



Slovenski cestni transport se ruši pod težo tovora, ki mu ga nalaga država

 **OBRNO-PODJETNIŠKA
ZBORNICA SLOVENIJE**

*Povezani
smo močnejši*

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Vsebina

UVOD	3
Pretirano zahtevni načrti zelenega prehoda za cestni tovorni promet	5
Nujna digitalizacija sektorja	6
(Ne)pretočnost na slovenskih cestah in zastoji v Luki Koper	7
Prometna ureditev zaradi obnovitvenih ali gradbenih del na cestni infrastrukturi	8
Pospešitev postopkov zaposlovanja voznikov v mednarodnem cestnem prometu	9
Ovire pri napotitvah delavcev v tujino zaradi obrazca A1	10
Posledice kršitev ZDCOPMD – neizpolnjevanje pogojev za pridobitev potrdila A1	11
Problematika prepovedi zaposlovanja tujcev	12
Predlog za dopolnitev Odredbe o določitvi poklicev, v katerih zaposlitev tujca ni vezana na trg dela	12
Vodenje evidence delovnega časa mobilnih delavcev in obveščanje	13
Problematika AO zavarovanj gospodarskih vozil	16
Neučinkovita prepoved naklada/razklada po ZPCP-2	17
Nadgradnja izobraževanja poklicnih voznikov	17
Nesprejemljiv Zakon o konoplji za omejeno osebno uporabo	19
Razvoj intermodalnih logističnih centrov, malih logističnih centrov, varovanih in varnih parkirišč	20
Vzpostavitev učinkovitega javnega potniškega prometa	21
Problematika neustrezne ureditve poklicnega zavarovanja za poklicne voznike	22
Neučinkovit nadzor in nelojalna konkurenca v sektorju cestnih prevozov	24
Sprememba dohodninske lestvice in znižanje prispevkov (razvojna kapica)	24
Uskladitev višine dnevnic za tujino	25
Dolge čakalne dobe za izpitno vožnjo	26

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

UVOD

Dobro razvit sektor cestnih prevozov in učinkovita logistika imata ključen pomen za delovanje in rast gospodarstva. Cestni transport omogoča hitro, prilagodljivo in zanesljivo povezovanje proizvodnih obratov, trgovskih središč in potrošnikov, kar je še posebej pomembno v času globaliziranih trgov in povečane konkurence. S tem se zmanjšujejo časovni zamiki med proizvodnjo in prodajo, podjetja pa lahko delujejo z manjšimi zalogami in bolj prilagodljivo reagirajo na spremembe povpraševanja.

Logistika kot organizirano načrtovanje, usklajevanje in optimizacija tokov blaga in informacij prispeva k nižjim stroškom poslovanja, večji učinkovitosti ter večjemu zadovoljstvu strank. Učinkovit logistični sistem povezuje različne gospodarske panoge ter omogoča specializacijo in internacionalizacijo podjetij. Poleg tega izboljšuje konkurenčnost države kot celote, saj privablja tuje investicije in krepi izvoz.

Dobro organizirani cestni prevozi in logistika torej ne pomenijo zgolj prevoza blaga od točke A do točke B, temveč predstavljajo temeljno infrastrukturo sodobnega gospodarstva, ki spodbuja gospodarsko rast, inovacije in trajnostni razvoj.

Za zdrav razvoj panoge cestnih prevozov mora država zagotavljati vrsto ukrepov, ki omogočajo stabilno poslovno okolje, konkurenčnost in trajnostni razvoj. Ključno je vlaganje v kakovostno in varno cestno infrastrukturo, saj ta neposredno vpliva na učinkovitost transporta, zmanjšanje prometnih zastojev ter nižje stroške prevoza. Poleg gradnje in vzdrževanja cest je pomembno tudi uvajanje inteligentnih prometnih sistemov, ki izboljšujejo pretočnost in varnost.

Država mora oblikovati jasno in predvidljivo zakonodajo, ki ureja delovanje prevozniških podjetij, ob tem pa spodbujati pošteno konkurenco ter zmanjševati administrativne ovire. Pomemben ukrep je tudi podpora digitalizaciji in uvedbi sodobnih logističnih rešitev, ki podjetjem omogočajo večjo učinkovitost in boljši nadzor nad poslovanjem.

Poseben poudarek je treba nameniti trajnostnim rešitvam – spodbujanju uporabe okolju prijaznejših vozil, razvoju alternativnih goriv in uvajanju ukrepov za zmanjšanje emisij. Prav tako je ključna podpora izobraževanju in usposabljanju kadrov, saj primanjkljaj usposobljenih voznikov in logističnih strokovnjakov lahko zavira razvoj celotne panoge.

S kombinacijo infrastrukturnih vlaganj, regulativne stabilnosti, tehnološkega napredka in trajnostne usmerjenosti lahko država ustvari pogoje, v katerih se sektor cestnih prevozov razvija na zdrav, konkurenčen in dolgoročno vzdržen način.

Država mora posebno skrb nameniti učinkovitemu javnemu prevozu potnikov, ker ta predstavlja temelj dostopnosti, mobilnosti in enakih možnosti za prebivalce. Dobro organiziran javni potniški promet omogoča ljudem, da pridejo do zaposlitve, izobraževanja, zdravstvenih storitev in drugih družbenih dejavnosti, tudi če nimajo

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

lastnega prevoznega sredstva. Poleg socialne vloge ima javni prevoz pomemben vpliv tudi na okolje, saj zmanjšuje število osebnih vozil na cestah, s tem pa emisije, prometne zastoje in obremenjenost infrastrukture.

V sistem izvajanja koncesij morajo biti obvezno vključeni tudi mali prevozniki, ker ti pogosto zagotavljajo prožnost in prilagodljivost na lokalni ravni. Mali prevozniki bolje poznajo potrebe lokalnih skupnosti in so hitrejši pri odzivanju na spremembe. Na tak način se preprečuje oblikovanje monopolnih položajev velikih prevoznikov ter omogoča zdrava konkurenca, ki prispeva k višji kakovosti storitev in večji dostopnosti javnega prevoza za vse prebivalce.

V nadaljevanju smo zbrali nekaj najpogostejših težav, s katerimi se srečujejo prevozniki, jih ponazorili s primeri škode, ki zaradi njih nastaja, ter izpostavili možne rešitve, ki bi lahko pripomogle k lažjemu in učinkovitejšemu opravljanju njihove dejavnosti.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Pretirano zahtevni načrti zelenega prehoda za cestni tovorni promet

Cestni prevozniki sektor je pogosto prikazan kot onesnaževalec in povzročitelj težav v prometu, premalo pa se poudarja njegova ključna vloga za nemoteno delovanje gospodarstva in družbe.

Vsekakor je pomembna podpora okolju prijazne tehnologije, vendar pa mora biti ta v skladu s trenutno razpoložljivimi podpornimi viri. Politika, ki zagovarja le električna in vodikova vozila, za sektor v tem trenutku ni sprejemljiva, saj jo je v praksi nemogoče udejanjiti. V procesu zelenega prehoda namreč manjkajo strategije »prehodnega obdobja«, ki bi imele pomemben vpliv na varstvo okolja. Tako so zanemarjene tehnologije, ki bi lahko že sedaj doprinesle k bistvenemu zmanjšanju izpustov CO₂ in so na voljo že sedaj v polnem obsegu, npr. vozila na biogoriva (biodizel, biometan,...), plinska goriva (LNG, CNG) ipd. Dejstvo je, da ta vozila niso popolnoma brezemisijška, že v tem zrenutku pa lahko doprinesejo neskončno več k znižanju izpustov CO₂, kot vozila, ki bodo na voljo (morda) čez nekaj let in bodo brezemisijška. Odlaganje vseh ukrepov v negotovo prihodnost in ne ukrepati že sedaj, ni pot, ki si jo želimo.

Indiferenten je tudi odnos države do biogoriv (HVO, biodizel in biometan) v transportu, medtem ko ostale evropske države temu segmentu posvečajo veliko pozornost (Švedska, Nemčija, Italija...). Biogoriva prav gotovo ne bodo pokrila vseh potreb, lahko pa bistveno prispevajo k znižanju CO₂. Podjetja v Sloveniji, ki so pripravljena vlagati v proizvodnjo biogoriv, se čutijo neslišana s strani politike in zaustavljajo pomembne naložbe v nove kapacitete.

Posledice:

Vztrajanje pri sedanjem pristopu bo podjetja odvrčalo od nadaljnjih naložb v biogoriva za transport, sektor bo finančno obremenjen, prevoznikom pa ne bo omogočen realen prehod k čistejšim rešitvam. To lahko vodi v motnje prevoznikiškega sektorja, poslabšanje konkurenčnosti v primerjavi z drugimi državami in neučinkovito zmanjševanje emisij CO₂, saj bodo izpusti ostali visoki do prihoda novih tehnologij.

Rešitev:

Država bi morala oblikovati strategijo za prehodno obdobje, ki vključuje spodbujanje že danes dostopnih rešitev – vozila na biogoriva (HVO, biodizel in biometan), LNG, CNG in podobne tehnologije, ki lahko takoj bistveno zmanjšajo emisije. Poleg tega naj uvede finančne spodbude za nakup novih, ekološko primernejših vozil in opreme, podobno kot v Italiji. Ključni cilj je, da se sektor razbremeni in podpre, ne pa dodatno obremeni.

Evropske države, ki namenjajo velika sredstva za finančne spodbude prevoznemu sektorju le-tega niso dodatno obremenile. Nasprotno. V teh zaostrenih gospodarskih razmerah iščejo možnosti razbremenitve sektorja. Ob naši prošnji za finančne spodbude prevoznega sektorja v obdobju zelenega prehoda, ki bi lahko bistveno prispevale k cilju zmanjšanja CO₂ pa nas je že sedaj strah, da bo država naš sektor spet obremenila.

