

ŠOLSKI CENTER VELENJE

STROJNA ŠOLA

Trg mladosti 3, 3320 Velenje

MLADI RAZISKOVALCI ZA RAZVOJ ŠALEŠKE DOLINE

RAZISKOVALNA NALOGA

ALI BI POSTAL POKLICNI VOZNIK?

Tematsko področje: Sociologija

Avtorja:

Miha KRAJCER, 3. letnik

Luka ŽOLGER, 3. letnik

Mentor:

Boris KLANČNIK

Velenje, 2010

Raziskovalna naloga je bila opravljena na Šolskem centru Velenje.

Mentor: Boris KLANČNIK

Datum predstavitve:

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA

- ŠD Šolski center Velenje, 2010
- KG vozniški poklic / delo voznikov / plače voznikov / zakonodaja
- AV KRAJCER, Mitja / ŽOLGER, Luka
- SA KLANČNIK, Boris
- KZ 3320 Velenje, SLO, Trg mladosti 3
- ZA Šolski center Velenje
- LI 2010
- IN ALI BI POSTAL POKLICNI VOZNIK?
- TD Raziskovalna naloga
- OP VI, 34 s., 18 sl., 17 gr., 1. pril.
- IJ SL
- JI sl / en
- AI V naši družbi je dandanes pomembno imeti dobro plačano delo za normalno življenje. Že od nekdaj velja prepričanje, da poklicni vozniki veliko zaslužijo. Ker sva na pragu poklica Avtoserviserja in naju hrumenje motorjev zanima že od malega, sva se odločila da raziščeva delo poklicnega voznika. Bila sva prepričana, da bova to najlaže naredila z anketo, kjer bi na osnovi odgovorov anketirancev prišla do tistih odgovorov, ki zanimajo naju. Anketirala sva 20 poklicnih voznikov - 17 moških in 3 ženske. Niso nama preveč pomagali, saj sva ugotovila, da so med njimi nekateri zadovoljni s svojim poklicem, nekateri pa ne. Problemi, na katere so naju opozorili so bili precej raznoliki - od prenizkih plač, do težkih delovnih pogojev. Skorajda vsi so nama svetovali, da naj nadaljujeva z šolanjem. Marsikdo med njimi bi ob določenih pogojih z veseljem nadaljeval šolanje in si izboljšal izobrazbo. Vozniki se namreč vsakodnevno srečujejo s težkimi delovnimi razmerami in z zelo veliko odgovornostjo pri svojem delu, ki ni več tako dobro plačano, kot je bilo včasih. Sicer pa še vedno velja tisto, kar so že naši pradedki govorili našim dedkom: "Več znaš, več veljaš!" in glede na to, da imajo starejši (skoraj) vedno prav, se bova raje držala tega pregovora in nadaljevala izobraževanje.

KEY WORDS DOCUMENTATION

ND School Center Velenje, 2010

CX driver occupation / driver's job / driver's salary / legislation

AU KRAJČER, Mitja / ŽOLGER, Luka

AA KLANČNIK, Boris

PP 3320 Velenje, SLO, Trg mladosti 3

PB Šolski center Velenje

PY 2010

TI WOULD I BECOME PROFESSIONAL DRIVER?

DT Research work

NO VI, 34 p., 18 photos, 17 fig., 1. supplement

LA SL

AL sl / en

AB Nowadays for normal living it is very important to have good job with high salary. There is opinion that professional drivers earn rather good money. Because we are on turning point to make vocational decision and we like roaring engines from old times, we decide to research driver occupation.

We were convinced that easiest way to find out some important things will be with questionnaire.

We asked 20 professional drivers – 17 men and 3 women. They didn't help us a lot, because we found out that some of them are satisfied with their work and some of them are not.

Problems are of a different kind – from low salaries to heavy work conditions. Almost all of them gave us advice to carry on with education. Many of them would take an opportunity to raise his level of education too.

Every day drivers meet with heavy work conditions and with high responsibility at their work. Furthermore salary is not high as used to be.

Otherwise there is still valid proverb: "The more you know, the more you count." and because older people have right to trust, we'll keep that in mind and we will continue with education.

KAZALO VSEBINE

KLJUČNA DOKUMENTACIJSKA INFORMACIJA.....	II
KEY WORDS DOCUMENTATION	III
KAZALO VSEBINE.....	IV
KAZALO SLIK.....	V
KAZALO GRAFOV	VI
1 UVOD.....	1
1.1 Hipoteza.....	1
2 PREGLED OBJAV	2
2.1 Voznik tovornega vozila.....	2
2.1.1 Težave poklicnih voznikov.....	2
2.2 Tovorno vozilo.....	3
2.2.1 Delitev tovornih vozil.....	4
2.3 Časovni normativi.....	6
2.4 Omejitve tovornega prometa.....	8
2.5 Omejitve tovornega prometa v tujini	9
2.5.1 Omejitve za tovorni promet v Avstriji.....	9
2.5.2 Omejitve za tovorni promet na Hrvaškem.....	9
2.5.3 Omejitve za tovorni promet v Italiji	10
2.5.4 Omejitve za tovorni promet na Madžarskem	10
2.6 Plače voznikov	10
2.7 Kazni.....	11
2.8 Tahografi.....	12
2.8.1 Opis tahografov	13
2.8.2 Zakonodajno področje	14
2.8.3 Opis sistema digitalnega tahografa:.....	14
2.8.4 Digitalna snemalna oprema	14
2.8.5 Pomnilniške kartice	15
2.8.6 Voznikova kartica.....	16
2.8.7 Kartica delavnice	16
2.8.8 Kartica nadzornega organa	17
2.8.9 Prevoznikova kartica:	17
2.9 Tranzit.....	17
2.9.1 Vrste tranzitnih postopkov (TIR)	18
2.9.2 Spremna tranzitna ali varnostna listina.....	19
2.9.3 Slovenski tranzitni sistem (SINCTS)	19
2.9.4 Zavarovanje	19
3 METODOLOGIJA	20
4 IZSLEDKI IN RAZPRAVA	21
4.1 Rezultati ankete.....	29
5 SKLEPI.....	30
6 POVZETEK	31
7 ZAHVALA.....	32
8 VIRI.....	33
9 PRILOGA.....	34

KAZALO SLIK

Slika 1:	Voznik tovornega vozila.	2
Slika 2:	Tovorno vozilo.	3
Slika 3:	Tovornjak.	4
Slika 4:	Odprti tovornjak.	4
Slika 5:	Zaprti tovornjak.	4
Slika 6:	Vlačilec.	4
Slika 7:	Dostavno vozilo.	5
Slika 8:	Cisterna.	5
Slika 9:	Prekucnik.	5
Slika 10:	Tovornjak za prevoz živine.	5
Slika 11:	Oznaka za počivališče.	6
Slika 12:	Voznikov delovni prostor.	7
Slika 13:	Počivališče.	8
Slika 14:	Kazni.	12
Slika 15:	Papirni zapisni tahografski vložek.	13
Slika 16:	Analogni in digitalni tahograf.	13
Slika 17:	Voznikova kartica.	16
Slika 18:	Tranzitna oznaka.	17

KAZALO GRAFOV

Graf 1:	Spol.....	21
Graf 2:	Starost.....	21
Graf 3:	Za katero kategorijo imate vozniško dovoljenje?	22
Graf 4:	Koliko ste bili stari, ko ste začeli voziti kot poklicni voznik?	22
Graf 5:	Se počutite odgovorne pri svojem poklicu?	23
Graf 6:	Ali ste voznik javnega ali tovornega prometa?	23
Graf 7:	Ali vozite znotraj države ali mednarodne poti?	24
Graf 8:	Ali mislite, da ste zaradi svojih voznških izkušenj boljši voznik?.....	24
Graf 9:	Ali vas pri vožnji s tovornim vozilom ostali vozniki spoštujejo na cesti?	25
Graf 10:	Se kot poklicni voznik držite delovne zakonodaje?	25
Graf 11:	Koliko časa traja vaša vožnja?	26
Graf 12:	Kje običajno prenočite na daljših vožnjah?.....	26
Graf 13:	Ali ste zadovoljni z vašo plačo?	27
Graf 14:	Koliko znaša vaša plača na mesec (z vsemi dodatki)?.....	27
Graf 15:	Za katero delo bi se odločili, če bi lahko izbirali?	28
Graf 16:	Ali je težko službo najti med prevozniki?	28
Graf 17:	Kako vaše delo vpliva na družinsko življenje?	29

1 UVOD

Kakšno je delo poklicnega voznika? Kakšna je plača? Kakšni so delovni pogoji? Kako je ta profil zaposljiv? Kakšno je povpraševanje po poklicnih voznikih? Kako je cenjen ta poklic med ljudmi? Ali je to poklic najinega življenja?

Vse to in še več raziskujeva v najini raziskovalni nalogi: "Ali bi postal poklicni voznik?" Pomagava si z že obstoječimi podatki na spletu, raznimi članki in anketo, ki so jo izpolnili vozniki in avtoprevozniki.

Z nalogo ugotavljava prednosti in slabosti tega poklica, kakšno je "šofersko" življenje in spoznavava zakonodajo, ki jo morajo vpleteni v ta poklic nujno poznati.

Na podlagi najine raziskave se bova laže odločila o najinem naslednjem življenjskem koraku – zaposlitev ali nadaljnje izobraževanje.

1.1 Hipoteza

Postavila sva si kar nekaj hipotez in sicer predvidevava:

- da je delo poklicnega voznika zelo zanimivo, razgibano, dobro plačano in cenjeno,
- da je povpraševanje po poklicnih voznikih veliko in je lahko priti do službe,
- da je zaslužek voznika precej nad slovenskim povprečjem plač ostalih poklicev.

2 PREGLED OBJAV

2.1 Voznik tovornega vozila

Voznik je najpomembnejši dejavnik v transportnem sektorju. Spreten in strokovno dobro usposobljen voznik ima mnogo več možnosti, da prepreči nesrečo in s tem reši življenje sočloveku, istočasno pa zmanjša tudi porabo goriva in zniža stroške vzdrževanja. Dober način vožnje vpliva na enakomernejši potek prometa, s tem pa tudi na manjšo porabo goriva globalno in na manjše onesnaževanje okolja.

Med najpomembnejše lastnosti, ki naj bi jih imel voznik seveda spada poštenost, njegova zanesljivost, predanost do dela in seveda pripravljenost na žrtvovanje. Saj se mora vsak voznik veliko žrtvovati in to posledično pomeni, da se mora velikokrat čemu odreči, predvsem svoji družini, saj poklicni vozniki morajo voziti ne glede na uro in datum v letu.

