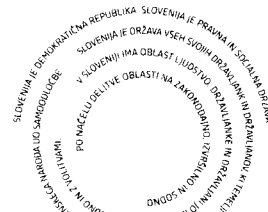




REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI ZBOR

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 94 00, f: 01 478 98 45, e: gp@dz-rs.si, www.dz-rs.si



Državni zbor Republike Slovenije
Skupina poslank in poslancev
(prvopodpisani Miha Kordiš)

Ljubljana, 9. februar 2017

DRŽAVNI ZBOR REPUBLIKE SLOVENIJE

Prejeto:	09 -02- 2017	
Šifra:	326-07/17-10/1	
Povezava:		
EPA:	1760-VII	EU:
Sign. zn.:		
Kratika:		

Na podlagi 88. člena Ustave Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97, 66/00, 24/03, 69/04, 68/06, 47/13 in 47/13), 19. člena Zakona o poslancih (Uradni list RS, št. 112/05 - uradno prečiščeno besedilo, 20/06 - ZNOJF-1 in 109/08, 39/11 in 48/12) in 114. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 92/07 - uradno prečiščeno besedilo, 105/10 in 80/13) vlagamo spodaj podpisana poslanka in poslanci

**PREDLOG ZAKONA O SPREMEMBAH IN DOPOLNITVAH ZAKONA O PREVOZIH
V CESTNEM PROMETU**

ki vam ga pošiljamo v obravnavo in sprejem po skrajšanem postopku na podlagi 142. člena Poslovnika Državnega zbora Republike Slovenije.

Na sejah Državnega zbora in na sejah matičnega delovnega telesa bo v imenu predlagateljev sodeloval Miha Kordiš.

Priloga:

- Predlog Zakona
- Podpisi poslank in poslancev

PREDLOG ZAKONA O DOPOLNITVAH ZAKONA O PREVOZIH V CESTNEM PROMETU

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

Negotove, kratkotrajne, začasne, občasne in načeloma slabo plačane delovne aktivnosti, postajajo vse pogostejša in vse bolj uveljavljena oblika dela, ki se jo poslužujejo delodajalci pri nas in v svetu. Prekarno delo zaradi svoje cenovne ugodnosti in fleksibilnosti delovne sile predstavlja nelojalno konkurenco klasičnim oblikam delovnih razmerij za določen in nedoločen čas. Gre za socialni damping, ko je ena skupina delavcev primorana delati več, za slabše plačilo in v slabših delovnih pogojih. Inšpekcijski nadzor nad prekarnimi oblikami dela je otežen, sankcije za delodajalce, ki kljub obstoju vseh elementov delovnega razmerja delavcem ne ponudijo pogodbe o sklenitvi delovnega razmerja za določen ali nedoločen čas, pa so pre nizke, da bi imele kakršenkoli odvračalen efekt. Prekarizacija, kot eden izmed obrazov porasta atipičnih oblik dela, prinaša predvsem negativne posledice in to tako na mikro kot na makro ravni. Na mikro ravni govorimo o negativnih učinkih prekarizacije kot odsotnosti minimalne pravne, ekonomske in socialne varnosti delavcev. Na makro ravni pa gre za učinke prekarizacije na obstoj in vzdrževanje sistemov socialne varnosti ter davčno politiko.

Zakon o delovnih razmerjih v drugem odstavku 13. člena določa (uporaba splošnih pravil civilnega prava), da, če obstajajo elementi delovnega razmerja, se delo ne sme opravljati na podlagi pogodb civilnega prava, razen v primerih, ki jih določa zakon. Zakon v 18. členu (domneva obstoja delovnega razmerja) tudi določa, da se v primeru spora o obstoju delovnega razmerja med delavcem in delodajalcem domneva, da delovno razmerje obstaja, če obstajajo elementi delovnega razmerja.

Zakon o delovnih razmerjih ureja torej samo delovna razmerja in ne tudi drugih pogodbenih razmerij med osebami, ki opravljajo delo, in osebami, za katere se to delo opravlja. V primeru nekaterih kategorij oseb, ki delo opravljajo na podlagi drugih pogodb (na primer na podlagi pogodbe o opravljanju občasnega in začasnega dela upokojujencev, na podlagi študentske napotnice) zakon sicer določa, da se za te osebe uporabljajo nekatere določbe Zakona o delovnih razmerjih, a gre le za nekaj točno navedenih varstvenih določb, sicer pa zanje delovna zakonodaja ne velja.

Oseba, ki opravlja delo na podlagi pogodbe o delu, sklenjene po določbah Obligacijskega zakonika, tako ni upravičena do pravic, ki jih določa Zakon o delovnih razmerjih. Tej osebi pripadajo takšne pravice, kot si jih dogovori s pogodbo o delu. Glede vprašanj, ki jih pogodbeni stranki izrecno ne uredita v pogodbi, pa se uporablja Obligacijski zakonik. Navedeno velja le, če gre za dejansko opravljanje dela v skladu s pogodbo o delu. Če pa se kljub sklenjeni pogodbi o delu, delo opravlja na tak način, da so podani elementi delovnega razmerja (prikrito delovno razmerje), se v primeru dokazanih elementov delovnega razmerja oseba šteje za delavca in zanj velja delovno pravo v celoti.

Če oseba na trgu deluje kot samostojni podjetnik, opravlja delo za naročnike na podlagi pogodb civilnega oziroma gospodarskega prava. V takšni pogodbi se pogodbeni stranki dogovorita o pravicah in obveznostih, poleg tega pa zanju velja tudi Obligacijski

zakonik. Ker gre praviloma za samostojno, neodvisno opravljanje dela, za takšno osebo (samostojnega podjetnika) Zakon o delovnih razmerjih praviloma ne velja.

Drugače pa je v primeru, če je v pogodbenem razmerju med naročnikom in samostojnim podjetnikom mogoče prepoznati elemente delovnega razmerja, če torej oseba, ki je samostojni podjetnik, dejansko delo opravlja za naročnika na tak način, kot če bi bila delavec (v razmerju podrejenosti oziroma osebne odvisnosti). V tem primeru lahko ta oseba dokazuje obstoj elementov delovnega razmerja in v primeru, da jih uspe dokazati, se ji prizna status delavca, s tem pa tudi delovno-pravno varstvo. Dejstvo pa ostaja, da v veliki večini primerov do tega ne pride, ampak pride zgolj do prepovedi dela delavcu, ki je delo z elementi delovnega razmerja opravljal.

