



SINDIKAT HRVATSKIH ŽELJEZNIČARA

# VIJESTI



POD POVEĆALOM

**HŽ CARGO D.O.O.  
(NE)POŠTUJE ZAKONSKI  
PROVEDENE IZBORE ZA  
RADNIČKO VIJEĆE**



## Sadržaj

- 2** Uvodnik
- 3** POD POVEĆALOM  
HŽ Cargo d.o.o. (ne)poštuje zakonski provedene izbore za Radničko vijeće
- 4** Hoće li Dom Express u likvidaciju?
- 5** U HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. agencije za privremeno zapošljavanje radnika nisu dobrodošle
- 6** Što donosi novi vozni red 2015./2016.?
- 7** Mobilni uređaji za pregled i prodaju prijevoznih karata

- 8** Vijesti iz djelatnosti SHŽ
- 12** Parkiralište samo za odabrane
- 12** Iskaznica K-50 izgubila je smisao
- 13** 15. sportski susreti SHŽ-a održani su u Baškoj, otok Krk
- 15** Da li se treba ukinuti zimska službena kapa za radnike vlakopratnje?
- 15** Utemeljena Podružnica tehnički pregled vagona i vlakova
- 16** Pravni savjeti

## Drage članice i članovi Sindikata hrvatskih željezničara,

na kraju 2015. godine potrebno je rezimirati učinjeno i pripremiti se za buduće razdoblje, za 2016. godinu.

Što se željeznice i željezničara tiče, vjerujem da proteklu godinu možemo sažeti riječima: Da se više ne ponovi! Protekla godina nije donijela oporavak, niski prihodi od prijevoza još su malo pali. Država je odlučila spasiti HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz, što je pohvalno, no nije pohvalno što je to učinila dijelom otkidajući od naše budućnosti. Naime, uslijed izostanka pravodobne obnove i modernizacije te kvalitetnog restrukturiranja, naši prijevoznici našli su se u vrlo opasnom području negativnog poslovanja, koje bi lako moglo dovesti do stečaja. Iz tog razloga Vlada je dokapitalizirala oba prijevoznika vrlo značajnim iznosima, što je iznimno pozitivno. Nažalost, dio novca za takvu sanaciju, Vlada je namirila zaustavljući obnovu i modernizaciju pruga. Osim što je zato bez posla ostao velik broj radnika Pružnih građevina, time je produbljen problem, koji je upravo i doveo do tako lošeg poslovanja naših prijevoznika. Naime, loša željeznička infrastruktura dulje vrijeme ne omogućava prijevoznicima da postignu rast obujma prijevoza i da počnu zarađivati. Zaustavljanjem intenzivne obnove, taj će se problem još produbiti.

Ono što je dobro učinjeno u 2015. predstavlja i određeno svjetlo na kraju tunela. Uspostavljena je strateška suradnja tri željeznička sindikata: Sindikata hrvatskih željezničara, Sindikata željezničara Hrvatske, Sindikata infrastrukture HŽ-a, i Udruge branitelja HŽ-a. Radit ćemo na unapređivanju te suradnje, kako bismo imali više snage da se odupremo nastojanjima poslodavaca da nastave ukidati radna mjesta i umanjivati prava radnika.

Zahvaljujući toj suradnji, sačuvali smo razinu prava radnika HŽ Putničkog prijevoza i HŽ Infrastrukture te u većini kćerinskih društava. Obzirom da nas u sljedećem razdoblju čekaju još veći izazovi, vjerujem da će

od uspostavljene suradnje za sve radnike biti još više koristi.

Ova naše **Vijesti** izlaze nakon održanih parlamentarnih izbora, a ovaj uvodnik pišem 9. 11., poznato je kako su građani glasovali, ali još nije poznato koja koalicija će dobiti mandat za sastavljanje Vlade, hoće li u tome uspjeti, kao niti hoće li u tome uspjeti druga koalicija. Tri sindikata i udruga branitelja prije izbora poslali smo dosadašnjim parlamentarnim strankama pitanja o tome što planiraju s nama, s željeznicom. Odgovore smo objavili na našim web stranicama, uz poziv radnicima da glasaju za one za koje procijene da će bolje upravljati željeznicom, kako bismo sačuvali radna mjesta i ugovorenoprava. Na našoj web strani iznijeli smo iskustva i s dosadašnjim Vladama, nadajući se da će radnicima i to pomoći prilikom odlučivanja o tome kome vjerovati.

U očekivanju raspleta, budućoj Vladi pripremit ćemo pismo, kojim ćemo pojasniti stanje u kojem se nalazi HŽ te zatražiti da država prione, dugo odgađanoj obnovi i modernizaciji pruga, bez čega za željeznicu i željezničare nema perspektive. Obzirom na obvezu da se u narednim godinama s cestama na željeznicu (ili vodne putove, tamo gdje je moguće) preseli 50 % prijevoza robe, država će to morati učiniti. Želimo da to učini prije nego prijevoznici propadnu.

Buduća Vlada, ovisno od poteza koje će povlačiti, sljedeću godinu nam može olakšati, ili otežati. A mi moramo biti spremni iznijeti naše argumente u korist željeznice i štititi radna mjesta i prava radnika. U tom cilju, odmah na početku godine, u Sindikatu hrvatskih željezničara, provest ćemo redovite izbore, najprije u podružnicama, a zatim i u središnjici, sa ciljem da spremni dočekamo promjene koje nas očekuju.

*Ivan Forgač*  
predsjednik Sindikata hrvatskih željezničara ■

# HŽ Cargo d.o.o. (ne)poštuje zakonski provedene izbore za Radničko vijeće

## Na čijoj je strani istina?

**Na čijoj je strani bilo pravosuđe u našem slučaju uvjerite se i sami, a mi vam donosimo kronologiju događaja oko izbora za Radničko vijeće u društvu HŽ Cargo d.o.o., koje ne priznaje legalno provedene izbore u organizaciji SHŽ i SŽH, već paralelne, koje je proveo SSH-a**

**12. ožujka 2015.** Dobili smo obavijest od poslodavca da je izabranim članovima Radničkog vijeća i izabranim povjerenicima i koordinatorima zaštite na radu prestalo pravo obnašanja dužnosti, što znači da je istekao mandat od tri godine. Po isteku mandata, sindikat je počeo voditi razgovore oko raspodjele mandata putem Sporazuma, ali razgovori nisu davali rezultat.

**26. ožujka 2015.** Nakon još jednih neuspješnih razgovora, SHŽ i SŽH je odlučio da poslodavcu dostavi Prijedlog za utemeljenje prvog Radničkog vijeća, te ga je uručio kroz djelovodnik pod rednim brojem 412. Kada je uvidio da je SHŽ i SŽH pokrenuo inicijativu za izbore, sa nom zakašnjenja istu pokreće i SSH.

**30. ožujka 2015.** Poslodavcu je upućen dopis u kojem ga obaveštavamo da su inicijativu za pokretanje izbora prvi dostavili SHŽ i SŽH, te tražimo da se zaustavi paralelni postupak za utemeljenje Radničkog vijeća.

**10. travnja 2015.** Održan je skup radnika organizacijske jedinice Direkcija, koji su sazvali SHŽ i SŽH, jer su prvi i podnijeli Prijedlog za utemeljenje prvog Radničkog vijeća, a na istom je utvrđeno da postoje zakonski uvjeti za njegovo utemeljenje i imenovanje izbornog odbora. Kandidaturu su podnijeli samo SHŽ i SŽH kroz zajedničku listu.

**17. travnja 2015.** Održani su skupovi radnika po regionalnim područjima HŽ Carga i to; Centar-Za-

reb, Jug-Split, Zapad-Ogulin i Istok-Osijek. Prema Pravilniku o postupku izbora Radničkog vijeća, sindikati (SHŽ, SŽH) su predlagali svoje predstavnike u izborni odbor, a Sindikat strojovođa Hrvatske (SSH) nije predlagao svoje predstavnike, već je opstruirao skupove, a kasnije ih je i napustio. Istovremeno je SSH dostavljao poslodavcu svoje zapisnike, iako nije imao legitimno pravo na to, jer nije sazivao skupove radnika, te iste nije mogao ni voditi.

**28. travnja 2015.** Nakon što su obavljene predradnje za izbor članova u Radničko vijeće, održani su izbori u organizacijskoj jedinici Direkcija, i to bez primjedbi.

**6. svibnja 2015.** Objavljeni su i konačni rezultati za Direkciju.

Izborni odbori su raspisali izbore za Radničko vijeće u regionalnim područjima i to: Jug-Split (6.-8. svibnja 2015.), Zapad-Rijeka (7.-9. svibnja 2015.) i Istok-Vinkovci (7.-9. svibnja 2015.). Tijekom provođenja izbora Izborni odbori nisu zaprimili niti jedan prigovor, kao ni nakon objave privremenih i konačnih rezultata izbora. Poslodavac je obaviješten o konačnim rezultatima izbora, kao i o tome da su regionalna Radnička vijeća izabrala svoje predstavnike u glavno Radničko vijeće.

