



**PREDLOG
EVA 2022-2430-0050
SKRAJŠANI POSTOPEK**

Zakon o spremembi in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih

I. UVOD

1. OCENA STANJA IN RAZLOGI ZA SPREJEM PREDLOGA ZAKONA

Socialni partnerji s predlogom upoštevajo izhodišča, ki jih je zavzelo Ustavno sodišče v odločbi U-I-265/07-16 s 16. decembrom 2009 ter odprta vprašanja, ki so ostala po spremembi ZDCOPMD (tj. Zakon o spremembah in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih; ZDCOPMD-C; Uradni list RS, št. 97/10), in sicer, da je potrebno pri določanju delovnega časa voznika upoštevati tako posebnost opravljanja dejavnosti prevoznništva na posameznih linijah kot tudi razlike in podobnosti v primerjavi z delavci, za katere veljajo določila ZDR-1.

Predlog sprememb zakona tako razlikuje med vozniki, ki vozijo v mestnem linijskem prometu, in vozniki, ki vozijo v medkrajevem in posebnem linijskem prometu, ne glede na dolžino linije. Ob primerjavi značilnosti, lastnosti in okoliščin dela se je namreč ugotovilo, da bistvene razlike obstajajo med vozniki v mestnem linijskem prometu in vozniki v medkrajevem in posebnem linijskem prometu, pri čemer razlik med vozniki v regionalnem linijskem prometu na linijah do 50 kilometrov in na linijah, daljših od 50 kilometrov, praktično ni. Razdalja linij v okviru medkrajevnega in posebnega linijskega prometa tako ni tista okoliščina, ki bi zahtevala drugačno ureditev delovnega časa, temveč je glavno razlikovalno merilo vrsta linije, ki jo izvaja voznik (mestna linija v primerjavi z medkrajevnimi in posebnimi linijami). S to ugotovitvijo se strinjajo predstavniki delodajalcev in delojemalcev, zato je bila upoštevana pri zadnji uskladitvi Kolektivne pogodbe za cestni potniški promet.

Zaradi uvedbe vrste linije in ne dolžine linije kot razlikovalnega merila pri določanju delovnega časa voznika pri prevozih potnikov je treba spremeniti in dopolniti veljavni Zakon o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (Uradni list RS, št. 45/16 – uradno prečiščeno besedilo, 62/16 – popr. in 92/20 – ZPrCP-E).

2. CILJI, NAČELA IN POGLAVITNE REŠITVE PREDLOGA ZAKONA

2.1 Cilji

Glavni cilj sprememb in dopolnitev zakona je, da se kot glavno merilo pri določanju delovnega časa voznikov pri prevozu potnikov določi vrsta linije in ne dolžina linije, kot je določeno do zdaj, s čimer se upošteva stališča ustavnega sodišča v odločbi U-I-265/07-16 s 16. decembrom 2009, da je potrebno pri določanju delovnega časa voznika pri prevozu potnikov upoštevati posebnost opravljanja prevozov na linijah tudi v primerjavi z delavci, za katere glede delovnega časa veljajo določila ZDR-1.

1.2 Načela

Glede na postavljeni cilj so bila pri pripravi predloga zakona upoštevana predvsem naslednja načela (usmeritve, vodila):

- načelo zakonitosti izhajajoč iz stališč ustavnega sodišča;
- načelo enakosti pri obravnavanju delovnega časa voznikov pri prevozu potnikov glede na vrsto linije in ne na dolžino linije;
- načelo učinkovitosti pri izvajanju prevozov potnikov.

1.3 Poglavitne rešitve

a) Predstavitev predlaganih rešitev:

Poglavitna predlagana rešitev pri določanju delovnega časa voznikov pri prevozu potnikov je vrsta linije in ne dolžina linije.

b) Način reševanja:

S predlaganimi dopolnitvami zakona se ne posega v temeljna pravila veljavnega zakona, ki ureja delovni čas voznikov oziroma mobilnih delavcev pri prevozu blaga in potnikov. Pri prevozu potnikov se postavi nova razmejitev glede določanja delovnega časa voznikov med ZDR-1 in tem predlogom zakona tako, da je zdaj vrsta linije, ki jo izvaja voznik, ločnica med določanjem delovnega časa voznika.

c) Normativna usklajenost predloga zakona:

d) Usklajenost predloga zakona:

Predlog zakona je bil objavljen na E-demokraciji datum. Nismo prejeli pripomb.

