

UNIVERZA V LJUBLJANI
EKONOMSKA FAKULTETA

ZAKLJUČNA STROKOVNA NALOGA VISOKE POSLOVNE ŠOLE
ANALIZA SOCIALNEGA DAMPINGA V TRANSPORTNI PANOGI

Ljubljana, avgust 2017

BRIGITA PETEK

IZJAVA O AVTORSTVU

Podpisana Brigita Petek, študentka Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, avtorica predloženega dela z naslovom Analiza socialnega dampinga v transportni panogi, pripravljene v sodelovanju s svetovalko doc. dr. Alenko Slavec

IZJAVLJAM

1. da sem predloženo delo pripravila samostojno;
2. da je tiskana oblika predloženega dela istovetna njegovi elektronski obliki;
3. da je besedilo predloženega dela jezikovno korektno in tehnično pripravljeno v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani, kar pomeni, da sem poskrbela, da so dela in mnenja drugih avtorjev oziroma avtoric, ki jih uporabljam oziroma navajam v besedilu, citirana oziroma povzeta v skladu z Navodili za izdelavo zaključnih nalog Ekonomske fakultete Univerze v Ljubljani;
4. da se zavedam, da je plagiatorstvo – predstavljanje tujih del (v pisni ali grafični obliki) kot mojih lastnih – kaznivo po Kazenskem zakoniku Republike Slovenije;
5. da se zavedam posledic, ki bi jih na osnovi predloženega dela dokazano plagiatorstvo lahko predstavljalo za moj status na Ekonomski fakulteti Univerze v Ljubljani v skladu z relevantnim pravilnikom;
6. da sem pridobila vsa potrebna dovoljenja za uporabo podatkov in avtorskih del v predloženem delu in jih v njem jasno označila;
7. da sem pri pripravi predloženega dela ravnala v skladu z etičnimi načeli in, kjer je to potrebno, za raziskavo pridobila soglasje etične komisije;
8. da soglašam, da se elektronska oblika predloženega dela uporabi za preverjanje podobnosti vsebine z drugimi deli s programsko opremo za preverjanje podobnosti vsebine, ki je povezana s študijskim informacijskim sistemom članice;
9. da na Univerzo v Ljubljani neodplačno, neizključno, prostorsko in časovno neomejeno prenašam pravico shranitve predloženega dela v elektronski obliki, pravico reproduciranja ter pravico dajanja predloženega dela na voljo javnosti na svetovnem spletu preko Repozitorija Univerze v Ljubljani;
10. da hkrati z objavo predloženega dela dovoljujem objavo svojih osebnih podatkov, ki so navedeni v njem in v tej izjavi.

V Ljubljani, dne 10.8.2017

Podpis študentke: _____

KAZALO

UVOD	1
1 SOCIALNI DAMPING V TRANSPORTNI PANOGI.....	2
1.1 Povod za socialni damping	2
1.2 Predlagani ukrepi v boju proti socialnemu dampingu	3
1.3 Ukrepi držav članic v boju proti socialnemu dampingu.....	3
1.4 Presojanje prave napotitve za voznike v mednarodnem transportu	4
2 REGULACIJA TRANSPORTNE PANOGE	5
2.1 Regulacija transportne panoge na ravni EU	5
2.2 Delovnopravna zakonodaja v Sloveniji.....	5
2.3 Delovnopravna zakonodaja v Avstriji	7
3 ODGOVORNOST ZA SOCIALNI DAMPING V TRANSPORTNI PANOGI	8
3.1 Odgovornost naročnikov transportnih storitev	8
3.2 Odgovornost slovenskih transportnih podjetij.....	8
3.3 Odgovornost slovenskih državnih institucij in organov pregona	9
4 ANALIZA SOCIALNEGA DAMPINGA V TRANSPORTNI PANOGI	10
4.1 Namen, cilji in hipoteze empiričnega dela	10
4.2 Metodologija raziskave.....	10
4.3 Opis vzorca in zbiranja podatkov	10
4.4 Opis obdelave podatkov	11
4.5 Interpretacija rezultatov raziskave in ugotovitve.....	11
4.5.1 Analiza dopustnosti uporabe Direktive o napotenih delavcih za transportno panogo	11
4.5.2 Analiza odgovornosti transportnih podjetij za socialni damping v transportni panogi	14
4.5.3 Analiza odgovornosti naročnikov transportnih storitev za socialni damping v transportni panogi	21
4.5.4 Analiza odgovornosti slovenskih državnih institucij in organov pregona za socialni damping v transportni panogi.....	22
4.6 Omejitve raziskave in priložnosti za prihodnje raziskovanje	23
SKLEP	23
LITERATURA IN VIRI	26

PRILOGA

KAZALO TABEL

Tabela 1: Bruto urne postavke voznikov v transportni panogi v Avstriji, v evrih / uro	7
Tabela 2: Kontrolna vprašanja z rezultati, n = 209	15
Tabela 3: Dodatki glede na pogoje dela voznikov skladno s slovensko zakonodajo, količinsko in vrednostno glede na osnovno bruto plačo v višini 641,65€, n = 209	17
Tabela 4: Obračun minimalnega, povprečnega in maksimalnega osebnega dohodka voznika skladno s slovensko zakonodajo ter rezultati o pogojih dela voznikov, n = 209	18

KAZALO SLIK

Slika 1: Elementi za presojanje prave napotitve glede na državo, v kateri je transportno podjetje registrirano ter pravo, ki se pri poslovanju uporablja, n = 194	12
Slika 2: Države, v katerih transportna podjetja ustvarijo več kot 30 % celotnih prihodkov ter povprečen delež ustvarjenih prihodkov po posamezni državi glede na namembno državo, n = 194	13
Slika 3: Države v katerih slovenska transportna podjetja izvajajo kabotažo, pogostost ponavljanja kabotaž ter povprečen delež prihodkov ustvarjenih s kabotažo, n = 194	14
Slika 4: Rezultati analize elementov socialnega dampinga preko izkoriščevalskih praks..	14
Slika 5: Rezultati analize elementov socialnega dampinga preko izkoriščevalskih praks, korigirane vrednosti, n = 209	16
Slika 6: Obseg opravljenih ne-zavedenih ur, n = 209	16
Slika 7: Višina povprečnega bruto osebnega dohodka voznika, n = 209	18
Slika 8: Način obračunavanja osebnega dohodka voznikov, n = 209	19
Slika 9: Število transportnih podjetij glede na število zaposlenih voznikov ter odvisnost poslovanja od 1 naročnika, n = 209	20
Slika 10: Minimalne, povprečne in maksimalne cene po kilometru, ki še pokrivajo vse stroške, za relacijo Slovenija–Avstrija	21
Slika 11: Ekonomika transportnih storitev glede na transportno ceno, obseg poslovanja in delež transportnih podjetij, n = 209	22

UVOD

Evropska unija (v nadaljevanju EU) si je kot slogan izbrala Združena v raznolikosti, vendar pa tovrstna raznolikost lahko hitro meji na socialni damping. Vsaj takšnega mnenja so zahodne države članice, ki so Direktivo o napotnih delavcih v zadnjih letih razširile tudi na transportno panogo, natančneje mednarodni transport. Izmed vseh držav je Avstrija najbolj zaostрила delovnopravno zakonodajo ter uvedla največ zahtev, ki naj bi jih tuja transportna podjetja, v kolikor se želijo izogniti visokim kaznim, upoštevala. Pa je tovrstna obravnava mednarodnega transporta sploh v skladu z Direktivo o napotnih delavcih? Ali dejansko obstajajo indici, da vzhodne države članice vršijo socialni damping in kdo je odgovoren za to?

Namen naloge je na podlagi ustrezne literature proučiti zakonodajo o napotnih delavcih ter zahteve, ki morajo biti izpolnjene, da se domače pravo nadomesti s pravom namembne države. Poleg tega želim ugotoviti, katere prakse delodajalcev zajema socialni damping, kateri ukrepi v boju proti socialnemu dampingu so predlagani s strani pristojnih institucij ter katere ukrepe so že sprejele države članice, s pomočjo tuje literature pa določiti odgovorne deležnike. Cilj naloge je raziskati, ali značilnosti transportne panoge ustrezajo zahtevam zakonodaje o napotnih delavcih in, ali so zahteve zahodnih držav po uporabi delovnopravne zakonodaje namembne članice upravičene. S pomočjo ankete med transportnimi podjetji bom analizirala način poslovanja slovenskih transportnih podjetij s ciljem določiti, ali le-ta vsebuje elemente socialnega dampinga, preko opazovalne študije pa bo opravljena tudi raziskava o soodgovornosti naročnikov transportnih storitev za socialni damping. Morebitna soodgovornost pristojnih slovenskih državnih institucij bo presojana na podlagi pridobljenih podatkov s strani transportnih podjetij.

Končni cilj je potrditi oz. ovreči naslednje hipoteze:

- H₁: Za transportno panogo se ne bi smela uporabljati Direktiva o napotnih delavcih, saj gre za nepravo napotitev
- H₂: Način poslovanja slovenskih transportnih podjetij delno sovpada z elementi socialnega dampinga, in sicer preko nelojalne konkurence
- H₃: Del odgovornosti za socialni damping, poleg transportnih podjetij, nosijo tudi naročniki transportnih storitev ter pristojne državne institucije.

Zaključna naloga je sestavljena iz 4 poglavij, ki so dodatno razčlenjena na podpoglavja. Prvo poglavje opredeljuje elemente socialnega dampinga, predlagane ukrepe pristojnih institucij in predstavi že sprejete ukrepe držav članic s predstavitvijo zakonske podlage za tovrstno ureditev. V drugem poglavju je predstavljana regulacija transportne panoge na ravni EU ter delovnopravna zakonodaja Slovenije in Avstrije. Sledi poglavje v katerem s pomočjo tuje literature, kakor tudi sodne prakse in lastnih izkušenj opredelim posamezne deležnike, ki so glede na njihovo vlogo, soodgovorni za socialni damping. Sledi empiričen del, znotraj

katerega najprej analiziram dopustnost uporabe Direktive o napotnih delavcih za transportno panogo, sledi analiza načina poslovanja transportnih podjetij ter določitev sorodnosti z elementi socialnega dampinga, poglavje pa zaključuje analiza odgovornosti posameznih deležnikov.

1 SOCIALNI DAMPING V TRANSPORTNI PANOGI

Izraz socialni damping, kljub pogosti pogovorni rabi, ni definiran v zakonodaji EU in se običajno uporablja v povezavi z nelojalno konkurenco, ki izhaja iz različne delovnopravne zakonodaje in višine osebnih prejemkov (European Commission, 2015).

Evropski parlament socialni damping opisuje kot nabor nezakonitih in izkoriščevalskih praks, s katerimi si podjetja znižajo stroške dela, običajne prakse tovrstnih podjetij pa vključujejo napotitve zaposlenih preko ustanovljenih fiktivnih podjetij v namembni državi članici, z zaporednimi napotitvami oz. preko prisilnega samozaposlovanja zaposlenih (European Parliament, 2016a), Evropska komisija (v nadaljevanju Komisija) pa seznam dopolnjuje še s prekoračitvijo dovoljenih delovnih ur voznikov tovornih vozil ter plačili na podlagi uspešnosti (Evropska komisija, 2014).

1.1 Povod za socialni damping

Pogodba o delovanju EU v okviru notranjega trga zagotavlja 4 temeljne ekonomske svoboščine in sicer prost pretok blaga, oseb, storitev in kapitala, medtem ko so države članice pri oblikovanju socialne politike avtonomne (Evropska unija, 2012). Vendar pa kritiki trdijo, da je ločena obravnava notranjega trga in socialnih vprašanj nevzdržna, saj naj bi države v želji po konkurenčni prednosti rahljale nacionalno delovnopravno zakonodajo (Lindstrom, 2010), družbene odgovornosti podjetij pa prav tako ni mogoče pričakovati, saj je trg ne prepozna kot element konkurenčne prednosti (Quairel-Lanoizelee, 2016), zato je potrebno še dopustno poslovno ravnanje določiti z zakonskimi predpisi, njihovo spoštovanje pa nadzirati (Campbell, 2007).

Komisija stroške opredeljuje kot enega ključnih dejavnikov, ki določajo konkurenčnost v transportni panogi, in so, deloma povezani z državo članico v kateri ima prevoznik sedež, deloma pa so odvisni od države članice, kjer se izvaja prevoz. Uskladitev struktur in ravni stroškov ni cilj politik, niti ni v pristojnosti Komisije, kljub temu pa analize kažejo, da strukture stroškov postajajo vse bolj podobne, absolutne razlike stroškov dela pa se med državami članicami vztrajno zmanjšujejo. Raziskave tudi kažejo na pomanjkanje dokazov, ki bi potrdili, da nespoštovanje delovne zakonodaje prinaša konkurenčno prednost. Kljub temu pa nezakonite in nepravilne sheme zaposlovanja, vključno s prekoračitvijo dovoljenih delovnih ur voznikov tovornih vozil (v nadaljevanju voznikov) ter plačila na podlagi

uspešnosti, poleg navideznega samozaposlovanja, zahtevajo prihodnje zakonodajno ukrepanje (Evropska komisija, 2014).

Mnoge države članice tako liberalizacijo trga ob sočasnih različnih socialnih politikah navajajo kot povod za socialni damping ter zahtevajo zakonsko ureditev transportne panoge na ravni EU, čemur deloma pritrjuje tudi Komisija.

1.2 Predlagani ukrepi v boju proti socialnemu dampingu

8. aprila 2016 je Odbor za promet in turizem (v nadaljevanju Odbor) v pozivu Odboru za zaposlovanje in socialne zadeve izpostavil, da se izraz socialni damping večasih zlorablja z namenom opravičevanja protekcionističnih ukrepov ter poudaril, da je treba natančno opredeliti probleme v transportni panogi EU. S tem namenom Odbor poziva države članice k pogostejšim kontrolam, zlasti časa vožnje in počitka, Komisijo pa poziva, da bolj podrobno spremlja izvajanje nadzora posamezne države članice ter prepreči zlorabo nacionalnih predpisov za onemogočanje prostega pretoka delavcev, zlasti glede protekcionističnih ukrepov in neupravičenih ovir. Prav tako poziva Komisijo, naj člen 8(2) Uredbe (ES) št. 593/2008 (Rim I), kot je razložen v sodbi Evropskega sodišča v zadevi Koelzsch (C-29/10), uporablja za vse voznike v transportni panogi (Committee on transport and tourism, 2016). Evropski parlament v Resoluciji z dne 14. septembra 2016 o socialnem dampingu v EU v celoti sledi mnenju Odbora (European Parliament, 2016b).