V skladu z določili 11. člena Zakona o prevozih v cestnem prometu (Uradni list RS št. 59/01), morajo Nacionalno poklicno kvalifikacijo voznik (NPK) opraviti vozniki, ki opravljajo prevoze z vozili katerih skupna masa presega 3.500 kg in tisti, ki opravljajo prevoze z avtobusi. NPK je pogoj, da se voznik vpiše v register voznikov! Poklicna kvalifikacija je delovna poklicna oziroma strokovna usposobljenost, ki je potrebna za opravljanje poklica.



Slika 1: Voznik tovornega vozila.

2.1.1 Težave poklicnih voznikov

Problematična je nezainteresiranost velikega števila prevoznikov za funkcionalno usposabljanje zaposlenih voznikov ter pritiski v smeri poenostavljanja dela (prekoračena vožnja, premalo počitka, druge kršitve). Zaposlovanje tujih voznikov iz Poljske, Slovaške, Hrvaške pod drugačnimi pogoji (nižja plača) slabša zaposlitvene možnosti in materialni položaj slovenskih poklicnih voznikov. Težava je tudi pomanjkanje urejenih parkirnih

mest za odmor in počitek, ki ga morajo poklicni vozniki izvajati v skladu s predpisi. Če pa parkirne površine so, praviloma niso primerno urejene in nimajo urejenih prostorov za osebno higieno, prehrano in počitek. Velik problem so tudi zapore prometa tovornih vozil (nad 7,5 tone) v turistični sezoni in ob koncu tedna. Poleg splošnih zapor prometa so prisotne tudi absolutne prepovedi uporabe nekaterih vzporednih cestnih odsekov (ob avtocesti). Ravno sedaj pripravljajo dopolnitev zakona o prekrških, zato je za poklicne voznike trenutno najbolj aktualno vprašanje izrekanja kazenskih točk za prekrške v cestnem prometu. Dodatno tudi zato, ker je rok veljavnosti izrečenih točk iz dveh podaljšan na tri leta. Želja poklicnih voznikov po izrekanju kazenskih točk po posameznih kategorijah je prisotna že vse od njihove uvedbe dalje. Visoke globe za prekrške v cestnem prometu nikakor niso v sorazmerju z materialnim položajem poklicnih voznikov, ki so lahko vzor vsem ostalim, saj kljub temu da opravijo letno do 150.000 kilometrov (pri tem imajo tudi sorazmerno več možnosti, da storijo napake), jih v statistiki prometnih nesreč ne zasledimo velikokrat.

2.2 Tovorno vozilo

Tovorna vozila so motorna cestna vozila, ki prevažajo tovor. Močna konstrukcija teh vozil je prilagojena tovorom, katere prevažajo.

Za tovor je potrebna velika nakladalna ploščad. Ker jo je mogoče namestiti nad kolesi, se konstruktorji niso posebej trudili znižati šasijo, ki jo navadno sestavljata vzdolžno nameščena stranska drogova, na več mestih povezana s prečkami. Šasija nosi glavne sestavne dele in tudi glavno nakladalno ploščad ter deluje kot podlaga za karoserijo in kabino z voznikovim in sopotnikovim sedežem spredaj.

Tovornjak ima običajno motor s kompresijskim vžigom oziroma motor na lahko olje (kar na kratko povedano pomeni, da se motor vžiga ob visoki temperaturi, nastali ob visoki kompresiji zraka v valjih). Motor je nameščen spredaj, z voznikovim sedežem ob strani, tako da je ves prostor zadaj na voljo za nakladanje tovora.



Slika 2: Tovorno vozilo.

2.2.1 Delitev tovornih vozil

Tovorna vozila delimo po obliki na:

- tovornjak,
- odprti tovornjak,
- zaprti tovornjak,
- vlačilec,
- dostavno vozilo,
- cisterna,
- prekucnik,
- tovornjak za prevoz živine.



Slika 3: Tovornjak.



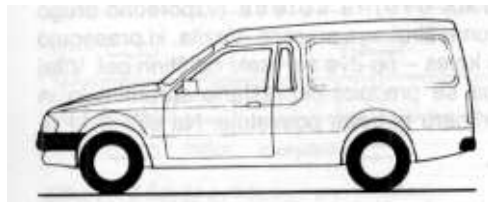
Slika 4: Odprti tovornjak.



Slika 5: Zaprti tovornjak.



Slika 6: Vlačilec.



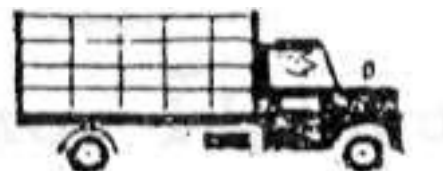
Slika 7: Dostavno vozilo.



Slika 8: Cisterna.



Slika 9: Prekucnik.



Slika 10: Tovornjak za prevoz Źivine.

2.3 Časovni normativi

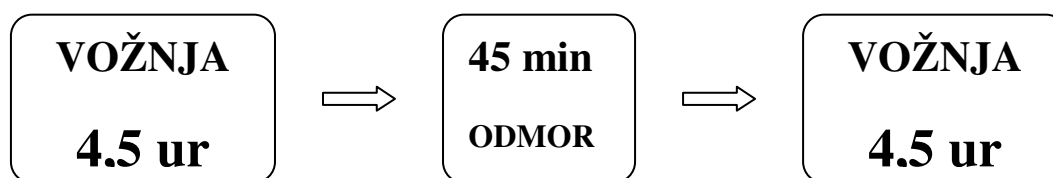
Zakonodajna republike Slovenije predpisuje z zakonom o prevozih v cestnem prometu, da delovni čas ne sme presegati 9 ur dnevno. Maksimalno število ur na teden pa ne sme presegati 56 ur. Te ure pa dosežemo tako, da dvakrat na teden podaljšamo dnevni delovni čas na 10 ur.

Pri tem pa moramo upoštevati tudi počitek in odmor. V 9 ali 10 urnem delovniku mora voznik počivati vsaj 45 minut. Le tega si pa lahko porazdeli med samo vožnjo z dvema krajšima postankoma.

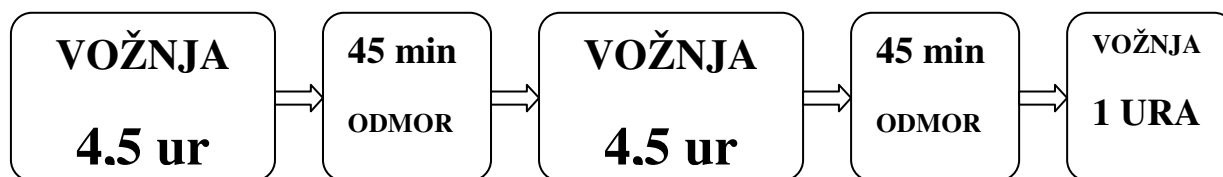


Slika 11: Oznaka za počivališče.

- Primer 9 urne vožnje:

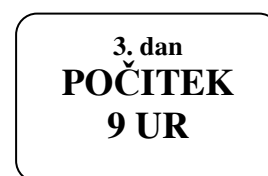
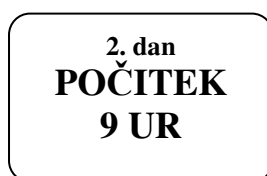
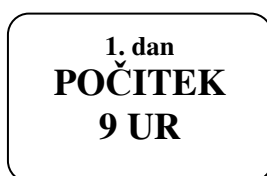


- Primer 10 urne vožnje:

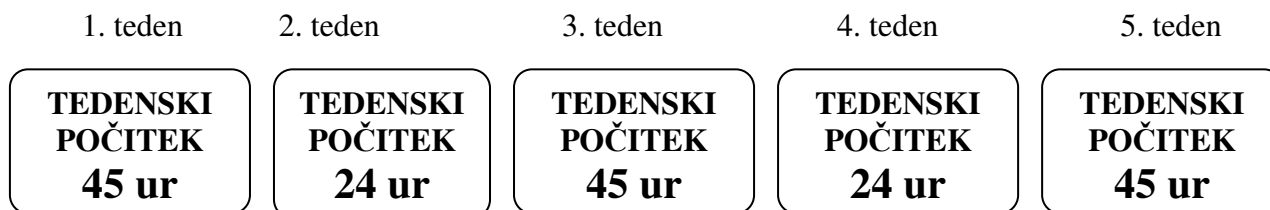


Voznik pa mora upoštevati tudi dnevni počitek, ki znaša 11 ur dnevno. Dnevni počitek pa za voznika pomeni dnevno obdobje, v katerem lahko voznik svobodno razpolaga s svojim časom in zajema »redni dnevni čas počitka« in »skrajšani dnevni čas počitka«

Skrajšani dnevni čas počitka pa lahko v posameznem tednu skrajšamo na trikrat po 9 ur.



- Primer mesečne vožnje:



Slika 12: Voznikov delovni prostor.



Slika 13: Počivališče.

2.4 Omejitve tovornega prometa.

V Sloveniji velja splošna omejitev za tovorna vozila in skupine vozil, katerih največja dovoljena masa presega 7,5 t po naslednjem razporedu:

- vsako nedeljo, državni praznik ali dela prost dan med 8.00 in 21.00 uro,
- v petek pred Veliko nočjo med 14.00 in 21.00 uro.

V času turistične sezone, ki traja od zadnjega tedna v juniju do vključno prvega konca tedna v mesecu septembru, velja drugačen režim omejitve prometa, in sicer:

- vsako soboto med 8.00 in 13.00 uro,
- vsako nedeljo, državni praznik ali dela prost dan med 8.00 in 21.00 uro.

Tovornim vozilom, ki so registrirana v republiki Sloveniji, se tudi v času omejitve tovornega prometa omogoči vstop v Slovenijo in prevoz do kraja v katerem voznik prebiva, vendar mora vožnja od mejnega prehoda do prebivališča voznika potekati po najkrajši relaciji v neprekinjenem časovnem obdobju.

Če prevoza ni mogoče opraviti drugače kot v času prepovedi, potrebuje voznik pisno dovoljenje Direkcije Republike Slovenije za ceste, ki se izda na podlagi pisne vloge prevoznika. Ta vloga mora vsebovati ime oziroma naziv prevoznika, vrsto in registrsko tablico, pomen in način omejitve prometa tovornih vozil na javnih cestah, oznako vozila oziroma skupine vozil, relacijo, po kateri bo potekal prevoz, datum in čas prevoza, vrsto in količino prevoza ter dokazilo, da prevoza ni mogoče opraviti drugače kot v času prepovedi in obstaja možnost nastanka nepredvidene materialne škode. Ta vloga pa mora na direkcijo prispeti najkasneje tri delovne dni pred začetkom samega prevoza.

