



Sindikata  
hrvatskih  
željezničara

# VIJESTI

travanj  
2014.



**Javni prosvjed SHŽ-a i SŽH-a za rješavanje problema, oporavka i opstanka HŽ Carga d.o.o.**

## **“MI ZNAMO RADITI - VI NE ZNATE UPRAVLJATI”**



**Sindikat hrvatskih željezničara i Sindikat željezničara Hrvatske je 27. veljače 2014. održao javni prosvjed svojih članova i radnika HŽ Carga. Razlog prosvjeda bio je neslaganje i jednostrano potpisivanje Kolektivnog ugovora HŽ Carga od strane samo jednog sindikata - Sindikata strojovođa Hrvatske, koji u pogledu ušteda obmanjuje javnost, a HŽ Cargo gura u daljnju propast. Sindikati se nisu složili ni sa Prijedlogom pravilnika o organizaciji koji je na neki način sastavni dio ovog KU, a u njega su unesene nezakonite odredbe u kriterijima za utvrđivanje tehnološkog viška. Prosvjed je bio upozorenje Upravi HŽ Carga, resornom ministru i Vladi RH, koji nisu uvažili, niti prihvatili prijedloge dvaju sindikata o uštedama putem uvođenja progresivnog smanjenja plaće i nepunog radnog vremena koji bi odmah dao rezultate, a izbjegli bi se troškovi zbrinjavanja radnika i povećanje broja nezaposlenih.**

Toga dana više od petstotinjak radnika **HŽ Carga** okupilo se na Zagreb GK u 10,30 sati, nakon čega je prosvjedna kolona krenula prema Upravi HŽ Carga, Tomislavov trg 11, a potom se krenulo na Trgu sv. Marka gdje se je pred Vladom RH održan javni prosvjed. Dolaskom pred Vladu radnici su članove Vlade, ali i saborske zastupnike s druge strane Markova trga pozdravili zvižducima i povicama "dole Vlada".

**Javni prosvjed nije došao preko noći, već je on uslijedio kao posljedica nerazumijevanja i odbijanja svih prijedloga sindikata.** Dana 4. veljače upućen je dopis Upravi Carga u kojem se upozorava da je prijedlog Pravilnika o organizaciji napravljen bez stručne podloge i potpunog neuvažavanja tehnoloških procesa rada što će prouzročiti nemogućnost izvršavanja ugovorenog prijevoza. Prijedlog Pravilnika napravljen je diskriminirajuće prema dijelu radnika i njega nisu mogli prihvatiti tri sindikata:

Sindikat željezničara Hrvatske, Samostalni sindikat HŽ Carga i Sindikat hrvatskih željezničara. Unatoč upozorenju, Kolektivni ugovor potpisao je 5. veljače 2014. Sindikat strojovođa Hrvatske (SSH) koji je bio potpomognut Sindikatom tehničkog pregleda vagona i vlakova, a svojim potpisima omogućili su smanjenje mase za plaće od 25 % i otkaz za 804 radnika bez kriterija temeljnih na potrebama rada. Tako je potvrđeno da je potpisivanje ovakvog KU kupovanje vremena do dolaska privatnog operatera u čemu očito neki od aktera ove farse vide svoj osobni (privatni) interes.

Sa najavom javnog prosvjeda radnika HŽ Carga upoznat je dopisom od 25. veljače i ministar Siniša Hajdaš Dončića. Ministra su podsjetili da je u više navrata upozoren da se krizno stanje u HŽ Cargu mora rješavati odmah, ali Vlada RH igrala je na kartu prodaje i zbog toga je izgubljeno više od godinu dana, a za to vrijeme HŽ Cargo je još dublje potonuo. Minutu prije stečaja pokrenuta je *ad hoc* restrukturiranje i kolektivno pregovaranje, a Uprava HŽ Carga je to iskoristila za donošenje nestručno izrađenog Pravilnika kojim se broj izvršitelja smanjuje ne poštujući kriterije rada. Uprava i Sindikat strojovođa Hrvatske su fiktivnim uštedama kroz KU obmanuli javnost i Vladu RH, a HŽ Crago neće i dalje imati dovoljno prihoda za plaće niti će moći podmiriti najosnovnije troškove, kao što je popravak lokomotive. Upozorenja sindikata nisu uvažena, a niti su prihvaćeni prijed-

lozi o uštedama putem uvođenja progresivnog smanjenja plaća i uvođenja nepunog radnog vremena, što bi odmah dalo rezultat, a izbjegli bi se troškovi zbrinjavanja radnika i povećanja broja nezaposlenih.

**Kada se je vidjelo da nema odgovora na postavljene zahtjeve upućen je poziv na organizaciju industrijskih akcija.**

Radnici HŽ Carga su uz glasno zviždanje i pjesmu "Zovi, samo zovi" na Trgu sv. Marka od Vlade zatražili da Uprava HŽ Carga povuče Pravilnik o organizaciji kojim se 804 radnika te tvrtke proglašava tehnološkim viškom. Parolama kao što su "Ne damo 3000 radnih mjesta", "Dok je ovakve Vlade za HŽ nema nade, "Mi znamo raditi - vi ne znate upravljati" radnici su najbolje izrazili svoje nezadovoljstvo prijedlogom restrukturiranja HŽ Carga i listom tehnološkog viška.

**Ivan Forgač**, predsjednik SHŽ-a je pred radnicima i novinarima izjavio da od Uprave HŽ Carga traže povlačenje prijedloga o organizaciji i nezakonite liste tehnološkog viška, te početak pregovora o uštedama, kako bi HŽ Cargo mogao poslovati bez gubitaka, isplaćivati plaće i održavati lokomotive i vagone. Smatra da je Uprava izradila Pravilnik o organizaciji koji nije temeljen na kriterijima rada pa zato nije moguće izlistati tehnološki višak. Za poboljšanje stanja u HŽ Cargu moglo bi se uvesti npr. nepuno radno vrijeme, čime bi se smanjili troškovi za plaće. Onda bi se u miru mogao, sukladno kriterijima rada, izraditi Pravilnik o organizaciji rada i utvrditi optimalan broj izvršitelja u HŽ Cargu", poručio je Forgač.

"Ministar je tražio jasne mjere, 20 posto smanjene plaće, smanjenje broja ljudi. Ono što je napravljeno u ovom štetnom kolektivnom ugovoru, reklo se je smanjit će se 804 radnika, i tek kada ti radnici odu iz tvrtke počinjemo sa smanjivanjem plaća i to su znači direktne uštede. No tih ušteda neće biti jer je napravljen Pravilnik mimo zakona, a svi ovi ljudi podnijet će tužbe hrvatskim sudovima i dobit će ih jer naši odvjetnički timovi tvrde da su ti ljudi u pravu i nećemo dozvoliti da se gaze njihova ustavna i zakonska prava,



jer ušteta u ovom trenutku, na osnovi Kolektivnog ugovora i Pravilnika o radu neće biti ništa- rekao je **Zoran Maršić** predsjednik SŽH, te je dodao da radnici žele samo da se vladajući o njima brinu kao o svom voznom parku.

Zahtjeve dvaju sindikata došao je podržati **Krešimir Sever**, predsjednik Nezavisnih hrvatskih sindikata, koji je rekao da su radnici HŽ Carga u pravu jer, ako se netko odricao, onda su to oni. Odricali su se od plaća, materijalnih prava i radnih mjesta, a dobili su uprave koje su nesposobnije jedna od druge. Tu se radi o čudnom *dealu* u kojem strada va cijeli niz ljudi koji su mogli biti spašeni da su Uprava HŽ Carga i ministar Hajdaš Dončić prihvatili sindikalne prijedloge. Sindikati su predložili mjere koje bi odmah dale rezultata, ali to nije prihvaćala Uprava. Umjesto toga, oni i ministar voze nekim svojim putem", kazao je Sever. Dodao je kako je "bahatog" ministra Hajdaš Dončića zvao danima, ali se on nije želio javiti. To samo pokazuje da ova vlast ne vodi brigo za ljude, pa je vrijeme ili da odu ili da mijenjaju ljude koji to rade - istaknuo je Sever.

Biljana Limpić-Donadić

### **Sindikati su Vladi RH i Upravi HŽ Carga predali sljedeće zahtjeve**

- 1. Tražimo povlačenje donesenog Pravilnika o organizaciji i definiranje potrebnog broja radnika temeljem radnih procesa u cilju izvršenja ugovorenog prijevoza po jasnim kriterijima za sve radnike HŽ Carga.**
- 2. Tražimo utvrđivanje trenutnih mjera ušteta na svim razinama poslovanja**
- 3. Tražimo zadržavanje ugovorenog prijevoza**
- 4. Tražimo hitno ulaganje u vozni park**
- 5. Tražimo osiguranje sredstava za redovito poslovanje**
- 6. Tražimo unapređenje i jačanje funkcije prodaje sa ciljem osiguranja novog rada**

## **Zašto se je Samostalni sindikat HŽ Carga (SSHŽC) povukao**

### **Osobni interes ispred interesa radnika**

**Nakon nekoliko zajedničkih sastanka i razgovora triju sindikata (Sindikat željezničara Hrvatske, Samostalni sindikat HŽ Carga i Sindikat hrvatskih željezničara) koji su bili protiv Kolektivnog ugovora i predloženog Pravilnika o organizaciji HŽ Carga, Marija Stefanov predsjednica Samostalnih sindikata HŽ Carga (SSHŽC) se povukla i odustala od daljnje borbe za prava svojih članova i prava svih radnika HŽ Carga.**

Kroz razgovor koji su se vodili tijekom tih sastanaka dalo se naslutiti takav ishod. Naime, kada se je predlagala suradnja temeljem sporazuma između ova tri sindikata ona ju je glatko odbila i potvrdila da to nije u interesu njezinog sindikata. Slično je postupila i 2012. godine kad je izašao Zakon o kriterijima za sudjelovanje u tripartitnim tijelima i reprezentativnosti za kolektivno pregovaranje gdje je ona prva u HŽ Cargu zatražila utvrđivanje reprezentativnosti. Sindikat hrvatskih željezničara i Sindikat željezničara Hrvatske su zastupali stav da zbog dolaska teških vremena za radnike (restrukturiranje društva) bi bilo jako dobro i nadasve poželjno da su svi sindikati koji djeluju u HŽ Cargu reprezentativni. Ista je to odbila i zatražila utvrđivanje reprezentativnosti u HŽ Cargu i na taj način izbacila SEBE i svoj sindikat, kao i ostala dva sindikata iz kolektivnog pregovaranja. Cijenu takve njezine odluke danas plaćaju radnici HŽ Carga koji su proglašeni tehnološkim viškom.

Izlazak iz „koalicije“ imao je sigurno još jedan cilj, a to je pristupanje KU, čime je zaštitila svoj položaj u sindikatu jer je postojala opasnost da je proglase tehnološkim viškom, što je i učinjeno za Marijana Jelenskog, dopredsjednika SHŽ-a i Želimira Halića iz SŽH-a. Nešto sličan je bio i njezin potez iz 2011. godine. U početku je tvrdila da KU ne valja, a kroz nekoliko dana isti je potpisala (nije bilo viška radnika i nije bio vezan uz Pravilnik o organizaciji). Tada je na konferenciji za tisak izjavila: „Evidentno je da je Pravilnik o organizaciji diskriminirajući i loš i nije se vodila briga o potrebama posla,

o normalnom funkcioniranju tehnološkog procesa, na što smo upozoravali poslodavca više puta. Radnice i radnici HŽ Carga, situacija u kojoj smo se svi zajedno našli jako je teška. Nemamo puno mogućnosti za izbor.“

Pristupanjem kolektivnom ugovoru iskoristila je šansu za trgovanje sa poslodavcem po principu: „ja Vama 804 radnika, a vi meni još jednog profesionalca“, te je na osnovu broja članova spašavala kolegicu Milku Mazulović koja se našla na listi tehnološkog viška. Slično je postupila i sa očitovanjem RV na predloženu organizaciju i listu potencijalno tehnološkog viška gdje kao predsjednica GRV nije poduzela sve što je bilo u njezinoj moći da prisili poslodavca da istu povuče ili da mu ukaže na nezakonitost takve liste čime bi umnogome olakšala radnicima dobivanje sudskog postupaka. Takvim ponašanjem Marija Stefanov je u vrijeme kada bi se radnici i sindikati trebali udruživati u još veće i brojno snažnije sindikate počela pozivati na usitnjavanje i cijepanje sindikata iako radnicima nije imala ponuditi ništa novo.

Biljana Limpić-Donadić

## **SADRŽAJ**

- 2 “Mi znamo raditi - vi ne znate upravljati”**
- 3 Osobni interes ispred interesa radnika**
- 4 Spremni na suradnju  
Budućnost željezničara je u granskom sindikatu**
- 5 Radnici na listama prema subjektivnoj ocjeni rukovoditelja  
Uzeti otpremninu ili čekati listu tehnološkog viška?**
- 8 Štrajk solidarnosti  
Uzmi, optuži i ponizi**
- 9 Nedostatak znanja i odgovornosti**
- 10 Smanjiti troškove da bi se opstalo**
- 11 Obratite se sindikatu na vrijeme**
- 12 Vijesti iz djelatnosti SHŽ**
- 15 Moje mišljenje i prijedlozi**
- 16 Pravni savjeti**

## Spremni na suradnju

**ZORAN MARŠIĆ** je predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske, a razgovarali smo sa njim povodom suradnje sa Sindikatom hrvatskih željezničara. Zanimalo nas je njegovo mišljenje o sindikalnoj sceni u Hrvatskim željeznicama, kao i mogućnosti da se sindikati u većem broju udruže kako bi bili jači pred poslodavcem, a sve u cilju zaštite prava radnika u HŽ-u.