V boju proti socialnemu dampingu je predlagana tudi evropska minimalna plača (Schulten, 2012; European Parliament, 2016a), vendar pa je institut minimalne plače učinkovit zgolj, kadar je namen njene uvedbe prerazporeditev dohodka k revnejšim (Lee, & Saez, 2012), in ne v primeru varovanja lastnega gospodarstva oz. preprečevanja socialnega dampinga.

Predlagani ukrepi se obravnavajo v okviru priprave nove direktive o napotnih delavcih, ki bo, v kolikor bo sprejeta v skladu s predlogom Komisije, napotnim delavcem zagotavljala enako plačilo in pravice, kot pripadajo domačim delavcem. Mednarodni transport naj bi bil izrecno izvzet iz direktive in urejen ločeno. Kljub temu, zaradi pritiskov zahodnih držav članic, ni moč pričakovati, da v transportni panogi ne bo prav tako obveljala zakonodaja namembne države članice (European Commission, 2016), predvsem ob upoštevanju, da se je Jean-Claude Juncker že kot kandidat za Predsednika Evropske komisije zavzemal za enako plačilo za enako delo na istem kraju (Juncker, 2014).

1.3 Ukrepi držav članic v boju proti socialnemu dampingu

Kljub mnenju Odbora, da se socialni damping zlorablja z namenom opravičevanja protekcionističnih ukrepov ter pomanjkanju dokazov, ki bi potrdili, da nespoštovanje delovne zakonodaje prinaša konkurenčno prednost, ob upoštevanju ugotovitev Komisije, da se absolutne razlike stroškov dela med državami članicami vztrajno zmanjšujejo, so se

nekatero zahodne države članice odločile, da uporabo direktive o napotnih delavcih razširijo tudi na transportno panogo, natančnejše mednarodni transport.

Za voznike v mednarodnem transportu, se pod določenimi pogoji, lahko uporabi tudi pravo namembne države članice in sicer, kadar se jih obravnava kot napotene delavce na podlagi Direktive 96/71/ES (Evropski parlament in Svet, 1997) in Direktive 2014/67/EU (Evropski parlament in Svet, 2014) ob upoštevanju Uredbe (ES) št. 593/2008 (Evropski parlament in Svet, 2008). Podjetja, ki svoje delavce napotijo na delo v drugo državo članico, morajo skladno z direktivama za napotene delavce, za ta čas svojim delavcem zagotoviti pogoje, kot veljajo v državi članici, v kateri se opravlja delo in se nanašajo na delovni čas in počitek, minimalne urne postavke in plačilo nadur ter ostale dodatke, kot izhajajo iz veljavne zakonodaje oz. sprejetih kolektivnih pogodb namembne države članice, pri čemer se dodatki, ki ne nastanejo kot povračilo za stroške, štejejo kot del minimalne plače (Evropski parlament in Svet, 1997).

1.4 Presojanje prave napotitve za voznike v mednarodnem transportu

Države članice, kot je Avstrija, se pri svojih zahtevah o nacionalni plači za tuja transportna podjetja, ki svoje storitve opravljajo na njihovem ozemlju, sklicujejo na določila Direktive 96/71/ES o napotnih delavcih. Direktiva 2014/67/EU o izvrševanju Direktive 96/71/ES (Evropski parlament in Svet, 2014) pri presojanju prave napotitve zahteva oceno, kje podjetje dejansko opravi večji del svoje dejavnosti ter v kateri državi delavec običajno izpolnjuje svoje pogodbene obveznosti. Pri oceni je potrebno upoštevati zlasti elemente kot so:

- kraj, kjer ima podjetje sedež oz. poslovne prostore, plačuje davke in prispevke ter ima dovoljenje za obratovanje
- kraj, kjer delavce zaposli ter pravo, ki se pri pogodbi o zaposlitvi uporablja
- pravo, ki se uporablja za sklepanje pogodb s poslovnimi strankami
- kraj, kjer podjetje opravi večji del dejavnosti ter obseg prometa po državah članicah
- kdaj se je začela napotitev in koliko časa traja ter ali se bo delavec, po opravljenem delu vrnil v državo članico, iz katere je bil napoten
- nadomestila, ki jih delavec prejme za čas napotitve, kot so potni stroški, stroški za prehrano in nastanitev
- ali delavec v tej državi običajno izpolnjuje svoje pogodbene obveznosti
- naravo dejavnosti ter pogostost ponavljanja.

Pri oceni, je v skladu s 4. odstavkom Člena 4., potrebno upoštevati tudi vse posebnosti in prilagoditi oceno posameznemu primeru, saj določene okoliščine ne nakazujejo nujno na pravo napotitev. Pri tem pa je pomembno, da okoliščine z enakimi dejanskimi elementi ne bi vodile v drugačno pravno obravnavo, zaradi česar je potrebno na ravni EU uvesti enotne

elemente, s katerimi bi olajšali ocenjevanje prave napotitve (Evropski parlament in Svet, 2014). V primeru, ko ne gre za pravo napotitev, pa Direktiva 2014/67/EU napotuje na uporabo določb Uredbe (ES) št. 593/2008, ki jasno določa, da se za individualne pogodbe o zaposlitvi uporablja pravo, ki ga izbereta pogodbeni stranki oz. pravo države, v kateri delavec običajno opravlja svoje delo oz. pravo države, v kateri se nahaja poslovna enota, ki je delavca zaposlila. Šele, kadar iz okoliščin izhaja, da je pogodba v tesnejši zvezi z drugo državo, se lahko uporabi pravo te države (Evropski parlament in Svet, 2008). Pri tem pa že sama Direktiva 96/71/ES opozarja, da mora obstajati določena fleksibilnost pri uporabi določb o minimalni plači ter dolžini letnega dopusta in sicer v primeru, ko napotitev ni daljša od enega meseca (Evropski parlament in Svet, 1997).

2 REGULACIJA TRANSPORTNE PANOGE

2.1 Regulacija transportne panoge na ravni EU

Direktiva 2002/15/ES (Evropski parlament in Svet, 2002) delovni čas opredeljuje kot čas od začetka do konca dela, v katerem je voznik na svojem delovnem mestu na voljo delodajalcu in vključuje vse dejavnosti v cestnem prometu, kot so vožnja, natovarjanje in raztovarjanje, kakor tudi čakanje na nadaljnja navodila. K delovnemu času se ne štejejo odmori in počitki ter čas pripravljenosti, znotraj katerega mora biti voznik na razpolago delodajalcu, ni pa dolžan ostati na svojem delovnem mestu. Povprečni tedenski delovni čas znaša 48 ur, tedenski delovni čas pa se lahko podaljša na 60 ur, vendar le v primeru, če povprečje 4 mesecev ne preseže 48 ur. Odstopanje od določenega povprečja je mogoče, vendar obdobje, v katerem delovni čas ne sme preseči 48 ur, ne sme biti daljše od 6 mesecev. Niti Direktiva 2002/15/ES, niti Uredba (ES) št. 561/2006, ne posegata v pravice držav članic, da uveljavijo zakone ali druge predpise, ki so ugodnejše za zdravje in varnost voznikov (Evropski parlament in Svet, 2002; Evropski parlament in Svet, 2006). V Sloveniji je delovni čas voznikov urejen z Zakonom o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (Ur.l. RS, št. 45/2016-UPB7, 62/2016 popr., v nadaljevanju ZDCOPMD), ki sledi določbam v Direktivi 2002/15/ES.

2.2 Delovnopravna zakonodaja v Sloveniji

V Sloveniji so pogodbeni razmerja med delodajalcem in delavcem urejena na podlagi Zakona o delovnih razmerjih (Ur.l. RS, št. 21/2013, 78/2013 popr., 47/2015- ZZSDT, 33/2016-PZ-F, 52/2016, v nadaljevanju ZDR-1) in veljavno kolektivno pogodbo dejavnosti, v kolikor so v njej določene pravice za delavce ugodnejše oz. drugačno obravnavo ZDR-1 izrecno dopušča. Trenutno veljavna kolektivna pogodba za transportno panogo je Kolektivna pogodba za obrt in podjetništvo (Združenje delodajalcev obrti in podjetnikov Slovenije GIZ, & Sindikat obrti in podjetništva Slovenije, 2013, v nadaljevanju Kolektivna pogodba), poleg nje pa je potrebno upoštevati tudi določila ZDCOPMDa.

Skladno z ZDR-1, delavec za svoje delo dobi osebni dohodek, ki je sestavljen iz osnovne plače in dodatkov, pripada pa mu tudi povračilo stroškov za prehrano in prevoz na delo. Osnovna plača se določi glede na zahtevnost dela, dodatki pa glede na pogoje dela in se obračunajo za nočno in nadurno delo ter za delo v nedeljo in na ostale, dela proste dneve. Vsakemu delavcu pripada tudi dodatek za delovno dobo, ki se določi s kolektivno pogodbo na ravni dejavnosti, ter regres za letni dopust najmanj v višini minimalne plače povečan za 1 % (Združenje delodajalcev obrti in podjetnikov Slovenije GIZ, & Sindikat obrti in podjetništva Slovenije, 2013).

Delovni čas je skladno z ZDR-1 opredeljen kot efektivni delovni čas in čas odmora, efektivni delovni čas pa kot čas, v katerem delavec dela in je na razpolago delodajalcu. Polni delovni čas ne sme biti daljši od 40 ur na teden, nadurno delo pa se lahko odredi za največ 8 ur na teden, največ 20 ur na mesec in največ 170 ur na leto oz. s soglasjem delavca na največ 230 nadur na leto, razen če kolektivna pogodba določi drugače. Pri opredelitvi delovnega časa in nadurnega dela, prihaja do kolizije med ZDR-1 in ZDCOPMD, zato ZDR-1 v 2. točki 2. člena v primeru voznikov, kakor tudi Kolektivna pogodba (Združenje delodajalcev obrti in podjetnikov Slovenije GIZ, & Sindikat obrti in podjetništva Slovenije, 2013) v 37.a členu, glede delovnega časa, nočnega dela, odmorov in počitkov napotuje na določbe ZDCOPMD oz. ratificirane mednarodne sporazume, uredbe in direktive.

Skladno s Kolektivno pogodbo, je delo voznikov razvrščeno v III. tarifni razred, osnovna bruto plača pa je v letu 2013 znašala 630,30 evrov (Združenje delodajalcev obrti in podjetnikov Slovenije GIZ, & Sindikat obrti in podjetništva Slovenije, 2013). Ob upoštevanju povprečne letne inflacije, ki je v letu 2013 znašala 1,8 %, v letu 2014 0,2 %, v letu 2015 -0,5 % in v letu 2016 -0,1 % (Statistični urad Republike Slovenije, b.l.), znaša osnovna bruto plača v letu 2017, skladno z 2. in 3. točko 59. člena Kolektivne pogodbe, 641,65 evrov (Združenje delodajalcev obrti in podjetnikov Slovenije GIZ, & Sindikat obrti in podjetništva Slovenije, 2013).

Delavcu pripadajo tudi naslednji dodatki, katerih višina se izračunava na podlagi osnovne plače (Združenje delodajalcev obrti in podjetnikov Slovenije GIZ, & Sindikat obrti in podjetništva Slovenije, 2013):

- dodatek za nočno delo (med 23. in 06. uro) 30 %
- dodatek za nadurno delo 30 %
- dodatek za delo v nedeljo, na praznike in dela proste dneve 50 %
- dodatek za čas pripravljenosti 10 %
- dodatek za delo na silvestrovo (od 20. ure dalje) 50 %
- dodatek za delovno dobo 0,5 %.

Ne glede na določbe Kolektivne pogodbe, je pri obračunu in izplačilu osebnega dohodka potrebno upoštevati tudi Zakon o minimalni plači (Ur.l. RS, št. 13/2010, 92/2015, v nadaljevanju ZMinP), ki vsakemu delavcu, ki dela poln delavni čas, dodeljuje pravico do plačila v višini minimalne plače, v katero pa ne smejo biti všteti dodatek za nočno delo ter dodatek za delo v nedeljo in ostale dela proste dni.

2.3 Delovnopravna zakonodaja v Avstriji

Avstrija je s 1.1.2017 zaostрила zakonodajo o napotjenih delavcih, njeno uporabo pa razširila tudi na voznike v mednarodnem transportu. Tako morajo transportna podjetja, ki svoje delavce napotijo na delo v Avstrijo, delovni čas opravljen v Avstriji plačati skladno z avstrijsko zakonodajo. V Avstriji minimalna plača ni zagotovljena z zakonodajo, ampak se določi na podlagi kolektivne pogodbe dejavnosti (Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, & Bauarbeiter- Urlaubs- und Abfertigungskasse BUAK, b.l.).

Veljavna avstrijska kolektivna pogodba za transportno panogo (v nadaljevanju avstrijska kolektivna pogodba) določa urne postavke, kot so prikazane v Tabeli 1, pri čemer so urne postavke odvisne od karakteristik tovornega vozila ter delovne dobe voznika pri delodajalcu, kakor tudi zahtevnosti delovnega mesta ter dodatnih poklicnih kvalifikacij voznika (Österreichischer Gewerkschaftsbund, 2016). V Tabeli 1 so prikazane zgolj osnovne bruto urne postavke za voznike tovornih vozil, medtem ko so bruto urne postavke za težja delovna mesta, kakor tudi za voznike z dodatnimi poklicnimi kvalifikacijami določena ustrezno višje.

Tabela 1: Bruto urne postavke voznikov v transportni panogi v Avstriji, v evrih / uro

Delovna doba / Tovorna vozila	Največja dovoljena masa vozila do 3,5 t	Največja dovoljena masa vozila nad 3,5 t; do 3 osi	Največja dovoljena masa vozila nad 3,5 t; več kot 3 osi
Do 5 let	8,49	8,69	8,81
Nad 5 let do 10 let	8,69	8,91	9,01
Nad 10 let do 15 let	8,91	9,12	9,26
Nad 15 let do 20 let	9,12	9,40	9,52
Nad 20 let	9,35	9,61	9,74

Vir: Österreichischer Gewerkschaftsbund, Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe, 2016.

