

Razburljiva pot z avtobusom

Slovenija že leta zamuja s posodobljeno porazdelitvijo opravljanja javne službe avtobusnih prevozov. Ministrstvo za infrastrukturo je leta podaljševalo star sistem opravljanja javne službe, razpis za podelitev koncesij kar ni in ni ugledal luči sveta.



Foto M. M.

Skladno z evropsko zakonodajo je imela država Slovenija čas do lanskega decembra, da podeli nove koncesije za linijske avtobusne prevoze, sicer nam je grozila celo kazen Evropske komisije. Razpis je bil nazadnje pripravljen, predvideval je drugačen izračun priznane cene za opravljen kilometer, pogoje za opravljanje koncesije, precej pa se je povečalo tudi število kilometrov, za katere se bo podelila koncesija.

Razpis je predvideval približno 20 odstotkov več avtobusnih povezav za uporabnike. Sindikat delavcev prometa in zvez Slovenije (SDPZ) je tudi v procesu oblikovanja kriterijev za podelitev koncesij sodeloval s konkretnimi predlogi, saj smo se zavzemali za to, da država od koncesionarjev (avtobusnih prevoznikov) poleg kriterijev kakovosti zahteva tudi dostojno in zakonito obravnavanje zaposlenih, tako voznikov kot drugih. Zavedali smo se, da bo po podelitvi koncesije prišlo do sprememb, ki bodo vplivale tudi na zaposlene v avtobusnih podjetjih.

Ko smo marca izvedeli, kdo je prejel koncesije za opravljanje javnih avtobusnih prevozov, je bilo napovedanih kar nekaj sprememb. V dvanajstih sklopih na področju Slovenije sta si koncesije razdelila zgolj dva prevoznika, Arriva in Nomago. Na določenih geografskih področjih naj bi prišlo do spremembe izvajalca, kar bi pomenilo tudi, da bi se najverjetneje morali tudi zaposleni prezaposeliti na drugega delodajalca. Sindikat je pri tem opozarjal na pomanjkanje delovne sile in na pravice zaposlenih ob prehodu na drugega delodajalca.

Pritožbe in nov začetek

Pa vendar, po vseh pričakovanjih je po podelitvi novih koncesij prišlo do pritožb oziro-

ma do zahtevkov za revizijo. Pri tem je bilo v septembru uspešno podjetje AP Murska Sobota, kar je ugotovilo že ministrstvo za infrastrukturo. Zahtevke za revizijo pa je, kot varuh javnega interesa, vložilo tudi Računsko sodišče RS, ki mu je Državna revizijska komisija za revizijo postopkov oddaje javnih naročil 28. 9. 2022 ugodila in v celoti razveljavila postopek za »Izbirno koncesionarjev za izvajanje gospodarske javne službe javni linijski prevoz potnikov na območju Republike Slovenije« (objava obvestila o koncesiji 3. 8. 2021 na portalu javnih naročil, pod št. objave JN005315/2021-U01, in 4. 8. 2021 v Dodatku k Uradnemu listu Evropske unije, pod št. objave 2021/S 149-398357).

» **Linije se bodo do nadaljnega torej izvajale v enakem obsegu in na enak način kot do sedaj.**

Kaj to pomeni? Pomeni, da smo zopet na začetku. Naloga ministrstva za infrastrukturo je, da izpelje pravilen in zakonit razpis, vse do tedaj pa sprememb na področju izvajanja javnega avtobusnega prevoza ne bo. Sprememb tako zaenkrat ne bo tudi za vse zaposlene v podjetjih, kjer smo kot sindikat aktivni. Linije se bodo do nadaljnega torej izvajale v enakem obsegu in na enak način kot do sedaj.

Težave ostajajo, sindikalne zahteve pa tudi

Ostajajo tudi težave zaposlenih, saj je voznikov že leta premalo, stanje pa se ne izboljšuje. V preteklem letu smo kot sindikat ve-

liko dosegli; v večini podjetij in na panožni ravni smo dosegli dvig plač, v naslednjem letu, po spremembi zakonodaje, bo začelo veljati tudi poglavje naše kolektivne pogodbe za cestni potniški promet, ki končno ureja delovni čas voznikov na način, da delavec ne bo imel več doplačilnih ur in da se bo delavcu končno v delovni čas vštevvalo tudi trideset minut dnevno za odmor med delom. Poleg tega smo letos dosegli tudi vključitev vseh zaposlenih voznikov v velikih avtobusnih podjetjih v sistem obveznega poklicnega pokojninskega zavarovanja, kar je bila velika zmaga in posledica vlaganja tožb zoper delodajalce v zadnjih nekaj letih. Gre za ogromne premike na področju pravic zaposlenih v avtobusnih podjetjih, kot jih ne pomnimo. Kljub temu pa moramo na žalost priznati, da nam je dogovorjene dvige osnovnih plač v veliki meri izničila velikanška rast življenjskih stroškov, ki je ni predvideval nihče. Visoka inflacija nas je pripeljala do točke, ko smo sindikati, kot predstavniki vseh zaposlenih, zopet zavezani k temu, da zahtevamo več denarja za zaposlene, ki že tako in tako že leta bežijo iz panoge avtobusnih prevozov.

In zahtevali bomo. Najprej višja nadomestila za naraščajoče stroške prehrane in prevoza (tu se je že marsikaj premaknilo); nato izplačilo poslovne uspešnosti, in kar je najnujnejše, uskladitev vseh plač, ne le voznikov, z visoko inflacijo. In, saj veste, kaj vedno napišem na koncu? Zahteve sindikata so slišane samo takrat, ko ima sindikat za sabo aktivno in številčno članstvo. Stojmo za našimi zahtevami skupaj.

Saška Kiara Kumer,
generalna sekretarka SDPZ