



Langusova ulica 4, 1535 Ljubljana

T: 01 478 80 00
F: 01 478 81 39
E: gp.mzi@gov.si
www.mzi.gov.si

Številka: 007- 246/2022-1

Ljubljana, 17. junij 2022

EVA: : 2022-2430-0050

GENERALNI SEKRETARIAT VLADE REPUBLIKE SLOVENIJE

Gp.gs@gov.si

ZADEVA: Predlog Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih – predlog za obravnavo

1. Predlog sklepov vlade:

Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na seji dne ... pod točko ... sprejela naslednji

S K L E P

1. Vlada Republike Slovenije je določila besedilo predloga Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (EVA: 2014-2430-0046) in ga predloži Državnemu zboru Republike Slovenije v sprejetje po hitrem postopku.

2. Vlada Republike Slovenije predlaga Državnemu zboru Republike Slovenije, da njegova zakonodajno-pravna služba pripravi uradno prečiščeno besedilo zakona na podlagi drugega odstavka 153. člena Poslovnika državnega zbora (Uradni list RS, št. 92/07 – uradno prečiščeno besedilo, 105/10, 80/13, 38/17, 46/20, 105/21 – odl. US in 111/21).

Barbara Kolenko Helbl

generalna sekretarka

Priloga:

- predlog zakona

Sklep prejmejo:

- Državni zbor Republike Slovenije,
- Ministrstvo za infrastrukturo,
- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,
- zbirka dokumentarnega gradiva.

2. Predlog za obravnavo predloga zakona po nujnem ali skrajšanem postopku v državnem zboru z obrazložitvijo razlogov:		
(Navedite razloge, razen za predlog zakona o ratifikaciji mednarodne pogodbe, ki se obravnava po nujnem postopku – 169. člen Poslovnika državnega zbora.)		
3.a Osebe, odgovorne za strokovno pripravo in usklajenost gradiva:		
Zdravko Igličar, podsekretar v Sektorju za ceste in cestni promet Leon Pregelj, višji svetovalec v Sektorju za javni potniški promet		
3.b Zunanji strokovnjaki, ki so sodelovali pri pripravi dela ali celotnega gradiva:		
(Navedite imena in priimke ter imena pravnih oseb.)		
(Navedite s tem povezane stroške, ki bremenijo javnofinančna sredstva.)		
4. Predstavniki vlade, ki bodo sodelovali pri delu državnega zbora:		
Navedi osebe		
5. Kratek povzetek gradiva:		
<p>Predstavniki Gospodarske zbornice Slovenije – Sekcije za javni prevoz potnikov v linijske in prostem cestnem prometu Združenja za promet, Združenja delodajalcev Slovenije - Sekcije za promet, Obrtno podjetniške zbornice Slovenije – Sekcije za promet in ZSSS / Sindikat delavcev prometa in zvez so podali skupen predlog sprememb Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD, Uradni list RS, št. 45/16 – uradno prečiščeno besedilo, 62/16 – popr. in 92/20 – ZPrCP-E).</p> <p>Predlagatelji spremembe zakona sledijo izhodiščem, ki jih je zavzelo Ustavno sodišče ter odprtih vprašanjih, ki so ostala po spremembi ZDCOPMD Uradni list RS, št. 97/10 in sicer, da je potrebno pri določanju delovnega časa voznika upoštevati tako specifičnost opravljanja dejavnosti prevoznitva na posameznih linijah kot tudi razlike in podobnosti v primerjavi z delavci, za katere veljajo določila ZDR-1.</p> <p>Predlog sprememb zakona tako ločuje med vozniki, ki vozijo v mestnem linijskem prometu in vozniki, ki vozijo v medkrajevnem in posebnem linijskem prometu ne glede na dolžino linije. Ob primerjavi značilnosti, lastnosti in okoliščin dela se namreč ugotovi, da bistvene razlike obstajajo med vozniki v mestnem linijskem prometu in vozniki v medkrajevnem in posebnem linijskem prometu, pri čemer razlik med vozniki v regionalnem linijskem prometu na linijah do 50 kilometrov in na linijah, daljših od 50 kilometrov praktično ni. Razdalja linij v okviru medkrajevnega in posebnega linijskega prometa tako ne predstavlja tiste okoliščine, ki bi zahtevala drugačno ureditev delovnega časa, temveč je glavni razlikovalni kriterij vrsta linije, ki jo izvaja voznik (mestna linija v primerjavi z medkrajevnimi in posebnimi linijami). S to ugotovitvijo se strinjajo predstavniki delodajalcev in delojemalcev, zato so tej ugotovitvi sledili pri zadnji uskladitvi Kolektivne pogodbe za cestni potniški promet.</p> <p>Zaradi uvedbe vrste linije in ne dolžine linije, kot razlikovalnega kriterija pri določanju delovnega časa voznika pri prevozih potnikov je potrebno spremeniti in dopolniti obstoječi ZDCOPMD.</p>		
6. Presoja posledic za:		
a)	javnofinančna sredstva nad 40.000 EUR v tekočem in naslednjih treh letih	NE
b)	usklajenost slovenskega pravnega reda s pravnim redom Evropske unije	DA
c)	administrativne posledice	NE
č)	gospodarstvo, zlasti mala in srednja podjetja ter konkurenčnost podjetij	NE
d)	okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki	NE
e)	socialno področje	NE
f)	dokumente razvojnega načrtovanja: <ul style="list-style-type: none"> – nacionalne dokumente razvojnega načrtovanja – razvojne politike na ravni programov po strukturi razvojne klasifikacije programskega proračuna – razvojne dokumente Evropske unije in mednarodnih organizacij 	NE

7.a Predstavitev ocene finančnih posledic nad 40.000 EUR:

(Samo če izberete DA pod točko 6.a.)