Poleg osnovne plače, avstrijska kolektivna pogodba, določa tudi dodatke, ki voznikom pripadajo za pogoje dela in se izračunajo na podlagi osnovne bruto urne postavke, ter 13. in

14. plačo, v višini povprečne osnovne bruto mesečne plače povečane za 20 % (Österreichischer Gewerkschaftsbund, 2016):

- dodatek za nadurno delo 50 %
- dodatek za nočno nadurno delo (med 20. in 05. uro) 100 %
- dodatek za delo 24.12. in 31.12. po 12. uri 50 %
- dodatek za umazano delo (odpadki, gnojila, kože..) 10 %
- dodatek za nočno delo (med 00. in 04. uro) 0 %
- dodatek za delo v nedeljo, na praznike in dela proste dneve 0 %.

3 ODGOVORNOST ZA SOCIALNI DAMPING V TRANSPORTNI PANOGI

3.1 Odgovornost naročnikov transportnih storitev

EU je leta 2004 pričela s širjenjem na vzhod, polnopravne članice pa so postale države, katerih gospodarski položaj je bil daleč pod povprečjem takratne EU. Razmerje med BDP/prebivalca najrevnejše in najbogatejše države članice je bilo 1:7 (The World Bank, b.l.), razmerje med povprečnim osebnim bruto dohodkom pa kar 1:22 (Eurostat, 2016). Poslovanje z novimi članicami na skupnem trgu, je ponudnikom storitev in proizvajalcem v bogatejših državah članicah prineslo tudi določene prednosti, predvsem v nižjih stroških poslovanja. Raziskave kažejo, da je socialni damping izvajalcev pogosto izsiljen s strani naročnika, ki prihaja iz razvitejše države članice (Bernaciak, 2014).

Tovrstna praksa je vsakodnevno prisotna tudi pri iskanju tovora za povratni naklad tovornih vozil. Predvsem potencialni naročniki transportnih storitev, ki niso stalne stranke podjetja, vršijo hud cenovni pritisk, hkrati pa od podjetja zahtevajo podpis izjave, s katero se transportno podjetje obvezuje k plačilu minimalnih urnih postavk, kot veljajo v državah, skozi katere poteka transport. Cenovni damping naročnikov transportnih storitev potrjuje tudi raziskava Martina (2012), katere izsledki kažejo, da je zmanjšanje končne cene za potrošnika v 80 % moč pripisati nižji ceni stroškov transporta.

3.2 Odgovornost slovenskih transportnih podjetij

V transportni panogi ni nenavadno, da so vozniki plačani po prevoženih kilometrih (All Trucking, b.l.) in ostalih postavkah, kot so nakladi, razkladi, delovni vikendi v tujini in podobno (Višje delovno in socialno sodišče, 2013; Kocbek, 2015), saj raziskave kažejo, da plačilo glede na uspešnost povečuje učinkovitost poslovanja ter delavčevo zaznano pravičnost denarnega nadomestila za opravljeno delo (Kepes, Delery, & Gupta, 2009).

Vendar pa na Zvezi svobodnih sindikatov Slovenije (v nadaljevanju ZSSS) opozarjajo, da se mnoga transportna podjetja poslužujejo številnih umazanih prijemov. Večina voznikov dobi minimalno plačo, namesto 2.200 evrov (v nadaljevanju €), kolikor bi okvirno morali dobiti za cel mesec dela v tujini ob upoštevanju pogodb in dogovorov, saj transportna podjetja namesto pravičnega plačila, raje prirejajo plačilne liste in prikazujejo fiktivne odbitke. Predstavniki ZSSS pravi, da s strani gospodarstva ves čas poslušajo, da je slovenski delavec drag, nihče od njih pa ne pove, da je predvsem izkoriščen (Kocbek, 2015). Sindikat poklicnih voznikov Slovenije si zato že od ustanovitve prizadeva ponovno podpisati Kolektivno pogodbo za dejavnost prevoza v cestnem prometu, znotraj katere bi se dokončno uredil plačni sistem v transportni panogi. Ob tem poudarjajo, da bi bilo potrebno dvigniti osnovno plačo voznikov ter zagotoviti plačilo po delovnih urah z vsemi pripadajočimi dodatki, hkrati pa onemogočiti, da bi delodajalci voznike še naprej plačevali na podlagi uspešnosti (Sindikat poklicnih voznikov Slovenije, b.l.).

3.3 Odgovornost slovenskih državnih institucij in organov pregona

V Sloveniji je obračun in plačilo osebnega dohodka na podlagi uspešnosti dovoljeno, zakonitost je v sodbi Pdp 938/2013 potrdilo tudi Višje delovno in socialno sodišče (v nadaljevanju Višje sodišče), z obrazložitvijo, da se delodajalec in delavec lahko dogovorita za drugačen način obračuna osebnega dohodka in le ta ni nič, saj ne nasprotuje prisilnim predpisom. Pri tovrstnem obračunu osebnega dohodka je po mnenju Višjega sodišča potrebno paziti le na to, da tako obračunani osebni dohodek ni nižji od minimalne plače povečane za dodatke, ki delavcu pripadajo na pogoje dela v skladu z veljavno kolektivno pogodbo ter pripadajoče dnevnice za čas dela v tujini (Višje delovno in socialno sodišče, 2013). Enako stališče, kot v sodbi Pdp 938/2013, je Višje sodišče zavzelo tudi v sodbi Pdp 91/2014 (Višje delovno in socialno sodišče, 2014a) in v sodbi Pdp 640/2014 (Višje delovno in socialno sodišče, 2014b), kar nakazuje na precedens v slovenski sodni praksi pri obračunu in izplačilu osebnega dohodka voznikom in to kljub temu, da Uredba (ES) št. 561/2006 (Evropski parlament in Svet, 2006) izrecno prepoveduje kakršnokoli plačilo v kakršnikoli obliki povezano s prevoženimi kilometri oz. s količino prevoženega blaga, ki bi ogrožalo varnost v cestnem prometu oz. spodbujalo kršitve te uredbe, Komisija pa tovrsten način obračuna osebnega dohodka obravnava kot element socialnega dampinga, ki zahteva zakonsko ureditev (Evropska komisija, 2014).

Dober glas slovenski delodajalcev seže tudi v tujino, kjer pa so bolj kot nad nezakonitimi praksami delodajalcev, ogorčeni nad neukrepanjem pristojnih institucij (European Federation of Building and Woodworkers, b.l.), zgovoren pa je tudi podatek, da je letni prag tveganja revščine v Sloveniji za enočlansko gospodinjstvo v letu 2015 znašal 7.399€ oz. 616,58€ mesečno (Statistični urad Republike Slovenije, 2016), minimalna neto plača za izplačilo pa je preračunano, z upoštevanjem splošne davčne olajšave, znašala 561,46€ (Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti, b.l.).

Prav tako niso vzpodbudni napovedani trendi, saj raziskave kažejo, da v globalizaciji, države med seboj konkurirajo tudi preko delovnopravne zakonodaje, v upanju, da bi privabile tuje investicije (Olney, 2013). Vendar pa je tovrstno početje držav težje zaznati, saj konkurenca ne poteka toliko v nižanju standardov in rahljanju zakonodaje, kakor pa preko ne uveljavljanja obstoječe zakonodaje in z neučinkovitim nadzorom (Davies, & Vadlamannati, 2013).

4 ANALIZA SOCIALNEGA DAMPINGA V TRANSPORTNI PANOGI

4.1 Namen, cilji in hipoteze empiričnega dela

Namen naloge je proučiti značilnosti transportne panoge ter način poslovanja slovenskih transportnih podjetij, s ciljem določiti, ali značilnosti transportne panoge ustrezajo zahtevam zakonodaje o napotениh delavcih ter analizirati, ali način poslovanja slovenskih transportnih podjetij vsebuje elemente socialnega dampinga. Cilj naloge je, poleg naštetega, tudi identifikacija morebitnih ostalih deležnikov, soodgovornih za socialni damping.

Vežano na namen in cilje naloge, sem oblikovala naslednje hipoteze, ki jih bom na podlagi dobljenih rezultatov poskušala potrditi oz. argumentirano ovreči:

- H₁: Za transportno panogo se ne bi smela uporabljati Direktiva o napotениh delavcih, saj gre za nepravo napotitev
- H₂: Način poslovanja slovenskih transportnih podjetij delno sovпада z elementi socialnega dampinga, in sicer preko nelojalne konkurence
- H₃: Del odgovornosti za socialni damping, poleg transportnih podjetij, nosijo tudi naročniki transportnih storitev ter pristojne državne institucije.

4.2 Metodologija raziskave

Raziskovalni metodi, ki sem ju uporabila za pridobivanje podatkov, sta bili anketa in opazovalna študija. Anketa, predstavljena pod Prilogo 1, je bila uporabljena za pridobitev podatkov s strani slovenskih transportnih podjetij, opazovalna študija pa za pridobitev podatkov o načinu poslovanja naročnikov transportnih podjetij.

4.3 Opis vzorca in zbiranja podatkov

Anketo sem objavila na internetu, povabilo k izpolnjevanju pa 13.3.2017 preko elektronske pošte poslala vsem podjetjem, ki so v Sloveniji registrirana za opravljanje dejavnosti transporta, so aktivna in so bila ustanovljena pred 1.1.2015. Transportnim podjetjem, katerih elektronski naslov ni javno objavljen, je bilo povabilo k izpolnitvi s priloženo anketo poslano po pošti dne 14.3.2017. Povezava na spletno anketo je bila aktivna do vključno 2.6.2017.

Navedenim kriterijem ustreza 4.908 podjetij, od tega se je na poziv odzvalo in anketo rešilo 209 podjetij, natančneje 194 podjetij, ki vršijo mednarodni transport in 15, ki opravljajo zgolj transport po Sloveniji.

Opazovalna študija je zajela vsa podjetja, tako tuja kot domača, ki so med 14.2.2017 in 15.3.2017 na platformi borze prevozov TimoCom razpisala prevoz na relaciji Slovenija–Avstrija ter Avstrija–Slovenija, cena pa je bila vnaprej določena in vidna na borzi. Navedenim kriterijem je ustrezalo 100 podjetij, od tega 65 podjetij registriranih v Sloveniji in 35 podjetij registriranih v Avstriji.

4.4 Opis obdelave podatkov

Anketa je bila v celoti rešena v 42 %, neskladje med odgovori je ugotovljeno v 95 % in sicer v delu, kjer analiziram socialni damping preko izkoriščevalskih praks. Manjkajoče vrednosti, neskladja ter posledične prilagoditve so, zaradi večje preglednosti, predstavljene pri posameznem rezultatu. Podatki, ki sem jih zbrala s pomočjo opazovalne študije, nimajo manjkajočih vrednosti, niti neskladij, saj so bila v analizo izbrana zgolj podjetja, ki so razpisala prevoz z vnaprej znano ceno. Pridobljene podatke, zbrane s pomočjo ankete in opazovalne študije, sem analizirala s pomočjo opisne statistike v Excelu.

4.5 Interpretacija rezultatov raziskave in ugotovitve

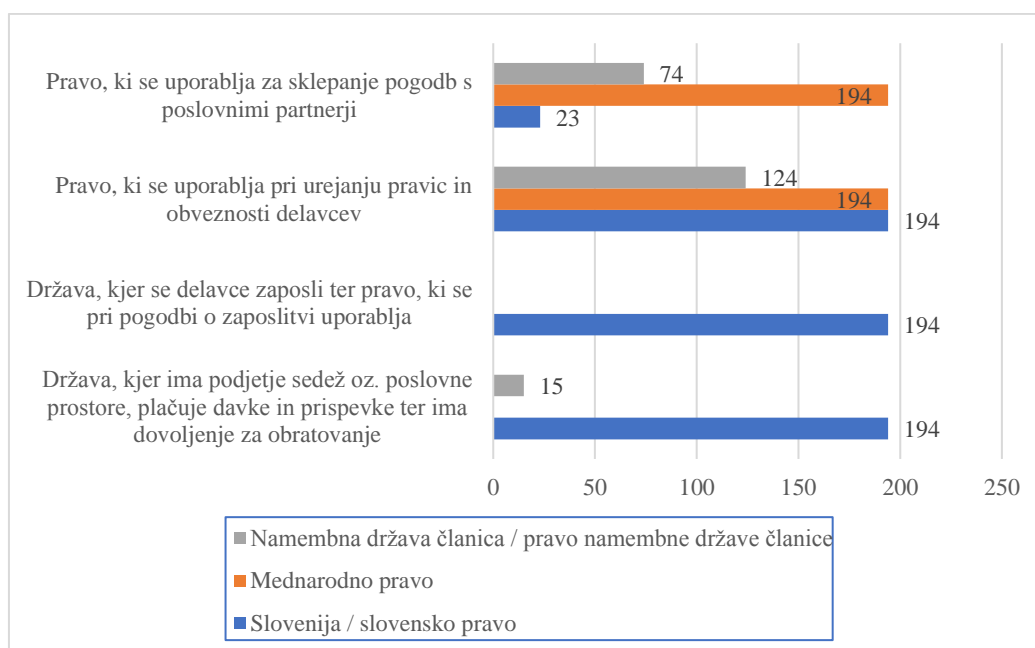
4.5.1 Analiza dopustnosti uporabe Direktive o napotnih delavcih za transportno panogo

Dopustnost uporabe Direktive o napotnih delavcih za transportno panogo, sem preverila z anketo, in sicer s pomočjo kriterijev za presojanje prave oz. neprave napotitve, določenih v Direktivi 2014/67/EU. Pri predstavitvi rezultatov so upoštevani zgolj odgovori transportnih podjetij, ki vršijo mednarodni transport.