To omejitev poskušajo omiliti s kombiniranim transportom, ki je kombinacija najmanj dveh oblik transporta. Večina transporta poteka po železnici, najkrajša možna začetna oziroma končna pot pa po cesti. Pri zamenjavi prevoznih sredstev pošiljk ni potrebno pretovarjati, kar je tudi prednost tega transporta.

2.5 Omejitve tovornega prometa v tujini

2.5.1 Omejitve za tovorni promet v Avstriji

V sosednji Avstriji veljajo naslednje omejitve za tovorni promet:

- V soboto med 15.00 in 24.00 ter nedeljo in prazniki med 00.00 in 22.00 uro.

Ne smejo voziti tovorna vozila s prikolicami, če skupna masa tovornega vozila ali prikolice presega 3,5 ton, priklopniki in polpriklopniki ter delovni stroji katerih največja dovoljena masa presega 7,5 ton. Seveda pa obstajajo tudi izjeme, za tovorna vozila katerih prikolica presega 3,5 ton in prevažajo mleko, za tovorna vozila nad 7,5 ton katera prevažajo meso ali žive živali za zakol, prevozi hitro pokvarljivega blaga, prevozi za dostavo hrane in živil na turistične lokacije, ter za vlečne in interventne službe, katerim je prevoz dovoljen.

- V poletni sezoni so še dodatne omejitve na nekaterih cestah in sicer od 28. 6. do 30. 8.
- Generalna nočna prepoved tovornega prometa velja, za vsa tovorna vozila nad 7,5 ton, vse dni v letu med 22.00 in 5.00 uro.
- Posebne prepovedi veljajo tudi v zimskem času med 8.00 in 15.00 uro, za vsa motorna in kombinirana vozila, katerih skupna teža presega 7,5 ton.

Te prepovedi veljajo 8. januar, 12. februar, 19. in 26. marec.

2.5.2 Omejitve za tovorni promet na Hrvaškem

Tudi Hrvati imajo zakon, ki govori o omejitvah tovornega prometa. Za tovorna vozila, kjer skupna masa presega 7,5 ton je vožnja z njimi prepovedana na:

- velikonočni petek, na predvečere praznikov in ob petkih, če je praznik v nedeljo ali ponedeljek, med 15.00 in 23.00 uro,
- zadnji praznični dan med 14.00 in 23.00 uro (če je praznik v petek ali soboto, velja ta prepoved v nedeljo med 12.00 in 23.00 uro),
- med 29. junijem in 23. septembrom velja prepoved v soboto med 4.00 in 14.00 uro, v nedeljo pa med 12.00 in 23.00 uro.

Seveda, pa te omejitve ne veljajo, za vozila notranjega in obrambnega ministrstva, za vozila za vzdrževanje cest in razvažanje pošte ter tiska, za vozila radijskih in televizijskih postaj, za vozila, ki razvažajo pitno vodo in za vozila, ki prevažajo pokvarljivo blago ali živino.

2.5.3 Omejitve za tovorni promet v Italiji

Tudi v Italiji imajo poseben režim za tovorni promet. Splošne omejitve za tovorna vozila, kjer največja dovoljena masa presega 7,5 ton, so:

- v nedeljo med 8.00 in 22.00 uro od januarja do maja ter od oktobra do decembra,
- vse nedelje v juniju, juliju in avgustu med 7.00 in 24.00 uro.

Izjeme, ki lahko vozijo med tem časom pa so tovorna vozila vojaških sil ter javne varnosti, interventna vozila in vlečne službe, vozila medijskih hiš, dostavna vozila dnevnega tiska, vozila, ki prevažajo nujno medicinsko pomoč, vozila, ki prevažajo meso in živino za zakol,

2.5.4 Omejitve za tovorni promet na Madžarskem

Na sosednje Madžarskem veljajo naslednje omejitve:

- od 15. junija do 31. avgusta velja prepoved v soboto od 8.00 do nedelje do 22.00 ure, ter od 22.00 ure, na večer pred praznikom, do 22.00 ure na dan praznika,
- od 1. septembra do 14. junija velja prepoved od sobote ali večera pred praznikom med 22.00 in do nedelje ali na dan praznika do 22.00 ure, če je praznik dan pred soboto ali dan za nedeljo, velja omejitev od prvega dne praznika od 8.00 do zadnjega dne praznika do 22.00 ure.

2.6 Plače voznikov

Logistično dejavnost so težke gospodarske razmere poleg gradbeništva najbolj prizadele. O tem nam govorijo tudi statistični podatki o prepeljanem blagu s cestnimi tovornimi vozili (upad izvoza transportnih storitev za 30,1 %, padec uvoza transportnih storitev za 27,9 % v letu 2009), dnevne informacije o številu tovornih vozil, ki so ustavljena (v Sloveniji je zaradi upada potreb po prevozih 2.000 tovornih vozil izvzetih iz prometa, 800 tovornih vozil vrnjenih leasing hišam). Hkrati se v logistični dejavnosti srečujemo z nelojalno konkurenco in zaposlovanjem na črno, kar znižuje konkurenčnost slovenskega avto prevoznništva in ustvarja zahteve na zniževanje cen prevoznih storitev (lastna cena v mednarodnem prometu po kilometru je višja od 1.- €, na trgu dosežena cena po prevoženem kilometru za tovorno vozilo pa je med 0,80 in 0,90 €), s tem pa prihaja do zajedanja v temelje materialnega obstoja podjetja.

Nekatere družbe so za premagovanje posledic gospodarske krize sprejele številne ukrepe racionalizacije poslovanja. Ob poglobljanju gospodarske krize pa se niso mogle izogniti tudi zniževanju stroškov dela. Znižali so plače zaposlenim na individualnih pogodbah za 15 odstotkov, znižali so variabilni del plače zaposlenim za 5 odstotkov (razen voznikom), zaradi nedoseganja poslovnega načrta pa so znižali variabilni del plače voznikov. Pri tem je treba poudariti, da ne gre za poseg v osnovne plače in prav tako ne v pridobljene pravice, pač pa le za delno prilagajanje stimulativnega dela plače zmanjšanemu obsegu

poslovanja. Poleg naštetih ukrepov so ukinili izplačilo draginjskega dodatka in zamrznili vplačilo dodatnega prostovoljnega pokojninskega zavarovanja

Primer plače za september 2009 v nekem podjetju, kjer so zaposlenim izplačale redno plačo:

- povprečen neto prejemek (plača, dnevnice, hrana in prevoz) voznika je znašala 1.827,62 €,
- povprečna bruto plača voznika je znašala 1.224,50 €,
- povprečna neto plača voznika (brez dodatkov) je znašala 840,36 €,
- povprečna bruto plača zaposlenega je znašala 1.280,93 € (dejavnost Cestni tovorni promet – 1.025,32 €),
- povprečna neto plača brez dodatkov je bila 862,33 € (dejavnosti Cestni tovorni promet - 688,57 €).

Plača in materialne pravice so pomemben dejavnik za zadovoljstvo zaposlenih, prav gotovo pa ne edini. Skrb za posameznika (izobraževanje, organizirano cepljenje proti gripi, pomoč v primeru zdravstvenih težav, itd.), urejeno delovno okolje (sodobna vozila, redno vzdrževanje vozil, 24-urna pomoč voznikom v primeru prometne nesreče ipd., organiziran prevoz voznikov iz tujine v Slovenijo ob praznikih, prometnih nesrečah, zdravstvenih težavah itd.), zanesljivost podjetja z dolgoletno tradicijo, uveljavljena blagovna znamka podjetja na trgu in še bi lahko naštevali, tudi pripomorejo k počutju posameznika in k motivaciji za delo, predvsem v času, ko je delovnih mest vse manj in ko zaposlitev resnično postaja neprecenljiva vrednota, saj jo je zelo lahko izgubiti, vsak dan težje pa najti novo zaposlitev.

2.7 Kazni

Sprejet je bil zakon predloga o varnosti cestnega prometa. Večina sprememb se nanaša na višino kazni za t.i. papirnate prekrške na področju opravljanja prevozov v cestnem prometu. Z njo želi vlada znižati število najhujših prometnih nesreč na slovenskih cestah. S predlaganimi spremembami se znižujejo kazni za prekrške, ki niso neposredno povezani s prometno varnostjo.

Na cestah zunaj naselij bodo kazni višje za polovico, na avtocestah pa za četrtno.

Kakšne bodo po novem nekatere kazni:

- 10 do 20 kilometrov na uro preveč v naselju bo stalo 250 evrov in tri kazenske točke namesto dosedanjih 125 evrov in 1 kazenske točke.
- Za prekoračitev v naselju za 30 kilometrov na uro bo po novem predvidena kazen tisoč evrov globe in devet kazenskih točk (doslej je bila predvidena kazen 500 evrov globe in pet kazenskih točk).

- Pri prekoračitvi hitrosti na avtocesti za več kot 40 kilometrov na uro bo v prihodnje veljala kazen 300 evrov globe in devet kazenskih točk (doslej 250 evrov in pet kazenskih točk).
- Kdor ne bo pripet med vožnjo, ga čaka globa za 120 evrov. Enaka kazen je tudi za telefoniranje med vožnjo.



Slika 14: Kazni.

Občutno višje bodo tudi kazni za alkohol. Kazni za vožnjo pod vplivom alkohola so približno dvakrat višje kot po starem zakonu.

- Voznik, ki bo imel v litru izdihanega zraka 0,24 miligrama alkohola, se kaznuje s 150 evrov in tremi kazenskimi točkami, le miligram alkohola v izdihanem zraku več pa bo stal 400 evrov in sedem kazenskih točk.
- Za več kot 0,38 do vključno 0,52 miligrama alkohola v litru izdihanega zraka, je predvidena kazen 500 evrov in devet kazenskih točk. Če voznik "napiha" več kot 0,52 miligrama, pa ga čaka 800 evrov globe in deset kazenskih točk.
- Brez vozniškega dovoljenja pa lahko ostane za dve leti voznik, ki ima v litru izdihanega zraka več kot 0,71 miligrama alkohola.

Kot je pojasnila vlada, so papirnati prekrški tisti, ki ne vplivajo odločilno na varnost cestnega prometa. Gre namreč za prekrške v zvezi s trajanjem vožnje, odmori, prekinitvami dnevnega počitka, tedenskim počitkom, prepovedanim nagrajevanjem in podobnim. Kazni za tovrstne prekrške bodo poslej primerljive z evropskimi.

2.8 Tahografi

Tahograf je naprava, ki se vgradi v cestna vozila za avtomatski ali polavtomatski prikaz in zapis podatkov o gibanju vozil in določenih obdobjih dela njihovih voznikov.