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

Predlog Zakona o spremembi in dopolnitvah Zakona o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih nima finančnih posledic za državni proračun in druga javna finančna sredstva.

4. NAVEDBA, DA SO SREDSTVA ZA IZVAJANJE ZAKONA V DRŽAVNEM PRORAČUNU ZAGOTOVLJENA, ČE PREDLOG ZAKONA PREDVIDEVA PORABO PRORAČUNSKIH SREDSTEV V OBDOBJU, ZA KATERO JE BIL DRŽAVNI PRORAČUN ŽE SPREJET

Za izvajanje zakona ni potrebno zagotoviti dodatnih finančnih sredstev v že sprejetem državnem proračunu.

5. PRIKAZ UREDITVE V DRUGIH PRAVNIH SISTEMIH IN PRILAGOJENOSTI PREDLAGANE UREDITVE PRAVU EVROPSKE UNIJE

Prikaz ureditve v najmanj treh pravnih sistemih držav članic EU

Madžarska

Direktiva 2002/15/ES je bila prenesena v madžarski pravni red z Zakonom o cestnem prometu iz leta 1988. Direktiva 93/104 je bila razveljavljena z Direktivo 2003/88/ES o nekaterih vidikih organiziranosti delovnega časa. Madžarski zakon o delovnem zakoniku iz leta 2012 je v skladu z Direktivo

2003/88/ES.

Glede linijskih prevozov nad 50 km veljajo pravila Uredbe 561/2006/ES. Za linijske prevoze do 50 km se uporabljajo določbe zakona o delovnem zakoniku iz leta 2012 – z odstopanjem, ki ga določa zakon iz leta 1988 o cestnem prometu v poglavju z naslovom »delovni čas mobilnih delavcev«.

Delovni raspored voznika na liniji do 50 km se določi na podlagi Uredbe št. 561/2006 na način, da raven in stopnja odmorov, prekinitvev in časov vožnje ter počitka zagotavljata, da lahko voznik ves čas vozi varno.

Časi počitka v primeru rednih lokalnih prevozov in linijskih prevozov do 50 km so naslednji:

- Če dnevni počitek delavca med koncem dnevnega dela in začetkom dela naslednjega dne doseže skupno 12 ur, se dnevni počitek lahko uporablja v dveh delih, enega najmanj 9 ur neprekinjeno in drugega najmanj 3 ure neprekinjeno, daljši del pa je tik pred začetkom dela naslednjega dne.
- V času počitka delavec nima razpoložljivosti ali drugih obveznosti do svojega delodajalca. V tem primeru nadomestilo za druge dni ni potrebno.
- V izjemnih prometnih razmerah zaradi vremenskih ali drugih razlogov, ki ogrožajo ali ovirajo vzdrževanje neprekinjenega prevoza potnikov, se lahko dnevni počitek delavca skrajša na 8 zaporednih ur, če se naslednji dnevni počitek poveča v enakem obsegu.

Tako zakonodaja EU kot madžarski zakon iz leta 1988 o cestnem prometu določata, da lahko pisni sporazum strank ali kolektivna pogodba dopušča le odstopanja, ki so ugodnejša za zaščito varnosti in zdravja delavcev.

V madžarskih praksah se v kolektivnih pogodbah uporabljajo določbe EU in notranjih predpisov o delovnem času in času počitka.

Latvija

V skladu s 3. členom Uredbe (ES) št. 561/2006 Evropskega parlamenta in Sveta se uredba ne uporablja za prevoz vozil, ki se uporabljajo za redne prevoze potnikov, pod pogojem, da dolžina poti ne presega 50 km. To je splošno načelo, ki velja za obveznost uporabe tahografov. Organi imajo pri javnih naročilih pravico v dokumentaciji v zvezi z oddajo javnega naročila določiti strožje pogoje glede evidentiranja delovnega časa.

