



# Navodila za politiko TransFair

Pot do preglednih in poštenih plačil ter delovnih pogojev v prometnem sektorju

Bettina Haidinger (FORBA)

Dunaj, Junija 2022



## PROJEKT TRANSFAIR

Pravično plačilo in dostojni delovni pogoji v čezmejnem cestnem prometu ter njegovo izvrševanje so ena glavnih prednostnih nalog v evropskih razpravah o enakih pravicah delavcev na poti v Evropi. Po letih pogajanj je **paket mobilnosti I**, ki je bil sprejet leta 2020, prinesel nova pravila za prevoznike, ki zagotavljajo čezmejne prevozne storitve in nova orodja za organe za spremljanje skladnosti. Visoka so pričakovanja, da bodo predpisi postali jasnejši in da bo izvrševanje postalo učinkovitejše.

Gledena to je **raziskava** projekta EU TransFair osredotočena na gospodarske vidike cestnega prometa v Evropi, delovne pogoje voznikov nerezidentov in pravilno plačilo v čezmejnem okolju. Projekt

TransFair je ocenil tudi s kakšnimi izzivi se srečujejo inšpektorati pri spremljanju skladnosti prevoznikov in kako je mogoče boljše zaščititi pravice voznikov. **Sodelovanje** deležnikov smo dosegli z vrsto dvostranskih in transnacionalnih delavnic in ukrepov med prometnimi sindikati in inšpektorati za delo iz različnih evropskih držav. Večjezični letaki so bili izdelani za **Izboljšanje informacij** za voznike v evropskem cestnem prometu.

Ta **kratek pravilnik** poudarja ključne ugotovitve in rezultate projekta, zagotavlja dobre prakse za inšpekcijske organe in daje predloge za učinkovit in izvedljiv regulativni okvir za obravnavanje kršitev delovnega prava v čezmejnem cestnem prometu.

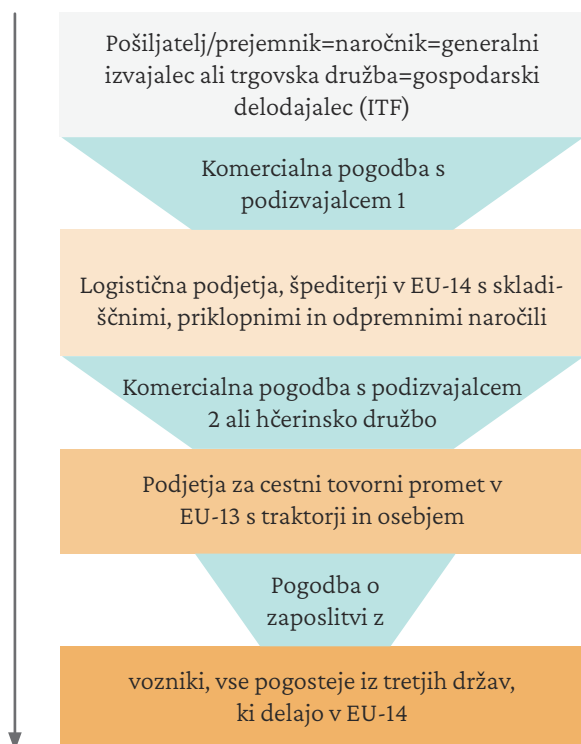
## DOLGE TRANSPORTNE VERIGE V EVROPSKEM CESTNEM PROMETU

V zadnjem desetletju se je **čezmejni cestni prevoz tovora množično preselil iz zahodnih v vzhodnoevropske prevoznike**: V obdobju 2010-2019 so podjetja s sedežem v državah EU-13 prevažala več blaga v tujino (v povprečju +5,60%), podjetja s sedežem v EU-14 pa manj (v povprečju -1,74%). Zanimivo pa je, da je **prihodek od izvoza storitev cestnega prevoza**, ki se je povečal v obeh delih Evrope, bolj strm v vzhodni kot zahodni Evropi.