2.8.1 Opis tahografov

Tahografe ločimo glede na način zapisa podatkov o aktivnostih voznika. Tako poznamo dve vrsti tahografov:

- Analogni tahograf, ki uporablja analogni zapis na papirnate tahografske zapisne vložke (diagramske ploščice). Sistem analognega tahografa sestavlja tahograf in pogon letega, ki je lahko speljan preko gibljive gredi ali preko senzorja gibanja. Analogna oprema je vgrajena v vozilo in beleži aktivnosti voznika in vozila, kot so hitrost, prevožena pot in voznikove dejavnosti (delovni čas voznika). Vse te podatke zapisuje na diagramsko ploščico za obdobje 24 ur.



Slika 15: Papirni zapisni tahografski vložek.

- Digitalni tahograf, ki zapisuje aktivnosti v digitalni obliki na pomnilniške kartice, ki s svojim izgledom najbolj spominjajo na kreditne kartice. Sistem se sestoji iz digitalne snemalne opreme, senzorja gibanja in pomnilniške kartice. Digitalna snemalna oprema je nameščena na motorno vozilo in zapisuje vse podatke o vozilu in aktivnostih voznika v elektronski obliki in jih hrani eno leto.



Slika 16: Analogni in digitalni tahograf.

Snemalno – zapisovalna oprema v vozilu omogoča naslednje funkcije:

- beleženje časa vožnje, dela in počitka za voznika/sovoznika,
- beleženje hitrosti in prevožene poti,
- hrambo specifičnih parametrov, kot so različni dogodki (prekoračitev hitrosti, izvlečenje kartice, obrati motorja, ...) kot tudi podatki o kontrolnih in kalibracijskih aktivnostih.

2.8.2 Zakonodajno področje

V skladu z uredbo sveta EGS 3821/85 mora biti tahograf (nadzorna naprava) vgrajen v naslednja vozila:

- za prevoz blaga, katerih največja dovoljena masa, skupaj z vsakim priklopnikom ali polpriklopnikom, presega 3,5 tone,
- za prevoz potnikov, ki so zaradi svoje konstrukcije in opreme primerni za prevoz več kot devet oseb, skupaj z voznikom, ter so temu tudi namenjena.

Z majem leta 2006 je stopila v veljavo uredba sveta EGS, ki predpisuje vgradnjo digitalnih tahografov v vsa nova vozila. S tem se je temeljito spremenil dosedanji način dela s tahografom, ki je do sedaj temeljil na zapisu dogodkov na diagramsko ploščico, z novimi tahografi pa se bodo dogodki zapisovali v spominske (tahograf) kartice.

2.8.3 Opis sistema digitalnega tahografa:

Novi sistem se sestoji iz digitalne snemalne opreme (enota v vozilu - VU), senzorja gibanja (MS) in pomnilniške kartice. Vsa oprema je opremljena s svojim osebnim ključem in certifikatom, ki omogoča varovan dostop do podatkov in funkcij digitalne snemalne opreme.

2.8.4 Digitalna snemalna oprema

Digitalna snemalna oprema je nameščena na motorno vozilo in zapisuje vse podatke o vozilu in aktivnostih voznika v elektronski obliki in jih hrani eno leto.

Snemalno - zapisovalna oprema v vozilu omogoča naslednje funkcije:

- nadzor vstavljanja in izvlečenja kartic,
- merjenje hitrosti in razdalj,
- merjenje časa,
- nadzor voznikovih dejavnosti,
- nadzor stanja vožnje,

- voznikove ročne vnose:
- vnos krajev, kjer se dnevne delovne izmene začnejo in/ali zaključijo,
- ročni vnos voznikovih dejavnosti,
- vnos posebnih stanj
- upravljanje blokad s strani podjetja,
- nadzor kontrolnih dejavnosti,
- zaznavanje dogodkov in/ali napak,
- vgrajeni preskusi in preskusi lastnega delovanja,
- branje iz pomnilnika podatkov,
- zapisovanje in hranjenje v pomnilniku podatkov,
- branje s tahografskih kartic,
- zapisovanje in shranjevanje na tahografske kartice,
- prikazovanje,
- tiskanje,
- opazovanje,
- prenos podatkov na zunanje medije,
- iznos podatkov na dodatne zunanje naprave,
- kalibriranje,
- nastavljanje časa.

Zapisovalna oprema omogoča štiri režime delovanja:

- delovni režim,
- kontrolni režim,
- režim kalibriranja,
- režim dela v podjetju.

Na vsakega od navedenih režimov se zapisovalna oprema preklopi ob vstavljeni veljavni pomnilniški kartici.

2.8.5 Pomnilniške kartice

Pomnilniške kartice so narejene iz plastike in vsebujejo čip. Pomnilniške kartice omogočajo identifikacijo imetnika kartice na osnovi zapisovalne opreme ter omogočajo prenos in shranjevanje tako zbranih podatkov. Tahografska kartica je lahko voznikova kartica, kartica delavnice, kartica nadzornega organa in prevoznikova kartica.

Države članice EU imajo vpeljan sistem, ki omogoča izdajo pomnilniških kartic za digitalne tahografe.

2.8.6 Voznikova kartica

Kartica je izdana s strani pristojnih organov za izdajo kartic države članice EU tistim voznikom, ki so do takšne kartice upravičeni. Voznik mora imeti voziško dovoljenje vsaj B kategorije in mora imeti stalno bivališče v državi članici.

Kartica identificira voznika, zagotavlja da podatki o opravljeni vožnji, ki se beležijo na enoti odgovarjajo identiteti voznika ter, da beležijo sleherno aktivnost voznika. Kartica zapisuje povprečno 28 dni voznikove aktivnosti. Povprečje predstavlja zapis približno 93 voznikovih aktivnosti na dan. Če dejansko število voznikovih aktivnosti preseže povprečno število voznikovih aktivnosti na dan (93) bo to pomenilo, da bo shranjeno manj kot 28 dni aktivnosti. V primeru, da se število dnevni aktivnosti zmanjša se bo število shranjenih dni povečalo. Torej ni zagotovljeno, da bo na kartici zajeto 28 dni podatkov. Voznikova kartica ima veljavnost pet let.



Slika 17: Voznikova kartica.

2.8.7 Kartica delavnice

Kartica je izdana s strani pristojnih organov za izdajo kartic države članice EU proizvajalcem opreme za zapisovanje podatkov, monterjem, proizvajalcem vozil ali delavnicam, ki so pooblašene s strani države članice.

Kartica delavnice identificira pooblaščenega imetnika kartice in omogoča preizkus, kalibracijo in prenašanje podatkov iz zapisovalne naprave.

Kartica delavnice vsebuje osebno identifikacijsko številko (PIN), ki se nanaša na posamezno kartico. Kartica delavnice ima veljavnost eno leto.

2.8.8 Kartica nadzornega organa

Kartica je izdana s strani pristojnih organov za izdajo kartic države članice EU in sicer državnem organu pristojnem za izvajanje kontrole.

Kontrolna kartica identificira kontrolni organ ter po možnosti uradnika zadolženega za kontrolo ter omogoča pristop do podatkov, ki so shranjeni v zapisovalni opremi, v vozilih ali na identifikacijskih karticah voznika z namenom odčitavanja, tiskanja in/ali prenašanja datotek. Kartica nadzornega organa ima veljavo dve leti.

2.8.9 Prevoznikova kartica:

Kartica je izdana s strani pristojnih organov za izdajo kartic države članice EU in sicer lastniku, upravljalcu ali imetniku vozila, ki poseduje zapisovalno opremo.

Kartica podjetja identificira podjetje in omogoča le-temu dostop do vseh podatkov v vozilih, ki jih to podjetje potrebuje za prikazovanje, prenos ali tiskanje datotek ter za zaklepanje podatkov s ciljem preprečitve dostopa do njih drugim podjetjem. Prevoznikova kartica ima veljavnost pet let.

2.9 Tranzit

Blago, ki se vnese na carinsko območje Evropske skupnosti, je od trenutka vnosa pod carinskim nadzorom. Za to blago mora biti določena carinsko dovoljena raba ali uporaba blaga. To pomeni, da se mora začeti carinski postopek (možen tudi vnos blaga v prosto cono, ponovni izvoz, uničenje ali odstop blaga carini). Če se ta postopek ne prične že ob vnosu blaga, se mora blago pod carinskim nadzorom prepeljati do carinskega organa, kjer se začne tak carinski postopek.



Slika 18: Tranzitna oznaka.

2.9.1 Vrste tranzitnih postopkov (TIR)

Ureja ga Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na podlagi zvezkov TIR. V osnovi ločimo dve vrsti postopkov, ki temeljita na različnih pravnih podlagah:

- skupnostni tranzitni postopek temelji na Carinskem zakoniku Evropske skupnosti (v nadaljevanju EU) in poteka na carinskem območju EU. T1 se uporablja za zunanji skupnostni tranzitni postopek, T2 pa za notranji skupnostni tranzitni postopek. Gibanje lahko poteka na osnovi zvezka TIR (Carinska konvencija o mednarodnem prevozu blaga na podlagi zvezkov TIR), zvezka ATA (kot tranzitnega dokumenta), obrazca 302 (Sporazum med pogodbenicami Severnoatlantskega pakta o statusu njihovih sil);
- skupni tranzitni postopek temelji na Konvenciji o skupnem tranzitnem postopku in Konvenciji o poenostavitvi formalnosti v blagovni trgovini ter lahko poteka zunaj carinskega območja EU, na območju držav članic konvencije STP. T1 se uporablja za ne skupnostno blago, T2 pa za skupnostno blago. Članice konvencije so Norveška, Švica, Islandija in Liechtenstein.

Da bi se lahko ne skupnostno blago prevažalo znotraj EU, ne da bi bilo treba plačati uvozne dajatve (tudi DDV in trošarino) ter uporabiti ukrepe trgovinske politike, se uvede v postopek zunanjega tranzita (postopek T1). V postopek zunanjega tranzita se lahko v določenih primerih da tudi skupnostno blago.

Carinski zakonik predvideva, da se skupnostno blago, ki se izvozi, da v postopek zunanjega tranzita, če gre za blago, za katero pri izvozu veljajo izvozni ukrepi ali pa ugodnosti zaradi izvoza (npr. izvozne vzpodbude pri kmetijskih izdelkih), zato da ne bi prišlo do izogibanja tem ukrepom oziroma do neupravičenega uveljavljanja ugodnosti na njihovi podlagi. V zunanji skupnostni tranzitni postopek se vnese tudi skupnostno blago, za katero so povrnjene ali odpuščene uvozne dajatve zaradi izvoza blaga.