*/P/ Sindikati SŽH-a i SHŽ-a zajednički su organizirali javni prosvjed u kojem pozivaju svoje članove i sve*

*radnike HŽ društava da javno iskažu svoje neslaganje sa sudbinom HŽ Carga. Jeste li zadovoljni sa odzivom prosvjednika?*

S obzirom na trenutnu situaciju smatram da je odziv mogao biti i bolji. Ako uzmemo u obzir da je dobar dio članova ova dva sindikata bio na svojim radnim mjestima okupili smo solidan broj prosvjednika.

*/P/ Dva sindikata nastupili su zajedno i to je za svaku pohvalu. Postavlja se pitanje zbog čega i ranije niste zajednički djelovali?*

Sindikata željezničara Hrvatske je i do sada a i u buduću će biti spreman na suradnju sa svim sindikatima kada su u pitanju zajednički ciljevi i interesi članova sindikata.

*/P/ Što se dogodilo da ste sada shvatili da udruženi možete postići više nego li pojedinačno?*

To nije potrebno shvatiti to je jednostavno tako. Alternative za jačanje sindikata nema doli suradnja i udruživanje sindikata. Smatram da su sindikati opterećeni što lošim iskustvima suradnji iz prošlosti, a vrlo često i osobnim interesima pojedinaca.

*/P/ Jeste li izgubili dosta dragocjenog vremena koje ste mogli kvalitetnije iskoristiti da je došlo do zajedničkog nastupa ranije, a pogotovo kada je u pitanju HŽ Cargo? Naime, problemi koji su vezani uz tu tvrtku poznati su bili i prije dvije godine.*

Mi svoje poteze nismo skrivali od nikoga. Vrlo jasno i javno smo upozoravali na probleme i prozivali odgovorne da reagiraju. Dali se moglo bolje? Dali se moglo zajedno više? To su pitanja o kojima možemo samo raspravljati, no danas

smo tu gdje jesmo i moramo napraviti sve što se može da se očuva HŽ Cargo i da se spasi što više radnih mjesta.

*/P/ Kakva je sadašnja sindikalna scena u HŽ-u?*

Današnja sindikalna scena je dosta razjedinjena i do suradnje među sindikatima dolazi samo kada se baš mora surađivati.

*/P/ Da li postoji i kakav je socijalni dijalog sa ostalim sindikatima u HŽ-u?*

Mi trenutno najbolju suradnju imamo sa Sindikatom infrastrukture HŽ-a, no otvoreni smo za suradnju sa svim sindikatima.

*/P/ Po Vašem mišljenju da li postoji mogućnost da se ujedini veći broj sindikata koji bi tada bili jači prema poslodavcu?*

Naravno da postoji i vjerujem da će do toga morati doći ili će cijela priča izgubiti smisao.

*/P/ Da li želite i dalje zajednički nastupati sa SHŽ-om i koje planove imate o daljnjoj suradnji?*

Suradnja sa SHŽ-om će se nastaviti i dalje, posebno kada se radi o HŽ Cargu d.o.o. i HŽ Putničkim prijevozom.

*/P/ Kakvo mišljenje o toj suradnji imaju članovi Vašeg sindikata?*

Većina članova pozdravlja suradnju, no potrebno je uložiti još više truda i pokrenuti još zajedničkih aktivnosti kako bi pokazali članstvu da je suradnja prije svega korisna i dobra za njih.

*/P/ Rasprava o ZOR-u u Saboru RH je počela unatoč protivljenju sindikata. Da li je to i zeleno svjetlo da se i sindikati u HŽ-u udruže i zajednički bore za dobrobit ne samo članova svoga sindikata nego i za ostale članove sindikata ne pitajući ih kojem sindikatu pripadaju. Da li je vrijeme da se otvoreno imenuju sindikati koji ne žele jačanje sindikalne scene u HŽ-u. I koji je put da radnici prepoznaju kvalitetu rada svojih sindikalnih čelnika?*

Osobno mislim da za sve postoji mjesto i vrijeme. Vrijeme udruživanja i okrupnjavanja sindikalne scene tek dolazi. Vrlo brzo će se pokazati potreba za promjenama koje su neizbježne.

Biljana Limpić-Donadić

## Budućnost željezničara je u granskom sindikatu

Sindikata hrvatskih željezničara i Sindikata željezničara Hrvatsku zajednički su organizirali javni prosvjed u kojem su iskazali svoje neslaganje sa sudbinom HŽ Carga. Na pitanja zbog čega to nije učinjeno ranije, te da li postoji mogućnost da se i drugi sindikati pridruže ovom sindikalnom bloku, kao i o prioritetnim zadacima koji su postavljeni pred svim sindikatima koji djeluju u HŽ-u odgovore smo dobili od **IVANA FORGAČA**, predsjednika SHŽ-a.



*/P/ Sindikati SHŽ-a i SŽH-a zajedničkim nastupom pokazali su svoje neslaganje*

*sa odlukom HŽ Carga o otpuštanju 804 radnika. Da li je trebalo ranije zajednički djelovati?*

Trebalo je i ranije djelovati zajednički. Budućnost željezničara je u jednom granskom sindikatu. Naravno, imat ćemo i jedan do dva strukovna sindikata, ali za radnike bi bilo bolje da ih nema, da postoji samo jedinstveni sindikat željezničara. Čim je više sindikata, poslodavac manipulira na štetu radnika. No sjajno je da je naša inicijativa za suradnjom od strane SŽH sada prihvaćena. Vjerujem u tu suradnju i vjerujem da će suradnja okončati spajanjem u jedan, zajednički sindikat željezničara.

*/P/ Zbog čega je trebalo toliko čekati da ta dva sindikata dođu do dogovora?*

Bilo je već pokušaja suradnje, no prvi put je puklo na internoj organizaciji, u kojoj bi tada mnogo manji SHŽ izgubio subjektivnost i sveo se samo na jednu podružnicu u Zagrebu, dok bi se ostale utopile. To ljudi nisu htjeli, ali to je bilo uistinu davno. Aktualni sporazum i suradnju predložili smo prije tri godine koji smo izglasali na Središnjem odboru, no izostao je pozitivan odgovor SŽH, koji se okrenuo suradnji sa Sindikatom strojovođa Hrvatske. Nakon nesretnih događaja u HŽ Cargu, otvorila se nova mogućnost suradnje ova dva

sindikata. Čvrsto vjerujem da je neće prokockati.

*/P/ Kakva je po Vašem mišljenju sindikalna scena u HŽ-u?*

Početakom devedesetih smo navodno imali 28 sindikata. Danas ih je mnogo manje, no još uvijek nepotrebno mnogo. SHŽ je kroz udruživanja i spajanja doprinio da ih bude manje, ali još nismo uspjeli u cijelosti.

*/P/ Da li postoji mogućnost da se i drugi sindikati pridruže ovom sindikalnom bloku?*

Prije dvije godine postojala je ideja stvaranja bloka sindikata koji nisu strukovni, koju je podupirala i udruga branitelja. To su bili SHŽ, SŽH i Sindikat infrastrukture HŽ-a. Kako je u to vrijeme SŽH kretao u suradnju sa Sindikatom strojovođa, do stvaranja tog bloka nikad nije došlo. Vjerujem da bi ta tri sindikata mogli biti jezgra jedinstvenog sindikata željezničara.

*/P/ Koji su po Vašem mišljenju prioritetni zadaci koji su postavljeni pred svim sindikatima koji djeluju u HŽ-u?*

Prioritet broj jedan je očuvanje tvrtki od stečaja, jer u stečaju radnici prolaze najlošije. Drugi prioritet je očuvanje radnih mjesta, a treći je očuvanje životnog standarda radnika. Nažalost, kad su rezultati poslovanja jako loši, može se dogoditi da se drugi, ili treći prioritet privremeno i dijelom moraju podrediti prvom. Upravo se nalazimo u takvom razdoblju. Tu je i važan prioritet sigurnosti na radu i poboljšanja uvjeta rada, koji se prečesto zanemaruje.

Biljana Limpic-Donadić



**Izdavač:** Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ), 10000 Zagreb, Strojarska 17; Telefon: +385 1 378 3108; ŽAT 855 3640; Telefaks: +385 1 378 3140; ŽAT fax: 855 3140; E-mail: shz@shz.hr; [www.shz.hr](http://www.shz.hr);

## Sindikalna akcija za organizaciju štrajka solidarnosti u HŽ Cargu

### Radnici na listama prema subjektivnoj ocjeni rukovoditelja

Dana 28. ožujka održana je konferencija za novinare na kojem su čelnici Sindikata željezničara Hrvatske Zoran Maršić i Sindikata hrvatskih željezničara Ivan Forgač upoznali javnost sa najnovijim događajima koja su vezana uz HŽ Cargo. Izašla je lista radnika koji su proglašeni tehnološkim viškom i to bez utvrđivanja kriterija, a veći broj je izabran prema subjektivnoj ocjeni rukovoditelja. Za ovakvo stanje u HŽ Cargu odgovoran je ministar Siniša Hajdaš Dončić i Uprava. U tijeku su sindikalne akcije za provođenje referenduma među članovima o mogućem organiziranju štrajka solidarnosti.

Od 804 radnika, koji su se našli na listi tehnološkog viška, njih 352 je tamo završilo uz kršenje Zakona o radu, jer im prije stavljanja na listu nije ponuđeno drugo radno mjesto. HŽ Cargo bi u slučaju da ga tuži samo pola od 352 radnika mogao platiti veliku odštetu, a to bi moglo dovesti do stečaja. Od 804 radnika koji su proglašeni viškom samo njih 76 radi u administraciji, dok su ostali radnici s terena, a riječ je o manevristima, vlakovođama... Navedeni su primjeri u kojima se ne poštuje Zakon o radu. Tako je četvero radnika proglašeno viškom jer imaju uvjete za starosnu mirovinu, iako Zakon štiti takve radnike. Nezakonito su otkaze dobili i 23 radnika koja su otpuštena jer imaju uvjete za prijevremenu mirovinu, a i njih štiti Zakon o radu. Čelnici dvaju sindikata za loše stanje u HŽ Cargu i za nepravедno dijeljenje otkaza optužili su Upravu HŽ Carga, čiji je primjer socijalne osjetljivosti vidljiv na primjeru radnika koji je invalid rada i ima sedmero djece i koji se je našao na listi tehnološkog viška. Uprava također političko uhljebljuje članove SDP-a koji su se trebali naći na listi za otkaze.

Ministar je optužen da priprema prodaju 425 vagona vrijednih 26 milijuna eura. Radi se o tipičnoj privatizacijskoj

priči koja donosi korist samo pojedincima, a cjelokupnom gospodarstvu nenaodnadivu štetu. Najgore u tome je što će se ti vagoni prodati konkurenciji, pa će tako HŽ Cargo ostati i bez prijevoza.

Uredništvo

## Agonija u HŽ Cargu d.o.o. još traje

### Uzeti otpremninu ili čekati listu tehnološkog viška?

Restrukturiranje Društva kao što smo i očekivali prelama se preko leđa radnika. U tijeku je „akcija“ prikupljanja dobrovoljaca za sporazumni raskid ugovora o radu uz isplatu poticajne otpremnine. Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ) svakodnevno prima veliki broj vaših poziva u kojima nas izvješćujete kako vam vaši pretpostavljeni radnici prezentiraju i prenose informacije o mogućnosti uzimanja otpremnine i odlaska iz Društva. Pretpostavljamo da su dobili određene naputke iz „vrha“, ali bez obzira na to, pristup svojim kolegama - radnicima ipak bi mogao i trebao biti ljudskiji, a ne da se svede na izvaju: potpiši sporazum i uzmi otpremninu, ukoliko to ne uradiš bit ćeš na listi tehnološkog viška.

Nismo sigurni da li je riječ o mobingu koji je zbog velike konkurencije na tržištu, globalizacije, organizacijskih promjena (privatizacija, spajanja, restrukturiranja) sve učestaliji. Kada već spominjemo riječ mobing valja znati da je to specifičan oblik ponašanja na radnom mjestu, kojim jedna osoba ili skupina njih sustavno psihički (moralno) zlostavlja i ponižava drugu osobu, sa ciljem ugrožavanja njezina ugleda, časti, ljudskog dostojanstva i integriteta, a kreće se sve do eliminacije s radnog mjesta. Zlostavljana osoba je bespomoćna, nema mogućnosti da se obrani, a ukoliko se na vrijeme ne spriječi dolazi do psihopatskog i depresivnog poremećaja, te sindroma izgaranja na poslu.