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu				
	Tekoče leto (t)	t + 1	t + 2	t + 3
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) prihodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov državnega proračuna				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) odhodkov občinskih proračunov				
Predvideno povečanje (+) ali zmanjšanje (-) obveznosti za druga javnofinančna sredstva				
II. Finančne posledice za državni proračun				
II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:				
Ime proračunskega uporabnika	Šifra in naziv ukrepa, projekta	Šifra in naziv proračunske postavke	Znesek za tekoče leto (t)	Znesek za t + 1
SKUPAJ				
II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:				
Novi prihodki	Znesek za tekoče leto (t)		Znesek za t + 1	
SKUPAJ				

OBRAZLOŽITEV:

I. Ocena finančnih posledic, ki niso načrtovane v sprejetem proračunu

V zvezi s predlaganim vladnim gradivom se navedejo predvidene spremembe (povečanje, zmanjšanje):

- prihodkov državnega proračuna in občinskih proračunov,
- odhodkov državnega proračuna, ki niso načrtovani na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov,
- obveznosti za druga javnofinančna sredstva (drugi viri), ki niso načrtovana na ukrepih oziroma projektih sprejetih proračunov.

II. Finančne posledice za državni proračun

Prikazane morajo biti finančne posledice za državni proračun, ki so na proračunskih postavkah načrtovane v dinamiki projektov oziroma ukrepov:

II.a Pravice porabe za izvedbo predlaganih rešitev so zagotovljene:

Navedejo se proračunski uporabnik, ki financira projekt oziroma ukrep; projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in proračunske postavke (kot proračunski vir financiranja), na katerih so v celoti ali delno zagotovljene pravice porabe (v tem primeru je nujna povezava s točko II.b). Pri uvrstitvi novega projekta oziroma ukrepa v načrt razvojnih programov se navedejo:

- proračunski uporabnik, ki bo financiral novi projekt oziroma ukrep,
- projekt oziroma ukrep, s katerim se bodo dosegli cilji vladnega gradiva, in
- proračunske postavke.

Za zagotovitev pravic porabe na proračunskih postavkah, s katerih se bo financiral novi projekt oziroma ukrep, je treba izpolniti tudi točko II.b, saj je za novi projekt oziroma ukrep mogoče zagotoviti pravice porabe le s prerazporeditvijo s proračunskih postavk, s katerih se financirajo že sprejeti oziroma veljavni projekti in ukrepi.

II.b Manjkajoče pravice porabe bodo zagotovljene s prerazporeditvijo:

Navedejo se proračunski uporabniki, sprejeti (veljavni) ukrepi oziroma projekti, ki jih proračunski uporabnik izvaja, in proračunske postavke tega proračunskega uporabnika, ki so v dinamiki teh projektov oziroma ukrepov ter s katerih se bodo s prerazporeditvijo zagotovile pravice porabe za dodatne aktivnosti pri obstoječih projektih oziroma ukrepih ali novih projektih oziroma ukrepih, navedenih v točki II.a.

II.c Načrtovana nadomestitev zmanjšanih prihodkov in povečanih odhodkov proračuna:

Če se povečani odhodki (pravice porabe) ne bodo zagotovili tako, kot je določeno v točkah II.a in II.b, je povečanje odhodkov in izdatkov proračuna mogoče na podlagi zakona, ki ureja izvrševanje državnega proračuna (npr. priliv namenskih sredstev EU). Ukrepanje ob zmanjšanju prihodkov in prejemkov proračuna je določeno z zakonom, ki ureja javne finance, in zakonom, ki ureja izvrševanje državnega proračuna.

7.b Predstavitev ocene finančnih posledic pod 40.000 EUR:

Socialni partnerji, ki so usklajevali predlog sprememb Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (ZDCOPMD), so predhodno že v letu 2021 podpisali Kolektivno pogodbo za cestni potniški promet, v kateri so uskladjali vse prejemke iz delovnega razmerja zaposlenih v cestnem potniškem prometu. Predlagana sprememba ZDCOPMD, tako le sledi izhodiščem, ki jih je zavzelo Ustavno sodišče ter rešuje odprta vprašanja, ki so še ostala predvsem iz področij upoštevanja specifičnosti opravljanja dejavnosti prevoznništva na posameznih linijah, kot tudi razlike in podobnosti v primerjavi z delavci, za katere veljajo določila ZDR-1. S spremembo predmetnega zakona tako ločujemo med vozniki, ki vozijo v mestnem linijskem prometu

in vozniki, ki vozijo v medkrajevem in posebnem linijskem prometu ne glede na dolžino linije. Posledično sprememba tega zakona ne posega v prejemke iz delovnega razmerja voznikov in ostalih zaposlenih in nima finančnih posledic za državni proračun ali druga javnofinančna sredstva.