Med področji, kjer je razrast prekarne delo očitnejša so prevozi v cestnem prometu. Škodljive posledice takšnih trendov zaposlovanja pri prevoznikih, tj. pravnih ali fizičnih osebah, ki imajo licenco za prevoz blaga in/ali oseb v cestnem prometu, imajo neposreden vpliv na varnost v cestnem prometu. Slabi in negotovi delovni pogoji, stres, otežen nadzor pristojnih služb in organov ter pritiski delodajalcev po čim večjem obsegu opravljenih delovnih ur vodijo v slabšo zbranost voznikov na cesti, kar v nevarnost spravlja tako njih same, kot njihove potnike in ostale udeležence v cestnem prometu.

Razmere so še toliko slabše pri prevozih za katere ne velja 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) št. 3821/85 in (ES) št. 2135/98 ter razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3820/85 (v nadaljevanju Uredba (ES) 561/2006) in Uredbe (EU) št. 165/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. februarja 2014 o tahografih v cestnem prometu, razveljavitvi Uredbe Sveta (EGS) št. 3821/85 o tahografu (nadzorni napravi) v cestnem prometu in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom (v nadaljevanju Uredba (ES) 165/2014). Skladno z določili teh dveh uredb tahografov ni potrebno vgrajevati v vozila, ki se uporabljajo za cestni prevoz blaga kjer največja dovoljena masa vozil, skupaj s kakršnim koli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 3,5 tone, in za prevoz potnikov z vozili, ki so zaradi svoje konstrukcije ali stalne opreme primerna za prevoz več kot devetih oseb, skupaj z voznikom, in so temu tudi namenjena. Za vsa vozila, ki ne spadajo pod te določbe vgradnja tahografa ni obvezna, kar omogoča goljufije pri beleženju delovnih ur in obveznih počitkov voznikov teh vozil, kot so določene z Zakonom o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (Uradni list RS, št. 45/16 – uradno prečiščeno besedilo in 62/16 – popr.). Po določbah slednjega se namreč delovni teden poveča na največ 60 ur, če se v teku štirih mesecev ne presega tedenskega povprečja 48 ur. Vozniki morajo imeti najkasneje po šestih urah neprekinjenega dela odmor, ki traja najmanj 30 minut, če skupno število do tedaj opravljenih delovnih ur znaša med šest in devet ur, ter z odmorom najmanj 45 minut, če skupno število delovnih ur znaša več kot devet ur. Stvari so najbolj problematične pri voznikih avtotaksi služb in izvenlinijskih prevoznikov, ki so primorani delati več kot je dovoljeno. Ker vozila, s katerimi opravljajo prevoze, niso opremljena s tahografi, delo pa so primorani opravljati v prekarni obliki zaposlitve, je nadzor nad njihovim delom praktično nemogoč. Predlog zakona zato uvaja obvezno vgradnjo tahografov v vsa vozila, ki se v cestnem prevozu uporabljajo za komercialni prevoz oseb in blaga.

Pred sprejetjem Zakona o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu – ZPCP-2F (Uradni list RS, št. 92/15) so morali imeti vozniki avtobusov in vozil, ki opravljajo stalne izvenlinijske prevoze, ter vozniki avtotaksi vozil pri sebi vedno

pogodbo o zaposlitvi. S tem je bila tem voznikom omogočena minimalna socialna varnost, lažji pa je bil tudi nadzor s strani delovne inšpekcije. Predlog zakona to določbo ponovno uvaja in jo širi na vse voznike vozil, ki se uporabljajo za prevoz blaga in oseb v cestnem prevozu.

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

Cilj predloga zakona je zagotoviti varno zaposlitev za vse voznike, ki opravljajo prevoze v cestnem prometu, in obvezna vgraditev tahografa v vsa vozila, ki se uporabljajo za prevoze v cestnem prometu. Obvezna zaposlitev voznikov za določen ali nedoločen čas se uvaja z določbo, da mora imeti voznik domačega prevoznika med vožnjo v vozilu pri sebi tudi pogodbo o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas. Redna zaposlitev voznikov bo povečala njihovo socialno varnost in omogočila lažji nadzor s strani delovne inšpekcije. Obvezna vgradnja tahografa pa bo onemogočila goljufije povezane v zvezi z beleženjem obsega delovnih ur preživetih na cesti. S tem bodo izboljšani delovni pogoji voznikov, večja pa bo tudi varnost v cestnem prometu. S tema dvema spremembama zakona se zasleduje načelo pravne in socialne države določenih z Ustavo Republike Slovenije (Uradni list RS, št. 33/91-I, 42/97 – UZS68, 66/00 – UZ80, 24/03 – UZ3a, 47, 68, 69/04 – UZ14, 69/04 – UZ43, 69/04 – UZ50, 68/06 – UZ121,140,143, 47/13 – UZ148, 47/13 – UZ90,97,99 in 75/16 – UZ70a) .

3. PRILAGOJENOST UREDITVE PRAVU EU IN PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH

3.1 Prilagojenost ureditve pravnemu redu Evropske unije

Uredba (ES) 561/2006 o usklajevanju določene socialne zakonodaje v zvezi s cestnim prometom določa pravila o času vožnje, odmorih in času počitka za voznike, ki opravljajo prevoz blaga in potnikov po cesti, pravila za uskladitev pogojev konkurence med vrstami prevoza v notranjem prometu, zlasti glede na cestni sektor, ter za izboljšanje pogojev dela in varnosti v cestnem prometu.

Uredba (ES) 561/2006 se uporablja za prevoz po cesti (2. člen):

- blaga, kjer največja dovoljena masa vozil, skupaj s kakršnimkoli priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 3,5 tone; ali
- potnikov z vozili, ki so zaradi svoje konstrukcije ali stalne opreme primerna za prevoz več kot devetih oseb, skupaj z voznikom, in so temu tudi namenjena.