**Za izdavača:** Ivan Forgač

**Urednica:** Biljana Limpic-Donadić;

**Uređivačko vijeće:** Ivan Forgač, Vahid Bajraktarević, Martin Uremović, Ilija Bulić, Ljiljana Furdek, Marijan Jelenski

**Fotografije:** Vahid Bajraktarević, Marijan Jelenski

**Grafičko oblikovanje:** Lidija Torma

**Tisak:** Željeznička tiskara d.o.o., 10000 Zagreb, Petrinjska 87; **ISSN 1845-5174**  
List izlazi dvomjesečno

## Kakvu odluku donijeti?

Svakome od nas treba par dana kako bi donio odluku da li želi otići i uzeti ono što se nudi ili ostati raditi i živjeti u neizvjesnosti dok se ne objavi lista konačnog tehnološkog viška. Obje odluke su stresne i neizvjesne. To bi trebali poštivati i vaši nadređeni koji bi prema vama trebali imati više razumijevanja. Izjave, stavovi i postupci poslodavca kao i nepoznavanje tematike oko aktivnosti koji se trenutno provode unutar Društva, a vezano uz status radnika koji će se naći na konačnoj listi tehnološkog viška stvaraju dodatni psihološki pritisak, nemir i strah, lošu radnu atmosferu kao i nemogućnost kvalitetnog obavljanja radnih zadataka. Većina radnika je dvadeset, trideset ili više godina gradila ovo Društvo, i barem bi iz toga razloga trebali znati svoja prava koja bi mogla utjecati na njegovu odluku.

U nakani da vam olakšamo donošenje ovako važne odluke, pripremili smo kratki osvrt koji se temelji na Zakonu o radu i Odluci o poticajnim mjerama za rješavanje potencijalnog tehnološkog viška radnika u 2014. godini.

Zakon o radu propisuje sedam načina prestanka ugovora o radu (članak 104. ZOR-a) i to: *smrt radnika, istek vremena na koje je sklopljen ugovor na određeno vrijeme, kada radnik navrší šezdeset pet godina života i petnaest godina mirovinskog staža, osim ako se poslodavac i radnik drugačije ne dogovore, sporazumom radnika i poslodavca, dostavom pravomoćnog rješenja o priznanju prava na invalidsku mirovinu zbog opće nesposobnosti za rad, otkazom, odlukom nadležnog suda.*

Člankom 104. ZOR-a pobrojani su svi načini prestanka ugovora o radu, iz čega proizlazi da u praksi nije moguće postojanje nekog od oblika prestanka ugovora o radu koji već nije predviđen Zakonom o radu.

## Redoviti, izvanredni i sporazumni otkaz ugovora o radu

Pod **redovitim otkazom** ugovora o radu smatra se poslovno uvjetovani otkaz, osobno uvjetovani otkaz, te otkaz uvjetovan skrivljenim ponašanjem radnika. Zbog gospodarske situacije u RH sve više poslodavaca danas radnicima daju poslovno uvjetovane otkaze, a kao razlozi koji se pri tome navode su: pad proizvodnje, smanjenje troškova poslovanja ili restrukturiranje Društva. U ovim sluča-

jevima poslodavci svim radnicima ili dijelu radnika ukidaju radna mjesta. Radnici postaju tehnološki višak i nakon toga im poslodavac otkazuje ugovor o radu.

Kod poslovno uvjetovanog otkaza poslodavac narednih šest mjeseci ne smije zaposliti novog radnika na istim poslovima, a ukoliko se pojavi potreba zapošljavanja, poslodavac se prvo mora obratiti radniku kojem je prethodno dao poslovno uvjetovani otkaz i ponuditi mu sklapanje novog ugovora o radu.

Ukoliko radnik odbije prihvatiti sklapanje novog ugovora o radu, poslodavac može zaposliti drugog radnika i prije isteka šest mjeseci od poslovno uvjetovanog otkaza.

Kada radnik zbog bolesti ili nekih trajnih osobina (psihički ili fizički nedostaci ili invalidnost) nije u mogućnosti obavljati prethodno ugovorene poslove, tada mu poslodavac može uručiti osobno uvjetovani otkaz. Nesposobnost za rad kao što su nedovoljno znanje i vještine, ili neizvršavanje obaveza također mogu biti razlog osobno uvjetovanom otkazu ugovora o radu.

## Privremena nesposobnost za rad (bolovanje) ne smije predstavljati razlog za otkaz.

Kod **poslovno uvjetovanog i osobno uvjetovanog otkaza** ugovora o radu poslodavac je dužan radniku isplatiti otpremninu u svoti ne manjoj od jedne trećine prosječne mjesečne bruto plaće koju je radnik ostvario u posljednja tri mjeseca prije prestanka ugovora o radu,

i to za svaku navršenu godinu rada. Uvjet za otpremninu je da je radnik kod tog poslodavca radio najmanje pune dvije godine. Poslovno i osobno uvjetovani otkaz dopušten je samo ako poslodavac ne može zaposliti radnika na nekim drugim poslovima.

## Kod odlučivanju o poslovno i osobno uvjetovanom otkazu, poslodavac mora voditi računa o trajanju radnog odnosa, starosti, invalidnosti i obvezama uzdržavanja koje terete radnika.

Poslovno ili osobno uvjetovani otkaz dopušten je samo ako poslodavac ne može obrazovati ili osposobiti radnika za rad na nekim drugim poslovima, odnosno ako postoje okolnosti zbog kojih nije opravdano očekivati od poslodavca da obrazuje ili osposobi radnika za rad na nekim drugim poslovima.

Ukoliko poslodavac prije utvrđivanja konačne liste tehnološkog viška osigura financijska sredstva za zbrinjavanje viška radnika kroz poticajnu otpremninu, ponudit će radnicima s liste potencijalnog tehnološkog viška poticajnu otpremninu prema uvjetima iz Odluke o poticajnim mjerama koju donosi Uprava društva.

**Poslodavac će sve radnike koji su proglašeni tehnološkim viškom, a nisu uzeli poticajnu otpremninu zbrinuti kroz Željeznički fond, a radnici u Željezničkom fondu ostvaruju pravo na proporcionalni dio poticajne otpremnine ovisno o vremenu provedenom u Željezničkom fondu.**



Ponudu za sklapanje Sporazuma o prestanku ugovora o radu mogu dati radnik i poslodavac. Sporazum o prestanku ugovora o radu zaključuje se u pisanom obliku i mora sadržavati slijedeće:

- podatke o strankama i njihovom prebivalištu odnosno sjedištu,
- datum prestanka ugovora o radu,
- odredbe o rješavanju međusobnih prava i obaveza.

Sporazum o prestanku ugovora o radu potpisuju radnik i poslodavac, odnosno osoba koju on ovlasti. Odlukom Uprave HŽ Cargo d.o.o. broj: UC-16-10/14 od 14. veljače 2014. godine, a u sklopu provedenja postupka rješavanja tehnološkog viška radnika HŽ Carga d.o.o. u 2014., koja se temelji na Kolektivnom ugovoru od 5. veljače 2014. godine, utvrđena je mogućnost korištenja poticajnih mjera za rješavanje potencijalnog tehnološkog viška radnika uz dobrovoljni prestanak radnog odnosa putem sporazumnog prestanka ugovora o radu, radi realizacije dinamike smanjenja radnika utvrđene Planom restrukturiranja Društva.

Odlukom su utvrđene poticajne mjere i uvjeti za njihovo korištenje, a datum sporazumnog prestanka ugovora u radu se naknadno utvrđuje Odlukom Uprave po dobivanju obrađenih zahtjeva.

**Poticajne mjere mogu koristiti svi radnici koji se nalaze na listi potencijalnog tehnološkog viška, kao i radnici koji se ne nalaze na listi, na njihov osobni zahtjev. Zahtjev se podnosi na predmetnom obrascu radnicima službe za ljudske potencijale u Regionalnim centrima i Direkciji.**

Radnici kojima sporazumno prestane ugovor o radu uz poticajne otpremnine iz Odluke broj UC-16-10/14, imaju pravo na poticajnu otpremninu u visini prosječne mjesečne plaće (radniku kojem je prosječna plaća niža od 6.400,00 kn. pod prosječnom plaćom smatra se plaća od 6.400,00 kn.) za svaku navršenu godinu radnog staža kod poslodavca, ali najviše do 140.000,00 kn.

U radni staž kod poslodavca uračunava se:

- radni staž ostvaren u HŽ - Hrvatskim željeznicama d.o.o.
- radni staž ostvaren u Društvima koja su nastala podjelom HŽ – Hrvatskih željeznica d.o.o.
- radni staž ostvaren u pravnim preduzećima HŽ Hrvatske željeznice
- staž osiguranja s uvećanim trajanjem
- posebni staž ostvaren u Domovinskom ratu

Radnicima kojima je odobreno korištenje poticajnih mjera temeljem Odluke, pripadajući iznos otpremnine isplatit će se najkasnije u roku 90 dana od dana sporazumnog prestanka ugovora o radu. Isplata otpremnine iz Odluke isključuje pravo na otpremninu kod odlaska u mirovinu koja je regulirana Kolektivnim ugovorom.

**Sa radnikom koji će se rasporediti u Željeznički fond poslodavac sklapa Aneks ugovora o radu koji obavezno mora sadržavati slijedeće:**

- vrijeme na koje se zaključuje,
- obaveze Željezničkog fonda prema radniku,
- obavijest da je oslobođen od obavljanja dosadašnjih radnih zadataka uz definiranje plaće koju je do sada ostvarivao, ali ne veće od 4000,00 kn bruto,
- koje će dosadašnje obaveze iz radnog odnosa preuzeti Željeznički fond, a koje ostaju na poslodavcu,
- obaveze radnika u Željezničkom fondu.

**Radnik kojemu Poslodavac otkazuje ugovor o radu nakon dvije godine neprekidnog rada, osim ako bi do otkaza ugovora došlo iz razloga uvjetovanog ponašanjem radnika, ima pravo na otpremninu u visini prosječne neto plaće isplaćene radniku za tri mjeseca prije prestanka ugovora o radu, za svaku navršenu godinu rada u HŽ, uračunavajući i staž osiguranja s uvećanim trajanjem i poseban staž ostvaren u Domovinskom ratu. U ovom slučaju maksimalna otpremnina ne može iznositi više od 120.000,00 kuna neto.**

Radniku, kojemu Poslodavac otkáže ugovor o radu uz ponudu izmijenjenog ugovora o radu na radnom mjestu iste stručne sprema, u mjestu rada, a radnik takvu ponudu odbije, ima pravo na otpremninu u visini koja je određena člankom 119., stavkom 3. ZOR-a (ako zakonom, KU, Pravilnikom o radu ili ugovorom o radu nije određeno drugačije).

Ukupan iznos otpremnine ne može biti veći od šest prosječnih mjesečnih plaća koje je radnik ostvario u tri mjeseca prije prestanka ugovora o radu).

**Radnik koji je pretrpio ozljedu na radu, odnosno koji je obolio od profesionalne bolesti, a koji ni nakon završenog liječenja i oporavka ne bude vraćen na rad, ima pravo na otpremninu u dvostrukom iznosu koji bi mu inače pripadao, ali ne više od 200.000,00 kuna.**

Od vas očekujemo da nam javite ako ste zakinuti u bilo čemu po pitanju načina rada, materijalnih prava, maltretiranja ili bilo čega što je vama bitno.

Sve radnike molimo za što jaču komunikaciju sa sindikatom, kako bismo mogli na vrijeme reagirati i ispravljati greške ili nanesene nepravde.

Ukoliko nam se javite sa problemom koji zahtijeva pravnu pomoć uputit ćemo vas na Pravnu službu u nekih od Regionalnih ureda NEZAVISNIH HRVATSKIH SINDIKATA, ovisno o vašem mjestu prebivališta.

Marijan Jelenski  
dopredsjednik SHŽ

#### **Nezavisni hrvatski sindikati Regionalni ured Rijeka**

Pravnica:  
Nataša Malnar-Đukić, 098 1813440  
Krešimirova 4, 51 000 Rijeka  
Tel: 051/212 455; fax: 051/321 572  
E-mail: [ured-rijeka@nhs.hr](mailto:ured-rijeka@nhs.hr)

#### **Nezavisni hrvatski sindikati Regionalni ured Zagreb**

Pravnici:  
Domagoj Rebić, 098/942 0221  
Siniša Salajster, 098/ 972 9430  
Kneza Mislava 20, 10 000 Zagreb  
Tel: 01/4571 140, 01 4571 141  
Fax: 01/ 4571 139  
E-mail: [ured-zagreb@nhs.hr](mailto:ured-zagreb@nhs.hr),  
[sinisa.salajster@nhs.hr](mailto:sinisa.salajster@nhs.hr)

#### **Nezavisni hrvatski sindikati Regionalni ured Split**

Pravnica:  
Jelka Kljaković-Gašpić, 098 816069  
Augusta Cesarca 2, 21 000 Split  
Tel./fax: 021/315 483, 315 484,  
482 985  
E-mail: [ured-split@nhs.hr](mailto:ured-split@nhs.hr)

#### **Nezavisni hrvatski sindikati Regionalni ured Osijek**

Voditelj Ureda: Marko Brekalo  
Pravnica:  
Silvija Kotarac, 098/978 6279  
B. Kašića 8, 31 000 Osijek  
Tel: 031/215 075, 201 139,  
fax: 031/201 140  
E-mail: [ured-osijek@nhs.hr](mailto:ured-osijek@nhs.hr)

## Štrajk solidarnosti

# Prosvjedovalo tisuće radnika u javnom i privatnom sektoru

Sindikata hrvatskih željezničara (SHŽ), Sindikata željezničara Hrvatske (SŽH), Sindikata prometnih vlakova Hrvatske (SPVH) i Sindikata infrastrukture Hrvatskih željeznica (SIHŽ) su dana 25. veljače 2014. godine u vremenu od 12 do 14 sati sudjelovali u Štrajku solidarnosti. Zaustavljeno je bilo 110 vlakova u domaćem putničkom i teretnom prometu dok su međunarodne linije vozile normalno.