**26. svibnja 2015.** Uprava dostavlja Odluku UC 81-7/15.od 21. svibnja 2015. u kojoj nas obavještava da NE PRIZNAJE LEGALNO PROVEDENE IZBOREU ORGANIZACIJI SHŽ I SŽH, već da PRIZNAJE PARALELNE, KOJE JE PROVEO SSH.

**16. lipnja 2015.** Županijski sud u Zagrebu proglašava izbore u organizaciji Sindikata strojovođa Hrvatske (SSH) nezakonitim, po tužbi koju je podigao Sindikat radnika hrvatskih željeznica. Sindikat strojovođa Hrvatske žali se na prvostupansku presudu Županijskog suda, te na taj način privremeno odgađa poništenje izbora koji su provedeni u njegovoj organizaciji.

**25. kolovoza 2015.** Održano je pripremno ročište na Županijskom sudu u Zagrebu po tužbi koji su podnijeli SHŽ i SŽH, a odnosila se na poništenje paralelnih izbora koje je provodio Sindikat strojovođa Hrvatske sa partnerima.

**25. rujna 2015.** Na glavnoj raspravi usmeno smo obaviješteni od strane sutkinje da je Vrhovni sud RH potvrdio prvostupansku presudu Županijskog suda da su izbori za Radničko vijeće u organizaciji SSH nezakoniti (presuda u pisnom obliku još nije stigla), tako da glavna rasprava po našoj tužbi nije održana.

Budući da presuda Vrhovnog suda RH još nije dobivena u pisnom obliku (Uprava HŽ Carga d.o.o. obaviještena je o istoj), Uprava HŽ Carga d.o.o. i nadalje donosi Odluke koje su bitne za položaj radnika i to u dogоворu sa nezakonitim Radničkim vijećem SSH. Upravi smo uputili dopise u kojima ih upozoravamo na propuste, a istovremeno smo tražili i sastanak na tu temu, ali odgovor nismo dobili.

U međuvremenu je SSH ponovno raspisao izbore za Radničko vijeće, a nama ne preostaje ništa drugo već da se i dalje borimo za istinu, te da pravdu ponovno tražimo na sudu.

## Hoće li Dom Express u likvidaciju?

**Nakon predloženog Plana finansijskog i operativnog restrukturiranja društva kojeg je predložila Uprava Agita d.o.o., trebali su se riješiti i problemi negativnog poslovanja PJ Dom Expressa. Mjere su bile slijedeće: donesena je nova organizacija PJ kroz koju su smanjeni troškovi rada (smanjen je broj zaposlenih), pokušalo se pronaći strateškog partnera koji bi preuzeo PJ Dom Express, a bio je i pokušaj privatizacije PJ Dom Expressa objavom javnog poziva za prikupljanje ponuda. Nažalost, poduzete mjere nisu dale pozitivnih rezultata i PJ Dom Express će se morati najvjerojatnije ugasiti.**

**U**natoč naprima Uprave i NO društva Agit d.o.o., od siječnja do lipnja 2015. godine Agit d.o.o. je zabilježio negativan rezultat poslovanja u iznosu od 5.149.000,00 kuna. U promatranom razdoblju pozitivan rezultat u poslovanju zabilježili su PJ Intermodalni prijevoz sa 1.806.000,00 kuna, te PJ Konvencionalni prijevoz sa 2.076.000,00 kuna. Nasuprot tome, djelatnost prijevoza komadnih pošiljaka PJ Dom Express je zabilježila gubitak od 9.039.000,00 kuna i Agit d.o.o. nije više u mogućnosti servisirati toliki gubitak.

Na temelju gospodarskih pokazatelja poslovanja, ali i rezultata svih do sada prokušanih mjera restrukturiranja, Skupština društva dala je rok od osam dana da se dostavi izvještaj i prijedlog Uprave, te mišljenje NO o daljem postupanju prema PJ Dom Expressu. Nakon toga održana je i 14. sjednica NO na kojoj je NO većinom glasova podržao Odluku Uprave o gašenju PJ Dom Expressa, kako bi se spasio i sačuvao zdravi dio društva.

U PJ Dom Express zaposleno je 38 radnika koje ćemo pokuša-

ti zbrinuti uz iste uvjete kao što se zbrinjavaju radnici HŽ Carga d.o.o. (Odluka UC-93-2/15. od 17. rujna 2015. godine).

Stav sindikata od samog početka restrukturiranja društva Agit d.o.o. je bio da treba pokušati spasiti što više radnih mesta kroz samo restrukturiranje PJ Dom Express uz istovremeno povećanje profitabilnosti tog dijela tvrtke, odnosno ako dođe i do smanjenja broja izvršitelja da se za iste osiguraju sredstva za zbrinjavanje kroz otpremnine ili zbrinjavanje putem Željezničkog fonda. Na inicijativu predstavnika radnika u NO u Plan operativnog restrukturiranja od 2014. do 2018. godine planiran je i trošak zbrinjavanja viška radnika maksimalno do 140.000,00 kn odnosno do maksimalno procijenjenih troškova od 6. 800.000,00 kn.

Možemo napisati da smo se zalagali i za preraspodjelu radnika između društava, ali da je s obzirom na procese restrukturiranja gotovo nemoguće naći slobodna radna mjesta za radnike koji će postati višak u drugim društvima.

Marijan Jelenski ■



## U HŽ Putničkom prijevozu d.o.o. agencije za privremeno zapošljavanje radnika nisu dobrodošle

### Ubiru dobitak bez odgovornosti

**Uprava HŽ Putničkog prijevoza otvorila je Kolektivne pregovore 4. kolovoza koji su završeni 16. listopada 2015. Odustala je od svojih zahtjeva i prihvatala je zahtjev sindikata da neće zapošljavati radnike preko agencije u vrijeme trajanja važećeg Kolektivnog ugovora. Sindikati su se pak obvezali da neće organizirati i provoditi industrijsku akciju-štrajk zbog zahtjeva koji su naveli u svojoj platformi od 11. rujna 2015. godine dok traje važeći Kolektivni ugovor. Potpisana su dva sporazuma, koji se razlikuju u tome što su dva sindikata (Sindikat hrvatskih željezničara i Sindikat željezničara Hrvatske) potpisali odredbu o agenciji s Upravom da se ona primjenjuje na sve radnike HŽ Putničkog prijevoza, a Sindikat strojovoda Hrvatske potpisao je da se ona primjenjuje samo na strojno i vlakopratno osoblje. Iz potписанog sporazuma vidljivo je da su sindikati dobili više, jer iako je poslodavac imao mnogo zahtjeva nije dobio ništa.**

**A**gencije za privremeno zapošljavanje radnika u Hrvatskoj djeluju od 2003. godine. Prema Zakonu o radu zapošljavanje radnika putem agencije temelji se na trostranom odnosu: agencija-korisnik-radnik. U tom odnosu, agencija je poslodavac s kojom radnik sklapa ugovor o radu. Agencija s trećom stranom, tj. korisnikom sklapa poseban ugovor o ustupanju radnika za privremeno obavljanje određenih poslova. Korisnik je tvrtka koja koristi usluge agencije za zapošljavanje. Radnik u odnosu sa korisnikom je ustupljeni radnik, plaću mu daje agencija, a radne obaveze i odgovornost ima prema korisniku.

Agencije su uvedene pod krimkom kako će se fleksibilizacija tržišta rada pridonijeti smanjenju nezaposlenosti, a posebno mlađih, čija je brojka zabrinjavajuća. Fleksibilizacija tržišta rada u Hrvatskoj nije riješila niti jedan go ruči problem osim što su dugovi rasli, mlađi i obrazovani odlaze tražiti posao u drugim državama. Ulagači ne dolaze, država i radnici sve siromašniji, a pojedinci sve bogatiji. Pravno gledajući agencija za privremeno zapošljavanje ne stvara dodatnu vrijednost osim što ubiru proviziju od dohotka radnika, a to je u interesu pojedinaca.

Dosadašnja iskustva su pokazala da radnici zaposleni putem agencija nemaju ista prava, kao radnici s ugovorom o radu u tvrtci u kojoj obavljaju posao, premda imaju iste radne obaveze. Agencije svjesno manipuliraju s radnim obvezama radnika tako što ne poštjuje propisano radno vrijeme, dnevni odmor, prekovremeni rad... Radnike se zakida u isplati plaće, kao i na dodatcima na plaću kao što su: prekovremeni rad, noćni rad, rad vikendom i praznici

ma, godišnji odmori, isplata dnevica ... Istovremeno su uskraćeni i za druga prava jer ne mogu podići kredit kod banaka, a sindikalno se teško mogu organizirati.