Postopek notranjega tranzita (T2, T2F) omogoča gibanje skupnostnega blaga od enega do drugega kraja na carinskem območju EU, ne da bi to blago pri prečkanju ozemlja tretje države (če je taka možnost predvidena z mednarodnim sporazumom in če to blago spremlja enotna prevozna listina) spremenilo skupnostni status. Notranji skupnostni tranzitni postopek izhaja iz načela enotnega trga EU in temelji na statusu blaga. Zaradi načela teritorialnosti se blago EU ob ponovnem vnosu šteje za ne skupnostno blago, saj blago izgubi status blaga EU, ko dejansko zapusti carinsko območje EU. Po tem določilu bi bilo treba za blago, ki je poslano preko tretje države nazaj na območje EU, opraviti izvozne formalnosti, ob ponovnem vnosu na območje EU pa ponovno opraviti uvozne carinske formalnosti. Udeležencem je zato treba zagotoviti dokazilo o statusu blaga. Temu namenu služi notranji tranzitni postopek EU, ki pod določeni pogoji omogoča ohranitev statusa blaga. Če tega določila ne bi bilo, bi bilo za blago, namenjeno v Grčijo, potrebno v Nemčiji izvesti izvozno carinjenje, po vstopu v Grčijo pa bi bilo to blago najprej obravnavano kot ne skupnostno blago. Temu se izognemo ravno z uvedbo notranjega tranzitnega postopka. V določenih primerih se skupnostno blago lahko giba in status blaga obdrži tudi brez izvedbe notranjega tranzitnega postopka od ene točke do druge na carinskem območju EU in občasno zunaj tega območja (uredba Sveta /EGS/ št. 2913/92). Primer je letalski prevoz Grčija–Nemčija. Ko pride do prečkanja tretjih držav, se tranzitni postopek ne izvede.

2.9.2 Spremna tranzitna ali varnostna listina

V skladu z uredbo Komisije /ES/ št. 1875/2006 se podatki, ki se predložijo v okviru tranzitnega postopka, lahko uporabijo kot vstopna skupna deklaracija, če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- blago se vnese na carinsko območje EU v okviru tranzitnega postopka;
- podatki o tranzitu se izmenjujejo z uporabo informacijske tehnologije in računalniških mrež;
- dani so vsi podatki, ki se zahtevajo za vstopno skupno deklaracijo.

Če spremna tranzitna listina vsebuje poleg podatkov iz tranzitne deklaracije tudi podatke iz vstopne oziroma izstopne skupne deklaracije, spremlja prevoz blaga, danega v tranzitni postopek.

2.9.3 Slovenski tranzitni sistem (SINCTS)

Hiter razvoj informatizacije v zadnjem obdobju, še posebej v okviru projektov e-carina, in napoved Komisije, da bo dokončno prenehala z vzdrževanjem centralno razvitih aplikacij, sta bila povod, da se je CURS odločila za učinkovit način prevzema tranzitnih funkcij v lastnem okolju.

Ker je vse bolj prisotna tudi potreba po kreativnem upravljanju tranzitnih funkcij v povezavi z ostalimi segmenti carinskega informacijskega sistema (analiza tveganja, vključitev varnostnih in varstvenih zahtev v tranzitni postopek), se je CURS odločila za razvoj tranzitnih funkcij v tehnološko sodobnem okolju lastne aplikacije SINCTS.

SINCTS je aplikacija, ki omogoča podporo tranzitnemu postopku. Vzpostavitev aplikacije ne povzroča sprememb na strani zunanjih uporabnikov (gospodarstva). Zunanji uporabniki dostopajo do sistema v okviru že uveljavljenih rešitev (digitalni podpis, EPKO).

2.9.4 Zavarovanje

Ker je v tranzitnem postopku večja nevarnost, da blago izgine (dajatve za to blago niso bile plačane) in ne pride na cilj (do namembnega carinskega urada), veljajo za ta postopek posebne določbe o zavarovanju. Da se lahko blago prepusti v tranzitni postopek, mora biti predloženo ustrezno zavarovanje. To je lahko skupno zavarovanje (velja za več tranzitnih postopkov), ki temelji na izdanem dovoljenju, ali posamezno zavarovanje (velja za en tranzitni postopek). Posamezno zavarovanje se lahko da v obliki gotovinskega pologa, kuponov za posamezno zavarovanje, ki jih izda garant ali v obliki garantne izjave.

3 METODOLOGIJA

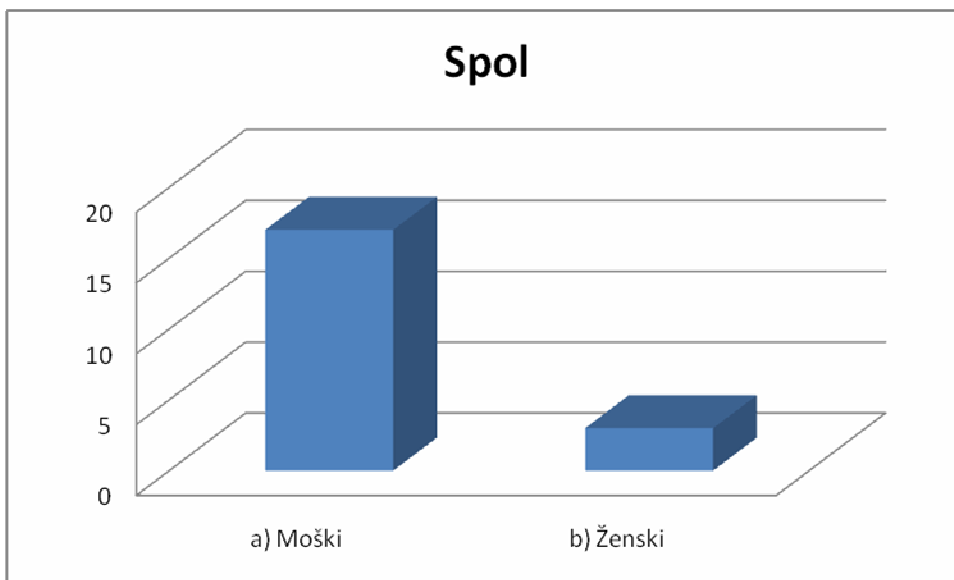
Ker je za raziskovanje nekega poklica zelo pomembno mnenje tistih, ki ta poklic že opravljajo, sva se odločila za anketni vprašalnik, s katerim sva Źelela dobiti čim bolj merodajni prikaz dela, ki naju zanima

Izvedla sva individualno anketiranje. Med poklicne voznike sva razdelila 28 anket, od tega sva jih dobila vrnjenih 20. Odgovori na zastavljena vprašanja so naju nekajkrat presenetili, saj sva pričakovala vse kaj drugega, kot so vprašani zapisali.

Dobljene odgovore sva obdelala in jih uredila v smiselno celoto.

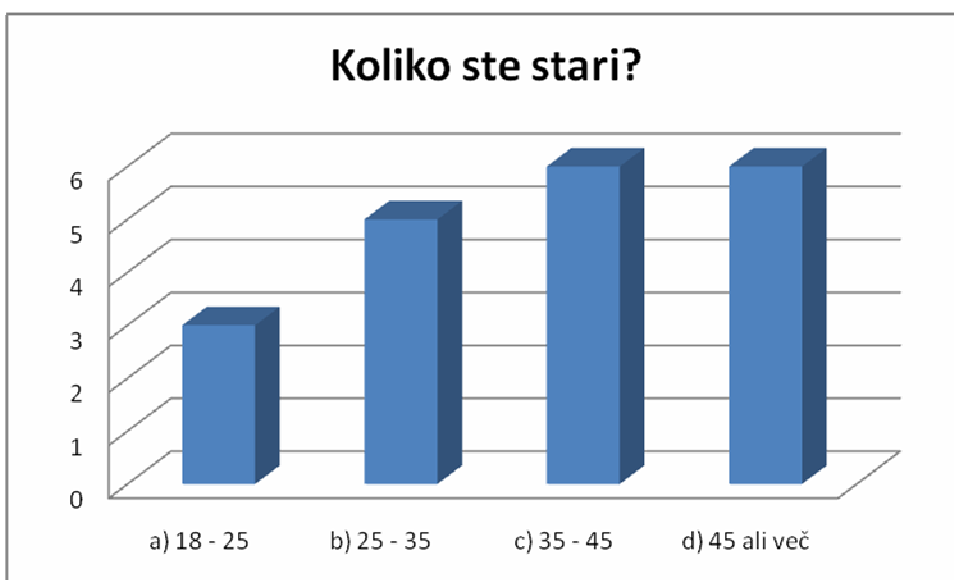
4 IZSLEDKI IN RAZPRAVA

Graf 1: Spol



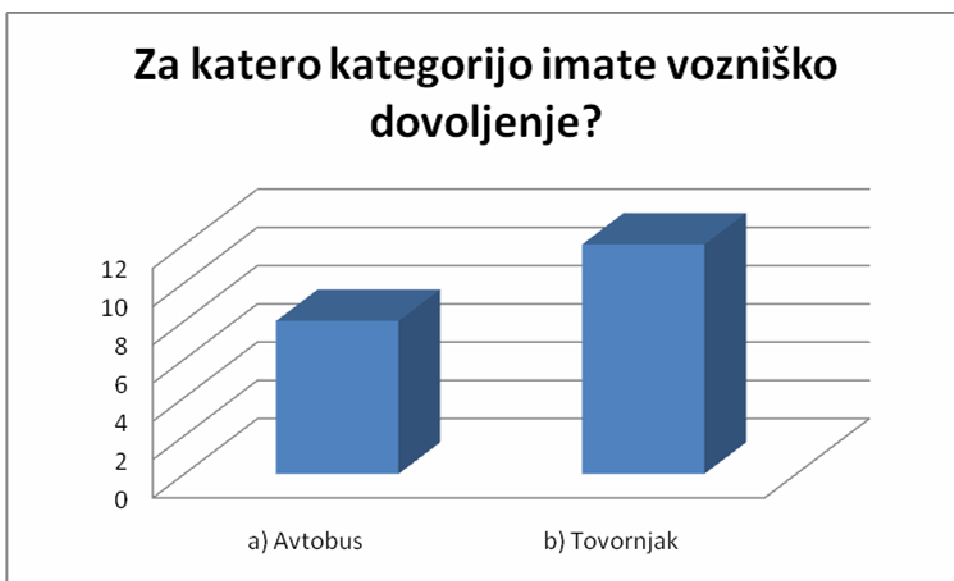
Anketirala sva 17 moških in 3 ženske.