8. Predstavitev sodelovanja z združenji občin:

Vsebina predloženega gradiva (predpisa) vpliva na:

- pristojnosti občin,
- delovanje občin,
- financiranje občin.

NE

Gradivo (predpis) je bilo poslano v mnenje:

- Skupnosti občin Slovenije SOS: JA
- Združenju občin Slovenije ZOS: JA
- Združenju mestnih občin Slovenije ZMOS: JA

Počakati odgovor in dopolniti.

Ministrstvo je na predlagano gradivo prejelo pripombe s strani ZOS in ZMOS in jih smiselno upoštevalo.

9. Predstavitev sodelovanja javnosti:

Gradivo je bilo predhodno objavljeno na spletni strani predlagatelja:

NE

Gradivo je bilo objavljeno na e-demokraciji.

Datum objave:

Pripombe iz javne objave smo v zakonu smiselno upoštevali in obrazložili..

V razpravo so bili vključeni:

- nevladne organizacije,
- predstavniki zainteresirane javnosti,
- predstavniki strokovne javnosti,
- občine in združenja občin ali pa navedite, da se gradivo ne nanaša nanje.

Mnenja, predlogi in pripombe z navedbo predlagateljev (imen in priimkov fizičnih oseb, ki niso poslovni subjekti, ne navajajte):

Upoštevani so bili:

- v celoti,
- večinoma,
- delno,
- niso bili upoštevani.

Bistvena mnenja, predlogi in pripombe, ki niso bili upoštevani, ter razlogi za neupoštevanje:

10. Pri pripravi gradiva so bile upoštewane zahteve iz Resolucije o normativni dejavnosti:

DA

11. Gradivo je uvrščeno v delovni program vlade:

NE

mag. Bojan Kumer
Minister

Priloga:

- predlog sklepa Vlade Republike Slovenije,
- predlog zakona

VLADA REPUBLIKE SLOVENIJE

Številka:
Ljubljana,

Na podlagi drugega odstavka 2. člena Zakona o Vladi Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 24/05 – uradno prečiščeno besedilo, 109/08, 38/10 – ZUKN, 8/12, 21/13, 47/13 – ZDU-1G, 65/14 in 55/17) je Vlada Republike Slovenije na svoji ... seji dne ... pod točko ... sprejela naslednji

S K L E P:

Vlada Republike Slovenije je določila besedilo Zakona o upravljanju javnega potniškega prometa in ga predloži Državnemu zboru Republike Slovenije v obravnavo in sprejetje po hitrem zakonodajnem postopku.

Barbara Kolenko Helbl
GENERALNA SEKRETARKA

Priloga sklepa:

- predlog zakona.

Prejmejo:

- Državni zbor Republike Slovenije,
- Služba Vlade Republike Slovenije za zakonodajo,
- Ministrstvo za pravosodje,
- Ministrstvo za javno upravo,
- Ministrstvo za finance,
- Ministrstvo za gospodarski razvoj in tehnologijo,
- Ministrstvo za izobraževanje, znanost in šport,
- Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti,
- Ministrstvo za notranje zadeve,
- Ministrstvo za okolje in prostor,
- Ministrstvo za kmetijstvo, gozdarstvo in prehrano,
- Ministrstvo za kulturo,
- Ministrstvo za obrambo,
- Ministrstvo za zdravje,
- Ministrstvo za zunanje zadeve.

Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

Socialni partnerji s predlogom sledijo izhodiščem, ki jih je zavzelo Ustavno sodišče ter odprtih vprašanjih, ki so ostala po spremembi ZDCOPMD Uradni list RS, št. 97/10 in sicer, da je potrebno pri določanju delovnega časa voznika upoštevati tako specifičnost opravljanja dejavnosti prevoznitva na posameznih linijah kot tudi razlike in podobnosti v primerjavi z delavci, za katere veljajo določila ZDR-1.

Predlog sprememb zakona tako ločuje med vozniki, ki vozijo v mestnem linijskem prometu in vozniki, ki vozijo v medkrajevem in posebnem linijskem prometu ne glede na dolžino linije. Ob primerjavi značilnosti, lastnosti in okoliščin dela se namreč ugotovi, da bistvene razlike obstajajo med vozniki v mestnem linijskem prometu in vozniki v medkrajevem in posebnem linijskem prometu, pri čemer razlik med vozniki v regionalnem linijskem prometu na linijah do 50 kilometrov in na linijah, daljših od 50 kilometrov praktično ni. Razdalja linij v okviru medkrajevnega in posebnega linijskega prometa tako ne predstavlja tiste okoliščine, ki bi zahtevala drugačno ureditev delovnega časa, temveč je glavni razlikovalni kriterij vrsta linije, ki jo izvaja voznik (mestna linija v primerjavi z medkrajevnimi in posebnimi linijami). S to ugotovitvijo se strinjajo predstavniki delodajalcev in delojemalcev, zato so tej ugotovitvi sledili pri zadnji uskladitvi Kolektivne pogodbe za cestni potniški promet.

Zaradi uvedbe vrste linije in ne dolžine linije, kot razlikovalnega kriterija pri določanju delovnega časa voznika pri prevozih potnikov je potrebno spremeniti in dopolniti obstoječi Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (ZDCOPMD, Uradni list RS, št. 45/16 – uradno prečiščeno besedilo, 62/16 – popr. in 92/20 – ZPrCP-E).

