



REPUBLIKA SLOVENIJA
DRŽAVNI SVET

Komisija za lokalno samoupravo in regionalni razvoj

Številka: 326-01/17-11/
Ljubljana, 15. 5. 2017

EPA 1953-VII

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je, na podlagi drugega odstavka 56. člena Zakona o Državnem svetu (Uradni list RS, št. 100/05-uradno prečiščeno besedilo, 95/09 - odl. US in 21/13 - ZFDO-F) in 20. člena Poslovnika Državnega sveta (Uradni list RS, št. 70/08, 73/09, 101/10, 6/14 in 26/15), sprejela naslednje

M N E N J E

k Predlogu zakona o spremembah Zakona o varnosti v železniškem prometu (ZVZelP-G) – nujni postopek

Komisija Državnega sveta za lokalno samoupravo in regionalni razvoj je na 97. seji 15. maja 2017 obravnavala Predlog zakona o spremembah Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki ga je Državnemu zboru v obravnavo predložila Vlada.

Komisija **podpira** predlog zakona.

Z novelo zakona se predlaga podaljšanje najdaljše neprekinjeno trajanje vožnje vlečnega vozila in motornih vozil za posebne namene v eni izmeni z največ štiri na pet ur. Taka ureditev, ki je primerljiva tudi z ureditvami v drugih državah članicah EU, je bila uveljavljena za čas odprave posledic žleda za notranji železniški promet in kot so pokazale dosedanje analize, nima negativnih vplivov na varnost železniškega prometa, omogoča pa doseganje boljšega izkoristka delovnega časa in posledično zmanjšuje zamude vlakov. Iz podobnih razlogov se predlaga tudi ukinitve posebne ureditve odmora med delovnim časom za izvršilne železniške delavce, po kateri mora v primeru razdelitve odmora na več delov en del trajati najmanj 30 minut. Ker taka ureditev koriščenja odmora ne upošteva specifične narave dela izvršilnih železniških delavcev na posameznih delovnih mestih, lahko v primeru doslednega izvajanja take določbe prihaja do začasnih ustavitve železniškega prometa. S predlagano spremembo se pravice izvršilnih železniških delavcev do odmora med delovnim časom izenačujejo s pravicami drugih delavcev, za katere veljajo Zakon o delovnih razmerjih in kolektivne pogodbe, pri čemer tak predlog omogoča bolj racionalno organizacijo dela in obenem ne zmanjšuje varnosti železniškega prometa. Tak predlog je tudi primerljiv z ureditvami v drugih državah članicah EU, ki minimalnega časa trajanja odmora v enem delu ne urejajo posebej. Z novelo zakona se predlaga tudi črtanje določbe, ki ureja izredno odpoved pogodbe o zaposlitvi in vrste disciplinskih ukrepov zaradi kršitve obveznosti iz delovnega razmerja v zvezi z varnim železniškim prometom, saj predlagatelj meni, da vsebino tega člena ustrezno ureja delovnopravna zakonodaja in ni nobene potrebe po drugačnem urejanju tega vprašanja za izvršilne železniške delavce.

Komisija ugotavlja, da je vsebina novele zakona nastala na pobudo Slovenskih železnic, kjer predlagajo, da se, zaradi pričakovane odprave posledic žleda in posledično prenehanja veljavnosti posebnega Zakona o ukrepih za odpravo posledic žleda, čas vožnje vlečnega vozila in motornih vozil za posebne namene v eni izmeni uredi na enak način tudi v sistemskem zakonu o varnosti v železniškem prometu. Ker veljavna ureditev odmora med delovnim časom za izvršilne železniške delavce v povezavi s tehnološkim procesom dela in

prilagajanjem železniškega prometa operaterjem glede na ad hoc vlakovne poti povzroča težave, predlagajo izenačitev pravic izvršilnih železniških delavcev z drugimi delavci, pri čemer sprememba sledi prvotnemu namenu odmora, to je obnovi psihofizičnih sposobnosti v trajanju izmene.

