



Za koga?
Za voznike!

Sindikat poklicnih voznikov Slovenije
Trg svobode 26f
2310 Slovenska Bistrica



Pošta: SPVS, Gosposvetska 34, 2000 Maribor, Tel.: + 386 40 203 735

Datum: 06. julij 2018

Izjava za javnost

Ponovno se oglašam kot predstavnik Sindikata poklicnih voznikov Slovenije – SPVS in kot poklicna voznica težkih motornih vozil. Odgovarjam na pojasnila - odziv OZS – 4. julij 2018, članek

<http://www.rtv slo.si/gospodarstvo/ozs-nas-namen-ni-ustvarjanje-suzenstva-a-prevozniki-postajamo-avtosola-za-nemsko-gospodarstvo/459769>

Citat:

»"Vedeti morate, da podjetja dobivajo voznike z opravljenim izpitom in brez nekih dodatnih izkušenj ali znanj. Podjetja jih potem izobražujejo, jim zagotavljajo inštruktorje, celoten proces, da takega človeka usposobimo do točke, da postane samostojen, pa traja dve leti," poudarja Pišek in dodaja, da je to povezano tudi z določenimi stroški.«

Tole je veliko sprenevedanje !

Država je deregulirala poklic voznika in prevozniki (pa tudi vsi ostali delodajalci !) deregulacijo poklicev (recimo trgovcev) z veseljem podpirajo. Saj jim to omogoča zaposlovanje nešolanega, nekvalificiranega kadra, ki ga seveda lahko minimalno plačajo. **V Sloveniji obstaja formalno izobraževanje za poklicne voznike, triletna/štiriletna šola in kdor jo opravi pridobi naziv VOZNIK SPI (raven izobrazbe: IV).** Deregulacija pa omogoča, da se kot voznik lahko zaposli vsakdo, tudi nekdo z nedokončano osnovno šolo, ki je opravil vozniške izpite iz kategorij C in E in krajši tečaj Koda 95.

Kako in predvsem zakaj bi torej naj delodajalci nase prevzemali »breme šolanja« ?? Kakšnega šolanja sploh ?? Dovolj bi bilo, da se za poklic voznika zahteva primerna izobrazba. Prevozniki bi lahko, če bi, sami sebi, resno želeli vzgojiti dober kader, namenjali sredstva za izobraževanje kadrov, vlagali v regularno šolanje, podpirali, promovirali – z obeti zanesljive zaposlitve in dobrega plačila - poklicno šolo za voznike in tako pridobili kader, ki bi imel osnove motoroznanstva, vsaj osnovno znanje tujega jezika, veliko praktičnih znanj iz poklica in nek splošen razgled.

V sindikatu se že od vsega začetka zavzemamo, da bi za delo poklicnega voznika bila potrebna, če že ne poklicno strokovna, vsaj neka formalna izobrazba III ali IV stopnje !

Tole kar navaja gospod Pišek, o šolanju in inštruktorjih, je veliko zavajanje – običajna praksa je, da se voznik (domač ali tujec) danes dogovori za sprejem v službo, podpiše pogodbo z delodajalcem, jutri že sedi v kamionu in gre samostojno na furo. Vsak kandidat, ki se pride dogovarjat za sprejem na delovno mesto voznika mora imeti že pridobljene osnovne kvalifikacije za to delo – izpit C in E, Koda 95, kartica voznika – o kakšnem šolanju, inštruktaži, procesu, ki naj bi trajal 2 (dve !) leti, govori gospod Pišek ?!?

Ne poznam prevoznika v Sloveniji, ki bi zaposlil nekoga brez teh izpitov, z namenom, da ga sam usposobi. To bi pomenilo, da ga zaposluje vsaj 3 do 4 mesece - kolikor je nekje minimalno potrebno (če kandidat opravi vse iz prve roke), da se opravijo tečaj in izpiti iz CPP, zvoziijo ure vožnje (za vsako kategorijo min 20 + izpitni dve uri), naredijo izpiti za C in E, opravi tečaj in izpit iz Kode 95 – ne da (bodoči) voznik, v tem času, prevozi en sam kilometer za korist podjetja. To bi pomenilo, da prevoznik novozaposlenemu krije stroške teh izpitov v višini ca 3.000 € in ga ima ves ta čas tudi na plačilnem spisku (kar pa v tujini dejansko ni tako neobičajna praksa).

