

Komentar sprememb in dopolnitev Kolektivne pogodbe za obrt in podjetništvo (Komentar k členom 37. a, 68. in 76. a)

37. a člen (delovni čas mobilnih delavcev)

Za mobilne delavce v cestnem prometu, ki opravljajo prevoze blaga in potnikov se pri določanju delovnega časa in obveznih počitkov in ostalih posebnosti pri opravljanju prevozov neposredno uporabljajo določila ratificiranih mednarodnih sporazumov, Uredb in Direktiv EU, ki urejajo delovne in vozne čase mobilnih delavcev, določila zakona ki ureja delovna razmerja, določila zakona ki ureja delovni čas in obvezne počitke mobilnih delavcev ter določila zakona ki ureja varnost v cestnem prometu.

Komentar:

Glede delovnega časa je v dejavnosti obrti najbolj specifičen položaj pri tako imenovanih »mobilnih delavcih« ne le zaradi posebnosti pri organizaciji dela temveč tudi zaradi zakonske prenormiranosti, kar otežuje izvajanje zakonskih obveznosti. Za te dejavnosti je posebno urejen delovni čas, obvezni počitki in ostale posebnosti pri opravljanju prevozov.

Organizacijo dela in s tem povezan delovni čas mobilnih delavcev ureja vrsta Direktiv in Uredb, sprejetih na evropskem nivoju in zakon sprejet na nacionalnem nivoju.

Namen komentarja je pojasniti medsebojno učinkovanje in veljavnost določb Zakona o delovnih razmerjih (dalje ZDR-1), Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (dalje ZDCOPMD), EU direktiv in uredb¹

¹ Direktivo 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o minimalnih pogojih za izvajanje uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu in razveljavitvi Direktive Sveta 88/599/EGS (UL L št. 102 z dne 11. 4. 2006), v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2006/22/ES.

Direktivo 2002/15/ES Evropskega Parlamenta in Sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalno dejavnost v cestnem prometu (UL L št. 80 z dne 23. 3. 2002), v nadaljnjem besedilu Direktiva 2002/15/ES.

Direktivo Komisije 2009/5/ES z dne 30. januarja 2009 o spremembi Priloge III k Direktivi 2006/22/ES Evropskega parlamenta in Sveta o minimalnih pogojih za izvajanje Uredb Sveta (EGS) št. 3820/85 in (EGS) št. 3821/85 o socialni zakonodaji v zvezi z dejavnostmi v cestnem prometu (UL L št. 29 z dne 31. 1. 2009), v nadaljnjem besedilu: Direktiva 2009/5/ES.

Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. marca 2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom in spremembi uredb Sveta (EGS) 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (UL L št. 102 z dne 11. 4. 2006), v nadaljnjem besedilu: Uredba 561/2006/ES.

Uredbe Sveta (EGS) 3821/85 z dne 20. decembra 1985 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu (UL L št. 370 z dne 31. 12. 1985, s spremembami in dopolnitvami), v nadaljnjem besedilu: Uredba 3821/85/EGS.

Evropskega sporazuma o delu posadk vozil, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze, sklenjenega v Ženevi 1. julija 1970, ratificiranega z Zakonom o ratifikaciji Evropskega sporazuma o delu posadke na

ter Kolektivne pogodbe za obrt in podjetništvo in Kolektivne pogodbe za cestni potniški promet Slovenije.

Uvodoma je potrebno opozoriti, da ta dopolnitev kolektivne pogodbe ne izpolnjuje zahtev iz 2. a člena ZDCOPMD, zato se za vrednotenje delovnega časa in časa razpoložljivosti v linijskih prevozi potnikov uporablja Kolektivna pogodba za cestni potniški promet Slovenije². Ker imata obe kolektivni pogodbi razširjeno veljavo³, je potrebno upoštevati, da se za posamezna vprašanja uporablja ureditev, ki je za delavca ugodnejša.

Zakon o delovnih razmerjih -1⁴ ureja v členih od 154. do vključno 156. člena določbe glede odmorov, počitkov in tedenskega počitka. Vendar uporaba le teh določb za mobilne delavce ni dovolj, saj »lex specialis«, to je Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi⁵ (v nadaljevanju ZDCOPDM), ki posebej ureja delovni čas in obvezne počitke mobilnih delavcev.