Cestni transport in logistika sta ključna za oskrbo gospodarstva in imata pomembno vlogo pri gospodarski rasti. S povečevanjem mednarodne trgovine, notranje logistike, števila dostavnih točk in pričakovanj strank se povpraševanje po transportnih storitvah hitro povečuje. Ta rast ustvarja pritisk na transportna podjetja, da se nujno prilagodijo novim razmeram.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Nujna digitalizacija sektorja

Digitalizacija olajšuje sodelovanje med deležniki v dobavnih verigah, omogoča boljšo preglednost in upravljanje tovarnih tokov v realnem času, zmanjšuje administrativno breme ter omogoča boljšo uporabo infrastrukture in virov. Zaradi tega so transportne in logistične operacije učinkovitejše, nenazadnje tudi zato, ker se s tem omogoča lažja integracija različnih načinov transporta. Evropa pričakuje, da bo digitalizacija prispevala k ločitvi gospodarske rasti od rasti prometa ter da bodo pametne logistične rešitve pomagale doseči evropske cilje okoljske trajnosti.

Prednosti digitalizacije v sektorju:

- **Povečana učinkovitost operacij:** Digitalni sistemi omogočajo boljšo sledljivost ter upravljanje vozil in tovara, kar vodi v boljše načrtovanje in optimizacijo prevozov. To pripomore h krajšemu času potovanja, izboljšanju porabe goriva in zmanjšanju operativnih stroškov.
- **Izboljšano sledenje in varnost:** S pomočjo tehnologij, kot so GPS sledenje, senzorji in napredni sistemi za upravljanje vozil, se povečuje natančnost sledenja prevozov. To prispeva k večji varnosti prevoza, zmanjšanju možnosti izgube tovara in boljšemu upravljanju prometnih situacij.
- **Povečanje varnosti v cestnem prometu.**
- **Znižanje stopnje tveganja glede goljufij in kraje blaga:** z e-dokumenti se močno zniža nevarnost goljufij lažnih prevzemov tovara.
- **Analitika in poslovna inteligenca:** Digitalizacija omogoča zbiranje, analizo in interpretacijo velikih količin podatkov, kar podjetjem omogoča boljši pregled nad njihovimi poslovnimi procesi. S tem lahko sprejemajo bolj informirane odločitve, ki vodijo v optimizacijo poslovanja.
- **Povečanje učinkovitosti prevoznih podjetij:** Digitalizacija omogoča izboljšanje komunikacije med prevozniki, strankami in drugimi deležniki. Boljša komunikacija, sledenje in obvladovanje pričakovanj strank prispevajo k boljši storitveni izkušnji.
- **Zmanjšanje papirne dokumentacije ter priprava podjetij na uvedbo e-prevoznih dokumentov:** Elektronsko upravljanje dokumentacije zmanjšuje potrebo po fizičnih dokumentih in povečuje preglednost ter dostopnost informacij. Uvedba e-prevoznih dokumentov bo prispevala tudi k zmanjšanju zastojev na mejnih prehodih.

Trajnostni učinki digitalizacije: Digitalizacija prispeva k boljši ekološki ozaveščenosti s pomočjo optimizacije prevoznih poti, zmanjšanja emisij CO₂, uporabe alternativnih goriv ter drugih trajnostnih pristopov. Nenazadnje je bila v okviru teh ciljev na evropski ravni sprejeta Uredba eFTI, ki vzpostavlja pravni okvir za elektronsko izmenjavo informacij med gospodarskimi subjekti in organi držav članic o pretoku tovara v Evropski uniji. Evropska unija si od tega obeta digitalno preobrazbo tovarnega prometa s pomembnimi koristmi za operaterje in organe, saj naj bi sektor v naslednjih 20 letih prihranil do 27 milijard EUR na račun zmanjšanih administrativnih stroškov v transportu in logistiki.

Posledice:

Če podjetja ne sledijo razvoju, postanejo manj konkurenčna, manj učinkovita in težje zagotavljajo sledljivost ter varnost prevozov. Poleg tega lahko zastarela praksa negativno vpliva na okolje in povečuje zastoje na cestah ter mejnih prehodih.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Predlog rešitev:

Za pospeševanje digitalizacije v sektorju cestnih prevozov so ključni ukrepi države, ki ustvarjajo spodbudno okolje za podjetja, infrastrukturo in uporabnike. Pomembni so naslednji sklopi ukrepov:

1. Regulativni in strateški ukrepi

- Nacionalne strategije digitalizacije prometa – jasna vizija in cilji za digitalni prehod v logistiki in cestnem prometu.
- Posodobitev zakonodaje – pravila, ki omogočajo uporabo elektronskih tovornih listov (e-CMR), digitalnih tahografov, e-računov in drugih brezpapirnih rešitev.
- Standardizacija podatkov – uvedba enotnih formatov za izmenjavo podatkov med prevozniki, logističnimi podjetji, naročniki in državnimi organi.

2. Infrastrukturni ukrepi

- Digitalna cestna infrastruktura – senzorji, pametni prometni znaki, ITS (inteligentni transportni sistemi).
- Visoko-hitrostna povezljivost – ob avtocestah in glavnih transportnih koridorjih za podporo storitvam v realnem času.
- Digitalne platforme – državne ali javno-zasebne platforme za sledenje prevozom, izmenjavo dokumentov in rezervacijo kapacitet.

3. Finančni in spodbujevalni ukrepi

- Subvencije in nepovratna sredstva za uvedbo digitalnih rešitev v malih in srednjih prevoznih podjetjih ter subvencioniranje izobraževanja kadra v sektorju.
- Dodatne davčne olajšave za naložbe v digitalne tehnologije (npr. sistemi za telematiko, optimizacijo poti, digitalne logistične rešitve ipd.).

4. Izobraževalni in kadrovski ukrepi

- Usposabljanja voznikov in logističnega osebja za uporabo digitalnih orodij.
- Programi digitalne pismenosti za MSP v cestnem prevozništvu.
- Sodelovanje z univerzami in raziskovalnimi institucijami pri razvoju pametnih transportnih rešitev.

(Ne)pretočnost na slovenskih cestah in zastoji v Luki Koper

Študija IRU (Mednarodna zveza za cestni prevoz) je pokazala, da se zaradi prometnih zastojev poraba goriva poveča kar za faktor 3, kar bistveno zvišuje stroške prevoznikov in gospodarstva. Stroški zastojev so ocenjeni na 8 do 16 milijard €¹ letno na ravni EU, kar predstavlja več kot 0,5 % BDP. Za Slovenijo to pomeni gospodarsko škodo v višini med 400 in 600 milijonov € letno. Zastoj za težko tovorno vozilo stane približno 230 € na uro, kar pri pogostih in dolgotrajnih zastojih pomeni enormne izgube.

Tudi ostale študije Evropske unije potrjujejo, da so prometni zastoji izjemno stroškovno breme, ki poleg neposrednih izgub (izgubljen čas, poraba goriva) vključujejo še širše negativne učinke, kot

¹ »Improving road infrastructure and traffic flows« IRU, 2000

so onesnaževanje, povečani stroški zdravstva zaradi emisij ter zmanjšana produktivnost gospodarstva.

Prevozniki zadnja leta opozarjajo na vse večje zastoje na kontejnerskem terminalu v Luki Koper, kar jim povsem onemogoča realno planiranje delovnih procesov.

Posledice:

Največje breme zastojev nosijo prav prevozniki, ki se soočajo z velikimi izzivi na ključnih prometnih poteh. Posebej izpostavljena je **relacija Maribor – Koper**, kjer prevoz tovora vozniku vzame skoraj cel deloven dan. Dodatne zamude nastajajo še v **Luki Koper**, kjer se čakalne dobe pri nakladu/razkladu kontejnerjev pogosto podaljšajo za več kot šest ur. Vozniki tako večino omejenega delovnega časa preživijo v čakanju, namesto da bi ga namenili opravljanju prevozov.

Potovalne hitrosti se zaradi vseh teh ovir nevarno približujejo razmeram iz preteklosti – primerljivim s furmani in konjsko vprego – kar je za sodobno logistiko nesprejemljivo. Prevozniki so zato izpostavljeni visokim finančnim izgubam in resnim motnjam v delovnih procesih.

Zastoji imajo izrazite negativne gospodarske posledice tudi na ostale sektorje, saj otežujejo in podražijo pretok blaga, povzročajo zamude delavcev ter povečujejo obremenitev okolja zaradi onesnaženega zraka in hrupa. Poleg tega prinašajo več stresa in utrujenosti za voznike, kar zmanjšuje varnost v cestnem prometu. Na širši družbeni ravni pa zastoji slabšajo zdravje prebivalcev in znižujejo kakovost njihovega življenja.

Predlog rešitev:

Za zmanjšanje škodljivih učinkov zastojev in za izboljšanje konkurenčnosti sektorja cestnih prevoznikov so potrebni ciljni ukrepi države:

1. Infrastrukturne izboljšave – pospešitev investicij v cestno in železniško infrastrukturo ter povečanje pretočnosti ključnih prometnih koridorjev.
2. Digitalizacija logistike – uvedba naprednih digitalnih orodij za upravljanje prometa, spremljanje pretočnosti in optimizacijo logističnih procesov.
3. Učinkovitejše delo v Luki Koper – sprejem ukrepov za skrajšanje čakalne dobe na kontejnerskem terminalu.
4. Spodbujanje izgradnje zalednih MLC in varnih ter varovanih parkirišč preko katerih se lahko »dozira« promet proti Luki Koper.