Edino v takem primeru, (če bi tak voznik, nato tega delodajalca zapustil in si poiskal službo v Nemčiji), bi lahko naš prevoznik izjavil, da je avtošola za nemško gospodarstvo !

Zelo malo je prevoznikov, ki zaposlijo novega voznika in ga vsaj za teden dni posadijo kot sovoznika zraven sodelavca, da ga le-ta uvaja. In še to ne iz naslova šolanja-uvajanja v vožnjo in/ali pridobivanja/utrjevanja potrebnih znanj iz pravil dela voznika, ampak iz vzroka, da novinec čimprej osvoji stranke, relacije in delovni/logistični sistem podjetja – to znanje večina voznikov samostojno, z delom, nabere že v prvem mesecu dela v podjetju. To znanje pa tem voznikom prav nič ni potrebno in jim ne koristi posebej za morebiten odhod v tujino, saj so tam druge stranke, relacije in drugačen sistem.

Osnova problemov - pomanjkanja voznikov, fluktuacija in vzrok želje po vezavi tujca na 5 let, se skrivajo drugje in jih prevozniki seveda ne obešajo na veliki zvon. Prevozniki pritiskajo na državo, da poenostavi zaposlovanje tujcev, želijo vezati tujca nase za 5 let. Zakaj so tujci za naše prevoznike tako zanimivi ?! Zakaj so prevozniki pripravljeni zaposliti tujca, o katerem niso prepričani, kako je sploh pridobil izpite za vožnjo kamiona in kodo 95 in zato tudi vzamejo v zakup, da bo nekaj časa nezanesljiv voznik in bodo morali vanj vložiti nekaj internega usposabljanja ?! Odgovor je lahek – tujci so pripravljeni delati za manjše plačilo po kilometru !! Tujca lažje prisilijo v izkoriščevalske pogoje dela. In tujca se tudi z lahkoto znebijo. Zato tujci praviloma takoj, če so vzdržali ob slabi plači in izkoriščevalskih pogojih (bivanje v kamionu, tedne in mesece dolgo na poti), ko - sedaj po enem letu - preide delovno dovoljenje v njihove roke, začno iskati boljšega delodajalca, ki jih je pripravljen bolje plačati. Predvsem zato si jih delodajalci želijo vezati nase za 5 let.

Citat:

»"Dejansko smo postali avtošola za nemško gospodarstvo," pravi Pišek in poudarja, da motiv delavcev niso le višje plače, temveč gredo v Nemčijo tudi zaradi boljše možnosti za družino, saj država ponudi "celotni družini boljši socialni status". Na vprašanje, ali je mogoče takega delavca zadržati tudi brez prisile, pa Pišek odgovarja, da bi morali povečati kupno moč v Sloveniji, kar bi lahko naredili z razbremenitvijo dela, a obenem dodaja tudi, da z vidika plač "Slovenija ni Nemčija".«

Ponovno sprenevedanje. O »avtošoli« smo že razčistili v zgornjem odstavku. Kar se pa motivov voznikov tiče - dejstvo je, da je socialni položaj/status voznika v tujini boljši in predvsem varnejši. Res je, da tujina nudi boljše možnosti za družine tujih delavcev – vseh - ne samo za družine voznikov. Ampak predvsem tujina nudi bolj urejeno delo, plačilo po opravljenih urah, občutno višjo plačo, višje prispevke in s tem kasneje višjo pokojnino. V tujini se ne dogaja neplačevanje prispevkov. V tujini se ne dogaja neizplačilo regresa. V tujini se ne dogaja neizplačilo dnevnic (Tagesgeld). V Nemčiji lahko vozniki svoje stroške za uporabo sanitarij in tuširanja na počivališčih (vsota letno ni zanemarljiva, suče se med ca med 500 do 800 evri !) prijavijo v dohodninsko napoved in ne rabijo priložiti niti dokazil! V tujini dobijo še trinajsto plačo in /ali božičnico.

