



Varnost poklicnih voznikov je bila 21. junija v središču pozornosti. Evropska federacija transportnih delavcev (ETF), katere del je tudi Sindikat delavcev prometa in zvez Slovenije (SDPZ), namreč na ta najdaljši dan v letu opozarja na pomen po vsej Evropi usklajenih ukrepov proti utrujenosti voznikov v cestnem prometu in nujno potrebo po pravičnih delovnih pogojih.

ETF in njene podružnice so 21. junija obeležile dan ukrepov proti utrujenosti voznikov kot del širše serije uspešnih usklajenih ukrepov, izvedenih ves teden prej in pozneje. Sindikati po vsej Evropi so organizirali dejavnosti, s katerimi so opozorili na enega najnujnejših varnostnih izzivov v evropskem cestnem prometu. Med njimi je bil tudi SDPZ, v imenu katerega je **Goran Jovanovič** deloval med vozniki na postajališčih in počivališčih.

Kriza, ki zahteva ukrepanje

Kampanja, ki obeležuje najdaljši dan v letu, poudarja streznjujočo resničnost: za preveč profesionalnih voznikov se vsak dan zdi kot najdaljši dan. Glede na študijo ETF je več kot 60 odstotkov voznikov tovornjakov in 66 odstotkov voznikov avtobusov priznalo, da redno vozijo utrujeni, pri čemer je eden od štirih voznikov avtobusov in eden od treh voznikov tovornjakov zaspal za volanom.

»Utrujenost je sistematično vgrajena v njihove delovne pogoje,« je poudarila generalna sekretarka ETF **Livia Spera**. To je po njenih besedah »varnostna kriza, ki jo povzročajo nepravilno plačilo, slabo izvrševanje, nerazumen pritisk in dobavne verige, ki dajejo prednost najnižji ceni pred trajnostno cestnoprometno industrijo«.

Več ravni sodelovanja prinaša rezultate

V tem letu je kampanja združevala dialog o politikah na visoki ravni z vključevanjem voznikov na lokalni ravni. Članice ETF so organizirale raznoliko paleto dejavnosti, vključno z razdeljevanjem letakov na parkiriščih po vsej Evropi, sektorskimi konferencami, kampanjami na družbenih omrežjih in usposabljanji o varnih cenah, kar je pokazalo širino sindikalne zavezanosti reševanju utrujenosti voznikov.

Za poklicne voznike je vsak dan najdaljši

» Neurejeni in dolgi delovniki voznike močno utrujajo.

Foto M. M.

Osrednji dogodek je bila okrogla miza 20. junija v parku Europa-Park na nemško-švicarski meji, ki jo je organiziralo nemško združenje sindikatov Verdi pod koordinacijo predsednika cestnega oddelka ETF **Stefana Thyrokeja**. Dogodek je združil predstavnike sindikatov, oblikovalce politik EU, poklicne voznike in strokovnjake za varnost, ki so dosegli jasno soglasje: utrujenost voznikov je razširjena, kompleksna in zahteva nujno politično ukrepanje.

» Vse več je duševnih težav, predvsem pri starejših voznikih, razlog je osamljenost.

Udeleženci so poudarili, da utrujenosti ni mogoče ločiti od poštenega plačila in delovnih pogojev, pri čemer so kot ključno rešitev opredelili boljše izvrševanje zakonodaje. Kot je poudarila generalna sekretarka ETF **Livia Spera**, cestni pregledi še naprej razkrivajo razširjene kršitve zakonov. »Težava ni v pravilih, temveč v pomanjkanju politične volje za njihovo uveljavljanje. Države članice morajo vlagati v ustrezne inšpekcijske preglede, Evropska komisija pa mora prenehati slabiti zaščito v imenu 'fleksibilnosti'.«

Prisotnost poslanke Evropskega parlamenta **Vivien Costanzo** in **Noela Coarda** iz Mednarodne federacije transportnih delavcev (ITF) skupaj z vozniki in sindikalnimi voditelji je pokazala pomen zavezanosti k reševanju problema izkoriščanja v sektorju cestnega tovornega prometa na več ravneh.