Medtem ko prevozniki s sedežem v vzhodni Evropi in njihovi vozniki opravljajo dejanski čezmejni prevoz, naročila običajno prihajajo iz zahodnoevropskih logističnih podjetij, kjer se obravnavajo dejavnosti višje vrednosti, upravljanje strank, logistika in obdelava naročil, vključno z odpremo. Naročilo za prevoz sklene korporativna stranka, na primer podjetje iz avtomobilske industrije ali veriga supermarketov, ki je pošiljatelj ali prejemnik blaga. Nahajajo se na vrhu dobavne verige in imajo gospodarsko moč nad verigo. Posledično je **vzpostavljena dolga transportna veriga** (Slika 1), ki temelji na podjetjih in delavcih iz EU in tretjih držav, ki imajo različne položaje (moči) v verigi. Ker konkurenca močno temelji na stroškovnih dejavnikih, špediterji in stranke izvajajo visok pritisk na stroške in uspešnost na prevoznike, ki se ukvarjajo tudi z neskladnimi praksami. **Neposredne posledice kršitev socialne ureditve** – utrujenost voznika, premalo počitka in predolgi časi vožnje ter nepravilno plačilo – **nosi zadnji člen v verigi, vozniki**.

Gospodarski pritiski, ki jih povzročajo dolge pogodbene verige in nizke plačne stopnje, ne le škodijo gospodarstvu delavcev, ampak imajo škodljive učinke na zdravje in varnost za vse udeležence v prometu. Pojavi se ključno vprašanje: **kdo je odgovoren za varnost v cestnem prometu, delovne pogoje voznikov in pravilno plačilo?** Zelo obetavni koncepti za reševanje **gospodarske odgovornosti delodajalca** v verigah cestnega prometa so na političnem dnevnem redu **Mednarodne zveze delavcev v prometu (ITF)** in **Mednarodne organizacije dela (ILO)** (Infopolje 1).

**Slika 1:** Tipična čezmejna prometna veriga



## INFOPOLJE 1: EKONOMSKA ODGOVORNOST DELODAJALCA PREK VARNIH VOZNIKOV, ODGOVORNOSTI STRANK IN SKRBNEGA PREGLEDA V TRANSPORTNIH VERIGAH

Cilj **sistemov varnih voznikov** je, da gospodarski delodajalec (pošiljatelj/prejemnik prevozne storitve) postane odgovoren za dostojno plačilo, delovne pogoje in varnost v prevozni verigi. Sistem varnih voznikov je javni ali zasebni regulativni sistem za prometni trg, ki poteka prek zakonodaje ali sporazumov med gospodarskimi delodajalci, prevoznimi podjetji in sindikati. Ta sistem določa najnižje prevoznine in zagotavlja predvidljivo povračilo stroškov prevoznim podjetjem in voznikom lastnikov ter dostojno plačilo za ves čas dela. Varna stopnja se določi s posvetovanjem z več zainteresiranimi stranmi ter je obvezna in izvršljiva. V Južni Koreji je bil uveden sistem varnih stopenj.

Ekonomsko odgovornost delodajalca v prometnih verigah je mogoče doseči tudi z **zakonodajo o odgovornosti strank**. **Napötitev direktive o voznikih** (Infopolje 2) predvideva možnost sankcioniranja pošiljateljev, špediterjev, izvajalcev in podizvajalcev zaradi neskladnosti z nacionalnimi določbami v skladu s to direktivo, vključno z minimalno plačo. Mednarodni zakonodajalci bi morali zdaj (!) obrav-

navati in izvajati to določbo pri prenosu direktive v mednarodno zakonodajo. V Nemčiji je odgovornost strank zasidrana v Zakonu o minimalni plači (MiLoG). Stranke so lahko odgovorne za izplačilo minimalne plače podizvajalcem in celo njihovim podizvajalcem. Ta uredba se uspešno uporablja za doseganje **poravnave** med češkim voznikom, ki je zaposlen pri podizvajalskem podjetju za podjetje Deutsche Post AG, in stranko. Na koncu je stranka Deutsche Post AG vozniku vrnila plačilo.

Modeli skrbnega pregleda, ki temeljijo na delavcih, so še en način za doseganje ekonomske odgovornosti delodajalca. **Model skrbnega pregleda v cestnem prometu (RTDD)**, ki ga izvajata dva svetovna sindikata, ITF in IUF ter nizozemska FVB fundacija VNB, vključuje aktivno spremljanje kršitev človekovih pravic v dobavnih verigah cestnega prometa. Sindikati in gospodarski delodajalci sklenejo sporazume in revizijo od zgoraj navzdol na podlagi preiskav sindikatov od spodaj navzgor, da bi ugotovili in odpravili zlorabe v dobavnih verigah cestnega prometa.