Zastupamo mišljenje da je zapošljavanje radnika preko agencije u HŽ Putničkom prijevozu suvišno i nepotrebno. Djelatnost HŽ Putničkog prijevoza je prijevoz putnika, što nosi veliku odgovornost. Putnik kada kupi prijevoznu kartu sklapa ugovor s HŽ Putničkim prijevozom, a ne s nekom agencijom, a ukoliko nastane bilo kakva šteta, za nju će odgovarati HŽ Putnički prijevoz.

Zbog specifičnosti posla kojeg obavljaju, radnici HŽ Putničkog prijevoza moraju biti posebno sposobljeni, a naročito izvršni radnici koji tijekom svoga rada moraju se kontinuirano školovati i pratiti sve izmjene i dopune propisa, a agencija nema stručnih radnika koji bi ovu obavezu mogli sprovesti.

Zakon o radu obavezuje poslodavca da jednakom plati agencijeske radnike i radnike koje neposredno zapošljava. Svaka agencija kod iznajmljivanja radnika traži svoju zaradu, što znači da je takav radnik najskuplji i postavlja se upit kakav ekonomski interes korisnika imaju korisnici kada zapošljavaju agencijeske radnike. U HŽ Putničkom prijevozu su konduktlerima koji su bili zaposleni putem agencije isplatili plaću i dodatke kao i kilometražu u cijelost, ali koliko je plaćeno agenciji to ne znamo.

Vahid Bajraktarević ■

## Što donosi novi vozni red 2015./2016 ?

### Samo kozmetičke izmjene

Iako je na početku ove godine Uprava HŽ Putnički prijevoz najavila da će raditi potpuno novi vozni red za 2015./16. godinu to se nije dogodilo. Novi vozni red donosi samo kozmetičke izmjene, a to je promjena brojeva vlakova, pomicanje polaska i dolaska vlakova u kolodvore, produženje i skraćenje vožnje vlaka na pojedinim relacijama, izmjena kalendara vožnje, tj. vlak koji je prometovao cijelu godinu, od novog voznog reda prometuje samo od ponedjeljka do petka ...

**N**ovina u međunarodnom putničkom prometu je brzi sezonski vlak 15801/15802 koji na relaciji Zagreb GK-Budimpešta-Zagreb GK, u novom voznom redu prometuje na relaciji Split-Zagreb-Budimpešta i natrag. Brzi vlak 15802 prometuje u sastavu brzog vlaka 821 u predsezoni i posezoni, a u sezoni prometuju kao zasebni vlak, ukupno 261 dan u godini.

U pograničnom putničkom prometu novine su vlakovi 7500/7501 i 7502/7503 na relaciji Osijek-Bogovo-Osijek. Jedan par vlakova daje HŽ Putnički prijevoz, a drugi par je od srpskih željeznica.

U unutarnjem putničkom prometu uvode se putnički vlakovi 6411/6412 na relaciji Koprivnica-Pitomača-Koprivnica i 6421 putnički vlak na relaciji Pitomača-Virovitica.

Brzi vlak 786 na relaciji Virovitica-Zagreb prometuje do Križevaca. Putnicima je osigurana priključna veza u kolodvoru Križevci na brzi vlak 771. Iz Virovitice uvode se dva ubrzana vlaka 984 i 986, a iz Zagreba putnički vlak 2301 do Bjelovara i ubrzani vlak 985 do Kloštra.

Na relaciji Zagreb GK-Koprivnica u promet se uvodi putnički vlak 2215 za Koprivnicu.

IC vlakovi 581 na relaciji Zagreb GK-Osijek i IC vlak 570 na relaciji Zagreb GK-Varaždin do sada su prometovali skupa do Koprivnice. Od novog voznog IC vlaka 570 postaje brzi vlak 770 s polaskom iz Zagreba GK u 15:36 sati.

Putnički vlakovi 3603/3604 na relaciji Varaždin-Koprivnica-Varaždin prometovati će svaki dan.

Na relaciji Zagreb GK-Split-Zagreb GK vraća se nekadašnji noćni brzi vlak br. 820/821. Vlak bi promet-

vao svaki drugi dan, a od 29. travnja 2016. do 29. listopada 2016. prometovao bi svaki dan, što je ukupno 261 dana u godini. Od Primorskog Dolca do Splita se uvodi putnički vlak 5511.

U ovom Voznom redu očekivalo se uvođenje u promet novih međunarodnih i pograničnih vlakova. Kako je Hrvatska prepoznatljiva turistička destinacija, a turisti na dužim relacijama vole putovati s vlakom, što se potvrdilo i ovog ljeta kada su vlakovi prema Splitu bili puni, očekivali smo da će HŽ Putnički prijevoz u ovome naći i svoj interes, ali se to nije dogodilo.

Vozni red je u nekim dijelovima i lošiji od važećeg. Spomenimo brzi vlak 740 iz Vinkovaca koji dolazi u Zagreb u 6:45 koji ne može ostvariti priključnu vezu za Rijeku jer brzi vlak 700 polazi u 6:30 sati. Rationalno bi bilo da se ova dva brza vlaka spoje u jedan, a u povratku da brzi vlak 701 produži umjesto brzog vlaka 747 za Rijeku. Tako bi se putnicima iz Vinkovaca omogućila direktna veza do Rijeke, i obratno iz Rijeke do Vinkovaca. Sličan primjer imamo da direktni vlaka iz Osijek prometuje do Rijeke i nazad.

Danas svi regionalni vlakovi koji dolaze iz smjera Koprivnice, Varaždina, Karlovca i Siska završavaju vožnju u Zagrebu, što nije racionalno. Vlakovi bi mogli nastaviti vožnju tako što bi vlak iz Novske produžio do Dobove, Karlovca, Siska, Zaboka i sl. Vlak iz Karlovca za Koprivnicu, Novsku, Sisak itd. Postoje mnogobrojne kombinacije s vlakovima i u drugim većim kolodvorima. Na ovaj način putnicima bi imali bolju uslugu jer bi imali direktne vlakove unutar zagrebačkog čvorišta. Obrt motornih garnitura bi se povećao, a bila bi i bolja iskorištenost rada osoblja vlakova.



Marijan Begović, konduktér domovnog kolodvora Vinkovci

Za izradu kvalitetnijeg Voznog reda nužno je ispitivanje tržišta, tj. potrebe i interese korisnika, frekvenciju putnika. Menadžment HŽ PP bi trebao uspostaviti suradnju i sa drugim prijevoznicima (zajedničke prijevozne karte), a trebalo bi usklađiti red vožnje vlaka sa autobusima i trajektima čime bi se upotpunila turistička ponuda. A da se to dobije HŽ Putnički prijevoz morao bih imati posebnu službu u Direkciji koja bi s regionalnim jedinicama koordinirala potrebe i želje putnika kroz cijelu godinu. Na ove poslove trebalo bi rasporediti najbolje radnike, posebno ih stimulirati jer od kvalitetnog izrađenog Voznog reda ovisi opstojnost i budućnost HŽ Putničkog prijevoza. Za ovakav loši vojni red u HŽ Putničkom prijevozu nitko ne odgovara, a trebalo bi ovom problemu pristupi vrlo odgovorno jer vremena za odgovlaženja nema. Ukoliko gledamo u budućnost valjalo bi znati da za izradu kvalitetnog Vozni red 2016./17. godini trebao bi pristupiti odmah poslije Nove godine i završiti ga do mjeseca kolovoza.

Vahid Bajraktarević ■

## Mobilni uređaji za pregled i prodaju prijevoznih karata

### Uređaj koji će olakšati rad kondukterala

**U nizu loših vijesti iz HŽ Putničkog prijevoza, dobra vijest je nabava 540 mobilnih uređaja Casio IT-9000 serije za validaciju i prodaju prijevoznih karata. Producjski rad mobilnih uređaja u okviru implementacije ISPRO integralnog sustava za prodaju i rezervaciju karata se očekuje početkom iduće godine. Do tada bi se otklonili svi nedostaci koji su uočeni kroz školovanje konduktera u rujnu i listopadu ove godine. Uređaji će potpuno promijeniti sadašnji sustav prodaje prijevoznih karata i olakšati rad kondukterala kod naplate i pregled prijevoznih karata. Novim sustavom će značajno biti umanjena mogućnost zloupotrebe s prijevoznim kartama i iskaznicama. Greške konduktera kod ručnog računanja cijene prijevozne karte i relacije i za to plaćanje kontrolnih primjedbi zauvijek će nestati.**

Uređaj obavlja mnogobrojne operacije za razne kupce, a koriste ga ili su ga koristile željeznicice Europske unije kao što je Njemačka, Austrija, Slovenija, Bugarska itd. Uređaj bi trebao analitički dati odgovor o broju, strukturi putnika po vlakovima, visini prihoda kod svakog vlaka itd., što bi se kasnije koristilo za izradu vozognog reda, rasporeda motornih garnitura, broja vagona kod vlakova te potreban broj vlakopratitelja za svaki vlak.