Graf 2: Starost



Anketiranci so bili starejši od 18 let. Starostna obdobja sva razdelila na štiri kategorije. Kar je pomembno za merodajnost raziskave je podatek, da je bilo med anketiranci iz vsake starostne skupine nekaj voznikov.

Graf 3: Za katero kategorijo imate voziško dovoljenje?



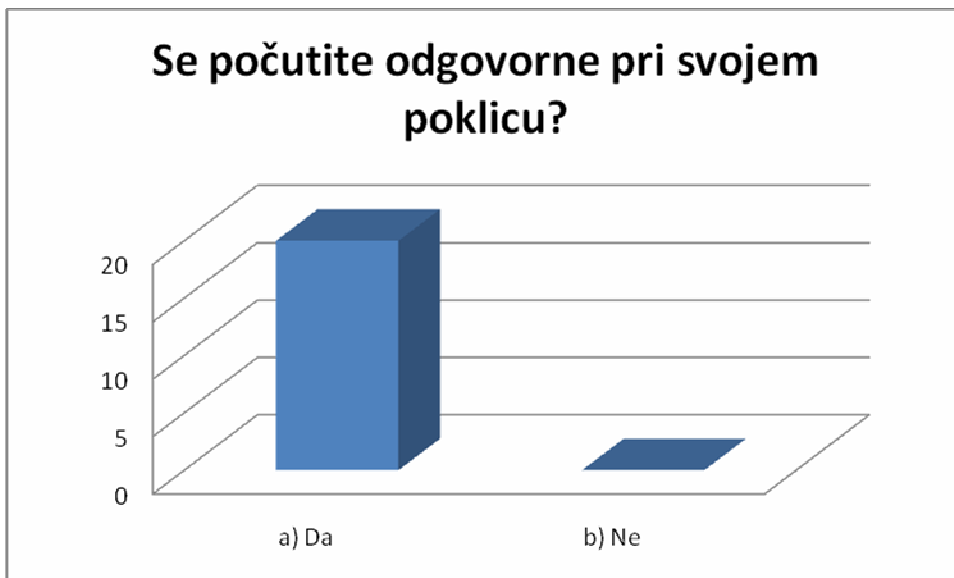
8 anketirancev vozi avtobus, 12 pa tovorno vozilo.

Graf 4: Koliko ste bili stari, ko ste začeli voziti kot poklicni voznik?



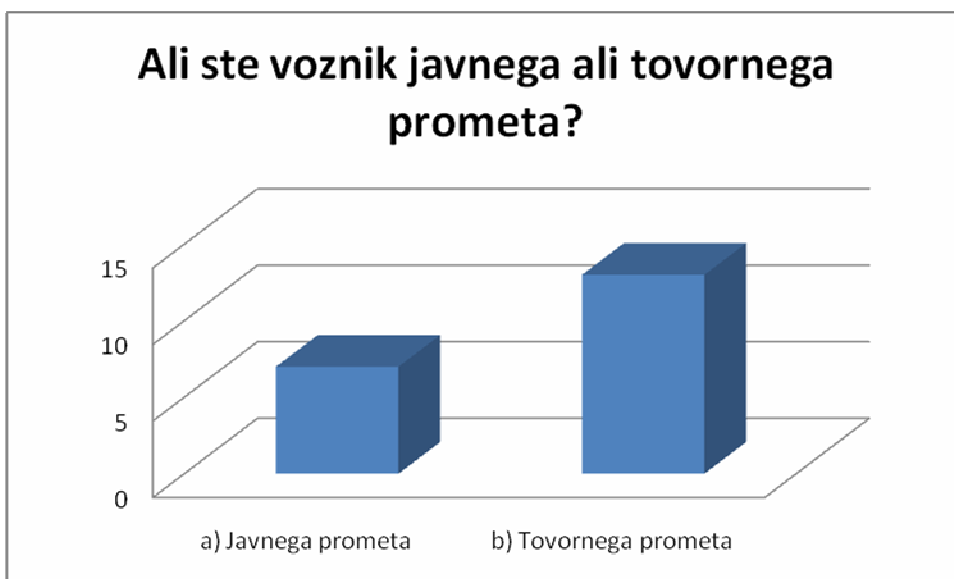
Večina vprašanih se je s poklicem voznika srečalo kmalu po zaključku izobraževanja. 11 anketirancev je začelo voziti kot poklicni voznik, ko so bili stari od 18-25 let, 8 jih je odgovorilo, da so bili ob začetku opravljanja poklica voznika stari od 25-35 let in le eden od anketirancev je začel voziti kot poklicni voznik med po 35 letu starosti.

Graf 5: Se počutite odgovorne pri svojem poklicu?



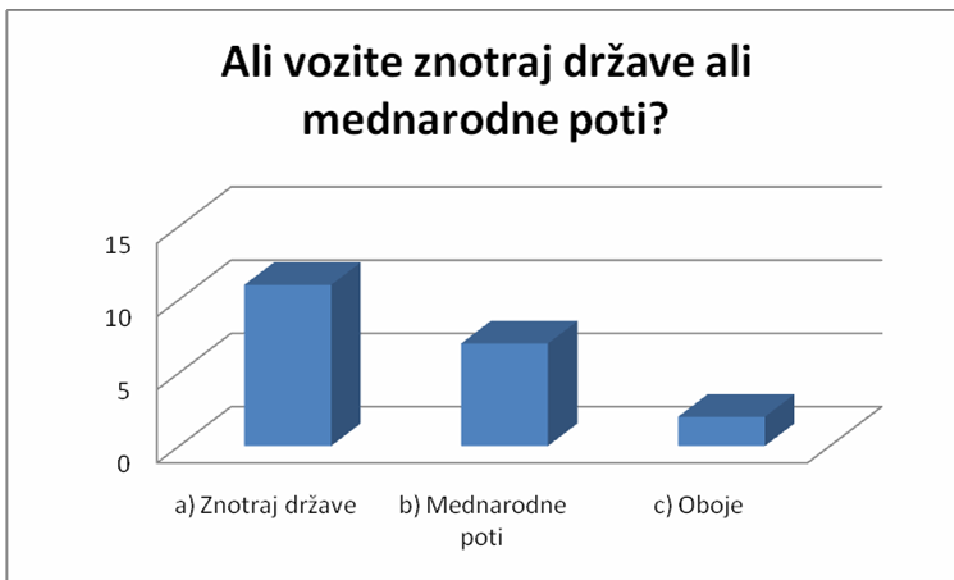
Vseh 20 anketirancev čuti odgovornost pri svojem poklicu.

Graf 6: Ali ste voznik javnega ali tovornega prometa?



7 anketirancev vozi kot vozniki javnega prometa, 13 anketirancev pa kot vozniki tovornega prometa.

Graf 7: Ali vozite znotraj države ali mednarodne poti?



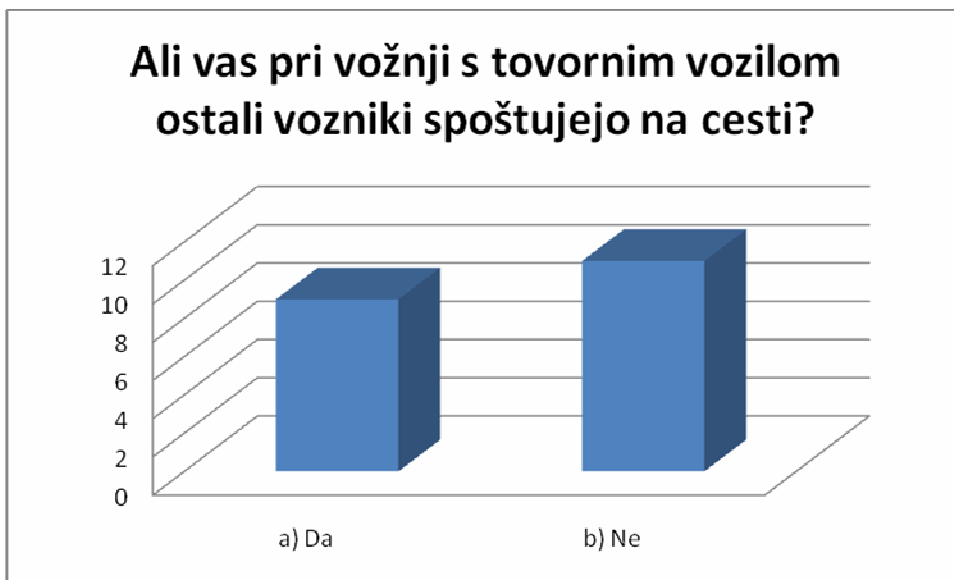
Po Sloveniji vozi 11 anketirancev. 7 jih vozi "špedicijo", 2 med njimi pa vozita tako po Sloveniji kot po tujini.

Graf 8: Ali mislite, da ste zaradi svojih voznških izkušenj boljši voznik?



13 anketirancev meni, da so zaradi svojih izkušenj boljši vozniki, trem se ne zdi tako, štirje pa menijo, da se s svojimi izkušnjami ne razlikujejo od ostalih voznikov v prometu.

Graf 9: Ali vas pri vožnji s tovornim vozilom ostali vozniki spoštujejo na cesti?



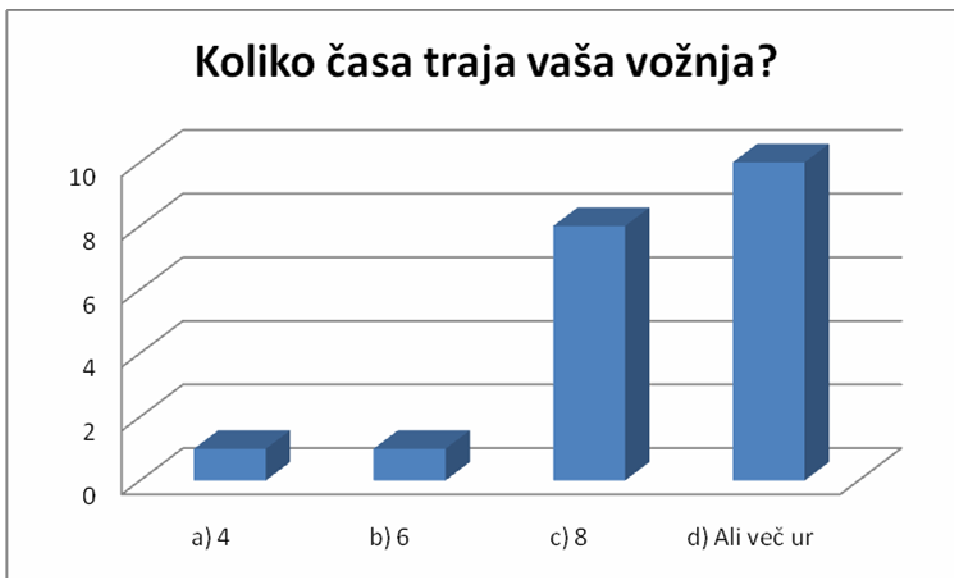
Zanimivo je, da so tu občutki skoraj deljeni. 9 anketirancev namreč meni, da jih ostali vozniki spoštujejo, 11 pa jih je prepričanih, da jih ostali vozniki v prometu ne spoštujejo.