Slika 1 prikazuje rezultate raziskave opravljene s pomočjo ankete in sicer, v kateri državi članici so transportna podjetja registrirana, ter pravo katere države članice se uporablja pri poslovanju in urejanju pravic in obveznosti med delodajalcem in delavcem. Pri interpretaciji rezultatov je pomembno, da upoštevamo mednarodno naravo transporta in njegovo mednarodno zakonsko urejenost, kakor tudi vidike izvajanja transportnih storitev ter njihovo podobnost s storitvami, za katere se direktiva o napotnih delavcih že uporablja. Tako so denimo delovni čas in obvezni počitki voznikov urejeni na mednarodni ravni in veljajo na celotnem območju EU za vse voznike, ne glede na to, ali prihajajo iz druge države članice ali iz tretjih držav. Prav tako je poslovanje transportnih podjetij s poslovnimi strankami urejeno s Konvencijo o pogodbi za mednarodni cestni prevoz blaga, ki v grobem opredeljuje vse pravice in obveznosti, kakor tudi odgovornost posamezne stranke. Poleg navedenega,

določene države članice, tudi pri urejanju delovnih razmerij voznikov v mednarodnem transportu, zahtevajo upoštevanje nacionalne zakonodaje, kar lahko izkrivi sliko pri presojanju o pravi napotitvi. V vprašalniku sta zato ločeni vprašanji in sicer prvo, kjer se upošteva samo zakonodaja, ki jo transportna podjetja vključujejo v pogodbe o zaposlitvi ter dodatno, s katero se preverja sklepanje aneksov in lažnih pogodb za zadostitev predpisov držav članic, v katerih transportna podjetja opravljajo transportne storitve.

Slika 1: Elementi za presojanje prave napotitve glede na državo, v kateri je transportno podjetje registrirano ter pravo, ki se pri poslovanju uporablja, n = 194

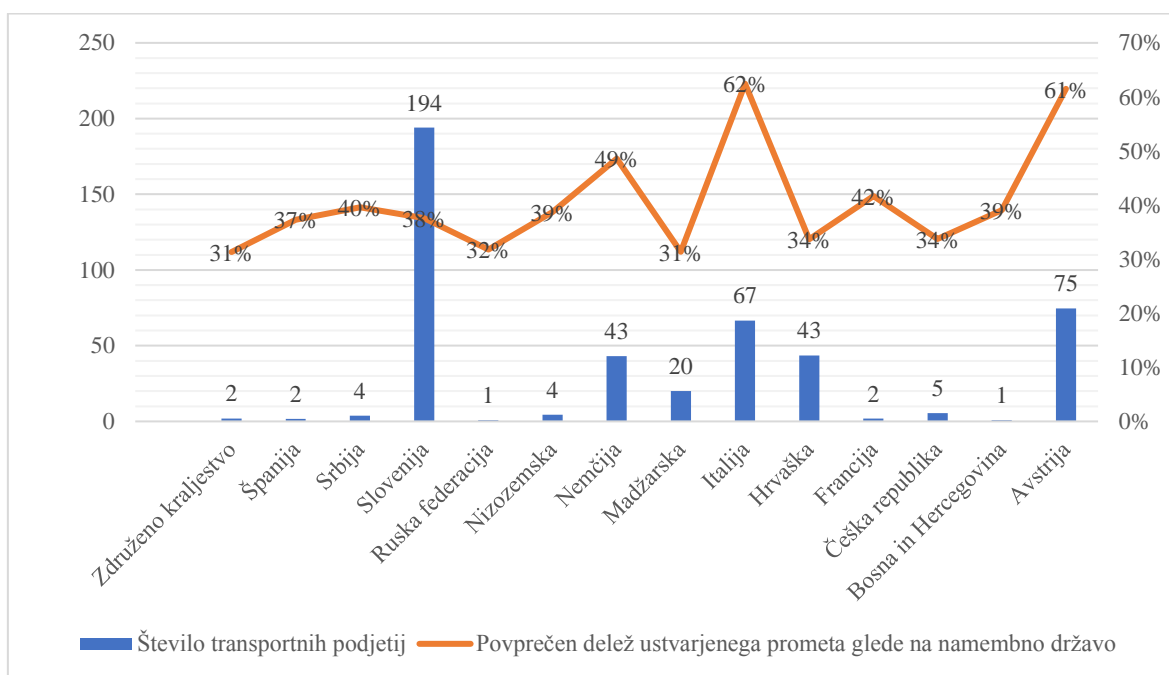


Kot je razvidno iz Slike 1, so vsa transportna podjetja registrirana v Sloveniji, 15 podjetij pa je dodatno registriranih v drugi državi članici oz. ima tam predstavnika, pooblaščenega za zastopanje. Pri urejanju delovnih razmerij se uporablja slovenska delovnopravna zakonodaja ob upoštevanju mednarodno sprejetih predpisov, pravo namembne države članice pa se uporablja zgolj z namenom izogibanja kazni in dejansko ne vpliva na pravice in obveznosti voznikov. Pri poslovanju s poslovnimi partnerji se uporablja mednarodno pravo, ki ga transportna podjetja v 38 % dopolnjujejo s pravom druge države članice, redkeje pa se pri urejanju poslovnih razmerij uporablja slovensko pogodbeno pravo.

Slika 2 prikazuje rezultate raziskave opravljene s pomočjo ankete in sicer prikazuje države, v katerih v anketi sodelujoča transportna podjetja ustvarijo več kot 30 % celotnih prihodkov ter število podjetij, ki transportne storitve opravljajo na tej relaciji, za posamezno državo pa je prikazan tudi povprečen delež ustvarjenih prihodkov glede na namembno državo. Transportna podjetja največ prihodkov ustvarijo v Avstriji in Italiji, presenetljivo nizek pa je delež prometa v Sloveniji, ki bi v primeru upoštevanja namembne države v primeru povratkov moral dosegati med 45 % in 50 % vseh ustvarjenih prihodkov. Rezultati tako

nakazujejo, da transportna podjetja v primeru povratkov opravljajo transportne storitve, kjer je namembna država Slovenija, kakor tudi Hrvaška, visok delež v primeru Italije in Avstrije pa nakazuje na izvajanje kabotaž v teh 2 državah članicah.

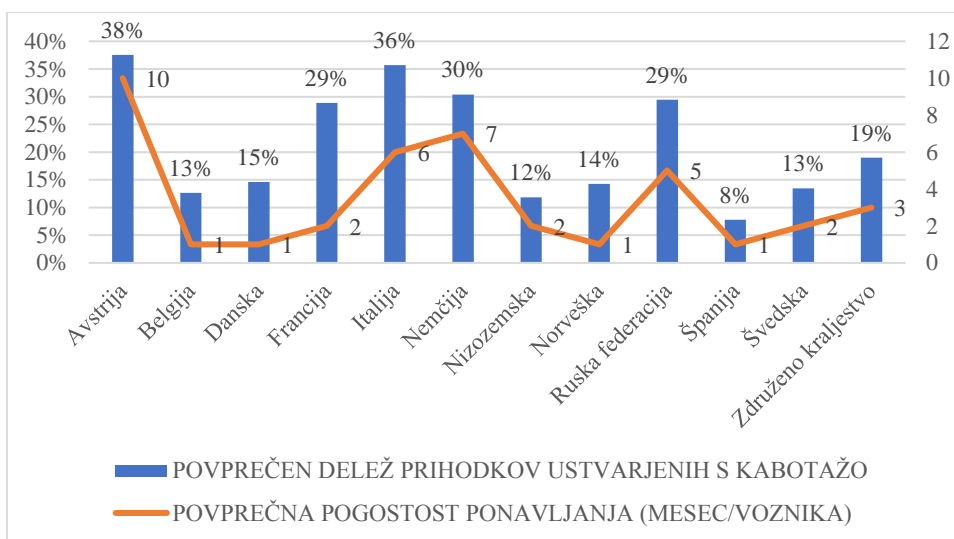
Slika 2: Države, v katerih transportna podjetja ustvarijo več kot 30 % celotnih prihodkov ter povprečen delež ustvarjenih prihodkov po posamezni državi glede na namembno državo, n = 194



Transportna podjetja transportne storitve na predstavljenih relacijah opravljajo med 2x do 10x mesečno, odvisno od oddaljenosti namembnega razkladaljšča. Vsa transportna podjetja voznikom izplačujejo dnevnice, 10 transportnih podjetij pa zaposlenim povrne tudi stroške nočitev, medtem ko ostalih nadomestil voznikom ne izplačujejo.

V 83 % se vozniki po razloženi povratni vožnji vrnejo v Slovenijo, v ostalih primerih pa nadaljujejo z nakladanjem v drugi državi članici. Transportna podjetja, kot državo v kateri vozniki izpolnjujejo svoje pogodbene obveznosti v 72 % navajajo Slovenijo, v 28 % pa drugo državo članico. Kabotažo, po podatkih pridobljenih s pomočjo ankete, izvaja 68 % transportnih podjetij, države v katerih se kabotaža izvaja, mesečna pogostost ponavljanja kabotaž ter povprečen delež prihodkov ustvarjenih s kabotažo, prikazuje Slika 3. Izvajanje kabotaž je strogo zakonsko urejeno in, sicer za območje celotne EU, pri čemer velja količinska omejitev. Iz rezultatov zbranih s pomočjo ankete je razvidno, da transportna podjetja pogosto kršijo predpise o izvajanju kabotaž in sicer v Nemčiji, Avstriji in Italiji, vprašljivo pa je tudi spoštovanje predpisov v Rusiji.

Slika 3: Države v katerih slovenska transportna podjetja izvajajo kabotažo, pogostost ponavljanja kabotaž ter povprečen delež prihodkov ustvarjenih s kabotažo, n = 194

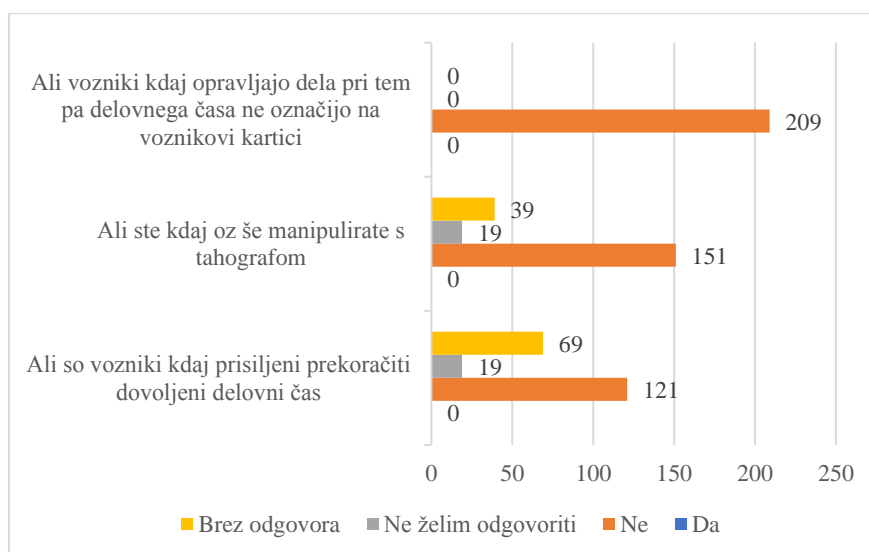


4.5.2 Analiza odgovornosti transportnih podjetij za socialni damping v transportni panogi

Analizo elementov socialnega dampinga v transportni panogi sem opravila preko analize izkoriščevalskih praks, nelojalne konkurence in nezakonitih praks.

Analiza elementov socialnega dampinga preko izkoriščevalskih praks zajema prekoračitev dovoljenih delovnih ur voznikov, manipulacijo s tahografom in delo brez voznikove kartice. Transportna podjetja so bila na začetku ankete direktno povprašana ali se tovrstnih praks poslužujejo, Slika 4 prikazuje dobljene rezultate.

Slika 4: Rezultati analize elementov socialnega dampinga preko izkoriščevalskih praks



Z namenom zagotovitve čim bolj točnih odgovorov, sem dejansko stanje na področju spoštovanja delovnega časa in obveznih počitkov voznikov navzkrižno preverila. Transportna podjetja so bila tako povprašana:

- ali čas, ki ga vozniki porabijo za prevoz z dela in na delo upoštevajo kot del obveznega počitka, ki korigira odgovore na vprašanje »Ali vozniki kdaj opravljajo dela pri tem pa delovnega časa ne označijo na voznikovi kartici«, saj se prevoz skladno z zakonodajo šteje med druga dela, ki se ne smejo všteti v čas obveznega počitka
- ali delo, ki ni nikjer zavedeno kljub temu plačajo, ki korigira odgovore na vprašanje »Ali vozniki kdaj opravljajo dela pri tem pa delovnega časa ne označijo na voznikovi kartici«
- ali se jim je voznik kdaj uprl, da dela, brez da bi bilo le-to kje zavedeno, ne bo opravljal ter ali so bili kdaj kaznovani zaradi uporabe magneta, ki korigirata odgovore na vprašanje »Ali ste kdaj oz še manipulirate s tahografom«.

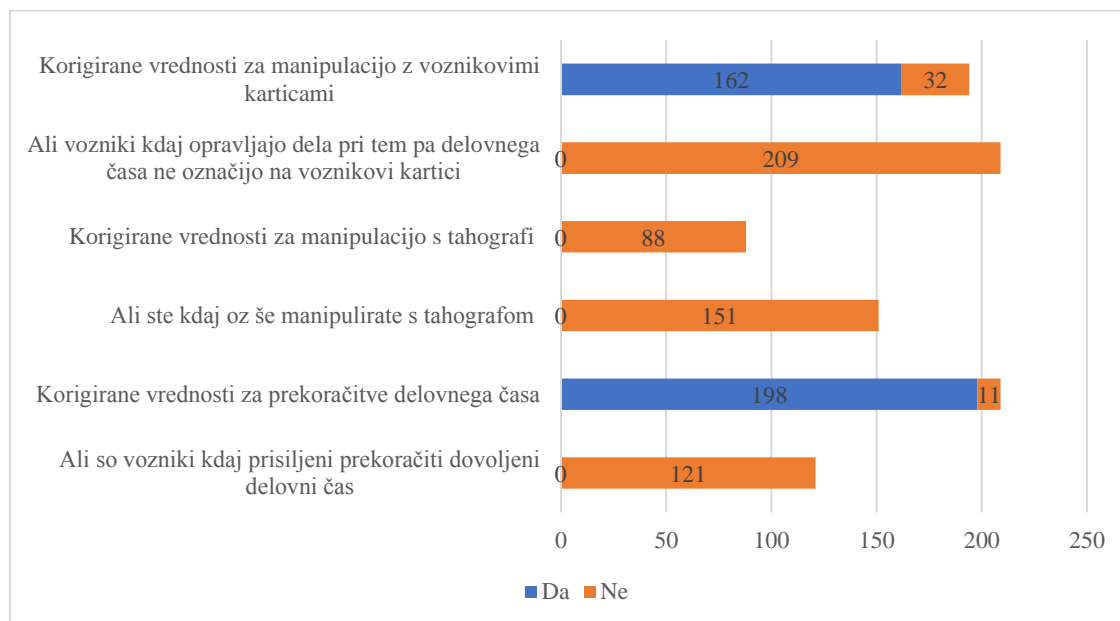
Dodatno so bila transportna podjetja v anketi povprašana tudi, ali so bile med rednimi kontrolami, kdaj zaznane kršitve iz naslova prekoračitve delovnega časa voznikov. Rezultati korigirajo odgovore na vprašanje »Ali so vozniki kdaj prisiljeni prekoračiti dovoljeni delovni čas«.