### Osnovne karakteristike uređaja prema proizvođaču

Uređaj se sastoji od ručnog terminala za verifikaciju i ispisu karata, unos i obradu podatka, a posjeduje i funkciju nadzora konduktera u tijeku rada. U uređaju je ugrađen 3G komunikacijski modul za velike brzine prijenosa podataka (HSDPA) i glasovnu komunikaciju. Osim toga, GPS omogućit će dobivanje pozicijskih podataka. Komunikacijski modul ostaje u stanju čekanja, čak i kada je isključen, a terminal se može "probudi" primitkom SMS poruke. To omogućuje primanje hitnih poruka u bilo kojem trenutku. Uređaj može automatski prebaciti komunikaciju između bežične WAN mreže za

uporabu na otvorenom i bežične LAN mreže za unutarnju upotrebu. Uređaj je opremljen za čitanje magnetskih kartica za iskaznice, kreditne kartice i druge kartice.

Uređaj dolazi s utorom za SD karticu (SDHC-kompatibilne) kao standard za uporabu u aplikacijama, kao što su rad s visokim kapacitetom pohranjene baze podataka za backup podataka ili širenja korisničke memorije. Zaslon pruža izvrsnu vidljivost u zatvorenim prostorima i na izravnom suncu i VGA-kompatibilni visoke razlučivosti ( $640 \times 480$  pixels) podržava visoke razlučivosti sadržaja prikaza slike. Tipkovnica je projektirana i izgrađena za udoban rad. Veće pozadinsko osvjetljenje tipkovnica osigurava točan i ugodan rad u tamnom okruženju. Uređaj ima 2 megapikselsku kameru sa autofokusom, što omogućuje sliku visoke kvalitete kao što je prijevozna karta, iskaznica i sl.

Uređaj može ispisati do 28 linija u sekundi. Ispis teksta i fontova mogu se mijenjati tako da odgovaraju sadržaju pisača. Uređaj je opremljen USB priključkom, što proširuje mogućnost povezivanja sa vanjskim uređajima i računalom. Uređaj je kompaktan i lagan sa pisačem da se drži na dlanu

### Mobilni uređaj Casio IT-9000 serije



Uz Casio IT-9000 odvojeno dolazi uređaj Verifone e255 povezan sa mobilnim uređajem Bluetooth tehnologijom, a korist će za procesiranje bezgotovinskog plaćanja, podržavajući sve vrste bankovnih kartica.

bez umora. Dimenzije uređaja su: dužina 245 mm, širine 110 mm, hватиша 32 mm. Težina uređaja je 590 grama, računajući i bateriju, te omogućuje nesmetani rad u zahtjevnim okruženjima poput jake kiše ili prašini. Radna temperatura uređaja je od -20 C do +50 C. Otporan je na pad s visine do 1,5 metra, puni se pet sati, a vijek trajanja baterije je do 20 sati.

Kupnjom poznatog uređaja HŽ Putnički prijevoz želio je izbjegić moguću štetu, kao prije nešto više od desetak godina kada je kupljeno 800 mobilnih uređaja. Uređaj se koristio oko 1,5 godinu i poslijе se više nigdje ne koristi iako je koštalo 3,5 milijuna eura. Cijeni uređaja trebaju se dodati i troškovi izrade programa, osposobljavanje vlakopratnog osoblja, posebna kondukterska torba itd.

Uređaj je imao mnogobrojne nedostatke kao što je: česti kvarovi, sporo ispisivanje prijevoznih karta, a za istu relaciju ispisivao je različite cijene. Karte su se morale više puta skenirati, a za ispravnu kartu pokazivao je da je neispravna, netočno izračunavao cijenu prijevozne karte i ubrani prihod od putnika ... Baterija se brzo trošila pa je konduktor morao biti zadužen za još jednu bateriju. Naročito je bio neugodan pisač, koji je konduktor nosio na remenu i podsjećao je na kauboja.

Uz taj uređaj događale su se i druge za konduktora stresne stvari. Kada se vlak mimoilazio s drugim vlakom i njegova zadana ispisana karta jednostavno se ispiše kod konduktora vlaka s kojim se mimošao. U mobilnom uređaju nije imao vozni red, tarifu i druge prateće potrebne dokumente.

Iz tog lošeg iskustva, konduktori i na novi uređaj gledaju s oprezom. Prema riječima informatičara u HŽ Putničkom prijevozu sve navedene dubioze sada će biti prošlost, jer novi uređaj ih neće poznavati.

Vahid Bajraktarević ■

## VIJESTI IZ DJELATNOSTI SHŽ

### Djelatnost Održavanje i čišćenje željezničkih vozila

#### Poslovno uvjetovani otkazi ugovora o radu u TSŽV d.o.o.

#### Ugovor o radno pravnoj zaštiti radnika od poslovno uvjetovanih otkaza

#### Dodatak V. kolektivnog ugovora TSŽV d.o.o.

**U**prava TSŽV d.o.o. je nakon postupka savjetovanja sa sindikalnim povjerenicima u funkciji Radničkog vijeća i radničkim vijećem radionice Knin donijela 8. srpnja 2015. novi Pravilnik o organizaciji i sistematizaciji radnih mjesta TSŽV d.o.o. Radničko vijeće i SHŽ u postupku savjetovanja uputio je primjedbe na prijedlog Pravilnika, te su održani sastanci sa Upravom na kojima su se analizirale primjedbe koje su se odnosile na predložen broja radnika. U radionicama Knin, Rijeka i Solin veći je broj radnika viška i to na održavanju i čišćenju, a u pogonu Vinkovci na čišćenju vagona. Podloga za izračun potrebnog broja radnika bili su normativi za održavanje i čišćenje željezničkih vozila po pojedinim pregledima vozila i ciklusima čišćenja. Na osnovu primjedbi riješio se dio radnika rasporedom u pogone ili lokacije na kojima nedostaju radnici.

Dogovoren je da Uprava TSŽV d.o.o. raspiše anketu za odlazak radnika sporazumnim prekidima radnog odnosa – sporazumnim otpremninama sa onih mjestima i u onim sredinama na kojima je utvrđen višak radnika. Za prekid radnog odnosa sporazumnim otpremninama prijavilo se više od 30 radnika kojima je sporazumno prestao radni odnos 31. kolovoza 2015. i njima će se u propisanom

roku isplatiti otpremnina u iznosu od 140 tisuća kuna. Do 15. listopada 2015. sporazumnim otpremninama zbrinuto je 36 radnika i to na radnim mjestima na kojima se pojavio višak radnika.

Uprava TSŽV i predstavnici SHŽ nastavili su pregovore oko Ugovora o radno pravnoj zaštiti radnika TSŽV od poslovno uvjetovanih otkaza i Dodatka V. KU kojim bi se usuglasio način i dinamika zbrinjavanja tehnološkog viška radnika kao i uvjeti po kojima bi se radnicima isplatila otpremnina. Ugovor o radno pravnoj zaštiti radnika TSŽV od poslovno uvjetovanih otkaza sadrži razloge za poslovno uvjetovane otkaze, kriterije sa pripadajućim brojem bodova i trajanje radnog odnosa, godine života, odgovarajući propisani uvjeti iz Pravilnika o organizaciji, ispunjavanje uvjeta za mirovinu, socijalni status radnika, status hrvatskog branitelja iz Domovinskog rata, kao i obveze poslodavca u slučajevima kada se pojavi tehnološki višak radnika.