Skladno s tem naročilo za opravljanje storitev javnega prevoza na regionalnih poteh¹ od prevoznika zahteva, da za vsako leto izvajanja pogodbe o javnem naročilu zagotovi, da se evidenca delovnega časa voznika avtobusa izvaja z uporabo nadzorne opreme, nameščene na vodilo (npr. analogni ali digitalni tahograf). Kontrolna oprema, nameščena na avtobusu, mora zagotavljati identifikacijo voznika avtobusa in beleženje časa vožnje avtobusa. Ta zahteva vključuje tudi poti, dolge do 50 km.

Češka

V skladu s 15. členom Uredbe 561/2006/ES države članice zagotovijo, da voznike vozil iz člena 3(a) urejajo državni predpisi, ki zagotavljajo ustrezno zaščito glede dovoljenega časa vožnje ter obveznih odmorov in počitka.

Državna zakonodaja, ki se nanaša na pravilo 50 km, konkretno Zákon č. 111/1994 Sb., o silnični dopravi (Zakon o cestnem prometu) določa, da pri prevozu potnikov na linijskih potniških prevozech, kjer dolžina katerega koli prevoza ne presega 50 km, voznik ne sme voziti več kot skupno 10 ur v 24 zaporednih urah in 100 ur v 2 zaporednih koledarskih tednih. Čas vožnje se lahko podaljša, kolikor je

¹ Regionalna pot pomeni pot, ki omogoča gibanje znotraj ozemlja države pretežno z enega upravnega ozemlja na upravno območje v drugem načrtovalnem območju ali ki povezuje državna mesta in pot, ki omogoča gibanje znotraj upravnega območja. ozemlju ene občine, od te občine do najbližjih okoliških območij ali do drugega znotraj območja načrtovanja.

potrebno za doseg ustreznega mesta za ustavljanje, da se zagotovi varnost oseb ali vozila. Voznik je dolžan spoštovati zahteve glede varnostnih odmorov in počitkov, določene v posebnem zakonskem predpisu.

Tudi v odloku ministrstva za promet in zveze o izvajanju Zakona o cestnem prometu (Vyhláška 478/2000 Sb., kterou se provádí zákon o silniční dopravě) je določeno: »Pri vodenju evidence časa vožnje vozila, varnostnih odmorov in časa počitka v skladu s § 3a odst. 7 let. a) 2. točko zakona ročno ali z drugo snemalno napravo v javnem linijskem potniškem prometu, za katerega dolžina katere koli povezave ne presega 50 km, lahko prevoznik vodi poenostavljeno evidenco časa vožnje, varnostnih odmorov in počitkov v kateri navede odstopanja dejanske prometne uspešnosti od vzorčnega zapisa časa vožnje, varnostnih odmorov in počitkov, obdelanih v javnem linijskem potniškem prometu v zvezi s potrjenim voznim redom oziroma navede, da ni prišlo do odstopanj. V primeru vodenja poenostavljene evidence časa vožnje, varnostnih odmorov in počitkov je v vozilu na voljo ustrezen vzorčni zapis časa vožnje, varnostnih odmorov in počitkov, ki se vključi v poenostavljeno evidenco časa vožnje, varnostnih odmorov in časa počitka, na katerega se voznik sklicuje.«

Poljska

Direktiva 2002/15 z dne 11. marca 2002 je bila v poljski pravni sistem prenesena z zakonom z dne 16. aprila 2004 o delovnem času voznikov. Nasprotno pa zakon ne izvaja Direktive 93/104, ker je bila razveljavljena z Direktivo 2003/88 z dne 4. novembra 2003.

Omenjeni pravni akt ureja pravila o delovnem času voznikov za prevoze nad 50 km in do 50 km.

