se začne v enem tednu in se nadaljuje v naslednjem tednu, prišteje h kateremu koli od teh dveh tednov, vendar ne k obema (Uredba (ES) 561/2006, 2006, 8. člen) (Slika 9).

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
Week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3)			Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours
		4 24-hour periods					6 24-hour periods									4 24-hour periods			
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours				

S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T
week 1		Week 2						Week 3						Week 4					
Weekly rest (week 1)		Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Red. weekly rest (week 2)	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 5 hours	Weekly rest (week 3) <small>Despite the completed qualifying weekly rest, the non-weekly driving limit permits no more driving until the start of a new fixed week.</small>	Other work (*)		Driving 10 hours	Driving 9 hours	Driving 9 hours	Driving 10 hours
		4 24-hour periods					6 24-hour periods								5 24-hour periods				
Weekly driving time: 56 hours									Weekly driving time: 34 hours						Weekly driving time: 38 hours				
Two weeks driving time: 90 hours																			

		Week 1			Week 2			Week 3			Week 4			Week 5			Week 6										
S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S	M	T	W	T	F	S	S					
Weekly rest		Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 8 h	Red. weekly rest	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 8 h	Weekly rest	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 10 h	Driving 10 h	Driving 5 h	Driving 7 h	Driving 8 h	Driving 9 h	Weekly rest	Driving 10 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Driving 9 h	Red. weekly rest
		3 24-hours periods			6 24-hours periods			5 24-hours periods			6 24-hours periods			5 24-hours periods			6 24-hours periods										
Weekly driving time			Weekly driving time			Weekly driving time			Weekly driving time			Weekly driving time			Weekly driving time												
Two weeks driving time (week 1 and 2)						Two weeks driving time (week 3 and 4)						Two weeks driving time (week 5 and 6)															
Two weeks driving time (week 2 and 3)						Two weeks driving time (week 4 and 5)																					

Slika 9: Primeri pravilne porazdelitve časa vožnje in tedenskih počitkov
(Vir: Uredba (ES) 561/2006, 2006)

Kot je razvidno iz Uredbe (ES) 561/2006, le-ta celovito obravnava tematiko porazdelitve delovnega časa in počitka poklicnih voznikov. Kljub celovitosti obravnavane tematike pa se dopolnjuje z naslednjim zakonom Evropske unije, tj. Act ratifying Amendments to the European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR).

IV. Act ratifying amendments to the european agreement concerning the work of crews of vehicles engaged in international road transport (AETR)

Act ratifying Amendments to the European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR) je zakon o ratifikaciji sprememb Evropskega sporazuma o delu posadk na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze. Zakon je bil na mednarodni ravni sprejet 1. julija 1970 v Ženevi (AETR, 1970).²

12. člen tega dokumenta določa, da morajo vse države članice te pogodbe sprejeti ukrepe, s katerimi lahko zagotovijo upoštevanje določb tega dokumenta. To lahko storijo z ustreznimi pregledi, tako na terenu kot tudi na sedežih podjetij. Zavezujejo se tudi, da si bodo medsebojno pomagale, in sicer tako, da si redno pošiljajo vse razpoložljive informacije o kršitvah tega sporazuma in o višini kazni, ki jo dodelijo vsem kršiteljem. Tudi v primeru, da pri cestni kontroli ustavijo voznika, ki ni iz njihove države (ampak iz druge podpisnice pogodbe), in za katerega utemeljeno sumijo, da je kršil omenjeni zakon, vendar se tega na samem mestu ne da preveriti, se države podpisnice tega dokumenta zavezujejo, da si medsebojno pomagajo pri razjasnitvi situacije. V tem primeru opravijo pregled na sedežu podjetja tisti pristojni organi, iz katere države prihaja kršitelj (AETR, 1970, 12. člen).

Neposredno se z dolžino trajanja vožnje ukvarja 6. člen. Voznik lahko dnevno vozi največ 9 ur, vendar ne več kot 4 ure in pol v enem kosu, dvakrat tedensko pa mu je dovoljeno voziti tudi 10 ur. V enem tednu lahko maksimalno vozi 56 ur, v katerih koli zaporednih dveh tednih pa ne sme preseči maksimalno dovoljenih 90 ur (AETR, 1970, 6. člen).

Najkrajši počitek po maksimalno prevoženih štirih urah in pol znaša 45 minut, ki pa ga lahko voznik razdeli na tri dele po 15 minut. V tem času voznik ne sme opravljati nobenega drugega dela (AETR, 1970, 7. člen).

²V Državnem zboru Republike Slovenije je bil sprejet 7. marca 2006 na pobudo ministrstva za zunanje zadeve in ministrstva za promet. 6. aprila 2006 je bil nato tudi uradno objavljen, v veljavo pa je stopil 21. aprila 2006, ko ga je podpisal predsednik Janez Drnovšek (Zakon o ratifikaciji sprememb Evropskega sporazuma o delu posadk na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze, 2006).

Tudi 8. člen tega zakona govori o obveznih počitkih. Dnevni počitek znaša 11 zaporednih ur, vendar se lahko skrajša na 9 ur, vendar samo trikrat tedensko. Ob tem je potrebno paziti, da se na dvotedenski ravni ne preseže 90 dovoljenih ur vožnje. V primeru, da dnevni počitek ni bil skrajšan, ga lahko voznik razdeli na dva ali tri dele, vendar pa mora biti v tem primeru najkrajše obdobje počitka najmanj 8 ur, celoten počitek pa se podaljša na 12 ur. V primeru, ko gre za kombinirani prevoz (cestno–železniški, cestno–pomorski ...), se lahko prekine samo enkrat, ni pa pomembno, ali je to pred vkrcanjem na ladjo ali vlak, ali pa potem, v vsakem primeru pa mora voznik v obeh delih počitka imeti dostop do spalne kabine. Tukaj je pomembno tudi to, da se čas, ki je prebit na ladji ali vlaku, ne šteje v dnevni počitek (AETR, 1970, 8. člen).

Izjemno pomemben je 9. člen omenjenega zakona, ki pravi, da lahko voznik v izjemnih primerih tudi prekorači dovoljen delovni čas, vendar pa to le takrat, kadar drugače ne more prispeti do primerne počivališča. Ob tem je potrebno poudariti, da lahko to stori le v primeru, da s tem ni ogrožena varnost v prometu. V primeru, da to stori, mora voznik na seznam opravljenih nalog svoje dejanje tudi napisati in ga utemeljiti (AETR, 1970, 9. člen).

Področje delovnega časa in počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih v Sloveniji obravnava Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (ZDCOPMD), ki izhaja iz uredbe Evropske unije Uredba ES561/2006 in se navezuje na AETR. ZDCOPMD je namreč ključni zakon, ki obravnava tematiko delovnega časa poklicnih voznikov in je bil sprejet 28. julija 2005, v veljavo pa je stopil 5. avgusta 2005 (ZDCOPMD, 2005).

ZDCOPMD je sestavljen iz naslednjih ključnih elementov, ki so pomembni za potrebe diplomskega dela:

- splošne določbe,
- delovni čas in
- kazenske določbe.

1. Splošne določbe

ZDCOPMD v 3. členu natanko definira vse tiste izraze, ki se v cestnem prometu najpogosteje uporabljajo. Med njimi je potrebno izpostaviti naslednje:

- Delovni čas – je čas od začetka do zaključka dela, ko je delavec na razpolago delodajalcu, ne glede na to, ali voznik vozi, naklada, razklada, čisti vozilo ali pa opravlja kakšna druga administrativna in podobna dela, skratka, vsak čas, ko voznik ne more prosto razpolagati s svojim časom.

- Čas razpoložljivosti – je čas, ko se od delavca ne zahteva, da mora biti na svojem delovnem mestu, vendar pa mora biti pripravljen, da prevzame delo v trenutku, ko ga pokličejo. V to rubriko spada tudi čas, ko se voznik prevaža s trajektom, vlakom ali pa ureja dokumentacijo na mejnih prehodih.
- Delo ponoči – je vsako delo, ki se opravlja med 23. in 6. uro zjutraj (ZDCOPMD, 2005, 3. člen).

II. Delovni čas

Ta zakon v 4. členu govori, da se lahko tedenski delovni čas poveča na največ 60 ur, vendar samo v primeru, da v štirih zaporednih mesecih ne preseže tedenskega povprečja 48 ur. V primeru, da voznik opravlja delo za več delodajalcev, se njegov delovni čas pri vseh delodajalcih sešteva (ZDCOPMD, 2005, 4. člen).

Tudi odmori so tukaj jasno določeni. Zakon namreč pravi, da morajo vsi, ki opravljajo mobilno dejavnost v cestnem prometu po največ šestih urah dela opraviti minimalno 30 minutni odmor oziroma po devetih urah dela 45 minutni odmor (ZDCOPMD, 2005, 5. člen).³

Omejen je tudi skupni delovni čas v primeru, da je voznik opravljal delo ponoči. To se skrajša na največ 10 delovnih ur, vendar samo tedaj, ko je voznik opravljal nočno delo štiri ure ali več. Pri nočnem delu so delavci upravičeni tudi do primerne plačila, ki pa ne sme biti takšno, da bi kakor koli ogrožalo varnost v prometu (ZDCOPMD, 2005, 7. člen).

III. Kazenske določbe

Za poklicne voznike je najpomembnejši 37. člen omenjenega zakona, ki natanko definira posamezno prekoračitev in tudi jasno določa višino kazni. Višine kazni so namenjene tako voznikom kot tudi samostojnim podjetnikom oziroma pravnim osebam, ki se ukvarjajo s prevozno dejavnostjo (ZDCOPMD, 2005, 37. člen).

Po tem členu se podjetniku za prekoračitev dnevnega delovnega časa za največ do ene ure dodeli kazen v višini 200 evrov, v primeru prekoračitve delovnega časa do največ dve uri, kazen znaša 300 evrov. Če je prekršek še večji od dveh prekoračenih ur (vendar ne več, kot 4.5 ure), pa se kršitelju dodeli kazen 180 evrov za vsako prekoračeno delovno uro. Predpisana je tudi kazen za tiste, ki dnevni delovni čas prekoračijo za več kot 4.5 ure. Ti kršitelji morajo plačati globo v višini 210 evrov za vsako začetno uro prekoračitve (ZDCOPMD, 2005, 37. člen)

³Tukaj je še posebej napisano, da to velja le v primeru, če Uredba Sveta 3820/85/EGS, ali AETR ne zagotavljata večjega varstva (ZDCOPMD, 2005, 5. člen).

Za voznike so predpisane kazni nekoliko nižje, vendar še vedno ostre. V primeru prekoračitve dnevnega delovnega časa do največ ene ure mora voznik plačati kazen 40 evrov, če pa se ta prekoračitev podaljša od ene do največ dveh ur, se kazen dvigne na 100 evrov. Če je prekoračitev še večja od dveh ur, se za vsako prekoračeno delovno uro dodeli kazen 60 evrov za vsako začetno prekoračeno uro. V primeru hudih kršitev, ko voznik prekorači dnevni delovni čas za več kot štiri ure in pol, je predpisana kazen 70 evrov za vsako začetno prekoračeno delovno uro (ZDCOPMD, 2005, 37. člen).

