



# TABOROWIEC

GAZETA  
MIĘDZYKŁADOWEGO ZWIĄZKU ZAWODOWEGO  
REWIDENTÓW TABORU

NR 1/ marzec 2011

## SPOTKANIE ZE ZWIĄZKIEM PRACODAWCÓW KOLEJOWYCH W SPRAWIE PONADZAKŁADOWEGO UKŁADU ZBIOROWEGO PRACY

W dniu 28 lutego 2011r. w siedzibie Związku Pracodawców Kolejowych odbyło się spotkanie przedstawicieli ZPK z reprezentacjami związków zawodowych (będących sygnatariuszami Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy) w sprawie modyfikacji rozdziału XII PUZP („Uprawnienia do kolejowych świadczeń przewozowych”).

Strona pracodawcy przedstawiła propozycję przewoźników poddania modyfikacji przedmiotowego rozdziału XII w kierunku:

1. ograniczenia uprawnień do kolejowych świadczeń przewozowych do pracowników zatrudnionych w spółkach Grupy PKP i Przewozów Regionalnych, emerytów i rencistów kolejowych, pozostających na świadczeniach przedemerytalnych (dotychczasowe zapisy § 66 i § 67 pkt 1 ust. 1), 2) i 3))
2. obniżenia wysokości wykupywanej przez pracodawców ulgi dla powyższych grup do 80% i ograniczenie jej tylko do przejazdów kolejną klasą 2.

W rezultacie zaproponowanych modyfikacji PUZP uprawnienia do ulg przejazdowych utracą członkowie rodzin (dzieci i współmałżonkowie) pracowników spółek kolejowych zatrudnionych u pracodawców zrzeszonych w Związku Pracodawców Kolejowych (§67 pkt 1 ust. 4)).

Nastąpi jednocześnie obniżenie ulgi przejazdowej dla uprawnionych z wielkośći 99% (obecny § 69 pkt 1 ust. 1) do obecnej wysokości ulgi dla dzieci i współmałżonków – czyli 80%.

Pracodawcy zrzeszeni w Związku Pracodawców Kolejowych modyfikację motywują koniecznością obniżania pozapłacowych kosztów funkcjonowania swoich przedsiębiorstw.

Alternatywnie zaproponowano wypłacanie też niektórych świadczeń przez pracodawców, np. na dojazd do pracy, w formie pieniężnej.

Przedłożone propozycje zostaną rozpatrzone przez związki zawodowe – sygnatariuszy Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy – które przedstawią swoje stanowisko do połowy marca br. W połowie marca odbędzie się również kolejne posiedzenie zarządców spółek kolejowych zrzeszonych w ZPK z reprezentacjami związków zawodowych, na którym w dalszym ciągu będą procedowane zmiany w rozdziale XII Układu. Spotkania zmierzają do docelowej modyfikacji całości zapisów PUZP.

*Związek reprezentował: Przewodniczący Zarządu Krajowego MZZ RT Piotr Dubrownik.*

# CO NOWEGO W PRZEWOZACH REGIONALNYCH!



W dniu 02-03-2011r. odbyło się spotkanie z Zarządem Spółki „Przewozy Regionalne” w którym wzięli udział: Prezes Małgorzata Kuczewska-Łaska, Wiceprezes Robert Nowakowski oraz Dyrektor Biura Grzegorz Woźny wraz z Organizacjami Związkowymi. Nasz Związek reprezentowali: Przewodniczący Zarządu Krajowego Piotr Dubrownik, Wiceprzewodniczący Aleksander Łukaszyk oraz członek Zarządu Wojciech Pietraszuk. Na samym początku Pani Prezes serdecznie powitała wszystkich uczestników spotkania i przedstawiła obecną sytuację spółki „PR”: Zadłużenie Spółki Przewozy Regionalne na chwilę obecną wynosi około 600 mln zł, z tym że trzeba pamiętać iż z tej sumy, 360 mln. zł to dług który przyjęliśmy w spadku po PKP SA i cały czas rosną odsetki, które spółka stara się regularnie spłacać – mówi Pani Prezes Kuczewska-Łaska. Następnie został poruszony temat: które Urzędy Marszałkowskie nie podpisały jeszcze umów i nie złożyły zamówień na przewozy regionalne. To województwo: podlaskie, łódzkie, śląskie (informacja ta ważna na dzień 02-03 br.) dlatego będą cięcia połączeniowe na Śląsku i w województwie świętokrzyskim gdzie sytuacja jest naprawdę ciężka, a deficyt w 2010 roku był: 140 mln. zł. Natomiast w tym roku przewiduje się nawet 160 mln. zł. – mówi Pani Prezes Kuczewska-Łaska. Jeśli chodzi o podwyżkę wynagrodzeń dla pracowników PR to Pani Prezes proponuje Organizacją Związkowym aby się spotkać w drugiej połowie marca lub na początku kwietnia tuż po podpisaniu umów z tymi Urzędami Marszałkowskimi które jeszcze do tej pory tego nie zrobiły. (aby nie drażnić władz Urzędów Marszałkowskich żadaną podwyżką – to tak będzie najlepiej). Po wystąpieniu Pani Prezes przystąpiono do rokowań nad nowym Zakładowym Układem Zbiorowym Pracy dla pracowników Przewozów Regionalnych, który musi być gotowy i zatwierdzony do końca lipca br.