## PRAVILNO PLAČILO – KLJUČNI PROBLEM V ČEZMEJNEM CESTNEM PROMETU

Po celoletnih razpravah o paketu mobilnosti I so najnovejše spremembe v **evropski zakonodaji**, ki zadeva delovne in socialne pogoje ter pošteno konkurenco v evropskem cestnem prevozu blaga, že začele delovati ali pa bodo kmalu prišle v veljavo. **Pravila o mednarodnih plačih voznikov ostajajo zapletena** (Infopolje 2). Odvisna so od evropske zakonodaje, mednarodnih predpisov o plačilu voznikov in se nenehno spreminjajo tudi zaradi evropske pristojnosti sodišča evropskih skupnosti.

TransFair raziskave so pokazale, da je **struktura prejemkov voznikov v EU-13 precej podobna**. Večinoma je sestavljena iz precej nizke minimalne plače, ki je dopolnjena s dnevnici, plačilom

na podlagi kilometrine in bonusi. **Vozniki na mednarodnih potovanjih pogosto niso pravilno plačani**. Neskladnost sega od premajhnega plačila zaradi napačne navedbe kraja pogodbe o zaposlitvi voznikov do neupoštevanja pravil o napotitvi, od izplačevanja dnevnic na podlagi prevoženih kilometrov namesto urne postavke do nepravilnih odbitkov od plačila. Pregled in ocena pravnega plačila v cestnem prometu je izziv za organe in voznike:

Za oceno uporabe pravil o napotitvi ali delovnih in socialnih pravil države gostiteljice ter za ugotovitev odgovornosti (ekonomskega) delodajalca za pravice delavcev je bistveno, da se **sledi trans-**

**portni verigi:** Kje je bil vzpostavljen red? Kje se izvajajo prevozne storitve? Kdo so korporativni udeleženci transportne verige?

Po eni strani sta **tahograf in vozniška kartica** (Infopolje 3) pomembno sredstvo za beleženje delovnega časa, časa vožnje in časa počitka ter za določanje kje sovozniki porabili svoj delovni čas.

Po drugi strani pa za pojasnitev odgovornosti pri ureditvi o napotitvi **CMR** (*Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route*) zagotavlja koristne informacije: pošiljatelj in prejemnik prevozne storitve, tovorni prevoznik in vsi nadaljnji tovorni prevozniki. Digitalni CMR in tahograf bi bila še bolj varna pred posegi kot njihovi analogni ali papirni ekvivalenti.

## INŠPEKCIJA DELA V ČEZMEJNEM CESTNEM PROMETU – IZZIVI IN DOBRE PRAKSE

Celovita zakonodaja v kombinaciji s kompleksnimi čezmejnimi poslovnimi modeli v evropskem cestnem prometu predstavlja izzive za izvršilne organe pri spremljanju skladnosti prevoznikov in določanju kršitev.

Ključni izziv je **uporabljati in razlagati nasprotnoče si pravne norme povezane s plačilom voznikov**. Da bi se izognili sporom in morebitnim sodnim izzivom upravnih odločitev inšpektorjev, so potrebne jasne razlage veljavnih predpisov. Evropski organ za delo (ELA) določa **podrobne informacije in smernice za inšpektorate za izvajanje evropske zakonodaje**. Leta 2022 se je treba osredotočiti na sektor cestnega prometa, saj je potrebno v skladu s svežnjem o mobilnosti, ki ga uporabljamo, uvesti številna nova pravila in uvesti nova orodja za izboljšanje rezultatov izvrševanja in inšpekcijskih pregledov.

Drug izziv za učinkovito spremljanje skladnosti je, da so v različnih državah članicah EU različni **izvršilni organi** (inšpektorati za delo, finančna policija/carina, cestna policija v imenu prometnih ministrstev) **pristojni za pregled različnih, čeprav medsebojno povezanih zadev** (plačilo, socialna zakonodaja, čas počitka in vožnje, varnost v cestnem prometu, pregled vozil, dostop do trga). **Specializirane enote in aktualno usposabljanje** kot tudi **trajnostno in neprekinjeno čezmejno** (Infopolje 4) ali **medinstitucionalno sodelovanje** (Infopolje 5) bi lahko izboljšali inšpekcijske preglede in rezultate inšpekcijskih pregledov.