Tudi za prekoračitve dovoljenega tedenskega časa vožnje so kazni zelo visoke. Podjetnik ali pravna oseba, ki se ukvarja s prevozno dejavnostjo, mora za prekoračitev do največ štirih ur plačati kazen v višini 200 evrov, če pa je ta prekoračitev večja od štirih in manjša od devetih ur, se ta kazen poveča na 600 evrov. Prekoračitev od devet pa do štirinajst ur se kaznuje s kaznijo 150 evrov za vsako začeto uro, za najhujše kršitelje, ki prekoračijo dovoljeni tedenski čas vožnje za več kot 14 ur, pa se dodeli kazen v višini 180 evrov za vsako začetno prekoračeno uro (ZDCOPMD, 2005, 37. člen).

Voznikom so tudi tukaj predpisane nekoliko nižje, a kljub temu visoke kazni. Če voznik prekorači tedenski čas vožnje za največ štiri ure, mora plačati kazen 40 evrov, če pa se ta prekoračitev poveča na 9 ur, pa se tudi kazen poveča na 200 evrov. Če je prekoračitev daljša od 9 ur in krajša od 14 ur, se kazen poveča na 50 evrov za vsako začetno uro. Najhujšim kršiteljem, ki prekoračijo tedenski čas vožnje za več kot 14 ur, tudi tukaj ni prizanešeno, saj morajo v tem primeru plačati kazen v višini 60 evrov za vsako začetno uro (ZDCOPMD, 2005, 37. člen).

Visoke kazni so zagrožene tudi za tiste kršitelje, ki skrajšajo dnevni čas počitka. Podjetnik ali pravna oseba, ki se ukvarja s prevozno dejavnostjo, mora plačati 200 evrov, če je delovni čas skrajšal do največ ene ure. Če je le tega skrajšal za več kot uro in manj kot 2.5 ure, se njegova kazen poveča na 300 evrov. V primeru, da je dnevni čas počitka skrajšal za več kot 2.5 ure in ne več kot 6.5 ure, se njegova kazen poveča na 180 evrov za vsako začeto uro skrajšanja. Za vse najhujše kršitelje, ki dnevni čas počitka skrajšajo za več kot 6.5 ure, pa je predpisana kazen 210 evrov za vsako začeto uro skrajšanja (ZDCOPMD, 2005, 37. člen).

Če voznik skrajša dnevni čas počitka za največ eno uro, se mu dodeli kazen v višini 40 evrov. Če se ta poveča na največ dve uri in pol, se tudi kazen poveča na 100 evrov. V primeru, da voznik skrajša dnevni čas počitka za več kot dve uri in pol, vendar ne več kot 6 ur in pol, se mu dodeli kazen 60 evrov za vsako začeto uro skrajšanja. Tukaj so še tisti najhujši kršitelji, ki skrajšajo dnevni čas počitka za več kot 6 ur in pol. Za njih je zagrožena kazen 70 evrov za vsako začeto uro skrajšanja (ZDCOPMD, 2005, 37. člen).

Zgovoren je 37.c člen, ki pravi, da se samostojnega podjetnika ali pravno osebo, ki se ukvarja s prevozništvom, kaznuje z globo od 2500, pa vse do 7500 evrov, če plačilo voznikom pogojuje s prevoženimi kilometri ali pa s količino prevoženega blaga (ZDCOPMD, 2005, 37. člen).

40.b člen govori o hudih kršitvah, za katere je zagrožena kazen od 4.000 pa vse do 8.000 evrov. Tolikšno kazen si lahko prisluži samostojni podjetnik ali pravna oseba, ki se ukvarja s prevozno dejavnostjo, če voznik v njegovem podjetju vozi brez voznikove kartice, vozi s tujo voznikovo kartico, jih ima mogoče celo več ali pa je bila ta kartica izdana na podlagi lažnih podatkov. Za tovrstne prekrške je za voznika zagrožena kazen v višini 250 evrov (ZDCOPMD, 2005, 40.b člen).

Za voznike so pomembni podatki v 40.c členu, kjer piše, da mora voznik plačati kazen 40 evrov za vsako začetno 24–urno obdobje kršitve, če uporablja umazane ali pa poškodovane tahografe (ali voznikovo kartico), vendar samo v primeru, da se podatki še kljub temu dajo prebrati. Če pa niti teh ni moč prebrati, mora voznik plačati kar 250 evrov kazni za vsako začetno 24–urno obdobje kršitve (ZDCOPMD, 2005, 40.c člen).

Ostane še 40.č člen, kjer zakon pravi, da mora samostojni podjetnik ali pravna oseba, ki se ukvarja s prevozno dejavnostjo plačati od 6.000 pa vse do 24.000 evrov kazni v primeru, da je namensko uničil podatke, napisane na tahografskem lističu ali voznikovi kartici. Enaka kazen ga čaka tudi v primeru, da je uporabljal magnet, s katerim je zatajil ali uničil podatke (ZDCOPMD, 2005, 40.č člen).

Na podlagi zapisanega v ZDCOPMD lahko vidimo željo zakonodajalca po izrazito natančnem zapisu obveznosti tako poklicnih voznikov kot tudi njihovih delodajalcev pri vožnji in posledic, ki bi sledile iz kršitve zakona. Obseg in vrste bodo prikazane v naslednjem poglavju.

2.5 PRIKAZ STATISTIČNIH PODATKOV O KRŠITVAH PROMETNIH PREDPISOV POKLICNIH VOZNIKOV

V želji po celovitem prikazu statističnih podatkov o kršitvah prometnih predpisov s strani poklicnih voznikov je potrebno uvodoma izpostaviti, da se (ne)posredno s spremljanjem varnosti poklicnih voznikov v cestnem prometu ukvarjajo trije državni organi v Republiki Sloveniji, in sicer:

1. Policija,
2. Inšpekcija za cestni promet in
3. Finančna uprava Republike Slovenije.

Kljub temu da se z omenjeno tematiko ukvarjajo (ne)posredno trije organi, pa le-ti ne objavljajo sistematično, ampak sistematično spremljajo in objavljajo statistične podatke o kršitvah cestnoprometnih predpisov na splošno za vse voznike v Sloveniji. Podatki, ki se nanašajo na poklicne voznike, pa se pojavljajo občasno, predvsem ob akcijah organov, in so najpogosteje starejšega datuma.

Če si uvodoma ogledamo statistične podatke o kršitvah cestnih predpisov v Sloveniji v zadnjih petih letih (2011–15⁴), lahko vidimo, da je bilo po podatkih policije največ kršitev v letu 2011, najmanj pa v naslednjem letu. Kljub temu da se je število kršitev med leti 2012 in 2013 povečalo, pa je spodbuden podatek, da je število kršitev prometnih predpisov v zadnjih dveh letih v upadu. V obdobju zadnjih petih let so vozniki najpogosteje kršili Zakon o pravilih cestnega prometa, in sicer v letu 2015 v 87,83 % glede na vse kršitve. Po pogostosti mu sledi Zakon o motornih vozilih. Tukaj je bilo kršitev 5,58 %. Na tretjem mestu, z 2,49 %, je Zakon o cestah. Na četrtem mestu je Zakon o voznikih, ki je v letu 2015 dosegel 1,74 %. Zakon, ki smo mu v teoretičnem delu posvetili največ pozornosti, tj. Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi, se je po pogostosti pojavil na petem mestu. Z manj kot 1 % pogostostjo v letu 2015 pa so se pojavili naslednji zakoni: Zakon o javnih cestah, Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu, Zakon o prevozi v cestnem prometu in Zakon o prevozu nevarnega blaga (Letno poročilo o delu policije za 2011, 2013 in 2015) (Tabela 1).

Ko se ustavimo ob podatkih o kršitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (ZDCOPMD), lahko vidimo, da se vrednosti letnih kršitev gibljejo med 4.276 in 3.105. Največ kršitev je bilo v letu 2011, najmanj pa v zadnjem letu, tj. 2015. Največji upad kršitev je bilo zaznati med letoma 2011 in 2012, ko se je indeks zmanjšal za 0,24. Prav tako je bil negativen indeks med leti 2014 in 2015, in sicer 0,84. V ostalih letih je vrednost indeksa nekoliko presegala 1,00, kar pomeni, da se je število kršitev zakona povečalo (Letno poročilo o delu policije za 2011, 2013 in 2015).

⁴Podatki za leto 2016 še niso objavljeni in javno dostopni.

	2011	2012	2013	2014	2015
Zakon o pravilih cestnega prometa	333.228	233.218	267.413	286.653	251.078
Zakon o motornih vozilih	8.940	15.912	21.072	18.987	15.947
Zakon o cestah	2.535	5.177	7.420	9.530	7.119
Zakon o voznikih	4.451	6.385	7.391	5.578	4.979
Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih	4.276	3.269	3.362	3.689	3.105
Zakon o javnih cestah	1.059	720	1.1014	1.166	1.020
Zakon o obveznih zavarovanjih v prometu	875	632	682	481	456
Zakon o prevozih v cestnem prometu	130	127	104	94	83
Zakon o prevozu nevarnega blaga	42	41	65	66	52
SKUPAJ	357.547	267.493	320.536	328.258	285.854

*Tabela 1: Statistični podatki o kršitvah zakonov na področju cestnega–prometna
(Vir: Letno poročilo o delu policije za 2011, 2013 in 2015)*

V nadaljevanju si oglejmo neposredno vsebino kršitev poklicnih voznikov treh zakonov, ki se navezujejo na varnost v cestnem prometu, in sicer:

1. Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP)
2. Zakon o varnosti v cestnem prometu (ZVCP) in
3. Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD).

Zadnji podatki Prometnega inšpektorata Republike Slovenije, ki so javno dostopni in vključujejo podatke le o poklicnih voznikih, so nekoliko starejšega datuma in izhajajo iz leta 2005 in 2006. Pričujoči podatki so nastali kot Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov (2006).

1. Zakon o prevozih v cestnem prometu (ZPCP)

V letu 2005 je bila najpogostejša kršitev (50,18 %) Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP) kršitev notranjih kontrol, slednje je pomenilo, da v avtoprevoznih podjetjih niso imeli vzpostavljenega sistema spremljanja dela poklicnih voznikov. V

prvi polovici naslednjega leta je bilo kršitev 76, kar pomeni, da bi ob enaki pogostosti dosegli v celotnem letu nekoliko višji rezultat kot v letu 2005. Po pogostosti je bila v letu 2005 druga najpogostejša kršitev (41,88 %) povezana s postajami in parkirišči oziroma z bivanjem in nastanitvijo poklicnih voznikov. Ta vrsta kršitev je enormno narasla v naslednjem letu, saj se je v polovici leta več kot podvojila in bila najpogostejša kršitev (61,78 %) v letu 2006. Najredkejša kršitev Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP) je bila povezana z ukrepi ob krizi na trgu oziroma z zakonsko ureditvijo t. i. kabotaže, tj. prevoz potnikov ali blaga med posameznimi kraji v Republiki Sloveniji, ki ga opravlja tuji prevoznik oziroma prevoz potnikov ali blaga med posameznimi kraji v drugi državi, ki ga opravlja domači prevoznik. Tovrstnih prekrškov je bilo v letu 2005 le 7,94 % oziroma 4,44 % v letu 2006 (Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov, 2006) (Tabela 2).