Rezultati, s pomočjo katerih korigiramo odgovore na vprašanja predstavljena s Sliko 4, so prikazani v Tabeli 2, kateri sledi Slika 5, kjer so primerjani odgovori transportnih podjetij s korigiranimi vrednostmi zbranih s pomočjo ankete.

Tabela 2: Kontrolna vprašanja z rezultati, n = 209

	Da	Ne	Ne želim odgovoriti	Brez odgovora
Ali čas, ki ga zaposleni porabi za vožnjo na in z dela upoštevate kot del obveznega počitka	162	32	0	15
Ali delo, ki ni nikjer zavedeno kljub temu plačate	65	56	11	77
Ali se vam je kdaj zaposleni uprl, da delo brez da bi bilo zavedeno ne bo opravljal	0	88	23	98
Ali ste bili kdaj kaznovani zaradi uporabe magneta	0	88	0	121
Ali so bile med rednimi kontrolami ugotovljene kršitve delovnega časa voznikov	198	11	0	0

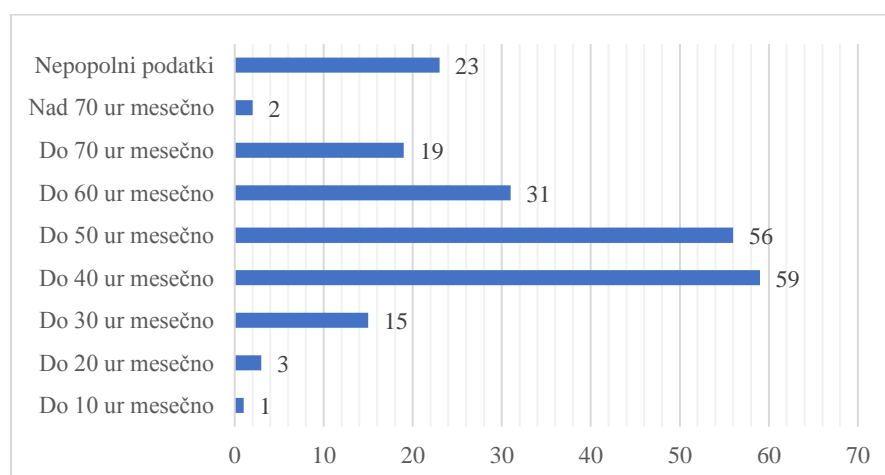
Slika 5: Rezultati analize elementov socialnega dampinga preko izkoriščevalskih praks, korigirane vrednosti, n = 209



Obseg ur, prikazan s Sliko 6, ki jih vozniki opravijo, ne da bi bile le-te kje zavedene, je bil izračunan na podlagi seštevka vseh opravljenih ur, ki so bile določene s pomočjo spodnjih vprašanj, postavljenih v anketi:

- »Koliko ur vozniki v povprečju potrebujejo za prihod na delo v obdobju 4 tednov«, pri čemer so bili upoštevani zgolj odgovori transportnih podjetij, ki čas prihoda in odhoda z dela všteto v čas obveznega počitka
- »Koliko ur dela vozniki opravijo na način, da ni nikjer zabeleženo«
- »Koliko ur vozniki opravijo in označijo na voznikovi kartici pa jih ne bi smeli - npr. skrajšan delovni čas zaradi nočnega dela«.

Slika 6: Obseg opravljenih ne-zavedenih ur, n = 209



Analiza elementov socialnega dampa preko nelojalne konkurence zajema delovno pravno zakonodajo, višino osebnih prejemkov, plačila na podlagi uspešnosti in prenizka plačila. Za namen lažje predstavitve in interpretacije rezultatov, je v analizi mesečna obveznost opredeljena kot obdobje 4 tednov oz. 20 delovnih dni oz. 160 ur, vse ostale opravljene ure predstavljajo nadure.

Tabela 3 prikazuje dodatke, ki jih slovenska zakonodaja, glede na pogoje dela, zagotavlja voznikom, njihovo pogostost ter vrednost, določeno skladno s kolektivno pogodbo, pri čemer je vrednost posameznega dodatka izračunana na podlagi urne postavke preračunane iz osnovne bruto plače. Izjema je le dodatek za delovno dobo, ki vsakemu vozniku zagotavlja 0,5 % dodatka za vsako dopolnjeno leto dela, kot osnova pa se šteje osnovna bruto plača. Pri tem so izračuni predstavljeni za minimalne, povprečne in maksimalne vrednosti.

Tabela 3: Dodatki glede na pogoje dela voznikov skladno s slovensko zakonodajo, količinsko in vrednostno glede na osnovno bruto plačo v višini 641,65€, n = 209

Dodatek (h) / Q in vrednost postavk	%	min	€	\bar{x}	€	max	€
Za čas pripravljenosti	10,00	0	0,00	2	0,80	10	4,01
Za delovno dobo (za dopolnjeno leto)	0,50	3	9,62	21	67,37	35	112,29
Za nočno delo (med 23. in 06. uro)	30,00	28	33,69	64	77,00	112	134,75
Za delo v nedeljo in dela proste dneve	50,00	3	6,02	5	10,03	16	32,08
Za nadurno delo	30,00	25	30,08	72	86,62	104	125,12

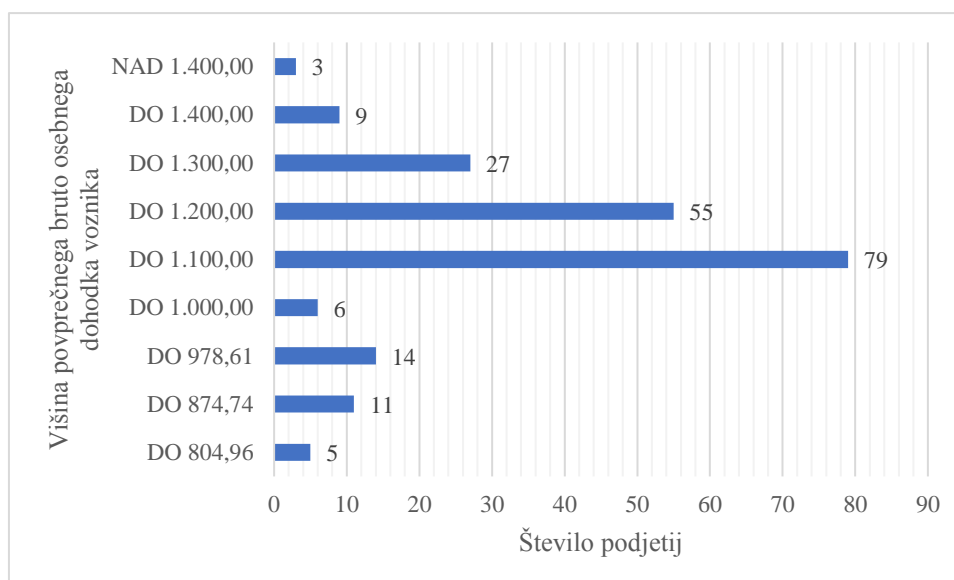
Tabela 4 prikazuje obračun osebnega dohodka, pri čemer izhajamo iz osnovne bruto plače, povečane za v Tabeli 3 predstavljene dodatke, skladno s slovensko zakonodajo in sicer za minimalne, povprečne in maksimalne vrednosti. Pri izračunu je potrebno upoštevati, da se dodatek za čas pripravljenosti in dodatek za delovno dobo lahko všteta v višino zakonsko določene minimalne plače, medtem ko dodatek za nočno delo, dodatek za delo v nedeljo in ostale dela proste dneve, kakor tudi dodatek za nadurno delo, delodajalec ne sme všteti v minimalno plačo. Ker je v danem primeru osnovna bruto plača z dodatkom za čas pripravljenosti in delovno dobo prenizka, se kot osnova upošteva zakonsko določena minimalna plača.

Tabela 4: Obračun minimalnega, povprečnega in maksimalnega osebnega dohodka voznika skladno s slovensko zakonodajo ter rezultati o pogojih dela voznikov, n = 209

	min	\bar{x} (v €)	max (v €)
OSNOVNA BRUTO PLAČA	641,65	641,65	641,65
Dodatek za čas pripravljenosti	0,00	0,80	4,01
Dodatek za delovno dobo	9,62	67,37	112,29
OSNOVNA BRUTO PLAČA Z DODATKI	651,27	709,83	757,95
MINIMALNA PLAČA	804,96	804,96	804,96
Dodatek za nočno delo (med 23. in 06. uro)	33,69	77,00	134,75
Dodatek za delo v nedeljo in dela proste dneve	6,02	10,03	32,08
Dodatek za nadurno delo	30,08	86,62	125,12
BRUTO PLAČA	874,74	978,61	1.096,91

Skladno z izračuni, ki temeljijo na zbranih podatkih ankete, bi morala transportna podjetja voznikom izplačati povprečni mesečni osebni dohodek 978,61€ bruto, pri čemer bi moral najnižji mesečni osebni dohodek znašati vsaj 874,74€ bruto. Slika 7 prikazuje višino povprečnega izplačanega bruto osebnega dohodka, ki ga transportna podjetja glede na zbrane podatke s pomočjo ankete izplačujejo in iz katere je razvidno, da transportna podjetja v večini plačujejo višji bruto osebni dohodek, kot to zahteva slovenska zakonodaja ob upoštevanju določil kolektivne pogodbe.

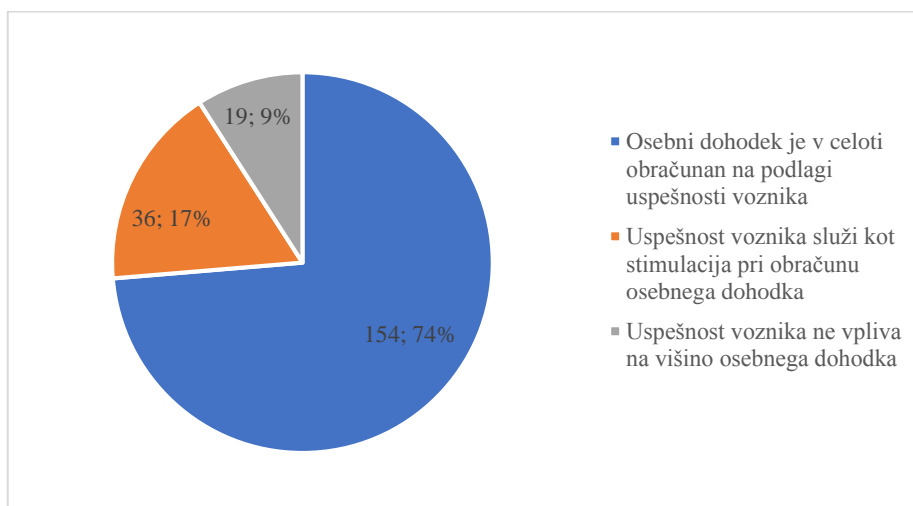
Slika 7: Višina povprečnega bruto osebnega dohodka voznika, n = 209



Razlog za višje izplačilo bruto osebnega dohodka sicer z anketo neposredno nisem preverjala, vendar je le-ta najverjetneje posledica obračunavanja plač na podlagi uspešnosti. Kot je razvidno iz Slike 8, večina transportnih podjetij, vsaj na podlagi rezultatov zbranih s

pomočjo ankete, osebni dohodek voznikov v celoti obračuna na podlagi uspešnosti posameznega voznika oz. uspešnost pri obračunu upošteva kot stimulacijo. Le 9 % transportnih podjetij, po podatkih pridobljenih s pomočjo ankete, uspešnost voznika pri obračunu osebnega dohodka ne upošteva, kar sovpada s podatki o višini povprečnega bruto osebnega dohodka voznika.

Slika 8: Način obračunavanja osebnega dohodka voznikov, n = 209



Kljub višjemu bruto osebnemu dohodku, pa le-ta, po podatkih pridobljenih z raziskavo, ne zadostuje višini bruto osebnega dohodka, ki bi ga transportna podjetja morala izplačati v skladu s slovensko zakonodajo ob upoštevanju zakonodaje držav članic, v katere so vozniki napoteni. Višina bruto osebnega dohodka, bi v tem primeru, morala znašati med 1.800€ in 2.200€.