1. Poljski predpisi oziroma pravila za redne prevoze nad 50 km določajo naslednje:

Delovni čas voznika ne sme presegati 8 ur na dan in povprečno 40 ur v petdnevnem delovnem tednu, v sprejetem obračunskem obdobju največ 4 mesecev. Vozniki, ki delajo v enakovrednem sistemu, imajo lahko na podlagi urnikov delovnega časa podaljšan delovni čas do 12 ur na dan. Podaljšan delovni čas ob določenih dnevih se nadomesti s skrajšanim delovnim časom ob drugih dneh ali prostih dnevih. Tedenski delovni čas voznika, vključno z nadurami, ne sme v povprečju presegati 48 ur v sprejetem obračunskem obdobju, ki ne presega 4 mesecev. Tedenski delovni čas pa se lahko podaljša na največ 60 ur pod pogojem, da povprečni tedenski delovni čas v sprejetem obračunskem obdobju, ki ne sme biti daljši od 4 mesecev, ne presega 48 ur.

Če delovni čas ne presega 9 ur, je odmor 30 minut po 6 urah dela. Če delovni čas presega 9 ur, odmor po 6 urah dela ne sme biti krajši od 45 minut.

Voznik ima pravico do najmanj 11 ur neprekinjenega počitka na dan. Dnevni počitek se lahko izvaja v vozilu, vendar mora biti vozilo v mirovanju in opremljeno s spalnim prostorom. Tedenski odmor v vsakem tednu mora biti najmanj 35 ur neprekinjenega počitka. Ta čas vključuje dnevni počitek (11 ur) na dan, ko se začne tedenski počitek. Obdobje tedenskega neprekinjenega počitka se lahko skrajša, če voznik opravlja svoje delo v razmerah ali zaradi dogodkov, zaradi katerih mora ukrepati zaradi varovanja življenja ali zdravja in premoženja ljudi ali odstranitve izrednega dogodka, pa tudi ob spremembi časa dela, ki ga opravlja voznik v zvezi s spremembo njegove izmene po ustaljenem urniku delovnega časa. Vendar pa tedenski neprekinjeni počitek ne sme biti krajši od 24 ur.

2. Predpisi oziroma pravila za redne prevoze do 50 km pa so:

Dnevni čas vožnje od konca enega dnevnega počitka do začetka naslednjega dnevnega počitka ali med dnevnim časom počitka in tedenskim časom počitka ne sme presegati 10 ur.

Skupni tedenski čas vožnje ne sme presegati 60 ur in 90 ur v dveh zaporednih tednih.

Voznik ima pravico do odmora, ki ne sme biti krajši od 30 minut, če je skupni dnevni čas vožnje med 6 in 8 urami, in najmanj 45 minut, če je skupni dnevni čas vožnje več kot 8 ur. Odmor voznik opravi pred iztekom 6 ur skupnega dnevnega časa vožnje. Odmor se lahko razdeli na krajše časovne dele, ki se uporabljajo v času vožnje v skladu z vozniškim zavezujočim urnikom, pod pogojem, da je eden od odmorov dolg najmanj 15 minut.

V primeru dnevnega in tedenskega počitka veljajo predpisi za prevoz nad 50 km.

Prilagojenost predlagane ureditve pravu Evropske unije

Predlagana dopolnitev zakona je usklajena s pravnim redom Evropskih skupnosti, saj ni vsebinskih razlik glede na veljavni zakon.

Izjava o skladnosti predloga zakona s pravnimi akti EU

Izjava o skladnosti ni potrebna, ker se predlagana dopolnitev zakona ne usklajuje s pravnim redom Evropske skupnosti.

6. PRESOJA POSLEDIC, KI JIH BO IMEL SPREJEM ZAKONA

6.1 Presoja administrativnih posledic

Predlog zakona nima administrativnih posledic.

a) v postopkih oziroma poslovanju javne uprave ali pravosodnih organov:

b) pri obveznostih strank do javne uprave ali pravosodnih organov:

6.2 Presoja posledic za okolje, vključno s prostorskimi in varstvenimi vidiki

Predlog zakona nima posledic za okolje, kar vključuje tudi prostorske in varstvene vidike.