	1.1.–30.12.2005	1.1.–30.6.2006
1. Ukrepi ob krizi na trgu	22	10
2. Postaje in parkirišča	116	139
3. Notranja kontrola	139	76
SKUPAJ	277	225

Tabela 2: Statistični podatki o kršitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu (ZPCP)

(Vir: Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov, 2006)

2. Zakon o varnosti v cestnem prometu (ZVCP)

Po podatkih Prometnega inšpektorata Republike Slovenije je bilo kršitev Zakona o varnosti v cestnem prometu (ZVCP) v letu 2005 izjemno malo, in sicer 5. Od tega je bila ena kršitev povezana z izvedbo izrednega prevoza. Nekoliko več kršitev (4) pa je bilo kršitev delovanja tahografa. V slednjih primerih je šlo predvsem za nezakonito izklapljanje tahografa (Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov, 2006) (Tabela 3).

	1.1.–30.12.2005
1. Izvedba izrednega prevoza	1
2. Delovanje tahografa	4
SKUPAJ	5

Tabela 3: Statistični podatki o kršitvah Zakona o varnosti v cestnem prometu (ZVCP)

(Vir: Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov, 2006)

3. Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD)

Podobno, kot smo lahko ugotovili za kršitev Zakona o varnosti v cestnem prometu (ZVCP), lahko ugotovimo, da je tudi v tem primeru Prometni inšpektorat Republike Slovenije zaznal v letu 2005 in 2006 izjemno malo kršitev Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD). V letu 2005 je bilo zaznanih le 9 kršitev, in sicer od tega sta se pojavila 2 primera, ko poklicni vozniki niso ustrezno upoštevali potrebnega časa počitka med vožnjo in 7 primerov, ko ni bilo delovanje tahografa brezhibno. Zaskrbljujoč je porast kršitev v letu 2006. V prvi polovici leta je število prekoračitev časa vožnje naraslo iz 2 na 31, v celotnem letu bi ta vrednost znašala okoli 60 kršitev. Število kršitev zaradi napačnega delovanja tahografa pa je iz 7 v letu 2005 narasla na 18 v prvem polletju 2006. Vidimo lahko, da bi ob enakem trendu rasti, bilo število kršitev nepravilnega delovanja tahografa okoli 35 (Tabela 4). Zanimivo je prikazane podatke primerjati s podatki v Tabeli 4 s podatki v Tabeli 1. Vidimo, da so vrednosti v Tabeli 1, ki kažejo kršitve Zakona o varnosti v cestnem prometu (ZVCP) izrazito višje kot v primeru Tabele 4, kar kaže na dejstvo, da se policija v zadnjih letih izraziteje srečuje s kršitvami omenjenega zakona v primerjavi s Prometnim inšpektoratom Republike Slovenije (Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov, 2006).

	1.1.–30.12.2005	1.1.–30.6.2006
1. Prekoračitev časa vožnje	2	31
2. Delovanje tahografa	7	18
SKUPAJ	9	49

Tabela 4: Statistični podatki o kršitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (ZDCOPMD)

(Vir: Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov, 2006)

V omenjenem poročilu medresorske skupine je moč zaslediti podrobnejšo vsebinsko analizo o kršitvah cestnoprometnih predpisov, ki jo je pripravila policija. Po podatkih policije je bila v letih 2005 in prvi polovici leta 2006 najpogostejša kršitev neustrezna hitrost poklicnih voznikov (okoli 30 % vseh kršitev). Ob tem je zanimiv podatek, da je tovrstnih kršitev okoli 10.000 na letni ravni. Po pogostosti je bila druga najpogostejša kršitev v letu 2005 prav nespoštovanje časa trajanja vožnje oziroma neupoštevanje potrebnega počitka. Tovrstnih kršitev je bilo v letu 2005 3,58 %. V prvi polovici naslednjega leta pa je ta vrednost drastično padla, in sicer na 0,02 %. Ob tem je zanimivo, da je vrednost za leto 2005 (1.129) bistveno manjša, kot smo jo lahko zasledili za leto 2011 in je predstavljena v Tabeli 4, kjer je bila presežena vrednost 4.000 kršitev Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (ZDCOPMD). Pri tem so prednjačile kršitve, povezane prav z delovnim časom in s potrebnim počitkom. Poročilo za leti 2005 in 2006 sta pokazali, da je tretja najpogostejša kršitev povezana s tehnično brezhibnostjo vozil. Tovrstnih kršitev je okoli 3,00 %. Po pogostosti pa sledijo kršitve, povezane z vožnjo pod vplivom alkohola ali drog (okoli 2,10 % vseh kršitev), neustrezno obtežitvijo tovora (med 2,10% in 1,20 % vseh kršitev) in neustrezno dokumentacijo poklicnih voznikov (okoli 1,75 % vseh kršitev). Najredkeje zaznana kršitev pa je bila povezana s kršenjem omejitve prometa (med 1,49 % in 0,91 % vseh kršitev). Ob tem je potrebno izpostaviti kategorijo ostalih kršitev, ki niso sodile v nobeno od navedenih rubrik. Tovrstnih kršitev je bilo več kot polovico vseh kršitev (med 55,52 % in 62,74 %) (Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov, 2006) (Tabela 5).

	1.1.–30.12.2005	1.1.–30.6.2006
1. Tehnična brezhibnost vozil	876	717
2. Omejitev prometa	469	200
3. Vpliv alkohola ali drog	660	465
4. Hitrost	9.664	6.128
5. Tovor	665	261
6. Dokumentacija	547	389
7. Čas trajanja vožnje	1.129	4
8. Ostale kršitve	17.484	13.748
SKUPAJ	31.494	21.912

Tabela 5: Statistični podatki o kršitvah cestnoprometnih predpisov s strani poklicnih voznikov

(Vir: Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov, 2006)

Na podlagi pregledanih statističnih podatkov lahko poglavje zaključimo z dvema ključnima ugotovitvama. Na eni strani lahko na podlagi podatkov iz leta 2005 in 2006 izpostavimo, da je kršitev časa trajanja vožnje poklicnih voznikov med zelo pogostimi oblikami storjenih prekrškov poklicnih voznikov. Na drugi strani pa podatki med leti 2011 in 2015 kažejo, da je kršitev Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD) zelo veliko.

3 EMPIRIČNI DEL

3.1 OPIS METODOLOGIJE RAZISKOVANJA

V uvodu diplomskega dela smo zapisali, da bomo zasledovali naslednja dva empirična cilja:

1. Empirično raziskati poznavanje Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozihi (ZDCOPMD).
2. Empirično raziskati pogostost in razloge za kršitev omenjenega zakona.

V skladu z željo po uresničitvi omenjenih ciljev diplomskega dela smo oblikovali naslednja raziskovalna vprašanja, ki jih bomo natančneje predstavili v interpretaciji rezultatov empirične raziskave:

1. Do kakšne mere poklicni vozniki poznajo vsebino pravil poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov?
2. Kako pogosto se sindikati in poklicni vozniki srečujejo s kršitvami glede počitka pri vožnji?
3. Kakšni so po mnenju sindikata in poklicnih voznikov razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?
4. Na kakšen način bi sindikati in poklicni vozniki izboljšali varnost pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?

Za potrebe empiričnega dela smo izvedli strukturiran intervju, ki je obsegal pet vsebinskih področij:

1. Ureditev varnosti pri delu.
2. Poznavanje ZDCOPMD.
3. Pogostost kršitev potrebnega časa za počitek med vožnjo.
4. Razlogi za omenjeno kršitev.
5. Načini izboljšanja obstoječega stanja.

V intervju je bilo vključenih šest oseb, in sicer:

- predstavnik Sindikata poklicnih voznikov Slovenije,
- pet poklicnih voznikov.

Intervjuvani poklicni vozniki so bili izbrani načrtno, in sicer na podlagi poznanstva in njihovih delovnih izkušenj. Predstavnik Sindikata poklicnih voznikov Slovenije pa je bil določen na podlagi dopisa, ki sem ga posredoval sindikatu in jih poprosil za kontakt najbolj kompetentne osebe.

Intervjuvanje je bilo izvedeno neposredno s posameznim intervjuvancem v mesecu novembru in decembru 2016, v obsegu med 20 in 30 minut na intervjuvanca.

Odgovore interjuvancev smo posneli z diktafonom in jih obdelali na naslednji način:

- prepis in urejanje odgovorov,
- iskanje ključnih besed v odgovorih,
- primerjanje podobnih ključnih besed,
- izpeljava skupnih ugotovitev in
- predstavitev ugotovitev v besedni in grafični obliki (Slika 10).



*Slika 10 : Faze izvedbe kvalitativne raziskave
(Vir: Lasten)*

Uvodoma smo vse odgovore interjuvancev poslušali in jih pretipkali v Wordov dokument ter odstranili vse nepotrebne medmete oziroma druge glasovne znake (Priloga 1–6). Po prepisu odgovorov interjuvancev smo še enkrat podrobno prebrali njihove odgovore in v njihovih odgovorih poiskali ključne besede. Ključne besede smo razvrstili glede na vprašanja in interjuvance v Excelovo tabelarično obliko (Tabela 6 in 7). Na podlagi primerjave ključnih odgovorov smo oblikovali prikaz in interpretacijo rezultatov, ki sledi v nadaljevanju diplomskega dela.