Omenjena uredba se uporablja ne glede na državo, kjer je vozilo registrirano, za prevoz po cesti, ki se opravlja:

- izključno znotraj Evropske unije ali
- med državami članicami, Švico in državami pogodbenicami Sporazuma o evropskem gospodarskem prostoru.

Evropski sporazum o delu posadk na vozilih, ki opravljajo mednarodne cestne prevoze (AETR), se uporablja namesto te uredbe za mednarodne cestne prevoze, ki se delno opravljajo zunaj prej navedenih območij, za:

- vozila, registrirana v državi članici ali državah, ki so pogodbenice AETR, za celotno vožnjo;
- vozila, registrirana v tretji državi, ki ni pogodbenica AETR, samo za del vožnje po ozemlju Evropske unije ali držav, ki so pogodbenice AETR.

Uredba (ES) št. 561/2006 se ne uporablja za prevoz po cest (3. člen) z:

- vozili za prevoz potnikov v linijskih prevozi, če linija ni daljša od 50 km;
- vozili ali kombinacijami vozil, katerih največja dovoljena masa ne presega 7,5 tone in ki se uporabljajo za prevoz materiala, opreme ali strojev za voznikovo uporabo pri njegovem delu ter ki se uporabljajo samo v oddaljenosti 100 km od baze podjetja, in pod pogojem, če vožnja z vozilom ni voznikova glavna dejavnost;
- vozili z največjo dovoljeno hitrostjo, ki ne presega 40 kilometrov na uro;
- vozili, ki jih imajo v lasti ali v najemu brez voznika oborožene sile, civilna zaščita, gasilci in sile, odgovorne za vzdrževanje javnega reda, če se prevoz opravlja kot posledica nalog, dodeljenih tem silam, in je pod njihovim nadzorom;
- vozili, vključno z vozili za nekomercialni prevoz humanitarne pomoči, ki se uporabljajo v nujnih primerih ali reševalnih akcijah;
- specializiranimi vozili, ki se uporabljajo za medicinske namene;
- vozili, ki so specializirana za vleko vozil v okvari in delujejo v oddaljenosti 100 km od svoje baze;
- vozili, s katerimi se opravljajo preizkusne vožnje za namene tehničnega razvoja, popravila ali vzdrževanja, ter novimi ali predelanimi vozili, ki še niso bila dana v uporabo;
- vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso, ki ne presega 7,5 ton in se uporabljajo za nekomercialni prevoz blaga;
- komercialnimi vozili, ki imajo zgodovinski status v skladu z zakonodajo države članice, v kateri se vozijo, in ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz potnikov ali blaga.

Uredba (ES) 561/2006 v 6. členu določa osnovne omejitve časa vožnje, in sicer da:

- dnevni čas vožnje ne presega devet ur. Vendar pa se v enem tednu dnevni čas vožnje lahko največ dvakrat podaljša do največ 10 ur;
- tedenski čas vožnje ne presega 56 ur in ne povzroči prekoračitve najdaljšega tedenskega delovnega časa, določenega v Direktivi 2002/15/ES;
- skupni čas vožnje katerih koli dveh zaporednih tednov ne presega 90 ur;
- dnevni in tedenski čas vožnje vključujeta ves čas vožnje na območju Evropske unije ali tretje države.

Voznik zapiše vsak čas prebit na drugih dejavnostih (drugo delo), kakor tudi vsak čas, porabljen za vožnjo vozila, ki se uporablja za komercialne dejavnosti, ki ne spadajo na področje uporabe te uredbe, in zapiše ves čas razpoložljivosti, od svojega zadnjega dnevnega ali tedenskega časa počitka. Ti zapisi se vnesejo ročno na tahografski vložek, izpisek ali z uporabo naprave za ročno vnašanje v tahograf.

Glede odmorov pa uredba določa, da mora voznik po štirih urah in pol vožnje imeti najmanj 45-minutni neprekinjeni odmor, razen če ne začne s časom počitka (7. člen). Poleg tega uredba v 8. členu določa dnevni in tedenski čas počitka.

Država članica lahko predvidi daljše najkrajše odmore in čase počitka ali krajše najdaljše čase vožnje od prej omenjenih za prevoz po cesti, ki v celoti poteka na njenem ozemlju. Pri tem države članice upoštevajo ustrezne kolektivne ali druge pogodbe med socialnimi partnerji. Kljub temu pa se ta uredba še naprej uporablja za voznike, ki opravljajo mednarodne prevoze (11. člen).

Voznik lahko odstopa od določenih omejitev do obsega, ki je potreben za zagotovitev varnosti oseb, vozila ali njegovega tovora, če s tem ne ogroža varnosti v cestnem prometu in če pripelje do primerne mesta, kjer lahko ustavi. Voznik navede razlog za

tako odstopanje ročno na tahografskem vložku ali na izpisu ali v svojem urniku dela najpozneje ob prihodu na primerno mesto, kjer lahko ustavi (12. člen).

Uredba (ES) 561/2006 pa v 13. členu določa, da vsaka država članica na svojem ozemlju ali s soglasjem zadevnih držav na ozemlju drugih držav članic lahko odobri izjeme od prej predstavljenih omejitev in dovoli te izjeme, če so izpolnjeni posamezni pogoji, ki se uporabljajo za prevoz:

- a. z vozili, ki jih imajo v lasti ali v najemu brez voznika za prevoz po cesti organi oblasti, ki ne konkurirajo zasebnim prevoznim podjetjem;
- b. z vozili, ki jih uporabljajo ali najemajo brez voznika poljedelska, vrtnarska, gozdarska, živinorejska ali ribiška podjetja za prevažanje blaga v okviru lastne podjetniške dejavnosti znotraj območja s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje;
- c. s kmetijskimi in gozdarskimi traktorji, ki se uporabljajo za kmetijske in gozdarske dejavnosti znotraj območja s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, ki ima vozilo v lasti, najemu ali zakupu;
- d. z vozili ali kombinacijami vozil z največjo dovoljeno maso vlečnega vozila, ki ne presega 7,5 tone in ki jih uporabljajo izvajalci univerzalnih storitev, kakor so opredeljeni v 2. členu Direktive 97/67/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 15. decembra 1997 o skupnih pravilih za razvoj notranjega trga poštnih storitev v Skupnosti in za izboljšanje kakovosti storitve, za dostavo pošilk kot dela univerzalne storitve. Ta vozila se lahko uporabljajo samo v območju s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, če vožnja z vozilom ni glavna voznikova dejavnost;
- e. z vozili, ki vozijo izključno na otokih, katerih površina ne presega 2 300 kvadratnih kilometrov in niso povezani s preostalim državnim ozemljem z mostom, nasipom ali predorom, odprtim za motorna vozila;
- f. z vozili za prevoz blaga v območju s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, s pogonom na zemeljski plin ali utekočinjeni zemeljski plin ali na električni pogon, katerih največja dovoljena masa, skupaj z maso priklopnika ali polpriklopnika, ne presega 7,5 tone;
- g. z vozili za učenje vožnje in opravljanje izpita za pridobitev voznškega dovoljenja ali spričevala o strokovni usposobljenosti, če se ne uporabljajo za komercialni prevoz blaga ali potnikov;
- h. z vozili, ki se uporabljajo za vzdrževanje kanalizacije, za varovanje pred poplavi, za preskrbo z vodo, plinom in elektriko, za vzdrževanje in nadzor cest ali za zbiranje in odstranjevanje odpadkov od vrat do vrat, za vzdrževanje telefonskih in telegrafskih napeljav, radijskega in televizijskega oddajanja ter odkrivanje radijskih in televizijskih oddajnikov ali sprejemnikov;
- i. z vozili z 10 do 17 sedežev, ki se uporabljajo izključno za nekomercialni prevoz potnikov;
- j. s specializiranimi vozili za prevažanje cirkuške opreme in opreme za zabaviščne parke;
- k. s posebno opremljenimi vozili za mobilne projekte, ki se uporabljajo predvsem za izobraževanje v mirujočem stanju;
- l. z vozili za odvažanje mleka s kmetij in/ali za vračanje cistern za mleko ali mlečnih proizvodov, ki so namenjenih za živalsko krmo, na kmetije;
- m. s specializiranimi vozili za prevažanje denarja in/ali dragocenih predmetov;
- n. z vozili za odvoz živalskih odpadkov ali trupel živali, ki niso namenjeni za prehrano ljudi;
- o. z vozili, ki se uporabljajo izključno na cestah znotraj vozlišč, kot so pristanišča, pristaniška razkladalnišča in železniški terminali;
- p. z vozili za prevoz živih živali s kmetij na lokalne trge in obratno ali s trgov v lokalne klavnice v premeru do 100 km.

Države članice obvestijo Evropsko komisijo o teh izjemah in Evropska komisija o njih obvesti druge države članice.

Uredba (EU) 165/2014 o tahografih v cestnem prometu opredeljuje obveznosti in zahteve v zvezi s konstrukcijo, vgradnjo, uporabo, testiranjem in nadzorom tahografov, ki se uporabljajo v cestnem prometu. Prevozno podjetje in vozniki zagotavljajo pravilno delovanje in ustrezno uporabo digitalnega tahografa in vozniške kartice ali pri uporabi analognih tahografov zagotavljajo njihovo pravilno delovanje in ustrezno uporabo tahografskih vložkov.

Tahografi se vgradijo in uporabljajo v vozilih, ki so registrirana v državi članici in se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga po cesti ter za katera se uporablja Uredba (ES) 561/2006. Države članice lahko iz uporabe Uredbe (EU) 165/2014 izvzamejo vozila, ki so navedena v 13. členu Uredbe (ES) 561/2006.

Prevozna podjetja so odgovorna za zagotavljanje, da so njihovi vozniki ustrezno usposobljeni in imajo ustrezna navodila v zvezi s pravilnim delovanjem digitalnih ali analognih tahografov, izvajajo redna preverjanja, s katerimi se prepričajo, da njihovi vozniki tahografe pravilno uporabljajo, in svojih voznikov niti neposredno niti posredno ne spodbujajo k zlorabi tahografov.

Prevozna podjetja hranijo tahografske vložke in izpise v časovnem zaporedju in čitljivi obliki vsaj eno leto po njihovi uporabi in kopije na njihovo zahtevo izročijo zadevnim voznikom. Prevozna podjetja na zahtevo izročijo zadevnim voznikom tudi kopije prenesenih podatkov iz vozniških kartic in tiskane izpise teh kopij. Tahografski vložki, izpisi in preneseni podatki se izdelajo ali izročijo na zahtevo vsakega pooblaščenega inšpektorja.

Predlog zakona tako v ničemer ne posega v pravni red Evropske unije.

3.2 Prikaz ureditve v drugih pravnih sistemih

3.2.1. AVSTRIJA

Splošna dolžnost uporabe tahografov je urejena v Uredbi 165/2016, ki napotuje na obseg uporabe Uredbe (ES) 561/2016: »Tahografi se vgradijo in uporabljajo v vozilih, ki so registrirana v državi članici, se uporabljajo za prevoz oseb ali blaga po cesti in za katera se uporablja Uredba (ES) 561/2006.«. Možnost izjem, ki jih država članica lahko določi za določena vozila, ki so navedena v 13. členu Uredbe 561/2006, je Avstrija izkoristila in jih opredelila v Zakonu o motornih vozilih (Kraftfahrgesetz - KFG).

V celoti so izvzeti prevozi:

- z vozili, ki jih imajo v lasti ali v najemu brez voznika za prevoz po cesti organi oblasti, ki ne konkurirajo zasebnim prevoznim podjetjem (prim. 13/1a člen),
- z vozili, ki jih uporabljajo ali najemajo brez voznika poljedelska, vrtnarska, gozdarska, živinorejska ali ribiška podjetja za prevažanje blaga v okviru lastne podjetniške dejavnosti znotraj območja s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje (prim. 13/1b člen),
- s kmetijskimi in gozdarskimi traktorji, ki se uporabljajo za kmetijske in gozdarske dejavnosti znotraj območja s polmerom 100 km od kraja, v katerem je podjetje, ki ima vozilo v lasti, najemu ali zakupu (13/1c člen),
- z vozili cestnih uradov pristojnih deželni oblasti, ki jih vozijo občinski ali deželni uslužbenci (dodatna izjema),

- s specializiranimi vozili za prevažanje cirkuške opreme in opreme za zabaviščne parke (13/1j člen),
- s posebno opremljenimi vozili za mobilne projekte, ki se uporabljajo predvsem za izobraževanje v mirujočem stanju (13/1k člen),
- z vozili, ki se uporabljajo izključno na cestah znotraj vozlišč, kot so pristanišča, pristaniška razkladaljšča in železniški terminali (13/1o člen),
- z vozili za prevoz živih živali s kmetij na lokalne trge in obratno ali s trgov v lokalne klavnice v premeru do 100 km (13/1p člen) in
- z vozili z 10 do 17 sedežev, ki se uporabljajo izključno za nekomercialni prevoz potnikov (13/1i člen).

