



MINISTRSTVO ZA INFRASTRUKTURO
Langusova ulica 4
1535 LJUBLJANA

Ljubljana, 13. 2. 2018

Pripombe in predlogi k predlogu Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o prevozih v cestnem prometu

1. Splošne pripombe

Dne 17.01.2018 ste na Ministrstvu za infrastrukturo v javno razpravo ponudili predlog Zakona o spremembah in dopolnitvah zakona o prevozih v cestnem prometu, skupaj z obrazložitvijo predlaganih sprememb. Pri tem ste v poglavju 6.6. 'Presoja posledic za druga področja' povsem prezrli delovnopравни vidik predlaganih sprememb, kar je med delojemalci, ki jih bi tako predlagane spremembe prizadele, povzročilo burno reakcijo. Predlagane spremembe namreč predstavljajo (kot bo podrobneje predstavljeno v nadaljevanju) razgradnjo pravne varnosti za izvajalce storitev prevoza in diametralen preobrat v razumevanju medsebojnih odnosov vseh deležnikov. Posebno kritični smo do premalo dorečenega delovanja platform in nedomišljenega uvajanja nove oblike vrste prevoza z najemom vozila z voznikom in do sprememb v avtotaksi prevozu brez uporabe taksimetra.

Pri uvajanju alternativnih oblik opravljanja dela, brez uveljavljenih načinov, ki omogočajo socialno varnost, gre za področje, ki je za vse zaposlene v Sloveniji izredno pomembno, posledično pa sindikati, kot predstavniki interesov zaposlenih, moramo biti vključeni kot socialni partnerji. Zato menimo, da bi v točki 6.7 seveda morala biti predvidena razprava tudi s sindikalnimi organizacijami, ne zgolj s predstavniki delodajalcev (zbornice). Prav tako ni primerno, da se za spremembo zakona predvideva izredno kratek čas javne razprave in nato sprejem po skrajšanem postopku. Ne gre za majhne spremembe zakona, prav tako pa ne gre zgolj za kozmetične popravke, temveč za obsežen poseg v materijo (tako pri oblikovanju DUJPP, kot tudi pri uvedbi nove oblike izvajanja prevoza in deregulacijo sedanje oblike 'avto taksi prevoza').

Med cilje, ki jih predstavljate v predlogu zakona uvrščate tudi nove možnosti in priložnosti povezane s tako imenovanim sodelovalnim gospodarstvom, kot ga opredeljuje Evropska komisija v Evropski agendi za sodelovalno gospodarstvo (SWD (2016) 184 final). Ob tem poudarjate da lahko predlagani ukrepi in spremembe "pomembno prispevajo k ustvarjanju delovnih mest in rasti v Evropski uniji, če se spodbuja in razvija na odgovoren način. Uspeh platform za sodelovanje lahko pomeni izziv za obstoječe udeležence na trgu in prakse, vendar z omogočanjem posameznim državljanom, da ponujajo storitve, spodbujajo tudi

nove možnosti zaposlovanja, prožno organizacijo dela in nove vire prihodka. Posebno težo za opredelitev in urejanje tovrstnih prevozov pa ima tudi nedavna sodba Evropskega sodišča v zadevi C-434/15, v postopku Asociacion Profesional Elite Taxi proti Uber Systems SpainSL.¹

Sodba, na katero se sklicujete², je pravzaprav v svojem bistvu pojasnila, da gre pri podjetju UBER dejansko za opravljanje storitev prevoza. Način, na katerega se opravlja povezovanje med izvajalcem in uporabnikom po mnenju sodišča za presojo ni bistven in zgolj z uporabo inventivnih tehnologij se ni mogoče izogniti državnim regulacijam temeljnega področja. Nadalje se ni mogoče izogniti niti predpisom glede ugotavljanja neloyalne konkurence.

Ob upoštevanju teh smernic, ki izhajajo iz utemeljitve sodbe, na katero se sklicujete, se nam zato postavlja vprašanje, čemu je sploh namenjena uvedba ločene, nove oblike opravljanja prevozov in v čem (razen v odsotnosti varstva delovnopravne zakonodaje) se razlikuje od obstoječih taksi prevozov. Delovanje preko platform je v celoti na voljo (in se v praksi tudi izvaja) obstoječim izvajalcem taksi prevozov. Aplikacije omogočajo naročanje, spremljanje prihoda in plačevanje.