	Predstavniki sindikata
1. vprašanje: Na kakšen način vaš sindikat skrbi za varnost poklicnih voznikov pri delu?	<ul style="list-style-type: none"> - Spletna stran - FB stran - Okrogle mize - Telefonski klici
2. vprašanje: Kako pogosto se srečujete s kršitvami poklicnih voznikov glede počitka pri vožnji?	<ul style="list-style-type: none"> - Veliko kršitev - Niso hude
3. vprašanje: Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?	<p><i>Razlogi za kršitev voznika:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Iskanje prostora na počivališču - Odmik vozila zaradi kontrolnih organov - Časovni rok - Plačilo po kilometru – zaslužek <p><i>Razlogi za kršitev delodajalca:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Časovni rok - Prepeljati čim več tovora
4. vprašanje: Ali je po vašem mnenju področje počitka pri vožnji ustrezno zakonsko urejeno?	<ul style="list-style-type: none"> - Dobro mišljeno - Nedorečeno / preveč ohlapno v praksi - Različne razlage - Pomanjkanje znanja - Pomanjkanje kolektivne pogodbe - Neupoštevanje specifik vožnje poleti in pozimi - Neredno vzdrževanje vozil
5. vprašanje: Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?	<ul style="list-style-type: none"> - Plačilo po dejanskih urah dela - Enako plačilo za enako delo - Določitev smiselnih terminov - Zdravi delovni pogoji - Zavedanje pravic poklicnih voznikov - Odločna in natančna kontrola inšpektorjev - Periodična izobraževanja poklicnih voznikov

*Tabela 6: Ključne besede intervjuvanega predstavnika Sindikata poklicnih voznikov Slovenije
(Vir: Lasten)*

	Poklicni vozniki
1. vprašanje: Ali lahko poveste, kako dobro poznate pravila poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov in na kakšen način ste se seznanili z njimi?	<ul style="list-style-type: none"> - Dobro poznavanje - vsakoletno predavanje - izpit za Kodo 95 - CPP - NPK - razpravljanje s kolegi
2. vprašanje: Kako imate v vašem podjetju urejeno varnost pri delu, predvsem z vidika delovnega časa oziroma počitka pri vožnji?	<ul style="list-style-type: none"> - Ni urejeno - Usposabljanja iz varnosti pri delu - Pri počitku prepuščeni sami sebi
3. vprašanje: Kakšno je vaše mnenje o pogostosti kršitev počitka med vožnjo pri vas oziroma vaših sodelavcih?	<ul style="list-style-type: none"> - Občasno - Se dogajajo – plača - Načeloma se držim - Redno počnejo in v hujši obliki – denar - Kršijo se pogosto – dobiček
4. vprašanje: Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?	<p><i>Razlogi za kršitev voznika:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pravočasna dostava - Višje plačilo - Pomanjkanje socializacije - Pogrešanje domačih - Adrenalin <p><i>Razlogi za kršitev delodajalca:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Pritisk dobaviteljev - Dobiček - Prenizke kazni - Pohlep

5. vprašanje: Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?	<ul style="list-style-type: none"> - Plačilo voznika po dnevnicah - Delodajalec kot plačnik kazni - Sankcionirati pritisk na voznike - Strožje sankcije (na cesti in podjetjih) - Voznik ni strošek - Pošteno plačilo - Dodatno izobraževanje za voznike in policiste - Odvzem vozniškega izpita za kršitelje
--	---

*Tabela 7: Ključne besede intervjuvanih poklicnih voznikov
(Vir: Lasten)*

3.2 PRIKAZ REZULTATOV RAZISKAVE

Kot smo navedli v predhodnem poglavju smo izvedli intervju z dvema skupinama, in sicer:

- s predstavnikom Sindikata poklicnih voznikov Slovenije in
- s poklicnimi vozniki.

Obema skupinama smo postavili pet različnih vprašanj o delovnem času in počitku poklicnih voznikov Slovenije. V nadaljevanju bomo ločeno prikazali povzetke odgovorov predstavnika sindikatov in poklicnih voznikov na zastavljena vprašanja.

Predstavniki Sindikata poklicnih voznikov nam je podal naslednje odgovore na zastavljena vprašanja:

1. vprašanje:

Na kakšen način vaš sindikat skrbi za varnost poklicnih voznikov pri delu?

Predstavniki sindikata konkretno izpostavijo, da imajo različne poti, s pomočjo katerih skrbijo za varstvo pri delu njihovih članov. »Imamo spletno stran www.sindikatroznikov.si, FB stran SPVS–KSS in dve FB skupini Združenje za boljši šoferski kruh in Portal poklicnih voznikov PPVS. Na vseh teh portalih objavljamo izvlečke iz zakonodaje, razlagamo o pravicah, dolžnostih, obveznostih tako voznika kot delodajalca. Organiziramo odprte okrogle mize, na katere so vabljeni vozniki in prevozniki, pa tudi predstavniki drugih profilov, ki so povezani z dejavnostjo transporta in zainteresirana javnost. Dnevno dobimo več telefonskih klicev, v katerih nas vozniki sprašujejo za nasvete ali razlage« (Priloga 1). Iz odgovora predstavnika sindikatov je razvidno, da se zavedajo pomena varnosti pri delu in iščejo različne možnosti, kako približati potrebne informacije njihovim članom.

2. vprašanje:

Kako pogosto se srečujete s kršitvami poklicnih voznikov glede počitka pri vožnji?

Predstavniki sindikata meni, da je tovrstnih kršitev sicer veliko, vendar teh ne izvajajo njihovi člani. Ponavadi se pojavljajo občasne prekoračitve časa vožnje ali skrajšanje počitka za krajši čas. »Kršitev je kar veliko. Sicer običajno niso hude – občasne prekoračitve časov vožnje ali skrajšanje počitka za nekaj minut do slabe ure – kar pa ne pomeni, da voznika ne bodo oglobili, če policija ali carina te kršitve ugotovita ob kontroli prometa na cesti« (Priloga 1). Ob tem je zanimivo, da intervjuvani izpostavi ustna navodila delodajalcev, s katerimi silijo poklicne voznike v kršitev predpisov o počitku in tahografih.

3. vprašanje:

Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?

Iz odgovora predstavnika sindikatov je moč izpostaviti dve skupini razlogov. Na eni strani so razlogi, ki izhajajo iz poklicnega voznika in na drugi tisti, ki jih povzročijo delodajalci. Pri obeh skupinah je ključni razlog zaslužek. Pri poklicnih voznikih je ob tem pogosto razlog še: iskanje prostega mesta na počivališču, umikanje vozil pred kontrolnimi organi in doseganje časovnih rokov pri dostavi tovora. V želji po čim večjem zaslužku se tudi delodajalci naslanjajo k siljenju voznikov k doseganju časovnih rokov in siljenju voznikov k prepeljanju čim več tovora v čim krajšem času. »Prepeljati čim več tovora je hkrati tudi v interesu prevoznika! Zato spodbujajo voznike, da na nakladah, razkladih, med čakanjem na naklad/razklad, na tahografu izberejo počitek, čeprav dejansko delajo in bi morali na tahografu izbrati »drugo delo«. Tako prihranijo tistih 45 minut, ki bi jih morali nameniti za dejanski počitek, ko bi torej vozilo stalo in bi voznik dejansko počival. Da pri potrebnih premikih na nakladah/razkladih tahograf ne bi prekinil pavze, se v praksi pogosto uporablja magnet« (Priloga 1).

4. vprašanje:

Ali je po vašem mnenju področje počitka pri vožnji ustrezno zakonsko urejeno?

Po mnenju predstavnika sindikata so zakoni in uredbe dobro mišljeni, vendar se pojavljajo težave v neposredni praksi. »V praksi se pa velikokrat izkažejo za nedorečene ali preveč ohlapne. Opažamo, da niti inšpektorati niti tožilci, sodniki in odvetniki nimajo dovolj znanja iz problematike v transportu« (Priloga 1). Nedorečenost in ohlapnost razumevanja zakonodaje pa nista edina težava. Intervjuvanec namreč navaja tudi, da zakonodaja ni prilagojena specifikam letnih časov. Izvajanje počitka ob izjemno visokih in nizkih temperaturah je namreč izjemno otežkočeno. Ob tem navaja še eno pomanjkljivost. »Varnost vseh ogroža tudi neredno vzdrževanje vozil. Delodajalci se neradi odločajo za redno servisiranje, varčujejo pri popravilih, odlašajo s popravili ...« (Priloga 1).

5. vprašanje:

Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?

Predstavniki sindikatov je v svojem odgovoru podal nekaj konkretnih odgovorov, in sicer:

1. Urediti način plačevanja poklicnih voznikov. »Pomembno je tudi enako plačilo za enako delo, ne glede na to, ali je voznik slovenski državljan ali je tujec z delovno vizo« (Priloga 1).
2. Zagotoviti varne delovne pogoje z ureditvijo zunanjih klimatskih naprav, delovnih in zaščitnih sredstev, počivališč, sanitarij in snežnih ramp.
3. Dvigniti stopnjo zavedanja pravic in dolžnosti poklicnih voznikov.
4. Vzpostaviti ustrezen inšpekcijski nadzor. »Inšpektorji in drugi organi nadzora bi morali odločneje in natančneje kontrolirati, kaj se dogaja v branži« (Priloga 1).
5. Dodatno usposobiti poklicne voznike. »V redna periodična izobraževanja voznikov Koda 95 bi morali vključiti tudi predavanja iz delovnopравnih in socialnih zakonskih predpisov« (Priloga 1).

Podobna vprašanja smo podali tudi poklicnim voznikom. Povzetki njihovih odgovorov so naslednji:

1. vprašanje:

Ali lahko poveste, kako dobro poznate pravila poklicnih voznikov, zlasti glede delovnega časa in počitkov in na kakšen način ste se seznanili z njimi?

Vsi intervjuvani poklicni vozniki menijo, da dobro poznajo vsebino pravil poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov. Štirje od petih intervjuvancev menijo, da na njihovo poznavanje zakona vpliva izobraževanje, predvsem nacionalna poklicna kvalifikacija, izobraževanje za pridobitev kode 95 in izobraževanje iz cestno–prometnih predpisov. V enem primeru pa intervjuvanec obnavlja poznavanje zakona s pomočjo razpravljanja z drugimi vozniki. »Pravila mislim, da kar dobro poznam, saj se ta ne spreminjajo pogosto, poleg tega pa vozniki na raznih počivališčih o njih pogosto razpravljamo, medtem ko »kampiramo« in čakamo, da se izteče pavza in lahko spet začnemo nov delovni dan« (Priloga 6).

2. vprašanje:

Kako imate v vašem podjetju urejeno varnost pri delu, predvsem z vidika delovnega časa oziroma počitka pri vožnji?

Na podlagi odgovorov je moč zaznati, da je omenjeno področje slabo urejeno. To navaja vseh pet intervjuvancev. V dveh primerih je navedeno, da delodajalec poskrbi za izobraževanje iz varnosti pri delu, ki je zakonsko določeno. V enem primeru so dolžni opravljati naloge, ki jih določi direktor, ne glede na varnost le–teh

(Priloga 5). V štirih primerih pa je jasno izpostavljeno, da so na tem področju poklicni vozniki prepuščeni samim sebi. Kot tipičen odgovor navajam odgovor poklicnega voznika št. 2: »Glede počitka, kako ga opravljamo, smo pa šoferji prepuščeni samim sebi« (Priloga 3).

3. vprašanje:

Kakšno je vaše mnenje o pogostosti kršitev počitka med vožnjo pri vas oziroma vaših sodelavcih?