ZDCOPMD polnega delovnega časa ne ureja zato velja določba⁶ ZDR-1, ki pravi , da polni delovni čas ne sme biti daljši od 40 ur na teden, kar velja tudi za mobilne delavce. Zato je zelo pomembno, kaj se všteva v delovni čas. ZDCOPMD v 3. členu definira **delovni čas**, kot **čas od začetka do zaključka dela, ko je mobilni delavec na svojem delovnem mestu na razpolago delodajalcu in opravlja svoje naloge in dejavnosti**, razen odmorov , časa počitka in časa razpoložljivosti , ki se ne všteta v delovni čas. Zakonska definicija je v celoti skladna z definicijo delovnega časa , kot je zapisana v 3. členu Direktive⁷. Tako zakon kot direktiva natančneje določata, kaj se všteva v delovni čas:

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.,

vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR), s protokolom ob podpisu (Uradni list SFRJ, št. 30/74), z vsemi spremembami in dopolnitvami; v nadaljnjem besedilu: AETR.

² Kolektivna pogodba za cestni potniški promet Slovenije2 (Uradni list RS št. 35/2009, 49/2009, 95/2009, 3/2011, 14/2012, 52/2012, 7/2014 in 3/2015)

³2. odstavek 11. člena Zakona o kolektivnih pogodbah : Kadar posameznega delodajalca zavezuje več kolektivnih pogodb iste vrste na isti ravni, se uporabljajo določbe, ki so za delavce ugodnejše.

⁴ Zakon o delovnih razmerjih(ZDR-1) Uradni list RS, št. 21/13

⁵ Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (uradno prečiščeno besedilo) (ZDCOPMD-UPB5), Uradni list RS, št. 14/14

⁶ 143. člen ZDR-1

⁷ Direktiva 2002/15/ES evropskega parlamenta in sveta z dne 11. marca 2002 o urejanju delovnega časa oseb, ki opravljajo spremljevalne dejavnosti v cestnem prometu

b) čas, ko 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.

ZCOPMD določa v 4. členu, da se najdaljši tedenski delovni čas lahko poveča na 60 ur samo, če se v teku štirih mesecev ne preseže tedenskega povprečja 48 ur. V primeru, da se ure dela v štirimesečnem obdobju ne izravnajo, se ure dela nad 40 štejejo in obračunajo ter izplačajo kot nadure. ZDR-1, ki v določbah o nadurnem delu⁸ velja tudi v primeru mobilnih delavcev, le to omejuje na največ 20 ur na mesec in največ 170 na leto. Nadurno delo lahko s soglasjem delavca traja tudi preko letne časovne omejitve (170 ur), vendar skupaj največ 230 ur na leto. Ne glede na to ali je nadurno delo odrejeno skladno z zakonom ali ne, delavec ne more biti odgovoren za prekoračitev zakonske dovoljene kvote dela preko polnega delovnega časa in ga glede tega ne morejo zadeti škodljive posledice. Če je delavec nadurno delo opravil, je za takšno delo upravičen do pripadajočega plačila.

Delodajalec vodi evidenco delovnega časa mobilnih delavcev tako, da v tej evidenci beleži tedenski delovni čas, nočno delo ipd. Evidenca delovnega časa se mora skladno z veljavno zakonodajo posodobiti najkasneje v 28 dneh po zadnjem vpisu podatkov za isto osebo in služi kot podlaga za odmero pravic o dejansko opravljenem delovnem času. Potni nalogi služijo zgolj za ugotavljanje trajanja celotne poti, brez vplivov na delovni čas.

Uredba in AETR⁹ določata najdaljši dnevni čas vožnje, ki ne sme presegati 9 ur, izjemoma se lahko v enem tednu podaljša dvakrat do največ 10 ur. Skupni čas vožnje katerih koli dveh zaporednih tednov ne sme presegati 90 ur. Pri tem pa je potrebno upoštevati zakonsko omejitev, da povprečni delovni čas v obdobju štirih mesecev ne sme presegati 48 ur.

Skladno z Direktivo 2002/15/ES in 3. členom ZCOPMD se v delovni čas ne vštevata čas odmora, čas počitka in čas razpoložljivosti. Tovrstni čas razpoložljivosti vključuje zlasti čas, v katerem voznik spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom, kakor tudi čas čakanja na mejah in zaradi prepovedi vožnje. S temi časi in njihovim predvidenim trajanjem mora biti voznik seznanjen vnaprej, to je bodisi pred odhodom ali neposredno pred dejanskim začetkom zadevnega časa. Za vožnjo osebje, ki vozi v posadki, se kot čas razpoložljivosti razume čas sedenja ob vozniku ali v spalniku med vožnjo.