Poleg tega za doseganje izenačevanja obeh načinov izvajanja storitve prevoza, gotovo ni potrebna še dodatna deregulacija obstoječih taksi prevozov, kar bo na že tako zlorabam podvržen trg prineslo še večjo negotovost in nered. Zahtevamo, da se upošteva tudi pravno ureditev v Republiki Sloveniji in nove oblike nudenja storitev na tem področju uredi skladno obstoječim pravnim redom. Pri tem je potrebno upoštevati tradicijo na področju javnih prevozov, izkušnje, ki jih prinaša dosedanja praksa in nivoja kulture, ki velja na tem področju.

Tehnološki napredek je danost za vse nas, naloga zakonodajalca in socialnih partnerjev pa je, da zagotovimo varnost za državljane in pravičnost do vseh deležnikov. To bo mogoče doseči le pod pogojem, da bomo socialni partnerji (predstavniki delodajalcev, predstavniki delavcev in Vlade znotraj dialoga, ki ga vodi ESS) imeli možnost poiskati ustrezne odgovore na vprašanja vezana na drugačen način opravljanja dela. Menimo, da nas dosedanja praksa opozarja in napeljuje na to, da je potrebno uvajanje novih oblik dela in z njimi povezanih odnosov med lastniki in neposrednimi izvajalci presojati posebej, glede na njihove posebnosti. Ob tem pa opozarjamo, da nedorečeno spreminjanje in uvajanje novih oblik dela ruši temelje delovnega prava tako pri individualnih kot kolektivnih pravicah. Takšnim rešitvam pa odločno nasprotujemo.

2. Deregulacija obstoječe oblike avto taksi prevozov

Iz predloga ZPCP je razvidno, da je namen zakona med drugim deregulirati avtotaksi prevoze s tem, da se odpravlja nacionalna licenca za taksi prevoze in da se ureditev taksi prevozov v celoti prepušča lokalnim skupnostim. Iz 19. člena predloga ZPCP, ki ureja področje avtotaksi prevozov, pa izhaja, da se *»avtotaksi prevozi opravljajo na podlagi dovoljenja, ki ga izda občina ali več občin skupaj, če je taka obveznost uvedena s predpisom take občine oziroma občin«*. Nadalje, drugi odstavek 19. člena določa, da *»občine lahko predpišejo način in pogoje izvajanja avtotaksi prevozov na svojem območju«*. Sklepamo lahko, da je ureditev avtotaksi prevozov s strani občin zgolj možnost, kar pomeni, da bodo v tistih občinah, ki takšnih predpisov ne sprejmejo, popolnoma deregulirani. V sedanjem

¹ Povzeto po predlogu zakona z 17.01.2018

²<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?jsessionid=9ea7d2dc30ddd207be41b8154d448d4ddea590322d11.e34KaxiLc3qMb40Rch0SaxyNaNz0?text=&docid=198047&pageIndex=0&doclang=SL&mode=1st&dir=&occ=first&part=1&cid=21276>

ZPCP za take primere velja varovalka, saj se v občinah, ki niso uvedle dovoljenja za avtotaksi prevoza, ti prevozi opravljajo na podlagi licence za avtotaksi prevoze (četrti odstavek 56. člena), ki pa jo predlog novega ZPCP odpravlja. Oziroma, velja tudi obratno, da bodo lahko občine uredile izvajanje avtotaksi prevozov na arbitraren način in s postavljanjem diskriminacijskih pogojev, ki so s sedanjim ZPCP prepovedane (tretji odstavek 56. člena).

Dosedanji sistem, ki predvideva pridobitev licence na državni ravni sledi kriterijem enakopravnosti, enotnosti kvalitete storitev in zagotavlja določen standard izvajanja storitve. Tako predvideva, da mora voznik izkazati lastništvo (ali kakšno drugo upravičenje) vozila, ugled v družbi (nekaznovanost), finančno ustreznost, opravljen strokovni preizkus, izvajanje storitve pa se opravlja v eni izmed predvidenih delovnopравниh oblik zaposlovanja. Nerazumno je, da se država takemu nadzoru preprosto odpove in ga prepusti samovolji ali odsotnosti interesa na ravni lokalne samouprave.