Następne spotkanie negocjacyjne zaplanowano na dzień: 22 i 23 marca 2011.

## **PR: Najpierw strategia, później leasing zwrotny taboru**

Przewozy Regionalne rozpiwały przetarg na opracowanie strategii spółki na lata 2011-2031 w zakresie zarządzania zasobami taboru kolejowego oraz aktywów związanych z jego utrzymaniem i eksploatacją. Posłuży ona w celu podjęcia decyzji w sprawie leasingu zwrotnego pojazdów kolejowych, którymi dysponuje przewoźnik.

W skład zamówienia wchodzi także analiza finansowa oraz plan i harmonogram wdrożenia wspomnianej strategii. Całość ma zostać wykonana w okresie 6 miesięcy od dnia zawarcia umowy. Oferty można składać do 17 marca. Kryterium ich oceny będzie cena - 64 proc. i metodologia - 36 proc.

Bez opracowania tej strategii, Przewozy Regionalne nie będą mogły zrealizować swoich planów związanych z leasingiem zwrotnym taboru. - Leasing zwrotny będzie możliwy wyłącznie odnośnie jednostek, które są w stanie technicznym umożliwiającym funkcjonowanie przez kolejne 10 lat - podkreśla Małgorzata Kuczewska-Łaska, prezes Przewozów Regionalnych.

## Sport

XIV Mistrzostwa Polski Kolarzy w Halowej piłce nożnej w kategorii OLD BOY odbyły się w dniach 10 -13 marca 2011 r. w Wągrowcu (woj. wielkopolskie) W turnieju wystartowały reprezentacje 12 Zakładów, które w drodze losowania trafiły do poszczególnych grup.

Po rozegraniu meczów eliminacyjnych drużyny rozegrały mecze o miejsca i mecz finałowy.

Oto kolejność miejsc:

I - miejsce Zakład IZ Zielona Góra

II - miejsce Zakład PR Poznań

III - miejsce Zakład CT Poznań ,

IV - miejsce Zakład IZ Szczecin ,

V - miejsce Zakład IZ Opole ,

VI - miejsce Zakład CT Skarżysko,

VII - miejsce Zakład PR Bydgoszcz ,

VIII - miejsce Zakład IZ Olsztyn.

Turniej ten cieszy się wielkim powodzeniem zarówno tych pracowników, którzy jeszcze czynnie uprawiają sport jak i u tych którzy im kibicują.

Poniżej zamieszczamy zdjęcie aktualnego Wicemistrza Polski Kolejarzy w kategorii OLD BOY 2011 kierowanego przez naszego związkowego kolegę A. Łukaszyka wiceprzewodniczącego Zarządu Krajowego, który ma w tej dyscyplinie wiele sukcesów w kategorii OLD BOY oraz OPEN.

W drużynie grają nasi związkowi koledzy m.in.: kol. A. Lokś (rewident PRS Leszno), kol. Bogdan Trzyciński (elektromonter PRS Poznań 2), którzy są reprezentantami Polski Kolejarzy i grają w turniejach Międzynarodowych)



*Rząd górny od lewej stoją:* J. Kotwica – organizator turnieju, P. Zaręba, W. Grad, W. Hałas, K. Teclaw, P. Stępień, A. Łukaszyk – kierownik i trener drużyny.