Pod pogojem, da vožnja z vozilom ni glavna voznikova dejavnost, pa so izvezeti še prevozi:

- z vozili, ki se uporabljajo za vzdrževanje kanalizacije, za varovanje pred poplavamami, za preskrbo z vodo, plinom in elektriko, za vzdrževanje telefonskih in telegrafskih napeljav, radijskega in televizijskega oddajanja ter odkrivanje radijskih in televizijskih oddajnikov ali sprejemnikov.

Samo v zvezi z odmori, kot so določeni v 7. členu[2] Uredbe 561/2006, pa veljajo v Avstriji določene izjeme še za prevoze:

- z vozili za zbiranje mleka s kmetij,
- s specializiranimi vozili za prevažanje denarja in/ali dragocenih predmetov,
- z vozili, ki jih pristojni organi uporabljajo za odvoz gospodinjskih odpadkov,
- z vozili cestnih podjetij, ki se uporabljajo za zimsko službo, če ne gre za vozila, ki so izvzeta v celoti (gl. zgoraj dodatno izjemo) (vse povzeto po 24/2b členu KFG in po spletni strani Avstrijske gospodarske zbornice).

Po podatkih, ki smo jih prejeli od Avstrijske gospodarske zbornice, morajo biti v vozilu številni dokumenti. Kar zadeva vozilo, mora voznik obvezno imeti kopijo licence, potrdilo o registraciji in t.i. Go-BOX za plačevanje cestnine. Po potrebi, pač glede na tovor in glede na tip vozila, pa še: dokumente o kabotaži in napotitvi tujega delavca; oznake in dokumente za prevoz nevarnih snovi; če je vozilo najeto, original najemne pogodbe; za tiha vozila certifikat proizvajalca o nizkem hrupu in dokazilo o skladnosti proizvodnje.

Kar zadeva voznika, mora obvezno imeti vozniško dovoljenje, potni list, voznikovo kartico za digitalni tahograf, neuporabljene tahografske vložke in papir za tiskalnik (tahografa oz. nadzorne naprave), uporabljene tahografske vložke za tekoči dan in za zadnjih 28 dni ter ročne zapise in podatke na voznikovi kartici. Neobvezno, glede na posamezni primer, pa mora imeti: npr. vizo, licenco za prevoz nevarnih snovi, potrdilo o zaposlitvi, če npr. vozi najeto vozilo.

Za tovor pa so obvezni dokumenti: prevozni dokumenti po CMR, računi in dobavnice, opsijski pa: dovoljenja za uvoz, izvoz ali tranzit (za npr. orožje, odpadke) ter fitosanitarna in veterinarska potrdila itd..

3.2.2. HRVAŠKA

Na Hrvaškem je delovni čas mobilnih delavcev urejen z Zakonom o delovnem času, obveznih počitkih mobilnih delavcev in zapisovalnih napravah v cestnih prevozi, v večjem delu pa se neposredno uporabljajo določila uredb Evropske unije (predvsem Uredba (ES) 561/2006).

Zakon o delovnem času, obveznih počitkih mobilnih delavcev in zapisovalnih napravah v cestnih prevozi v 8. členu določa, da se izjeme iz 13. člena Uredba (ES) št. 561/2006 uporabljajo v celoti (glej tabelo 1). Hrvaška pa je pri posameznih izjemah določila dodatne restrikcije. Območje veljavnosti je omejila na 50 km pri naslednjih izjemah: za vozila < 7,5 tone izvajalcev univerzalnih storitev (13/1d), za vozila < 7,5 tone s pogonom na zemeljski plin ali električni pogon (13/1f) in za vozila za prevoz živali s kmetij na lokalne trge in obratno (13/1p).

S kolektivnimi pogodbami in drugimi sporazumi med socialnimi partnerji se lahko za osebe, ki opravljajo dejavnosti v cestnem prometu, določijo ugodnejši pogoji (čas vožnje, odmori, dnevni in tedenski počitek itd.), kot so predpisani z določbami tega zakona, zaradi zaščite njihovega zdravja in varnost, pri tem pa se mora paziti na splošno raven varstva delavcev (Zakon o delovnem času, obveznih počitkih mobilnih delavcev in zapisovalnih napravah, 11. člen).

Zakon o prevozu v cestnem prometu v 26. členu določa obvezne dokumente v vozilu. Voznik domačega prevoznika in prevoznika iz Evropske unije mora med vožnjo v vozilu imeti:

- izvod licence ali kopijo licence,
- izkaznico o voznških kvalifikacijah (kvalifikacijsku karticu),
- obrazec »putni list« za občasne in izmenične mednarodne prevoze potnikov,
- tovorni list za tovorni promet,
- pogodbo o prevozu za drugega prevoznika (podvozarstvo),
- ustrezna dovoljenja, ki veljajo za določeno vrsto prevoza,
- potrdila za voznike iz tretjih držav (5. člen Uredbe (ES) št. 1072/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do trga mednarodnega cestnega prevoza blaga, v nadaljevanju Uredbe (ES) 1072/2009),
- potrdilo o prijavi prevoza za lastne potrebe.

Poleg navedenih dokumentov mora voznik domačega prevoznika pri opravljanju linijskega prevoza potnikov med vožnjo imeti tudi »putni radni list« - predpisan obrazec, ki vsebuje registrsko številko avtobusa, ki opravlja redni potniški promet, ime linije, začetek in konec vožnje, informacije o osebju in smeri potovanja, podpis osebe pooblaščen za izdajanje tega obrazca, kot tudi prostor za vpis prihodov in odhodov z avtobusne postaje v rednem cestnem prometu.