Opozarjamo na nujnost zakonske ureditve minimalnih standardov, ki jih mora izpolnjevati vozilo s katerim se opravlja ta storitev. Pri tem je potrebno razlikovati med "osebnimi" vozili torej vozili, ki omogočajo prevoz največ štirih potnikov in vozili, ki so namenjena prevozu od 8 do 9 potnikov. Predlog zakona je v tem delu preskop. K iskanju pravih rešitev je v prvi vrsti potrebno pritegniti voznike same- torej izvajalce storitev.

Nadalje, predlog ZPCP odpravlja obveznost uporabe taksimetra v primerih, *»ko izvajalec zagotavlja ponudbo tovrstnih prevozov z informacijsko storitvijo, na podlagi katere dobi uporabnik podrobno ponudbo s predvideno ceno prevoza na ustrezno napravo, prek katere naroči prevoz, prevzame potrditev ponudbe in plača storitev prevoza«* (četrti odstavek 20. člena). Iz tega jasno izhaja, da se taksimeter odpravlja z namenom, da se olajša vstop na trg prevoznikom, ki ponujajo prevoze z informacijsko storitvijo.

Takšna deregulacija je nerazumna z vidika varstva potrošnikov, zlasti če poznamo ureditve v ostalih evropskih državah in npr. vemo, da je Danska v letu 2017 uvedla obvezno uporabo taksimetra tudi za prevoznike, ki opravljajo prevoze preko spletnih platform.³ Tudi švedska neodvisna komisija, ki je po naročilu švedskega ministra za infrastrukturo leta 2016 opravila preiskavo o taksi prevozih, taksiju podobnih storitvah in souporabi vozil, je sklenila, da *„bi odprava zahteve po dovoljenju za opravljanje taksi dejavnosti lahko imela za posledice razna tveganja: zmanjšane kompetence in spretnost voznikov, iz česar bi sledila slabša varnost v prometu, povečanje obsega priložnostnih del in manj stalnih zaposlitev. Prav tako bi za posledico imelo znižanje že tako nizkih plač taksistov.“*⁴

Pri tem navedba Ministrstva, da z vnaprej določeno tarifo sledi zaščiti potrošnika, ne zdrži. Taksimetri, ki jih sedaj poznamo, so na letni ravni testirani s strani Urada za meroslovje RS, kar za stranke pomeni predvidljivost cene. Pri vnaprej dogovorjeni ceni, ki jo določa obseg ponudbe in povpraševanja pa iz prakse v drugih državah izhaja, da je v času večje gostote (dogodki, prazniki,...) cena lahko tudi trikrat višja. Pozitiven učinek na potrošnike in konkurenčnost tako ni izkazan.

³ Glej Uber halts services in Denmark after new taxi law, <https://www.thelocal.dk/20170328/uber-halts-services-in-denmark-after-new-taxi-law>

⁴ Taxi och samåkning – i dag, i morgon och i övermorgon (Taksi in skupni prevoz – danes, jutri in pojutrišnjem), <http://www.regeringen.se/rattsdokument/statens-offentliga-utredningar/2016/11/sou-201686/>

3. Najem vozila z voznikom

3.1. Delovnopравни vidik

Glede na to da predlog ZPCP ne ureja delovnopravnega statusa voznikov, ki opravljajo prevoze z najemom voznika, sklepamo, da bodo spletne platforme lahko najele kogarkoli nad 21 let, ki ima osebno vozilo in potrdilo o nekaznovanosti. Zato se upravičeno sprašujemo, ali ni morebiti namen predloga ZPCP znižati minimalne delovno-pravne standarde in pravice delavcev, kot so minimalna plača, plačan dopust in bolniška, zdravstveno in pokojninsko zavarovanje itd.?