V praksi ločimo odmor med delovnim časom in odmor med časom vožnje. Odmor med delovnim časom se izkoristi najkasneje po šestih urah neprekinjenega dela. Odmor v tem primeru traja najmanj 30 minut, če skupno število do tedaj opravljenih ur znaša med šest in devet ur. V kolikor skupno število do tedaj opravljenih ur presega devet ur, traja odmor

⁸ 144. člen ZDR-1

⁹ Evropski sporazum o delu posadke na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR) se uporablja namesto Uredbe 561/2006 za mednarodne cestne prevoze, ki se delno opravljajo zunaj območij, navedenih v odstavku 2 (izključno znotraj Skupnosti; ali med Skupnostjo, Švico in državami pogodbenicami Sporazuma o evropskem gospodarskem prostoru), za:

(a) vozila, registrirana v Skupnosti ali državah, ki so pogodbenice AETR, za celotno vožnjo;
(b) vozila, registrirana v tretji državi, ki ni pogodbenica AETR, samo za del vožnje na ozemlju Skupnosti ali držav, ki so pogodbenice AETR.

Določbe AETR morajo biti usklajene z določbami te uredbe, da se glavne določbe te uredbe prek AETR uporabljajo za takšna vozila za kateri koli del vožnje, opravljen v Skupnosti.

najmanj 45 minut. Odmor se lahko razdeli na več obdobjev tekom delovnega časa, vendar mora vsako od teh obdobjev trajati najmanj 15 minut.

Odmor med časom vožnje: pri določanju odmora med delovnim časom, je potrebno paziti tudi na odmor med časom vožnje. Skladno z uredbo 561/2006 mora vsak voznik po štirih urah in pol vožnje počivati neprekinjeno najmanj 45 minut. V primeru štiri in pol urne vožnje lahko delavec prvi odmor v trajanju 15 minut izrabi po npr. 2 urah vožnje, preostali del v trajanju 30 minut pa v tem primeru najkasneje po nadaljnjih 2,5 urah vožnje.

Dnevni čas počitka pomeni dnevno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom, in ga lahko ločimo na „redni« dnevni čas počitka in „skrajšani« dnevni čas počitka.

V vsakem obdobju 24 ur po koncu predhodnega dnevnega časa počitka ali tedenskega časa počitka voznik izkoristi nov dnevni čas počitka. Redni dnevni čas počitka je vsako obdobje, ki traja vsaj 11 ur skupaj, lahko pa se razporedi na neprekinjeno obdobje, ki traja vsaj 3 ure in na drugo neprekinjeno obdobje, ki traja vsaj 9 ur.¹⁰

Če del dnevnega časa počitka, ki je vključen v 24-urno obdobje, traja vsaj 9 ur, vendar manj kot 11 ur, se dnevni čas počitka šteje za skrajšani dnevni čas počitka.

Dnevni čas počitka se lahko podaljša na redni tedenski čas počitka ali skrajšani tedenski čas počitka.

Voznik ima lahko največ tri skrajšane dnevne čase počitka med katerima koli dvema tedenskima časoma počitka.

Izjema: kadar se vožnja opravlja z več vozniki (t.im. »dvojna posadka«) velja naslednje: v 30 urah po koncu dnevnega ali tedenskega časa počitka morata voznika vzeti nov dnevni čas počitka, ki traja najmanj 9 ur.

Tedenski čas počitka pomeni vsak tedenski čas, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom, in zajema »redni« tedenski čas počitka in »skrajšani« tedenski čas počitka. Redni tedenski čas počitka pomeni vsako obdobje počitka, ki traja vsaj 45 ur, skrajšani tedenski čas počitka pa pomeni vsako obdobje počitka, ki traja manj kot 45 ur oziroma najmanj 24 zaporednih ur¹¹. Voznik lahko, v katerih koli dveh zaporednih tednih izkoristi vsaj najmanj dva redna tedenska časa počitka, ali en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur. Vsako skrajšanje tedenskega počitka se mora nadomestiti z enako dolgim obdobjem počitka v enem kosu pred koncem tretjega tedna po zadevnem tednu.¹²

¹⁰ Voznik se lahko odloči, da bo dnevni čas počitka preživel v vozilu, v kolikor je to opremljeno z ustreznim ležiščem.

¹¹ Če se voznik tako odloči, lahko dnevni čas počitka in skrajšani tedenski čas počitka zunaj kraja, kjer je vozilo bazirano, preživi v vozilu, če ima ustrezno ležišče za vsakega voznika in če vozilo miruje.