Prometna ureditev zaradi obnovitvenih ali gradbenih del na cestni infrastrukturi

Sektor cestnih prevoznikov predstavlja pomembnega deležnika pri oblikovanju prometnih politik, saj zaradi svojega delovanja zelo dobro pozna prometne tokove ter razmišljanje prevoznih podjetij, tako domačih kot tujih. Prav zato je smiselno in nujno, da se predstavniki obeh združenj (Sekcija za promet pri OZS in Združenje za promet pri GZS) vključijo v načrtovanje začasnih prometnih ureditev, ki nastajajo kot posledica obnovitvenih, vzdrževalnih ali gradbenih del.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Sprejeti ukrepi morajo zagotoviti kar največjo pretočnost prometa ter visoko raven varnosti za vse udeležence. Ob tem želimo poudariti tudi pomen tesnega sodelovanja vseh ostalih deležnikov, saj lahko le z usklajenim delovanjem dosežemo rešitve, ki bodo učinkovite, uravnotežene in v dobro vseh uporabnikov cestnega omrežja.

Posledice:

Če sodelovanje ni dovolj tesno, se pogosto pojavijo težave, kot je zmanjšana pretočnost prometa, povečani stroški za prevoznike in s tem tudi za gospodarstvo, večja obremenitev okolja zaradi daljših voženj in čakanja v kolonah ter manjša varnost v prometu, saj se udeleženci znajdejo v nepredvidljivih situacijah.

Predlog rešitve:

Nujno je, da se predstavniki obeh združenj (Sekcija za promet pri OZS in Združenje za promet pri GZS) aktivno vključijo v načrtovanje začasnih prometnih ureditev, ki nastajajo zaradi obnovitvenih, vzdrževalnih ali gradbenih del.

Pospešitev postopkov zaposlovanja voznikov v mednarodnem cestnem prometu

Prevozniški sektor se že vrsto let sooča s hudo kadrovsko krizo, na katero prevozniki opozarjajo že vrsto let. Pomanjkanje voznikov ni težava le v Sloveniji, temveč v celotni Evropi, pri čemer je balkanski »bazen«, iz katerega je prihajala večina voznikov, danes praktično prazen. Po ocenah v Sloveniji trenutno primanjkuje vsaj 2.000 voznikov, kar neposredno ogroža delovanje gospodarstva. Poleg tega je večina zaposlenih voznikov starih 45 let ali več, kar pomeni, da se bo zaradi upokojitve primanjkljaj v prihodnjih letih še povečeval.

Nikakor si ne želimo ponovitve scenarija, ki smo mu bili priča lansko jesen v Veliki Britaniji. Zaradi Brexita in zaostrenih postopkov za pridobitev delovnih dovoljenj so se številni tuji vozniki odločili za delo v drugih državah, posledično pa je prišlo do resnih motenj v oskrbi. Težave pri dobavi blaga so ohromile gospodarstvo, pomanjkanje goriva pa je bilo tolikšno, da se je v distribucijo morala vključiti celo vojska.

Posledice:

Pomanjkanje voznikov v cestnem prometu predstavlja eno ključnih težav, ki ima neposredne negativne učinke na gospodarstvo in družbo. Zaradi zamud pri dostavi blaga in surovin prihaja do pogostih motenj v oskrbovalnih verigah, kar povečuje poslovno negotovost in otežuje načrtovanje proizvodnih ter logističnih procesov.

Prevozniki se ob tem soočajo z naraščajočimi operativnimi stroški, saj morajo zaradi omejene razpoložljivosti delovne sile posegati po dražjih nadomestnih rešitvah, kot so dodatne nadure ali najem zunanjih izvajalcev. Dolgotrajni in zapleteni postopki zaposlovanja tujih delavcev dodatno zmanjšujejo konkurenčnost slovenskih prevoznikov v primerjavi s podjetji iz držav z bolj učinkovitimi administrativnimi ureditvami, kar se odraža v izgubi naročil in trgov.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Hkrati se stopnjujejo obremenitve aktivnih voznikov. Povečano število nadur in daljše odsotnosti od doma negativno vplivajo na njihove delovne pogoje, zdravstveno stanje ter na raven prometne varnosti.

Predlog rešitev:

Predlagamo uvedbo izrednega ukrepa, ki bi omogočil pridobitev enotnega dovoljenja za voznike iz tretjih držav v najkrajšem možnem času, in sicer najpozneje v 15 dneh od vložitve popolne vloge. Podobna ureditev je bila za sektor vzpostavljena v Nemčiji, Madžarski, Slovaški in Hrvaški.

Cilj ukrepa je zagotoviti hitrejšo odzivnost sistema na akutno pomanjkanje voznikov v mednarodnem prometu ter izboljšati konkurenčnost slovenskih prevoznikov na evropskem trgu.

Zato predlagamo imenovanje medresorske delovne skupine za reševanje problematike predolghih postopkov pridobitve delovnih dovoljenj. Ključno je povezati vse pristojne deležnike, saj se lahko le z usklajenim pristopom oblikujejo rešitve za sistemsko ureditev prednostnega reševanja vlog za voznike v mednarodnem cestnem prometu.

Ovire pri napotitvah delavcev v tujino zaradi obrazca A1

Podjetja, ki se ukvarjajo z mednarodnim transportom, se soočajo s težavami pri pridobivanju obrazca A1, ki je neposredno povezan z izdajo kartice enotnega delovnega dovoljenja. Če delavec nima izdanega enotnega dovoljenja za prebivanje in delo, pridobitev obrazca A1 ni mogoča. Poleg tega zakonodaja določa, da mora biti delavec vsaj 30 dni vključen v sistem socialne varnosti v Republiki Sloveniji, preden ga delodajalec lahko napoti na delo v tujino. Podjetja v mednarodnem prevozu pogosto nimajo poslovnih aktivnosti v Sloveniji, zato svojih zaposlenih brez obrazca A1 ne morejo napotiti na delo v tujino, kar jim povzroča dodatne operativne težave.

Posledice:

Prevoznim podjetjem trenutna ureditev povzroča dodatne stroške, saj ne morejo napoti voznika na delo v tujino dokler ni vsaj 30 dni vključen v sistem socialne varnosti.

Predlog rešitve:

Potrebno je spremeniti predpis, in sicer tako, da se voznike v mednarodnem cestnem prometu uvrsti med izjeme (sprememba drugega odstavka 8. člena Zakona o čezmejnih izvajanju storitev (ZČmIS-1))

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Posledice kršitev ZDCOPMD – neizpolnjevanje pogojev za pridobitev potrdila A1

V primeru, da pristojni nadzorni organ pri podjetju ugotovi kršitve določb Zakona o delovnih razmerjih (ZDR-1), Zakona o urejanju trga dela (ZUTD), Zakona o preprečevanju dela in zaposlovanja na črno (ZPDZC-1) ali Zakona o varnosti in zdravju pri delu (ZVZD-1), se podjetju kot stranska sankcija izreče prepoved zaposlovanja tujcev. Prav tako pa podjetje ne more pridobiti potrdila A1, če mu je bila pravnomočno izrečena sankcija zaradi kršitev delovnopravne in druge zakonodaje, kot je opredeljena v Zakonu o čezmejnem izvajanju storitev (ZČmis-1).

ZZSDT ima v 42. členu zelo nazorno izpisane člene drugih zakonov, po katerih je delodajalcu prepovedano zaposlovanje tujcev za določeno obdobje, ki je seveda odvisno od ugotovljene kršitve. Zakon o čezmejnem izvajanju storitev (ZČmis) pa ne navaja točnih določb drugih zakonov ampak v 4. členu le opisno navaja kršitve, brez natančnega sklicevanja na druge zakone.

Tako 4. člen ZČmis navaja, da delodajalec izpolnjuje pogoj za opravljanje čezmejnih storitev, če med drugim v zadnjih treh letih pristojni organ RS ni ugotovil več kot eno kršitev v zvezi: s plačilom za delo, delovnim časom, zaposlovanjem na črno, ocenjevanjem tveganj za varnost in zdravje pri delu, usposabljanjem delavcev za varno delo ali zagotavljanjem varnega delovnega okolja in uporabo varne delovne opreme, za katero mu je bila s pravnomočno odločitvijo ali več pravnomočnimi odločitvami izrečena globa za prekršek pomembnejše delovnopravne zakonodaje. Zaradi naštetega se zato vse pogostejše dogaja, da prevozna podjetja, katerim je bil po ZDCOPMD očitana že najmanjši prekršek, ne izpolnjujejo več pogojev za čezmejno opravljanje storitev.

Posledice:

V praksi se pojavlja vse več primerov, da prevozno podjetje, kateremu je bil po ZDCOPMD očitana že najmanjši prekršek (globa npr. v višini 200 EUR), ne izpolnjuje več pogojev za čezmejno opravljanje storitev. Podjetje torej ne more pridobiti obrazca A1, kar pomeni, da ne more več opravljati svoje primarne dejavnosti. Menimo, da tak ukrep nikakor ni na mestu in je povsem nesorazmeren s stopnjo kršitve. Tudi zaradi tega nerazumnega ukrepa, je nekaj prevoznih podjetij že preselilo svojo dejavnost v tujino. Na evropskem trgu mednarodnih prevozov je ta ukrep edinstven, kar pomeni, da so slovenska podjetja v primerjavi s konkurenti iz drugih držav EU postavljena v slabši položaj.

Predlog rešitve:

V postopku sprememb ZČmis smo prevozniki opravičeno opozarjali na nevarnost situacije, ki se sedaj kaže v praksi. Pristojno ministrstvo za delo je vztrajalo, da morajo biti pogoji za pridobitev potrdila A1 za vse dejavnosti enake in ne dopuščajo nikakršnih izjem. Torej bi morali to načelo upoštevati tudi za mobilne delavce, kar pomeni, da bi morali zanje veljati isti predpisi, kot veljajo za druge sektorje. Potrebno je poiskati ravnotežje med spoštovanjem zakonodaje in zagotavljanjem pogojev za nemoteno opravljanje dejavnosti, ki je ključna za mobilnost blaga in delovanje gospodarstva.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Problematika prepovedi zaposlovanja tujcev

Podobna problematika kot se odraža pri neizpolnjevanju pogojev za pridobitev potrdila A1, se odraža tudi v postopku preverjanja statusa dobrih delodajalcev pri zaposlitvi tujca. Zakon o zaposlovanju, samozaposlovanju in delu tujcev - ZZSDT (42. člen) določa, da kršitev zakona vodi do prepovedi zaposlovanja, samozaposlovanja in dela tujcev za delodajalca, tujega delodajalca ali naročnika dela za obdobje 1–5 let, če je bila izrečena že ena pravnomočna globa.