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Glavni cilj sprememb in dopolnitev zakona je, da se kot glavni kriterij pri določanju delovnega časa voznikov pri prevozu potnikov določi vrsta linije in ne dolžina linije kot je določeno do sedaj in se s tem sledi stališčem Ustavnega sodišča, da je potrebno pri določanju delovnega časa voznika pri prevozu potnikov upoštevati specifičnost opravljanja prevozov na linijah tudi v primerjavi z delavci za katere glede delovnega časa veljajo določila ZDR-1.

2.2 Načela

Glede na postavljeni cilj so bila pri pripravi predloga zakona upoštevana predvsem ta načela (usmeritve, vodila):

- načelo zakonitosti izhajajoč iz stališč Ustavnega sodišča;
- načelo enakosti pri obravnavanju delovnega časa voznikov pri prevozu potnikov glede na vrsto linije in ne na dolžino linije;
- načelo učinkovitosti pri izvajanju prevozov potnikov.

2.3 Poglavitne rešitve

- a) Predstavitev predlaganih rešitev:

Poglavitna predlagana rešitev pri določanju delovnega časa voznikov pri prevozu potnikov je vrsta linije in ne dolžina linije.

b) Način reševanja:

S predlaganimi dopolnitvami zakonom se ne posega v temeljna pravila obstoječega zakona, ki ureja delovni čas voznikov oziroma mobilnih delavcev pri prevozu blaga in potnikov. Pri prevozu potnikov se postavi nova razmejitev glede določanja delovnega časa voznikov med ZDR-1 in tem predlogom zakona tako, da je sedaj vrsta linije, ki jo izvaja voznik ločnica med določanjem delovnega časa voznika.

c) Normativna usklajenost predloga zakona:

d) Usklajenost predloga zakona:

Predlog zakona je bil objavljen na E-demokraciji datum. Do zdaj nismo prejeli pripomb

3. OCENA FINANČNIH POSLEDIC PREDLOGA ZAKONA ZA DRŽAVNI PRORAČUN IN DRUGA JAVNA FINANČNA SREDSTVA

Predlog zakona nima vpliva na druga javnofinančna sredstva.

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

Prikaz ureditve v najmanj treh pravnih sistemih držav članic EU

S strani posameznih držav smo prejeli odgovore, kako imajo ureje prevoze na linijah.

Madžarska

Direktiva 2002/15/ES je bila prenešana v madžarski pravni red z Zakonom o cestnem prometu iz leta 1988. Direktiva 93/104 je bila razveljavljena z Direktivo 2003/88/ES o nekaterih vidikih organizacije delovnega časa. Madžarski zakon o delovnem zakoniku iz leta 2012 je v skladu z Direktivo 2003/88/ES.

Glede linijskih prevozov, kot so opredeljeni v 2. točki 2. člena Uredbe 1073/2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov, v primeru linijskih prevozov nad 50 km veljajo pravila Uredbe (ES) št. 561/2006. Za linijske prevoze do 50 km se uporabljajo določbe zakona o delovnem zakoniku iz leta 2012, z odstopanjem, ki ga določa zakon iz leta 1988 o cestnem prometu v poglavju z naslovom »delovni čas mobilnih delavcev«.

Delovni raspored voznika na liniji do 50 km se določi na podlagi Uredbe št. 561/2006 na način, da raven in stopnja odmorov, prekinitev in časov vožnje in počitka zagotavljata, da lahko voznik ves čas vozi varno.

Časi počitka v primeru rednih lokalnih prevozov in linijskih prevozov od točke do točke do 50 km so naslednji:

- Če dnevni počitek delavca med koncem dnevnega dela in začetkom dela

naslednjega dne doseže skupno 12 ur, se dnevni počitek lahko uporablja v dveh delih, enega najmanj 9 ur neprekinjeno in drugega najmanj 3 ure neprekinjeno, daljši del pa pade tik pred začetkom dela naslednjega dne.

- V času počitka delavec nima razpoložljivosti ali drugih obveznosti do svojega delodajalca. V tem primeru nadomestilo za druge dni ni potrebno.
- V izjemnih prometnih razmerah zaradi vremenskih ali drugih razlogov, ki ogrožajo ali ovirajo vzdrževanje neprekinjenega prevoza potnikov, se lahko dnevni počitek delavca skrajša na 8 zaporednih ur, če se naslednji dnevni počitek poveča v enakem obsegu.

Tako zakonodaja EU kot madžarski zakon iz leta 1988 o cestnem prometu določata, da lahko pisni sporazum strank ali kolektivna pogodba dopušča le odstopanja, ki so ugodnejša za zaščito varnosti in zdravja delavcev.

V madžarskih praksah se v kolektivnih pogodbah uporabljajo določbe EU in nacionalnih predpisov o delovnem času in času počitka.

Latvija

V skladu s členom 3. Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta se Uredba ne uporablja za prevoz vozil, ki se uporabljajo za redne prevoze potnikov, pod pogojem, da dolžina poti ne presega 50 km. To je splošno načelo, ki velja za obveznost uporabe tahografov. Organi imajo pri javnih naročilih pravico v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila določiti strožje pogoje glede evidentiranja delovnega časa.