Opozarjamo na nekritično povzemanje prakse držav EU in predstavljanje nove storitve najema vozil s pomočjo platforme. Evropska sodna praksa in številni sodni spori v državah članicah EU kažejo na to, da države na sprejemajo modela opravljanja prevozne storitve z najemom vozila z voznikom preko aplikacije, ne da bi se izvajalci takšne storitve v celoti podrejali in spoštovali zakonodaje države, ki velja za vse ostale države deležnike. Povedna in pomembna je na primer sodba Višjega delovnega sodišča v Londonu (Employment appeal tribunal). 2017. Sodba Uber B.V. and others v. Mr. Y. Aslam and others⁵ iz katere jasno izhaja, da sodišče delo voznika, ki prejema naročila preko platforme obravnava kot delovno razmerje. Vsem navedenim je skupno, da organizacijo dela povezanega z najemom vozila z voznikom ob pomoči pametnih telefonov in preko spletne platforme, brez izjeme razumejo in obravnavajo kot prevozno storitev, za katero, po pravnem redu RS, veljati enaki pogoji delovanja, kot veljajo za ostale pravne subjekte v državi članici.

V okviru vprašanj, ki so povezana z delovanjem platform je pomembno tudi vprašanje števila izdanih licenc. Predlog zakona ne ponuja odgovora na vprašanje pod kakšnimi pogoji bo delovala platforma. Predlagatelj zakona podrobnejše ureditve, za tako pomembno ustavno pravno vprašanje, kako zagotoviti enakost pred zakonom, predvideva v nekih bodočih splošnih aktih za izvrševanje javnih pooblastil, ki jih bo ko bo sprejel novo oblikovani organ DUJPP. Takšna ureditev ni le v nasprotju z Ustavo RS temveč na široko odpira vrata nelojalni konkurenci.

Iz že navedene sodbe Evropskega sodišča (sklic v opombi 2) nedvoumno izhaja, da je platformo za posredovanje informacij med naročnikom in izvajalcem, mogoče razumeti in obravnavati le kot opravljanje dejavnosti, kar pomeni, da mora lastnik takšne platforme delovati v pravno organizacijski obliki, kot to določa ZGD. V zvezi s tem želimo izpostaviti problem na kakšen način pravna oseba opravlja storitev! Za trajno opravljanje dejavnosti, ne glede na njene specifične, ne pristajamo na njeno izvajanje z prikritimi oblikami delovnih razmerij. Obstoječi predlog zakona namreč napeljuje na zaključek, da je zasledovani cilj zagotavljanje delovanja platform za ceno zniževanja minimalnih delovno pravnih standardov in krčenja pravic delavcev. Če to ni cilj zakona potem je ena od možnih rešitev za takšno nedopustno delovanje omejevanje števila licenc. V celoti se namreč strinjamo z pobudo strokovne javnosti s katero se predlaga, da lahko prevoznik dobi le toliko izvodov licenc, kolikor ima (prijavljenih) zaposlenih voznikov in drugih zaposlenih z veljavno temeljno poklicno kvalifikacijo (koda 95- (skladno z vsakokrat veljavno kolektivno pogodbo za cestni potniški promet Slovenije)), ob tem pa predlagamo, da se med obvezne dokumente, ki ga mora imeti pri sebi voznik, v času opravljanja storitve, zahteva tudi pogodba o zaposlitvi.

Glede na predlog ZPCP bodo prevoze s posredovanjem informacijskih platform lahko

⁵https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a046b06e5274a0ee5a1f171/Uber_B.V._and_Others_v_Mr_Y_Aslam_and_Others_UKEAT_0056_17_DA.pdf