¹² Vsak počitek, ki je nadomestilo za skrajšani tedenski čas počitka, se prišteje k drugemu času počitka, ki traja vsaj devet ur.

Tedenski čas počitka se začne najpozneje na koncu šestih 24-urnih obdobj od konca predhodnega tedenskega časa počitka.¹³

ZDCOPMD v 7. členu določa, da če mobilni delavec opravlja **nočno delo** štiri ure ali več, njegov skupni dnevni delovni čas ne sme presegati deset ur v vsakem 24 urnem obdobju. Kot dnevni delovni čas pa šteje skupni čas vožnje med koncem enega dnevnega časa počitka in začetkom naslednjega dnevnega časa počitka ali med dnevnim časom počitka in tedenskim časom počitka.

¹³ Izjema: voznik, ki občasno opravlja enkratne mednarodne storitve prevoza (kot je opredeljeno v Uredbi (ES) št. 1073/2009), lahko preloži tedenski čas počitka za do 12 zaporednih 24-urnih obdobj po predhodnem rednem tedenskem času počitka, če:

- (a) prevoz traja najmanj 24 zaporednih ur v državi članici ali tretji državi, za katero se uporablja ta uredba, in ki ni država, v kateri se je prevoz začel;
- (b) če po uporabi odstopanja voznik vzame:
 - dva redna tedenska časa počitka, ali
 - en redni tedenski čas počitka in en skrajšani tedenski čas počitka, ki traja vsaj 24 ur. Vendar pa se skrajšanje nadomesti z enako dolgim neprekinjenim obdobjem počitka pred koncem tretjega tedna po koncu obdobja odstopanja;
- (c) vozila morajo biti opremljena z nadzornimi napravami v skladu z zahtevami Priloge IB k Uredbi (EGS) št. 3821/85; in
- (d) vožnja vozila med 22.00 in 6.00 uro mora potekati z več vozniki ali pa mora voznik opraviti odmor med vožnjo najkasneje po 3 urah vožnje.

68. člen (odpravnina)

Delavec je upravičen do odpravnine v primeru odpovedi pogodbe o zaposlitvi iz poslovnih razlogov, razlogov nesposobnosti, ob prenehanju pogodbe o zaposlitvi za določen čas in zaradi upokojitve pod pogoji, ki jih določa ZDR-1. Pripadajočo odpravnino je potrebno izplačati ob zadnji plači ali nadomestilu plače, najkasneje do 18. v mesecu, ki sledi mesecu, v katerem je delavcu prenehalo delovno razmerje.

Komentar:

Ta člen določa pogoje in osnove za izplačilo odpravnin delavcem. Tako so delavci upravičeni do odpravnin zaradi odpovedi pogodbe o zaposlitvi iz poslovnih razlogov, razlogov nesposobnosti, ob prenehanju pogodbe o zaposlitvi za določen čas ali zaradi upokojitve. Višine odpravnin so določene v ZDR-1.

ZDR-1 v 6. odstavku 108. člena omogoča, da se s kolektivno pogodbo na ravni dejavnosti določi drugačno obdobje izplačila odpravnine. Tako je KPOP določil, da je potrebno pripadajočo odpravnino izplačati ob zadnji plači ali nadomestilu plače najkasneje do 18. dne v mesecu, ki sledi mesecu v katerem je delavcu prenehalo delovno razmerje in ne ob prenehanju pogodbe o zaposlitvi.

ZDR-1 je z namenom pri delodajalcih povečati interes za zaposlovanje starejših delavcev v 1 odstavku 132. člena določil, da če v kolektivni pogodbi ni določeno drugače, mora delodajalec delavcu, ki je bil pri delodajalcu zaposlen najmanj 5 let, izplačati odpravnino. Gre za to, da bi delodajalce stimulirali k zaposlovanju starejših delavcev, ki jim manjka 5 ali manj let do upokojitve, saj imajo ti delavci izkušnje, hkrati pa bi bili lažje zaposljivi in aktivnejši do upokojitve. Ker določba tega člena KPOP ni bila dovolj jasna sta se pogodbeni strani dogovorili za spremembo in dopolnitev osnovnega 68. člena KPOP in napotili glede pravice do odpravnine za starejše delavce na 1 odstavek 132 člena ZDR-1. Tako ima starejši delavec pravico do odpravnine ob upokojitvi v primeru, če je bil pri delodajalcu od katerega odhaja v pokoj zaposlen več kot 5 let. Če je bil starejši delavec v takem primeru pri delodajalcu zaposlen 5 ali manj let pa mu odpravnina ob upokojitvi ne pripada.