Poleg tega inšpektorati uporabljajo digitalne nadzorne naprave ter orodja za elektronsko izmenjavo, registracijo in nadzor podatkov **z različno intenzivnostjo** za spremljanje skladnosti prevoznikov. **Informacijski sistem za notranji trg** (IMI), je na primer, **bistveno izboljšal komunika-**

### INFOPOLJE 2: NAPOTITEV VOZNIKOV - DVOUMNA PRAVILA

**Napotitev direktive o voznikih** določa kdaj za voznike na mednarodnih potovanjih veljajo pravila, ki se uporabljajo za napotene delavce, tj. kdaj so upravičeni do minimalnih urnih postavk države gostiteljice in temeljnih pogojev zaposlitve (kot so dopust, najdaljši delovni čas, zaščita delavcev). **Strokovnjaki novo direktivo ocenjujejo kot dvoumno:** s pozitivne strani je izrecno navedeno, da pravila o napotitvi veljajo v kabotaži in se ne uporabljajo v tranzitu in dvostranskih operacijah. Na negativni strani, za medsektorske operacije **obstaja več izjem za uporabo pravil o napotitvi**.

Poleg tega je Sodišče Evropskih skupnosti za primer van den Bosch proti FNV določilo, da pravila o napotitvi veljajo samo za cestni prevoz, če obstaja **“zadostna povezava”** med delovnimi dejavnostmi voznikov in ozemljem, kjer te dejavnosti izvaja.

Zato bosta pojasnitev in izvrševanje odvisna od **konkretnega izvajanja in kodifikacije** direktive ter od sodbe sodišča evropskih skupnosti v mednarodni zakonodaji.

## INFOPOLJE 3: VEČJEZIČNE INFORMACIJE ZA VOZNIKE NA MEDNARODNIH POTOVANJIH: UPORABITE SVOJ TAHOGRAF!

Are you a truck driver in Europe?

You have the right to the minimum wage of the country you work in!



TransFair je pripravil **večjezične letake** za voznike na mednarodnih potovanjih, v katerih jih obvešča o temeljnih pravicah delavcev in o tem, kako jih najbolje uveljaviti.

Belgijski sindikat BTB-ABVV je objavil **knjižico v 10 jezikih za pomoč voznikom pri uporabi tahografa vozila**, za dokumentiranje dela, razpoložljivosti in času vožnje.

Tahograf je ključni instrument za dokazovanje dejanskega delovnega časa voznikov. **Vozniki bi morali tahograf obravnavati kot koristen arhiv dokumentacije o svojem delovnem času** in potrebno jih je poučiti in usposobiti za branje podatkov tahografa.

**Tahograf je tudi ključni instrument za izvršilne organe** za preverjanje skladnosti prevoznikov glede počitka, vožnje in dejanskega delovnega časa ter pravilnega plačila.



**cijo med inšpektorati različnih držav.** Zdaj je bil prilagojen za **predmete, povezane s prevozom**. Zdi se, da so **prevozna orodja**, kot sta evropski register podjetij cestnega prevoza in sistem ocenjevanja tveganja **premalo izkoriščena**. Z vidika cestnega izvrševanja lahko **podatki o tahografu** pomagajo uveljaviti pravilno izvajanje delovne zakonodaje. Vendar inšpektorati za delo pogosto niso specializirani za sektorje, kot so cestni promet in njegova zapletena pravila, ali pa niso odgovorni za posebne vrste inšpekcijskih pregledov, kot je odčitavanje tahografa ali ustavljanje vozila na cesti.