*Rząd dolny od lewej:* K. Lehman, B. Trzyciński, D. Banachowicz, R. Kluczyk, A. Lokś – kapitan drużyny.

# **JANUSZ MALINOWSKI**

## **prezesem PKP INTECITY**

**W dniu 23 marca 2011r. Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy PKP Intercity powołało Janusza Malinowskiego na stanowisko prezesa spółki - poinformował w środę rzecznik prasowy Grupy PKP Łukasz Kurpiewski. Stanowisko członka zarządu ds. eksploatacyjnych spółki ma objąć Tadeusz Matyla.**

Poprzedni prezes spółki Grzegorz Mędrza zrezygnował pod koniec stycznia. Oficjalnym powodem jego odejścia były względy osobiste. Od początku lutego obowiązki prezesa pełniła dyrektor finansowy PKP Intercity Lucyna Krawczyk.

Janusz Malinowski przed objęciem funkcji prezesa był członkiem zarządu PKP Intercity. Został powołany do zarządu w lutym 2011 r. Wcześniej był wicedyrektorem Biura Strategii PKP SA. Jest absolwentem Politechniki Radomskiej i Warszawskiej.

Zadaniem nowego zarządu PKP Intercity ma być poprawa reputacji spółki i rozwiązanie jej problemów z taborem - zapowiadał w styczniu wiceminister infrastruktury odpowiedzialny za kolej Andrzej Massel.

Prywatyzacja PKP Intercity odbędzie się nie wcześniej niż w przyszłym roku.

PKP Intercity to trzeci pod względem liczby pasażerów kolejowy przewoźnik w Polsce.

Według danych Ministerstwa Infrastruktury, PKP Intercity jest jedną z trzech spółek Grupy PKP (obok PKP Polskie Linie Kolejowe i PKP Informatyka), która w 2010 r. poniosła stratę netto.

## **PAKIET GWARANCJI PRACOWNICZYCH**

### **SUCHE FAKTY**



***„Porozumienie zawartego w dniu 17 lipca 2008 r. pomiędzy Ministrem Infrastruktury a Ponadzakładowymi Organizacjami związkowymi działającymi w Spółkach Grupy PKP w sprawie zmian własnościowych”***

#### **§ 1**

Zawarcie umów społecznych, dotyczących zakresu gwarancji pracowniczych, jest warunkiem koniecznym, poprzedzającym dokonanie zmian własnościowych, wynikających z realizacji rządowej Strategii dla transportu kolejowego do 2013 roku.

#### **§ 2**

Minister Infrastruktury gwarantuje, że przed dokonaniem zmian własnościowych w Spółkach Grupy PKP, podjęte zostaną negocjacje mające doprowadzić do zawarcia umów społecznych, o których mowa w § 1. Negocjacje te będą prowadzone przez zarządy spółek z zastrzeżeniem, że zawarta umowa społeczna będzie wiążącą dla przyszłych właścicieli.

#### **§3**

Niespełnienie deklaracji dotyczącej zawarcia umów społecznych, o których mowa w §2, zwalnia stronę związkową ze stosowania procedury przewidzianej w § 8 jednolitego Porozumienia z dnia 17 kwietnia 2003 r. w sprawie Wzajemnych zobowiązań Stron Ponadzakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników zatrudnionych przez Pracodawców Zrzeszonych w Związku

Pracodawców Kolejowych i może spowodować wszczęcie działań, o których mowa w Rozdziale 4 ustawy z dnia 23 maja 1991 r. o rozwiązywaniu sporów zbiorowych (Dz.U. Nr 55,poz.236, z póź. zm.)

§4

Porozumienie obowiązuje od dnia podpisania.

*/-/ podpisy strony związkowej*

**Minister Infrastruktury**

**Z upoważnienia  
Juliusz Engelhardt**



Warszawa 16.02.2011 r.