Seznam kršitev, ki vodijo do prepovedi zaposlovanja tujcev, vključuje prekrške po ZZSDT, ZDR-1 in ZUTD. Gre za kršitve, kot so zaposlovanje brez urejenega prebivanja, neizpolnjevanje obveznosti glede socialne varnosti ter neizplačilo plač in dodatkov.

Posledice:

Sektor cestnih mednarodnih prevozov je zaradi razmer na trgu dela odvisen predvsem od tujcev. Prepoved zaposlovanja tujcev zaradi manjše, formalne kršitve lahko povzroči resne motnje v panogi (zaprtje podjetij, prenos podjetij v tujino). Pomanjkanje delavcev močno zmanjšuje konkurenčnost slovenskih prevoznikov na neizprosni evropski trgu ponudnikov prevoznih storitev. Končne posledice imajo negativni vpliv na celotno gospodarstvo.

Predlog rešitve:

Potrebno je poiskati ravnotežje med spoštovanjem zakonodaje in zagotavljanjem pogojev za nemoteno opravljanje dejavnosti, ki je ključna za mobilnost blaga in delovanje gospodarstva.

Menimo, da bi bilo smiselno upoštevati stopnjevanje sankcij in predkaznovanost delodajalcev, namesto splošne prepovedi zaposlovanja tujcev za vsako posamezno kršitev. Prav tako bi bilo primerno razlikovati med hujšimi in lažjimi prekrški, saj pogosto pride do napak zaradi nepoznavanja zakonodaje, predvsem pri manjših delodajalcih. Predlagamo zmanjšanje trajanja sankcij vsaj na polovico trajanja trenutnih in prilagoditev kazni glede na ponavljajoče se kršitve.

Predlog za dopolnitev Odredbe o določitvi poklicev, v katerih zaposlitev tujca ni vezana na trg dela

Tudi na pomanjkanje poklicnih voznikov avtobusov v Sloveniji opozarjamo že več let. V zadnjem času pa se problematika stopnjuje do te mere, da se vse težje zagotavlja tudi izvajanje javnega potniškega prometa. Kljub številnim opozorilom gospodarstva v zadnjih letih, odločevalci ne prisluhnejo tehtnim argumentom. Ker v preteklosti Zavod Republike Slovenije za zaposlovanje v okviru svoje analize ni zaznal deficitarnosti na področju voznikov avtobusov, niti ni predlagal uvrstitve tega poklica na seznam. Prav tako uvrstitev poklica voznik avtobusa med deficitarne poklice nista predlagala niti Ministrstvo za zdravje in Ministrstvo za gospodarstvo, turizem in šport. Kot se je izkazalo je Zavod za zaposlovanje menil, da je na trgu zaznati manj potreb po voznikih avtobusov kot po voznikih težkih tovornih vozil in vlačilcev, zato se poklic ni uvrstil na seznam Odredbe. Takšno obrazložitev zavračamo, saj sta trga neprimerljiva, ker je v panogi cestnega tovornega prometa zaposlenih blizu 30.000 voznikov na drugi strani pa je v panogi cestnega potniškega prometa zaposlenih le 4.400 voznikov. Poleg tega so vse potrebe avtobusnih

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

prevoznikov po zaposlitvi voznika avtobusa že nekaj let s strani Zavoda Republike Slovenije za zaposlovanje zavrnjene z obrazložitvijo, da na trgu ni ustreznega kadra, zato se vse potrebe prevoznikov pokrivajo z zaposlitvijo delavcev iz tujine.

Posledice:

Uvrstitev poklica na seznam Odredbe o določitvi poklicev, v katerih zaposlovanje tujca ni vezana na trg dela, omogoča hitrejši postopek pridobitve delovnega dovoljenja. Nerazumno dolgi roki za pridobitev delovnih dovoljenj slovenske prevoznike postavlja v vse slabši položaj. Na trgu ponudnikov se že kaže pomanjkanje ponudbe avtobusnih prevozov. Kot smo omenili že v uvodu tega poglavja, je zaradi pomanjkanja voznikov avtobusov, ogroženo tudi že izvajanje javnih linijskih prevozov.

Predlog rešitve:

Uvrstitev poklica voznik avtobusa (koda 8331) na seznam odredbe o določitvi poklicev, v katerih zaposlitev tujca ni vezana na trg dela.

Vodenje evidence delovnega časa mobilnih delavcev in obveščanje

Zakon o evidencah na področju dela in socialne varnosti (v nadaljevanju: ZEPDSV) velja tudi za mobilne delavce. Širjenje obveznosti glede vodenja evidence mobilnih delavcev v ZDCOPMD prinaša dodatne obveznosti za prevozniška podjetja.

Tako morajo podjetja za mobilne delavce v evidenci o izrabi delovnega časa od vključno 21. 5. 2025 dalje voditi naslednje podatke:

- podatki o številu ur,
- skupno število opravljenih delovnih ur s polnim delovnim časom in s krajšim delovnim časom od polnega z oznako vrste opravljenega delovnega časa,
- opravljene ure v času nadurnega dela,
- neopravljene ure, za katere se prejema nadomestilo plače iz sredstev delodajalca z oznako vrste nadomestila,
- neopravljene ure, za katere se prejema nadomestilo plače v breme drugih organizacij ali delodajalcev in organov z oznako vrste nadomestila,
- neopravljene ure, za katere se ne prejema nadomestila plače,
- število ur pri delih na delovnem mestu, za katera se šteje zavarovalna doba s povečanjem oziroma na katerih je obvezno dodatno pokojninsko zavarovanje z oznako vrste statusa,
- čas prihoda na delo in odhoda delavca z dela,
- opravljene ure v drugih posebnih pogojih dela, ki izhajajo iz razporeditve delovnega časa (zlasti nočnega, nedeljskega, izmenskega, prazničnega dela, dela v deljenem delovnem času in druge razporeditve delovnega časa, določene z zakonom ali kolektivno pogodbo),

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

- opravljene ure v neenakomerno razporejenem delovnem času ali v začasno prerazporejenem delovnem času,
- vpis tekočega seštevka ur v tednu, mesecu oz. letu, iz katerega je razvidno referenčno obdobje, ki se upošteva za neenakomerno razporeditev in za začasno prerazporeditev polnega delovnega časa,
- podatek o izrabi in obsegu izrabe odmora med delovnim časom,
- čas vožnje,
- čas drugega dela,
- čas razpoložljivosti,
- čas odmorov in počitkov,
- oznako, ali je izvajal delo pri vožnji z več vozniki,
- tedenski delovni čas, iz katerega mora biti razvidno, ali je bilo preseženo tedensko povprečje.

Nadalje morajo podjetja za mobilne delavce, ki opravljajo mednarodne prevoze od 21. 8. 2025 v evidenci o izrabi delovnega časa prikazati še naslednje dodatne podatke o kraju in času:

- začetka in konca delovnega dne,
- prestopa meje in
- natovarjanja / raztovarjanja.

Podatki, ki naj bi se dodatno vodili v evidenci delovnega časa mobilnega **delavca so že zabeleženi na kartici voznika za digitalni tahograf, ki je osebni dokument voznika**. Po vsaki uporabi vozila se v čip voznikove kartice shranijo naslednji podatki: čas vstavljene in odstranjene kartice, registrska oznaka vozila, datum in števec kilometrov, aktivnosti voznika (min. za 56 dni), prevoženi kilometri, vnosi držav, vnosi stanj (posamezno ali vožnja z več vozniki), nastali dogodki oz. motnje (napake), informacije o kontrolnih aktivnostih, vožnje v stanju trajekta/vlaka, vožnje s stanje OUT (vožnje za katere ni obvezna uporaba tahografa), čas in kraj natovarjanja/raztovarjanja (kabotaža), čas in kraj prehoda meje (direktiva o napotitvah).

Zadnje spremembe ZDCOPMD prinašajo nove obveznosti tudi glede obveščanja delavcev, in sicer mora delodajalec tahografske podatke o času in dolžini voženj, ki jih je opravil mobilni delavec, skupaj s podatkom registrske označbe vozila, s katerim so bile vožnje opravljene, priložiti plačilni listi mobilnega delavca za tisto časovno obdobje, v katerem so bile opravljene.

Prvi odstavek 10. člena uredbe (ES) št. 561/2006 že sedaj predpisuje, da 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 povezana s prevoženimi razdaljami, hitrostjo dostave in/ali količino prevoženega blaga, če so ta plačila takšna, da ogrožajo varnost v cestnem prometu in/ali spodbujajo kršitve te uredbe.

Ob tem pa je potrebno poudariti, da bi bilo plačilo po opravljenih kilometrih lahko sporno le, če je dokazana vzročna povezava, da je voznik ogrožal varnost v cestnem prometu ali kršil uredbo, ki predpisuje najdaljše čase voženj in minimalnih počitkov. Že vrhovno sodišče je presodilo, da je plača po pogodbi o zaposlitvi možna tudi v drugi merski enoti in ne le v denarju (npr. na kos).