Neposredno sodelovanje voznikov

Ekipe Verdija, ETF, ITF in Fair Mobility so 21. junija izvedle obsežno ozaveščanje na parkiriščih v bližini Freiburga, ki je zajelo več kot 50 vozil. Akciji se je pridružil tudi SDPZ. Voznik in sindikalist **Goran Jovanovič** nam je po deljenju letakov in pogovorih z vozniki povedal, da so njegovi prvi vtisi na parkiriščih ob tem razočarajoči. Po ETF-ovi akciji ozaveščanja v oktobru se je stanje na terenu samo devet mesecev kasneje samo še poslabšalo. »Predvsem zato, ker so mi mnogi vozniki rekli, da niso dobili niti regresa, čeprav so jim ga obljubili do konca novembra, in da ne upajo, da ga bodo dobili tudi letos. Regres je nekaj, za kar sem mislil, da je to že preteklost kršenja delavskih pravic, ampak očitno se ta anomalija vrača nazaj,« pravi Jovanovič in dodaja, da se »pri voznikih paket mobilnosti ne spoštuje, nimajo plačanih zahodnih ur, nimajo poklicnega zavarovanja, ne vračajo se domov po treh ali štirih tednih, še vedno so vsi plačani po

stranki in kilometru ali stalnih dnevnicah. Te dnevnic so sedaj najbolj popularne, gibljejo se med 90 in 110 evrov, ampak se tudi žaga po 14.000 kilometru na mesec, kar pomeni samo vožnje okrog 210 ur, a kje je še drugo delo po tahografu.»

Jovanovič pravi tudi, da je med populacijo voznikov malo sprememb. Srečal je dosti mladih predvsem iz Bosne, pa tudi večje število Makedoncev, predvsem starejših. Skupno jim je, da sovražijo ta poklic in ga opravljajo samo iz potrebe, posledično so tudi tako zakonsko nepismeni in neozaveščeni glede pravic. »In kar je najhuje, vse več voznikov opažam iz Azije, predvsem pa v kamionih baltških držav. Starejših voznikov, izkušenih mojstrov, tam med 52. in 60. letom, skoraj ni, kar pomeni, da bežijo iz tega poklica. V tujini in na trajektu opažam, da je največ mladih voznikov Romunov, in to zaposlenih v romunskih podjetjih, kar me iskreno veseli. Tokrat v akciji nisem srečal niti enega Slovenca, v oktobru sva z **Markom (Tanasićem, op. a.)** srečala dva, očitno bomo kmalu padli tudi pod teh famoznih pet odstotkov,« ugotavlja sindikalist na terenu, ki je v sredo, 26. junija, sodeloval tudi preko video konference z ETF kot član delovne skupine za transport. »Tam sem slišal samo jok in stok kapitala, tako da res ne vem, a mi živimo na istem planetu z njimi ali ne,« komentira. »Kapital pritiska na komisijo EU, naj se ne kaznujejo podjetja, ker vozniki opravijo 45-urni počitek v kabini, ker ni primerne infrastrukture, ker države članice nimajo interesa niti posluha, da bi to uredile. Moje mnenje je, da voznik sploh ne potrebuje 45-urnega počitka, ker ima lahko dva skrajšana in tretji mora biti doma. Se pravi, podjetje, ki ni sposobno vrniti voznika po treh tednih domov, je treba zapreti, da ne obstaja,« je kritičen Jovano-



» Sindikalist Goran Jovanović na terenu opaža, da so parkirišča povsod po Evropi, kjer vozi, vse bolj zasedena in neurejena. V povprečju ima okoli 50 voznikov na voljo le po dva tuša in dve stranišči. »Varovanih parkirišč je zelo malo, da ne govorim o tistih, kjer imajo možnost treniranja; tak je sedaj samo na Asfordu, kar sem jaz videl,« dodaja.

Foto Osebni Arhiv

vič in dodaja, da je velik tudi pritisk kapitala za čim lažje zaposlovanje iz tretjih držav, češ da naj bi bila to edina rešitev za EU. »Zato so pripravili svoj zahtevek za komisijo EU, ki bo šel naprej v postopek; ETF mu že sedaj nasprotuje,« pojasnjuje, ogorčen nad tem, da naj bi bile po mnenju kapitala in njihovih podpornikov kršitve le izjema.