Pri opravljanju prevoza v cestnem prometu mora voznik tujega prevoznika v vozilu imeti:

- potrebna dovoljenja, ki se nanašajo na določeno vrsto prevoza,
- mednarodni tovorni list (CMR) oziroma »putni list«.

Voznik je dolžan na zahtevo pristojnega inšpektorja ali pooblaščenega uslužbenca hrvaške carinske uprave predložiti vse navedene dokumente.

Zakon o delu (Zakon o radu) v 10. členu določa, da če delodajalec z delojemalcem sklene pogodbo za opravljanje dela, ki ima po naravi elemente delovnega razmerja, se šteje, da je z delojemalcem sklenil pogodbo o zaposlitvi (ugovor o radu), razen če delodajalec dokaže, da ne obstajajo elementi delovnega razmerja.

To se pravi, za vsako delo, ki ima elemente delovnega razmerja (z delovnim časom, ki ga odreja delodajalec, ki običajno poteka pri delodajalcu, kjer je razmerje podrejenosti med delodajalcem in delavcem, za katerega ga delodajalec plačuje izključno v denarju, enkrat na mesec in v enakih intervalih itd.), se mora skleniti pogodba o zaposlitvi.

Nasprotno, pogodbo o delu (ugovor o djelu) je možno skleniti med delodajalcem kot stranko in fizično osebo kot izvajalcem pri opravilih, v katerih izvajalec običajno deluje izven prostorov naročnika v času, ki si ga izvajalec sam določi, nima delovnega časa, nima delovnih navodil, plačilo dobi za opravljeno delo itd. Tej osebi, ki opravlja delo na podlagi pogodbe o delu, ki je po naravi pogodba obligacijskega prava, načeloma ne pripadajo pravice, ki jih določa delovnopravna zakonodaja (glej Radno pravo).

3.2.3. NEMČIJA

Na podlagi 57.a člena Uredbe o registraciji v cestnem prometu (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO)) morajo imeti tahograf oz. nadzorno napravo:

- vsa motorna vozila z največjo dovoljeno maso 7,5 tone in več,
- vlečna vozila z motorjem z močjo 40 kW in več, ki niso namenjena izključno za kmetijstvo in gozdarstvo,
- motorna vozila za prevoz več kot 8 oseb in voznika.

Navedeno pa ne velja za:

- motorna vozila z največjo dovoljeno hitrostjo, ki ne presega 40 km na uro,
- vozila vojske, razen za motorna vozila, ki jih uporablja njena uprava (Bundeswehrverwaltung), in za njene avtobuse (Kraftomnibusse),
- gasilska vozila in motorna vozila enot in ustanov civilne zaščite,
- vozila, ki so navedena v prvem odstavku 18. člena Uredbe o voznikih (Fahrpersonalverordnung) – gl. v nadaljevanju,
- vozila, vključno z vozili za nekomercialni prevoz humanitarne pomoči, ki se uporabljajo v nujnih primerih ali reševalnih akcijah (3/d člen Uredbe 561/2006),
- specializirana vozila, ki se uporabljajo za medicinske namene (3/e člen Uredbe 561/2006),
- vozila, ki so specializirana za vleko vozil v okvari in delujejo v oddaljenosti 100 km od svoje baze (3/f člen Uredbe 561/2006),
- vozila, s katerimi se opravljajo preizkusne vožnje za namene tehničnega razvoja, popravila ali vzdrževanja, ter za nova ali predelana vozila, ki še niso bila dana v uporabo (3/g člen Uredbe 561/2006) in
- komercialna vozila, ki imajo zgodovinski status v skladu z zakonodajo države članice, v kateri se vozijo, in ki se uporabljajo za nekomercialni prevoz potnikov ali blaga (3/i člen Uredbe 561/2006).

Z nacionalno Uredbo o voznikih (Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes (Fahrpersonalverordnung - FPersV)) pa je Nemčija od pravil Uredbe 561/2006 v skladu z njenim 13. členom izvzela določene kategorije prevozov oz. vozil glede določb členov 5 do 9 Uredbe, ki se tičejo najnižje starosti (5. člen), omejitev dnevnega časa vožnje (6. člen), odmorov (7. člen), dnevnega oz. tedenskega počitka (8. člen). Z navedeno nacionalno uredbo je v 18. členu sprejela vse izjeme, ki jih omogoča 13. člen Uredbe EU, z dvema modifikacijama:

- prevoze z vozili za odvažanje mleka s kmetij in za vračanje cistern za mleko ali mlečnih proizvodov, ki so namenjeni za živalsko krmo, na kmetije je omejila na polmer 100 km in
- prevoze z vozili za odvoz živalskih odpadkov ali trupel živali, ki niso namenjeni za prehrano ljudi, je omejila na polmer 250 km od lokacije (Standort) podjetja.

Vsa navedena vozila so izvzeta tudi iz dolžnosti, da imajo vgrajen tahograf.

V zvezi najnižjo starostjo spremljevalcev (sovoznikov, Beifahrer) (prim. 5/2 člen Uredbe 561/2006) pa je določila nižjo starost, namreč 16 let, če gre za prevoz v polkrogu 50 km od kraja, kjer je vozilo bazirano, in je prevoz namenjen poklicnemu usposabljanju spremljevalca (povzeto po Uredbi o voznikih).

Omeniti je še treba, da je Nemčija določila Uredbe 561/2006 o delovnem času razširila še na vozila za prevoz tovora z največjo dovoljeno maso med 2,8 in 3,5 tone in na vozila za prevoz potnikov nad 9 oseb (z voznikom vred) v linijskih prevozih do 50 km (gl. prvi odstavek 1. člena nacionalne Uredbe o voznikih), za katere sicer Uredba 561/2006 ne velja. Hkrati pa je določila nekatere izjeme npr: vozila za prevoz materiala, opreme ali strojev za voznikovo uporabo pri njegovem delu, če vožnja z vozilom ni njegova glavna dejavnost (prim. drugi odstavek 1. člena Uredbe o voznikih).