Posledice:

Evropska zakonodaja namreč predvideva evidentiranje skupnega delovnega časa mobilnih

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

delavcev in ne zahteva ločenega razčlenjevanja po posameznih aktivnostih, zato bodo domači prevozniki neenako administrativno obremenjeni v primerjavi z ostalimi prevozniki v EU. Ne smemo prezreti dejstva, da med mobilne delavce sodijo tudi vsi vozniki, ki opravljajo t.i. prevoze za lastne potrebe. To pomeni, da opravljajo prevoze z vozili, v katerih morajo obvezno uporabljati tahograf, vendar ne izvajajo komercialnih prevozov. Ti prevozi se izvajajo tako v notranjem kot tudi v mednarodnem prometu, v sklopu druge gospodarske dejavnosti za namene npr. dostave izdelkov, prevoz materiala, prevoz izdelkov v dodelavo ipd. Menimo, da so nove obveznosti škodljive za celotno gospodarstvo.

Za mobilne delavce tako urejata področje obveznosti vodenja evidence o izrabi delovnega časa kar dva zakona. Sprememba enega zakona bo imela vpliv tudi na obveznosti izvajanja predpisov v drugem zakonu. Da so pravila jasna in nedvoumna je še toliko bolj pomembno, saj predstavljajo mala in srednje velika podjetja kar 98 % vseh prevoznih podjetij. Debirokratizacija je za mala in srednje velika podjetja (MSP) izjemno pomembna, ker neposredno vpliva na njihovo sposobnost preživetja, rasti in konkurenčnosti.

Nove predpisane obveznosti glede vodenja evidence o izrabi delovnega časa po ZDCOPMD so za sektor cestnega transporta škodljive in ga postavljajo v vse slabši konkurenčni položaj. Prav tako nove zahteve nimajo pozitivnega učinka ne pri zaščiti delavcev in ne v varnosti v cestnem prometu, temveč pomenijo le dodatno administrativno obremenitev za prevozniška podjetja.

Predlagana rešitev:

Delodajalec vodi evidenco delovnega časa mobilnega delavca tako, da najpozneje vsakih 28 dni opravi prenos podatkov iz voznikove kartice. Iz teh prenesenih podatkov se izdela evidenca delovnega časa v skladu z ZEPDSV tako, da se združijo preneseni podatki s podatki, ki jih je potrebno voditi po ZEPDSV. Menimo, da so vozniki edini mobilni oziroma terenski delavci, ki imajo zabeleženo sleherno svojo aktivnost, zato dodatne obremenitve sektorja nikakor niso upravičene.

Ni potrebno dodatno evidentirati podatkov, ki so že shranjeni na voznikovi kartici in do katerih ima voznik stalni dostop. Prav zato niso smiselne dodatne obveznosti, ki so bile predpisane z zadnjimi spremembami ZDCOPMD in se nanašajo na obveščanje mobilnih delavcev. Menimo, da tudi v tem delu povsem zadostujejo obveznosti, kot so predpisane z ZEPDSV. Dejstvo je, da voznik lahko vsak trenutek iz tahografa izpiše podatke, ki zadevajo njegove aktivnosti. To možnost imajo vozniki že vse od uvedbe digitalnega tahografa. Za oblikovanje učinkovitega in družbeno odgovornega sektorja cestnega prometa je potrebno zagotoviti ustrezne delovne pogoje in socialno zaščito voznikov na eni strani ter primerne pogoje za poslovanje in pošteno konkurenco za cestne prevoznike na drugi strani. Glede na visoko stopnjo mobilnosti v sektorju je potreben poseben pristop, ki bo zagotavljal ravnovesje med svobodo prevoznikov pri opravljanju čezmejnih storitev, prostim pretokom blaga, ustreznimi delovnimi pogoji in socialno zaščito voznikov.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Problematika AO zavarovanj gospodarskih vozil

Vse večje obremenitve gospodarstva in vse višji fiksni stroški slabijo konkurenčni položaj slovenskega prevoznika. S strani članov smo prejeli kar nekaj obupanih klicev, ki se nanašajo na enormne podražitve AO zavarovanj gospodarskih vozil. Seznanili so nas tudi s primeri, da zavarovalnice, pri katerih so imeli sklenjene zavarovalne police s permanentno veljavnostjo AO zavarovanj za tovorna vozila, zahtevajo prekinitev takšne zavarovalne police in ponudijo sklenitev nove, z novim pogoji. Seveda je nova cena najmanj 200 % višja v primerjavi z istim produktom v lanskem letu.

Prevozniki imajo na razpolago le tri možne ponudnike AO zavarovanj gospodarskih vozil: Zavarovalnica Triglav (pokriva glavnino vseh AO zavarovanj gospodarskih vozil), Generali (po informacijah, ki so jih prejeli člani od zavarovalnice, naj bi ta opuščala tovrstna zavarovanja) in Zavarovalnica Sava. Zaskrbljujoče je dejstvo, da kljub poskusom prevoznikov za pridobitev konkurenčnih ponudb le teh ne morejo pridobiti, z razlago da niso njihovi komitenti. Ker praktično ni drugega ponudnika so prevozniki primorani sprejeti »oderuške« pogoje.

Posledice:

Sektor cestnih prevoznikov se zaradi enormnih podražitve obveznih zavarovanj za gospodarska vozila sooča z resnimi težavami. Nenadno povečanje stroškov, ki so se v posameznih primerih dvignili tudi za več kot 200 % v primerjavi s preteklim letom, močno obremenjuje poslovanje podjetij in ogroža njihovo likvidnost, zlasti pri manjših prevoznikih.

Ker imajo prevozniki na voljo le omejeno število ponudnikov zavarovanj, pri čemer eden od njih tovrstne produkte postopoma opušča, so dejansko prisiljeni sprejeti oderuške pogoje brez možnosti pridobitve konkurenčnih ponudb. Mali prevozniki pri tem praktično nimajo manevrskega prostora za pogajanja o ceni zavarovanj, zato so najbolj izpostavljeni tveganju. Takšne razmere slabijo konkurenčni položaj slovenskih prevoznikov v primerjavi s tujimi, povečujejo pravno in poslovno negotovost ter onemogočajo dolgoročno načrtovanje stroškov. Posledično se povečuje tveganje propada manjših podjetij, hkrati pa višji stroški prevozov vplivajo na konkurenčnost celotnega gospodarstva, saj se ti stroški nujno prenašajo na cene transportnih storitev in blaga.

Predlagana rešitev:

Za omilitev negativnih posledic bi bilo potrebno predvsem povečati konkurenco na trgu zavarovanj, saj bi vstop dodatnih ponudnikov, vključno s tujimi zavarovalnicami, razbil obstoječe monopolne razmere in omogočil prevoznikom dostop do bolj konkurenčnih pogojev. Hkrati bi morala država z regulativnimi ukrepi zagotoviti preglednost poslovnih praks zavarovalnic ter preprečiti oderuške pogoje, na primer z omejitvijo pretiranega dviga premij in s postopnim uvajanjem cenovnih sprememb.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Neučinkovita prepoved naklada/razklada po ZPCP-2

V letu 2024 so bile sprejete spremembe in dopolnitve Zakona o prevozih v cestnem prometu (Uradni list št. 23/2024). Ena izmed teh sprememb je jasnejša opredelitev prevozne pogodbe, ki določa, da pošiljatelj ali prejemnik blaga ne smeta od voznika zahtevati nalaganja ali razklanjanja blaga, razen če je to posebej dogovorjeno v ločeni pogodbi. V tej pogodbi mora biti jasno opredeljen strošek za to storitev, izpolnjeni pa morajo biti tudi vsi pogoji, določeni z zakonodajo, ki ureja varstvo pri delu.

Čeprav to prepoved pozdravljamo, žal ostaja le na papirju, saj ne predvideva kazenskih sankcij za tiste, ki zahtevajo manipulacijo blaga in vršijo pritiske na prevoznike. Nerazumljivo je, da je sankcija predvidena le za prevoznika, ki pa je že tako najšibkejši člen v oskrbovalni verigi.

Sprememba zakona žal ni sledila potrebam po ustrezni jasnejši opredelitvi prevozne pogodbe. V praksi se namreč vse prepogosto dogaja, da mora voznik pod pritiski prejemnika/pošiljatelja opraviti nalaganje ali razkladanje tovora, pri čemer naročnik prevoza dodatnih storitev sploh ne priznava.

Posledice:

Sektor cestnih prevoznikov si je več let aktivno prizadeval, da bi bila v nacionalni zakonodaji jasneje opredeljena prevozna pogodba, po vzoru nekaterih drugih evropskih držav. ZPCP je sicer uvedel voznikom prepoved nakladanja in razklanjanja, vendar pa za pošiljatelje in prejemnike blaga ni določena nobena sankcija. Takšna ureditev povzroča velik pritisk na prevoznike, da brezplačno opravljajo tudi manipulacijo blaga. To jih postavlja v položaj, v katerem so primorani kršiti zakonske prepovedi, kar povečuje tveganje za morebitne sankcije. Poleg tega so vozniki pogosto neusposobljeni za pravilno rokovanje za manipulacijo z blagom pri pošiljateljih/prejemnikih, kar povečuje nevarnost poškodb tako blaga kot tudi voznika samega.

Predlog rešitve:

V ZPCP (131. člen) je treba vključiti kazenske določbe za kršitelje 110. b člena, ki se nanašajo na prejemnike in pošiljatelje blaga.