Skladno s tem naročilo za opravljanje storitev javnega prevoza na regionalnih poteh¹ od prevoza zahteva, da za vsako leto izvajanja pogodbe o javnem naročilu zagotovi, da se evidenca delovnega časa voznika avtobusa izvaja z uporabo nadzorne opreme, nameščene na vodilo (npr. analogni ali digitalni tahograf). Kontrolna oprema, nameščena na avtobusu, mora zagotavljati identifikacijo voznika avtobusa in beleženje časa vožnje avtobusa. Ta zahteva vključuje tudi poti, dolge do 50 km.

Češka

V skladu s 15. členom Uredbe 561/2006: »države članice zagotovijo, da voznike vozil iz člena 3(a) urejajo nacionalni predpisi, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje ter obveznih odmorov in počitka.«

Nacionalna zakonodaja, ki se nanaša na pravilo 50 km, konkretno Zákon č. 111/1994 Sb., o silniční dopravě (Zakon o cestnem prometu), določa, da: »Pri prevozu potnikov na linijskih potniških prevozech, kjer dolžina katerega koli prevoza ne presega 50 km, voznik ne sme voziti več kot skupno 10 ur v 24 zaporednih urah in 100 ur v 2 zaporednih koledarskih tednih. Čas vožnje se lahko podaljša, kolikor je potrebno za dosego ustreznega mesta za ustavljanje, da se zagotovi varnost oseb ali vozila. Voznik je dolžan spoštovati zahteve glede varnostnih odmorov in počitkov, določene v posebnem zakonskem predpisu.«

Tudi v odloku Ministrstva za promet in zveze o izvajanju Zakona o cestnem prometu (Vyhláška 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě) je določeno naslednje:

¹ Regionalna pot pomeni pot, ki omogoča gibanje znotraj ozemlja države pretežno z enega upravnega ozemlja na upravno območje v drugem načrtovalnem območju ali ki povezuje državna mesta in pot, ki omogoča gibanje znotraj upravnega območja. ozemlju ene občine, od te občine do najbližjih okoliških območij ali do drugega znotraj območja načrtovanja.

»Pri vodenju evidence časa vožnje vozila, varnostnih odmorov in čas počitka v skladu s § 3a odst. 7 let. a) 2. točko zakona ročno ali z drugo snemalno napravo v javnem linijskem potniškem prometu, za katerega dolžina katere koli povezave ne presega 50 km, lahko prevoznik vodi poenostavljeno evidenco časa vožnje, varnostnih odmorov in počitkov v katerem voznik navede odstopanja dejanske prometne uspešnosti od vzorčnega zapisa časa vožnje, varnostnih odmorov in počitkov, obdelanih v javnem linijskem potniškem prometu v zvezi s potrjenim voznim redom, oziroma navede, da ni prišlo do odstopanj. V primeru vodenja poenostavljene evidence časa vožnje, varnostnih odmorov in počitkov je v vozilu na voljo ustrezen vzorčni zapis časa vožnje, varnostnih odmorov in počitkov, ki se vključi v poenostavljeni evidenco časa vožnje, varnostni odmori in čas počitka, na katerega se voznik sklicuje.«

Poljska

Direktiva 2002/15 z dne 11. marca 2002 je bila v poljski pravni sistem prenesena z zakonom z dne 16. aprila 2004 o delovnem času voznikov. Nasprotno pa zakon ne izvaja Direktive 93/104, ker je bila razveljavljena z Direktivo 2003/88 z dne 4. novembra 2003.

Omenjeni pravni akt ureja tako pravila o delovnem času voznikov za prevoze nad 50 km in do 50 km.

1. Poljski predpisi oziroma pravila za redne prevoze nad 50 km določajo naslednje:

Delovni čas voznika ne sme presegati 8 ur na dan in povprečno 40 ur v 5-dnevnem delovnem tednu, v sprejetem obračunskem obdobju največ 4 mesece. Vozniki, ki delajo v enakovrednem sistemu, imajo lahko na podlagi urnikov delovnega časa podaljšan delovni čas do 12 ur na dan. Podaljšan delovni čas ob določenih dnevih se nadomesti s skrajšanim delovnim časom ob drugih dneh ali prostih dnevih. Tedenski delovni čas voznika, vključno z nadurami, ne sme v povprečju presegati 48 ur v sprejetem obračunskem obdobju, ki ne presega 4 mesecev. Tedenski delovni čas pa se lahko podaljša na največ 60 ur, pod pogojem, da povprečni tedenski delovni čas v sprejetem obračunskem obdobju ne presega 48 ur, ki ne sme biti daljši od 4 mesecev.

Če delovni čas ne presega 9 ur, je odmor 30 minut po 6 urah dela. Če delovni čas presega 9 ur, odmor po 6 urah dela ne sme biti krajši od 45 minut.