izvajale osebe, ki imajo licenco za prevoz potnikov (57.c člen), pri čemer pa ni jasno, ali bo moral licenco pridobiti vsak voznik, ki opravlja prevoz s posredovanjem informacijskih platform, ali pa bo prevozno podjetje, ki z informacijsko platformo posreduje med voznikom in potnikom, pridobilo licenco skladno s 27. členom ZPCP in bo lahko zahtevalo toliko izvodov licence za toliko vozil, kolikor jih bo imel na razpolago (28. člen ZPCP)? To vprašanje zastavljamo zato, ker bo v tem primeru prevozno podjetje, kot je Uber, lahko pridobilo neomejeno število licenc za najem vozila z voznikom, kajti 28. člen ZPCP v ničemer ne omejuje števila vozil, ki opravljajo prevoze iz naslova izdane licence. Povedano z drugimi besedami, s tem bi lahko prišlo do izjemnega povečanja prometa v urbanih okoljih, kar se že dogaja v številnih mestih v ZDA, v katerih Uber in podobna podjetja ponujajo svoje storitve. Tako je npr. v New Yorku le v dveh in pol letih število Uberjevih vozil povečalo za petkrat, in sicer iz 10.500 v januarju 2015 na skoraj 56.000 v novembru 2017.⁶

3.2. Najem vozila z voznikom in varnostni vidik

V kolikor podrobneje izpostavimo probleme, ki jih vidimo z uvajanjem storitve najema vozila z voznikom, menimo, da mora Zakon v prvi vrsti zagotoviti minimalne pogoje za zagotavljanje varnosti udeležencev v cestnem prometu. To zahtevo je potrebno obravnavati z različnih zornih kotov.

Od Ministrstva pričakujemo, da oprav temeljit pregled izvajanja sedanje službe avto taksi prevozov, vključno z nadzorom delovnega časa voznikov. Inšpektorji za cestni promet v povezavi z delovno pravno inšpekcijo morajo imeti kontrolo tudi nad obsegom dela, ki ga vozniki opravijo. Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozi (Uradni list RS, št. 45/16 – uradno prečiščeno besedilo in 62/16 – popr.) v slovenski pravni red prenaša direktive EU s tega področja in utemeljuje uporabo Uredbe 561/2006, katere namen je regulacija delovnega časa voznikov. Obvezna uporaba Uredbe in sprejem Zakona so tudi izvajalcem javnih služb prevoza postavile omejitve in standarde glede trajanja vožnje, odmorov, počitkov in glede obsega delovnega časa. Namen teh omejitev je zagotovitev varnosti in zdravja zaposlenih, še posebej pa varnost ostalih udeležencev v prometu. Nesporno je, da gre za omejitve, ki so v javnem interesu, hkrati pa te omejitve izvajalcem javnih služb v cestnem prevozu pomenijo višji strošek in manjšo konkurenčnost v primerjavi z izvajalci storitve prevoza, ki teh omejitev ne upoštevajo. Zato Ministrstvu predlagamo naslednje:

Prilagodi naj se 33. člen Zakona o prevozi v cestnem prometu tako, da se obveznost vgradnje tahografa predvidi za vsa vozila, ki opravljajo prevoz potnikov. Sedanja ureditev, ki sledi določilom prej omenjene Uredbe 561/2006, varuje zgolj potnike v vozilih, ki so namenjena prevozu več kot devetih oseb. To pomeni, da tako EU kot država prepoznavata skrb za voznike in za potnike zgolj v primeru, kadar je teh vsaj devet. Neprekinjena vožnja npr. kombiniranega vozila na daljše razdalje do letališč in nazaj, vožnja avto taksija po 16 ur in več dnevno, vse to so realne situacije, s katerimi se soočamo. Nujno je, da država prepozna varnostno tveganje, ki smo mu zaradi preutrujenosti voznikov izpostavljeni potrošniki in vozniki. V letu 2017 je Vlada RS že zavrnila pobudo vpeljave tahografov v dvosledna vozila z višino vozila nad prvo osjo 1,3 metra ali več in za vozila do 3,5 tone, ki so namenjena prevozu vsaj 6 potnikov (gre ravno za kombinirana vozila, s katerimi se prevažata potnike). Zavrnitev je utemeljevala s tem, da gre za dodatne stroške za izvajalce storitev in za omejevanje konkurence. Nadalje pa je navedla, da se na ravni EU itak predvidevajo tovrstne spremembe, torej bo do tega prišlo takrat, ko bo taka odločitev sprejeta v okviru Uredbe 561/2006. Vlada RS se torej zaveda, da potreba po taki spremembi

⁶ Glej Taxi, Uber, and Lyft Usage in New York City, <http://toddschneider.com/posts/taxi-uber-lyft-usage-new-york-city/>

obstaja, pa kljub temu zaščito varnosti, zdravja in življenja ljudi ocenjuje kot oviranje konkurenčnosti!