Graf 10: Se kot poklicni voznik držite delovne zakonodaje?



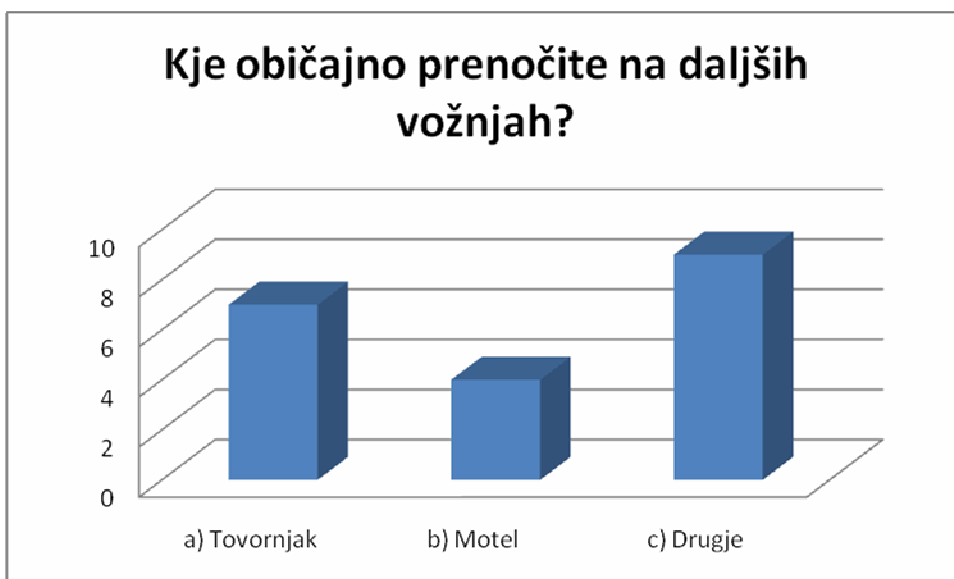
Zaskrbljujoč podatek, saj je kar 6 anketirancev odgovorilo, da se držijo predpisane zakonodaje samo občasno.

Graf 11: Koliko časa traja vaša vožnja?



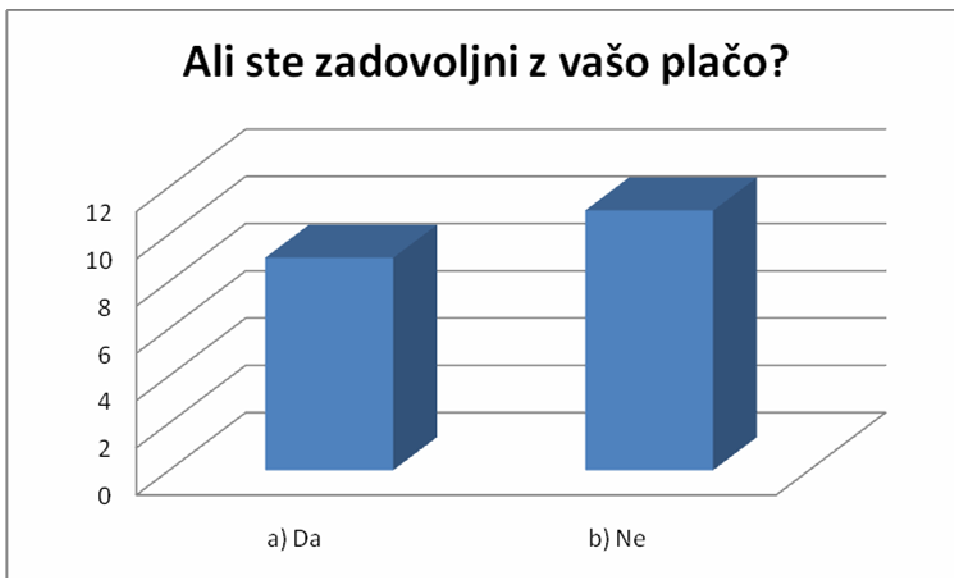
Tudi pri tem odgovoru je kar nekaj razlogov za skrb, saj kar polovica voznikov vozi dnevno več kot 8 ur.

Graf 12: Kje običajno prenočite na daljših vožnjah?



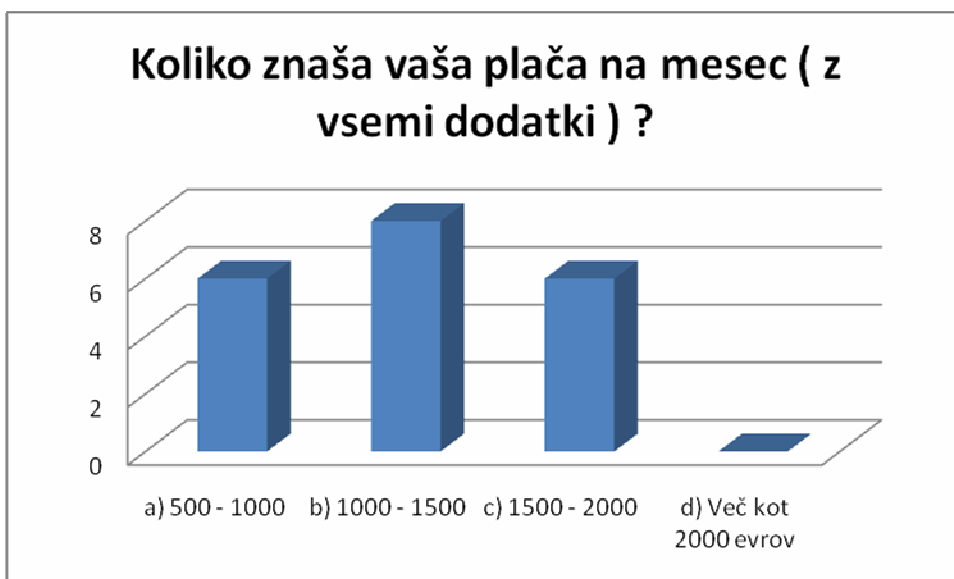
Kadar so na daljši poti, morajo vozniki velikokrat prenočiti v vozilu (7), nekateri si lahko privoščijo motel (4), ostali (9) pa se znajdejo po svoje.

Graf 13: Ali ste zadovoljni z vašo plačo?



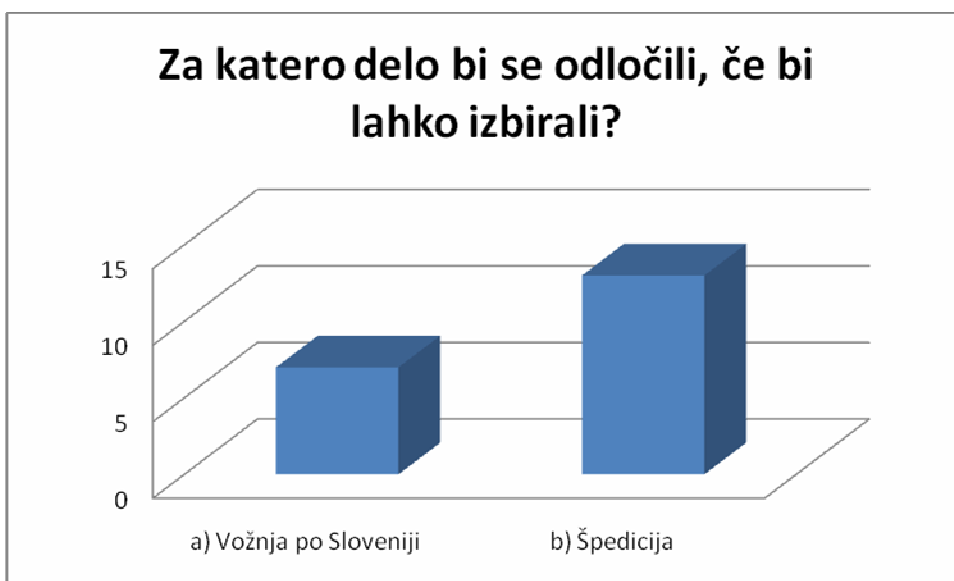
Tudi pri tem vprašanju so mnenja skoraj deljena. Zanimivo je, da so s plačo zadovoljni predvsem mlajši vozniki.

Graf 14: Koliko znaša vaša plača na mesec (z vsemi dodatki)?



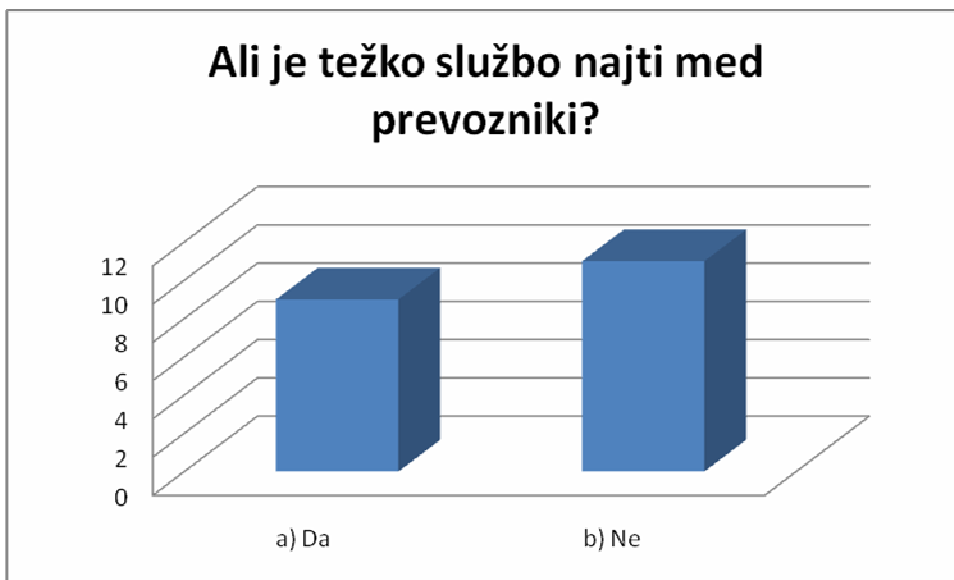
Plača poklicnega voznika na prvi pogled ni tako majhna, vendar pa se v tej številki skriva kr precej ur vožnje, celi tedni potovanj po tujini in neprimerni pogoji za bivanje na avtocestnih postajališčih.