V primeru tretjega vprašanja obstaja soglasje o prisotnosti kršitev, vendar se pojavljajo razlike pri opisu pogostosti le-teh. Po mnenju treh intervjuvancev so kršitve pogoste, po mnenju dveh pa občasne. Temeljni razlog za kršitve je denar, tako pri poklicnih voznikih kot tudi delodajalcih. V enem primeru smo lahko zasledili natančen opis izvedbe kršitev predpisa. »Večkrat delodajalec naroči naj po Sloveniji vozimo na drug tahograf (ali magnet), nato pa od meje naprej na svojega. Nekateri vozniki imajo tudi kartice drugih voznikov in na ta način goljufajo. Pogosto pišejo tudi potrdila o dopustu, zato da lahko voznik tahografe s prekoračenim delovnim časom vrže stran in lahko spet goljufa na veliko« (Priloga 6).

4. vprašanje:

Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?

Kot je razvidno iz Tabele 8, so intervjuvanci podali petnajst razlogov. Pri vseh intervjuvancih se je pojavljala kot razlog za kršitve višja plača. »Tukaj so tudi želje voznikov, ki so večinoma plačani po učinku, kar pomeni, da več narediš, več zaslužiš« (Priloga 2). Trije odgovori navajajo med razlogi dobiček delodajalca. Kot je bilo nakazano že predhodno, je denar ključni razlog za kršitev potrebnega počitka poklicnih voznikov. Na tretjem mestu se pojavljajo odgovori: nizke kazni, potreba po pravočasni dostavi in pogrešanje domačih. Zanimiv je odgovor z enim samim številom, tj. podkupljivost policistov. »Dodal bi še šesti razlog, ki pa ga poznajo bolj tisti, ki vozijo v manj razvite dežele (Bosna, Srbija, Romunija, Ukrajina ...). Tam so kazni za prekrške precej nižje, policisti pa precej podkupljivejši. V nemalo primerih se zgodi, da se na tem ozemlju vozniki vozijo precej preko mej dovoljenega, nato pa ob izstopu iz države policistu namignejo, da naj jim pregleda tahografe. Z njim se dogovorijo za kazen, ki je za naše razmere smešno nizka (20, 25 €). Policistu jo seveda plačajo na roko (podkupnina), policist pa jim v zameno tahograf tistega dne ožigosa« (Priloga 6) (Tabela 8).

	Število
1. Plača	5
2. Dobiček delodajalca	3
3. Nizke kazni	2
4. Pravočasna dostava	2
5. Pogrešanje domačih	2
6. Podkupljivost policistov	1
SKUPAJ	15

*Tabela 8: Razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih
(Vir: Lasten)*

5. vprašanje:

Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?

Intervjuvanci so podali 12 različnih ukrepov, ki smo jih razvrstili v šest skupin. Vsi poklicni vozniki so predlagali, da bi bilo potrebno urediti sankcije za delodajalce, ki silijo poklicne voznike v kršitve. Med predlaganimi ukrepi za delodajalce so se pojavljali: kazen za prekršek plača delodajalec, višje kazni za delodajalce, kjer prihaja do kršitev. Poklicni vozniki si želijo, da bi se v praksi izboljšal plačni sistem za poklicne voznike. Prepogosto se v praksi dogaja plačevanje po prevoženih kilometrih, četudi je to nezakonito. Prav tako intervjuvanci poudarjajo potrebo po usposabljanju policistov s področja kršenja zakonskih predpisov na tem področju. Najmanj pogosto pa so se pojavljali ukrepi: izobraževanje vseh v podjetju o potrebnosti počitka med vožnjo, odvzem vozniškega dovoljenja za kršitelje in poostrene kointrole na cestah in v podjetjih. »Poleg tega menim, da bi bilo potrebno izuriti policiste, ker vozniki znajo(znamo) goljufati na sto načinov, in le redki policisti so jih (nas) sposobni uloviti« (Priloga 5), (Tabela 9).

	Število
1. Sankcije za delodajalca	5
2. Pošteno plačilo za voznika	2
3. Usposabljanje policistov	2
4. Izobraževanje v podjetju	1
5. Odvzem vozniškega dovoljenja	1
6. Poostrene kontrole	1
SKUPAJ	12

*Tabela 9: Ukrepi za izboljšanje stanja na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji
(Vir: Lasten)*

3.3 INTERPRETACIJA REZULTATOV RAZISKAVE

Poglavje interpretacija rezultatov raziskave je namenjeno prikazu odgovorov na raziskovalna vprašanja, ki so bila predstavljena pri opisu metodologije empirične raziskave. Iskanje odgovorov na posamezno raziskovalno vprašanje temelji na uporabi vprašanj in odgovorov, ki smo jih predstavili v prejšnjem poglavju in so prikazani na Sliki 11.

RV1: Do kakšne mere poklicni vozniki poznajo vsebino pravil poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov?

VPRAŠANJE ZA SINDIKAT

1. vprašanje: Na kakšen način vaš sindikat skrbi za varnost poklicnih voznikov pri delu?

VPRAŠANJE ZA VOZNIKE

1. vprašanje: Ali lahko poveste, kako dobro poznate pravila poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov in na kakšen način ste se seznanili z njimi?



Slika 11: Povezava med vprašanji na intervjuju in raziskovalnimi vprašanji
(Vir: Lasten)

Primerjava odgovorov, ki so jih podali predstavniki sindikatov in skupina poklicnih voznikov, nas vodi do odgovorov na raziskovalna vprašanja, ki smo jih prikazali predhodno. Ti so:

Raziskovalno vprašanje 1:

Do kakšne mere poklicni vozniki poznajo vsebino pravil poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov?

Odgovori, ki so jih poklicni vozniki podali na prvo vprašanje v intervjuju, kažejo, da so ustrezno seznanjeni z zakonskimi določili na področju delovnega časa in počitka. Pri tem igra pomembno vlogo sistem usposabljanja poklicnih voznikov, ki vključuje omenjene vsebine v osnovno (npr. NPK, izpitna koda 95) in nadaljnje izobraževanje (npr. vsakoletno predavanje). Ob tem je potrebno izpostaviti vlogo Sindikata poklicnih voznikov Slovenije, ki se trudijo po svojih najboljših močeh o sprotne informiranju članov o varnosti pri delu (npr. z internetnimi stranmi, okroglimi mizami, telefonskimi pogovori itd.).

Raziskovalno vprašanje 2:

Kako pogosto se sindikati in poklicni vozniki srečujejo s kršitvami glede počitka pri vožnji?

Predstavniki sindikata in večina poklicnih voznikov, ki so bili vključeni v intervju, se strinjajo, da so kršitve glede počitka pri vožnji pogoste. Vendar pa predstavniki sindikata meni, da omenjene kršitve niso hujše. S tem pa se ne strinjajo vsi poklicni vozniki, saj opozarjajo, da obstajajo tudi hujše kršitve, ki se pojavljajo predvsem zaradi večjih dobičkov na strani delodajalcev in delavcev.

Raziskovalno vprašanje 3:

Kakšni so razlogi, po mnenju sindikata in poklicnih voznikov, za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?

Tako predstavniki sindikata kot tudi intervjuvani poklicni vozniki izpostavljajo, da je najpogostejši razlog za kršitev počitka med vožnjo pritisk delodajalca, ki ima interes po čim hitrejšem dostavljanju tovora, kar se posledično kaže v večjem dobičku podjetja. V želji po motiviranju voznikov pa so pripravljene plačevati opravljeno delo glede na učinek, kljub temu da je le to nezakonito. Ob navedenem so zanimivi razlogi poklicnih voznikov, ki opozarjajo na podkupljivost policistov v tujini, nizke kazni za prekrškarje, pogrešanje domačih itd.

Raziskovalno vprašanje 4:

Na kakšen način bi sindikati in poklicni vozniki izboljšali varnost pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?

Pri odgovorih o ustreznosti zakonske ureditve se pojavljajo manjše razlike med odgovori predstavnika sindikata in poklicnimi vozniki. Predstavniki sindikata izpostavljajo dobro teoretično snovanje zakonodaje, pomanjkljivosti pa se pojavljajo v neposredni praksi (npr. ohlapno razumevanje). Odgovori, ki so jih podali poklicni vozniki pa bolj izpostavljajo sistemske rešitve, kot so npr. spremembe sistema sankcij za delodajalce in voznike kršitelje, usposabljanje policistov itd. Identičnost odgovorov obeh intervjuvanih skupin pa se kaže pri razumevanju uresničevanja zakonskih predpisov v praksi. Predvsem je enakost možno zaznati pri plačnem sistemu, kjer opozarjajo na kršitve in pomanjkanje nadzora ter umanjkanje kolektivne pogodbe za dejavnost.

4 ZAKLJUČKI

V diplomskem delu smo izhajali iz aktualne problematike na področju prometa, in sicer kršitev Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (ZDCOPMD). Le ta zahteva od poklicnih voznikov, da izvedejo obvezen počitek po določenem času vožnje oziroma omejuje največje število delovnih ur na dan in teden, vendar pa policijske kontrolne akcije kažejo, da se pojavljajo številne kršitve omenjenih zakonskih določil.

Odgovor na vprašanje, kakšni so razlogi in kakšne bi bile potrebne rešitve omenjenih kršitev, smo v diplomski nalogi iskali skozi štiri vsebinske dele, ki smo jih razdelili v teoretični in empirični del. V teoretičnem delu smo se ukvarjali z opisom dveh pojmov, in sicer: varnosti pri delu in varnosti v prometu. Zaradi gospodarske krize in večje konkurenčnosti na trgu se zmanjšujejo pravice delavcev in posledično varčevanje na račun varnosti v delu in prometu. Glede na navedeno, je potrebno omenjeni tematiki posvetiti posebno pozornost. Da je področje varnosti pri delu in v prometu pomembno tako na mednarodni kot tudi nacionalni ravni, kaže drugo vsebinsko področje teoretičnega dela, tj. zakonska ureditev. Zakonski dokumenti Evropske unije, UNECE namreč segajo v 70. in 80. leta prejšnjega stoletja (npr. Direktiva 89/391, Uredba (EGS) 534/69, Uredba (EGS) 3280/85 in AETR). V omenjenih dokumentih je jasno razvidna želja po enotnem urejanju področja varnosti v prometu v Evropski uniji. Sočasno pa je moč zaznati v slovenski zakonodaji potrebo po natančnejši opredelitvi dokumentov Evropske unije in prilagoditvi specifikam slovenskega prostora (npr. Zakon o varnosti in zdravju pri delu, Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi itd.). V zadnjem delu teoretičnega dela, tj. prikaz trenutnega stanja, so prikazani statistični podatki o kršitvah zakonodaje na področju varnosti cestnega prometa in vsebinskih kršitvah cestnoprometnih predpisihov. Pri čemer je posebna pozornost namenjena kršitvam delovnega časa in potrebnega počitka poklicnih voznikov. Statistični kažejo, da poklicni vozniki relativno pogosto kršijo Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi. Prav kršitev dovoljenega časa trajanja vožnje je druga najpogostejša vrsta kršitev (za kršitvijo omejitve hitrosti), ki jo izvedejo poklicni vozniki. Empirična raziskava, ki smo jo opravili s pomočjo predstavnika Sindikata poklicnih voznikov Slovenije in poklicnih voznikov, smo ugotovili, da je temeljni razlog za kršitev določenega časa vožnje v želji po čim večjem dobičku. Delodajalci namreč pogosto izvajajo pritisk na delavce in od njih zahtevajo, da čimprej pripeljejo tovor do stranke, pri čemer jih ne zanimajo posledice kršitev.