Nadgradnja izobraževanja poklicnih voznikov

Poklic voznika je že vrsto let deficitaren poklic. Logistika in transport kot pomembni gospodarski panogi imata v prihodnosti velik potencial za širjenje in razvoj. Prepotrebne so nove oblike izobraževanja poklicnih voznikov z večjim poudarkom na praktičnem delu usposabljanja v prevoznih podjetjih. Dejstvo je, da prihaja pretežni del voznikov iz tretjih držav. Znanja, ki jih vozniki pridobijo s temeljno kvalifikacijo še zdaleč ne zadoščajo osnovnim zahtevam izvajanja cestnih prevozov, saj se je z napredno tehniko in tehnologijo povečal nabor posebnih znanj, ki jih vozniki lahko pridobijo le s praktičnim delom, neposredno v prevoznih podjetjih. Poleg navedenega gre tudi za posamezne specifične dela, glede na vrsto tovora, ki se prevaža. Zavedati se je potrebno, da se zaradi nezadostne usposobljenosti voznikov na prvem mestu ogroža varnost v cestnem prometu, na drugi strani pa se tudi povzroča dodatna gospodarska škoda, ki jo utrpijo prevozniki.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Posledice:

Kot omenjeno, znanja, ki jih vozniki pridobijo s temeljno kvalifikacijo še zdaleč ne zadoščajo osnovnim zahtevam izvajanja cestnih prevozov. Nezadostno usposobljen kader prevoznim podjetjem povzroča dodatne stroške, saj morajo voznike najprej usposobiti. Zaradi pomanjkljivega znanja se pojavlja več škodnih primerov, kar z izgubo bonitet pri zavarovalnicah zopet občutijo prevozniki.

Predlog rešitve:

1. Izobraževanje poklicnih voznikov mora obsegati srednješolsko poklicno izobraževanje in program za odrasle;
2. Poklic voznika po srednješolskem programu: vzpostavitev programa poklic Voznik in druga možnost za nadgradnjo oziroma prilagoditvijo programa Logistični tehnik (že v okviru odprtega kurikuluma).
3. Znotraj obstoječe zakonodaje oz. obstoječega srednješolskega programa logistični tehnik se v izobraževalni program umesti kot možnost izbire vsebina za voznika. V postopku izobraževanja kandidat pridobi tudi vozniško dovoljenje. Po zaključku izobraževalnega programa Logistični tehnik se s spričevalom prizna tudi (po vzoru nekaterih evropskih držav, npr. Finska):
 - temeljna kvalifikacija za voznika v cestnem prometu - koda 95 (za vse kategorije C in D),
 - izpit ADR (osnovni v celoti), izpit za spremljevalca izrednih prevozov,
 - izpit o strokovni usposobljenosti za upravljavca prevozov (v celoti),
 - usposobljenost za učitelja vožnje/predpisov/strokovni vodja šole vožnje (programi se priznajo delno, razen praktičnega pouka),
 - teoretični del usposabljanja za voznika vseh kategorij (tečaj CPP) –v celoti
 - disponent (v celoti) - Disponent prevoza blaga v cestnem prometu
4. Pretežni del izobraževanja mora predstavljati praktično izobraževanje voznikov v prevoznih podjetjih, saj se le na tak način lahko spozna vse potrebne procese dela, ki so zelo tesno povezani z delom v administraciji logistike. Poklic voznik naj se vzpostavi v sistemu vajeništva.
5. Predlagati je potrebno znižanje starosti za voznike težkih tovornih vozil z 18 let na 16 let (voznik lahko vozi z določenimi omejitvami oz. lahko vozi le v spremstvu voznika »mentorja«, vozilo se ustrezno označi – npr. zelena tabla z oznako »L«). Zaradi drastičnega pomanjkanja poklicnih voznikov na celotnem evropskem območju, tudi na ravni Komisije EU potekajo razgovori o znižanju starosti za pridobitev ustrezne kategorije voznškega dovoljenja.
6. Vzpostavitev programa za odrasle: zajemati mora predvsem praktično izobraževanje v transportnih podjetjih. Prevoznim podjetjem, ki so pripravljena izobraževati voznike morajo biti zagotovljena sistemska finančna sredstva za usposabljanje oziroma mentorstvo.

Podoben način izobraževanja, kot ga predlagamo, se izvaja na Finskem in na Hrvaškem.

Sektor želi s svojo pobudo zasledovati cilj, da se vsem udeležencem raznih strokovnih usposabljanj in izobraževanj priznajo predhodno pridobljena znanja in kompetence kot tudi drugje v Evropi. Nesmiselna so ponavljajoča se usposabljanja in izobraževanja z isto vsebino in ponovno

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

preverjanje znanj le teh. Priznavanje predhodno pridobljenih znanj in kompetenc pa je v EU prisotno že zelo dolgo in tudi zakonsko urejeno.

Nesprejemljiv Zakon o konoplji za omejeno osebno uporabo

Po predlogu zakona ne bi bilo dovoljeno ugotavljati prisotnosti THC v okviru rednih zdravstvenih pregledov, ki se izvajajo z namenom zagotavljanja varnosti in zdravja pri delu.

Posledice:

Obstaja preveč razlogov, zakaj nasprotujemo predlogu zakona. Ta predlog bi neposredno ogrozil varno delovno okolje in povečal tveganja za zdravje zaposlenih ter varnost širše družbe. Predlog zakona je v nasprotju s temeljnimi načeli varnosti in zdravja pri delu, saj omejuje možnosti za nadzor nad prisotnostjo THC v telesu, kar onemogoča pravočasno prepoznavanje zmanjšanih psihofizičnih sposobnosti delavcev.

Zdravstvena stroka opozarja na številne negativne posledice uživanja konoplje, kot so tesnoba, paranoja, depresija, poslabšanje duševnih motenj, oslabiljene motorične sposobnosti in oteženo zaznavanje okolja. Če prisotnosti THC ne bi smeli ugotavljati pri zdravstvenih pregledih, bi se lahko posledice uživanja konoplje napačno pripisale delovnemu okolju, kar bi neupravičeno bremenilo delodajalce.

Poleg tega se ob omejitvi osebne uporabe konoplje odpirajo številna vprašanja in nejasnosti, kot so odgovornost za delovne nesreče, odškodninska odgovornost ob poškodbah pri delu, nadomestila za bolniške odsotnosti ter regresni zahtevki zdravstvene in pokojninske blagajne. Posebej problematična bi bila delovna mesta z visokim tveganjem, kot so zdravniki, reševalci, piloti, profesionalni vozniki, učitelji, delavci na višini, varnostniki in upravljalci težke mehanizacije, kjer je varnost ključnega pomena, in kjer bi toleranca na prisotnost THC morala biti ničelna.

Za sektor cestnih prevozov je predlog zakona še posebej problematičen, saj so vozniki odgovorni za varnost ne le sebe, temveč tudi drugih udeležencev v prometu. Prisotnost THC v telesu vpliva na sposobnost vožnje, saj povzroča zmanjšano koncentracijo, upočasnjene reakcije in moteno zaznavanje okolja. Zakon, ki ne omogoča ugotavljanja prisotnosti THC, lahko pripelje do povečanja tveganja za prometne nesreče, kar bi ogrozilo tako voznike kot širšo javnost.

Podjetja v cestnem prevozu, ki se ukvarjajo s prevozi, bi se lahko soočila z večjimi stroški zaradi povečanih nesreč in poškodb, ki bi jih povzročili zaposleni pod vplivom THC. Dodatna je nejasnost glede odgovornosti v primeru nesreč, kjer bi bil delavec pod vplivom konoplje, kar bi lahko povzročilo tudi težave pri zavarovalnicah in regresnih zahtevkih.

Predlog rešitve:

Predlog zakona naj se umakne iz nadaljnjega zakonodajnega postopka.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Razvoj intermodalnih logističnih centrov, malih logističnih centrov, varovanih in varnih parkirišč

V Sloveniji je večji del prometne dejavnosti vezan le na prevoz oz. transport blaga. Za izkoristek vseh zmogljivosti in prednosti, ki jih prinaša transport v povezavi z logistiko, je nujno potrebno usmeriti več pozornosti v slednjo panogo. Ta bo ustvarjala nova delovna mesta z višjo dodano vrednostjo, hkrati pa se bo izkoristila možnost učinkovitejše izrabe različnih načinov prevoza. Zaradi večje varnosti voznikov in tovora so vse večje tudi potrebe po varnih in varovanih parkiriščih s spremljajočimi objekti ob celotnem avtocestnem križu.

Raven razvitosti logističnih storitev je odvisna od več dejavnikov, ki vplivajo na učinkovitost, zmogljivost in kakovost logističnih operacij. Eden od pomembnejših dejavnikov je tudi geografska lega države. Države z ugodno geografsko lego, ki omogoča enostaven dostop do pomembnih trgov in trgovskih poti, imajo lahko bolj razvite logistične storitve.

Znano je, da ima geografska lega Slovenije pomembno vlogo za razvoj prometa, saj se na našem ozemlju križata dve pomembni evropski prometni poti: V. (vzhod-zahod) in X. (sever-jug) panevropski prometni koridor. Zaradi svoje geografske lege je Slovenija ključna povezovalna točka za tovarni promet med različnimi deli Evrope. Žal pa ugodne lege naše države ne znamo izkoristiti niti ne znamo izkoristiti vse bolj naraščajočega tranzitnega prometa.

Za razvoj logističnih dejavnosti je v zasebnem sektorju velik interes, vendar težava nastopi s prostorskim umeščanjem gospodarske in logistične infrastrukture (mali logistični centri, intermodalni logistični centri, varovana in varna parkirišča za tovorna vozila) v prostor. Zakon o urejanju prostora namreč določa, da je za načrtovanje prostorskih ureditev, kamor sodijo tudi mali logistični centri, intermodalni logistični centri, varovana in varna parkirišča lokalnega pomena in je za to področje pristojna občina. Številnim investitorjem tako po več kot 10 ali celo 15-letnem prizadevanjem še vedno ni uspelo pridobiti potrebne dokumentacije. To je tudi razlog, zaradi katerega se ne morejo prijaviti na evropske razpise s tega področja. Vsi prostorski akti se sprejemajo nerazumno dolgo, kar ima velik negativni učinek na razvoj gospodarstva.

Posledice:

Slovenija ima zaradi svoje strateške geografske lege velik potencial, da postane pomembna povezovalna točka v evropskem tovarnem prometu, vendar pa administrativne in prostorske ovire zavirajo njen polni razvoj v logistiki.