Z vidika varnosti v cestnem prometu je še kako pomembno, upošteva kulturo naše družbe, in z namenom zagotavljanja varnih pogojev izvajanja storitve v prometu, vpeljati obvezno uporabo digitalnih tahografov, saj bo la na ta način mogoče opravljati nadzor nad spoštovanjem minimalnih standardov povezanih z delovno obremenitvijo voznikov.

Tako kot je pomembna vzpostavitev minimalnih standardov je pomemben tudi zakonsko predviden nadzor nad spoštovanjem zakonskih zahtev. Glede na že pojasnjene pomanjkljivosti predloga zakona, nasprotujemo omejevanju inšpekcijskega nadzora oziroma izločanje avto taksijev in še posebej izvajalcev avto taksi storitve brez uporabe taksimetrov.

Z varnostjo udeležencev v cestnem prometu je neposredno vezana tudi varnost naročnika storitve. V prvi vrsti gre za ustrezno usposobljenost voznika in tehnično primernost vozila, po drugi strani pa se nanaša na samega izvajalca storitve. Ni mogoče govoriti o varnosti udeležencev v cestnem prometu, niti o varnosti naročnika če zakon ne bo jasno določil časovnih omejitev opravljanja storitve za posameznega izvajalca. Ni nepomembno ali voznik opravlja storitev v razumnem časovnem obdobju ali če opravlja storitev že 10 ali 15 uro, brez ustreznih odmorov in počitkov. Obrazložitve, podane s strani Ministrstva, da z uvajanjem novih oblik 'uporabniki pridejo do novih storitev z razširjeno ponudbo in z nižjimi cenami'⁷ tako ne temeljijo na analizi obstoječega stanja trga avto taksi prevozov, ki je prenasičen in kjer izvajalci opravljajo svoje delo preko vseh razumnih časovnih okvirov, ker jim polni delovni čas ne omogoča niti prihodkov v višini minimalne plače.

V okviru opozarjanja na varnostni vidik ne moremo tudi mimo opozorila v zvezi z varstvom osebnih podatkov. Zbiranje podatkov o uporabnikih in izvajalcih prevozov s strani nosilca platforme namreč le-te lahko izpostavi tudi riziku zlorabe navedene zbirke podatkov. Tako je nedavno v javnosti bila izpostavljena informacija, da naj bi hekerji z zahtevkom po plačilu odkupnine podjetju Uber Technologies Inc. posegli v osebne podatke 57 milijonov potrošnikov in voznikov.⁸ Gotovo gre za pomembno vprašanje, ki mu Ministrstvo ne posveča nobene pozornosti.

Treba je opozoriti tudi na sistem ocenjevanja, katerega del so npr. Uberjevi vozniki. Voznik mora sprejeti določen delež "klicev", saj ga stranke stalno ocenjujejo. Vozniki so od ocen popolnoma odvisni, saj na njihovi podlagi pridobijo naslednje stranke in sklepamo lahko, da na morebitno strankino vprašanje o svojem poklicnem zadovoljstvu ne bodo odgovarjali s pritožbami o slabem plačilu in pomanjkanju socialne varnosti, temveč bodo predvsem poskusili poskrbeti za prijetno vzdušje in čim manj težav v času prevoza. To seveda ne pomeni, da ti vozniki delajo v dobrih razmerah ali da se v njih dobro počutijo, ampak predvsem, da so del sistema, ki je naravnano na način, da vozniki omejujejo sami sebe, kolikor je to mogoče. Nadzor in stalno ocenjevanje (slaba ocena lahko pomeni izključitev iz sistema in izguba edinega vira prihodkov, v katerega mora voznik vložiti nezanemarljiva finančna sredstva) izredno slabo vpliva na psihofizično zdravje voznikov. Stalen nadzor je sicer ena izmed bolj negativnih in zaskrbljujočih potencialnih posledic digitalizacije, ki pa bo najbolj problematična v primeru, da delavke in delavci ne bomo sami vzeli v roke oblikovanja lastne prihodnosti in zahtevali, da gre napredek tehnologije z roko v roki z izboljšanjem naših

⁷ Stran 3 Predloga zakona z dne 17.01.2018

⁸ Uber Paid Hackers to Delete Stolen Data on 57 Million People, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-11-21/uber-concealed-cyberattack-that-exposed-57-million-people-s-data>

življenj, z zagotavljanjem dostojnega dela, emancipacije in podobno.