Ob tem je po besedah Jovanoviča zelo zgovoren podatek ETF glede zdravja in smrtnosti voznikov. »Vozniki so po smrtnosti drugi v Evropi, takoj za gradbeništvom! Samo v Nemčiji se je v primer-

javi s prejšnjimi leti smrtnost povečala za dvajset odstotkov. Infarkti postajajo stalnica, obraba hrbtenic, kolen, visoka raven holesterola, sladkorja, problemi z nespečnostjo zaradi neenakomernega delovnega časa, problemi s črevesjem zaradi prehrane itd. Vse več je duševnih težav, predvsem pri starejših šoferjih, razlog je osamljenost. Statistika kaže, da vsi vozniki v mednarodnem transportu (velja samo za voznike kamionov) po dvajsetih letih aktivne službe začnejo čutiti duševne stiske in jim peša mentalno zdravje,« je jasen Jovanovič.

»Imamo paket mobilnosti, ki ga EU-institucije niti ELA niso sposobne zaščititi in udejanjati v praksi. Prav tako imamo zakon o delovnih razmerjih in obvezno dodatno pokojninsko zavarovanje, ki ga naši farizeji s Štukljeve niso sposobni zaščititi,« moti Jovanoviča, kot sam pravi, hinavščina odločevalcev. Njegovo mnenje je, da lahko samo članstvo in zopet članstvo v sindikatih spremeni zadevo. Tega pa je tako v Sloveniji kot tudi na ravni EU v tej dejavnosti premalo. Razlog je po njegovem v t. i. rumenih sindikatih, saj se je zaradi njihovih laži sindikalizem voznikom zameril. »Brez ponovnega vzpona sindikalizma ni prihodnosti za delavski razred. Upam, da je to predsednikom reprezentativnih sindikatov jasno,« poudarja Jovanovič.

Glede same utrujenosti pa dodaja, da je posledica dolgih delovnikov. »Ne poznam panoge, kjer bi bil uzakonjen 15-urni delovnik! Dolgi delovniki, konstantno nadurno delo, in da še enkrat omenim, izločitev časa razpoložljivosti ter 30-minutnih odmorov iz delovnega časa, je pripeljalo po dvajsetih letih do preutrujenosti voznikov. Komisija EU je potrdila za voznike avtobusov, da še vedno lahko delajo 12 dni brez počitka, ne samo v turizmu, ampak tudi po novem v domačem prevozu; toliko o skrbi o varnosti v prometu,« je kritičen. Hkrati pa dodaja, kaj je SDPZ dosegel za voznike. »Zlasti je to izjemen uspeh pri noveli zakonodaje o mobilnih delavcih; evidenca ur mora biti dvojna – po tahografu in zakonu o evidenci delovnega časa, hraniti jo morajo pet let; kar se tiče nadur razporeditve dela in polnega delovnega časa, se strogo upošteva zakon o delovnih razmerjih; izrecno je prepovedano plačevanje po stranki, kilometru,« našteje in ob tem poziva voznike, naj se vključijo v sindikat, saj bo tako delavski boj lažji.

Mojca Matoz

Varne cene

Osrednja tema kampanje je bila pobuda ITF »Varne cene«, ki neposredno povezuje pravično nadomestilo z varnostjo v cestnem prometu. Kot je pojasnil generalni sekretar ITF **Stephen Cotton**: »Varne cene rešujejo življenja. Ko so vozniki pošteno plačani, jim ni treba prehitro voziti, preskakovati počitkov ali tvegati svojih življenj, da bi preživel.«

Sindikati so s kombinacijo zagovorništva politik in organiziranja na lokalni ravni pokazali, da rešitve obstajajo: pravično plačilo, ustrezno izvrševanje in politična volja, da se varnosti da prednost pred kratkoročnimi dobički.

Kot so udeleženci poudarjali na dogodkih, so dostojni delovni pogoji edina trajnostna rešitev za pomanjkanje voznikov v Evropi. Za tisoče profesionalnih voznikov, ki skrbijo za gibanje Evrope, ta zagon ne more priti dovolj hitro.