In medlo izjaviti, da »bi bilo potrebno povečati kupno moč z razbremenitvijo dela«, je poniglavo izmikanje reči bobu bob – plače je treba voznikom dvigniti na dostojno raven. Na raven ustrezno odgovornosti, zahtevnosti in težavnosti dela voznika, na raven zahtevanih/potrebnih znanj in veščin, nujnih za opravljanje tega poklica ! Vsaj 1.600 € brutto + plačane nadure, nočne ure, dodatek na minulo delo + realne dnevnice, bi moral mesečno zaslužiti voznik v mednarodnem transportu. In treba je zagotoviti spoštovanje zakonskega člena »za enako delo enako plačilo« - torej tujca enako plačati kot domačega delavca – bi bilo zanimivo videti, koliko prevoznikov bi potem še stremelo za zaposlovanjem tujcev ?!

Avstrijci, Nemci, Angleži in ostala tujina ima delo prav tako davčno obremenjeno kakor pri nas – nemalo tržnih/ekonomskih raziskav je bilo že objavljenih, kjer se izkazuje, da je delo v Avstriji, Nemčiji obdavčeno še višje kakor pri nas. In v tujini prispevke plačajo na vse opravljene ure dela. Prevozniki bodo morali začeti resno razmišljati, kje lahko od svojih poslovno-privatnih apetitov odkrhnejo dovolj velik kos pogače, da bodo pošteno nasitili voznika in jim ne bo, zaradi lakote, zbežal drugam !

Citat:

»"Dobro podjetje se zaveda, da mora dobrega delavca zadržati in poskrbeti za kakovostne razmere in dobro delovno okolje, potem pa tudi za finančno nagrado," pravi Pišek in dodaja, da dobra podjetja dajejo stimulacije in božičnice, kolikor pač razmere v panogi to dopuščajo.

Redosled je najprej in na prvem mestu poštena plača, nato pa socialna in eksistenčna varnost, kakovostne razmere in dobro delovno okolje. Sedaj pa, nekateri prevozniki skušajo privabiti voznike z novimi vozili, plača

pa ostaja minimalna in pogodba za določen čas. Malo je voznikov, ki jim voziti nov kamion pomeni več, kakor dobra plača! Zato se toliko prevoznikov »čudi«, da so vozniku »dali« nov kamion, ta pa je po nekaj mesecih vseeno dal odpoved in šel kruh iskati drugam.

Vozniki vemo, da je v Sloveniji tudi nekaj prevoznikov, ki se trudijo biti dober delodajalec. Ki se trudijo voznika dostojno plačati, redno plačati, v roku izplačajo regres (tudi višji od minimalno zapovedanega), mu nudijo dobre delovne pogoje, izplačujejo stimulacijo, tudi božičnico in ob vsem tem tudi skrbijo za redno vzdrževan vozni park, ki ga obnavljajo z novimi vozili. Le, žal, so ti prevozniki v manjšini in spodkopava jih nelojalna konkurenca v lastnih vrstah!

Citat:

Pišek poudarja, da se v panogi srečujejo s številnimi nepredvidljivimi situacijami, kot je cena bencina ali cestnin, zato je tudi poslovanje večkrat oteženo. Pri določanju pogodbenih cen pa so velika težava nepoštena podjetja, ki nastopajo z nizkimi cenami in so tako nelojalna konkurenca.»

Pritisniti bodo prevozniki morali na državo, da tudi ona zmanjša svoje apetite - cestnine, trošarine, davki in ponudi prevoznikom neke uporabne olajšave, stimulacije, subvencije. Trend, da se delavca, ne samo voznika, v Sloveniji izčrpa do obisti, se mora nehat. Trend, da prevoznik kompenzira nenasitne apetite države, na voznikovem hrbtu z nižanjem njegove plače in z nezakonitim plačilom po kilometrih, se mora absolutno nehat! Tudi Slovenija bi iz vidika plač lahko bila Nemčija, ali Avstrija (kar bi bilo še bolje), samo ekonomijo je treba povzeti po modelih teh držav. In ja, država bi z zakoni morala dati osnovo za red, prevozniki sami, pa bi se ob podpori države, morali resneje potruditi, da brez omahovanja in popustljivosti iztrebijo nelojalno konkurenco, miniranje trga, v lastnih vrstah.

Citat:

»Tudi zato se delodajalci, tako Pišek, pri plačevanju delavcev zanašajo tudi na dnevnice, saj "če bi ukinili dnevnice in bi plačevali slovenski bruto bruto, bi lahko vsa prevozna podjetja jutri zaprla svoja vrata."«

Ta izjava pa »zmaga« ! Kakšno mešanje hrušk in jabolk je tole ?!