Voznik ima pravico do najmanj 11 ur neprekinjenega počitka na dan. Dnevni počitek se lahko izvaja v vozilu, vendar mora biti vozilo v mirovanju in opremljeno s spalnim prostorom. Tedenski odmor v vsakem tednu mora biti najmanj 35 ur neprekinjenega počitka. Ta čas vključuje dnevni počitek (11 ur) na dan, ko se začne tedenski počitek. Obdobje tedenskega neprekinjenega počitka se lahko skrajša, če voznik opravlja svoje delo v razmerah ali zaradi dogodkov, zaradi katerih mora ukrepati zaradi varovanja življenja ali zdravja in premoženja ljudi ali odstranitve izrednega dogodka, pa tudi v primeru o spremembi časa dela, ki ga opravlja voznik v zvezi s spremembo njegove izmene po ustaljenem urniku delovnega časa. Vendar pa tedenski neprekinjen počitek ne sme biti krajši od 24 ur.

2. Predpisi oziroma pravila za redne prevoze do 50 km, pa so:

Dnevni čas vožnje od konca enega dnevnega počitka do začetka naslednjega dnevnega počitka ali med dnevnim časom počitka in tedenskim časom počitka ne sme presegati 10 ur.

Skupni tedenski čas vožnje ne sme presegati 60 ur in 90 ur v dveh zaporednih tednih.

Voznik ima pravico do odmora, ki ne sme biti krajši od 30 minut, če je skupni dnevni čas vožnje med 6 in 8 urami, in najmanj 45 minut, če je skupni dnevni čas vožnje več kot 8 ur. Odmor voznik opravi pred iztekom 6 ur skupnega dnevnega časa vožnje. Odmor se lahko

razdeli na krajše čase, ki se uporabljajo v času vožnje v skladu z vozniškim zavezujočim urnikom, pod pogojem, da je eden od odmorov dolg najmanj 15 minut.

V primeru dnevnega in tedenskega počitka veljajo predpisi za prevoz nad 50 km.

Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije

Predlagana dopolnitev zakona je usklajen s pravnim redom Evropskih skupnosti, saj ni vsebinskih razlik glede na dosedanji zakon.

Izjava o skladnosti predloga zakona s pravnimi akti EU

Izjava o skladnosti (oblika pdf) – izvoz iz baze RPS- Pridobiti dokument.

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

Predlog zakona nima administrativnih posledic.

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki

Predlog zakona nima posledic za okolje, kar vključuje tudi prostorske in varstvene vidike.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo

Predlog zakona nima posledic na gospodarstvo.

6.4 Presoja posledic za socialno področje

Predlog zakona nima posledic na socialnem področju.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja

Predlog zakona nima posledic na dokumente razvojnega načrtovanja.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Predlog zakona nima posledic na druga področja.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:

a) Predstavitev sprejetega zakona:

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona

Predlog zakona ne vsebuje drugih pomembnih okoliščin.

7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona:

Predlog zakona je bil objavljen na spletni strani E-demokracije

Javna predstavitev, v kateri je bilo mogoče sporočiti mnenja, predloge in pripombe, je trajala xy dni.

V razpravo so bili vključeni predstavniki zainteresirane javnosti:

8. Podatek o zunanjem strokovnjaku oziroma pravni osebi, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona, in znesku plačila za ta namen:

9. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu državnega zbora in delovnih teles

- mag. Bojan Kumer, minister,
- mag. Alenka Bratušek, državni sekretar,
- Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko,
- mag. Matjaž Vrčko, vodja Sektorja za javni potniški promet,
- Leon Pregelj, višji svetovalec v Sektorju za javni potniški promet,
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- mag. Andreja Knez, vodja Sektorja za ceste in cestni promet.
- Zdravko Igličar, podsekretar v Oddelku za cestni promet.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (Uradni list RS, št. 45/16 – uradno prečiščeno besedilo, 62/16 – popr. in 92/20 – ZPrCP-E) se besedilo prvega in drugega odstavka 2.b člena spremeni tako, da se glasi:

»(1) Za prevoze potnikov v linijskih prevozih, krajših od 50 km, se glede časa vožnje in obveznih odmorov ter časa počitka uporabljajo določbe Uredbe 561/2006/ES. Pri teh prevozih se uporablja zapisovalna oprema v skladu z Uredbo 165/2014/EU. Voznik vsak čas vožnje takšnega vozila zabeleži kot drugo delo. Glede povprečnega tedenskega delovnega časa, nočnega dela, obveščanja in evidenc se uporabljajo določila tega zakona.

(2) Ne glede na prejšnji odstavek se glede časa vožnje, za prevoze potnikov v mestnih linijskih prevozih, krajših od 50 km, uporabljajo določbe Uredbe 561/2006/ES. Glede odmorov in počitkov pri teh prevozih se uporablja zakon, ki ureja delovna razmerja, odmori pa se lahko razdelijo na več obdobji tekom delovnega časa, vendar mora vsako izmed obdobji trajati vsaj deset minut. Pri teh prevozih se uporablja zapisovalna oprema v skladu z Uredbo 165/2014/EU. Voznik vsak čas vožnje takšnega vozila zabeleži kot drugo delo. Glede povprečnega tedenskega delovnega časa in nočnega dela, se uporabljajo določila zakona, ki ureja delovna razmerja. Glede obveščanja in evidenc se uporabljajo določila tega zakona.«.

V 3. odstavku 2.b člena se prvi stavek spremeni tako da se glasi: »Glede vrednotenja delovnega časa, časa odmora in časa razpoložljivosti v linijskih prevozih potnikov se uporabljajo določbe veljavne kolektivne pogodbe za cestni potniški promet.«.