V zvezi z delovnim časom in Uredbo 561/2006 mora od leta 2008 dalje voznik pri sebi imeti dokazila o dejavnosti voznika (Fahrerunterlagen) za tekoči dan in za preteklih 28 dni. Dokazila se nekoliko razlikujejo glede na to, ali uporablja analogni ali digitalni tahograf – tahografski vložki ali kartica voznika oz. izpis z morebitnimi ročnimi zapisi.

Za komercialni prevoz tovora treba imeti naslednje dokumente voznika: vozniško dovoljenje, kartico voznika, tahografske vložke (pri analognem tahografu), izpise iz digitalnega tahografa, zadostno število tahografskih vložkov in papirja za tiskanje, morebitno potrdilo o prostih dneh (Bescheinigungen für berücksichtigungsfreie Tage), osebni dokument oz. potni list, vizo, delovno dovoljenje in dovoljenje za bivanje za voznike iz tretjih držav v notranjem prometu.

V zvezi z vozilom mora imeti voznik pri sebi potrdilo o registraciji (Zulassungsbescheinigung), t.i. zeleno karto za zavarovanje in evropsko potrdilo o nesrečah. Če je vozilo v najemu, mora imeti overjen izpis pogodbe o delu ali novejši plačilni list in overjeno kopijo najemne pogodbe.

Za čezmejni promet znotraj EU mora dodatno imeti še: CMR tovarni list, overjeno kopijo licence itd.

Za prevoz odpadkov, nevarnih snovi, lahko pokvarljivih živil in za prevoz živali se zahteva še dodatna dokumentacija.

Niti Zakon o voznikih motornih vozil (Fahrpersonalgesetz – FPersG) niti Uredba o voznikih (Verordnung zur Durchführung des Fahrpersonalgesetzes) ne urejata vrst oblik zaposlovanja voznikov.

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

Predlog zakona ne bo imel finančnih posledic za državni proračun in druga javna finančna sredstva.

5. DRUGE POSLEDICE, KI JIH BO IMEL SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

Sprejem zakona bo pomenil obvezno vgradnjo tahografov v vsa vozila, ki se uporabljajo za prevoze v cestnem prometu.

6. RAZLOG ZA SPREJEM ZAKONA PO SKRAJŠANEM POSTOPKU

Predlagamo, da se predlog novele zakona obravnava po skrajšanem postopku, ker gre za manj zahtevne dopolnitve zakona.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o prevozi v cestnem prometu (Uradni list RS, št. 6/16 – uradno prečiščeno besedilo – ZPCP-2-UPB7) se v 29. členu prvi odstavek oštevilči.

Doda se nov drugi odstavek, ki se glasi:

»(2) S posameznim vozilom se lahko opravlja prevoz samo, če ima voznik vozila s prevoznikom sklenjeno pogodbo o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas.«

2. člen

V prvem odstavku 33. člena se za četrto alinejo dodata novi alineji, ki se glasita:

»- pogodbo o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas, ki mora biti v slovenskem jeziku;
- dokazila o nakazilih plač in plačanih prispevkih za zadnje tri mesece, ki morajo biti v slovenskem jeziku.«

Doda se nov peti odstavek, ki se glasi:

»(5) Vozila s katerimi se opravljajo prevozi v cestnem prometu morajo biti opremljena s tahografom, če:

- gre za dvosledna vozila z višino vozila nad prvo osjo 1,3 metra ali več
- gre za vozila katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg in so zasnovana in izdelana za prevoz več kot šestih potnikov poleg voznika.

Za ta vozila in njihove voznike se smiselno uporabljajo določbe zakona, ki ureja delovni čas in počitke mobilnih delavcev in zapisovalne opreme v cestnih prevozih.«

Dosedanji 5. odstavek postane 6. odstavek.

PREHODNE IN KONČNE DOLOČBE

3. člen

Obstoječi imetniki licenc morajo svoje poslovanje uskladiti z zakonom v roku šestih mesecev po začetku njegove veljavnosti.

4. člen

Zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije.

III. OBRAZLOŽITEV

K 1. členu:

Člen v zakon dodaja obvezo, da imetnik licence zaposli vse voznike vozil v katerih se bodo opravljali prevozi oseb in/ali blaga v cestnem prometu v imenu in za račun imetnika licence. Vozniki morajo biti, skladno z določbami zakona, ki ureja delovna razmerja, zaposleni za določen ali nedoločen čas. S tem se odpravlja prekršnost dela na področju prevozov v cestnem prometu in zagotavlja večjo socialno varnost voznikov.

K 2. členu:

Člen širi nabor dokumentov, ki jih morajo imeti pri sebi vozniki domačih in tujih imetnikov licenc, s pogodbo o zaposlitvi za določen ali nedoločen čas in z dokazili o nakazilih plač in plačanih prispevkih za zadnje tri mesece. Pogodba o zaposlitvi in dokazila o nakazilih plač in plačilih prispevkov morajo biti v slovenskem jeziku, s čimer se zagotavlja možnost nadzora na zahtevanih dokumentih domačih in tujih prevoznikov. Člen tudi uvaja zahtevo o vgraditvi tahografa v vsa dvosledna vozila z višino vozila nad prvo osjo 1,3 metra ali več in vsa vozila katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg in so zasnovana in izdelana za prevoz več kot šestih potnikov poleg voznika in zahteva, da se za voznike teh vozil uporabljajo določbe zakona, ki ureja delovni čas in obvezne počitke mobilnih delavcev. Gre za vozila s katerimi se pogosto opravljajo dolgotrajni izvenlinijski prevozi oseb in blaga širom evrope. Vozniki pogosto vozijo več ur nepretrgoma brez počitka. Utrujenost in neprespanost, ki nastaja kot posledica takšnega dela voznikov, predstavlja nevarnost za njih same, njihove potnike in ostale udeležence v cestnem prometu. Vgradnja tahografa bo omogočila učinkovit nadzor nad njihovim delom in hkrati onemogočila prakse delodajalcev, imetnikov licenc, ki voznikom nalagajo prekomerne delovne obremenitve.