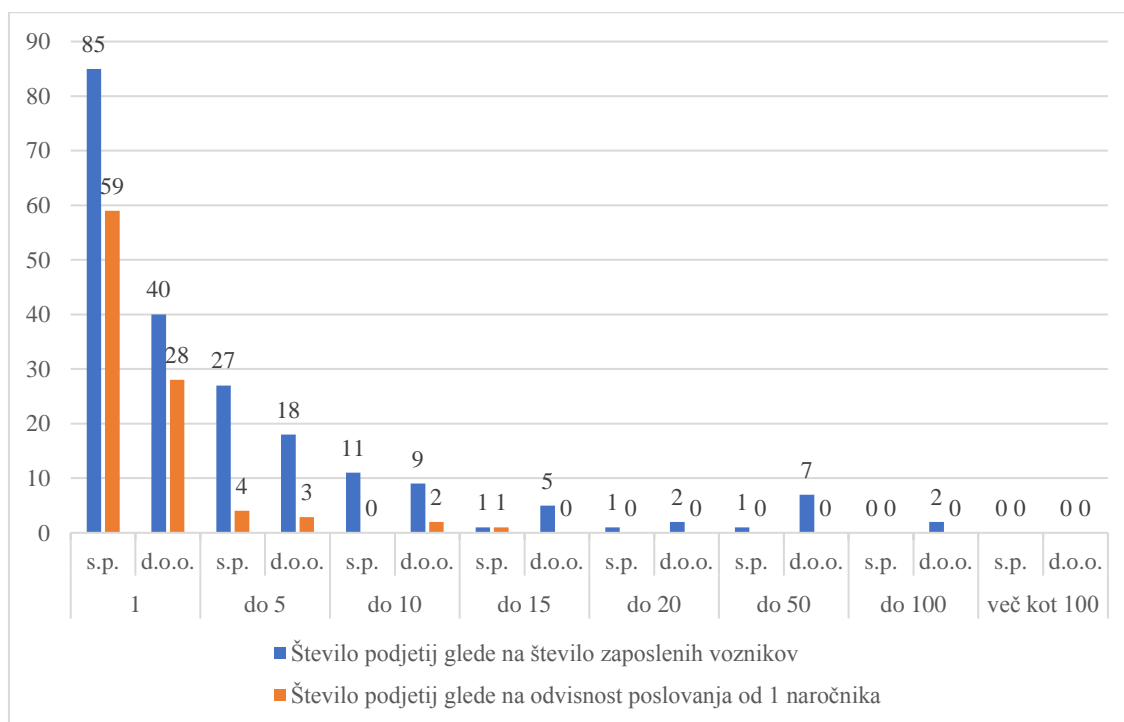
Vseeno pa ne gre zanemariti vpliva neobdavčljivih elementov osebnega dohodka, ki voznikom pripada v skladu s slovensko zakonodajo in sicer za vsak dan dela v tujini. Višina dnevnic, ki jih transportna podjetja izplačajo voznikom, se v povprečju giblje med 800€ in 1.200€, pri čemer je v povprečju višina obračunanih dnevnic obratno sorazmerna z višino bruto osebnega dohodka. Ob upoštevanju dnevnic, ki jih transportna podjetja skladno s slovensko zakonodajo morajo izplačati, v skladu z zakonodajo države članice, v katero so vozniki napoteni, pa jim ne pripadajo, se višina osebnega dohodka giblje znotraj meja osebnega dohodka, ki bi ga vozniki morali dobiti, v primeru, da bi transportna podjetja osebni dohodek obračunala skladno z zahtevami o napotjenih delavcih.

Analiza elementov socialnega dampinga preko nezakonitih praks zajema ustanovljena fiktivna podjetja, zaporedne napotitve ter prisilno samozaposlovanje zaposlenih. Rezultati analize niso nakazali ustanavljanja fiktivnih podjetij v tujini, od 209 podjetij, ki so sodelovala v anketi, jih ima zgolj 15 v drugi državi članici predstavništvo, pa še to zgolj zaradi zakonskih zahtev Francije in Italije. Rezultati analize prav tako niso nakazali

zaporednih napotitev, vsi vozniki so namreč zaposleni v Sloveniji, njihove pravice in obveznosti pa so urejene skladno s slovensko delovno pravno zakonodajo, ki jo dopolnjujejo mednarodne uredbe in direktive.

Za presojanje socialnega dampinga preko nezakonitih praks so veliko bolj zanimivi rezultati o številu zaposlenih voznikov glede na organizacijsko obliko ter odvisnost poslovanja od 1 naročnika, zbrani s pomočjo ankete in predstavljeni s pomočjo Slike 9. Kot je razvidno s slike, ima večina transportnih podjetij, ki so sodelovala v raziskavi, zgolj 1 zaposlenega voznika, v 70 % pa je njihovo poslovanje odvisno od 1 naročnika, za katerega opravijo več kot 80 % vseh transportnih storitev.

Slika 9: Število transportnih podjetij glede na število zaposlenih voznikov ter odvisnost poslovanja od 1 naročnika, n = 209

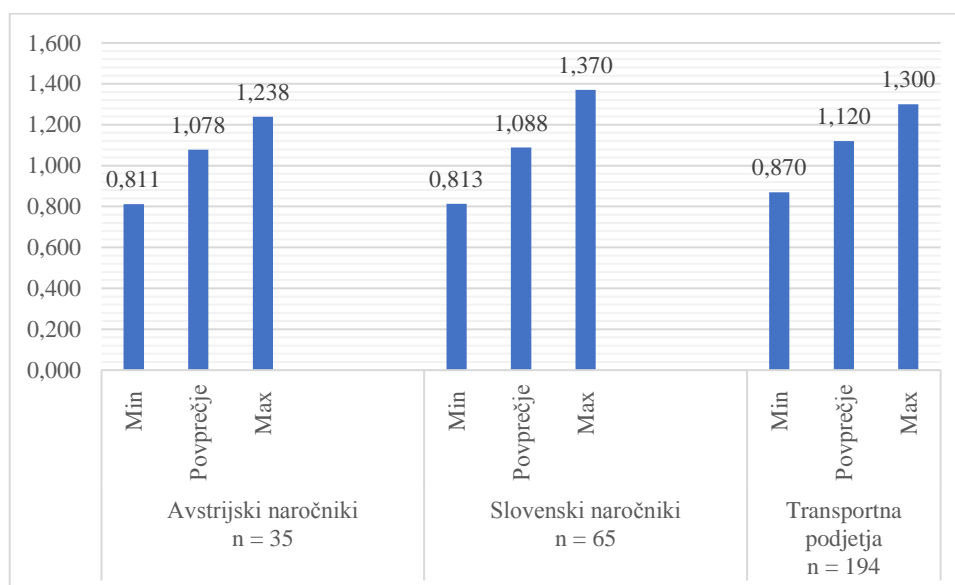


Dobljeni rezultati sicer nakazujejo na socialni damping transportnih podjetij preko prisilnega samozaposlovanja zaposlenih, ne potrjujejo pa njihove odgovornosti zanj. Naročniki transportnih storitev, po podatkih raziskave, v 98 % opravljajo drugo in ne transportno dejavnost, zaradi česar ne moremo govoriti o prisilnem samozaposlovanju temveč o zunanjem izvajanju dejavnosti.

4.5.3 Analiza odgovornosti naročnikov transportnih storitev za socialni damping v transportni panogi

Analiza odgovornosti naročnikov transportnih storitev je bila narejena z opazovalno študijo na borzi prevozov Timocom, pri čemer so bili upoštevani samo razpisani prevozi, kjer naročnik ponuja naklad za polno vozilo na relaciji Slovenija– Avstrija in obratno v časovnem obdobju med 13.2.2017 in 15.3.2017, cena pa je vnaprej določena in vidna na borzi. Rezultati so predstavljeni s pomočjo Slike 10, pri čemer so podatki o minimalnih, maksimalnih in povprečnih cenah za prevozeni kilometer pri transportnih podjetjih, ki še pokrije vse stroške, zbrani s pomočjo ankete med slovenskimi transportnimi podjetji.

Slika 10: Minimalne, povprečne in maksimalne cene po kilometru, ki še pokrivajo vse stroške, za relacijo Slovenija–Avstrija

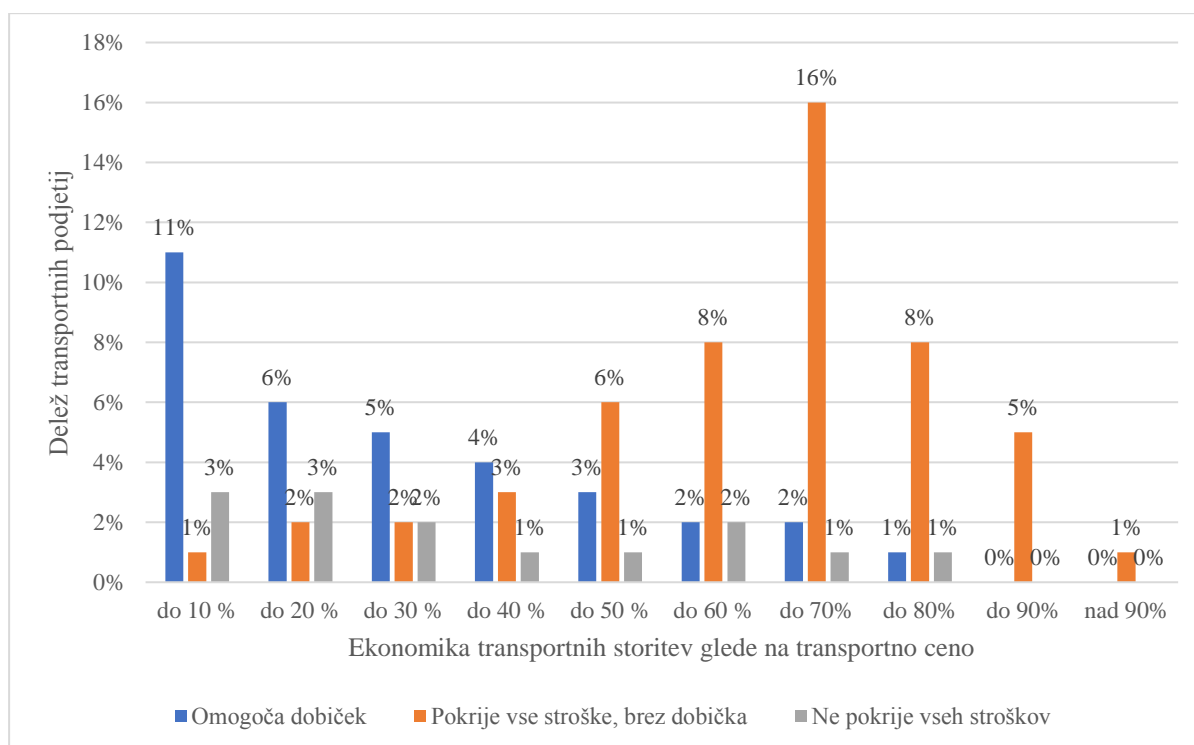


Opazovalna študija je nakazala, da kljub relativno izenačeni minimalni transportni ceni med slovenskimi in avstrijskimi naročniki transportnih storitev, v primeru povprečne in maksimalne cene prihaja do večjih odstopanj, ki nakazujejo, da slovenski naročniki v povprečju za transportno storitev plačajo več. Tako dobljene rezultate potrjujejo tudi rezultati pridobljeni s pomočjo ankete, ki cenovni damping v 64 % pripisujejo bogatejšim državam članicam.

Ne glede na predstavljene rezultate, je pri interpretaciji le-teh, potrebna določena previdnost. Na borzi prevozov TimoCom je dnevno objavljeno več tisoč prevozov, od tega jih je le majhen del objavljenih s ceno, po izkušnjah pa je ta predmet nadaljnjih pogajanj. Kljub temu, je na podlagi dobljenih rezultatov mogoče zaključiti, da poskušajo naročniki transportnih storitev plačati čim nižjo ceno, ki ne dosega vsakokrat lastne cene transportne storitve.

Z namenom potrditve, da tudi naročniki transportnih storitev nosijo svoj del odgovornosti za socialni damping, so bila transportna podjetja v anketi povprašana ali cena za transportno storitev krije lastno ceno le-te ter kolikšen delež tovrstnih storitev opravi. Rezultati so predstavljeni s pomočjo Slike 11.

Slika 11: Ekonomika transportnih storitev glede na transportno ceno, obseg poslovanja in delež transportnih podjetij, n = 209



Kot je razvidno s Slike 11, cena transportne storitve najpogosteje pokrije vse stroške, transportnemu podjetju pa ne prinese dobička, medtem ko sta krivulji dobička in izgube padajoči, delež tovrstnih transportnih storitev pa je, vsaj glede na izsledke ankete, zanemarljiv. S 1.1.2017 je v veljavo stopila avstrijska proti-dampinška zakonodaja, ki bi vsaj teoretično morala imeti pozitiven vpliv na ceno transportnih storitev, vendar transportna podjetja dvig cen navajajo zgolj v 8 %, medtem ko je cena padla kar v 21 %.

4.5.4 Analiza odgovornosti slovenskih državnih institucij in organov pregona za socialni damping v transportni panogi

Transportna podjetja so bila v anketi povprašana, kako ocenjujejo delo slovenskih organov pregona in inšpekcij, ki so pristojne za nadzor poslovanja transportnih podjetij. Kljub temu, da transportna podjetja delo slovenskih državnih institucij in organov pregona ocenjujejo kot dobro, ta ocena najverjetneje izhaja iz dejstva, da v podjetju nadzora še niso imeli. Kljub temu, so slovenska delovna sodišča 36 transportnim podjetjem od 105 toženih, v preteklosti že naložila plačilo premalo obračunanih osebnih dohodkov.

Rezultati ankete tudi sicer ne nakazujejo na odstopanja pogostosti in temeljitosti kontrol slovenskih organov pregona od pogostosti in temeljitosti kontrol organov pregona drugih držav članic. Pri tem pa so bile kontrole, vsaj do sedaj, osredotočene na preverjanje delovnega časa in obveznih počitkov voznikov, spoštovanje dovoljene teže vozila ter omejitve hitrosti, finančni pregled ter pregled dokumentacije o obliki zaposlitve voznikov pa transportna podjetja zanikajo.

4.6 Omejitve raziskave in priložnosti za prihodnje raziskovanje

Pri interpretaciji dobljenih rezultatov opazovalne študije je potrebna določena previdnost, saj so cene ponujenih transportov objavljene v manjšem deležu in ne dosegajo niti 10 % vseh objavljenih transportov. Prav tako prilagoditve v delu analize socialnega dampinga preko izkoriščevalskih praks samo nakazujejo na elemente socialnega dampinga, vzrok za prekoračitev dovoljenih delovnih ur ter posledično kaznovanje s strani uradnih oseb pa zaradi zaprtega tipa vprašanj ni znano.

Priložnosti za prihodnje raziskovanje zajemajo predvsem kompromisno rešitev, sprejeto na ravni Evropske komisije, ki za transportno panogo, vsaj po trenutno veljavnem predlogu, predvideva posebno obravnavo napotitve ter v povezavi z njo, kolizijo z Zakonom o čezmejnem izvajanju storitev, kakor tudi finančne posledice za slovenska transportna podjetja ob upoštevanju določil le-tega.

SKLEP

Socialni damping v transportni panogi je bil presojan preko postavljenih hipotez v uvodu, zato jih v nadaljevanju argumentirano potrjujem oz. zavračam po posamezni postavljeni hipotezi.