Toga dana točno u podne u Hrvatskoj je počeo dvosatni štrajk solidarnosti protiv izmjena Zakona o radu. Štrajk solidarnosti formalno se održao zbog neisplate 25 plaća radnicima Zdravstveno-rekreativnog centra u Lipiku, koji su u većinskom vlasništvu države, te neisplate šest plaća u Areni Pula, koja je u privatnom vlasništvu. Na dva sata stale su i sve službe koje su nam važne za svakodnevni život.

Štrajku su se odazvalo više od 270.000 radnika, gotovo sto posto onih koji su na sindikalnom referendumu izrazili spremnost na sudjelovanje u generalnom štrajku protiv izmjena Zakona o radu (ZOR). Od petminutnog sudjelovanja vozača ZET-a, do dva sata stajalo je i 110 vlakova HŽ-a, a masovni odaziv radnika na štrajk bio je i u školama i stotinama trgovačkih društava. Sindikati su tražili da se ZOR povuče iz saborske rasprave jer se on u obliku koji je prezentiran javnosti štetan za radnike i njihova prava. Prema riječima **Krešimira Severa**, predsjednika Nezavisnih sindikata Hrvatske, **ovo je bio samo probni štrajk solidarnosti za 70.000 radnika koji rade, a ne primaju plaće**. To je ujedno i prvi put da radnici iz privatnog i javnog sektora zajedno daju potporu radnicima bez plaće. Takva poruka bi trebala zabrinuti političku elitu na vlasti, oporbu i poslodavce. Sever je to nazvao *početkom bitke za Hrvatsku i budućnost hrvatskih radnika, i onih koji se još nisu rodili, kao i onih koji danas rade, a ne primaju plaće ili čekaju posao*.

Biljana Limpić-Donadić

## Da li će novi Zakon o radu spasiti državu?

# Uzmi, optuži i ponizi

Hrvatska je osuđena na život od rebalansa do rebalansa državnog proračuna koji pokušava zakrpati rupe, a unaprijed se zna da će i on biti probijen i da će doći do novoga. Iako Vlada priznaje da ne možemo očekivati značajni gospodarski napredak za sve ove greške, promašaje ili krive procjene nitko još nije odgovarao, a i neće. Nitko neće odgovarati ni za čak pet rebalansa državnog proračuna koje je tijekom samo ove dvije godine donijela Milanovićeva vlada, a nitko neće odgovarati ni za krizu koja se produbljuje. Umjesto lažnih i neostvarenih obećanja imamo armiju nezaposlenih koji je veći od broja 385.000, a Hrvatska je po porastu stope rizika od siromaštva vodeća među 15 zemalja Europske unije s negativnim trendovima u razdoblju od 2005. do 2012. godine. **Licemjerje ili hipokrizija je čin kojim se osuđuje ili poziva na osuđivanje drugoga dok je kritičar i sam kriv za ono za što osuđuje drugoga. Valjda ne znajući definiciju licemjerja ova Vlade sve probleme vidi u sadašnjem ZOR-u koji je kriv za sve navedene propuste te je rješenje našla u prijedlogu NOVOG Zakona o radu koji će povećati zaposlenost, gospodarski razvoj, dovesti investitore... Međutim, glavni nosioci toga zakona bit će radnici od kojih možeš UZETI što je još ostalo, možeš ih OPTUŽITI za sve što nisi uspio i PONIZITI jer njihova egzistencija ovisi što će pronaći u kantama za smeće. I ništa se neće mijenjati. Vrtimo se u krugu i uvijek krećemo od početka, dokle?**

Prema riječima Vlade RH, Novi Zakon o radu mora se prilagoditi potrebama svakodnevnog života, a izmjenom se želi sačuvati postojeća radna mjesta, otvoriti prostor za nova zapošljavanja, a poslodavcima će se omogućiti da se brže, lakše i jednostavnije prilagodimo zahtjevima tržišta.

Vlada je priznala da u **PREDSTOJEĆEM** razdoblju ne možemo očekivati značajniji gospodarski oporavak, niti smanjenje stope nezaposlenosti, te je isti prijedlog novog Zakona o radu sa sjednice Vlade upućen u saborsku proceduru. Vlada se odlučila boriti **udarom na radnička prava i ljudsko dostojanstvo**. U prijedlogu Zakona o radu poslodavcima se olakšava otpuštanje, a radnike se prisiljava da na poslu provode više sati za manju plaću. SDP-ovci i njihovi partneri u Banskim dvorima prizivaju smanjenje troškova rada (ali ne kroz jednostavniju birokraciju i manje poreze, već na teret radnika). Prema novom zakonu radnici će morati raditi i do 60 sati tjedno. Dosađajni puni radni tjedan iznosio je 40 radnih sati, plus osam sati prekovremenog rada. Broj dozvoljenih prekovremenih sati novim zakonom se povećava na 56, a moguće i do 60, ukoliko je tako propisano kolektivnim ugovorom. Godišnja kvota prekovremenih sati koje radnik može odraditi povećava se sa 160 na 250, ako je tako ugovoreno kolektivnim ugovorom. U Vladi su zamislili i da će se nova radna mjesta otvarati zahvaljujući tzv. fleksibilizaciji tržišta rada. Ono što ovaj termin zapravo znači je da će poslodavcima do sada biti lakše radnicima dijeliti otkaze. Osim što se smanjuju otkazni rokovi, isti

će teći i za vrijeme bolovanja. Smanjuju se kazne i za poslodavce koji radnicima otkaze uručuju bez valjane pravne osnove. Do sada je radnik od takvih poslodavaca u sudskom sporu mogao naplatiti odštetu u iznosu od tri do 18 mjesečnih plaća. Prema novom zakonu, maksimalni iznos odštete bit će osam mjesečnih plaća. Dosađajna sudska praksa pokazuje da su radnici u ovakvim slučajevima najčešće dobivali maksimalnu odštetu od 12 mjesečnih plaća.

## Agencije za privremeno zapošljavanje

Novim zakonom Vlada je odlučila olakšati i zapošljavanje radnika preko Agencija za privremeno zapošljavanje. Takvi radnici do sada su mogli biti zaposleni na **maksimalni rok od godinu dana**, a sada se taj rok **povećava na tri godine**. Takvi radnici do sada su, u razdoblju dok ih agencija preko koje se zapošljavaju nije posudila na rad određenoj firmi, imali pravo na naknadu u visini prosječne plaće koju su primali u zadnja tri mjeseca dok su radili. Prema novim je zakonskim odredbama moguće da im se uplaćuju samo doprinosi, te da imaju niža prava od radnika koji su ugovorno zaposleni na istim radnim mjestima. Pet najvećih sindikalnih središnjica (Nezavisni hrvatski sindikati, Savez samostalnih sindikata Hrvatske, Hrvatska udruga radničkih sindikata, Udruga radničkih sindikata Hrvatske i Nezavisni sindikati zaposlenih u srednjim školama) objavilo je letak u kojem su jasno objašnjeni sporni dijelovi Zakona, ali i navedene laži koje, prema njihovim riječima, vladajući plasiraju u javnost.



**LAŽ** Novi Zakon o radu ne donosi radikalne rezove, već male promjene.

**ISTINA** Riječ je o ključnim promjenama u nekoliko područja - organizacija radnog vremena, uvjeti rada agencijskog radnika, otkazni rok, poslovno uvjetovani otkaz, sprečavanje pristupa sudu, onemogućavanje štrajka, nadziranje rada sindikata i smanjivanje njegova utjecaja...

**LAŽ** Novi Zakon o radu donosi promjene u općem interesu.

**ISTINA** Novi Zakon o radu donosi promjene u interesu kapitala i političkih elita! U 'općem interesu' očito nema mjesta za radnike!

**LAŽ** Cilj novoga Zakona o radu je očuvanje postojećih radnih mjesta.

**ISTINA** Radna mjesta se ne mogu očuvati (dinamika: neka se zatvaraju, nova se otvaraju...). Međutim lakše će otpuštati radnike: u slučaju kolektivnog viška, one na probnom radu, zbog poslovno uvjetovanog otkaza, starije radnike, one sa smanjenim radnim sposobnostima...!

**LAŽ** Cilj novoga Zakona o radu je otvaranje novih radnih mjesta.

**ISTINA** Radna mjesta ne otvaraju ZOR ni Ministarstvo rada – nužno je da Vlada vodi cjelovitu politiku zapošljavanja, što ovisi o ekonomskoj, socijalnoj, obrazovnoj te posebno industrijskoj politici, mirovinskom i zdravstvenom sustavu...!

**LAŽ** Promjene Zakona o radu su nužne za postizanje konkurentnosti hrvatskog gospodarstva.

**ISTINA** Temeljni razlozi nekonkurentnosti hrvatskog gospodarstva su nesposobnost menadžerskog kadra i neučinkovitost javne uprave te korupcija!

**LAŽ** Aktualni Zakon o radu je najnefleksibilniji u Europi!

**ISTINA** I prema važećem Zakonu o radu u posljednjih pet godina izgubljene su stotine tisuća radnih mjesta!

**Hrvatski sabor je 28. veljače 2014. većinom glasova u prvom čitanju prihvatio prijedlog izmjena Zakona o radu (ZOR), te pozvao Vladu i sindikate da do drugog čitanja zakona obnove socijalni dijalog. Vlada i sindikati pozvani su da postignu suglasje o spornim pitanjima, poput radnog vremena, modela rada, zapošljavanja posredstvom agencija i statusa radničkih vijeća, koja su uočena u saborskoj raspravi i koja su dovela do zastoja u pregovorima Vlade i socijalnih partnera. Dvotjedni razgovori između sindikata i HUP-a završili su bezuspješno. U sindikatima i u HUP-u ističu kako je rigidni Zakon o radu tek na sedmom mjestu prepreka investitorima. Na prvom su mjestu porezna i zakonska nestabilnost, pa birokratizirana, neujednačenost sudske prakse, korupcija te visoka cijena bruto rada.**

Biljana Limpić-Donadić

## Može li HŽ Putnički prijevoz d.o.o. izbjeći potpuni kolaps? Nedostatak znanja i odgovornosti

**Opće stanje u HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. (HŽPP) pogoršava se iz mjeseca u mjesec pa mu prijete potpuni kolaps. Prihodi padaju unatoč povećanju cijene prijevoznih karata za 15 posto u prošloj godini. Planirana državna subvencija od 630 miliona kuna, rebalansom Državnog proračuna je smanjena na pola milijarde kuna što je stvorilo dubiozu od 130 milijuna kuna. Da se izbjegne stečaj Uprava je uvela mjere štednje poput smanjenja nerentabilnih vlakova u dane vikenda, korištenje službenih automobila u izuzetnim situacijama, smanjenje troškova tekućeg održavanja lokomotiva, motornih vlakova i vagona, a predviđaju se i druge uštede. Mjere štednje padaju i na leđa radnika. Da li se je takva situacija mogla izbjeći? Uprava nije na vrijeme poduzela odgovarajuće poteze, a njezine pojedine odluke donijele su veliku materijalnu štetu. Pitanje je da li nedostaje znanje ili neodgovornost pojedinaca koji ne odgovaraju za svoje postupke.**

Nabrojene uštede iznosile bi oko 100 milijuna kuna, dok bi se 30 milijuna kuna lomile na radnicima. Broj radnika smanjio bi se za 200, a smanjile bi se i plaće u prosjeku za 8%, a nema ni božićnica, uskrsnica, regresa. Poduzete mjere dolaze kasno i upitno je da li će dati rezultate. Da li se je moglo štedjeti i na drugim mjestima? Upravu HŽPP godinama upozoravamo na propuste koje za posljedicu imaju smanjenje prihoda. Ukidanje putničkih blagajnika omogućuje povećanja broja putnika koji se voze bez karte jer jedan konduker u vlaku ne može pregledati i naplatiti karte. I dok Uprava štedi na putničkim blagajnicima, drugima dopušta odmaranje na poslu. Vrijeme je da se napravi preraspodjela posla i da se mnogima od njih da kondukterska torba. Tada se sigurno ne bi dogodilo da na liniji Pleternica-Našica vozi autobus bez konduktera na opće zadovoljstvo putnika koji se voze besplatno, a to čašćenje HŽPP košta 883 tisuća kuna za ovaj vozni red.