K 3. členu:

Člen določa prehodno obdobje 6 mesecev v katerih morajo domači prevozniki z vozniki skleniti delovna razmerja za določen ali nedoločen čas in vgraditi tahografe v vsa vozila katerih največja dovoljena masa ne presega 3.500 kg in so zasnovana in izdelana za prevoz več kot šestih potnikov poleg voznika s katerimi se opravlja prevoz potnikov in blaga v cestnem prometu. S tem se daje vsem poslovnim subjektom na področju prevozov v cestnem prometu zadosten čas, da svoje poslovanje uskladijo s spremembo Zakona o prevozi v cestnem prometu.

K 4. členu:

V členu enu je določen običajni vacatio legis petnajstih dni.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE DOPOLNJUJEJO

29. člen **(pogoji za začetek izvajanja prevozov)**

Domači prevoznik lahko začne izvajati tiste vrste prevozov potnikov ali blaga v notranjem ali mednarodnem cestnem prometu, ki so navedeni v licenci, z dnem vročitve licence. S posameznim vozilom se lahko opravlja prevoz, če ima voznik v vozilu izvod licence prevoznika, ki ima v lasti ali najemu oziroma lizingu to vozilo.

33. člen **(obveznost dokumentov, oznak in opreme v vozilu)**

(1) Voznik domačega prevoznika ali prevoznika Skupnosti mora imeti med vožnjo v vozilu:

- veljaven izvod licence, licence Skupnosti ali dovoljenja Skupnosti prevoznika, za katerega opravlja prevoz;
- veljavno vozniško dovoljenje z vpisano kodo Skupnosti, ki izkazuje pridobljeno temeljno kvalifikacijo voznika ali veljavno izkaznico o vozniških kvalifikacijah;
- potrdilo iz 34. člena tega zakona, če opravlja mednarodni prevoz oseb za lastne potrebe z vozilom, ki ima poleg voznikovega sedeža več kot osem sedežev;
- pisno pogodbo o najemu oziroma zakupu ali lizingu ali drugo pogodbo, na podlagi katere ima pravico uporabljati vozilo (npr. pogodba o lizingu ...), če prevoznik ni lastnik vozila;
- če vozilo vozi voznik, ki ni državljan ene od držav članic Skupnosti, mora imeti v vozilu potrdilo v skladu z Uredbo 1072/2009/ES, s katerim pristojni organ države članice, v kateri ima prevoznik sedež, potrjuje, da ta voznik dela pri prevozniku skladno z zakoni ali drugimi predpisi o pogojih zaposlitve in poklicnega usposabljanja voznikov;
- pri opravljanju mednarodnih prevozov vsa dovoljenja oziroma dovolilnice, če so za ta prevoz zahtevane s predpisi Skupnosti, mednarodnimi sporazumi ali zakoni, veljavnimi v Republiki Sloveniji;
- pri opravljanju linijskih prevozov potnikov v notranjem cestnem prometu kopijo veljavnega voznega reda za linijo, na kateri takrat opravlja prevoz, oziroma možnost njegovega izpisa;
- pri opravljanju stalnih izvenlinijskih prevozov dovoljenje lokalne skupnosti, potrjen cenik in obrazec za izvajanje stalnega izvenlinijskega prevoza;
- pri opravljanju občasnega prevoza potnikov pisno ali elektronsko dokazilo o občasnem prevozu potnikov, iz katerega so razvidni podatki iz drugega odstavka 55. člena tega zakona, oziroma možnost njegovega izpisa;
- pri opravljanju posebnega linijskega prevoza potnikov v primeru prevoza drugih vrst potnikov, ki niso določeni v prvem odstavku 54. člena zakona, in v primeru prevozov, namenjenih isti skupini javnosti, kot linijski prevoz, dovoljenje organa JPP;
- pri opravljanju prevoza na klic v primeru izvajanja in financiranja prevoza na klic s strani lokalne skupnosti ali več lokalnih skupnosti, kopijo dovoljenja organa JPP.

(2) Pri opravljanju prevozov v cestnem prometu mora imeti voznik tujega prevoznika v vozilu vsa dovoljenja oziroma dovolilnice, če so za ta prevoz zahtevane s predpisi Skupnosti, mednarodnimi sporazumi ali predpisi, veljavnimi v Republiki Sloveniji.

(3) Voznik mora na zahtevo pristojnega inšpektorja, pooblaščenega uradne osebe finančne uprave ali policista oziroma policistke (v nadaljnjem besedilu: policist) izročiti dokumente iz tega člena na vpogled.

(4) Vozila domačih prevoznikov, s katerimi ti izvajajo prevoze v cestnem prometu, morajo biti označena in opremljena skladno s predpisom, ki ga izda minister, tako da je zagotovljena varnost voznika in potnikov, drugih udeležencev ali udeleženk (v nadaljnjem besedilu: udeleženec) v prevozih v cestnem prometu in varnost tovora ter vozil.

(5) Vozila za opravljanje avtotaksi prevozov morajo imeti poleg opreme iz prejšnjega odstavka na vozilu na vidnem mestu pritrjeno oznako s podatki o prevozniki in številko licence. Vsebino, obliko in način pritrditve oznake podrobneje predpiše minister v predpisu iz prejšnjega odstavka.

V. PRILOGE

PODPISI POSLANKE IN POSLANCEV:

Miha Kordiš

Luka Mesec

Dr. Matej T. Vatovec

Matjaž Hanžek

Violeta Tomić

Dr. Franc Trček



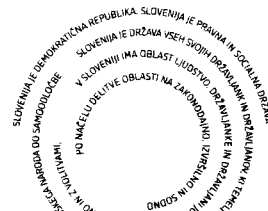
REPUBLIKA SLOVENIJA

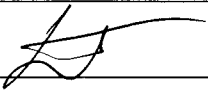
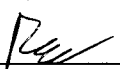
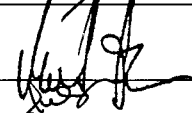
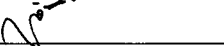
DRŽAVNI ZBOR

Poslanska skupina Združena levica

Šubičeva ulica 4, 1000 Ljubljana

t: 01 478 96 49, f: 01 478 98 67, e: gp@dz-rs.si, www.dz-rs.si



Miha Kordiš	
Luka Mesec	
dr.Matej T. Vatovec	
Matjaž Hanžek	
Violeta Tomić	
dr.Franc Trček	