Osredotočanje na izboljšanje logističnih zmogljivosti bi lahko vplivale na večjo konkurenčnost slovenskega gospodarstva, kar bi omogočilo hitrejšo in bolj učinkovito povezovanje z drugimi evropskimi trgi. Povečanje naložb v infrastrukturo, kot so varna parkirišča, MLC in intermodalni logistični centri, bi povečalo varnost in učinkovitost prevoza, kar bi prineslo več delovnih mest z višjo dodano vrednostjo.

Dolgotrajni postopki za pridobitev potrebnih dovoljenj in prostorskih aktov upočasnjujejo razvoj te infrastrukture, kar pomeni izgubljene priložnosti za izkoriščanje tranzitnega prometa in evropskih sredstev za naložbe v logistične objekte. Pospešitev postopkov umeščanja v prostor bi pripomogla k večjim investicijam v sektor ter povečala gospodarsko rast, hkrati pa izboljšala regionalno povezanost in zmanjšala ekonomske disparitete.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Predlagana rešitev:

Logistično dejavnost kot pomembno gospodarsko panogo bi bilo zato potrebno ustrezno umestiti v zakonodajni okvir in strateške razvojne dokumente, da bi lahko omogočili nadaljnji razvoj in izboljšali pogoje za delovanje. Posledično pa je za razvoj celotnega gospodarstva nujno potrebno poiskati zakonodajne rešitve za hitrejše umeščanje gospodarske infrastrukture, kot tudi malih logističnih centrov, intermodalnih logističnih centrov ter varnih in varovanih parkirišč za tovorna vozila ob avtocestnem križu v prostor.

Vzpostavitev učinkovitega javnega potniškega prometa

Učinkovit javni potniški promet ima izjemen pomen, ne le za posameznike, temveč tudi za družbo kot celoto. Njegovi pozitivni učinki segajo na številna področja, vključno z varstvom okolja, gospodarskim razvojem, socialno vključenostjo in splošno kakovostjo življenja. Posebej pomemben je tudi pri razbremenitvi najbolj obremenjenih cest zaradi vsakodnevnih migracij.

Za zagotavljanje učinkovitosti javnega potniškega prevoza je ključnega pomena tudi ustrezna struktura vključenih prevoznih podjetij. Ta mora biti uravnotežena, da prepreči nastanek monopolov, ki bi omejili konkurenco in kakovost storitev.

Posledice:

Ko javni prevoz ni dovolj učinkovit, se mnogi ljudje raje odločijo za uporabo lastnih vozil, kar povečuje prometni pritisk na cestah in obremenjuje okolje, kar pa posledično vpliva na kakovost življenja prebivalcev.

Učinkovit javni prevoz mora ustrezati potrebam prebivalstva. Trenutno pa opažamo neracionalno porabo javnih sredstev, saj avtobusi pogosto krožijo prazni med kraji, kjer ni povpraševanja po prevozi, medtem ko na območjih, kjer so potrebe večje, prevozi praktično niso na voljo. Na mnogih linijah uporaba javnega prevoza ni privlačna, bodisi zaradi slabe dostopnosti bodisi zaradi prekomerno dolgih poti, ki občutno podaljšajo čas potovanja. Premalo je direktnih linij, predvsem med delovnimi dnevi.

Neučinkovit javni prevoz pomeni, da so določene regije, zlasti podeželje ali oddaljena območja, slabo povezane z mestnimi središči. To omejuje dostopnost do ključnih storitev, kot so zdravstvo, izobraževanje in trgovine, kar še posebej prizadene starejše, mlajše in osebe s posebnimi potrebami, ki se ne morejo zanašati na druge oblike prevoza.

Predlagana rešitev:

Vzpostavitev učinkovitejšega javnega prevoza z neposredno vključitvijo malih prevoznikov ter pregled in urejanje linij glede na potrebe prebivalstva. Nujno potrebna je tudi ureditev infrastrukture. Pri določenih linijah so namreč navedene postajne točke, ki pa sploh nimajo urejenega avtobusnega postajališča. Pomanjkljiva urejenost infrastrukture močno ogroža varnost tako voznikov kot tudi potnikov.

Predvsem zaradi zaščite malih prevoznikov ter uravnoteženega konkurenčnega trga na področju javnega prevoza potnikov je potrebno sprejeti zakonsko podlago, ki bo omogočala neposredno

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

sklenitev pogodbe o izvajanju javne službe z malim prevoznikom brez predhodnega, za konkurenco odprtega razpisnega postopka.

Na podlagi četrtega 5. člena Uredbe (ES) št. 1370/2007 ima namreč pristojni organ možnost, da se odloči neposredno skleniti pogodbe o izvajanju javne službe:

(a) kadar je njihova povprečna letna vrednost ocenjena na manj kot 1.000.000 EUR, oziroma manj kot 7.500.000 EUR, če pogodba o izvajanju javne službe vključuje storitve javnega železniškega potniškega prevoza, ali

(b) kadar je njihov namen letno opraviti manj kot 300.000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza oziroma manj kot 500.000 kilometrov, če pogodba o izvajanju javne službe vključuje javne storitve železniškega potniškega prevoza.

V primeru, da se pogodba o izvajanju javne službe neposredno sklene z malim ali srednje velikim podjetjem, ki upravlja največ 23 cestnih vozil, se te zgornje meje lahko povišajo bodisi do povprečne letne vrednosti, ocenjene na manj kot 2.000.000 EUR ali na letno opravljanje manj kot 600.000 kilometrov storitev javnega potniškega prevoza.

Problematika neustrezne ureditve poklicnega zavarovanja za poklicne voznike

Prevozniki si že vrsto let trudijo razrešiti problematiko neustrezne ureditve poklicnega zavarovanja za poklicne voznike.

Vlade se menjajo, področje pa ostaja neurejeno že od leta 2013, ko je ZPIZ-2 Vladi RS naložil pripravo uredbe, s katero se določijo merila in kriteriji za ugotavljanje in določanje delovnih mest, za katera je obvezna vključitev v poklicno zavarovanje. Z uredbo bi se moralo podrobneje urediti tudi delovanje in postopki, ki jih bosta vodili Komisija za določitev delovnih mest, na katerih je obvezna vključitev v poklicno zavarovanje (201. člen ZPIZ-2) in Komisija za ugotavljanje obstoja določenega delovnega mesta pri zavezancu (201.a člen ZPIZ-2).

Vse do danes, po več kot 12 letih, tako še vedno ni vzpostavljen z ZPIZ-2 določen sistem, po katerem bi lahko delodajalec preveril, ali mora svojega zaposlenega vključiti v poklicno zavarovanje ali ne.

Ministrstvo, pristojno za delo nam je leta 2020 podalo odgovor, da je v postopku že zaključna faza projekta Poklicno zavarovanje – Razvoj Enotnega modela zdravstvene analize glede Izpostavljenosti in Kategorijo delovnega mesta (PREMIK), ki ga je izvedel Univerzitetni klinični center Ljubljana, Klinični inštitut za medicino dela in športa pod vodstvom dr. Metode Dodič Fikfak. Zaključni simpozij projekta PREMIK je bil aprila 2021 (pred več kot štirimi leti!), področje poklicnega zavarovanja voznikov pa še vedno ostaja nerešeno. Rezultati navedenega projekta naj bi predstavljali strokovno podlago za dokončno ureditev tega področja. Izsledki ugotovitev po poklicnih skupinah so objavljeni na spletni strani: <https://www.premik.net/poklicne-skupine>. V zaključku je glede skupine poklicnih voznikov navedeno:

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

»V pregledani literaturi niti nismo zasledili raziskav, ki bi potrjevale, da se psihofizične sposobnosti s staranjem spremenijo toliko, da bi te vplivale na varno poklicno vožnjo še pred iztekom polne delovne dobe (40 let) oziroma pred dopolnjenim 65. letu starosti.

Na podlagi epidemiološko ovrednotene literature izhaja, da so poklicni vozniki sicer izpostavljeni določenim poklicnim tveganjem, vendar je te velikokrat mogoče preprečiti s preventivni ukrepi, ki obsegajo ergonomске rešitve in primerno organizacijo dela.«

Leta 2022 smo o naslovni problematiki apelirali tudi na takrat novega ministra, pristojnega za delo, in sicer:

- naj se čim prej reaktivira delovanje delovne skupine za pripravo Uredbe o merilih in kriterijih za poklicno zavarovanje, ki naj po hitrem postopku sprejme uredbo in uredi pravne podlage za delovanje sistema poklicnega zavarovanja;
- da se do ureditve sistema vzpostavi t.i. »status quo« oz. moratorij, ki bo zagotavljal, da ne bo prihajalo do krivic in kršenja pravic delodajalcev, ki se trenutno dogajajo.

Do današnjega dne ni bila izdana ne uredba, niti ni bila imenovana nobena od komisij, kljub temu, da je zakonski rok za sprejetje uredbe potekel že pred dobrimi dvanajstimi leti. S tem so pristojni organi opustili zakonsko določeno obveznost, kar lahko predstavlja temelj za odškodninsko odgovornost države v primeru konkretnih sporov.

Posledice:

Z neurejenostjo področja poklicnega zavarovanja se ustvarja pravna negotovost za delodajalce.

Zaradi trenutnega stanja oziroma še vedno neurejenega področja zavarovanja poklicnih voznikov so kršene pravice vseh tistih subjektov, ki so sedaj po zastarelem sistemu iz bivše Jugoslavije, še vedno uvrščeni med zavezanke za plačevanje prispevkov za DPZ, pa tja ne bi bili uvrščeni, če bi izvršilna veja oblasti izpolnila svojo dolžnost. Prevozniki zaradi neizpolnjene obveznosti izvršilne veje oblasti nimajo možnosti izkoristiti pravic, ki jim jih daje ZPIZ-2, saj ne morejo zahtevati, da se preveri, ali konkretno delovno mesto pri delodajalcu res izpolnjuje pogoje za uvrstitev v režim DPZ.