### Odluke koje oduzimaju prihod

U toj zbirci neznanja donose se odluke koje više štete nego koriste, pa je tako menadžment došao na ideju da svakog putnika sankcionira s 500 kuna kazne ukoliko ga zatekne u vlaku bez prijevozne karte. Normalno je da se kazni putnik koji nema karte, ali prije toga treba dati odgovor da li je on to mogao učiniti ako znademo da na nekim kolodvorima nema putničke blagajne. Zanimljivo je kako taj problem rješavaju druge željezničke uprave. Putnik koji ne može kupiti prijevoznu kartu (putnička blagajna zatvorena), uđe u vlak i čeka konduktera u vagonu da mu izvrši naplatu. Kod nas međutim vrijede druga pravila. Prema važećim propisima putnik mora ulaskom

u vlak juriti po vlaku i tražiti konduktera, jer ukoliko nalete na kontrolore oni neće naplatiti kartu već će tražiti osobnu iskaznicu. Putnik je sretan jer nije morao ništa platiti, ali sreća kratko traje je stiže čestitka da pored prijevozne karte mora platiti i petsto kuna dodatka, jer je optužen kao švercer. Putnik može bezuspješno tvrditi da to nije, a tada stupa odvjetnička kuća (i ona mora nešto zaraditi) koja će dokazati na sudu da je to upravo bila njegova namjera. Svoje usluge će debelo naplatiti, a ukoliko na sudu to ne uspiju dokazati, cijenu će platiti HŽPP. Poslije takvog iskustva teško da će se putnik vratiti željeznici. Međutim, to nije sve. Menadžment HŽPP je odučio da će u kolodvorima umjesto putničkih blagajnika instalirati stabilni uređaji koji će putnicima nuditi kartu za sve relacije, ali pitanje je kako će on putnicima dati obavijest o dolasku i odlasku vlaka, te o povlasticama koje se mogu koristiti.

Mi smo predložili povećanje broja putničkih blagajni, ali da se proširi njihova djelatnost. Uz karte za prijevoz putnika mogu se prodavati karte za autobuse i zrakoplove, obavljati poslove mjenjačnice, prodavati hotelske apartmane, novine, sok, kavu, cigarete ... Agencijske usluge mogli bi raditi i radnici iz Službe za marketing i prodaju. Neke poslovne odluke menadžmenta zaista graniče sa ludošću. Tako je ukinut prodavač karata u stajalištu Maksimiru. Cijena plaće prodavača je u barutu oko pet tisuća kuna (cijena sata rada 22,60 kn), dok je mjesečni prihod od prodaje karata bio i do 70 tisuća kuna! Treba znati da bi prihod bio i veći da su prodavači imali terminal za prodaju prijevoznih karata za sve relacije. HŽPP nije komercijalizirao i modernizirao stajališta (trebalo je postaviti video nadzor i info-displeje, reklamne panoe, automate za kavu). Nisu se komercijali-

zirale ni slobodne površine na vanjskim oplatama i unutrašnjosti vagona i motor-  
nih vlakova. Svojim odlukama i ponaša-  
njem tjeramo putnike i svatko onaj koji  
misli da će putnike vratiti novi vlakovi je  
u zabludi, jer njih moramo čekati.

Danas je prosječna brzina putničkih  
vlakova 46 kilometara, a na pojedinim  
relacijama vožnja vlaka traje duplo duže  
od autobusa. Do Splita se putuje osam  
sati, dok autobusi stižu za četiri i po sata.  
Pitanje je da li nam trebaju noćni vlakovi  
kada su oni po pravilu prazni. Možda bi  
bilo bolje da oni prometuju po danu kada  
ima više putnika. Velika kašnjenja vlako-  
va ruši i onako malu kvalitetu prijevoza,  
pa putnik koji putuje vlakovima HŽPP ne  
primjećuje nikakvu razliku u vlakovima  
koja nose zvučna imena poput EC, EN,  
IC, ICN. HŽPP nema na raspolaganju  
vlakove europskih željeznica, ali bi tre-  
bala voditi računa da se kod uvrštavanja  
vagona u vlakove većeg ranga treba vo-  
diti računa da se koriste vagoni novijeg  
tipa koji su klimatizirani. Ne treba zabo-  
raviti da su vlakovi iz Hrvatske ne tako  
davno vozili u sve veće europske metro-  
pole kao što je Rim, Pariz, London, Ber-  
lin, Moskva, Istanbul, Atena itd. Danas  
je taj broj mnogo manji i samo par vlako-  
va prometuje do Münchena, Wiena, Züri-  
cha, Budapesta, Beograda i Sarajeva.

Poslovna odluka da se ukine 16  
međunarodnih vlakova u godini kada  
je Hrvatska ušla u Europsku uniju nije  
dobra, jer se je moglo očekivati veći broj  
putnika. Trebalo je uspostaviti suradnju  
s Ministarstvom turizma i tražiti subven-  
ciju međunarodnih vlakova kao posebn-  
og projekta za održivi razvoj turizma, te  
uspоставiti veću suradnju sa upravama  
susjednih država i dogovoriti zajedničke  
vlakove, a prihodi i troškovi mogli su se  
dijeliti.

Pogrešna je odluka i o ukidanju po-  
graničnih vlakovi koji su mogli ubirati  
značajni prihod. Nekada su pogranični  
vlakovi do Dobove bili popunjeni sa 30  
% putnika, a sam kolodvor udaljen je  
od granice Republike Hrvatske par ki-  
lometara. Menadžment HŽPP ignorirao  
je molbu svojih kolega iz Slovenskih že-  
ljeznica te je tako ostao i bez značajnog  
prihoda. Pogranični vlakovi su mogli vre-  
menom postati i regionalni vlakovi. Tako  
bi ti vlakovi mogli prometovati na rela-  
ciji Banja Luka i Bihać, Ploče i Mostar.  
Odluka da se zaustave dva brza vlaka  
iz smjera Sarajeva u kolodvoru Čapljina  
je štetna. Ova veza omogućavala je pu-  
tovanje radnika iz Hercegovine u Luku  
Ploče te učenika i studenata iz smjera  
Ploča koji se školuju u Mostaru. Da je  
vlak ostao problem se je mogao riješiti

na način da se prihod koji ubere svaka  
strana na svom teritoriju ostane njego-  
va. HŽPP ponašao se monopolistički  
i tražio je da Željeznice Federacije BiH  
plate troškove trase i kolodvorskog oso-  
blja, što je suviše skupo na broj putnika u  
vlaku. Kolodvorsko osoblje dobiva plaću  
i danas, a kako nije dovoljno iskorišteno,  
moglo je obaviti i poslove kod ova dva  
vlaka bez većih problema.

### Uštede koje smo mogli dobiti

Značajne uštede bi se postigle uvo-  
đenjem kružnih vlakova na relaciji Za-  
greb-Koprivnica-Varaždin-Zagreb; Za-  
greb-Dugo Selo-Novska-Sunja-Zagreb;  
Zagreb-Sunja, Novska-Dugo Selo-Za-  
greb. Zagreb-Koprivnica-Osijek-Vin-  
kovci-Zagreb itd. Nužno je povezati red  
vožnje vlaka sa autobusom i trajektima  
čime bi se upotpunila turistička usluga.  
Kombinirajući sa cestovnim prijevoznici-  
ma HŽPP bi mogao imati zajedničku pri-  
jevoznju kartu. Zašto putniku ako putuje  
u Dubrovnik ne omogućiti da na šalteru  
putničke blagajnike kupi prijevoznju karu  
do Dubrovnika. Što se tiče posebnih  
vlakova nedopustivo je bilo uništiti vla-  
kove koji su bili prepoznatljivi poput tu-  
rističkog vlaka *Karlek*. I tu je nedostajala  
kvalitetnija marketinška ponuda. Nužno  
je razvijati natjecateljski duh radnika da  
vlakove većeg ranga prate oni radnici  
koji su to zaslužili svojim radom. Menadž-  
ment ponekad svjesno gubi dodatnu  
zaradu. Nisu se javili na natječaj za pri-  
jevoz službene pošte u HŽ Infrastrukturu  
d.o.o. Najčešće su te poslove obavljali  
kondukteri. U jednom smjeru prometova-  
nja vlaka potrebni su dva konduktera,  
a u povratku jedan. Taj drugi kondukter  
obavljao je poslove vezane za primanje  
i izdavanje službene pošte uz prugu, što  
je značilo racionalno korištenje osoblja  
uz dodatnu zaradu.

Prije par godina ukinuta je gardero-  
ba u Zagreb GK koja je donosila oko 2  
milijuna kuna, radnici su koštali oko 300  
tisuća kuna. Danas je taj prostor devasti-  
ran i nitko ga ne koristi, a putnici nemaju  
gdje ostavljati svoju prtljagu, a ponučeni  
garderobni ormari ne mogu primiti putni-  
kovu prtljagu. S Hrvatskom poštom nije  
se obnovio ugovor o prijevozu pošte  
poštanskim vagonima koji je vrijedan  
godišnje oko 4 milijuna kuna. HŽPP je  
otkazao ugovor navodno zbog visoke ci-  
jene redovitog popravka svojih vagona u  
TŽV Gredelju. Ne postoje kvalitetni ugo-  
vori o sufinanciranju putničkog prijevoza,  
a Grad Zagreba je jednostrano otkazao  
sufinanciranju gradskog prijevoza. HŽPP  
morao bi imati ugovor u dužem vremen-

skom periodu kojim bi određenu uslugu  
davao i naplatio.

### Za početak bili bi zadovoljni da...

Probleme koje smo nabrojali, a ima  
ih mnogo više, treba već sada rješava-  
ti. Ocijenili bismo pohvalno kada bi se  
za početak mogla riješiti sljedeća dva  
problema. Prvi, omogućiti pratiteljima  
spavaćih i vagona s ležajima koji putuju  
inozemstvo da mogu prodati putnicima  
barem kavu. Ovaj nepremostivi problem  
menadžmentu napravio je početkom  
prošle godine ministar Linić uvođenjem u  
platni promet fiskalnu blagajnu. Taj pro-  
blem moge su riješiti kumice na placi, ali  
ne i naš menadžment. Drugi, omogućiti  
putničkom blagajniku i kondukteru na-  
platu prijevoznih karata i u stranoj valuti.  
Menadžment HŽPP trebao bi samo preći  
Sutlu i brzo bi vidio da ovih problema  
nemaju slovenski blagajnici i kondukte-  
ri koji su odmah po osamostaljenju dali  
mogućnost putničkim blagajnicima i kon-  
dukterima naplatu prijevoznih karta za  
priznate svjetske valute.

Ukoliko se ova dva pitanja ne riješe  
u roku dva mjeseca možemo reći da se  
u HŽPP ne događa ništa novo, nego da  
i dalje vlada nerad, neodgovornost i ne  
znanje.

Vahid Bajraktarević

---

## 1. dodatak Kolektivnog ugovora HŽ Putničkog prijevoza d.o.o.

### Smanjiti troškove da bi se opstalo

**Dana 21. ožujka 2014. potpisan je 1. dodatak Kolektivnog ugovora HŽ Putničkog prijevoza s kojim su smanjeni troškovi zaposlenika za 30 milijuna kuna. Dodatak su potpisali Dražen Ratković, predsjednik Uprave HŽ Putničkog prijevoza, članovi Uprave: Robert Frdelja i Siniša Balent te predstavnici reprezentativnih sindikata; Ivan Forgač, predsjednik Sindikata hrvatskih željezničara, Zoran Maršić, predsjednik Sindikata željezničara Hrvatske i Dalibor Petrović, dopredsjednik Sindikata strojovođa Hrvatske.**

Potpisivanje dodatka KU nastavak je provedbe Programa restrukturiranja koji ima za cilj racionalizaciju poslovanja HŽ Putničkog prijevoza koji se je našao u

teškoćama zbog stečaja TŽV Gredelja, čija je cjelokupna imovina iskknjižena iz poslovnih knjiga HŽ Putničkog prijevoza i zbog preuzetih obveza koji su nastali podjelom HŽ Vuče vlakova. Također i Grad Zagreb ukinuo je subvenciju za gradsko-prigradski prijevoz. Radi nezaposlenosti i krize, ali i radi nedovoljno kvalitetne naše usluge, suočeni smo sa padom prihoda koji se dobiva od prijevoza putnika.

U 2013. zabilježen je gubitak u poslovanju od 380 milijuna kuna, a gubitkom kapitala stvoreni su zakonski uvjeti za stečaj. Posljednji u nizu problema nastao je rebalansom Državnog proračuna kada je od planirano povećane subvencije koja se je od 350 milijuna kuna trebala povećati na 630 milijuna kuna, a ona je pala na 500 milijuna kuna, čime se pojavila nova „rupa“ u prihodima u visini 130 milijuna kuna koja se sada treba nadoknaditi.

Država je kao vlasnik već izvršila značajnu dokapitalizaciju, ali ona nije dovoljna te je država postavila uvjet: smanjiti troškove što je i učinjeno.

**Plaća radnika smanjena je za 6% za plaće do 8000 kn bruto, 8% za plaće od 8001 kn do 16000 kn bruto i 10% za plaće iznad 16001 kn bruto.**

**Radnicima koji obavljaju poslove zbog kojih dobivaju naknadu za pripravnost kod kuće, naknada je prepolovljena s 15% na 7,5%. Također su smanjeni izdaci za sindikalne dužnosnike, povjerenike i koordinate. Skraćen je otkazni rok i smanjena je otpremnina za redovan otkaz ugovora o radu sa 160.000,00 kuna na 100.000,00 kuna. Radnik koji odbije ponudu izmijenjenog ugovora o radu ima pravo na 50% navedene otpremnine, a najviše do 50.000,00 kuna.**

Ukinuta je odredba kojom se umanjuje cijena sata rada u iznosu od 6% za one radnike koji imaju niži stupanj stručne spreme od propisane. Ovom odredbom ukida se diskriminacija radnika da se za jednak rad imaju različite plaće. Sve potpisane odredbe će vrijediti do kraja 2014. godine. Potpisnici Dodatka su se obvezali da će u mjesecu studenom 2014. pristupiti kolektivnom pregovaranju i o istima ponovo pregovarati za 2015. godinu, računajući i na regres, božićnicu i uskrnicu. Podsjetimo, 31. listopada 2013. potpisan je Kolektivni ugovor HŽ Putničkog prijevoza na temelju čega nisu isplaćeni regres, božićnica i uskrnica u 2013, a neće biti isplaćeni ni u 2014. Tako je HŽ Putnički prijevoz u

dvije godine uštedio više od 10 milijuna kuna.