3.3. Vpliv na okolje

Ministrstvo spremembe zakonodaje utemeljuje z interesom zmanjšati stroške osebne mobilnosti in spodbujanje uporabe oblik javnega prevoza, pri čemer poudarja tudi okoljevarstveni vidik, upoštevajoč cilje Resolucije o nacionalnem programu razvoja prometa v RS do leta 2030⁹, ki zavezuje državo k iskanju rešitev, ki bodo okoljsko manj obremenjujoče. Menimo, da tega učinka ni mogoče doseči z uvajanjem novih oblik prevoza, kjer je poudarek na uporabi osebnih avtomobilom, temveč samo na zagotavljanju sodobnega in konkurenčnega javnega prevoza.

Podobno ugotavlja tudi nemška študija IZA Institut of Labour Economics, ki pravi, da na področju prometa in mobilnosti pogosto prihaja do ti. „povratnega učinka“ pri novih poslovnih modelih, ki razglašajo, da so trajnostni, vendar se v praksi izkaže, da je njihov vpliv na okolje pravzaprav škodljiv. Kljub večji uporabi obstoječih vozil, se vpliv na okolje zaradi agregatnega povečanja števila prevozov z najemom voznika znatno poveča.¹⁰ Posameznike namreč ne preusmerja iz uporabe lastnih vozil, temveč iz uporabe javnega transporta. To priznava tudi Ministrstvo, ko v obrazložitvi poudarja, da bodo lahko tudi socialno šibkejši uporabljali storitve najema vozila z voznikom¹¹ (do sedaj pa si taksija niso mogli privoščiti in so najverjetneje v večji meri uporabljali javni prevoz) Glede na to da predlog ZPCP (za razliko od strogih okoljskih standardov, ki jih morajo zagotavljati npr. izvajalci prevozov z avtobusi) ne postavlja nobenih pogojev, da morajo biti vozila, ki opravljajo prevoze s posredovanjem informacijskih platform, okolju prijazna, vidimo v tem nevarnost, da se bodo emisije CO2 v mestih povečale.¹²

4. Mednarodna primerjava

Ob pregledu ureditev taksi prevozov je že Ministrstvo samo ugotovilo, da pretežno države ne razlikujejo med izvajanjem taksi prevozov in 'najemom vozila z voznikom'. Tako te razlike, ki jo skuša Ministrstvo uvesti, ni v Nemčiji, na Nizizemskem, v Estoniji, Veliki Britaniji.

V zadnjem obdobju v marsikateri državi že opozarjajo na škodljive posledice in na slabe izkušnje z dopuščanjem izvajanja storitev, ki jih zagotavlja UBER ali njemu podobne platforme. Glavni razlogi, zaradi katerih ima npr. Uber težave z nacionalno/lokalno zakonodajo v posameznih državah, so:

- upoštevanje delovne zakonodaje (predvsem ker voznikom in voznicam ne priznava statusa zaposlenih, ne glede na obseg dela, ki ga opravijo),
- upoštevanje zakonodaje, ki določa varnostne standarde v prometu/na delovnem mestu,
- ranljivost baz podatkov voznikov in strank.

V nekaterih državah zato pogoje zaostrujejo, kar ima ponekod že za posledico umikanje

⁹ Resolucija o nacionalnem programu razvoja prometa v Republiki Sloveniji za obdobje do leta 2030 (Uradni list RS, št. 75/16)

¹⁰ Sharing Economy – Chancen, Risiken und Gestaltungsoptionen für den Arbeitsmarkt, http://legacy.iza.org/en/webcontent/publications/reports/report_pdfs/report_pdfs/iza_report_69.pdf

¹¹ Stran 14 Predloga zakona z dne 17.01.2018

¹² Glej Uber Wants Us to Think It's Environmentally Friendly, but Is It? https://motherboard.vice.com/en_us/article/78kkj9/is-uber-good-or-bad-for-the-environment

ponudnikov s trga. Več regulacije namreč ne pomeni zgolj večje varnosti za državljane, temveč tudi izgubo dobička, ki izhaja predvsem v nizki ceni storitve na račun delavskih pravic zaposlenih.