Dnevnic ni plačilo za delo !!! Dnevnic je nadomestilo stroškov prehrane. Kadar delavec dela na podjetju, mu pripada malica, ko dela izven podjetja, na terenu, mu pripada dnevnic (domača ali tuja). Malica in dnevnic se izključujeta, sta pa zaenkrat še obvezen del nadomestil (hrana, prevoz), ki pripadajo delavcu za pokritje stroškov prihoda na delo in prehrane med delom.

Slovenski bruto bruto nima nobene povezave z dnevnici ! In dnevnic nikakor ne more, ne sme biti in NI plačilo za delo !

Plačilo za delo je obdavčeno, iz plačila za delo se morajo odvesti prispevki. Slovenski prevozniki pa voznika plačajo s fiktivnimi dnevnici, (ki jih izračunajo iz prevoženih kilometrov in ne iz dni prebitih v tujini). Na te »dnevnic« seveda ne obračunajo in ne plačajo prispevkov in tako dvakratno oškodujejo voznika, hkrati pa oškodujejo še državo in celotno družbo !

Vozniki imajo osnovno (v pogodbo vpisano) plačo minimalno ali še nižjo (največkrat tujci), plačani pa so nezakonito po prevoženem kilometru. Iz minimalne plače se odvedejo prispevki, preostali del zaslužka iz prevoženih kilometrov pa se vozniku nakaže kot fiktivne dnevnic. Tako je voznik v Sloveniji oškodovan na dva načina hkrati – iz več kot polovice zaslužka ne dobi plačanih prispevkov in hkrati ne dobi realnih dnevnic kot nadomestilo za prehrano. Voznik, ki je recimo v mesecu dni prevozil 10.000 km in ima dogovorjen kilometer po 13 centov je zaslužil 1.300 €. Nakazano dobi 630 € neto plače (840 € bruto) in 670 € »dnevnic«.

Formula 10.000 km x 13 centov = 1.300 €

1.300 evrov = 630 € plača + 670 € dnevnic

Oškodovana pa je tudi država in s tem celotna družba – mi vsi - saj bi se v pokojninsko, socialno, zdravstveno blagajno nateklo mnogo več denarja, če bi slovenski vozniki bili zakonito plačani. In če bi se država pobrigala, da bi s svojimi vzvodi pobrala vse neplačane prispevke in zagotovila brezizjemno plačevanje prispevkov.

Na to izjavo o plačanju dela z dnevnicami, bi morali poskočiti vsi inšpektorati za delo in vse izpostave FURS-a ! Da je plačilo po prevoženem kilometru nelegitimno, nezakonito in ga prepovedujeta tudi EU uredba 561/2006 in naš Zakon o mobilnih delavcih, ki je implementacija te uredbe, gospod Pišek enostavno prezre in zamolči. EU uredba 2016/403 o prekrških, uvršča plačilo po kilometru med zelo hude kršitve. Gospod Pišek to verjetno ve, vsaj moral bi vedeti.

Navajam zapis, po magnetogramu, izjave Saše Gornik- FURS, na seji DZ 29. junija 2017 (na seji sem bila prisotna in seznaniła poslance s tem slovenskim, nezakonitim modelom plačevanja voznikov) :

- SKUPNA SEJA ODBOR ZA INFRASTRUKTURO, OKOLJE IN PROSTOR, 57. nujna seja in ODBOR ZA DELO, DRUŽINO, SOCIALNE ZADEVE IN INVALIDE, 56. nujna seja.

SAŠA GORNIK: »Ja, hvala lepa. Dolžna sem še odgovor od prej, kako mi v bistvu, mislim, kako mi reagiramo na način v primerih, ko se kilometrino izplačuje, je pa v bistvu to z zakonom, ni dovoljeno. V bistvu gre za kršitev. Ta neupravičena izplačila kilometrino se obravnavajo po vsebini. Šteje se, da je to del plače, in od te višine kilometrino mi obračunavamo vse davke in prispevke za pokojninsko in zdravstveno zavarovanje in vse te dodatno ugotovljene davčne obveznosti naložimo delodajalcu.