Sindikati su odbili pregovarati o smanjenju prava za nejednako smjenski rad, o dodatku za stresan posao kod radnog mjesta strojovođe i pomoćnika strojovođe, te o dodatku za rad u dvokratnom radnom vremenu, dnevnicu, dopunskom osiguranju, osiguranju od nezgode, dnevne bolničke naknade i specijalističkih pregleda (strojovođe i prateće osoblje) i broju dana godišnjeg odmora.

Uz ovu štednju planira se uštedjeti na ukidanju dijela vlakova koji voze vikendom, no o tome se tek očekuju pregovori sindikata i Uprave. Dogovoreno je da će sindikati i Uprava u slučaju da se pojavi tehnološki višak radnika, zajednički razmotriti mogućnost uvođenja nepunog radnog vremena, čime bi se smanjili troškovi plaća, ali izbjegli bi se troškovi zbrinjavanja, a radnici bi zadržali radna mjesta.

Vahid Bajraktarević

## Da li je radnik jedino odgovoran za svoje propuste

## Obratite se sindikatu na vrijeme

**U HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. je u prosjeku prošle godine svakog mjeseca jedan radnik dobio otkaz ugovora o radu zbog skrivljenog ponašanja, a taj trend nije prekinut ni u ovoj godini. Prednjače kondukteri i to zbog neredovite predaje ubranog novca od putnika i rada pod utjecajem alkohola.**

Obradit ćemo dva slučaja, a riječ je o kondukterima kojima je nedostajalo par godina radnog staža do mirovine. Riječ je o kondukteru iz Karlovca koji ima suprugu i dvoje djece koja idu u školu i kondukteru iz Splita koji ima suprugu i sina koji ne radi, te njegove dvoje djece koje je napustila majka.

Propust konduktera iz Karlovca bio je što nije predao ubrani prihod desetak dana u iznosu od 2.454,80 kuna, a kondukter iz Splita zatečen je na radnom mjestu s 0,29 promila alkohola u krvi. Za sindikat su ovakvi otkazi ugovora o radu uvijek problematični jer se radi o otkazima koji se nisu smjeli dogoditi. Ono što predstavnike sindikata čini nesretnim

je što radnici nisu pomoć potražili na vrijeme a da jesu i ove tužne priče imale bi sretniji kraj. Svakodnevno naše članove upozoravamo putem razgovora, na oglasnim pločama i u našim novinama VIJESTIMA da za svaki događaj koji im se desi, a koji može imati za posljedicu i prestanak ugovora o radu, obrate se sa punim povjerenjem svome sindikalnom povjereniku. Da vas podsjetimo, prije šest mjeseci mogli ste u našim novinama pročitati tekst „Crvena linija je podvučena - za kršenje radnih obaveza dobiva se otkaz“, u kojem smo citirali riječi predsjednika Uprave g. Dražena Ratkovića koje je izrekao na jednom od sastanka sa sindikatima.

Oba konduktera nisu tražili našu pomoć, a informaciju o njihovoj teškoj povredi radne obaveze dobili smo tek kada ih je poslodavac udaljio s radnog mjesta i poduzeo sve radnje za otkazivanje ugovora o radu, što je već bilo kasno da im se pomogne.

Saznali smo da je kondukter iz Karlovca imao financijske probleme pa je poslodavčev novac koristio za svoje tekuće potrebe, što nije smio jer je kao dugogodišnji kondukter znao da najviše konduktera dobiva otkaz upravo iz ovog razloga. Također je bio upoznat sa slučajem koji se je dogodio prije desetak godina kada je njegov kolega iz Karlovca iz istoga razloga ostao bez ugovora o radu, iako je bolovao od šećerne bolesti i bio učesnik Domovinskog rata. Nakon što je ostao bez prihoda za život, umro je u siromaštvu.

Pomoći radniku ne znači da sindikat odobrava takav odnos prema poslu, ali uvijek se pitamo da li je opravdano da samo radnik snosi krivicu i što je sa njegovim nadređenim. Zašto nadređeni ne odgovaraju iako su plaćeni da kontroliraju rad konduktera. Da su oni radili svoj



Marijan Jurić, kondukter, domovni kolodvor Novska



Lidija Sučić putnička blagajnica kolodvor Ploče

## VIJESTI IZ DJELATNOSTI SHŽ

### Djelatnost Održavanje i čišćenje željezničkih vozila

#### Potpisan dodatak IV. i V. Kolektivnog ugovora društva TERSUS EKO d.o.o.

sinca 2014. godine, s tim da je usuglašeno da se u slučaju privatizacije prije potpisanog roka primjeni tj. sklopi Ugovor o kupoprodaji i prijenosu poslovnih udjela društva Tersus Eko d.o.o. Dodatak IV. stavlja se izvan snage, odnosno vrijedit će osnovni Kolektivni ugovor sa Dodacima I., II. i III.

Smatramo da je sadržaj Dodatka IV. najviše što je pregovarački odbor sindikata mogao ispregovarati kako bi Tersus Eko d.o.o. opstao i nastavio sa poslovanjem. Iako je dobiven natječaj u HŽ Infrastrukturi d.o.o. to je po prihodima bilo nedovoljno da bi se zadržala postojeća prava radnika. Nakon potpisivanja Dodatka IV. i prijedloga novog Pravilnika o organizaciji društva i Pravilnika o radu potpisan je i Dodatak V. koji sadrži prilog 1. radna mjesta u Tersus Eko d.o.o. koja su predložena novim pravilnikom sa pripadajućim cijenama sata rada nakon progresivnog smanjenja. Prilog 1. Dodatak V. sadrži i nova radna mjesta ili radna mjesta kod kojih je došlo do promjene naziva, a sastavni su dio nove organizacije i sistematizacije društva.

Ilija Bulić  
dopredsjednik SHŽ

#### Novi Pravilnik o organizaciji i Pravilnik o radu društva TERSUS EKO d.o.o.

Radničko vijeće Tersus Eko d.o.o. zaprimilo je 12. veljače 2014. prijedlog novog Pravilnika o organizaciji i prijedlog Pravilnika o radu Tersus Eko d.o.o. Prijedlog sadrži novu organizaciju i ustroj društva kroz četiri službe i četiri regionalna centra sa pripadajućim radnim mjestima.

Radničko vijeće analiziralo je prijedloge i na dostavljeni materijal uputilo primjedbe Upravi društva, te je zatražilo i održavanje sastanka sa Upravom društva prije konačnog očitovanja i donošenja Pravilnika o organizaciji od strane poslodavca. Sastanak sa Upravom društva održan je 18. veljače 2014. i Radničko vijeće iznijelo je primjedbe, te je tražilo dodatna obrazloženja na prijedloge koja su se prije svega odnosila na pripajanje u jedan centar regionalnih centara Varaždin i Zagreb. Uprava društva obrazložila je prijedlog na način da navedena dva centra mogu funkcionirati kao jedan

posao i kondukter ne bi mogao desetak dana zadržati novac kod sebe, stoga je poslodavac morao sankcionirati i nadređenog radnika, a ne samo konduktera.

Konzumiranje alkohola na radnom mjestu zabranjeno je za sve radnike, a naročito za izvršno željezničko osoblje. Pijani kondukter ostavlja ružnu sliku svoga rada pred putnicima i to je razlog da poslodavac svojim učestalim kontrolama želi ovu pojavu eliminirati. Od konduktera je neodgovorno da uvečer prije početka posla popije recimo dvije pive. Upravo se to dogodilo kondukteru koji je takvu izjavu kao svoju obranu dao i poslodavcu što mu nije išlo u prilog. Zakonsko je pravo optuženika da ne iznosi činjenice koje ga mogu teretiti. U prilog bi mu išla presuda Vrhovnog suda RH jer mala količina alkohola ne znači odmah i otkaz ugovora o radu, a on je imao u krvi svega 0,29 promila alkohola.

Pitanje je kako bi sindikat u ovim slučajevima mogao pomoći kondukterima. Da su se na vrijeme obratili sindikatu on bi im mogao pomoći na sljedeći način. Kondukter koji je imao financijske probleme mogao se obratiti za pomoć i od sindikata bi mogao dobiti pozajmicu. Trebao je obaviti razgovor i sa poslodavcem i zamoliti ga da mu izda pisano upozorenje i stavi pod stogu kontrolu, te da novac mora odmah predati poslije završetka službe. U Karlovcu je sistematizirano 13 konduktera, što je mali broj, a kontrolu predaje novca mogu obaviti putničke blagajnice, kolodvorsko putnička blagajnica i nadzorno rasporedni radnik.

Kondukter iz Splita trebao je dati izjavu koja bi njemu išla u korist, a ne poslodavcu.

Radnici najviše mogu sami sebi pomoć tako da izvršavaju svoje poslove kako je propisano. Raditi suprotno znači izazivati sudbinu koja se može okrutno poigrati sa sudbinom radnika i njegove obitelji.

Vahid Bajraktarević

Uprava društva **Tersus Eko d.o.o.** i reprezentativni sindikati Sindikat hrvatskih željezničara i Sindikat željezničara Hrvatske potpisali su 31. siječnja 2014. Dodatak IV., a 20. veljače 2014. Dodatak V. Kolektivnog ugovora društva. Zahtjev za otvaranje pregovora za Dodatak IV. uputila je Uprava društva krajem prosinca 2013. a ona su se odnosila na smanjenje cijena sata rada, dodatka na minuli staž, smanjenje naknade za prijevoz, smanjenje dana godišnjeg odmora, smanjenje naknade za bolovanje, smanjenje dana plaćenog dopusta, neisplata materijalnih prava (regres, uskrsnica, božićnica) u 2014. godini. Pregovarački odbor sindikata ocijenio je da su prijedlozi poslodavca neprihvatljivi za radnike Tersus Eko d.o.o. s obzirom da su većina prava već smanjena kroz Dodatke I., II. i III. Kolektivnog ugovora. Pregovori su se vodili na način da se minimalno smanje prava radnika. Naime, nakon natječaja za čišćenje prostora u HŽ Infrastrukturi d.o.o., društvo Tersus Eko d.o.o. je prošao i osigurao posao za 2014. i 2015. godinu. Unatoč tome troškovi se moraju smanjiti jer su prihodi po navedenoj osnovi limitirani i nedovoljni da se zadrži postojeća razina prava radnika. Od razine prava koje je predložio poslodavac pregovarački odbor sindikata vodio je računa da se prava smanje minimalno i to da se bruto cijene sata rada smanje progresivno. Na radnim mjestima sa najnižim plaćama od 1 do 12 platnog razreda za 2 %, na radnim mjestima od 13 do 16 platnog razreda za 3 %, a na radnim mjestima od 17 do 19 platnog razreda za 6 %. Dodatak za minuli staž ostaje, ali je smanjen sa 5 % na 2 %. Prijevoz na posao i s posla ostaje kao naknada, gradski prijevoz i P2-d karte, uz subvencioniranje poslodavca 70 % i radnika 30 % od cijene korištenja prijevoza.

Broj dana godišnjeg odmora iznosit će minimalno 20, a najviše 25 radnih dana. Naknada za vrijeme bolovanja do 42 dana je 70 % umjesto 90 %. Dodatak IV. potpisan je na razdoblje do 31. pro-

s obzirom na udaljenost područja rada koja pokrivaju i koja su po novom prijedlogu po modelu ostalih centara, kada se govori o udaljenosti mjesta rada, od centra. Također je iznijeto da je korisnik usluga HŽ Infrastruktura d.o.o. organizirana kroz četiri regionalna centra u RH, te da se i ostala željeznička društva planiraju organizirati na isti način.

Poslodavac nije po našem mišljenju imao osnove za pripajanje regionalnog centra Varaždin i Zagreb u jedan centar – regionalni centar sjever Zagreb. Regionalni centri Zagreb i Varaždin imaju najveće područje rada, a u njihovom sastavu je i praonica rublja u Zagrebu. Ostali centri su predloženi kao do sada i to regionalni centar istok sa sjedištem u Vinkovcima, regionalni centar zapad sa sjedištem u Rijeci, regionalni centar jug sa sjedištem u Splitu. Predložena su i nova radna mjesta, odnosno promjena naziva radnih mjesta: poslovođa organizator čišćenja I i II, tehničar na održavanju, ekonomisti za financijsko-računovodstvene poslove i operativu, voditelj poslova tehnologije i organizacije rada, voditelj poslova ZNR, ZOP, ZO i tehnologije, voditelj skladišta.

Radničko vijeće kontaktiralo je povjerenike iz Tersus Eko d.o.o. oko primjedbi na prijedlog organizacije prije konačnog očitovanja poslodavcu. Očitovanje Radničkog vijeća dostavljeno je u sve regionalne centre društva.

Vesna Vrban  
sindikalni povjerenik u funkciji  
Radničkog vijeća Tersus Eko d.o.o.