**Oświadczenie  
strony pracowniczej Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa**

Zwołane na dzień 16.02.2010 r. posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa w sprawie kluczowych i zapalnych spraw Polskich Kolei, ze względu na brak właściwej reprezentacji strony rządowej, nie jest władne do podejmowania jakichkolwiek wiążących ustaleń.

Przedstawione problemy, zgodnie z porządkiem obrad, nie mają możliwości rozstrzygnięcia w duchu dialogu społecznego, natomiast stanowiska, wypowiedziane głównie przez stronę pracodawców, mają charakter konfrontacyjny. Takie procesowanie pracy Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa jest niezgodne z podstawowymi zasadami dialogu społecznego.

Do wiadomości:

Waldemar Pawlak wicepremier Rządu RP, przewodniczący Komisji Trójstronnej ds. społeczno-gospodarczych

*/-/ podpisy strony związkowej*



Warszawa 02.03.2011

**Do  
Maria Wasiak  
p.o. Prezesa PKP S.A.**

Kolejowe związki zawodowe informują, że warunkiem prywatyzacji PNI (Przedsiębiorstwa Napraw Infrastruktury) jest uzgodnienie paktu gwarancji pracowniczych w wersji przedstawionej przez związki zawodowe z dnia 08.02.2010 r. i wpisanie go jako integralnej części umowy prywatyzacyjnej.

Podjęcie działań zmierzających do prywatyzacji tej spółki bez spełnienia powyższego warunku oznaczać będzie podjęcie przez Kolejowe Związki zawodowe strajku Generalnego na całej sieci PKP.

W związku z decyzją rządu z dnia 01.03.2011 w sprawie sprzedaży większościowych udziałów w Spółce PKP CARGO kolejowe związki zawodowe informują, że nie ma zgody społecznej na taką formę prywatyzacji. Kontynuacja działań właścicielskich w sprawie takiej prywatyzacji Spółki PKP CARGO będzie skutkowałą ogłoszeniem strajku na całej sieci PKP.

Żądamy wycofania się z planów sprzedaży większościowych udziałów Spółki PKP CARGO w nieprzekraczalnym terminie do 16.03.2011.

*/-/ podpisy strony związkowej*

Warszawa, dnia 15.03.2011 r.

***Stanowisko Związków zawodowych działających w Spółce PKP CARGO S.A.  
podjęte z związku z decyzją Ministra Infrastruktury w sprawie prywatyzacji  
Spółki PKP CARGO S.A. przez inwestora strategicznego***

Związki Zawodowe działające w spółce PKP CARGO S.A. kategorycznie sprzeciwiają się podjętemu procesowi prywatyzacji Spółki PKP CARGO S.A. przez inwestora strategicznego. Uważamy, że taka forma prywatyzacji lansowana przez Ministra Infrastruktury z uwagi na chęć pozyskania środków na spłatę zadłużenia PKP S.A. jest szkodliwa dla Spółki, jej pracowników i Skarbu Państwa.

Związki zawodowe działające w PKP CARGO S.A. stoją na stanowisku, że ewentualna prywatyzacja musi zapewnić środki rozwojowe dla Spółki, dawać gwarancje jej funkcjonowania na konkurencyjnym rynku i być należycie przygotowana przede wszystkim przez stworzenie trwałych i konkurencyjnych w stosunkach do transportu drogowego kosztów dostępu do infrastruktury. Główną wartością Spółki PKP CARGO S.A. jest rynek przewozów towarowych, dlatego próby sprzedaży tej spółki bez odpowiednich regulacji w tej sferze jest działaniem niezwykle szkodliwym porównywalnym z sabotażem.

Fakt zwołania spotkania w sprawie negocjacji Paktu gwarancji pracowniczych w PKP CARGO S.A. – w przeddzień posiedzenia zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa, na którym na wniosek strony społecznej ma być przyjęte ustalenie, że pakty gwarancji pracowniczych będą stanowiły integralną część umów prywatyzacyjnych - uważamy za pozorowanie dialogu społecznego a nie merytoryczny i rzeczywisty dialog ze stroną społeczną.