6.3 Presoja posledic za gospodarstvo

Predlog zakona nima posledic za gospodarstvo.

6.4 Presoja posledic za socialno področje

Predlog zakona nima posledic na socialnem področju.

6.5 Presoja posledic za dokumente razvojnega načrtovanja

Predlog zakona nima posledic za dokumente razvojnega načrtovanja.

6.6 Presoja posledic za druga področja

Predlog zakona nima posledic na drugih področjih.

6.7 Izvajanje sprejetega predpisa:

a) Predstavitev sprejetega zakona:

b) Spremljanje izvajanja sprejetega predpisa:

6.8 Druge pomembne okoliščine v zvezi z vprašanji, ki jih ureja predlog zakona

Predlog zakona ne vsebuje drugih pomembnih okoliščin.

7. Prikaz sodelovanja javnosti pri pripravi predloga zakona:

Predlog zakona je bil objavljen na spletni strani E-demokracije 20. junija 2022.

Javna predstavitev, v kateri je bilo mogoče sporočiti mnenja, predloge in pripombe, je trajala do 8. julija 2022. Od javnosti nismo prejeli mnenj, predlogov in pripomb.

8. Podatek o zunanjem strokovnjaku oziroma pravni osebi, ki je sodelovala pri pripravi predloga zakona, in znesku plačila za ta namen:

Pri pripravi predloga zakona ni sodeloval zunanji strokovnjak oziroma pravna oseba.

9. Navedba, kateri predstavniki predlagatelja bodo sodelovali pri delu državnega zbora in delovnih teles

- mag. Bojan Kumer, minister,
- mag. Alenka Bratušek, državni sekretar,
- Darko Trajanov, generalni direktor Direktorata za trajnostno mobilnost in prometno politiko,
- mag. Matjaž Vrčko, vodja Sektorja za javni potniški promet,
- Leon Pregelj, višji svetovalec v Sektorju za javni potniški promet,
- Monika Pintar Mesarič, generalna direktorica Direktorata za kopenski promet,
- mag. Andreja Knez, vodja Sektorja za ceste in cestni promet,
- Zdravko Igličar, podsekretar v Oddelku za cestni promet.

II. BESEDILO ČLENOV

1. člen

V Zakonu o delovnem času in obveznih počitkih mobilnih delavcev ter o zapisovalni opremi v cestnih prevozih (Uradni list RS, št. 45/16 – uradno prečiščeno besedilo, 62/16 – popr. in 92/20 – ZPrCP-E) se 2.b člen spremeni tako, da se glasi:

»2.b člen

(uporaba predpisov za linijske prevoze potnikov)

(1) Za prevoze potnikov v linijskih prevozih, krajših od 50 km, se glede časa vožnje in obveznih odmorov ter časa počitka uporabljajo določbe Uredbe 561/2006/ES. Pri teh prevozih se uporablja zapisovalna oprema v skladu z Uredbo 165/2014/EU. Voznik vsak čas vožnje med tem prevozom zabeleži kot drugo delo. Glede povprečnega tedenskega delovnega časa, nočnega dela, obveščanja in evidenc se uporabljajo določbe tega zakona.

(2) Za prevoze potnikov v mestnih linijskih prevozih, krajših od 50 km, se glede časa vožnje uporabljajo določbe Uredbe 561/2006/ES, glede obveznih odmorov in časa počitka pri teh prevozih pa se uporablja zakon, ki ureja delovna razmerja, pri čemer se odmori lahko razdelijo na več obdobj med delovnim časom, vendar mora vsako izmed obdobj trajati vsaj deset minut. Pri teh prevozih se uporablja zapisovalna oprema v skladu z Uredbo 165/2014/EU. Voznik vsak čas vožnje med tem prevozom zabeleži kot drugo delo. Glede omejitve tedenskega delovnega časa in nočnega dela se uporabljajo določbe zakona, ki ureja delovna razmerja. Glede obveščanja in evidenc se uporabljajo določbe tega zakona.