Prva postavljena hipoteza se je glasila, da se za transportno panogo se ne bi smela uporabljati Direktiva o napotnih delavcih, saj gre za nepravo napotitev. Rezultati, predstavljeni pod točko 4.5.1, omogočajo delno potrditev postavljene hipoteze, da se za transportno panogo ne bi smela uporabljati Direktiva o napotnih delavcih. Glede na elemente presojanja ali gre za pravo napotitev ali nepravo, ob upoštevanju značilnosti mednarodnega transporta, ki je v svojem bistvu mednarodni, države članice neupravičeno zahtevajo uporabo Direktive o napotnih delavcih za voznike v mednarodnem transportu. Kot prikazujejo rezultati, se za urejanje pogodbenih pravic in obveznosti med delodajalcem in delavcem, tudi v primeru voznikov, uporablja slovenska delovno pravna zakonodaja, prav tako se izplačujejo dodatki, kot so dnevnice in stroški nočitev, ki delavcem pripadajo skladno s slovensko zakonodajo v primeru službene poti v tujini. Večina pogodbenih razmerij, kakor tudi samo poslovanje transportnih podjetij v mednarodnem transportu, je urejeno z mednarodnimi konvencijami,

uredbami in direktivami, same transportne storitve pa so kratkotrajne narave in v povprečju trajajo zgolj 2 dni.

Vendar pa, potrditev hipoteze velja zgolj v primeru, ko mednarodni transport vključuje vsaj 2 državi članici, kar pomeni, da se tovor naklada v drugi državi članici kot se razklada in transportno podjetje ne opravlja kabotaže. V primeru kabotaž, transportno podjetje opravlja obdavčljivi promet v drugi državi članici, značilnosti izvajanja storitve pa so v samem bistvu primerljive z ostalimi storitvami za katere se uporablja Direktiva o napotnih delavcih, zaradi česar bi lahko s pomočjo pravila argumentum a simili ad simile, hipotezo zavrgli in potrdili upravičenost uporabe Direktive o napotnih delavcih tudi za voznike v mednarodnem transportu.

Druga postavljena hipoteza se je glasila, da način poslovanja slovenskih transportnih podjetij delno sovпада z elementi socialnega dampinga, in sicer preko nelojalne konkurence. Strogo gledano, lahko hipotezo potrdim. Transportna podjetja namreč v večini primerov voznike plačujejo glede na uspešnost, kar je glede na mnenje Komisije element socialnega dampinga. Vendar pa, v primeru slovenskih transportnih podjetij, tovrsten način obračunavanja osebnih dohodkov, voznikom zagotavlja višji osebni dohodek v primerjavi z osebnim dohodkom obračunanim v skladu z zakonodajo in kolektivno pogodbo, zakonitost pa je v svojih sodbah potrdilo tudi Višje delovno in socialno sodišče. Hipotezo prav tako lahko potrdim, v kolikor socialni damping presojava zgolj iz naslova bruto osebnega dohodka, vpliv izplačanih dnevnic na plačilo voznikov pa zanemarimo. Vendar davčne malverzacije, ki se jih transportna podjetja poslužujejo, niso v pristojnosti druge države članice, vozniki pa so, ob hkratnem upoštevanju neobdavčljivih elementov osebnega dohodka, v večini plačani v višini, ki je primerljiva z višino osebnih dohodkov voznikov zahodnih držav članic. Hipotezo, da so transportna podjetja odgovorna za socialni damping in sicer preko nelojalne konkurence, zato argumentirano zavračam. Raziskava prav tako ni potrdila, da bi bila transportna podjetja odgovorna za socialni damping iz naslova nezakonitih praks. Kljub temu, transportna podjetja nosijo del odgovornosti za socialni damping, in so, saj vsaj glede na korigirane rezultate, odgovorna za socialni damping preko izkoriščevalskih praks.

Tretja postavljena hipoteza se je glasila, da del odgovornosti za socialni damping, poleg transportnih podjetij, nosijo tudi naročniki transportnih storitev ter pristojne državne institucije. Glede na rezultate analize, ima večina transportnih podjetij, ki so sodelovala v raziskavi, zgolj 1 zaposlenega voznika, v 70 % pa je njihovo poslovanje odvisno od 1 naročnika, za katerega opravijo več kot 80 % vseh transportnih storitev. Glede na dovoljen delovni čas voznikov, lahko predpostavimo, da v primeru 4 tedenskega delovnega časa z dovoljenim obsegom delovnih ur, naročniki tovrstnih transportnih storitev, zavestno kršijo delovno pravno zakonodajo, saj med pogodbenima strankama obstajajo elementi delovnega razmerja. Nadaljnje, zaradi pomanjkanja kolektivne pogodbe za transportno panogo, primerno izplačilo osebnega dohodka ni zagotovljeno, kar sicer deloma korigirajo delovna sodišča v primeru tožbe, vendar pa se postavlja vprašanje, kolikšen delež prenizkega

izplačila osebnega dohodka bi bil ugotovljen, v kolikor ugotovitev ne bi bila odvisna zgolj od tožbe voznika. Prav tako je opazovalna študija, katere rezultati so bili navzkrižno preverjeni s pomočjo ankete, nakazala, da poslovanje naročnikov transportnih storitev, v določenih primerih, meji na cenovni damping, ki pa ga nihče ne nadzira ali korigira stanje na trgu. Hipotezo, z zgoraj navedenimi utemeljitvami, v celoti potrjujem, večji del odgovornosti pa pripisujem pristojnim državnim institucijam, ki s svojo neaktivnostjo dopuščajo določene poslovne prakse naročnikov transportnih storitev.

Kot lahko vidimo iz rezultatov raziskave, socialni damping ni enoplasten problem in ga je kot takega nujno potrebno navezati tudi na cenovni damping, kakor tudi na zunanje izvajanje dejavnosti in pomanjkljiv nadzor pristojnih institucij. Kar pa od Slovenije žal ni mogoče pričakovati, saj je namesto aktivnega sodelovanja pri reševanju problematike socialnega in cenovnega dampinga v transportni panogi, ter zaščiti slovenskih avtoprevoznikov na ravni EU, s sprejemom Zakona o čezmejnem izvajanju storitev, svojo odgovornost in suverenost raje preložila na druge države članice.

LITERATURA IN VIRI

1. All Trucking. (b.l.). *Truck Driving Per Mile Salary*. Najdeno 5. februarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.alltrucking.com/faq/per-mile-trucking-salary/>
2. Bernaciak, M. (2014, 21. oktober). Social dumping and the EU integration process. *ETUI working paper*. Najdeno 1. februarja 2017 na spletnem naslovu https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2512684
3. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, & Bauarbeiter-Urlaubs- und Abfertigungskasse BUAK. (b.l.). *Minimalna plača*. Najdeno 28. januarja 2017 na spletnem naslovu http://www.entsendeplattform.at/cms/Z04/Z04_35.2/minimalna-placa
4. Campbell, J. L. (2007). Why would corporations behave in socially responsible ways? an institutional theory of corporate social responsibility. *Academy of Management Review*, 32(3), 946–967.
5. Committee on transport and tourism. (2016). *Opinion of the Committee on Transport and Tourism for the Committee on Employment and Social Affairs on social dumping in the European Union (2015/2255(INI))*. Najdeno 15. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+REPORT+A8-2016-0255+0+DOC+XML+V0//EN#title3>
6. Davies, B. R., & Vadlamannati, K. C. (2013). A race to the bottom in labor standards? An empirical investigation. *Journal of Development Economics*, 103, 1–14.
7. European Commission. (2015). *Parliamentary questions*. Najdeno 11. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.europarl.europa.eu/sides/getAllAnswers.do?reference=E-2015-008441&language=EN>
8. European Commission. (2016). *Proposal for a Directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 96/71/EC of the European Parliament and of the Council of 16 December 1996 concerning the posting of workers in the framework of the provision of services*. Najdeno 12. februarja 2017 na spletnem naslovu <http://ec.europa.eu/social/main.jsp?langId=en&catId=89&newsId=2488&furtherNews=yes>
9. European Federation of Building and Woodworkers. (b.l.). *Slovenian letterbox companies and workers exploitation*. Najdeno 29. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.stopsocialdumping.eu/case/674>
10. European Parliament. (2016a). *Tackling social dumping: MEPs call for fair wages and social justice for workers*. Najdeno 15. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.europarl.europa.eu/news/en/news-room/20160916STO43171/social-dumping-meps-call-for-fair-wages-and-social-justice-for-workers>
11. European Parliament. (2016b). *European Parliament resolution of 14 September 2016 on social dumping in the European Union (2015/2255(INI))*. Najdeno 16. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=-//EP//TEXT+TA+P8-TA-2016-0346+0+DOC+XML+V0//EN>

12. Eurostat. (2016). *Labour cost levels by NACE Rev. 2 activity*. Najdeno 31. januarja 2017 na spletnem naslovu http://appsso.eurostat.ec.europa.eu/nui/show.do?dataset=lc_lci_lev&lang=en
13. Evropska komisija. (2014). *Poročilo komisije Evropskemu parlamentu in Svetu o stanju na trgu cestnega prevoza v Uniji (COM(2014) 222 final)*. Najdeno 21. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:52014DC0222&from=EN>
14. Evropska unija. (2012). *Prečiščena različica Pogodbe o delovanju Evropske unije*. Luksemburg: Uradni list Evropske unije C 326.
15. Evropski parlament in Svet. (1997). *Direktiva Evropskega parlamenta in Sveta 96/71/ES z dne 16. decembra 1996 o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev*. Najdeno 22. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:31996L0071&from=en>
16. Evropski parlament in Svet. (2002). *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*. Najdeno 22. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002L0015&from=SL>
17. Evropski parlament in Svet. (2006). *Uredba (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) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85*. Najdeno 22. januarja 2017 na spletnem naslovu http://eur-lex.europa.eu/resource.html?uri=cellar:5cf5ebde-d494-40eb-86a7-2131294ccbd9.0019.02/DOC_1&format=PDF
18. Evropski parlament in Svet. (2008). *Uredba (ES) št. 593/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. junija 2008 o pravu, ki se uporablja za pogodbeno obligacijska razmerja (Rim I)*. Najdeno 16. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32008R0593&from=SL>
19. Evropski parlament in Svet. (2014). *Direktiva 2014/67/EU Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. maja 2014 o izvrševanju Direktive 96/71/ES o napotitvi delavcev na delo v okviru opravljanja storitev in spremembi Uredbe (EU) št. 1024/2012 o upravnem sodelovanju prek informacijskega sistema za notranji trg (uredba IMI)*. Najdeno 21. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/SL/TXT/PDF/?uri=CELEX:32014L0067&from=EN>
20. Juncker, J. (2014, 15. julij). A New Start for Europe: My Agenda for Jobs, Growth, Fairness and Democratic Change. *European Commission*. Najdeno 15. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.eesc.europa.eu/resources/docs/jean-claude-juncker---political-guidelines.pdf>
21. Kepes, S., Delery, J., & Gupta, N. (2009). Contingencies in the effects of pay range on organizational effectiveness. *Personnel Psychology*, 62(3), 497–531.
22. Kocbek, N. Š. (2015, 7. januar). 12 centov na kilometer, 2,5 evra dnevnice, pritiski delodajalca. Takšen je delovnik slovenskega šoferja. *24ur.com*. Najdeno 28. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.24ur.com/novice/slovenija/12-centov-na>

kilometer-2-5-evra-dnevnice-pritiski-delodajalca-to-je-delovnik-povprecnega-soferja.html

23. Lee, D., & Saez, E. (2012). Optimal minimum wage policy in competitive labor markets. *Journal of Public Economics*, 96(9/10), 739–749.
24. Lindstrom, N. (2010). Service Liberalization in the Enlarged EU: A Race to the Bottom or the Emergence of Transnational Political Conflict? *JCMS: Journal of Common Market Studies*, 48(5), 1307–1327.
25. Martin, J. (2012). Markups, quality, and transport costs. *European Economic Review*, 56(4), 777–791.
26. Ministrstvo za delo, družino, socialne zadeve in enake možnosti. (b.l.). *Minimalna plača*. Najdeno 29. januarja 2017 na spletnem naslovu http://www.mdds.gov.si/si/delovna_podrocja/delovna_razmerja_in_pravice_iz_dela/socialno_partnerstvo/minimalna_placa/
27. Olney, W.W. (2013). A race to the bottom? Employment protection and foreign direct investment. *Journal of International Economics*, 91(2), 191–203.
28. Österreichischer Gewerkschaftsbund. (2016). *Kollektivvertrag für das Güterbeförderungsgewerbe*. Najdeno 29. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.kollektivvertrag.at/kv/gueterbefoerderungsgewerbe-arb/gueterbefoerderungsgewerbe-rahmen/4207253>
29. Quairel-Lanoizelee, F. (2016). Are competition and corporate social responsibility compatible? The myth of sustainable competitive advantage. *Society and Business Review*, 11(2), 130–154.
30. Schulten, T. (2012). European minimum wage policy: A concept for wage-led growth and fair wages in Europe. *International Journal of Labour Research*, 4(1), 85–104.
31. Sindikat poklicnih voznikov Slovenije. (b.l.). *O nas*. Najdeno 28. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.sindikatroznikov.si/predstavitev/o-nas/>
32. Statistični urad Republike Slovenije. (2016). *Stopnja tveganja revščine v letu 2015 nekoliko nižja (14,3 %), dohodki gospodinjstev višji*. Najdeno 29. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.stat.si/StatWeb/prikazinovico?id=6070&idp=10&headerbar=8>
33. Statistični urad Republike Slovenije. (b.l.). *Indeksi cen življenjskih potrebščin in letne stopnje rasti cen po skupinah COICOP/HICP, Slovenija, letno*. Najdeno 28. januarja 2017 na spletnem naslovu http://pxweb.stat.si/pxweb/Dialog/varval.asp?ma=0400615S&ti=&path=../Database/Ekonomsko/04_cene/04006_ICZP/&lang=2
34. The World Bank. (b.l.). *GDP per capita, PPP (current international \$)*. Najdeno 31. januarja 2017 na spletnem naslovu <http://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.PCAP.PP.CD?view=chart>
35. Višje delovno in socialno sodišče. (2013). *VDSS sodba in sklep Pdp 938/2013*. Najdeno 5. februarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113071153&database%5BSOVS%5D=SOVS&database%5BIESP%5D=IESP&database%5BVDSS%5D=VDSS&database%5BUP>

RS%5D=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&rowsPerPage=20&moreLikeThis=1&id=doc_2012032113061004

36. Višje delovno in socialno sodišče. (2014a). *VDSS sodba Pdp 91/2014*. Najdeno 12. februarja 2017 na spletnem naslovu <http://www.sodisce.si/vdss/odlocitve/2012032113071166/>
37. Višje delovno in socialno sodišče. (2014b). *VDSS sodba in sklep Pdp 640/2014*. Najdeno 12. februarja 2017 na spletnem naslovu http://www.sodnapraksa.si/?q=id:2012032113056644&database%5BISOVS%5D=SOVS&database%5BIESP%5D=IESP&database%5BVDSS%5D=VDSS&database%5BUPRS%5D=UPRS&_submit=i%C5%A1%C4%8Di&page=0&rowsPerPage=20&moreLikeThis=1&id=doc_2012032113077199
38. Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih. *Uradni list RS št. 45/2016-UPB7, 62/2016 popr.*
39. Zakon o delovnih razmerjih. *Uradni list RS št. 21/2013, 78/2013 popr., 47/2015-ZZSDT, 33/2016-PZ-F, 52/2016.*
40. Zakon o minimalni plači. *Uradni list RS št. 13/2010, 92/2015.*
41. Združenje delodajalcev obrti in podjetnikov Slovenije GIZ, & Sindikat obrti in podjetništva Slovenije. (2013). *Kolektivna pogodba za obrt in podjetništvo*. Ljubljana: *Uradni list RS št. 92/2013, 28/2015, 82/2016.*

PRILOGA

PRILOGA 1: Anketa za transportna podjetja

V nadaljevanju so zastavljena vprašanja, ki mi bodo pomagala pri naslednjih analizah:

- ali se direktiva o napotениh delavcih upravičeno uporablja za voznike v mednarodnem transportu
- ali v transportni panogi obstajajo elementi socialnega dampinga
- kdo nosi odgovornost za socialni damping.