Komisija podpira predlog zakona, ki v ničemer ne zmanjšuje pravic izvršilnih železniških delavcev, obenem pa bodo predlagane spremembe pripomogle k bolj racionalni organizaciji dela na Slovenskih železnicah ter posledično zmanjšale zamude v železniškem prometu, ki smo jim bili priča v preteklosti in zaradi katerih so trpeli tudi potniki, ki se vozijo na delo ali v šolo.

Komisija je bila seznanjena, da je bil predlog zakona poslan tudi vsem sindikatom Slovenskih železnic, vsi tisti, ki so imeli pomisleke, pa so bili skupaj z Javno agencijo za varnost železniškega prometa kot varnostnim organom vabljeni na usklajevalne sestanke. Ob tem je bilo komisiji tudi pojasnjeno, da gre sicer za veliko spremembo, ki predstavlja osnovo za pripravo sprememb kolektivne pogodbe in bo v nadaljevanju zahtevala tudi socialni dialog znotraj Slovenskih železnic – med upravljavcem in sindikati.

Glede na pojasnilo predstavnika Slovenskih železnic, da si bodo izvršilni železniški delavci lahko odmor sami določili oz. prilagodili glede na obveznosti v času trajanja izmene, je komisijo zanimalo, kako bo to v praksi izvedljivo v primeru kontinuiranega dela, ko praktično ne bo možno izrabiti časa za odmor. Predlagatelj zakona v zvezi s pomisleki glede premajhne možnosti koriščenja odmora poudarja, da gre za spremembo v sistemu varnega upravljanja, ki ga najprej opredeli in odobri Javna agencija za varnost železniškega prometa, dodatne varovalke pa predstavljata tako Inšpektorat za infrastrukturo kot sodna praksa, ki zahteva, da se izvršilnim železniškim delavcem zagotovi odmor, ki omogoča obnovo psihofizičnih sposobnosti. Dodatno v Slovenskih železnicah opozarjajo, da se danes dogaja, da izvršilni železniški delavec sicer ne izkoristi 30-minutnega odmora, ki ga predpisuje zakon, ima pa 5 krat po 25 minut odmora, kar pa zagotovo ni primerljivo z drugimi delavci, za katere velja Zakon o delovnih razmerjih. Komisija ugotavlja, da je odmor danes predpisan v določenem terminu, vendar zaradi narave tehnološkega procesa dela in sprememb v operativnem voznem redu prihaja do odstopanj in je zato treba prilagajati koriščenje odmora (npr. v vnaprej določenem terminu je odmor nemogoče izrabiti, lahko pa se ga prej ali kasneje).

Na vprašanje, kakšno je stališče tistih, ki so predlagali sedanjo ureditev, po kateri neprekinjena vožnja vlečnega vozila ali motornega vozila za posebne namene ne sme trajati več kot štiri ure, je bila komisija seznanjena, da sedanja zakonska ureditev velja še iz časov bivše Jugoslavije. Dosedanje izkušnje glede trajanja neprekinjene vožnje vlaka do največ pet ur kažejo, da je tak način koriščenja delovnega časa z varnostnega vidika ustrezen oz. v času veljavnosti posebnega zakona o ukrepih za odpravo posledic žleda niso bile zaznane nobene nepravilnosti. Na Slovenskih železnicah tudi izpostavljajo, da je slovensko železniško omrežje relativno majhno in zato tudi potreba po neprekinjeni vožnji do pet ur ni veliko.

Komisije je bila tudi seznanjena, da se pripravljajo celovite spremembe Zakona o varnosti v železniškem prometu, ki se nanašajo na 4. železniški paket in druga odprta vprašanja železniškega prometa in bodo prvenstveno usmerjene v sistem varnega upravljanja, v okviru katerega bo imel upravljavec več pristojnosti in bo lahko po svoji oceni in v sodelovanju s socialnimi partnerji določena vprašanja uredil drugače.

* * *

Za poročevalca je bil določen predsednik komisije Jernej Verbič.

Sekretarka
Meta Štembal, l.r.

Predsednik
Jernej Verbič, l.r.