2. člen

V 10. točki prvega odstavka tretjega člena se za besedilom »delovni čas voznika v« doda besedilo »mestnih«.

Doda se nova točka 10.a, ki se glasi: »delovni čas voznika v linijskih prevozih potnikov, razen prevozov iz prejšnje točke tega člena, pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je vozno osebje na razpolago delodajalcu ali opravlja svoje naloge ter dejavnosti, razen časa razpoložljivosti iz 2. točke prvega odstavka tega člena, ki se ne všteva v delovni čas.

3. člen

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne 01.01.2023.

III. OBRAZLOŽITEV ČLENOV:

K 1. ČLENU

Spremenjena vsebina člena sedaj določa, da se uredi delovni čas voznikov oziroma mobilnih delavcev pri prevozu potnikov v linijskem prevozu na način, da je glavni razlikovalni kriterij vrsta linije, ki jo izvaja voznik in ne več dolžina linije.

V prvem odstavku je tako določeno, da za linije krajše od 50 km veljajo določila glede delovnega časa na osnovi določil tega zakona. Pri opravljanju teh prevozov mora voznik spoštovati določila o časih vožnje, odmorih in počitkih glede na vožnjo kot so določeni v Uredbi 561/2006/ES. Voznik mora uporabljati zapisovalno opremo (tahograf) in mora vsak čas vožnje na tej liniji zabeležiti kot drugo delo.

V drugem odstavku je določeno, da za linijske prevoze krajše od 50 km in ki se izvajajo kot mestni linijski prevoz glede delovnega časa veljajo določila zakona, ki ureja delovna razmerja. Pri opravljanju teh prevozov mora voznik spoštovati določila o časih vožnje, ki so določeni v Uredbi 561/2006/ES. Glede odmorov in počitkov se pri teh prevozih uporablja zakon, ki ureja delovna razmerja, odmori pa se lahko razdelijo na več obdobji tekom delovnega časa, vendar mora vsako izmed obdobji trajati vsaj deset minut. Voznik mora uporabljati zapisovalno opremo (tahograf) in mora vsak čas vožnje na tej liniji zabeležiti kot drugo delo.

Tretji odstavek določa, da se glede plačila vozniku (vrednotenje) glede delovnega časa, časa odmora in časa razpoložljivosti v vseh vrstah linijskih prevozih potnikov uporabljajo določbe veljavne kolektivne pogodbe za cestni potniški promet.

K 2. ČLENU

Z dopolnitvami se jasneje opredeli, kaj predstavlja delovni čas pri mestnih linijskih prevozih in kaj pri ostalih linijskih prevozih.

Delovni čas voznikov v mestnih linijskih prevozih potnikov tako pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je vozno osebje na razpolago delodajalcu ali opravlja svoje naloge ter dejavnosti.

Delovni čas voznika v linijskih prevozih potnikov (razen mestnih linijah) tako pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je vozno osebje na razpolago delodajalcu ali opravlja svoje naloge ter dejavnosti, razen časa razpoložljivosti, ki se ne všteva v delovni čas.

K 3. ČLENU

Ta člen določa vakacijski rok in začetek uporabe zakona.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

2.b člen

(uporaba predpisov za linijske prevoze potnikov, krajše od 50 km)

(1) Za prevoze potnikov v linijskih prevozi, krajših od 50 km, se uporabljajo določbe Uredbe 561/2006/ES, AETR in tega zakona, razen določb glede odmorov in tedenskih počitkov. Če se pri teh prevozi uporablja zapisovalna oprema, se ta oprema uporablja v skladu z Uredbo 165/2014/EU.

(2) Glede odmorov in tedenskih počitkov v zvezi s prevozi iz prejšnjega odstavka se uporablja zakon, ki ureja delovna razmerja. Odmori voznikov, ki opravljajo prevoze potnikov na linijah, krajših od 50 km, se lahko razdelijo na več obdobji tekom delovnega časa, vendar mora vsako izmed obdobji trajati vsaj deset minut.

(3) Glede vrednotenja delovnega časa in časa razpoložljivosti v linijskih prevozi potnikov, krajših od 50 km, se uporabljajo določbe veljavne kolektivne pogodbe za cestni potniški promet. Če veljavna kolektivna pogodba za cestni potniški promet teh vrednotenj ne ureja oziroma če kolektivna pogodba za cestni potniški promet ni sklenjena, se uporabljajo določbe zadnje kolektivne pogodbe za cestni potniški promet, ki je ta vrednotenja urejala.