Bolgarija

Uber je prenehal s svojim delovanjem v Bolgariji, po tem, ko je bil obtožen "nepoštenih trgovskih praks". Predsednik odbora za promet je dejal, da bo moral Uber, če se želi vrniti na bolgarski trg, izpolnjevati minimalne zahteve zakonodaje in se registrirati kot taksi služba.

Danska

Taksimetri so postali obvezni na Danskem, zato se je Uber umaknil s trga.

Madžarska

Madžarska vlada je sprejela zakonodajo, ki pravi, da Uber vozniki "kršijo uredbe, ki veljajo za taksi voznike«. Ker zaradi Uberja niso želeli spremeniti svoje zakonodaje, Uber na Madžarskem ne deluje.

Združeno kraljestvo:

V letu 2016 je Uber izgubil tožbo glede statusa voznikov – sodišče je odločilo, da imajo vozniki in voznice status »delavcev« (jim pripada minimalna plača, bolniška itd.) in ne status »samozaposlenih«. Uber se je na odločitev pritožil, vendar v svoji pritožbi ni uspel.

Parlamentarni odbor, ki je bil zadolžen za raziskavo delovanja Uberja v Združenem kraljestvu je ugotovil, da okoli 4000 voznic in voznikov v Združenem kraljestvu za Uber redno dela več kot 60 ur na teden (precej nad polnim delovnim časom). Uber je zato naznanil, da bo uvedel določene omejitve v maksimalnem številu ur, ki jih lahko posameznik opravi v tednu.

Določena britanska mesta (npr. York) so delovanje podjetja Uber popolnoma prepovedana, med drugim zaradi skrbi glede varovanja podatkov voznikov in strank.

Uber se je soočal s prepovedmi tudi na Finskem, v Franciji, Španiji, v Italiji in na Nizozemskem, predvsem zaradi storitve UberPOP. Z različnimi oblikami delovanja (Uber, UberPOP, UberX) se poskuša Uber izogibati nacionalni/lokalni zakonodaji.

ZDA

Austin, Texas

Uber se je umaknil iz zvezne države po tem, ko so mu zapovedali, da morajo prek prstnih odtisov zaradi varnosti preveriti vse sedanje in bodoče voznike za primer nekaznovanosti.

Aljaska

Uber je deloval šest mesecev v državi, preden se je sprožil spor o tem, ali so Uber vozniki samostojni izvajalci dejavnosti, ali pa gre za registrirane taksiste, pri čemer bi jim potem morala pripadati tudi pravica do določenih nadomestil, vezanih na delo. Uber je v sporu plačal 77.925 ameriških dolarjev globe za Aljaskin oddelek za delo in razvoj delovne sile, preden je opustil tržišče na Aljaski.

Avstralija

Severni Teritorij je popolnoma prepovedal Uber, saj so nasprotovali temu, da bi morali prilagajati svojo zakonodajo Uberju.

5. Zaključek

Iz vseh poudarkov, ki smo jih izpostavili, izhaja nekaj naših temeljnih zahtev:

- izvedba razprave z socialnimi partnerji, uvrstitev teme na Ekonomsko socialni svet
- odstop od nedodelane in neutemeljene uvedbe nove oblike izvajanja prevozov v cestnem prometu
- ne zmanjšana, temveč povečana regulacija taksi prevozov, vključno z uvedbo tahografov za vsa vozila, ki opravljajo prevoz potnikov in ustreznim nadzorom



Zveza svobodnih sindikatov Slovenije
Lidija Jerkič, predsednica



Sindikati delavcev prometa in zvez
Saška Kiara Kumer, v. d. generalne sekretarke



Sindikati Mladi Plus
Tea Jarc, predsednica