## Potpisan Aneks kolektivnog ugovora u Održavanju vagona d.o.o.

Uprava Održavanja vagona d.o.o. i Sindikat hrvatskih željezničara potpisali su 19. prosinca 2013. Aneks KU. Pregovori oko Aneksa KU vodili su se od rujna do prosinca 2013. godine na kojima su se analizirali prijedlozi Uprave oko smanjenja bruto cijena sata rada i ostalih materijalnih prava radnika. Tijekom listopada održani su i skupovi radnika u svim radionicama OV-a oko stanja u društvu, problema sa poslovanjem i najave uvođenja mjera koje će se ispregovarati sa sindikatom kako bi društvo izbjeglo blokade, predstečajnu nagodbu i mogući stečaj. Radnicima se dopisom obratio i predsjednik NO OV u kojem je naveo ozbiljnost situacije u kojoj se društvo nalazi kao i neophodnost da se poduz-

mu mjere koje će omogućiti opstanak društva. Stanje kod vlasnika HŽ Carga d.o.o. i višegodišnje smanjenje posla i narudžbi dovelo je OV u poziciji da su se stekli uvjeti da Uprava društva pokrene postupak predstečajne nagodbe. Kako bi se izbjegla ta mogućnost tražili smo od vlasnika da dokapitalizira OV. Kako je i HŽ Cargo d.o.o. u teškoj financijskoj situaciji niti jedna od predloženih modela restrukturiranja koje je predložila Uprava OV nije provedena.

U cilju izbjegavanja pokretanja predstečajne nagodbe i mogućeg stečaja bili smo prisiljeni pregovarati o Aneksu KU kojim se smanjuju prava radnika. Svjesni da su plaće u OV-u male i da su skoro svi radnici na osmosatnom radnom vremenu bez dodataka na plaću, nismo prihvatili linearno smanjenje plaće. Tražili smo da se oni koji imaju veće plaće više i odreknu, a da radnici sa manjim plaćama imaju i manje smanjenje. Na taj način kroz progresivno smanjenje koje se odnosi na sve radnike OV ispregovrano je smanjenje od 5 do 11 % ovisno o tome koje radno mjesto se nalazi u kojoj platnoj grupi. Nažalost progresivno smanjenje nije bilo dovoljno, te su bile potrebne i druge uštede, pa je kroz institut nepunog radnog vremena ispregovaran za pojedine radionice prema pokazateljima prihoda i rashoda, odnosno izvršenja poslova u rasponu od 34 do 39 sati tjedno, za sve organizacijske jedinice osim radionica Rijeka i Zagreb GK. Uz navedeno izmijenjen je članak koje regulira naknadu za prijevoz na posao i s posla i to da se troškovi prijevoza priznaju u visini troškova gradskog prijevoza prema mjestu rada radnika te da se u mjesecu prosincu radnicima neće isplatiti naknada za prijevoz. Ostala prava radnika na prijevoz ostaju nepromijenjena. Članak koji regulira isplatu za vjernost društvu-jubilarnu nagradu izmijenjen je na način da će se jubilarne nagrade isplaćivati za svakih deset godina vjernosti društvu i to od 1. siječnja 2014. godine. Pomoć za dugotrajno bolovanje isplaćivat će se nakon 150 umjesto 120 dana u istom iznosu kao do sada. Izmijenjen je i članak koji regulira dodatak na specijalističke ispite radnika na način da iznos dodatka može biti i manji i veći od jedne kune uvažavajući specifičnost sigurnosti željezničkog prometa.

Nakon potpisivanja Aneksa KU vlasnik društva HŽ Cargo d.o.o. što je bio i preduvjet za provođenje financijskog restrukturiranja, proveo je određene mjere i to preuzeo je dug OV-a prema RŽV Čakovac te svojim potraživanjima prema OV-u dokapitalizirao društvo u

iznosu cca 4,5 milijuna kuna. Putem financijskog restrukturiranja OV se napokon riješilo nagomilanih gubitaka čime su i otklonjeni razlozi za stečaj. Nakon financijskog restrukturiranja i mjera od vlasnika temeljni kapital društva iznosi svega oko 1,7 milijuna kuna što znači da novo ostvareni gubici ne bi smjeli preći 850.000 kuna. To znači da će OV moći ubuduće trošiti samo onoliko koliko prihoduje.

Predstečajna nagodba i mogući stečaj bilo bi najlošije i pogubno rješenje za radnike u OV, jer u takvim slučajevima radnicima prestaje važiti Ugovori o radu, a stečajni upravitelj poziva samo one radnike koji su mu neophodni za nastavak rada i to u sredinama za koje ocjeni da mu su isplati. U stečaju ne važi Kolektivni ugovor, a o visini prava odlučuje isključivo stečajni upravitelj, a otpremnine su tada daleko manje od onih iz KU. Nadamo se da će Uprava društva ubuduće osigurati veću zaposlenost i da će se restrukturiranje HŽ Carga d.o.o. riješiti na način da opstane kao nacionalni operator.

Na sastanku koji je održan u siječnju 2014. Uprava OV upoznala je predstavnike SHŽ da je u planu donošenje prijedloga novog Pravilnika o organizaciji i sistematizaciji i prijedloga Ugovora o radno pravnoj zaštiti radnika o poslovno uvjetovanih otkaza OV, te razmatranje pristupanja OV Željezničkom fondu čime bi se otvorila mogućnost zbrinjavanja radnika. Po izradi prijedloga Uprava društva dostavit će materijal sindikatu i Radničkom vijeću na savjetovanje i nastavak pregovora.

Ilija Bulić  
dopredsjednik SHŽ

## Sastanak Uprave TSŽV d.o.o. i predstavnika SHŽ

Dana 20. siječnja održan je sastanak na kojem su u ime TSŽV d.o.o. bili prisutni: Hristo Sikavičev, predsjednik Uprave, Nenad Postružin član Uprave, Svizor Danko, rukovoditelj pravnih poslova, ljudskih potencijala i ZNR, a ispred SHŽ-a: Ilija Bulić, Nenad Juran i Sanja Ešegović

Teme sastanka:

1. Organizacija pomoćnih vlakova I i II ranga – upute za rad
2. Pravo na dnevnicu radnika TSŽV d.o.o. temeljem članka 164. i 166. KU

### Raste broj članova

Sindikatski Hrvatskih željezničara i Uprava društva Pružne građevine zaključili su 23. prosinca 2013. godine, II. Aneks Kolektivnog ugovora za društvo Pružne građevine. U namjeri da se ujednače materijalna prava, te cijene sata rada za ista ili slična radna mjesta utvrđeni su novi platni razredi sa cijenama sata rada za sva radna mjesta. Novina je što je regulirano i pitanje terenskog dodatka za terenske radnike čije je gradilište udaljeno manje od 30 km od sjedišta poslodavca.

Za sve radnike koji imaju sklopljen ugovor o radu na neodređeno vrijeme, poslodavac će na svoj teret uplaćivati dopunsko zdravstveno osiguranje. Također će poticati dobrovoljnu mirovinsku štednju na način da će se na osobni račun radnika u dobrovoljnom mirovinskom fondu uplaćivati 150,00 kn neto mjesečno na teret poslodavca.

Svi radnici su tijekom vrijeme rada, kao i u slobodno vrijeme, znači tijekom 24 sata, osigurani od posljedica nesretnog slučaja (kolektivno osiguranje).

Nastavljen je obilazak radnika u svim poslovnim područjima sa ciljem da se radnici upoznaju sa novim Aneksom KU. Na taj način radnici mogu iznijeti svoje probleme u radu, a i prijedloge kako da se poboljša život i rad terenskog radnika. Radnike također upoznajemo sa sadašnjim aktivnostima našeg sindikata, kao i sa zadacima koje tek treba rješavati, a to se prije svega odnosi na predstojeću privatizaciju.

Posebno veseli što je veliki broj radnika pozdravio naš dolazak na teren, i što su prepoznali našu ulogu kao jedinog reprezentativnog sindikata i ozbiljnog socijalnog partnera čije stavove i zahtjeve poslodavac treba uvažavati. Broj članova svakim danom raste i početkom godine postali smo i većinski sindikat koji trenutno okuplja 660 svojih članova.

Novim članovima upućujem riječi dobrodošlice u naš sindikat i vjerujem da ćemo zajedničkim iskrenim i poštenim pristupom izgraditi čvrst most povjerenja i međusobnog uvažavanja.

Ilija Bulić  
dopredsjednik SHŽ

Ljiljana Furdek  
dopredsjednica SHŽ

- prilikom obavljanja poslova izvan sjedišta pogona
3. Specijalistički ispiti radnika TSŽV d.o.o. temeljem članka 149. KU
  4. Dodatak za otežane uvjete rada vozača koji upravljaju kamionom iznad 7,5 tona
  5. Primjena Sporazuma o kriterijima za dodjeljivanje stimulacije i destimulacije radnika TSŽV d.o.o. – usklađivanje sa novim KU
  6. Ostala pitanja

1. Predstavnici SHŽ upoznali su Upravu društva sa problemima koji se javljaju u organizaciji pomoćnih vlakova, prije svega prekovremenim satima iz proteklog razdoblja, načinu vođenja smjena, obračunu vremena provedenog na putu, aviziranju od strane korisnika usluga. Predložili su izradu upute za rad pomoćnih vlakova I i II ranga. Uprava društva prihvatila je da se izradi uputa koja će biti dostavljena sindikatu na očitovanje prije konačnog prijedloga do kraja veljače 2014. godine. Uputom će biti obuhvaćen ustroj i organizacija vlakova, vođenje smjena, obračun sati provedenih na putu i radu kao i organiziranje smjena na način da se u toku godine ne krše odredbe zakona o maksimalnom broju prekovremenih sati. Uprava društva suglasna je da se radnicima plate svi odrađeni sati na intervencijama u toku 2013. godine po modelu koji će biti najprihvatljiviji za radnike. Isplata će biti realizirana sa plaćom za siječanj.

2. Predstavnici SHŽ upoznali su Upravu društva sa problemima koji se javljaju u pogonima prilikom obavljanja poslova radnika izvan sjedišta pogona na udaljenosti većoj od 30 km. Radnicima se izdaju nalozi za službeno putovanje sa prilogom ali bez prava na dnevnicu što nije u skladu sa KU. Uprava društva suglasna je da se radnicima koji obavljaju poslove izvan sjedišta pogona ili radionice izdaju nalozi sa prilogom temeljem kojih će im se na kraju mjeseca obračunati sati na način da se sukladno KU prizna pravo na dnevnicu ako je putovanje i obavljanje poslova trajalo preko osam sati, odnosno do dvanaest sati. Zbroj svih sati temeljem naloga sa prilogom dijeli se sa dvadeset četiri i dobit će se iznos dnevnice koja radnicima pripada.

3. Predstavnici SHŽ postavili su upit Upravi društva u svezi priznavanja dodatka za specijalističke ispiti radnicima temeljem novog KU. Članak 149. KU na snazi je od 1. studenog 2013. a radnicima se nisu izdala nova rješenja niti im je plaćen dodatak. Uprava je izvijestila

predstavnike SHŽ da su šefovi pogona i šefovi radionica dobili zadatak da predlože radnike koji posjeduju specijalističke ispiti i obavljaju poslove. U tom dijelu sa predloženim Uprava nije zadovoljna te su zatražili korekciju popisa. U tijeku je rješavanje popisa radnika koji će ostvarivati navedeno pravo, radnicima će se izdati nova rješenja o plaći koja će sadržavati i dodatak za specijalističke ispiti. Radnicima će se isplatiti dodatak sa primjenom od 1. studenog 2013. Realizacija se očekuje sa plaćom za mjesec siječanj.

4. Predstavnici SHŽ postavili su pitanje priznavanja dodatka za otežane uvjete rada i dodatka za specijalistički ispit vozačima koji upravljaju kamionom iznad 7,5 tona. Vozači su se po staroj organizaciji vodili pod pogonima i radionicama dok u novoj organizaciji pripadaju pod poslove komercijale.

Na taj način izgubili su prvo na dodatak za otežane uvjete rada. Uprava je u kolektivnim pregovorima postavila zahtjev da se dodatak za specijalistički ispit briše iz članka 149. Nakon rasprave zaključeno je da se dopuni članak 149. sa pravom i za vozače koji upravljaju kamionom iznad 7,5 tona. Uprava društva nije prihvatila da se vozačima prizna dodatak za otežane uvjete rada.

5. Predstavnici SHŽ postavili su upit vezano za primjenu Sporazuma o dodjeljivanju stimulacija i destimulacija radnicima TSŽV d.o.o. vezano za potpisivanje novog KU i usklađivanje Sporazuma sa KU. Uprava je predložila da se Sporazum i dalje nastavi primjenjivati sa novim KU bez izmjena i dopuna. Predstavnici SHŽ prihvatili su prijedlog.

6. Predstavnici SHŽ postavili su pitanje plaćanja prekovremenih sati odrađenih u pogonima i radionicama. Stav je Uprave da se preraspodjelom radnog vremena postigne učinak da prekovremenih sati ima čim manje. Stav je sindikata da se radnicima moraju platiti prekovremeni sati koji su neophodni da se proces rada odvija pravovremeno.

SHŽ je zatražio poštivanje KU u dijelu koji se odnosi na maksimalni iznos bruto cijene sata rada kod ostvarivanja prava na solidarnost. Primjena KU u dijelu koji se odnosi na solidarnost treba se primjenjivati za sve radnike TSŽV d.o.o. na isti način o čemu je SHŽ izvijestio Upravu putem dopisa kao stranaka KU.