Na podlagi spoznanj teoretičnega in empiričnega dela lahko podamo naslednje predloge za izboljšave:

1. **Ozaveščanje** – Ob avtocestah bi bilo potrebno postaviti več plakatov, ki bi opozarjali na to, kaj se lahko zgodi, če poklicni voznik vozi preko dovoljenega delovnega časa in zato povzroči nesrečo. S tem bi trkali na vest vsem prekrškarjem.
2. **Zvišanje kazni** – Kazni za prekrškarje bi bilo potrebno zvišati, saj 40 evrov za eno prekoračeno uro vožnje ali pa 80 evrov za dve prekoračeni uri vožnje za voznike, ki vozijo v tujino, večinoma ne predstavlja prevelikega finančnega bremena in zato si to tudi večkrat privoščijo.
3. **Uvesti plačevanje kazni za vsako prekoračeno minuto vožnje** – s tem bi omogočili vsem voznikom pravično kazen v primeru, da do nje pride. Po sedanji zakonodaji je namreč nekdo, ki je prekoračil 5 minut dovoljene vožnje enako sankcioniran, kot nekdo, ki je vožnjo prekoračil – za recimo 50 minut.
4. **Usposabiti in motivirati policiste** – Policiste bi bilo potrebno usposobiti, da bi znali odkrivati kršitelje, ki znajo goljufati in prirejati tahografe na številne načine in v veliki meri jim to tudi uspeva.
5. **Izboljšati nadzor nad delodajalci** – Na nacionalni ravni bi bilo potrebno izboljšati način nadziranja delodajalcev, ki na eni strani silijo voznike v kršitev delovnega časa in potrebnega počitka in na drugi strani ilegalno plačujejo poklicne voznike (glede na učinkovitost). V teh primerih bi bilo potrebno razmisliti o okrepitvi inšpekcijskih služb in načinu sankcioniranja omenjene skupine delodajalcev.
6. **Trajni odvzem vozniškega dovoljenja** – Za vse tiste prekrškarje, ki vozijo na magnet ali pa kako drugače prirejajo delovanje tahografa, bi bilo potrebno uvesti brezpogojni odvzem vozniškega dovoljenja, saj ti vozniki ne goljufajo zato, da bi profitirali eno ali dve uri, ampak zato, da bi konkretno prekoračili meje dovoljenega.
7. **Povečati nadzor na naših cestah** – Zaposliti bi bilo potrebno določeno število policistov, ki bi se ukvarjali izključno s poklicnimi vozniki. Na ta način bi dosegli, da si prekrškarji ne bi upali manipulirati s tahografi, dokler so na naših cestah.

LITERATURA IN VIRI

Knjige:

Harl, B. (2003). *Varnost v prometu in varstvo pri delu*. Maribor: Višja prometna šola.

Husić, M. (2010). *Ergonomija in varstvo pri delu*. Kranj: B&B izobraževanje in usposabljanje.

Kolarič, D. (2009). *Varnost v prometu in varstvo pri delu*. Ljubljana: Zavod IRC.

Orthaber, R. (2006). *Projektiranje prometnih površin*. Maribor: Prometna šola Maribor.

Letno poročilo o delu policije za 2011. (2011). Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve.

Letno poročilo o delu policije za 2013. (2013). Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve.

Letno poročilo o delu policije za 2015. (2015) Ljubljana: Ministrstvo za notranje zadeve.

Polajnar, A. in Jevšnik, S. (2011). *Ergonomsko oblikovanje delovnega mesta z vidika obremenitev in obremenjenosti človeka pri delu*. Ljubljana: Ministrstvo za šolstvo in šport.

Poročilo medresorske delovne skupine za problematiko avtoprevoznikov – sistem prekrškov. (2006). Ljubljana: Ministrstvo za promet.

Tollazzi, T. (2002). *Varnost v cestnem prometu – zbrano gradivo*. Maribor: Fakulteta za gradbeništvo Univerze v Mariboru.

Spletne strani:

Act ratifying Amendments to the European Agreement Concerning the Work of Crews of Vehicles Engaged in International Road Transport (AETR) (1970). Ženeva: UNECE. Pridobljeno z dne 9. 1. 2017 z naslova <http://www.unece.org/trans/main/sc1/sc1aetr.html>

Mobilnost in promet – Varnost v cestnem prometu. (2017). Bruselj: Evropska komisija za mobilnost in promet. Pridobljeno z dne 5. 1. 2017 z naslova http://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/professional-drivers_sl

Okvirna direktiva o varnosti in zdravju pri delu. (2016). Bilbao: Evropska agencija za varnost in zdravje pri delu. Pridobljeno 10. 12. 2016 z naslova <https://osha.europa.eu/sl/legislation/directives/the-osh-framework-directive/the-osh-framework-directive-introduction>

Uredba (ES) 561/2006. (2006). Strasbourg: Evropski parlament. Pridobljeno 5. 1. 2017 z naslova <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/?uri=CELEX%3A32006R0561>

Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (ZDCOPMD). (2005). *Uradni list Republike Slovenije*. Pridobljeno 10. 1. 2017 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO4112>

Zakon o delovnih razmerjih. (2013). *Uradni list Republike Slovenije*. Pridobljeno 14. 2. 2017 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5944>

Zakon o ratifikaciji sprememb Evropskega sporazuma o delu posadk na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR) (MSESDP). (2006). Ljubljana: *Uradni list Republike Slovenije*. Pridobljeno 9. 1. 2017 z naslova <https://www.uradni-list.si/glasilo-uradni-list-rs/vsebina/72724>

Zakon o varnosti in zdravju pri delu. (2011). Ljubljana: Uradni list Republike Slovenije. Pridobljeno 21. 12. 2016 z naslova <http://www.pisrs.si/Pis.web/pregledPredpisa?id=ZAKO5537>

Zaletel, A. (2014). FURS nad čase vožnje in počitke tovornjakarjev. *Finance*. Pridobljeno 1. 12. 2016 z naslova <https://www.finance.si/8807489?cctest&>

PRILOGE

Priloga 1: Prepis intervjuja s predstavnikom Sindikata poklicnih voznikov Slovenije

1. vprašanje: Na kakšen način vaš sindikat skrbi za varnost poklicnih voznikov pri delu?

Imamo spletno stran www.sindikatroznikov.si, FB stran SPVS-KSS in dve FB skupini Združenje za boljši šoferski kruh in Portal poklicnih voznikov PPVS. Na vseh omenjenih portalih objavljamo izvlečke iz zakonodaje, razlagamo o pravicah, dolžnostih, obveznostih tako voznika kot delodajalca. Organiziramo odprte okrogle mize, na katere so vabljeni vozniki in prevozniki, pa tudi predstavniki drugih profilov, ki so povezani z dejavnostjo transporta, in zainteresirana javnost. Dnevno dobimo več telefonskih klicev, v katerih nas vozniki sprašujejo za nasvete ali razlage.

Na varnost voznikov vpliva več dejavnikov:

- brezhibno vozilo,
- brezhibna in primerna delovna sredstva,
- zaščitna obutev, oblačila in druga oprema,
- dodatna oprema, kot je zunanja klimatska naprava, brezhibno delujoče webasto gretje,
- podporna infrastruktura, kot so platforme za čiščenje snega s prikolic,
- stres, zmanjšan na minimum – termini, ki so normalno izvedljivi znotraj regulativ časov vožnje in počitka,
- infrastruktura za primeren počitek – počivališča z urejenimi sanitarijami, dovolj počivališč,
- dovolj počitka – tedenski počitek doma, čim manj deseturnih voženj, čim manj deveturnih počitkov in
- plačilo po kilometru ali procentu – negativna motivacija zvoziti čim več kilometrov, prepeljati čim več tovora, ker je od tega odvisen zaslužek voznika.

Menimo, da je pomembno, da tudi drugi udeleženci prometa razumejo, kako funkcionira tovornjak – mrtvi koti, potreben prostor za manevre – da z neprimerno vožnjo ne ogrožajo varnosti sebe in voznika tovornjaka

2. vprašanje: Kako pogosto se srečujete s kršitvami poklicnih voznikov glede počitka pri vožnji?

Kršitev je kar veliko. Sicer običajno niso hude – občasne prekoračitve časov vožnje ali skrajšanje počitka za nekaj minut do slabe ure – kar pa ne pomeni, da voznika ne bodo oglobili, če policija ali carina te kršitve ugotovita ob kontroli prometa na cesti.

Slišali smo že in v medijih prebrali, da so policisti odkrili kakšnega voznika, ki je drastično kršil pravila časov vožnje in počitka. Med našimi člani takšnega primera še nismo imeli.

Imamo pa nekaj članov, ki so dejansko dobili ustna navodila delodajalca, da uporabijo magnet, vozijo tudi na drugo kartico, pritiskajo pavzo na razkladih, nakladah in uporabljajo magnete za premike na razkladih, nakladah, da ne prekinejo »pavze«.

3. vprašanje: Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?

Razlogi za kršitve so sicer predvsem na strani prevoznika, a tudi odgovornost samih voznikov je precejšnja. Vozniki največ kršitev naberejo, ko iščejo prostor na počivališču. Počivališč je povsod premalo in se hitro zapolni, tako se voznikom zgodi, da prekoračijo čas vožnje, ko iščejo prosto mesto. Velikokrat je problem tako velik, da vozniki počivajo na nedovoljenih, prepovedanih mestih – na odstavnih pasovih, na uvozih/izvozih počivališč, na mestih, rezerviranih za avtobuse, osebna vozila ali izredne transporte. Neredko se zgodi, da kontrolni organi vozniku odredijo, da se mora umakniti, kar pomeni, da mora predčasno prekiniti počitek.

Vozniki včasih skrajšajo počitek ali prekoračijo delovni čas in/ali čas vožnje, ker drugače ne bi mogli izpolniti termina.

Voznikom razlagamo, da nujen termin pred zakonom ne opraviči in tudi ne upravičuje skrajšanja obveznih ur počitka ali prekoračitev ur vožnje. Da ni njihova primarna dolžnost in obveza izpolnitev termina, ampak se je treba držati pravil o času vožnje in počitka in seveda cestnoprometnih predpisov.

Vozniki pogosto, ne po svoji volji, kršijo tudi pravilo EU uredbe ES 561/2006, člen 8, točka 8, ki dovoljuje, da »če se voznik tako odloči, lahko dnevni čas počitka in skrajšani tedenski čas počitka zunaj kraja, kjer je vozilo bazirano, preživi v vozilu, če ima ustrezno ležišče za vsakega voznika in če vozilo miruje«, iz tega izhaja, da mora biti 45-urni tedenski počitek preživet doma ali vsaj v fiksnem objektu s posteljo. Za te kršitve je največkrat odgovoren delodajalec. Običajna praksa prevoznikov je postala, da so vozniki vsaj po dva tedna skupaj na poti, včasih tudi tri

tedne in celo več. Spijo seveda v kabini. Ob kontroli cestnega prometa v Franciji, Belgiji, Avstriji voznika in prevoznika za ta prekršek oglobijo.