#### Potpisan Dodatak V. KU i Ugovor o radno pravnoj zaštiti radnika

**N**akon više sastanaka predstavnika TSŽV i SHŽ usuglašen je i potpisani Dodatak V. KU i Ugovor o radno pravnoj zaštiti radnika TSŽV od poslovno uvjetovanih otkaza. Dodatak V. definira da se broj radnika za vrijeme primjene Dodatka V. KU ne može smanjiti više od 34 koji su tehnološki višak, a izjavili su zainteresiranost za sporazumni prekid radnog odnosa na prijedlog poslodavca, s tim da poslodavac može naknadno odobriti prijave radnika za sporazumni prekid radnog odnosa. Broj radnika koji rade na radnim mje-

stima koja su ukinuta Pravilnikom o unutarnjoj organizaciji i sistematizaciji, a nisu se javili za popunu oglašenih slobodnih radnih mesta ili im poslodavac nije prihvatio zamolbu ukupno će se smanjiti za 16 radnika. Za 18 radnika koji rade na radnim mjestima na kojima je utvrđen konačni tehnološki višak radnika, a nisu se javili na popunu slobodnih radnih mesta koje je poslodavac oglasio u dva kruga oglašavanja, ili im nije prihvaćena zamolba poslodavac će omogućiti privremeni raspored na odgovarajuće radno mjesto u drugim organizacijskim jedinicama ili lokacijama na kojim postoje nepotpunjena radna mjesta i to tri mjeseca u 2015. godini, i tri mjeseca u 2016. godini, odnosno najduže do 31. ožujka 2016. nakon čega će se razmotriti da li postoji potreba za nastavkom rada ili će se radnici zbrinjavati kao tehnološki višak. Ukoliko radnik odbije privremeni raspored, poslodavac će takvom radniku otkazati Ugovor o radu poslovno uvjetovanim otkazom. Zahtjev sindikata bio je da se potpisivanjem Dodatka V. KU stavi izvan snage Dodatak IV. KU kojim je definirano selektivno smanjenje plaće. Usuglašeno je da će se Dodatak IV. KU staviti izvan snage 1. listopada 2015. odnosno da će se od 1. listopada 2015. ukinuti selektivno smanjenje plaće.

Na ovaj način većina radnika (36) koji su radili na radnim mjestima na kojim je utvrđen tehnološki višak zbrinuta se sporazumno otpremninama na prijedlog poslodavca sa pravom na naknadu sa Zavoda za zapošljavanje. Dio radnika koji su radili na radnim mjestima koja su ukinuta odraduju otkazne rokove sukladno KU, dok radnici koji rade na radnim mjestima na kojima se smanjuje broj izvršitelja koriste godišnji odmor nakon čega će privremenim rasporedom biti raspoređeni u pogone Zagreb GK, Zagreb RK i Varaždin gdje ima nepotpunjenih

radnih mesta ili su radnici na dugotrajnom bolovanju. Iz radionice Knin veći dio radnika koji su prema kriterijima proglašeni kao tehnološki višak odbilo je privremeni raspored, te su uputili zahtjev poslodavcu za isplatu otpremnina, sporazumnih ili raskid Ugovora o radu poslovno uvjetovanim otkazima.

Zahtjevi sindikata u pregovorima bili su da se smanjenje broja radnika provede u fazama, što znači dio u 2015. a dio u 2016. godini, te da se ograniči koliko ukupno smanjenje broja radnika sa osnova tehnološkog viška može biti za razdoblje primjene Dodatka V. KU, osim zbrinjavanja putem sporazumnih otpremnina poslodavca i radnika.

Razlozi smanjenja broja radnika prije svega su u smanjenju poslova i prihoda u pogonima koji održavaju vozila za HŽ Cargo d.o.o. ali i za HŽ Putnički prijevoz d.o.o. koji je reduciranjem voznog reda i smanjenjem vlakova koji prometuju u dane vikenda i praznika imaju manju potrebu za održavanjem i čišćenjem vozila u pojedinim pogonima i radionicama.

U ovoj fazi najveće smanjenje ukupnog broja radnika imaju radionice Knin i Rijeka koji najvećim dijelom održavaju vučna vozila za HŽ Cargo d.o.o. i gdje se s obzirom na stanje HŽ Carga d.o.o. najvećim dijelom osjetilo smanjenje prihoda. Potreba je HŽ Carga d.o.o. da na serijama vučnih vozila 2062 naruči revizije obzirom na pretrčane kilometre vozila prema Pravilniku. Na natječaj za poslove na revizijama javili su se i Tehnički servisi željezničkih vozila d.o.o. čime bi se riješilo pitanje popunjnosti kapaciteta radionice Knin. U Radionici Rijeka u narednom razdoblju planira se preseljenje na jednu lokaciju održavanja za što je potrebna sanacija servisne radionice. Smatramo da je bilo

dovoljno vremena da se poprave uvjeti rada u servisu i da se stvore preduvjeti da se vozila mogu održavati, ali očito je to izostalo zbog nebrige vlasnika prostora i nedefinirane prometne strategije na riječkom području.

**Ilijा Bulić**  
dopredsjednik SHŽ

### Potpisan novi Kolektivni ugovor u društvu RPV d.o.o. Slavonski Brod

Uprava RPV d.o.o. i predstavnici reprezentativnih sindikata u RPV d.o.o. – Sindikat hrvatskih željezničara i Sindikat djelatnika remonta i proizvodnje željezničkih vozila Slavonski Brod potpisali su 22. listopada 2015. novi Kolektivni ugovor na razdoblje od tri godine sa primjenom od 1. studenog 2015. osim odredbi trajanje godišnjeg odmora, dragovoljno davanje krvi, naknada za prijevoz na posao i s posla, nagrada za vjernost Društvu koje su u primjeni od 1. siječnja 2016. Pregоворi su trajali od 8. srpnja 2015. do 15. listopada 2015. i održano je deset sjednica pregovaračkih odbora poslodavca i sindikata. Od strane poslodavca otvorena su pitanja trajanja godišnjeg odmora, dragovoljnog davanja krvi, naknade za vrijeme godišnje odmora i plaćenog dopusta, naknade za službeno putovanje u zemlji, naknade za vrijeme bolovanja, otpremnine kod otkaza Ugovora o radu, nagrada za vjernost Društvu. Pregovarački odbor sindikata nije prihvatio zahtjeve poslodavca za većim smanjenjem prava radnika već se kroz pregovore usuglasili članci kojim su navedena prava regulirana u skladu sa pravima radnika kod vlasnika Društva HŽ Carga d.o.o. To se posebno odnosi na trajanje godišnjeg odmora, maksimalno do 30 radnih dana sa izmjenama u dijelu kriterija prema radnom stažu i u dijelu

otpremnina kod poslovno uvjetovanih otkaza Ugovora o radu gdje je maksimalna otpremnina u visini otpremnine kod vlasnika Društva – HŽ Carga d.o.o. s tim da je obveza poslodavca da radnicima najprije ponudi zbrinjavanje putem sporazume ili poticajne otpremnine.

Pitanje dragovoljnog davanja krvi riješeno je kao kod vlasnika Društva uz dopunu za darivatelje sa većim brojem davanja prava na dane ovisno o broju darivanja. Pregovarački odbor sindikata uputio je poslodavcu zahtjeve za povoljnija rješenja u dijelu privremenog rasporeda radnika, visine i plaćanja naknade štete, solidarnosti – zadržavanje plaće radnika, načinu i visini isplate naknade za vrijeme godišnjeg odmora, naknade za prijevoz radnika na posao i s posla, načina isplate otpremnine kod otkaza Ugovora o radu, terminu isplate plaće, dopuni KU sa dodacima – Ugovor o radno pravnoj zaštiti radnika RPV d.o.o. od poslovno uvjetovanih otkaza, Pravilnik o kriterijima za dodjeljivanje stimulacije radnicima RPV d.o.o. Pravilnik o unutarnjoj organizaciji i sistematizaciji radnih mjeseta u RPV d.o.o. – popis radnih mjeseta s brojem izvršitelja. Većinu prijedloga pregovaračkog odbora sindikata poslodavac je kroz pregovore prihvatio i po navedenim člancima povoljnije su rješena prava radnika. Dio odredbi i članaka KU uskladen je sa izmjenama Zakona o radu bez smanjenja prava radnika.

U pregovaračkom odboru poslodavca sudjelovali su Božidar Mlinarek, Jakob Mađarević, Ivan Kokanović, Goran Zec, Tijana Hajling Bilić i Jasna Gašparović.

U pregovaračkom odboru sindikata RPV-a sudjelovali su Ilijan Bulić, Alojzije Dujak, Dominika Sudić, Krunoslav Šikić i Božo Teškera. Ovom prilikom kao koordi-

nator pregovaračkog odbora sindikata zahvalio bi se članovima pregovaračkog odbora sindikata i zamjenicima članova na konstruktivnom radu u toku pregovora i prijedlozima koji su upućeni poslodavcu i koji su bili osnova za pregovore.

*Ilijan Bulić*  
dopredsjednik SHŽ ■

## Djelatnost Pružne građevine

### Poslodavac nema razumijevanje za radnike

Za Pružne građevine s pravom možemo reći da je u proteklim mjesecima bilo burno razdoblje. Uprava i Povjerenstvo za restrukturiranje je sredinom lipnja pokrenulo postupak savjetovanja sa Radničkim vijećima organizacijskih jedinica o namjeri iskazivanja viška radnika u PP Održavanju pruga, PP Posit, PP Remont pruga i PP Mehanizacija i namjeri otkazivanja ugovora o radu već u srpnju ove godine. Radnička vijeća su detaljno pročula dostavljeni dokument i ukažala na sve njegove manjkavosti te traženjem dodatnih podataka pokazala poslodavcu namjeru da stvarno i suštinski sudjeluju u savjetovanju radi postizanja sporazuma u svrhu otklanjanja ili smanjenja potrebe za prestankom rada radnika.

