



Nujno je okrepiti nadzor

ZSSS izvaja projekt »Integracijski paket za brezposelne migrante, begunce in prisilce za azil«. Pred nedavnim sta svetovalec pri tem projektu Goran Zrnič in zagovornik pravic migrantov na področju prevoza blaga in oseb v cestnem prometu Boris Perš z nekaterimi izsledki, do katerih so prišli avtorji projekta, seznanila generalno sekretarko Sindikata delavcev prometa in zvez Slovenije (SDPZ) Cvetko Gliha.

Kot sta povedala Zrnič in Perš, so ob delu pri projektu prišli do informacij, da številni mali avtoprevozniki množično in načrtno kršijo pravice svojim delavcem in jih silijo v nezakonita ravnanja, kar je posledica slabega nadzora. Po oceni Perša, ki je kot zagovornik pravic migrantov veliko v stiku s tujimi in domačimi delavci - vozniki kamionov, v Sloveniji grobo krši pravice svojih delavcev okoli 80 odstotkov malih delodajalcev, ki imajo do deset kamionov. Zaradi pomanjkljivega nadzora se je kršenje delavskih pravic med malimi avtoprevozniki tako razpaslo, da postajajo izjeme tisti, ki spoštujejo zakonodajo.

Absurdno je že to, da avtoprevozniki pri nas dobijo licenco za kamion, četudi za vožnjo z njim nimajo zaposlenega voznika. Zato angažirajo voznike, ki so pogosto upokojeanci, s podjemnimi pogodbami, čeprav je inšpektorat za delo to izrecno prepovedal. Marsikdaj avtoprevozniki angažirajo za vožnjo voznike brez licenc in jim priskrbijo ponarejeno licenco. Ta stane na črnem trgu sto evrov, s tem da je v Sloveniji policistom ne smejo pokazati, v tujini pa jo lahko po mili volji uporabljajo. Nekateri vozniki zato vozijo samo na relacijah v tujini in se v Slovenijo zelo redko vračajo.

Vožnja z magnetom na tahografu postaja po besedah Perša pri naših avtoprevoznikih zelo pogosta. Voznik, ki ni pripravljen voziti z magnetom, bo kmalu ostal brez dela. Vozniki imajo tudi več kartic, tako da jim ni treba počivati, pač pa menjavajo kartice, kot da je kamion vozilo več voznikov.

Številni mali avtoprevozniki voznike mizerno plačujejo in jih goljufajo, ko se začnejo pritoževati, pa jih odpustijo in zamenjajo z novimi. Denar, ki ga posameznim voznikom nakažejo kot plačo, morajo vozniki uporabiti za stroške goriva. Če ob vrnitvi terjajo vračilo denarja za gorivo, se jih delodajalci ob pomoči svojih oprod včasih lotijo tudi fizično. Zato je težko reči, koliko vozniki sploh zaslužijo. Marsikomu zato na mesec ne ostane na računu niti minimalna plača, čeprav so ves mesec na terenu in na vožnjah, zlasti v tujini.

Po besedah Zrniča delavci slabo poznajo svoje pravice, podobno pa je tudi z delodajalci, ki slabo



Foto T. K.

poznajo predpise. Za nameček se tudi pristojni inšpekcijski organi premalo poglobijo v problematiko in očitne kršitve prezrejo. Zaradi takšnega stanja ne izgubljajo veliko samo domači in tuji vozniki, ki vozijo za naše avtoprevoznike, temveč tudi država, saj veliko denarja namesto v davčno blagajno odteče v privatne žepke. Koliko je ob tem korupcije in klientelizma, pa je že drugo vprašanje, na katerega bo moral odgovoriti kakšen drug projekt.

V SDPZ problematiko na področju avtoprevozništvu dobro poznajo. Kljub temu pa je Glihova z zanimanjem prisluhnila informacijam in konkretnim izsledkom projekta. Ravno zato, ker gre za zelo konkretne informacije, bo sindikatu lažje prepričati pristojne organe in jih spodbuditi za uvedbo nujnih sprememb in za ukrepanje, da bi povečali nadzor v transportnem sektorju. Ne nazadnje je Glihova na to problematiko ponovno opozorila tudi na nedavni mednarodni konferenci v organizaciji Združenja delodajalcev Slovenije v Monsu, na kateri so bili tudi predstavniki ministrstva za promet, vendar se

od takrat do danes ni nič premaknilo. Morda pa bodo pristojne organe prepričali dokumenti, ki so jih zbrali v okviru projekta ZSSS. Nanje se bodo verjetno morali odzvati.

Glihova je prejšnji teden na pogovor s predstavniki omenjenega projekta povabila tudi direktorja Združenja za promet pri Gospodarski zbornici Slovenije (GZS) **Roberta Severja**. Zrnič in Perš sta ga seznanila z ugotovitvami ter mu predstavila predloge za izboljšanje razmer v transportnem sektorju: vsak prevoznik naj dobi toliko licenc za kamione, kolikor ima zaposlenih voznikov; sankcije za delodajalce in delavce, ki kršijo zakone, naj bodo strožje; voznika, ki vozi na črno, naj bo delodajalec prisiljen redno zaposliti za nazaj; naj voznik ne bo sankcioniran, če sam prijavi, da delodajalec od njega zahteva nezakonito ravnanje; podjemne pogodbe za voznike naj veljajo samo za eno vožnjo; avtoprevoznike, zlasti tuje, naj zakon zaveže, da bodo morali na transakcijskem računu stalno imeti najmanj 20 tisoč evrov, s katerimi bodo lahko poplačali delavce in davčne obveznosti in podobno. Podjetja in podjetnike, ki delajo zakonito, pa bi veljalo z nagradami dodatno motivirati.

Sever je predloge v glavnem podprl in povedal, da si tudi v združenju že dalj časa prizadevajo, da bi nezakonitosti izkoreninili.

»Po pogovoru sem imel dober občutek, da nam bo s skupnimi močmi uspelo izoblikovati dobre predloge, ki jih bomo lahko predstavili tudi pristojnim ministrstvom,« je dejal Perš.

Tomaž Kšela