Dlatego Związki Zawodowe działające w PKP CARGO S.A. informują, że negocjacje paktu gwarancji pracowniczych podejmą po dokonaniu ww. ustaleń Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

*/-/ podpisy strony związkowej*

**STANOWISKO**

***związków zawodowych reprezentowanych w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa w związku z fiaskiem dialogu społecznego podczas wielogodzinnego posiedzenia Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa w dniach 16 i 17 marca 2011 r.***

Strona społeczna domagała się, by w związku z prowadzonym procesem prywatyzacji spółek Grupy PKP, między zarządami spółek i partnerami społecznymi przeprowadzić negocjacje i zawrzeć pakty gwarancji pracowniczych, oddzielnie dla pracowników każdej z prywatyzowanych spółek, które stanowią część zobowiązań finansowo-prawnych udostępnianych inwestorom w ramach tzw. *due dilligence* prywatyzowanej spółki. Jedyne wyjątek miał dotyczyć będącej w toku prywatyzacji spółki Przedsiębiorstwo Napraw Infrastruktury, w sprawie której 1 kwietnia br. zorganizowane byłoby specjalne posiedzenie Zespołu Trójstronnego ds. Kolejnictwa.

W związku z tym, że strona rządowa nie zgodziła się na zawarcie porozumienia z klauzulą zabezpieczającą realizację postanowienia o paktach gwarancji pracowniczych, w postaci uznania prawa do strajku w przypadku zerwania porozumienia, związki zawodowe uruchamiają referendum strajkowe w zakładach spółek planowanych do prywatyzacji.

*/-/ podpisy strony związkowej*

Warszawa, dnia 17.03.2011

## USTALENIE

### **związków zawodowych reprezentowanych w Zespole Trójstronnym ds. Kolejnictwa w sprawie przeprowadzenia referendum strajkowego**

Związki zawodowe ustalają, że w dniach 22.03-20.04.2011 r. w poszczególnych zakładach spółek PNI, PKP Cargo, PKP Intercity zostanie przeprowadzone referendum strajkowe.

Ustala się następujące pytanie referendalne:

#### **Czy jesteś za podjęciem akcji strajkowej w przypadku kontynuacji procesu prywatyzacji spółek kolejowych bez gwarancji zawarcia pakietów socjalnych?**

Zobowiązuje się poszczególne organizacje zakładowe do stworzenia wspólnych komitetów referendalnych celem przeprowadzenia referendum.

Protokoły z przeprowadzonego referendum należy sporządzić w trzech egzemplarzach i przesłać w terminie do 22.04.2011 r., po jednym do:

- Sekcji Krajowej Kolejarzy NSZZ "Solidarność", ul. Targowa 74, 03-734 Warszawa fax. 22 4733841
- Federacji Związków Zawodowych Pracowników PKP, ul. Jaracza 2, 00-378 Warszawa fax. 22 6229830
- Konfederacji Kolejowych Związków Zawodowych, ul. Grójecka 17, 02-021 Warszawa fax. 22 4742616

***/-/ podpisy strony związkowej***

Kolejowe Związki Zawodowe niezmiennie stoją na stanowisku, że Pakty muszą być negocjowane i zawarte przed zmianami własnościowymi w spółkach; muszą stanowić integralną część umów prywatyzacyjnych, a decyzja Ministra Infrastruktury o finalnym zbyciu danej spółki musi być uzależniona od satysfakcjonującej pracowników i ich reprezentacji treści Pak-  
tów.

Najbardziej paląca sytuacja występuje w Przedsiębiorstwie Napraw Infrastruktury, które pomimo nie zawarcia przez Zarząd PKP S.A. ze związkami zawodowymi Paktu Gwarancji Socjalnych na okoliczność prywatyzacji, jest już na końcowym etapie procesu prywatyzacyjnego wyłonienia potencjalnych inwestorów.

Dlatego też każdy z nas musi odpowiedzieć sobie na pytanie:

#### **Czy jesteś za podjęciem akcji strajkowej w przypadku kontynuacji procesu prywatyzacji spółek kolejowych bez gwarancji zawarcia pakietów socjalnych?**

a odpowiedzi udzielić podczas przeprowadzanego referendum.

# PKP CARGO

## w telegraficznym skrócie



PKP Cargo S.A. weszła w rok 2011 r. w nowych strukturach organizacyjnych tj. w miejsce dotychczasowych 16 zakładów powstało 10 wielkoobszarowych.