Poslodavac i njegovo Povjerenstvo za restrukturiranje nikada nije dostavilo Plan restrukturiranja na savjetovanje, iako se upravo na njega kasnije u postupku iskazivanja viška radnika pozivalo. Radnička vijeća su također smatraла da su kriteriji za izlučivanje viška radnika kako ih je utvrdio poslodavac neprihvatljiva, te su bila stava kako bi kriteriji temeljem kojih bi se utvrđivao višak radnika

trebali biti utvrđeni na transparentan i objektivan način kroz sklapanje aneksa KU. Poslodavac je tijekom savjetovanja vršio pritisak na Radnička vijeća optužujući ih kako svojim zahtjevima neosnovano odgovlače postupak savjetovanja i time štete društvu iako je upravo poslodavac cijelokupni postupak savjetovanja i namjeru otkazivanja ugovora o radu pokrenuo u vrijeme godišnjih odmora. Poslodavac je jednostrano i neosnovano prekinuo savjetovanje, uskratio pravo Radničkim vijećima na potpune i cijelovite podatke u samom postupku savjetovanja, zbog čega Radnička vijeća nisu mogla dati svoje konačno očitovanje, te smatrali da se svaka daljnja odluka poslodavca u pogledu proglašenja kolektivnog viška radnika ukazuje kao nezakonita.

Sindikat hrvatskih željezničara je istovremeno tražio od Uprave i direktora Petrovića nastavak kolektivnog pregovaranja sa ciljem utvrđivanja kriterija za izlučivanje viška radnika kao i postizanja ušteda kojima bi se osigurala stabilnost poslovanja tvrtke i sačuvala radna mjesta, ali je Uprava to odbila. Sindikatu, kao potpisniku KU takvo neuvažavanje od strane Uprave nije bilo prihvatljivo, te se usprotivio namjeri poslodavca da jednostranom odlukom i po jednostrano donešenim kriterijima otpusti 300 radnika. Stoga je poslodavcu uputio zahtjev za pokretanje postupka mirenja radi mogućeg štrajka.

Sindikat je organizirao za sve svoje članove koji su se našli na listi tehničkog viška, besplatna savjetovanja i pravnu pomoć sa pravnicima iz NHS po svim regionalnim uredima, sa željom da radnici dobiju cijelovitu informaciju oko uređivanja svog radno pravnog statusa.

*Ljiljana Furdek*  
dopredsjednica SHŽ ■

## Sindikat hrvatskih željezničara i Pružne građevine zaključili IV. Aneks Kolektivnom ugovoru

**K**roz postupak mirenja radi mogućeg štrajka, koji je Sindikat hrvatskih željezničara pokrenuo 31. kolovoza 2015. godine, započet 4. rujna 2015., a uspješno okončan 15. listopada 2015., Sindikat hrvatskih željezničara i Pružne građevine zaključili su IV. Aneks Kolektivnom ugovoru. Održano je šest sjednica mirovnog vijeća u kojem su sudjelovali: dr. sc. Viktor Gotovac, profesor na Pravnom fakultetu u Zagrebu kao miritelj, Branko Devide Vincenti, odvjetnik, predstavnik poslodavca Pružne građevine i Ivan Forgač, predsjednik Sindikata hrvatskih željezničara. Također su održane dvije sjednice Pregovaračkih odabora za kolektivno pregovaranje Pružnih građevina i Sindikata hrvatskih željezničara.

Pokretanjem postupka mirenja radi mogućeg štrajka Sindikat hrvatskih željezničara zatražio je zaključivanje Aneksa Kolektivnom ugovoru kojim bi se ugovorila pravila koje poslodavac mora poštovati u slučaju namjere utvrđivanja viška radnika, uključujući objektivne, mjerljive kriterije za izlučivanje viška radnika.

Kroz iscrpnu i obostrano argumentiranu raspravu utvrđena su pravila koja će otkloniti mogućnost pritiska poslodavca na radnike da potpisuju sporazumne raskide ugovora o radu, budući da će temeljem zaključenog Aneksa KU, radnici koji bi bili višak, imati jednaka prava kroz poslovno uvjetovani otkaz, kao i kroz sporazumno raskid ugovora o radu. Radnici koji će željeti odabrati Željeznički fond, neće biti prisiljeni da to prihvate dobrovoljno, već će tu mogućnost moći izabrati kroz postupak utvrđivanja viška

radnika, što će im omogućiti da iz Željezničkog fonda mogu osporiti dopuštenost proglašenja viškom. Također, kroz Aneks Kolektivnog ugovora ugovoreni su najsveobuhvatniji kriteriji za izlučivanje viška radnika, koji vrednuju radni staž kod poslodavca i u društвima HŽ-a, godine života, socijalni status i obveze uzdržavanja, invalidnost i tjelesno oštećenje te braniteljski status. Kriteriji se boduju, a prednost će imati radnik koji ostvari više bodova.

Pored zakonskih obveza poslodavca, da se prilikom namjere otpuštanja radnika savjetuje s Radničkim vijećem, ugovoren je da će poslodavac, uz listu viška radnika, Radničkom vijeću dostaviti cijelokupnu tablicu s bodovima svih radnika, kako bi Radničko vijeće imalo puni uvid i kako bi moglo zatražiti da se isprave moguće pogreške.

Po prvi puta u sustavu HŽ-a riješen je problem prednosti pri raspoređivanju radnika iz Željezničkog fonda. Do sada su poslodavci mogli uzimati radnike prema vlastitom nahođenju, a sada će prednost pri raspoređivanju imati radnici koji zadovoljavaju propisane uvjete i temeljem kriterija za izlučivanje viška ostvaruju više bodova. Isto se odnosi i na radnike koje bi poslodavac u slučaju potrebe vratio s Hrvatskog zavoda za zapošljavanje.

Poslodavac nije prihvatio da se pravila i kriteriji primjene na radnike koji su već utvrđeni kao višak pa će se IV. Aneks Kolektivnom ugovoru primijeniti na eventualni nastavak restrukturiranja.

Odmah nakon našeg pokretanja mirenja radi mogućeg štrajka, poslodavac je pokrenuo postupak utvrđivanja poslova koji se za vrijeme štrajka, ili isključenja s rada, ne smiju prekidati. Taj postupak, koji prethodi mogućem štrajku,

radi nepovoljnih odredbi Zakona o radu omogućava poslodavcu da štrajk odgodi za 45 dana, još uvjek je u tijeku. U nemogućnosti postizanja sporazuma, budući da je poslodavac bez ikakvih argumenta tražio da u vrijeme štrajka radi 50 % radnika, pokrenuli smo postupak arbitraže. Nakon što arbitraža donese odluku, u slučaju da poslodavac nastavi s neutemeljenim otpuštanjem radnika, otvorit će se sasvim zakonita mogućnost organiziranja štrajka radnika Pružnih građevina.

Broj radnika Pružnih građevina u izravnoj je vezi s odlukom države da ispunjava zakonsku obvezu održavanja pruga. U tu zakonsku obvezu spada redovno održavanje, ali i kapitalni remont. Zajedno s partnerskim sindikatima, od svih političkih stranaka koje se natječu na parlamentarnim izborima, za tražili smo očitovanje o tome kako vide buduću ulogu željeznice. Posebno pitanje na koje tražimo odgovor, je namjeravaju li omogućiti Pružnim građevinama sudjelovanje u projektima koje sufinancira EU i kako. O njihovim očitovanjima prije održavanja parlamentarnih izbora, obavijestit ćemo sve radnike društava HŽ-a. ■

## Parkiralište samo za odabrane

### Nema se volje ni za dogovor

**Od 7. rujna 2015. počeo je novi režim korištenja parkirališta za radnike HŽ Putničkog prijevoza u Zagrebu, Strojarska 11. Na ulazu je postavljena rampa i ulazak vozila je moguć samo s kodiranom karticom. Pravo korištenja imaju samo radnici kojima je mjesto rado u Strojarskoj 11, dok ga radnici RJ Zagreb, kojima je radno mjesto Trg Ante Starčevića 1 više ne mogu koristiti.**

**P**rema propisanim pravilima koja se nalaze na Portalu HŽ Putničkog prijevoza, pravo korištenja parkirališta imaju radnici koji na posao dolaze automobilom, a radno mjesto im je u Strojarskoj 11. Posjetitelj koji dođe u Direkciju javlja se recepcionaru putem interfona i on mu daljinskim putem otvara rampu. Ovo se odnosi na radne dane od 7:30 do 15:00 sati. Kada je recepcionar odsutan, poslove obavlja zaštitar. Problem se pojавio kod radnika RJ Zagreb koji rade na radnom mjestu koje se nalazi na Trgu Ante Starčevića 1 koji sada ovo parkiralište ne mogu koristiti. Odredba je najviše pogodila radnike koji rade

na radnim mjestima konduktor, pratitelj vlaka, putnički blagajnik. Oni na posao dolaze sa automobilima u ranim jutarnjim satima i ne mogu koristiti imenovano parkiralište. Odredba je diskriminirajuća jer jedni radnici mogu besplatno parkirati, dok drugi moraju plaćati javna parkirališta, a ona nisu nimalo jeftina. Također je poznato da pojedina grupacija radnika ima druge pogodnosti, pa ih kombi dovozi kada dolaze u noćnu službu, i odvozi kada se vrati iz službe. Oni mogu i dalje nesmetano parkirati.