## Djelatnost ITHŽ i prometni poslovi

### U HŽ Infrastrukturi potpisan V. Aneks KU

Najavljivani i očekivani V. Aneks KU u HŽ Infrastrukturi d.o.o. potpisan je u kasnim popodnevnim satima dana 27. veljače.

Najvažnije novine koje donosi Aneks jesu:

- u 2014. neće biti povećanja cijene sata rada za 6% utvrđenih čl. 223 KU-a
- u 2014. neće biti isplaćeni regres i božićnica
- uvodi se dvomjesečna preraspodjela radnog vremena do +/- 10 sati
- ukupan broj dana godišnjeg odmora svakog radnika smanjuje se za 2 dana
- minimalna udaljenost od mjesta stanovanja do mjesta rada mora iznositi 2 km i trajati minimalno 5 dana u mjesecu da bi radnik ostvario pravo na naknadu troškova prijevoza na posao ili s posla
- iznos dnevnice za službeno putovanje iznosi 120,00 kuna
- u 2014. neće biti isplaćivane stimulacije
- ukida se uvećanje plaće izuzetnom stručnjaku

- u 2014. neće biti isplaćena sredstva za poboljšanje životnog standarda radnika

Osim gore navedenih novina postignuta je i suglasnost da će poslodavac ukoliko prestane potreba za obavljanjem određenog posla zbog gospodarskih, tehničkih ili organizacijskih razloga u vrijeme trajanja ovog Aneksa eventualno smanjivati broj radnika **isključivo** sporazumnim raskidom radnog odnosa uz isplatu poticajne otpremnine.

Martin Uremović  
dopredsjednik SHŽ

## Djelatnost HŽ Putnički prijevoz i vlakoprtnja

### Dječji Božićni vlak u Vinkovcima

Vinkovačka podružnica Sindikata hrvatskih željezničara i ove godine je za svoje članove odnosno njihove najmlađe organizirala dječji Božićni vlak. Na relaciji od Vinkovaca do Vukovara i natrag u prigodno blagdanski okićenom vlaku male putnike je uz zvukove božićnih pjesmica uveseljavao Djed Božićnjak koji je svoj djeci podijelio slatkiše i prigodne darove.

## SHŽ Vinkovci

### Blagdanski domjenak za kraj godine

Članovi vinkovačke podružnice Sindikata Hrvatskih željezničara kao i svake godine okupili su se na kraju godine na prigodnom Blagdanskome domjenku. Bila je to prilika da se nađu članovi, njihovi prijatelji, ali i Uprava Putničkog prijevoza-regionalne jedinice Vinkovci. Svim članovima su podijeljeni prigodni pokloni, a uz slasne delicije, piće i zvuke tamburice bili su na kratko zaboravljeni probleme na poslu.

### Novi predsjednik vinkovačke podružnice SHŽ-a

Nakon odlaska u zasluženu mirovinu primjerenog konduktera i dugogodišnjeg predsjednika vinkovačke podružnice SHŽ-a, Mladena Čekade, na njegovo mjesto je jednoglasno izabran njegov zamjenik **Mario Matanović**. Matanović se nakon završene redovne Željezničke tehničke škole u Zagrebu zaposlio u Vinkovcima gdje već osam godina radi u vinkovačkoj vlakoprtnji kao kondukter. Student je Zaštite na radu i sada je imenovan za povjerenika vinkovačke podružnice SHŽ-a.

Ivica Aničić

## MOJE MIŠLJENJE I PRIJEDLOZI

### Što su članovi SHŽ-a rekli o zaštitnoj odjeći, restrukturiranju, plaćama, informiranju i prijedlozima za bolje sutra



**Željko Sarajlija**, 20 godina na željeznici, kolodvor Novska, HŽPP

Gospodarsku krizu svi osjećamo, ali ona je najviše pogodila radnike. Nema

više druženja, čovjek se povlači u sebe a to nije dobro. Na poslu svi mi osjećamo veće opterećenje. Smanjuje se broj radnika, a traži se da kvalitetno izvršavamo posao. Mi smo odgovorni prema putnicima i poslodavcu. Putnici traže objašnjenja zbog čega vlakovi kasne i zbog čega zimi nema grijanja. Kako imamo remonte na prugama ne dobivamo na vrijeme obavijest o otkazanim vlakovima ili o zakašnjenjima. Vlakove sada više koriste đaci a manje radnici, a jedan od razloga su zakašnjenja i visoka cijena karata koja ne odgovara usluzi koju

putnici mogu dobiti u vlaku. Poslodavac vrši pritisak, učestale su kontrole na alkotest. U posljednje vrijeme je šest do sedam radnika dobilo otkaz iako nije bila teža povreda rada. Problem je i predaje utroška, a za to bi trebao voditi računa nadzorni radnik. Povjerenik sam sindikata i zahvaljujući SHŽ-u uspjeli smo poboljšati uvjete rada. U podružnici Novska stanje je zadovoljavajuće. Primljeni su novi kondukteri pa je sada lakše raditi.



**Branko Crnoja**, 36 godina na željeznici, rukovatelj manevre u HŽ Infrastrukturi

Sve ovo što se događa na željeznici i u državi na mene djeluje pesimistički. Do devedesetih godina radilo se i imalo, a sada se radi mnogo manje, a radnika se sve manje cijeni. Na Ran-

žirnom kolodvoru sve je manje vlakova, a na Glavnom kolodvoru zgrade vape za obnovom. U takvoj situaciji da nema sindikata bilo bi još gore. Za ovakvu situaciju najviše krivim rukovodstvo koje je došlo izvana i koje ne poznaje sustav željeznice zauzelo je fotelje i rukovodi. Od takvih ljudi ne možemo mnogo očekivati. Nema logike da za prodaju starog željeza tražimo posrednika kako bi obavio posao, koji za to traži postotak. Da imamo sposobno rukovodstvo to se ne bi dogodilo, ali takvih loših primjera na željeznici ima mnogo.



**Nenad Juran**, 36 godina na željeznici, poslovođa u elektro depou RK, Tehnički servisi d.o.o.

Član sam sindikata od prvog

radnog dana. Kada uspoređujem početak svoga rada na željeznici sa današnjim, onda mogu reći da je danas mnogo teže. Vozni park je star, a koliko će se održavati ovisi od poslodavca. Poštujemo Pravilnik o sigurnosti prometa i neispravna lokomotiva ne izlazi u promet, ali problemi oko održavanja zbog rezervnih dijelova su veliki. Poslodavcu bi trebalo biti u interesu da se lokomotiva što kraće zadržava u depou. Svaki poslodavac ne može imati svoje održavanje i to moraju raditi specijalizirane tvrtke. Mi imamo certifikati, te našim korisnicima HŽ Cargu i HŽ Putničkom prijevozu dajemo kvalitetnu uslugu. Kako se svaki rad treba platiti naše društvo se nalazi u teškoj situaciji jer HŽ Cargo ne može podmiriti svoje obveze.

Pred sindikatom nalaze se teški dani, a pod tim mislim da poslodavac sve više krši radnička prava pa je glavni zadatak sindikata zaštititi radnika. Nekada je bilo lakše jer više se radilo i teško je bilo dati otkaz.

Danas ima manje posla, a otkaz se daje lakše. Žalosno je što se često ne provjere svi dokazi koji idu u prilog radniku, već se sudu prepušta da donese odluke, što nije dobro. Ukoliko želimo da kao sindikati budemo jači, trebali bi se udružiti i kao takvi nastupiti u obrani radničkih prava. Kako na željeznici ima dosta sindikata koji prije svega gledaju pojedinačne interese to razvodnjava snagu sindikata na štetu radnika, a najviše u tome dobiva poslodavac. Taj odnos trebali bi promijeniti.



**Željko Vlahović**, na željeznici 29 godina. Radi na radnom mjestu nabavljača u društvu Održavanje vagona d.o.o. Zagreb.

Član sindikata SHŽ-a postao sam od dana njegovog osnivanja. Obnašam i dužnost glavnog povjerenika podružnice OV Zagreb, a član sam Radničkog vijeća u društvu OV. Za radnike je ovo vrijeme puno neizvjesnosti i nesigurnosti i nikada kao do sada kod radnika je prisutan strah za golu egzistenciju. Danas se radnik poput Don Quijote bori protiv vjetrenjača (poslodavca) kojega sam teško može pobijediti. U tome ga sprečava nagomilani birokratski aparat koji je valjda dobio zadatak da sve ruši kako bi ostao na vlasti. Primjer je i predloženi Zakon o radu koji ide na štetu radnika. Digli smo svoj glas i uspjeli smo u toliko što se je vratio na postizanje dogovora

sa sindikatima. Sindikat bi bio i jači kada bi se udružili i kada bi se interes radnika stavio ispred interesa pojedinaca. Član sindikata danas je postao imperativ za svakog radnika, jer što nas ima više to smo jači.

Ne vidim budućnost željeznice ukoliko se ne zapošljavaju mladi ljudi. Žalosno je da radionice u posljednjih deset godina nisu primile niti jednog mladog radnika, iako je iz ove podružnice otišlo dosta radnika putem poticajnih otpremnina. SHŽ se mnogo angažirao kako bi poslodavcu ukazao na propuste i kako bi na taj način zaštitio prava radnika.

Zahvaljujući tome sačuvano je dosta radnih mjesta. Također smo utjecali na poslodavca da se u Društvu nabavi radna odjeća i obuća. Sudbina HŽ Carga negativno utječe kako na naše društvo tako i na ostala koja su poslovno vezana uz njega. Plaće kasne, a ta neizvjesnost pogađa sve a najviše one radnike koji imaju kredite i druge obveze. Govoriti o nekoj budućnosti u ovim okolnostima je vrlo teško. Vozni park kojeg održavamo sve je stariji, radnika imamo sve manje i ukoliko se nešto pod hitno ne učini za nas željezničare nema svjetla na kraju tunela.



**Damir Rubčić**, šef Službe za skladišno-materijalno poslovanje HŽ PP, na željeznici radi od 1996. godine

Od 2006. član sam SHŽ-a i nisam do sada poželio. Kako sam ranije bio član jednog drugog sindikata na svojem primjeru mogao sam se uvjeriti kakve postoje razlike između sindikata i kako se pojedini sindikati odnose prema svojim članovima. Mišljenja sam da je obveza poslodavca dati onu informaciju radniku koja je bitna za njega. Tvrtku po meni treba voditi stručni kadar koji pozna sustav željeznice. Ne tako davno bilo je obvezno da svaki djelatnik koji je došao raditi na željeznicu morao je proći ona radna mjesta koja će mu koristiti u njegovom radu. Posljedice neulaganja u željeznicu su vidljiva i trebat će dosta vremena da se vide prvi rezultati. Za pozitivnu sliku željeznice prema javnosti nisu dovoljni novi vagoni i vlakovi već i osoblje. O njihovoj edukaciji ne vodi se dovoljno računa, a rekao bih da je zakazala i pozitivna promidžba željeznice.

Danas kada imamo velike remonte na prugama i kada vlakovi kasne i te

kako treba češće biti prisutan u javnosti kako bi putnike mogli uvjeriti da se do događa kako bi oni mogli putovati brže, ugodnije i sigurnije. Zbog previsokih troškova i premali broj putnika, u željezničkom prometu ukidaju se putničke linije. Pitam se da li je to dobro rješenje i da li se je moglo nešto učiniti kako bi se ipak održale relacije, a sa njima i putnici od kojih živimo.

Služba marketinga bi trebala mnogo agresivnije djelovati u javnosti i po pitanju pronalaženju putova (ponude, pristupačne cijene) kako bi zadržali putnike sa ciljem da i dalje koriste željeznicu kao prijevozno sredstvo.

Biljana Limpić-Donadić



## PРАВНИ САВЈЕТИ

*Poslodavac mi je ponudio novi Ugovor o radu u kojem se smanjuje plaća. Nisam pristao potpisati takav Ugovor, ali mi sada prijete da će mi otkazati važeći Ugovor o radu. (B.M.)*

Ugovor o radu je **dvostrano** obvezujući pravni akt između poslodavca i radnika. Njegove obvezujuće odredbe propisane su Zakonom o radu. Da bi se bilo koja odredba ugovora mogla izmijeniti potrebna je suglasnost strana koje su ga potpisale, što znači da poslodavac ne može jednostrano mijenjati odredbe Ugovora o radu bez suglasnosti radnika.

Ukoliko postoji suglasnost radnika, poslodavac može izmijeniti Ugovor o radu bez otkazivanja postojećeg Ugovora, a takav potpisani Ugovor radnik neće kasnije moći osporavati.

Ukoliko radnik nije spreman prihvatiti izmijenjeni Ugovor o radu, poslodavac može radniku dati otkaz s ponudom izmijenjenog Ugovora. U ovom slučaju poslodavac radniku otkazuje postojeći Ugovor i istodobno mu nudi novi Ugovor o radu pod izmijenjenim uvjetima. Radnik se o novom Ugovoru mora izjasniti u zadanom roku, koje ne smije biti kraći od osam dana. Takav Ugovor o radu, radnik može osporavati pred poslodavcem i pred sudom. Radnik također može prihvatiti izmijenjeni Ugovor i istovremeno pred nadležnim sudom osporavati dopuštenost otkaza ranijeg Ugovora o radu.

Vahid Bajraktarević, dipl. iur.