



Budnik

ISSN 1408-7405

27

november 2000



GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



IZ TE ŠTEVILKE





Iz urednikove beležke

DODATEK ZA VOŽNJO VLAKOV ICS

Informacija, ki je med številnimi zaposlenimi povzročila vznemirjenje, med sindikati pa tudi nekaj vročih razprav, da bi za osebje na vlakih ICS vpeljali dodatno delovno mesto, je imela nekaj posledic. Seveda je imela ideja uprave SŽ, da bi tudi s takšno stimulacijo prispevali h graditvi »imidža« tega vlaka dober namen, saj je izhajala iz spoznanja, da za dober start in trajno kvaliteto uslugo ni dovolj, če je vlak nov in se zna nagibati v lokih. Vendar pa bi prvoten predlog, da se to zagotovi z novim delovnim mestom, kar bi pomenilo tudi nov količnik oziroma višji plačilni razred delavca, povzročil kar nekaj težav, predvsem pri uvajanju novih delavcev na tem delovnem mestu, redne mesečne težave pa pri obračunu plač, ko bi zaposlenim, ki sicer imajo opravljen izpit za vozila ICS, niso pa v turnusu, morali za vsako vožnjo izdajati začasne sklepe. Da do tega ne bi prihajalo, so strokovne službe pripravile nov način motivacije, in sicer v obliki dodatka za osebje ICS, ko le to, delo na ICS tudi opravlja.

Dejstvo je, da so se razprave med osebje vnele, pripisati pa jih je treba predvsem netočnim informacijam, tako o načinu kot o višini stimulacije, ki so se pričele širiti po terenu prej, kot je do dogovorov med sindikati in upravo sploh prišlo. Poudariti je treba, da se ne zgodi prav pogosto, da bi uprava ugotovila primernost stimulacije (mi tega predloga še nismo doživeli) in je to že iz tega vidika pozitivno, saj smo do sedaj imeli za vsakršne predloge (npr. nadzorikov lokomotiv), zelo velike težave pri dokazovanju potrebnosti stimulacije. Trditi, da je taka rešitev za vse osebje vleke, ki dela v izvršilni službi dobra, ta trenutek ni mogoče, priznati pa je treba, da stanje, ki na tem področju vlada, ohranja vsaj neko minimalno ravnotežje, ki bi bilo lahko z neprehtnimi rešitvami porušeno. Na terenu je predlogov rešitev o različnem vrednotenju našega dela veliko. Največkrat so omenjeni dodatki na število opravljenih iz-

pitov, za poznavanje prog, za število prevoženih kilometrov, samčno zasedbo, vožnjo posameznih vlečnih vozil ali motornikov, itd. Pogledi in ocene nekaterih, ki na zadevo gledajo izključno iz zornega kota lastnega turnusa ali lastnega položaja, kljub dobronamernosti velikokrat ne vzdržijo. Pri vseh teh predlogih je treba upoštevati posebnosti posameznih vlečnih področij, ki se zelo razlikujejo. Neprimerno do drugih bi bilo uveljaviti rešitev, ki bi bila na primer

sprejemljiva samo za nekaj delovnih enot.

Tema, ki sem jo v tem članku odprl, je kompleksna in zahteva v primeru sprememb pretehtane odločitve. Čas bo pokazal, kako se bo v tej »temi« umestil in uveljavil novi dodatek za vožnjo vlakov ICS. Upamo lahko, da rešitev, ki je bila v zvezi s tem dodatkom sprejeta, ne bo služila nekomu za cilj, da podžge medkolegialno in medsindikalno nestrpnost. Na te »limanice« ne bi smeli pasti.

SPREMEMBA KPDŽP, KI SE DOTIKA IZRABE ODMORA MED DELOM

V sredini oktobra je bil sprejet dogovor, ki prinaša določene spremembe izrabe odmora med delovnim časom. Delodajalec se je v tem dogovoru zavezal, da bo predlagal spremembe KPDŽP, tako da se izraba odmora med delovnim časom lahko določi tudi v dveh delih, pri čemer en del ne sme biti krajši od 30 minut.

Opređeljeno je, da se odmor med delom lahko določi in izrabi na naslednje načine:

- **praviloma** se odmor izrabi v enkratnem trajanju, če to dopušča tehnološki proces dela, vendar ne prej kot dve uri po pričetku izmene oziroma dve uri pred koncem trajanja izmene,
- če tehnološki proces dela ne omogoča izrabe odmora v enkratnem trajanju, se odmor lahko izrabi v dveh delih s tem, da se en del odmora izrabi v prvi polovici delovnega časa, drugi del odmora pa v drugi polovici delovnega časa, vendar ne prej kot dve uri po pričetku izmene oziroma dve uri pred koncem trajanja izmene.

Šteje se, da delavec ni mogel izrabiti odmora med delom, če ga zaradi tehnološkega procesa dela ni izrabil v skladu z načini določenimi v prejšnjem odstavku.

Delavcu, ki mu zaradi upravičenih razlogov, naštetih v predhodnih členih, ni uspelo izrabiti predvidenega odmora med delom, se neizrabljeni odmor dnevno evidentira in mesečno seštevata ter upošteva v mesečnem fondu ur. Izravnava fonda ur se opravi v skladu s 109. členom KPDŽP.