Graf 15: Za katero delo bi se odločili, če bi lahko izbirali?



Kljub naporni vožnji po tujini, bi večji del voznikov (13) raje izbral to možnost, saj so posledično za vožnjo po tujini višje tudi plače.

Graf 16: Ali je težko službo najti med prevozniki?



Če bi postavila to vprašanje pred letom ali več, bi vsi takoj zatrдили, da službe ni težko najti. V dobi recesije pa to ni več tako preprosto in tako misli kar 9 anketirancev.

Graf 17: Kako vaše delo vpliva na družinsko življenje?



Ob analizi tega odgovora nama je prišlo na misel, da bi morala povprašati partnerje teh voznikov. Presenetil naju je namreč odgovor kar štirinajstih voznikov, ki zagotavljajo, da delo poklicnega voznika ne vpliva na družinsko življenje.

4.1 Rezultati ankete

V najini anketi je sodelovalo 20 ljudi, ki prihajajo iz različnih krajev in regij. Starost anketirancev je bila od 18 leta naprej.

O analizi ankete sva ugotovila, da so mednarodne poti daljše in zahtevnejše, da mora biti voznik dosleden, izkušen in odločen, pri tem pa mu je ob njegovem delu naložena velika mera odgovornosti.

Poklicni voznik mora spoštovati delovno zakonodajo, kar pa je včasih težko, ker mu delodajalec diktira drugačen tempo dela.

Delovni čas voznika je gibljev in dostikrat nepredvidljiv.

Večina vprašanih bi se, kljub napornejšemu delu, raje odločilo za vožnjo v špediciji, ker menijo, da bi tako imeli boljši zaslužek.

Prišla sva do ugotovitve, da je zaposljivost poklicnih voznikov trenutno še precej visoka, vendar trenutna gospodarska kriza tudi tu vedno bolj kaže svoje zobe.

Zanimivo je tudi to, da večina voznikov meni, da njihovo delo ne vpliva na družinsko življenje, saj se nama zdi kar težko biti oče oziroma mati, če si cele tedne zdoma.

5 SKLEPI

V raziskovalni nalogi sva si zastavila nekaj hipotez, ki pa sva jih na podlagi ankete večinoma ovrgla.

Odgovori so nama ponudili popolnoma nov pogled na poklic poklicnega voznika. Prepričana sva namreč bila, da je delo poklicnega voznika razgibano v tem smislu, da je prijetno potovati po drugih državah in spoznavati tuje kraje in ljudi. Na podlagi pogovorov z vozniki sva spoznala, da so potovanja precej enolična, saj vozniki potujejo samo po avtocesti, da se običajno peljejo mimo velikih mest in natovarjajo oziroma raztovarjajo v industrijskih conah, ki so praviloma na nezanimivih predelih mest. Poleg tega je delo naporno, saj dostikrat doma samo obrnejo svoja vozila in spet peljejo tovor do cilja, kjer morajo biti pravočasno, ne glede na razmere na cesti ali utrujenost.

Ob vsem tem ta poklic ni več tako cenjen kot je bil nekdanj. Vozniki se srečujejo z nestrpnostjo na cesti, vedno več je ostalih voznikov osebnih vozil, ki vidijo tovorno vozilo kot oviro oziroma nekaj odvečnega na cesti.

Tu pa je še neprestana odsotnost od doma, neredna prehrana in še to velikokrat samo kaj "iz nahrbtnika". Poseben problem predstavljajo higienske razmere na postajališčih. Delodajalci ne namenjujejo denarja za prenočevanje v hotelih in največkrat je na daljših vožnjah potrebno prespati kar v vozilu. Zaradi enolične vožnje po avtocestah je težko biti zbran med vožnjo.

Če vse to seštejemo lahko hitro ugotovimo, da je delo poklicnih voznikov malo plačano. S tem se strinjajo tudi anketiranci, ki na mesec v povprečju z vsemi dodatki prejmejo okrog 1.500,00 evrov.

Še bolj črne napovedi pa so povezane s trenutno gospodarsko krizo, ki je povzročila manjše povpraševanje po storitvah prevoza.

Glede na postavljene hipoteze in najine ugotovitve sva prišla do naslednjih zaključkov:

- delo poklicnega voznika je sicer zelo zanimivo in razgibano, vendar lahko postane v daljšem časovnem obdobju enolično in zelo naporno,
- delo poklicnega voznika ni dobro plačano in cenjeno,
- trenutno povpraševanje po poklicnih voznikih ni veliko in je vedno težje priti do službe,
- zaslužek voznika je glede na svojo težavnost in zahtevnost premalo plačan.

Pri najini raziskavi sva podrobneje videla drugo (manj zanimivo) plat poklica. Dejstvo je, da je to še vedno privlačen in zanimiv poklic, ki pa žal izgublja na veljavi zaradi takih in drugačnih razlogov, ki so v veliki meri povezani s statusom.

Najina raziskava nama je dala jasno vedeti, da je trenutno najbolj pametno nadaljevati z izobraževanjem in bova zato še malo počakala na poklic najinih sanj.

6 POVZETEK

Za to nalogo, sva se odločila, ker sva na eni od življenjskih prelomnic, saj razmišljava o tem, ali bi se zaposlila ali bi nadaljevala šolanje.

V naši družbi je dandanes namreč pomembno imeti dobro plačano delo za normalno življenje. Že od nekdaj velja prepričanje, da poklicni vozniki veliko zaslužijo. Ker sva na pragu poklica Avtoserviserja in naju hrumenje motorjev zanima že od malega, sva se odločila da raziščeva delo poklicnega voznika.

Bila sva prepričana, da bova to najlaže naredila z anketo, kjer bi na osnovi odgovorov anketirancev prišla do tistih odgovorov, ki zanimajo naju.

Anketirala sva 20 poklicnih voznikov - 17 moških in 3 ženske. Niso nama preveč pomagali, saj sva ugotovila, da so med njimi nekateri zadovoljni s svojim poklicem, nekateri pa ne.

Problemi, na katere so naju opozorili so bili precej raznoliki - od prenizkih plač, do težkih delovnih pogojev. Skorajda vsi so nama svetovali, da naj nadaljujeva z šolanjem. Marsikdo med njimi bi ob določenih pogojih z veseljem nadaljeval šolanje in si izboljšal izobrazbo.

Vozniki se namreč vsakodnevno srečujejo s težkimi delovnimi razmerami in z zelo veliko odgovornostjo pri svojem delu, ki ni več tako dobro plačano, kot je bilo včasih.

Sicer pa še vedno velja tisto, kar so že naši pradedki govorili našim dedkom: "Več znaš, več veljaš!" in glede na to, da imajo starejši (skoraj) vedno prav, se bova raje držala tega pregovora in nadaljevala izobraževanje.

7 ZAHVALA

Iskreno se zahvaljujema mentorju g. Borisu Klančniku, brez katerega raziskovalne naloge verjetno ne bi bilo.

Posebna zahvala gre poklicnim voznikom, ki so sodelovali pri anketi.

Zahvala velja tudi vsem, ki so nama stali ob strani in naju vzpodbujali pri nastajanju raziskovalne naloge.

8 VIRI

1. BRINOVEC, I. 1997. Poklicni voznik. Slovenj Gradec. Cerdonis.
2. CESTNIK, S. 1995. Prevozi. Maribor. Zavod za izobraževanje poklicnih voznikov motornih vozil.
3. GODNIČ, C. 1998. Prevozi. Maribor. Zavod za izobraževanje poklicnih voznikov motornih vozil.
4. Dr. MELEZINEK, A. 2000. Varna vožnja - priročnik za voznike, Ljubljana, Avto-Moto zveza Slovenije, Avrora.
5. <http://www.amzs.si/?podrocje=62>. 25. dec. 2008
6. <http://www.delo.si/clanek/24967>. 01. maj. 2006
7. http://www.dnevnik.si/zaposlitve_in_kariera/aktualno/1042278314. 12. jul. 2006
8. <http://lem-computers.net/ZakonJavneCeste.htm>. 28. dec. 2008
9. <http://www.promet.si/?id=39>. 28. dec. 2008
10. http://www.tovornjak.net/index.php?option=com_content&task=view&id=323&Itemid=60. 09. apr. 2006

9 PRILOGA

ANKETA

Sva Miha in Luka, dijaka 3. letnika smeri Avtoserviser. Delava raziskavo o vozniškem poklicu. Prosim, da si vzamete nekaj minut časa in odgovorite na spodnja vprašanja, saj nama bodo Vaši odgovori zelo pomagali pri izdelavi raziskovalne naloge. Odgovore na vprašanja bova uporabila izključno za statistično obdelavo. Hvala.

1. Spol:

- a) **moški** b) **ženski**

2. Koliko ste stari?

- a) **18 – 25** b) **25 – 35** c) **35 – 45** d) **45 ali več**

3. Za katero kategorijo imate vozniško dovoljenje?

- a) **avtobus** b) **tovornjak**

4. Koliko ste bili stari, ko ste začeli voziti kot poklicni voznik?

- a) **18 – 25** b) **25 – 35** c) **35 – 45** d) **45 ali več**

5. Se počutite odgovorne pri svojem poklicu?

- a) **da** b) **ne**

6. Ali ste voznik javnega ali tovornega prometa?

7. Ali vozite znotraj države ali mednarodne poti?

8. Ali mislite, da ste zaradi svojih voznških izkušenj boljši voznik?

- a) **da** b) **ne** c) **enako kot ostali**

9. Ali vas pri vožnji s tovornim vozilom ostali vozniki spoštujejo na cesti?

- a) **da** b) **ne**

10. Se kot poklicni voznik držite delovne zakonodaje?

- a) **da** b) **ne** c) **občasno**

11. Koliko časa traja vaša vožnja?

- a) **4** b) **6** c) **8** d) **ali več ur**

12. Kje običajno prenočite na daljših vožnjah?

- a) **tovornjak** b) **motel** c) **drugje**

13. Ali ste zadovoljni z vašo plačo?

- a) **da** b) **ne**

14. Koliko znaša vaša plača na mesec (z vsemi dodatki)?

- a) **500 – 1000** b) **1000 – 1500** c) **1500 – 2000** d) **več kot 2000 evrov**

15. Za katero delo bi se odločili, če bi lahko izbirali?

- a) **vožnja po Sloveniji** b) **špedicija**

16. Ali je težko službo najti med prevozniki?

- a) **da** b) **ne**

17. Kako vaše delo vpliva na družinsko življenje?

- a) **močno vpliva** c) **je v razumnih mejah** b) **ne vpliva**