(3) Glede vrednotenja delovnega časa, časa odmora in časa razpoložljivosti v linijskih prevozih potnikov se uporabljajo določbe veljavne kolektivne pogodbe za cestni potniški promet. Če veljavna kolektivna pogodba za cestni potniški promet teh vrednotenj ne ureja oziroma če kolektivna pogodba za cestni potniški promet ni sklenjena, se uporabljajo določbe zadnje kolektivne pogodbe za cestni potniški promet, ki je ta vrednotenja urejala.«.

2. člen

V 3. členu se v prvem odstavku v 10. točki za besedilom »delovni čas voznika v« doda beseda »mestnih«.

Za 10. točko se doda nova, 10.a točka, ki se glasi:

»10.a »delovni čas voznika v linijskih prevozih potnikov, razen pri prevozih iz prejšnje točke« pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je vozno osebje na razpolago delodajalcu ali opravlja svoje naloge ter dejavnosti, razen časa razpoložljivosti iz 2. točke tega odstavka, ki se ne všteva v delovni čas.«.

KONČNA DOLOČBA

3. člen

(začetek veljavnosti in uporabe)

Ta zakon začne veljati petnajsti dan po objavi v Uradnem listu Republike Slovenije, uporabljati pa se začne 1. januarja 2023.

II. OBRAZLOŽITEV ČLENOV:

K 1. ČLENU

Spremenjena vsebina celotnega člena zdaj določa uporabo predpisov za linijske prevoze potnikov tako, da se uredi delovni čas voznikov oziroma mobilnih delavcev pri prevozu potnikov v linijskem prevozu na način, da je glavno razlikovalno merilo vrsta linije, ki jo izvaja voznik, in ne več dolžina linije.

V prvem odstavku je tako določeno, da za linijske prevoze, krajše od 50 km, veljajo določbe glede delovnega časa iz tega zakona. Pri opravljanju teh prevozov mora voznik spoštovati določbe o časih vožnje, odmorih in počitkih glede na vožnjo, kot so določeni v Uredbi 561/2006/ES. Voznik mora uporabljati zapisovalno opremo (tahograf) in mora vsak čas vožnje na tej liniji zabeležiti kot drugo delo.

V drugem odstavku je določeno, da za linijske prevoze, krajše od 50 km in ki se izvajajo kot mestni linijski prevoz, glede delovnega časa veljajo določbe zakona, ki ureja delovna razmerja. Pri opravljanju teh prevozov mora voznik spoštovati določbe o časih vožnje iz Uredbe 561/2006/ES. Glede odmorov in počitkov se pri teh prevozi uporablja zakon, ki ureja delovna razmerja, odmori pa se lahko razdelijo na več obdobj med delovnim časom, vendar mora vsako izmed obdobj trajati vsaj deset minut. Glede omejitve tedenskega delovnega časa in nočnega dela se uporabljajo določbe zakona, ki ureja delovna razmerja. Zakon, ki ureja delovna razmerja, določa možnost, da se tedenska omejitev nadurnega dela upošteva kot povprečna omejitev v določenem obdobju, določa tudi najdaljše trajanje polnega delovnega časa ob neenakomerni razporeditvi ali začasni prerazporeditvi delovnega časa. Voznik mora uporabljati zapisovalno opremo (tahograf) in mora vsak čas vožnje na tej liniji zabeležiti kot drugo delo.

V tretjem odstavku je določeno, da se pri plačilu vozniku (vrednotenje) glede delovnega časa, časa odmora in časa razpoložljivosti v vseh vrstah linijskih prevozih potnikov uporabljajo določbe veljavne kolektivne pogodbe za cestni potniški promet.

K 2. ČLENU

Z dopolnitvami se jasneje opredeli, kaj pomeni delovni čas voznika pri mestnih linijskih prevozi in kaj pri ostalih linijskih prevozi.

Delovni čas voznikov v mestnih linijskih prevozi potnikov tako pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je vozno osebje na razpolago delodajalcu ali opravlja svoje naloge ter dejavnosti.