Za veći broj nadređenih radnika parkirna mjesta osigurana su 24 sata, što znači i u dane kada ne

rade kao što je subota i nedjelja, blagdani, pa čak i kada su na go-dišnjem odmoru. Pitamo se kako su oni došli do tih povlastica. Uvođenje kodirane kartice za korištenje parkiralište je bilo opravdano jer portir na rampi nije mogao znati tko radi u HŽ Putničkom prijevozu, a tko ne. Uveo se red i sada je svakodnevno po dvadesetak parkirnih mjesta slobodno, što je dovoljno da i ostali radnici mogu parkirati.

Sindikat je uputio dopise Upravi HŽ PP u kojima je tražio da se dozvoli da i radnici RJ Zagreb mogu koristiti ovo parkiralište za svoje automobile kada dolaze na posao, ali od Uprave nema odgovora. Preostaje još pisanje peticija, a ukoliko se Uprava i tada ogluši radnicima preostaje da automobilima dođu pred rampu i zaustave promet u Strojarskoj ulici. Valjda će tada netko reći „Preterali smo“.

Adis Mujkanović ■

## Iskaznica K-50 izgubila je smisao

### Još jedna promašena odluka

**Prije godinu dana euforično je najavljena prijevozna karta K-50 koja je bila namijenjena radnicima zaposlenim u državnim/javnim službama i radnicima pravnih osoba u većinskom vlasništvu Republike Hrvatske i članova pravnih osoba koje predstavljaju službenike državnih/javnih službi za vrijeme trajanja radnog odnosa.**

**P**ovlasticu pod nazivom „Putovanje s iskaznicom K-50“ dala je pravo nositeljima i korisnicima na neograničen broj pojedinačnih putovanja s popustom od 50% od RVC u 1. i 2. razredu svih vrsta vlakova, kao i za mjesecne pretplatne karte, osim u posebnim vlakovima, vagonima za spavanje i u vagonima s ležajima i kod prijevoza automobila, motocikala i bicikala. Povlastica je proširena i na članove uže obitelji nositelja prava (korisnici prava) kao što su bračni partneri i djeca do završetka obaveznog školovanja odnosno do 25. godina života pod uvjetom da su redoviti polaznici škole ili fakulteta.

Ova povlastica je postala povoljna putnicima, u pojedinim slučajevima, bila je povoljnija i od povlastica koje ko-

riste radnici HŽ-a. Povlastica je imala cilj da vrati putnike na vlak. Uprava je imala podršku i od predsjednice Nadzornog odbora HŽ Putničkog prijevoza, g. Snježane Josipović. Obrazloženje predsjednice je bilo da će resorno Ministarstvo lakše opravdati povećanu subvenciju s 350 milijuna kuna na 505 milijuna kuna jer će doći do povećanja broja putnika, što se nije dogodilo. Na kraju je HŽ Putnički prijevoz izgubio prihoda od stalnih putnika koji se vlakom.

Danas je ta povlastica izgubila svoj smisao jer sama iskaznica za nositelja prava košta 120 kuna, dok je za članove obitelji 80 kn. Povlastica je od 50% smanjen na 40% i ne važi do 25 km udaljenosti. Naplaćivati iskaznicu 120 kuna za putnike je pljačka i ona ih na samom početku tjera s vlaka. Danas svaka ozbiljna trgovacka kuća nudi besplatno iskaznice kupcima i pri kupnji još se dobivaju bonusi. Kupac koji već ima iskaznicu vratit će se u istu trgovacku kuću znajući da će nešto dobiti i po povlaštenim cijenama. Menadžment HŽ Putničkog prijevoza trebao bi učiti od njih a onda to znanje primijeniti i kod nas. Ovakvim ponašanjem samo se gubi povjerenje i od preostalih korisnika naših usluga.

Vahid Bajraktarević ■

## 15. sportski susreti SHŽ-a održani su u Baškoj, otok Krk

### Ukupni pobjednik ovih susreta su PRUŽNE GRAĐEVINE

Sportski susreti održali su od 2. do 4. listopada 2015. u Baškoj. Sudionici sportskih susreta bili su smješteni u hotelu Corinthia. Iako nam vrijeme nije bilo baš naklonjeno, sportski susreti su održani i dobili smo novog ovogodišnjeg pobjednika. Uz druženje, natjecanje i pjesmu na trenutak smo zaboravili sve probleme koji nas muče tijekom godine i ostala je želja da se ponovo susretнемo iduće godine.

**S**vim sudionicima 15. sportskih susreta SHŽ-a upućujemo čestitke, a posebno onima koji su dokazali da su najbolji. Rezultati sportskih natjecanja:

#### BOĆANJE (žene)

1. mjesto: Čišćenje i njega vagona Zagreb
2. mjesto: Održavanje lokomotiva Zagreb
3. mjesto: Održavanje vagona Zagreb

#### BOĆANJE (muškarci)

1. mjesto: Prometni poslovi Split I.
2. mjesto: Održavanje vučnih vozila Rijeka
3. mjesto: HŽ Cargo Solin

#### STOLNI TENIS (žene)

1. mjesto: Jasna Blagaj  
(Održavanje vagona Zagreb)
2. mjesto: Ana Kranjčević (TSŽV)
3. mjesto: Senada Pavečić  
(Održavanje vagona)

#### STOLNI TENIS (muškarci)

1. mjesto: Slaven Grgurević  
(Pružne građevine Remont)
2. mjesto: Stjepan Palčić (TSŽV Zagreb)
3. mjesto: Vlatko Begović (HŽ Infrastruktura Osijek)

#### ŠAH

1. mjesto: Održavanje lokomotiva Zagreb
2. mjesto: Održavanje vagona Zagreb
3. mjesto: HŽ Infrastruktura Osijek

#### PIKADO (žene)

1. mjesto: Pružne građevine
2. mjesto: Čišćenje i njega vagona Zagreb
3. mjesto: Čišćenje i njega vagona Zagreb



Nogomet, najpopularniji muški sport



Potezanje užeta

**PIKADO (muškarci)**

- 1. mjesto: Održavanje vagona Zagreb**
2. mjesto: Poslovno područje Remont pruga Zagreb
3. mjesto: Održavanje vagona Zagreb

**BELA (kartanje)**

- 1. mjesto: Pružne građevine- betonske i čelične konstrukcije**
2. mjesto: Posit
3. mjesto: Tehnički pregled vagona i vlakova

**POTEZANJE KONOPA**

Najbolja ženska ekipa: Čišćenje i njega vagona Zagreb  
 Muška ekipa: HŽ Cargo i HŽ Putnički prijevoz i vlakopratnja Ogulin

**MALI NOGOMET**

- 1. mjesto: Pružne građevine- betonske i čelične konstrukcije**
2. mjesto: Pružne građevine- Remont i održavanje pruga
3. mjesto: HŽ Putnički prijevoz i vlakopratnja Split

**Najbolji igrač:** Matej Kozina (Pružne građevine-Betonske i čelične konstrukcije)

**Najbolji strijelac:** Boris Švaljek (Pružne građevine-Betonske i čelične konstrukcije)

**Najbolji golman:** Miroslav Loborec (Pružne građevine- Betonske i čelične konstrukcije)

**Fair play ekipa:** HŽ Putnički prijevoz i vlakopratnja Zagreb

Sanja Ešegović ■



Natjecanje u pikadu



Dodjeljivanje nagrada

## Da li se treba ukinuti zimska službena kapa za radnike vlakopratnje?

### ■ Ekonomski ušteda

**S**lužbena kapa je recidiv prošlosti kada su vladali neki drugi kriteriji i kada se službenoj odjeći davao veći značaj. Danas se od vlakopratitelja traži da na radnom mjestu bude uslužan putnicima i nasmijan. U Europskoj uniji službenu kapu vlakopratitelji uglavnom ne nose, a u Sloveniji se nosi po želji vlakopratitelja.