Nazadnje, v konkretnih inšpekcijskih razmerah morajo inšpektorji obravnavati **jezikovne ovire** tako pri pregledu dokumentov o vozilih, prevozu in plačah kot pri komunikaciji z vozniki. Vozniki pogosto nimajo dovolj informacij o svojih pravicah

in pravicah, nimajo zaupanja v izvršilne organe in niso pripravljene sodelovati in zagotavljati informacije. Neposredna komunikacija z vozniki je ključnega pomena za pridobivanje informacij o kršitvah podjetij in za zaščito voznikov. Hkrati so vozniki ranljivi in se bojijo kaznovanja. Zato je treba ranljiv položaj voznikov jemati resno, zlasti kadar izvirajo iz tretjih držav. Vozniki se morajo zavedati koristi, ki jih prinaša sodelovanje z inšpektorati za delo (Infopolje 6).

## INFOPOLJE 4: SKUPNI ČEZMEJNI IN USKLAJENI INŠPEKCIJSKI PREGLEDI V PROMETNEM SEKTORJU

ELA podpira organizacijo skupnih čezmejnih inšpekcijskih pregledov ter tudi čezmejne usklajene inšpekcijske preglede. Za izvajanje skupnih ali usklajenih inšpekcijskih pregledov ELA zagotavlja **konceptualno, logistično in tehnično podporo** ter **pravno strokovno znanje**, kot tudi **storitve prevajanja in tolmačenja**.

**Prednosti takšnih skupnih ukrepov so številne:** nacionalni inšpektorati združujejo preiskovalna pooblastila, strokovno znanje in vire, izmenjujejo prakse inšpekcijskih pregledov ter primerjajo ravnanje glede skladnosti in dokaze. Ne zadostni viri, uspešno usklajevanje, vključno s premagovanjem jezikovnih ovir, pomanjkanje informacij o kompetencah, kontaktnih točkah in strokovnem znanju o čezmejnih vidikih lahko izzovejo dobre rezultate skupnih ukrepov.

**RoadPol**, evropska mreža cestnih policistov in ELA začeta skupne inšpekcijske dejavnosti s poudarkom na pravicah delavcev in varnosti v cestnem prometu. Skupaj združujejo **izvršitelje iz različnih organov**, cestne policiste, carine, cestni promet, inšpektorje za delo in socialno varnost ter uradnike ELA za izvajanje skupnih cestnih pregledov. Takšne dejavnosti so ključne za **utrditev odnosov in sodelovanja** na ravni EU in mednarodni ravni med različnimi organi in zainteresiranimi stranmi, da se **izmenjajo informacije in dobre prakse** o novi zakonodaji o cestnem prometu in konkretnih metodah inšpekcijskih pregledov.

## INFOPOLJE 5: MEDINSTITUCIONALNO SODELOVANJE MED SINDIKATI IN IZVRŠILNIMI ORGANI V SLOVENIJI

Slovenski inšpektorat za delo je leta 2017 začel projekt "Odpravljanje konfliktov na delovnem mestu". Delavci, ki niso prejeli ustreznega plačila, tudi za delo v tujini, se lahko obrnejo na projektno skupino projektne enote ter predložijo zahtevo za posredovanje v sporu. Takšno posredovanje je brezplačno in je hiter način za delavca, da dobi pravico do poravnave. Če delovna skupina doseže in sprejme dogovor, je to sklep o izvršbi, ki ga delavec lahko uporabi kot sklep o izvršbi na sodišču.

**Delovna skupina sodeluje z vsemi sindikati, vključno z NSDS (Neodvisni sindikat delavcev Slovenije) in sindikatom ZSSS (Zveza svobodnih sindikatov Slovenije).** S temi sindikati delovna skupina obravnava primere delavcev v prometu, ki niso

bili pravilno plačani. Projektna skupina je začasna projektna enota slovenskega inšpektorata za delo, projekt pa ima omejen časovni razpon. Izkazalo se je, da je to dobra praksa za preprosto in učinkovito uveljavljanje pravic delavcev in bi si zaslužila dolgoročno in trajnostno izvajanje.

Sindikati NSDS in ZSSS so okrepili sodelovanje z izvršilnimi organi tudi prek **več usklajenih cestnih akcij v katerih so sodelovali nacionalni davčni organ in prometni organ.** Akcije so namenjene obveščanju voznikov o njihovih pravicah in možnostih za njihovo uveljavljanje z razdeljevanjem letakov o pravicah in dejavnostih NSDS, ozaveščanju o neskladnem ravnanju in poučevanju o pravilni uporabi tahografa.