Zdaniem Centrali PKP CARGO S.A. umożliwi to lepsze zarządzanie Spółką a więc obniżenie kosztów własnych.

Naszym zdaniem są to kolejne działania zmierzające do zmniejszenia zatrudnienia o około 1,5 tys. osób a w efekcie przygotowania Spółki do planowanej na ten rok prywatyzacji.



Po prawie rocznych negocjacjach, trwających od kwietnia 2010 r. i po trzech latach bez podwyżki wynagrodzeń systemowych w dniu 28 lutego br. doszło do zawarcia **„Porozumienia pomiędzy Zarządem PKP CARGO S. A. a związkami zawodowymi będącymi stronami Zakładowego Układu Zbiorowego Pracy dla Pracowników Zatrudnionych przez Zakłady Pracy PKP CARGO S.A. w sprawie polityki płacowej PKP CARGO S.A. w 2011 r.”**

Reasumując:

1. Podwyżka wynagrodzeń zostanie wdrożona z dniem 1 kwietnia 2011 r. w wysokości średnio 236 zł ogółem na jednego zatrudnionego w przeliczeniu na pełne etaty, wg. zatrudnienia na dzień 01.04.2011 r.. Podwyżka wynagrodzenia zasadniczego dla pracowników wynagradzanych w oparciu o ZUZP wyniesie średnio 130 zł, natomiast pozostała kwota 106 zł zostanie przeznaczona na wzrost składników pochodnych od wynagrodzenia zasadniczego, które zostaną zabezpieczone na szczeblu Spółki.
2. Za kolejne kwartały 2011 roku będzie uruchamiana premia uznaniowa kwartalna w wysokości przeciętnie 125 zł brutto na jednego zatrudnionego w przeliczeniu na pełne etaty, wg. stanu na pierwszy dzień m-ca następującego po kwartale, za który premia przysługuje. Będzie to dodatkowa premia uznaniowa, niezależna od premii regulaminowej wypłacanej na podstawie „Zakładowych Regulaminów Premiowania” pracownikom wynagradzanych na podstawie ZUZP. Warunkiem wypłacania tej premii będzie uzyskanie dodatniego wyniku na sprzedaży w układzie narastającym od początku roku oraz brak nieprzewidzianych w chwili podpisania Porozumienia okoliczności mających negatywny, decydujący wpływ na sytuację finansową Spółki.
3. Szczegółowy podział środków przeznaczonych na systemowy wzrost wynagrodzeń dokonają pracodawcy w porozumieniu z zakładowymi organizacjami związkowymi.
4. Dokonując podziału środków przeznaczonych na podwyżkę wynagrodzeń pracodawcy winni dążyć do niwelowania znaczących dysproporcji płacowych na tych samych stanowiskach pracy.

Ponadto Zarząd PKP CARGO S.A. zaproponował rozszerzenie „Tabeli punktowej stawek wynagrodzenia zasadniczego” stanowiącej załącznik nr 2 do ZUZP o kolejne 5 szczebli, w celu umożliwienia uwzględnienia w akcji awansowej również tych pracowników, którzy przy obecnym kształcie tabeli mają przyznane maksymalne wynagrodzenie i mimo, iż na to zasługują nie mogą być objęci systemową podwyżką wynagrodzenia zasadniczego.

Na wniosek strony związkowej zlikwidowano pierwsze pięć szczebli (ok. 200 pracowników w nich zaszeregowanych przemianowano na wyższe na koszt spółki PKP CARGO S.A.) i jednocześnie rozszerzono o pięć w górę, a więc ilość szczebli tj. 25 w każdej grupie została zachowana.

Zawarto również **„Porozumienie w sprawie przyznania jednorazowego świadczenia alokacyjnego”** pracownikom, którzy przyjmą ofertę zmiany miejsca wykonywania pracy,



skutkującą pogorszeniem obecnych warunków zatrudnienia i spełnią łącznie następujące warunki:

- a) Przyjmą ofertą pracy w innym Zakładzie Spółki lub w PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o. - na stanowisku związanym z obsługą bocznic – i zawrą stosowne porozumienie z obecnym i nowym pracodawcą w przedmiocie rozwiązania stosunku pracy na zasadzie porozumienia stron i podjęcia pracy u nowego pracodawcy;
- b) Zawrą umowę o pracę z nowym pracodawcą na czas nieokreślony lub czas określony nie krótszy niż trzy lata, w pełnym wymiarze czasu pracy,
- c) Złożą pisemne zobowiązanie zwrotu świadczenia w kwocie proporcjonalnej do okresu zatrudnienia w przypadku rozwiązania umowy o pracę z własnej inicjatywy lub jej rozwiązania przez pracodawcę w trybie natychmiastowym z winy pracownika na podstawie art. 52 Kodeksu pracy przed upływem trzech lat pracy u nowego pracodawcy,
- d) Czas dojazdu pracownika z dotychczasowego miejsca zamieszkania do nowego miejsca wykonywania pracy będzie wynosił co najmniej trzy godziny w jedną stronę.

Wysokość świadczenia alokacyjnego wynosić będzie 10 000 zł netto i będzie wypłacane przez pracodawców przyjmujących pracowników w dacie wypłaty pierwszego wynagrodzenia u nowego pracodawcy, za wyjątkiem zatrudnienia w Spółce PKP CARGO SERVICE Sp. z o.o., gdzie wypłaty dodatku alokacyjnego dokona dotychczasowy pracodawca.

Świadczenie alokacyjne nie będzie przysługiwało pracownikom w przypadku zmiany miejsca wykonywania pracy w wyniku dostosowania przez pracodawców struktur zatrudnienia do potrzeb wynikających z realizowanych zadań w obrębie Zakładu Spółki oraz w przypadku świadczenia pracy u innego pracodawcy w okresie urlopu bezpłatnego udzielonego przez dotychczasowy Zakład Spółki w oparciu o postanowienia art. 174.1 Kodeksu pracy



W dniu 4 marca 2011 r. w Katowicach doszło do kolejnego spotkania przedstawicieli MZZ Rewidentów Taboru z przedstawiciela Centrali PKP CARGO S.A. w sprawie realizacji „Programu naprawczego w zakresie wdrożenia procedur odejścia od badania technicznego pociągów na przybyciu”. MZZ Rewidentów Taboru reprezentowali :Piotr Dubrownik . Janusz Miśtał , Mirosław Brzeźniak oraz Jerzy Lewaszow .

Odejście od oględzin technicznych pociągów na przybyciu jest wdrażane przez PKP CARGO S.A. od 2008 r., początkowo wyznaczono tylko niektóre pociągi realizujące przewozy cało pociągowe pomiędzy kopalnią a konkretną bocznicą.

W roku 2010 w ramach w/w programu wyznaczono cztery etapy:

- I etap – wdrożenie min. 3 stacji/posterunków na każdym zakładzie do 31 maja 2010,
- II etap – wdrożenie 50% stacji/posterunków na każdym zakładzie do 30 czerwca 2010,
- III etap – wdrożenie 75% stacji/posterunków na każdym zakładzie do 31 sierpnia 2010,
- IV etap – wdrożenie pozostałych stacji/posterunków na każdym zakładzie do 30 listopada 2010,

które miały doprowadzić do całkowitego zaprzestania oględzin technicznych na przybyciu. W związku z licznymi zastrzeżeniami naszych kolegów, że takie postępowanie może przyczynić się do zagrożenia bezpieczeństwa ruchu kolejowego oraz likwidacji wielu stanowisk pracy rewidentów, wystąpiliśmy z zapytaniem do UTK o zbadanie zgodności decyzji PKP CARGO S.A z polskim prawem oraz przepisami i instrukcjami obowiązującymi na PKP. Jednocześnie wystąpiliśmy do PKP CARGO S.A. o pilne spotkanie w powyższej sprawie. Spotkanie odbyło się w maju 2010 r., przedstawiliśmy na nim swoje zastrzeżenia, które obiecano uwzględnić w dalszym wdrażaniu programu naprawczego. Część zgłoszonych zastrzeżeń została uwzględniona w piśmie CETW7 6214-29/2010 z dnia 27 sierpnia 2010 r. skierowanym na Zakłady Spółki do realizacji, co zdecydowanie zapobiegło pełnej realizacji dalszych etapów odejścia od oględzin technicznych.