In s tem se tudi potem osnova delavcem za namene izračuna bodoče pokojnine dvigne. To je v bistvu naše ravnanje. Dodatno obračunani davki se naložijo za plačilo delodajalcem. Sledijo pa tudi globe, ki se iz te, sledijo pa tudi globe, ki se naložijo tako delodajalcem, kot tudi odgovornim osebam pri teh delodajalcih.«

Pozvala bi predstavnike OZS, GZS, naša ministrstva za delo, infrastrukturo, inšpektorate, FURS in predvsem prevoznike, naj se nehajo delati norca iz nas voznikov. Naj nam končno prisluhnejo in nas začno znova ceniti, spoštovati. Naj nam zagotovijo dobre delovne pogoje in naj nas predvsem pošteno plačajo, da bomo delo lahko opravljali kvalitetno in varno in od dela lahko tudi dostojno živeli sedaj in kasneje v pokloju.

Ponavljam zapis iz prejšnje naše Izjave za javnost:

Prevoznike, GZS, OZS, Ministrstvo za infrastrukturo, Inšpektorate za delo, FURS pozivamo, da začno resno delati red v transportni branži:

- Da uvedejo učinkovit nadzor.
- Da izkoreninijo nezakonite prakse plačila po kilometru/procentu, izmikanje plačevanja regresa in prispevkov.
- Ukiniti je treba deregulacijo poklica voznika in ovrednotiti delo voznika z višjo osnovno plačo, primerno zahtevnosti in potrebnim znanjem ter veščinam.
- Zagotoviti je potrebno zakonito obračunavanje ur dela, izplačilo prispevkov in realnih dnevnic.
- Dosledno je treba preprečiti in izkoreniniti socialni dumping.
- Treba je dosledno zagotavljati/nadzorovati zagotovitev enakih delovnih pogojev in enakega plačila za delo, tako za domače voznike, kakor za tujce.
- Voznikom je treba zagotoviti zdrave in varne pogoje dela.
- Treba je zagotoviti možnosti za spoštovanje in izvajanje predpisov in uredb EU o delu in počitkih voznika.
- Treba je zakonsko okviriti realno ceno prevozom in s tem učinkovito preprečiti dumpinške cene ter nelojalno konkurenco.
- Treba je podpreti podjetja, ki se trudijo delati pošteno in zagotavljati svojim voznikom pošteno plačilo in dobre pogoje dela!
- Treba je zapreti podjetja, ki ustvarjajo dobiček izključno na osnovi nelojalne konkurence in izkoriščanja delavca!

Potem bo morda poklic voznika postal znova bolj privlačen, pa ne bo toliko potrebn po zaposlovanju tujcev. Z boljšimi pogoji dela, ustreznim plačilom za delo in zdravo konkurenčnostjo se bo zmanjšala deficitarnost poklica in zvečala tudi varnost na cesti.

In ja, zato ponavljamo še enkrat - nikakor se ne strinjamo s predlaganimi zahtevki OZS in GZS, da se doba vezave tujca iz BiH na podjetje in s tem pogojenost delovnega dovoljenja, podaljša na 5 let.

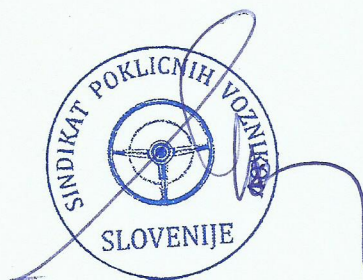
Hkrati pozivamo prevoznike, da se ne hajo izgovarjati na pomanjkanje voznikov, na državo in še kaj – vabimo jih, da skupaj z nami, (brez fige v žepu !), začno ustvarjati boljše pogoje za delo voznika, predvsem višjo osnovno plačo in plačilo po urah. Da skupaj premislimo, kako družno nagovoriti državo, kako iztrebiti nelojalne in kriminalne prakse nekaterih prevoznikov, kako izločiti iz vozniških vrst neresne, neodgovorne, slabe voznike. Kako peljati čoln, v katerem sedimo obojni, da bo dobro tako za prevoznika, kakor za voznika, pa bo tudi (dobrih !) voznikov dovolj na razpolago.

Vozniki smo vozniki zato, ker imamo svoje delo radi, ker radi vozimo in zato vzamemo v zakup tudi tisto manj veselo stran tega poklica – ločenost od družine. Ne sprejemamo pa tega, da naj delamo samo iz veselja, plačilo pa ni važno. Biti voznik ni samo poklic, je poklicanost! Le da je od dela treba tudi živeti!

Lep pozdrav

Andrej Šega
predsednik

Karina Ditz
sekretarka



Poslano:

- medijem
- KSS
- arhiv.