## INFOPOLJE 6: VEČJEZIČNI LETAKI IN VPRAŠALNIKI ZA VOZNIKE TOVORNJAKOV

Belgijski inšpektorat za delo je pripravil večjezične letake za voznike o novih pravilih v skladu s paketom mobilnosti. Zloženska vsebuje informacije o minimalni plači, uporabnosti predpisov o napotitvi, pravici do vrnitve domov, namige, če voznik dela v podjetju s poštnimi nabiralniki, o belgijskih institucijah in spletnih mestih, na katere se vozniki lahko obrnejo po informacije in podporo.

Norveška inšpekcija dela deluje s podrobnimi in ciljno usmerjenimi, a preprostimi vprašalniki, ki so na voljo v 15 jezikih. Organ se predstavlja kot odgovoren za zagotavljanje varnega delovnega okolja voznikov. Predgovor vprašalnika se zaveda, da so vozniki kabotaže ali kombiniranega prevoza na norveškem upravičeni do plač in delovnih pogojev v skladu z norveško zakonodajo. Zato lahko vse informacije, ki jih zagotovijo vozniki, pomagajo ugotoviti pravice, do katerih so upravičeni.

## PRODUKTI TRANSFAIR PROJEKTA

BTB-ABVV (2022): URENBOEKJE | LIVRET D'HEURES | LOGBOOK | STUNDENBUCH | ПЪТЕН ДНЕВНИК | PONTAJ | ТАБЕЛЬ УЧЕТА | РАБОЧЕГО ВРЕМЕНИ | ÇALIŞMA SAATLERI | KAYIT DEFTERI | KARTA EWIDENCJI | CZASU PRACY | ČASOVÝ ZÁZNAM

Sandra Stern (2021): TransFair Training material: Six tools to organise truck drivers in Europe. EN DE SI CZ PL

TransFair letaki za voznike na mednarodnih potovanjih med Nemčijo in Poljsko. DE PL UKR RU

TransFair letaki za voznike na mednarodnih potovanjih med Avstrijo in Slovenijo. DE SI BHS EN

Letaki TransFair za voznike na mednarodnih potovanjih med Češko in Belgijo, Avstrijo ali Belgijo. EN CZ RU

Bettina Haidinger & Ulrike Papouschek (2021): Cross-border road freight transport and fair work. Dokazi iz Avstrije in Slovenije. Dunaj. EN

Olga Gheorghiev (2021): Third-country nationals and the road transport labour market in the Czech Republic. Praga. EN

Dominik Owczarek (2020): Employment of third country nationals and the role of temporary agencies in the Polish transport sector. Varšava. EN PL

Lynn De Smedt & Frederic De Wispelaere (2020): Road freight transport in the EU. V iskanju ravnovesja med gospodarsko in socialno razsežnostjo notranjega trga. Kvantitativna sektorska analiza. EN

Lynn De Smedt & Frederic De Wispelaere (2021): Road freight transport in the EU. V iskanju ravnovesja med gospodarsko in socialno razsežnostjo notranjega trga. Kvantitativna sektorska analiza. POVZETEK. EN

## KONZORCIJ TRANSFAIR

Konzorcij TransFair sestavljajo raziskovalni inštituti FORBA (AT, koordinator) in KU Leuven/HIVA (BE), nepridobitna organizacija MKC (CZ), sindikati ÖGB-vida (AT), BTB-ABVV (BE), NSZZ „Solidarność“ (PL), NSDS in ZSSS (SI), OSD (CZ), catus (srb), ETF, ustanove za zagovorništvo delavcev AK Dunaj (AT) in Faire Mobilität (GER), kot tudi nacionalni inšpektorati za delo (BE, SI).

Pot do preglednih in poštenih plačil ter delovnih pogojev v prometnem sektorju | GA št. VS 2019/0401 / TransFair prejema sredstva EC v okviru programa EU EaSI. Izražena mnenja odražajo le stališče avtorjev. EC ni odgovoren za kakršno koli uporabo informacij, ki jih vsebuje | <https://transfair-project.eu/>

## Navodila za politiko TransFair Pot do preglednih in poštenih plačil ter delovnih pogojev v prometnem sektorju

Junija 2022



<https://transfair-project.eu/>