Kakor sem že v 1. točki omenil – plačilo po kilometru je nezakonito, ker je negativna spodbuda in napeljuje na kršitve časov voženj in počitka, zato EU uredba ES 561/2006, 10. člen, točka 1, takšno plačilo prepoveduje – »prevozno podjetje voznikom, ki so v njem zaposleni ali mu dani na voljo, ne sme izplačevati nikakršnih plačil, niti v obliki bonusov ali dodatkov k plači, ki so povezani s prevoženimi razdaljami in/ali količino prevoženega blaga, če so ta plačila take vrste, da ogrožajo varnost v cestnem prometu in/ali spodbujajo kršitve te uredbe«. Vozniki na lastno pobudo zaradi večjega zaslužka ali na zahtevo delodajalca kršijo pravila vožnje in počitka, manipulirajo s tahografi (več kartic, magneti), kar povzroča po eni strani stres, po drugi strani vozniki tako več delajo in manj počivajo, vozijo utrujeni, nezbrani, kar ogroža zdravje in varnost tako njih samih kot tudi vseh ostalih udeležencev prometa. EU uredba 2016/403, ki je stopila v uporabo s 1.1.2017, v 1. skupini kršitev, točka 32, plačilo po kilometru ali procentu uvršča med zelo hude kršitve.

Prepeljati čim več tovora je hkrati tudi v interesu prevoznika! Zato spodbujajo voznike, da na nakladah, razkladih, med čakanjem na naklad/razklad, na tahografu izberejo počitek, čeprav dejansko delajo in bi morali na tahografu izbrati »drugo delo«. Tako prihranijo tistih 45 minut, ki bi jih morali nameniti za dejanski počitek, ko bi torej vozilo stalo in bi voznik dejansko počival. Da pri potrebnih premikih na nakladah/razkladih, tahograf ne bi prekinil pavze, se v praksi pogosto uporablja magnet.

4. vprašanje: Ali je po vašem mnenju področje počitka pri vožnji ustrezno zakonsko urejeno?

Zakoni in uredbe so spisani in v teoriji v bistvu dobro mišljeni. V praksi se pa velikokrat izkažejo za nedorečene ali preveč ohlapne. Opažamo da niti inšpektorati niti tožilci, sodniki in odvetniki nimajo dovolj znanja iz problematike v transportu. V Sloveniji nam manjka kolektivna pogodba dejavnosti. Transportna dejavnost ima veliko specifične, ki v ZDR–1 ni zajeta oz. opredeljena, tudi Zakon o mobilnih delavcih ne določa nekih stvari, ki se urejajo s kolektivno pogodbo na ravni dejavnosti. EU uredbe so bile spisane z namenom izboljšanja varnosti, predvsem ES 561/2006, si jih pa vsak nekoliko po svoje razlaga. ZDR–1 opredeljuje mesečno 170 ur, 8 nadur tedensko, 20 nadur mesečno, 170 nadur letno. S soglasjem delavca se lahko naredi največ 230 nadur letno. Vozniki pa v mesecu delajo med 200 do 250 ur. Ker dejansko niso plačani po urah, plačilne liste so pa prirejene, se v to nihče ne spušča.

Drug pereč problem je počitek poleti. Večina tovornjakov ima samo standardno klimatsko napravo, ki deluje ob teku motorja. Ko vozilo miruje, z ugasnjenim motorjem hlajenja ni. Poleti temperature v kabini narastejo tudi na 40 in več stopinj in se tudi ponoči ne normalizirajo. Počitek je ob tem nemogoč. Visoke temperature pa ogrožajo tudi zdravje. Vozniki se ne morejo naspati, odpočiti. Vozijo utrujeni, nezbrani in ogrožajo varnost sebe in vseh udeležencev prometa.

Nasproten problem je pozimi. Vozila so sicer zakonsko opremljena z gretjem, ki pa se tudi kvari. Veliko voznikov pozimi zmrzuje, ker se njihov delodajalec ne odloči za popravilo ali s popravilom odlaša.

Ogrožanje varnosti in zdravja pomeni tudi čiščenje cerad pozimi. Vozniki so dolžni očistiti sneg s ponjave, ramp za čiščenje pa je malo. Vozniki tako, nezavarovani, hodijo po strehi prikolice ...

Opozarjamo pristojne in želimo uvesti zakonsko obveznost zunanje klimatske naprave in postavitve mobilnih ramp za čiščenje snega s prikolic. Dobivamo odgovore, da Zakon o varnosti in zdravju pri delu nalaga delodajalcem, da morajo narediti oceno tveganja in poskrbeti za varne in zdrave pogoje dela. In tako se vrtimo v krogu ...

Varnost vseh ogroža tudi neredno vzdrževanje vozil. Delodajalci se neradi odločajo za redno servisiranje, varčujejo pri popravilih, odlašajo s popravili ...

5. vprašanje: Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?

Z vidika delovnega časa je treba doseči, da bodo v Sloveniji zaposleni vozniki plačani po dejanskih urah dela. Pomembno je tudi spoštovanje načela enakega obravnavanja in enakega plačila za enako delo tako za slovenske voznike kot za tujce z delovno vizo. Logistika mora sprejemati smiselne termine, ki so znotraj regularnega delovnega časa. V tujini je že uveljavljena skupna odgovornost tako špediterja kakor naročnika in prevoznika oz. logistike pri določanju terminov oz. prevzemih naročil, da te ne vodijo v kršitve časa voženj ali počitka voznika. Termini morajo biti takšni, da voznik ni pod pritiskom, da ne lovi časa s krajšanjem pavz, prekoračitvami delovnega časa ali časa voženj ali s prekoračitvami hitrosti.

Voznikom je treba zagotoviti zdrave delovne pogoje, torej zunanje klimatske naprave, delovna in zaščitna sredstva in potrebno infrastrukturo – dovolj počivališč, urejene sanitarije, snežne rampe.

Vozniki bi morali poznati in se zavedati svojih pravic in dolžnosti. Morali bi uporabljati tahograf v skladu s predpisi. Striktno na tahografu beležiti dejavnost, torej

drugo delo, ob nakladah, razkladih, čakanju – vselej ko ne vozijo, vendar delajo in niso prosti oz. ne razpolagajo s svojim časom in seveda spoštovati cestnoprometne predpise.

Inšpektorji in drugi organi nadzora bi morali odločneje in natančneje kontrolirati, kaj se dogaja v branži. Koliko tujcev dejansko mesece dolgo biva v kabinah, kako so plačani vozniki, v kakšnih delovnih pogojih delajo, kako se spoštuje zakonodaja tako na strani voznika kakor prevoznika.

V redna periodična izobraževanja voznikov, koda 95, bi morali vključiti tudi predavanja iz delovnopравnih in socialnih zakonskih predpisov.

Priloga 2: Prepis intervjuja s poklicnim voznikom št. 1

- 1. vprašanje: Ali lahko poveste, kako dobro poznate pravila poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov in na kakšen način ste se seznanili z njimi?**

Ja, poznam jih kar dobro, seznanil pa sem se z njimi že na predavanjih iz cestnoprometnih predpisov in kasneje tudi na predavanjih iz nacionalne poklicne kvalifikacije. Poleg tega pa jih moram vsako leto tudi obnavljati z enodnevnimi predavanji.

- 2. vprašanje: Kako imate v vašem podjetju urejeno varnost pri delu, predvsem z vidika delovnega časa oziroma počitka pri vožnji?**

V našem podjetju to ni nikakor urejeno, lahko rečem, da se vsak voznik znajde po svoje, kot ve in zna.

- 3. vprašanje: Kakšno je vaše mnenje o pogostosti kršitev počitka med vožnjo pri vas oziroma vaših sodelavcih?**

Menim, da se kršitve ne dogajajo ravno pogosto, občasno pa do njih kljub temu prihaja. V tem podjetju, kjer trenutno delam, so stvari še nekako urejene, lahko pa povem, da so bile v prejšnji firmi katastrofa, zato sem od tam tudi odšel.

- 4. vprašanje: Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?**

Razlogov je več, recimo eden med njimi je potreba po pravočasni dostavi, pravočasen naklad in razklad. Tukaj so tudi želje voznikov, ki so večinoma plačani po učinku, kar pomeni, da več narediš, več zaslužiš. V veliki meri so za prekoračitve krivi tudi delodajalci, ki v želji po čim večjem dobičku ignorirajo pravila.

- 5. vprašanje: Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?**

Najboljši način za izboljšanje bi bil prav gotovo ta, da bi bil vsak voznik plačan po dnevnicah, vse kazni za prekoračitve pa bi dobili delodajalci, s tem pa si ne bi upali več siliti voznikov v prekomerno delo.

Priloga 3: Prepis intervjuja s poklicnim voznikom št. 2

- 1. vprašanje: Ali lahko poveste, kako dobro poznate pravila poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov in na kakšen način ste se seznanili z njimi?**

Glede delovnega časa in počitkov sem dokaj dobro seznanjen. Dodatno znanje pa pridobivam z vsakoletnim predavanjem za poklicne voznike oziroma NPK.

- 2. vprašanje: Kako imate v vašem podjetju urejeno varnost pri delu, predvsem z vidika delovnega časa oziroma počitka pri vožnji?**

Predpisi iz varnosti pri delu so nam predstavljeni na usposabljanjih, ki jih zagotavlja oz. na katera nas pošilja delodajalec. Zaščitno opremo nam delodajalec priskrbi, kar se pa tiče samega seznanjenja o nevarnostih pri delu, pa smo zelo slabo obveščeni oziroma sploh nismo. Glede počitka, kako ga izrabljamo, smo šoferji prepuščeni sami sebi.

- 3. vprašanje: Kakšno je vaše mnenje o pogostosti kršitev počitka med vožnjo pri vas oziroma vaših sodelavcih?**

V našem podjetju se dogajajo prekrški, ker je plača vezana na količino opravljenega dela. Zaradi večje plače je marsikdo zaradi svojih življenjskih potreb pripravljen napraviti prekršek.

- 4. vprašanje: Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?**

Kot sem že omenil, je verjeten razlog plača, saj je znano: Več kot delamo, večja je plača. Velikokrat je razlog tudi pomanjkanje socializacije in pogrešanje domačih, sploh, če gre za šoferja, ki vozi po tujini. Na nekatere pa kršitve lahko vplivajo tudi adrenalinsko.