Delovni čas voznika v linijskih prevozi potnikov (razen na mestnih linijah) tako pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je vozno osebje na razpolago delodajalcu ali opravlja svoje naloge ter dejavnosti, razen časa razpoložljivosti, ki se ne všteva v delovni čas.

K 3. ČLENU

Ta člen določa vakacijski rok in začetek uporabe zakona. Zamik začetka uporabe je predviden zaradi časa, ki ga potrebujejo socialni partnerji za prilagoditev medsebojnih dogovorov oziroma kolektivne pogodbe.

IV. BESEDILO ČLENOV, KI SE SPREMINJAJO

2.b člen

(uporaba predpisov za linijske prevoze potnikov, krajše od 50 km)

(1) Za prevoze potnikov v linijskih prevozih, krajših od 50 km, se uporabljajo določbe Uredbe 561/2006/ES, AETR in tega zakona, razen določb glede odmorov in tedenskih počitkov. Če se pri teh prevozi uporablja zapisovalna oprema, se ta oprema uporablja v skladu z Uredbo 165/2014/EU.

(2) Glede odmorov in tedenskih počitkov v zvezi s prevozi iz prejšnjega odstavka se uporablja zakon, ki ureja delovna razmerja. Odmori voznikov, ki opravljajo prevoze potnikov na linijah, krajših od 50 km, se lahko razdelijo na več obdobji tekom delovnega časa, vendar mora vsako izmed obdobji trajati vsaj deset minut.

(3) Glede vrednotenja delovnega časa in časa razpoložljivosti v linijskih prevozih potnikov, krajših od 50 km, se uporabljajo določbe veljavne kolektivne pogodbe za cestni potniški promet. Če veljavna kolektivna pogodba za cestni potniški promet teh vrednotenj ne ureja oziroma če kolektivna pogodba za cestni potniški promet ni sklenjena, se uporabljajo določbe zadnje kolektivne pogodbe za cestni potniški promet, ki je ta vrednotenja urejala.

3. člen

(definicije)

(1) Izrazi, uporabljeni v tem zakonu, imajo naslednji pomen:

1. »delovni čas« pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je mobilni delavec ali delavka (v nadaljnjem besedilu: mobilni delavec) na svojem delovnem mestu na razpolago delodajalcu in opravlja svoje naloge in dejavnosti, razen odmorov iz 5. člena tega zakona, časa počitka iz 6. člena tega zakona in časa razpoložljivosti iz 2. točke prvega odstavka tega člena, ki se ne štejejo v delovni čas. V delovni čas je vključen:
 - a) čas, ki je posvečen vsem dejavnostim v cestnem prevozu kot so zlasti:
 - vožnja vozila;
 - natovarjanje in raztovarjanje;
 - pomoč potnikom pri vstopu na vozilo in izstopu iz njega;
 - čiščenje in tehnično vzdrževanje;
 - vsa druga dela, katerih namen je zagotoviti varnost vozila, njegovega tovora in potnikov ali izpolnitev pravnih ali zakonskih obveznosti, ki so neposredno povezane s točno določenim prevozom, ki se odvija, vključno s spremljanjem natovarjanja in raztovarjanja, administrativnimi formalnostmi s policijo, carino itd.,
 - b) čas, ko voznica ali voznik (v nadaljnjem besedilu: voznik) ne more prosto razpolagati s svojim časom in mora biti na svojem delovnem mestu, pripravljen prevzeti običajno delo, obenem pa ima nekatere naloge, ki so povezane z njegovim delom, zlasti ko čaka na natovarjanje ali raztovarjanje,
 - c) v primeru samozaposlenih voznikov se uporablja ista definicija kot v točkah 1.a) in 1.b) za čas od začetka do zaključka dela, ko je samozaposleni voznik na svojem delovnem mestu na voljo

stranki in izvaja svoje naloge ali dejavnosti, razen tistih, ki predstavljajo splošno administrativno delo, ki ni povezano s konkretnim prevozom;