Na začetku ankete Vas prosim, da vpišete e-mail naslov, ki služi zgolj temu, da imam pregled na tem, kdo je anketo že izpolnil. Vsi podatki bodo v diplomski nalogi predstavljeni sumarno in v nobenem primeru ne bodo razkriti podatki o podjetjih, ki so v anketi sodelovala, zato Vas prosim, da na vprašanja odgovarjate karseda pošteno na podlagi najboljših ocen.

1. E-mail naslov: _____

2. Št. zaposlenih voznikov: _____

3. Ali vršite mednarodni transport

- Da
- Ne

4. Ali večino transportnih storitev opravite za enega naročnika (več kot 80 %):

- Da
- Ne

5. V kolikor ste na prejšnje vprašanje odgovorili DA, prosim označite katero dejavnost opravlja vaš naročnik

- Dejavnost cestnega tovornega prometa
- Drugo dejavnost

6. Povprečna starost voznikov: _____

7. Povprečna delovna doba voznikov (skupna): _____

8. Povprečna delovna doba voznikov (pri vas): _____

9. Karakteristike vozila (osi, teža):

- Največja dovoljena masa vozila do 3,5 t
- Največja dovoljena masa vozila nad 3,5 t; do 3 osi

- Največja dovoljena masa vozila nad 3,5 t; več kot 3 osi

10. Država, kjer ima podjetje sedež oz. poslovne prostore, plačuje davke in prispevke ter ima dovoljenje za obratovanje

11. Ali imate podjetje registrirano tudi v kateri drugi državi članici? Velja tudi predstavništvo oz. pooblastitev drugega podjetja za zastopanje

- Da
- Ne

12. Če ste na zadnje vprašanje odgovorili z NE, vas prosim, da navedete najpomembnejše razloge, da imate v tujini registrirano podjetje oz. predstavništvo

13. Ali v tej državi članici plačujete tudi davke in prispevke

- Da
- Ne

14. Država, kjer se delavce zaposli ter pravo, ki se pri pogodbi o zaposlitvi uporablja.

Prosim, da pri odgovarjanju upoštevate samo pravo, kot je navedeno v pogodbi o zaposlitvi v slovenskem jeziku. Npr. če imate zaradi avstrijske zakonodaje sklenjen aneks k pogodbi o zaposlitvi in se ta sklicuje na avstrijsko zakonodajo, pogodba o zaposlitvi pa ga v nobeni točki ne omenja oz nanj ne napotuje, avstrijskega prava NE navajajte

15. Pravo, ki se uporablja pri urejanju pravic in obveznosti delavcev.

Prosim, da pri odgovarjanju upoštevate vse zakonske predpise, ki jih pri urejanju pravic in obveznosti delavcev spoštujete, ne glede na to, ali so v pogodbi o zaposlitvi zapisani ali ne. Npr. če imate zaradi avstrijske zakonodaje sklenjen aneks k pogodbi o zaposlitvi in se ta sklicuje na avstrijsko zakonodajo, avstrijsko pravo navedite tukaj

16. Ali tuja zakonodaja dejansko ureja pravice in obveznosti delavcev ali jo navajate zgolj v izogib kaznim

Na vprašanje odgovorite zgolj v primeru, da ste pri prejšnjem vprašanju poleg slovenske zakonodaje navedli tudi zakonodajo druge države članice. Mednarodno pravo ki ureja delovni čas in počitke pri tem ne upoštevajte

- Pogodbe in aneksi ki se sklicujejo na tujo zakonodajo dejansko urejajo pravice in obveznosti delavcev
- Pogodbe in aneksi ki se sklicujejo na tujo zakonodajo so sklenjeni v izogib kaznim

17. Pravo, ki se uporablja za sklepanje pogodb s poslovnimi partnerji

18. Obseg prometa po državah članicah po namembni državi (izražen v %, upoštevajte samo države članice, v katerih ustvarite več kot 30 % prometa)

Prosim, da vsako državo članico vpišete v ločeno vrstico in poleg ocenjen procent ustvarjenega prometa

19. Ali izvajate kabotažo

- Da
- Ne

20. V katerih državah članicah izvajate kabotažo in v kolikšnem obsegu glede na celotne prihodke

Prosim, da vsako državo vpišete v svojo vrstico, poleg pa ocenjen delež

21. Kako pogosto izvajate kabotažo po posamezni državi članici

Upoštevajte prosim povprečno št. kabotaž na mesec po vozniku

22. Koliko časa traja povprečni transport (čas odhoda iz Slovenije do povratka v Slovenijo)

Prosim, da povprečno trajanje transporta podate v dneh

23. Ali so vozniki za tedenski počitek v Sloveniji

Prosim upoštevajte povprečje za 4 tedensko obdobje

- Da - vedno
- Da - vsakih 14 dni

- Da - vsakih 21 dni
- Ne, tedenski počitek imajo v tujini

24. Nadomestila, ki jih delavec prejme za čas napotitve (ustrezno označi)

- Potni stroški
- Stroški za nastanitev
- Dnevnice
- Drugo

25. V kateri državi voznik običajno izpolnjuje svoje pogodbene obveznosti

- Slovenija
- V drugi državi članici

26. Mesečna pogostost ponavljanja (kolikokrat na mesec voznik zapusti Slovenijo)

27. Ali imate za transportne storitve s pogodbenimi partnerji sklenjene pogodbe o linijskem prevozu

Linijski prevoz v tem kontekstu predstavlja transportno storitev od točke A do točke B in povratno nazaj od točke B do točke A - v tem primeru je za nakladanje tovornega vozila odgovoren vaš pogodbeni partner

- Da
- Ne

28. Povprečen mesečni strošek plač za voznike

Prosim, upoštevajte mesečno obveznost 160 ur oz 20 delovnih dni

29. Povprečna mesečna bruto plača voznika

Prosim, upoštevajte mesečno obveznost 160 ur oz 20 delovnih dni

30. Povprečno mesečno izplačilo dnevnic

Prosim, upoštevajte mesečno obveznost 160 ur oz 20 delovnih dni

31. Kakšna bi morala biti povprečna višina bruto plače voznika, v primeru, da bi jo obračunali skladno z zakonodajo države, v katero so vozniki napoteni?

Napišite povprečno bruto plačo, ki bi jo voznik moral dobiti v primeru, da bi plače obračunali skladno z avstrijsko, nemško, francosko, itd zakonodajo, pri tem pa upoštevajte zahteve vseh držav članic, ki so sprejele zakonodajo o minimalni plači. Ob tem prosim upoštevajte mesečno obveznost 160 ur oz 20 delovnih dni

32. Koliko dni povprečno vozniki preživijo v tujini

Prosim, upoštevajte mesečno obveznost 160 ur oz 20 delovnih dni

33. Delež delovnih ur, ki jih voznik opravi, po posamezni državi članici

Prosim, da vsako država članico vpišete v ločeno vrstico in poleg pripadajoč delež ur

34. Ali plače obračunavate na podlagi opravljenih ur

- Da - vse kot so zabeležene na voznikovi kartici
- Da - pripadajoč mesečni fond (npr. 160h za 20 delovnih dni) Ne, tovrstno plačilo zgolj prikažemo na plačilnih listah
- Ne, tovrstno plačilo zgolj prikažemo na plačilnih listah

35. Ali plače obračunavate na podlagi uspešnosti voznika (km, N/R, vikendi)

- Da - v celoti
- Delno, kot stimulacijo
- Ne

36. Povprečno število mesečnih delovnih ur

Prosim, upoštevajte obdobje 4 tednov

37. Povprečno število mesečnih nadur

Prosim, upoštevajte obdobje 4 tednov

38. Povprečno število mesečnih ur dela v nedeljo in na praznike

Prosim, upoštevajte obdobje 4 tednov

39. Povprečno število mesečnih nočnih ur dela

Prosim, upoštevajte obdobje 4 tednov

40. Koliko ur dela vozniki opravijo na način, da ni nikjer zabeleženo

Upoštevajte povprečen mesečni fond za obdobje 4 tednov

41. Koliko ur vozniki opravijo in označijo na voznikovi kartici pa jih ne bi smeli - npr. skrajšan delovni čas zaradi nočnega dela

42. Ali tako opravljeno delo kljub temu plačate

- Da
- Ne
- Ne želim odgovoriti

43. Ali tako opravljeno delo prikažete v fondu ur na plačilni listi

- Da
- Ne

44. Povprečno mesečno število ur ko je voznik v pripravljenosti:

45. Ali imate v tujini ustanovljeno še kakšno podjetje

- Da
- Ne

46. Ali vaš kapital prihaja iz tujine

- Da - v celoti
- Da - delno
- Ne

47. V kolikor ste na prejšnja vprašanja odgovorili z DA, prosimo navedite vsaj najpomembnejši razlog za takšno odločitev

48. Ali so vozniki kdaj prisiljeni prekoračiti dovoljeni delovni čas

- Da
- Ne
- Ne želim odgovoriti

49. Ali ste kdaj oz še manipulirate s tahografom

- Da
- Ne
- Ne želim odgovoriti

50. Ali vozniki kdaj opravljajo dela pri tem pa delovnega časa ne označijo na voznikovi kartici

- Da
- Ne
- Ne želim odgovoriti

51. Ali se vam je kdaj zaposleni uprl, da delo brez da bi bilo zavedeno ne bo opravljal

- Da
- Ne
- Ne želim odgovoriti

52. Ali čas, ki ga zaposleni porabi za vožnjo na in z dela upoštevate kot drugo delo ali kot del obveznega počitka?

- Kot čas počitka
- Kot čas drugega dela

53. Koliko ur vozniki v povprečju potrebujejo za prihod na delo v obdobju 4 tednov
Prosim upoštevajte povprečje na voznika

54. Ali je vaš voznik že kdaj dobil kazen za prekoračitev delovnega časa (ne glede na to policija katere države članice ga je ustavila)

- Da
- Ne
- Ne želim odgovoriti

55. Povprečni stroški na km za transport na relaciji SI - A (ob upoštevanju nove A zakonodaje o napotnih delavcih in socialnem dampingu)

56. V koliko % cena za transportno storitev:

Upoštevajte prosim razrede do 10 %, do 20 %, do 30 %, do 40 %, do 50 %, do 60 %, do 70 %, do 80 % , do 90 % in nad 90 %

Omogoča dobiček: _____

Pokrije vse stroške, brez dobička: _____

Ner pokrije vseh stroškov: _____

57. Ali se je transportna cena s sprejetjem avstrijske proti-dampinške zakonodaje spremenila

- Da - cena je narasla
- Da - cena se je znižala
- Ne - cena je ostala nespremenjena

58. Ali med naročniki obstaja razlika v plačilu za opravljeno storitev glede na to iz katere države prihaja naročnik

- Da, pri vseh naročnikih
- Da, pri naročnikih iz revnejših držav članic
- Da, pri naročnikih iz bogatejših držav članic Ne

59. Koliko kilometrov ste sumarno z vsemi vozili prevozili v preteklem letu

60. V katerih 3 državah članicah ste prevozili največ kilometrov

61. Koliko kontrol s strani policije ste imeli v zadnjem letu

62. Kaj so organi pregona med kontrolo preverjali

63. Ali se kontrola organov pregona razlikuje glede na to katera država članice opravlja kontrolo

- Da
- Ne

64. V kolikšnem deležu je bila ugotovljena kršitev zakonsko dovoljenega delovnega časa

65. Ali ste kdaj dobili kazen zaradi uporabe "magneta"

- Da
- Ne

66. Ali so organi pregona preverjali tudi plačilne liste voznikov in ostalo dokumentacijo

- Da
- Ne

67. Katera država članica ima po vašem mnenju najpogosteje kontrole

68. Katera država članica ima po vašem mnenju najredkeje kontrole

69. Ali ste v podjetju kdaj imeli prometnega inšpektorja ali inšpektorja za delo?

- Da
- Ne

70. Če ste na prejšnje vprašanje odgovorili z DA, ali vam je napisal kazen

- Da
- Ne

71. Ali vas je zaposleni kdaj tožil in v tožbi zahteval dodatno plačilo

- Da
- Ne

72. Če ste na prejšnje vprašanje odgovorili z DA, ali je zaposleni tožbo dobil

- Da
- Ne

73. Ali se vam zdi da slovenski organi pregona ter inšpekcije dobro opravljajo svoje delo

- Da
- Ne