- 5. vprašanje: Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?**

Veliko je že postorjenega, kar se tiče varnosti. Vendar se zaradi čedalje večje konkurence pritisk na šoferje s strani delodajalcev še povečuje. Delavci smo glede tega skoraj brez moči. Mislim, da je država tista, ki bi morala poskrbeti za našo varnost in tiste delodajalce, ki opravljajo svoje posle preko meja možnega in zaradi svojega dobička vršijo pritisk na šoferje, tudi sankcionirat.

Priloga 4: Prepis intervjuja s poklicnim voznikom št. 3

- 1. vprašanje: Ali lahko poveste, kako dobro poznate pravila poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov in na kakšen način ste se seznanili z njimi?**

Pravila poznam dokaj dobro, prvič sem se pa seznanil s pravili, ko sem delal izpit za kodo 95.

- 2. vprašanje: Kako imate v vašem podjetju urejeno varnost pri delu, predvsem z vidika delovnega časa oziroma počitka pri vožnji?**

V našem podjetju varstva pri delu sploh nimamo urejenega, nas pa napotijo vsaki dve leti na usposabljanje iz varstva pri delu k zunanjemu izvajalcu, to pa zato, ker zakon tako veleva.

- 3. vprašanje: Kakšno je vaše mnenje o pogostosti kršitev počitka med vožnjo pri vas oziroma vaših sodelavcih?**

Za sebe bi lahko rekel, da se načeloma držim pravil o počitkih in pavzah, se pa včasih zgodi, da kakšna minuta gre preko dovoljenega. Glede tistih sodelavcev, ki to počnejo redno in v hujši obliki, je moje mnenje da so si zato krivi popolnoma sami. Razlog je pa samo en, to je denar.

- 4. vprašanje: Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?**

Pri notranjem prometu bi rekel, da je največji razlog denar, pri mednarodnem bi pa poleg zaslužka izpostavil še pravočasni prihod domov, da voznik preživi vikend doma in ne zunaj.

- 5. vprašanje: Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?**

Da bi se voznik držal predpisov, bi bilo potrebno spremeniti marsikaj. Našteli bom nekaj dejstev:

1. Da delodajalec ne vidi voznika samo kot strošek.
2. Da za opravljeno delo dobi pošteno plačilo (npr. tako, kot je bilo pred dvajsetimi leti)
3. Da se voznika ne sili v delo preko delovnega časa.
4. Izobraževanje znotraj podjetja, ker sem mnenja, da obvezno letno udejstvovanje (7 ur na leto) ni dovolj.
5. Sankcije bi morale biti še strožje, tako za voznike kot tudi za lastnike podjetij.

Priloga 5: Prepis intervjuja s poklicnim voznikom št. 4

- 1. vprašanje: Ali lahko poveste, kako dobro poznate pravila poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov in na kakšen način ste se seznanili z njimi?**

Mislím, da ta pravila kar dobro poznám, saj sem se jih kot poklicni voznik moral naučiti in jih morám tudi vsakoletno obnavljati na obveznih predavanjih za podaljšanje kode 95.

- 2. vprašanje: Kako imate v vašem podjetju urejeno varnost pri delu, predvsem z vidika delovnega časa oziroma počitka pri vožnji?**

To področje v našem podjetju ni nikakor urejeno, saj velja pravilo, da delaš tisto, kar ti naroči šef, ne glede na to, ali je to varno ali ne.

- 3. vprašanje: Kakšno je vaše mnenje o pogostosti kršitev počitka med vožnjo pri vas oziroma vaših sodelavcih?**

Pravila se kršijo pogosto in tudi jaz pri tem nisem izjema. Na žalost delám pri delodajalcu, ki ga pravila ne zanimajo preveč, bolj mu je pomemben dobiček, ki ga z našim prekomernim delom ustvarja.

- 4. vprašanje: Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?**

Po mojem mnenju je razlogov sicer ogromno, prav gotovo pa je najpogostejši razlog volja šefa. Vse se vrti okrog denarja in več dela pomeni tudi več denarja. Tega se naši šefi še kako dobro zavedajo in nas pogosto silijo, da delámo bistveno več, kot je zakonsko dovoljeno. Ne ustavijo jih niti kazni, ki pa so po mojem mnenju še vedno prenizke. Včasih je potrebno razlog za prekoračitve iskati tudi pri voznikih, ki imajo razne razloge, da prekoračijo nekaj ur vožnje, in to kar v enem kosu, s tem pa seveda ogrožajo svojo in tujo varnost.

- 5. vprašanje: Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu, z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?**

Po mojem s poostrenimi kontrolami na cestah in pa predvsem na sedežih podjetij. Delodajalcem bi bilo potrebno predpisati bistveno višje kazni, saj ti razpolagajo z velikimi denarci in jim nekaj sto evrov ne predstavlja katastrofe. To bi po mojem streznilo tudi mojega oderuškega šefa, ki nam tudi sicer krši še kakšne druge pravice, samo da ima čim večji dobiček. Poleg tega menim, da bi bilo potrebno izuriti

policiste, ker vozniki znajo(znamo) goljufati na sto načinov in le redki policisti so jih (nas) sposobni uloviti.

Priloga 6: Prepis intervjuja s poklicnim voznikom št. 5

- 1. vprašanje: Ali lahko poveste, kako dobro poznate pravila poklicnih voznikov glede delovnega časa in počitkov in na kakšen način ste se seznanili z njimi?**

Pravila mislim, da kar dobro poznam, saj se ta ne spreminjajo pogosto, poleg tega pa vozniki na raznih počivališčih o njih pogosto razpravljamo, medtem ko »kampiramo« in čakamo, da se izteče pavza in lahko spet začnemo nov delovni dan.

- 2. vprašanje: Kako imate v vašem podjetju urejeno varnost pri delu, predvsem z vidika delovnega časa oziroma počitka pri vožnji?**

Stvari so zelo slabo urejene. Delamo po sistemu »pomagaj si in bog ti bo pomagal«.

- 3. vprašanje: Kakšno je vaše mnenje o pogostosti kršitev počitka med vožnjo pri vas oziroma vaših sodelavcih?**

Kolikor vem, se ta pravila pogosto kršijo, odvisno je pač od tega, ali se kaj mudi ali ne. Večkrat delodajalec naroči, naj po Sloveniji vozimo na drug tahograf (ali magnet), nato pa od meje naprej na svojega. Nekateri vozniki imajo tudi kartice drugih voznikov in na ta način goljufajo. Pogosto se pišejo tudi potrdila o dopustu, zato da lahko voznik tahografe s prekoračenim delovnim časom vrže stran in lahko spet goljufa na veliko. Menim, da so tovrstne kršitve pri nas in tudi pri drugih podjetjih kar pogoste.

- 4. vprašanje: Kakšni so razlogi za kršitev počitka med vožnjo pri poklicnih voznikih?**

O tem vprašanju se bom bolj na veliko razpisal, saj sem eden tistih, ki si želijo voziti po pravilih, pa mi to zaradi številnih razlogov ni omogočeno.

1. Prvi razlog je prav gotovo dejstvo, da je na trgu ogromno voznikov, predvsem iz bivših jugoslovanskih republik, ki so pripravljani delati za majhen denar, saj je v njihovi domovini že 800 evrov velika plača. Tega se dobro zavedajo delodajalci, ki nam pogosto grozijo, da če ne bomo delali kot oni hočejo, lahko spakiramo in gremo, oni pa bodo dobili par »Bosancev«, ki bodo za njih delali, kolikor bodo hoteli.
2. Drugi razlog je pohlep delodajalcev, ki se ne ozirajo veliko na pravila in voznike prepogosto silijo v hude prekrške, v primeru, da pride do kazni, pa od voznikov zahtevajo, da policistom razložijo, da je bil prekršek zgolj njihova želja.

3. Tretji razlog so višine kazni, ki jih delodajalci še kako dobro poznajo, in ker za njih niso prevelike, so seveda pripravljene tvegati, saj se potem v nemalo primerih zgodi, da niti te ne plačajo, ampak jo na nek način obesijo vozniku.
4. Četrty razlog so pritiski dobaviteljev, ki včasih pritiskajo na naše delodajalce, včasih pa kar na nas, da je treba blago nemudoma dostaviti, ne glede na to ali nam to pravila dovoljujejo ali ne. V nasprotnem primeru nam grozijo s prekinitvijo pogodbe ali pa kar z zamenjavo neposlušnega voznika.
5. Peti razlog bi bile želje voznikov. Kljub temu da vemo, da se voznikov ne sme plačevati po prevoženem kilometru, pa je v praksi vse popolnoma drugače. Tako jaz, kot večina voznikov smo plačani po prevoženem kilometru in zato so nekateri vozniki pripravljene voziti v nedogled. Včasih je razlog, da vozniki na svojo pest prekoračijo pravila tudi ta, da si čim prej želijo domov k svojim bližnjim in glede na to, da so po cele tedne od doma, je po svoje to tudi razumljivo.
6. Dodal bi še šesti razlog, ki pa ga poznajo bolj tisti, ki vozijo v manj razvite dežele (Bosna, Srbija, Romunija, Ukrajina ...). Tam so kazni za prekrške precej nižje, policisti pa precej bolj podkupljivi. V nemalo primerih se zgodi, da na tem ozemlju vozniki vozijo precej preko mej dovoljenega, nato pa ob izstopu iz države policistu namignejo, da naj jim pregleda tahografe. Z njim se dogovorijo za kazen, ki je za naše razmere smešno nizka (20, 25 evrov), ki jo policistu seveda plačajo na roko (podkupnina), policist pa jim v zameno tahograf tistega dne ožigosa. To pomeni, da je voznik do tistega dne že imel kontrolo tahografov in da je za to že dobil tudi kazen. Ker dveh kazni za isti prekršek pač ne more dobiti, se lahko ta voznik brezskrbno pelje naprej in to kljub temu da je morda v tistem dnevu vozil morda že 10, ali pa še več ur. Tako utrujen voznik se nato pripelje v Slovenijo, kjer ogroža vse na svoji poti, pa mu za to nihče nič ne more. Razlogov bi lahko naštel še veliko, upam pa, da bodo tudi naštetih dali misliti pristojnim, da se v bodoče kaj spremeni.

5. vprašanje: Kako bi lahko izboljšali stanje na področju varnosti pri delu, z vidika delovnega časa in počitka pri vožnji?

Z visoko globo bi kaznoval vsakega delodajalca, ki plačuje voznike po prevoženem kilometru ali pa po količini prepeljanega blaga. Čeprav je to kaznivo, se v velikem odstotku dogaja in menim, da se le redko zgodi, da bi za tovrstni prekršek kakšen delodajalec moral plačati kazen. Vsem tistim, ki vozijo na tuje tahografe ali kartice, bi enostavno odvzel vozniško dovoljenje, saj takšni vozniki ne bi smeli voziti po naših cestah. Za konec bi dodal še to, da bi za večjo varnost na naših cestah bilo potrebno policiste dobro usposobiti, saj velja rek, da kdor vozi kamion vsaj eno leto, pozna vsaj ducat načinov, kako goljufati in velike večine nikdar ne dobijo.