Pomembnejše zakonske določbe, ki urejajo ta člen:

ZDR-1, 108. člen (odpravnina)

ZDR-1, 132. člen (odpravnina ob upokojitvi)

ZDR-1, 79. člen (splošno)

76. a člen

(povračilo stroškov za službeno potovanje v tujini)

Ne glede na 76. člen KPOP je delavec, ki ga je delodajalec, ki opravlja prevoze blaga in potnikov, napotil na službeno pot v tujino upravičen do dnevnic (povračilo stroškov za prehrano), povračila stroškov za prevoz in povračila stroškov za prenočevanje, pod pogoji in v višini, ki ga določi vsakokrat veljavna uredba o davčni obravnavi povračil in drugih dohodkov iz delovnega razmerja.

Višina dnevnic:

- če traja službeno potovanje v tujini nad 6 do 8 ur , se v davčno osnovo ne všteva dnevnic do višine 25 odstotkov zneska iz uredbe, ki ureja povračilo stroškov za službena potovanja v tujino za posamezno državo oziroma območje,
- če traja službeno potovanje v tujini nad 8 do 14 ur , se v davčno osnovo ne všteva dnevnic do višine 75 odstotkov zneska iz uredbe, ki ureja povračilo stroškov za službena potovanja v tujino za posamezno državo oziroma območje ,
- če traja službeno potovanje v tujini nad 14 do 24 ur , se v davčno osnovo ne všteva dnevnic do višine zneska iz uredbe, ki ureja povračilo stroškov za službena potovanja v tujino za posamezno državo oziroma območje.

Komentar:

KPOP v 76. členu ureja povračilo stroškov za službena potovanja v tujini in se sklicuje na uporabo podzakonskega predpisa ki ureja povračilo stroškov za službena potovanja v tujino (Uredba o povračilu za službena potovanja v tujino). Ta Uredba o povračilu za službena potovanja v tujino (Ur. l. RS, št. 38/1994 s spremembami) je določala 3 vrste dnevnic za tujino in sicer za službena potovanja glede na trajanje: nad 6 do 8 ur, nad 8 do 14 ur in nad 14 do 24 ur. Z Uredbo o spremembah in dopolnitvah Uredbe o povračilu za službena potovanja v tujino (Ur. l. RS, št. 51/2012) je bila uvedena sprememba, katera pozna le 2 vrsti dnevnic glede na trajanje službenega potovanja in sicer nad 10 do 14 ur in nad 14 do 24 ur.

Za delodajalce, ki opravljajo prevoze blaga in potnikov in delavce, ki jih delodajalec napoti na službeno pot v tujino je to, da ni bilo mogoče obračunati tudi dnevnic za službeno potovanje v tujini v trajanju nad 6 do 8 ur predstavljalo težave, saj v konkretnih primerih delavec voznik ni na poti v tujini več kot 10 ur, nato pa ni na poti v Sloveniji več kot 6 ur in zato ni opravičen do izplačila nobene dnevnic, ne glede na to, da je bil skupaj na službeni poti npr. 12 ur.

Delavec, ki ga je na službeno pot v tujino napotil delodajalec, ki opravlja prevoze blaga in potnikov je upravičen do povračila stroškov za službeno potovanje v tujini v skladu z vsakokrat veljavno uredbo o davčni obravnavi povračil in drugih dohodkov iz delovnega razmerja.

KPOP za delodajalce, ki opravljajo prevoze blaga in potnikov določa uporabo treh dnevnic in njihovo višino:

- če traja službeno potovanje v tujini nad 6 do 8 ur , se v davčno osnovo ne všteva dnevnic do višine 25 odstotkov zneska iz uredbe, ki ureja povračilo stroškov za službena potovanja v tujino za posamezno državo oziroma območje,
- če traja službeno potovanje v tujini nad 8 do 14 ur , se v davčno osnovo ne všteva dnevnic do višine 75 odstotkov zneska iz uredbe, ki ureja povračilo stroškov za službena potovanja v tujino za posamezno državo oziroma območje ,
- če traja službeno potovanje v tujini nad 14 do 24 ur , se v davčno osnovo ne všteva dnevnic do višine zneska iz uredbe, ki ureja povračilo stroškov za službena potovanja v tujino za posamezno državo oziroma območje.