2. »čas razpoložljivosti« pomeni:
 - a) za mobilne delavce čas, ko se od mobilnega delavca ne zahteva, da ostane na svojem delovnem mestu, vendar mora biti na voljo, da se ga pozove na začetek ali nadaljevanje vožnje ali opravljanje drugih del. Tovrstni čas razpoložljivosti zlasti vključuje čas, ko mobilni delavec spremlja vozilo, ki se prevaža s trajektom ali vlakom, kot tudi čas čakanja na mejah in čakanja zaradi prepovedi vožnje. Ta čas in njegovo predvideno trajanje mora mobilni delavec poznati vnaprej pred odhodom ali neposredno pred dejanskim začetkom časa razpoložljivosti,
 - b) za mobilne delavce, ki vozijo v posadki, to pomeni čas sedenja ob vozniku ali ležanja na ležišču v vozilu medtem, ko se vozilo premika;
3. »delovno mesto« pomeni:
 - sedež podjetja, za katerega oseba, ki opravlja mobilne dejavnosti v cestnem prevozu, izvaja naloge, skupaj s podružnicami ne glede na to, ali se nahajajo v istem kraju kot sedež ali v drugem kraju,
 - vozilo, ki ga oseba, ki opravlja mobilno dejavnost v cestnem prevozu, uporablja pri izvajanju svojih nalog, in
 - vse druge kraje, kjer se izvajajo dejavnosti, povezane s prevozom;
4. »mobilni delavec« pomeni delavca, ki je sestavni del potujočega osebja, vključno s pripravniki, ki dela za podjetje, ki opravlja komercialne prevoze ali prevoze za lastne potrebe potnikov ali blaga v cestnem prometu; mobilni delavec je tudi voznik, ter oseba, ki opravlja mobilno dejavnost v cestnem prevozu;
5. »samozaposleni voznik ali voznica (v nadaljnjem besedilu: samozaposleni voznik)« pomeni posameznika, katerega glavna dejavnost je cestni prevoz potnikov ali blaga, ima za to dejavnost izdano licenco, dela zase in ni vezan na delodajalca s pogodbo o zaposlitvi ali kakršnikoli drugim hierarhičnim razmerjem, ki si prosto organizira delo, katerega prihodki so odvisni od dobička, ki ga ustvari in ki ima sam ali skupaj z drugimi samozaposlenimi vozniki poslovna razmerja z več strankami. Za potrebe tega zakona so vsi vozniki, ki ne izpolnjujejo pogojev iz te točke, mobilni delavci;
6. »oseba, ki opravlja mobilno dejavnost v cestnem prevozu« pomeni katerega koli mobilnega delavca ali samozaposlenega voznika, ki opravlja tovrstne dejavnosti;
7. »teden« pomeni čas med 00.00 uro v ponedeljek in 24.00 uro v nedeljo;
8. »ponoči« pomeni čas med 23.00 uro in 6.00 uro;
9. »nočno delo« pomeni vsako delo, ki se opravlja ponoči;
10. »delovni čas voznika v linijskih prevozi potnikov, krajših od 50 km« pomeni čas od začetka do zaključka dela, ko je vozno osebje na razpolago delodajalcu ali opravlja svoje naloge ter dejavnosti;
11. »linijski prevoz« pomenijo prevoze, kot so določeni v 2. točki 2. člena Uredbe (ES) št. 1073/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 21. oktobra 2009 o skupnih pravilih za dostop do mednarodnega trga avtobusnih prevozov in spremembi Uredbe (ES) št. 561/2006 (UL L št. 300 z dne 14. 11. 2009, str. 88; z vsemi spremembami in dopolnitvami);
12. »izvleček iz urnika dela« je dokument iz drugega pododstavka drugega odstavka 16. člena Uredbe 561/2006/ES, na katerem sta navedena ime in sedež prevoznika ter vsebuje urnik dela iz tretjega odstavka 16. člena Uredbe 561/2006/ES za posameznega voznika za tekoči dan in predhodnih 28 dni.

(2) Vsi ostali pojmi, uporabljeni v tem zakonu, se uporabljajo v skladu s pomenom, ki ga določajo

uredbe iz 1. člena tega zakona.