Nesprejemljivo je, da se prevoznike sankcionira zaradi neplačevanja prispevkov za DPZ, čeprav uvrstitev njihovega delovnega mesta v ta režim še ni bila preverjena zaradi pasivnosti države. To dejanje je nelegitimno, nerazumno in v nasprotju z načeli pravne države. Ni pravilno, da država očita kršitev obveznosti gospodarskim subjektom, ki to kršitev zavračajo z argumentom neutemeljenosti, če pa ista država sistemsko preprečuje, da bi se ta argument preveril na zakonit način s pomočjo strokovnih teles, kot so Klinični inštitut in komisiji po ZPIZ-2.

Eden od pomenljivih podatkov da delo voznika ne spada več med posebno težka in zdravju škodljiva dela oziroma dela, ki jih po določeni starosti ni več moč uspešno poklicno opravljati je tudi uradni podatek ZPIZa izpred nekaj let, da je največje število zavarovancev, ki zaradi odložitve starostne upokojitve uveljavijo 40 % pokojnine, ravno med poklicnimi vozniki. To pomeni, da se dejansko stanje razlikuje od pravno-formalnega.

Predlog rešitve:

Rezultati projekta PREMIK naj predstavljajo strokovno podlago za dokončno ureditev področja poklicnega zavarovanja voznikov. Čim prej naj se reaktivira delovanje delovne skupine za

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

pripravo Uredbe o merilih in kriterijih za poklicno zavarovanje, da lahko Vlada po hitrem postopku sprejme Uredbo.

Do ureditve sistema mora biti vzpostavljen t.i. »status quo« oz. moratorij, ki bo zagotavljal, da ne bo prihajalo do krivic in kršenja pravic delodajalcev, ki se trenutno dogajajo.

Neučinkovit nadzor in nelojalna konkurenca v sektorju cestnih prevozov

V dejavnosti se pojavlja vse več nelojalne konkurence, predvsem ponudnikov prevozov iz Ukrajine. V Sloveniji se še vedno odpira veliko prevoznih podjetij, katerih latniki prihajajo iz bivših jugoslovanskih republik. Gre za podjetja, ki z dejavnostjo logistike »perejo denar«, na trgu rušijo cene in nudijo prevozne storitve po dumpinških cenah.

Posledice:

Problematika nelojalne konkurence je vse večja, kajti sektor ni dovolj poenoten in povezan. Posledice nelojalne konkurence se ne izkazujejo samo v finančni škodi, ki jo utrpijo pošteni prevozniki, temveč te vplivajo tudi na povečanje sive ekonomije, na pritisk na plače in delovne pogoje voznikov, zmanjša se varnost v cestnem prometu in navsezadnje se zmanjšajo tudi prihodki države z naslova davkov in prispevkov.

Predlog rešitve:

Nelojalna konkurenca v cestnem prometu ni le tržna nepravilnost, temveč sistemski problem, ki zahteva usklajen odziv pristojnih institucij. Pošteni prevozniki morajo imeti enake pogoje, sicer se dolgoročno ogroža stabilnost in kakovost celotne panoge.

Sprememba dohodninske lestvice in znižanje prispevkov (razvojna kapica)

Lestvica za odmero dohodnino vsebuje primerljive stopnje obdavčitve z drugimi državami EU, vendar pa dohodninski razredi niso primerljivi, saj so občutno prenizki. Medtem ko imajo nekatere države članice EU ničelno dohodninsko stopnjo tudi za dohodke do 11.000 evrov in več, v Sloveniji najnižja dohodninska stopnja zajema dohodke do zneska 9.210 evrov in je obdavčena s 16 %.

Posledice:

Obremenitve podjetij so previsoke, zato OZS zahteva znižanje prispevkov delodajalca in delojemalca. Znižanje prispevkov delodajalca pomeni nižje stroške dela, kar lahko spodbuja zaposlovanje, povečuje konkurenčnost podjetij in jim omogoča več vlaganj v razvoj. Še posebej je pomembno, da se zaustavi trend prenosa podjetij na Hrvaško. Vse več je namreč primerov, da se zaradi nižjih stroškov dela kapital seli v sosednjo državo.

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič

Višji prispevki imajo večplastne posledice. Za delodajalce pomeni predvsem višje stroške dela, kar lahko zmanjša njihovo konkurenčnost in pripravljenost na nova zaposlovanja. Pogosto se pojavi pritisk na povečanje produktivnosti, v skrajnih primerih pa tudi večja nagnjenost k delu na črno. Za zaposlene višji prispevki pomenijo nižje neto plače in posledično zmanjšano kupno moč, kar lahko vpliva na motivacijo za delo, zlasti pri nižjih dohodkih. Višje obremenitve lahko zavirajo tudi gospodarsko rast ter zmanjšujejo privlačnost investicij.

Predlog rešitve:

OZS zahteva, da se razpon prvega razreda dohodninske lestvice zviša na 11.000 evrov ter obdavči z ničelno dohodninsko stopnjo.

S predlogom bi se zvišalo neto plačilo delavca, motivacija in pripravljenost delavcev za delo, posledično pa bi povečana potrošnja vodila v vsesplošno gospodarsko korist. Podredno predlagamo vzpostavitev socialne/razvojne kapice na prispevke PLZ delodajalca v višini 2,5-kratnika povprečne plače.

Predlagamo tudi, da se dodatke za nadurno, nedeljsko in praznično delo oprosti plačila prispevkov. Plačila prispevkov na dodatke sta oproščena delavec in delodajalec, znesek, namenjen plačilu prispevka delodajalca naj pripada delavcu, v smislu višjega bruto dohodka.²

Uskladitev višine dnevnic za tujino

Že večkrat smo podali pobudo za spremembo višine dnevnic za tujino, ki je bila vsakič znova zavrnjena na načelni ravni. Žal nas argumenti, s katerimi vsakokrat znova MJU zavrača uskladitev dnevnic (poplave, sprememba plačnega sistema v javnem sektorju ipd.) ne prepričajo.

Skladno z 44. členom ZDoh-2 se povračila stroškov prehrane za službene poti v tujino ne vštevajo v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja do višine iz Uredbe o povračilu stroškov za službena potovanja v tujino (v nadaljevanju: Uredba tujina). Če delodajalca ne zavezuje kolektivna pogodba dejavnosti oziroma ne obstaja primerljiva in zato uporabljiva kolektivna pogodba dejavnosti, predstavlja Uredba tujina, na podlagi sodbe VSRS VIII Ips 26/2022, tudi delovnopravni akt, ki določa višino povračila stroškov prehrane pri opravljanju službenih poti oziroma napotenih delavcev v tujini.

Zadnja uskladitev višine neobdavčenih dnevnic za službena potovanja v tujino se je opravila v letu 2019, z veljavnostjo od 1. 1. 2020.

Posledice:

Daljša neusklajenost višine dnevnic pomeni višje stroške in manjšo konkurenčnost za podjetja, nižjo motivacijo zaposlenih za delo v tujini ter omejeno internacionalizacijo slovenskega gospodarstva.

² Vir: Jasmina Malnar Molek, Svetovalni center OZS

Predlog rešitve:

Glede na porast cen življenjskih stroškov tako v Sloveniji kot v tujini menimo, da so višine dnevnic absolutno prenizke za zagotavljanje ustrezne prehrane, zato predlagamo, da se višina neobdavčenih dnevnic za službena potovanja v tujino uskladijo in sicer najmanj za znesek inflacije.

Dolge čakalne dobe za izpitno vožnjo

Dolge čakalne dobe na izpitno vožnjo za vse kategorije vozniških dovoljenj, še posebej za kategoriji C in D, predstavljajo resno težavo tako za posameznike kot za gospodarstvo. Nesprejemljivo je, da morajo kandidati na izpitno vožnjo čakati tudi do štiri mesece. Eden glavnih razlogov za takšno stanje je pomanjkanje izpitnih ocenjevalcev. K podaljševanju čakalnih dob so v zadnjih letih prispevale tudi stavke in protesti ocenjevalcev, ki opozarjajo na prenizke plače in slabe delovne pogoje.

Posledice:

Kandidati čakajo na izpitno vožnjo več mesecev, kar povečuje stroške usposabljanja, podaljšuje pot do zaposlitve in negativno vpliva na prometno varnost. V gospodarstvu pa pomanjkanje voznikov tovornih vozil in avtobusov še dodatno zavira konkurenčnost. Uspešnost na izpitih je nižja, saj od zaključka usposabljanja do opravljanja izpitne vožnje mine preveč časa.

Predlog rešitve:

Država bi morala za izboljšanje razmer sprejeti več ukrepov. Ključno je zagotoviti večje število izpitnih ocenjevalcev, bodisi z dodatnim zaposlovanjem bodisi z bolj privlačnimi pogoji dela, da bi se za ta poklic odločalo več ljudi.

Ena od možnosti je tudi digitalizacija postopkov in boljše načrtovanje izpitnih voženj, kar bi zmanjšalo birokracijo in povečalo učinkovitost. Poleg tega bi država lahko uvedla spodbude za šole vožnje in ocenjevalce, da bi se kandidati za težje kategorije (C in D) obravnavali prednostno, saj gre pogosto za poklice, ki so povezani s pomanjkanjem voznikov v gospodarstvu.

Na dolgi rok je pomembno zagotoviti stalno spremljanje potreb ter prožno prilagajati kadrovske in organizacijske zmogljivosti, da se čakalne dobe ne bi znova podaljševale.

*Povezani
smo močnejši*

September, 2025

Pripravili: Peter Pišek, predsednik Sekcije za promet pri OZS, Natalija Repanšek, sekretarka Sekcije za promet pri OZS, Eva Mihelič