3. člen

(definicije)

(1) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:

1. »delovni čas« pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je mobilni delavec ali delavka (v nadaljnjem besedilu: mobilni delavec) na svojem delovnem mestu na razpolago delodajalcu in opravlja svoje naloge in dejavnosti, razen odmorov iz 5. člena tega zakona, časa počitka iz 6. člena tega zakona in časa razpoložljivosti iz 2. točke prvega odstavka tega člena, ki se ne všteta v delovni čas. V delovni čas je vključen:
 - a) čas, ki je posvečen vsem dejavnostim v cestnem prevozu kot so zlasti:
 - vožnja vozila;
 - natovarjanje in raztovarjanje;
 - pomoč potnikom pri vstopu na vozilo in izstopu iz njega;
 - čiščenje in tehnično vzdrževanje;
 - vsa druga dela, katerih namen je zagotoviti varnost vozila, njegovega tovora in potnikov ali izpolnitev pravnih ali zakonskih obveznosti, ki so neposredno povezane s točno določenim prevozom, ki se odvija, vključno s spremljanjem natovarjanja in raztovarjanja, administrativnimi formalnostmi s policijo, carino itd.,
 - b) čas, ko voznica ali voznik (v nadaljnjem besedilu: voznik) ne more prosto razpolagati s svojim časom in mora biti na svojem delovnem mestu, pripravljen prevzeti običajno delo, obenem pa ima nekatere naloge, ki so povezane z njegovim delom, zlasti ko čaka na natovarjanje ali raztovarjanje,

- c) v primeru samozaposlenih voznikov se uporablja ista definicija kot v točkah 1.a) in 1.b) za čas od začetka do zaključka dela, ko je samozaposleni voznik na svojem delovnem mestu na voljo stranki in izvaja svoje naloge ali dejavnosti, razen tistih, ki predstavljajo splošno administrativno delo, ki ni povezano s konkretnim prevozom;
2. »čas razpoložljivosti« pomeni:
- a) za mobilne delavce čas, ko se od mobilnega delavca ne zahteva, da ostane na svojem delovnem mestu, vendar mora biti na voljo, da se ga pozove na začetek ali nadaljevanje vožnje ali opravljanje drugih del. Tovrstni čas razpoložljivosti zlasti vključuje čas, ko mobilni delavec spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom, kot tudi čas čakanja na mejah in čakanja zaradi prepovedi vožnje. Ta čas in njegovo predvideno trajanje mora mobilni delavec poznati vnaprej pred odhodom ali neposredno pred dejanskim začetkom časa razpoložljivosti,
- b) za mobilne delavce, ki vozijo v posadki, to pomeni čas sedenja ob vozniku ali ležanja na ležišču v vozilu medtem, ko se vozilo premika;
3. »delovno mesto« pomeni:
- sedež podjetja, za katerega oseba, ki opravlja mobilne dejavnosti v cestnem prevozu, izvaja naloge, skupaj s podružnicami ne glede na to, ali se nahajajo v istem kraju kot sedež ali v drugem kraju,
 - vozilo, ki ga oseba, ki opravlja mobilno dejavnost v cestnem prevozu, uporablja pri izvajanju svojih nalog, in
 - vse druge kraje, kjer se izvajajo dejavnosti, povezane s prevozom;
4. »mobilni delavec« pomeni delavca, ki je sestavni del potujočega osebja, vključno s pripravniki, ki dela za podjetje, ki opravlja komercialne prevoze ali prevoze za lastne potrebe potnikov ali blaga v cestnem prometu; mobilni delavec je tudi voznik, ter oseba, ki opravlja mobilno dejavnost v cestnem prevozu;
5. »samozaposleni voznik ali voznica (v nadaljnjem besedilu: samozaposleni voznik)« pomeni posameznika, katerega glavna dejavnost je cestni prevoz potnikov ali blaga, ima za to dejavnost izdano licenco, dela zase in ni vezan na delodajalca s pogodbo o zaposlitvi ali kakršnikoli drugim hierarhičnim razmerjem, ki si prosto organizira delo, katerega prihodki so odvisni od dobička, ki ga ustvari in ki ima sam ali skupaj z drugimi samozaposlenimi vozniki poslovna razmerja z več strankami. Za potrebe tega zakona so vsi vozniki, ki ne izpolnjujejo pogojev iz te točke, mobilni delavci;
6. »oseba, ki opravlja mobilno dejavnost v cestnem prevozu« pomeni katerega koli mobilnega delavca ali samozaposlenega voznika, ki opravlja tovrstne dejavnosti;
7. »teden« pomeni čas med 00.00 uro v ponedeljek in 24.00 uro v nedeljo;
8. »ponoči« pomeni čas med 23.00 uro in 6.00 uro;
9. »nočno delo« pomeni vsako delo, ki se opravlja ponoči;
10. »delovni čas voznika v linijskih prevozi potnikov, krajših od 50 km« pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je vozno osebje na razpolago delodajalcu ali opravlja svoje naloge ter dejavnosti;
11. »linijski prevozi« pomenijo prevoze, kot so določeni v 2. točki 2. člena Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih

za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L št. 300 z dne 14. 11. 2009, str. 88; z vsemi spremembami in dopolnitvami);

12. »izvleček iz urnika dela« je dokument iz drugega pododstavka drugega odstavka 16. člena Uredbe 561/2006/ES, na katerem sta navedena ime in sedež prevoznika ter vsebuje urnik dela iz tretjega odstavka 16. člena Uredbe 561/2006/ES za posameznega voznika za tekoči dan in predhodnih 28 dni.

(2) Vsi ostali pojmi, uporabljeni v tem zakonu, se uporabljajo v skladu s pomenom, ki ga določajo uredbe iz 1. člena tega zakona.

V. PREDLOG, DA SE PREDLOG ZAKONA OBRAVNAVA PO NUJNEM OZIROMA SKRAJŠANEM POSTOPKU

/

VI. PRILOGE