Po licznych monitach, 10 września 2010 r. otrzymaliśmy odpowiedź z UTK, że obowiązują nadal prawomocne zapisy „Instrukcji dla rewidenta” Cw-2, w tym w kwestii dokonywania oględzin technicznych, zatwierdzone decyzją Prezesa UTK z dnia 22 czerwca 2009 r. Stanowisko UTK oraz żądanie spotkanie w powyższej sprawie przesłaliśmy do Prezesa PKP CARGO S.A. Wojciecha Balczuna, z powiadomieniem Podsekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury, Prezesa UTK i przewodniczącego KKZZ. Po długim oczekiwaniu na odpowiedź, ponaglaną monitami, jak wspomniano już na wstępie do spotkania doszło w dniu 4 marca 2010 r..  
Notatka ze spotkania w załączeniu.

## NOTATKA

z konsultacji przeprowadzonych w dniu 04.03.2011 pomiędzy PKP CARGO S.A. a Międzyzakładowym Związkiem Zawodowym Rewidentów Taboru w sprawie realizacji „Programu naprawczego w zakresie wdrożenia procedur odejścia od badania technicznego pociągów na przybyciu”.

Po przedstawieniu uczestników spotkania (lista obecności w załączeniu) rozpoczęto rozmowy, których głównym tematem były procedury odejścia od badania technicznego pociągów na przybyciu.

Strona związkowa zwróciła uwagę na fakt niezgodności Decyzji Członka Zarządu ds. Eksploatacyjnych dotyczących wdrażania poszczególnych etapów procedury odejścia z opinią Urzędu Transportu Kolejowego przedstawioną w piśmie TTN-501-85a/MB/10 z dnia 14 września 2010 r.

Przedstawiciele Centrali PKP CARGO S.A. poinformowali stronę związkową o fakcie zatwierdzenia zmiany nr 3 dotyczącej ustępu nr 2 w § 12 „Instrukcji dla rewidenta taboru Cw-2 (MW-28)” decyzją UTK nr TTN-501-81/05/06/10/11 z dnia 16 lutego 2011 r.

W toku dalszej dyskusji strona związkowa zwróciła uwagę na fakt niezrealizowania postanowień pisma nr CETW7-6214-29/2010 z dnia 27 sierpnia 2010 r. przez niektóre zakłady Spółki.

Pismo to wskazywało przypadki, kiedy badanie techniczne pociągów na przybyciu powinno być zachowane.

Przedstawiciele MZZRT wskazali również na istniejące problemy w zakresie:

- wykonywania prób hamulca w miejscach zlokalizowanych w znacznej odległości od posterunków rewizji technicznej: zwrócono uwagę na kwestie rozliczeń finansowych poleceń wyjazdów służbowych rewidentów taboru i związaną z tym koniecznością umożliwienia pobierania zaliczek na poczet wydatków związanych z delegacjami służbowymi,
- niedoboru na niektórych posterunkach lamp rewidentenckich,
- umocowania w strukturze zakładów rewidentów – weryfikatorów jakości.

Wnioski:

- uczestnicy spotkania zgodnie stwierdzili, że nie stwierdza się dalszych niezgodności decyzji wdrażających procedurę odejścia od badania technicznego pociągów na przybyciu z obowiązującymi przepisami prawa.
- CETW przygotowuje regulację przypominającą postanowienia pisma CETW7-6214-29/2010 z dnia 27 sierpnia 2010 r. określającą przypadki konieczne utrzymania oględzin technicznych na przybyciu.
- CETW odwoła się do Dyrektorów CT o doposażenie rewidentów w niezbędne narzędzia pracy (ze szczególnym wskazaniem braków lamp rewidentenckich).
- Umocowanie rewidentów – weryfikatorów jakości w strukturach zakładów jako stanowiska robotniczego w sekcjach zostało zaopiniowane pozytywnie przez CET w formie uzgodnienia nowego ramowego regulaminu organizacyjnego zakładów Spółki.
- CET na wniosek MZZRT będzie organizował co kwartalne spotkania w celu omówienia najpilniejszych problemów eksploatacyjnych zgłaszanych przez stronę związkową.

**Wydanie przygotował:**

**Piotr Dubrownik, Janusz Miśtał i Aleksander Łukaszyk**