Inicijativni odbor u sastavu Adis Mujkanović, Ivan Čavka i Mladen Jokić pokrenuli su anketu za izjašnjavanje radnika vlakopratnje da li kapu kao sastavni dio službene odjeće treba ukinuti ili ne, odnosno da se ona nosi prema potrebi. Od-

govor vlakopratnje bio je da se ona ukinе.

Odgovor radnika nije iznenađujući jer oni već duže vrijeme ukazuju na problem koje im predstavlja službena kapa kod obavljanja službene dužnosti (glava se znoji, često pada s glave ili se gubi tijekom rada). Prije desetak godina poslodavac je prihvatio prijedlog sindikata i ukinuo ljetnu službenu kapu, ali je ostavio zimsku. Ekonomski i tu bi se moglo uštedjeti, jer nabavna cijena jedne kape je 250 kuna. Ako se zna da je broj vlakopratitelja oko 450 dobije se ušteda od 112.500 kuna.

Adis Mujkanović ■



Marijan Brletić, konduktor dojmovnog kolodvora Ogulin

## Utemeljena Podružnica tehnički pregled vagona i vlakova

**U**mjesecu listopadu ove godine tridesetak pregledača vagona zaposlenih u HŽ Putničkom prijevozu pristupilo je Sindikatu hrvatskih željeznica. Oni su se organizirali kroz svoju Podružnicu tehnički pregled vagona i vlakova. Za glavnog povjerenika imenovan je Marinko Komljenović s radnim mjestom u Zagreb Glavnom kolodvoru do izbora.



Za takav korak smo se odlučili iz razloga što smo bili nezadovoljni kako nas je Sindikat tehničkog pregleda vagona i vlakova HŽ-a zastupao kod poslodavca. Posao pregledača je težak i odgovoran i od njega ne ovisi samo da li je vlak tehnički ispravan za promet, već je odgovoran za svaki dio vlaka i inventar vagona. No, to nije sve, jer mu se svakodnevno dodaju novi poslovi, kao što su poslovi električara, bravara, popis vlaka, poslovi nadzornika manevre, manevriste, skretničara, čuvara garnitura itd. Poslodavac je za pregledače osigurao dodatne poslove, ali je zaboravio iste i platiti.

Poslodavac nije shvatio da ovakav širok obujam posla iscrpljuje i umara pregledača vagona što može dovesti do propusta u radu. Nažalost, događaju se i smrtni slučajevi. Prisjetimo se nedavnog smrtnog dođaja u Splitu gdje je pregledač vagona smrtno stradao jer je radio bez rukovaoca manevre.

Neshvatljivo je da poslodavac svakom svojom organizacijom smanjuje broj pregledača, a ne vodi računa o sigurnosti željezničkog prometa. Pitamo se, zar nam je potrebno da se nešto negativno dogodi kako poslodavac promijenio mišljenje.

Marinko Komljenović ■

## PRAVNI SAVJETI

**Saznao sam da mi poslodavac sprema otkaz Ugovora o radu zbog dužeg bolovanja. Zanima me da li to može učiniti dok sam na bolovanju? (S. P.)**

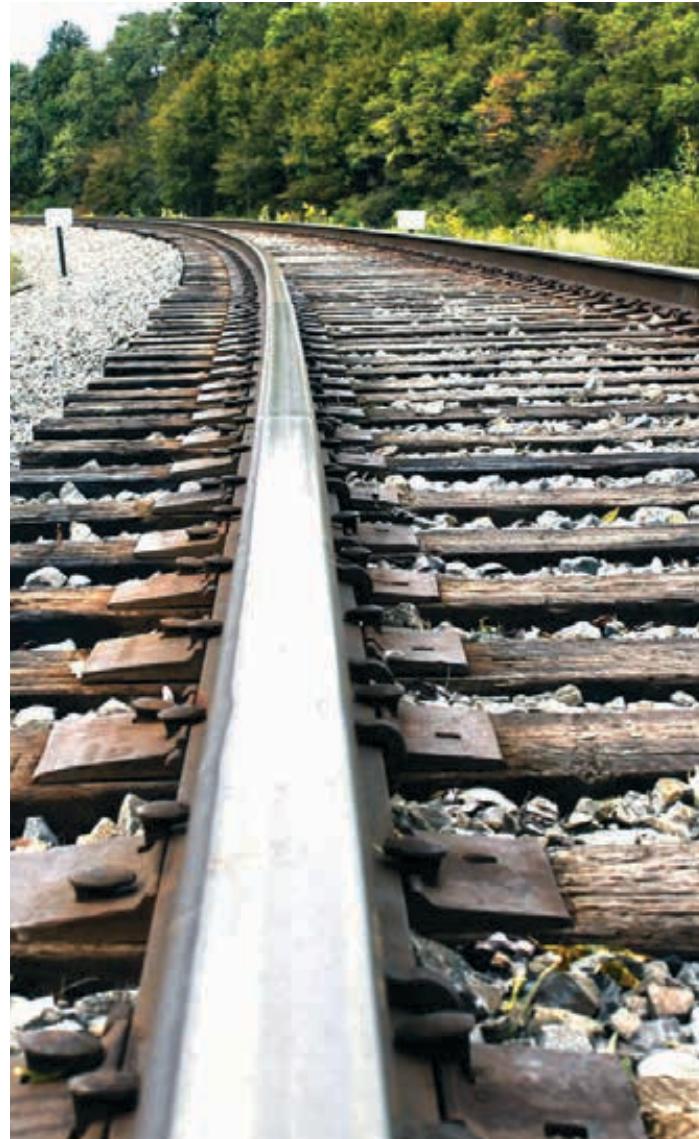
**O**dredbom članka 117. Zakona o radu izričito je propisano da privremena nenažočnost na radu zbog bolesti ili ozljede nije opravdani razlog za otkaz. Dakle, ako bi Vam poslodavac otkazao Ugovor o radu zbog privremene nenažočnosti na radnom mjestu, otkaz bi bio nezakonit. Međutim, poslodavac Vam može otkazati Ugovor o radu dok ste na bolovanju samo ako postoje drugi opravdani razlog kao npr. počinili ste težu povredu radne obaveze dok ste radili.

**Poslodavac me je optužio da sam počinio težu povredu radne obaveze i izrekao mi je otkaz Ugovora o radu, a da me nije niti saslušao. Koja su moja prava? (L.Č.)**

**P**rema članku 119. st. 2. Zakona o radu, prije redovitog ili izvanrednog otkazivanja uvjetovanog ponašanjem radnika, poslodavac je dužan omogućiti radniku da iznese svoju obranu, osim ako postoje okolnosti zbog kojih nije opravданo očekivati od poslodavca da to učini. Obaveza poslodavca je da sasluša radnika i da isti iznese svoju obranu kako bi pravilnije utvrdio činjenice za donošenje jedne tako važne odluke. Međutim, prema Zakonu poslodavac neće biti u obvezi omogućiti radniku iznošenje obrane ukoliko se radi o težim povredama radne obaveze kao npr. zatečen u krađi od strane policije.

U Vašem slučaju očito se radi o teškoj povredi radne obaveze koja Vam se stavlja na teret i dokaze s kojim raspolaže poslodavac, i stoga nije smatrao potrebnim da Vas sasluša. Na dostavljenu odluku o otkazu Ugovora o radu obvezno podnesite poslodavcu pismani zahtjev za zaštitu prava radnika u roku od petnaest dana u kojem će te iznijeti sve činjenice koje Vama idu u prilog. Ako poslodavac u roku petnaest dana od dana dostave ne udovolji Vašem zahtjevu, u dalnjem roku od petnaest dana možete pokrenuti sudski spor u kojem će te osporiti navode poslodavca iz odluke o otkazu Ugovora o radu.

*Vahid Bajraktarević, dipl.iur.*



### Izdavač:

Sindikat hrvatskih željezničara (SHŽ),  
10000 Zagreb, Strojarska 17,  
Telefon: +386 1 378 3108; ŽAT 855 3640;  
Telefaks: +385 1 378 3140; ŽAT  
Fax. +385 1855 3140;  
e-mail: shz@shz.hr;  
[www.shz.hr](http://www.shz.hr)

### Za izdavača:

Ivan Forgač

### Urednica:

Biljana Limpic-Donadić

### Uređivačko vijeće:

Ivan Forgač, Vahid Bajraktarević, Ilija Bulić,  
Ljiljana Furdek, Marijan Jelenski

### Fotografije:

Marijan Jelenski, Vahid Bajraktarević

### Tisk:

Intergrafika TTŽ, d.o.o. Zagreb

**ISSN 1845-5174**

**Naklada:** 700 komada