Če izravnava fonda ur ni mogoča v skladu s 109. členom KPDŽP, se dejanski čas neizrabljenega odmora obračuna v okviru posebne urne postavke, ki ima značaj dodatka v smislu 200. člena KPDŽP. Dodatek se obračuna v 140 odstotkov višini urne postavke.

Obračun bo potekal tako, da se bodo vnašale evidenčne ure na novi VP-D9.

Delavec predloži neposrednemu vodji izpolnjeni obrazec, iz katerega je razviden vzrok nezmožnosti izrabe odmora.

Neposredni vodja s svojim podpisom jamči, da odmora dejansko ni bilo mogoče izrabiti, neposredni vodja dostavi izpolnjene obrazce v pregled, potrditev in obračun pristojni sekciji, skupaj z mesečnim obračunom delovnega časa.



S SEJE TEHNIČNE IN PROMETNE KOMISIJE

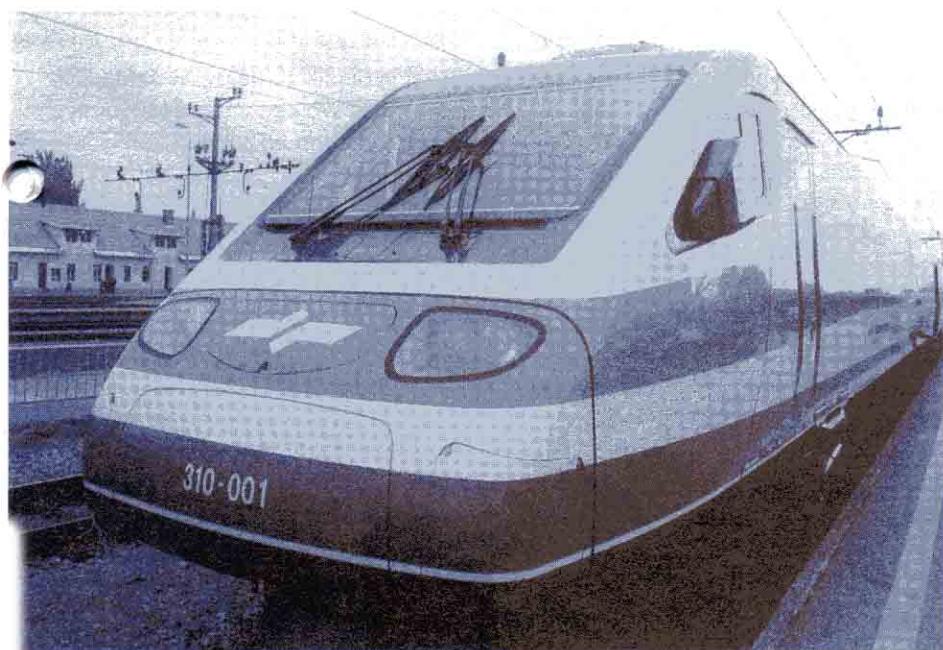
Na skupnem sestanku so se 14. novembra zbrali člani tehnične in prometne komisije, ki so imeli na dnevnem redu številne probleme iz obeh področij svojega delovanja. Zaradi sprememb, v smislu vodenja na-

tur. Ocena je bila, da je teh pomanjkljivosti preveč, za tako renomirana proizvajalca, kot sta nemški Siemens in italijanski Fiat. Zbrane pripombe je komisija evidentirala ter jih z zahtevo, da se čim prej odpravijo,

poslala v reševanje strokovnim službam. Člani obeh komisij so na podlagi izkušenj nakupa prej omenjenih motorikov oblikovali zahteve, ki naj se upoštevajo pri razpisnih pogojih za nabavo novih dvosistemskih lokomotiv.

Točka dnevnega reda, ki se je nanašala na pregled realizacije zahtev tehnične komisije v predhodnem obdobju, ni bila realizirana, ker se vabljeni predstavnik službe za vleko (Brežan) seje ni udeležil. Ker svoje neudeležbe ni najavil ali poslal zamenjavo, meče to slabo luč na to službo, od katere se pričakuje, da se bo po opravljeni reorganizaciji aktivneje lotila razreševanja te problematike.

Komisija je obravnavala še različno problematiko, ki so jo izpostavili posamezniki iz svojih matičnih okolij. Obravnavana je bila tako problematika kompatibilnosti delovanja UKV in RDZ naprav na postaji Koper, mazanja kolesnih vencev lokomotiv 363, problematika uporabe DMV 71,1 na stranskih progah, itd.



šega sindikata, ko sta bila dosedanja predsednika komisij, Drago Torej in Zlatko Ratej, izvoljena za predsednika in podpredsednika sindikata, je bilo treba predlagati nove kandidate za vodenje teh komisij. Na sestanku je bilo sklenjeno, da se glavnemu odboru predlaga Borisa Doblekarja za predsednika tehnične komisije in Milana Rebiča ter Franca Ivnika kot kandidata za vodenje prometne komisije. Glavni odbor bo s strani območnih odborov še zbiral predloge za omenjena mesta, nato bo na prvi seji imenoval nove predsednike komisij.

V nadaljevanju so se člani opredeljevali do problematike uvajanja novih voznih sredstev. Bojan Cene za Siemensove motorike 312, in Maksimiljan Rakovnik, za ICS vlake pendolino, sta zbrala pripombe številnih tehničnih pomanjkljivosti teh garni-



Vozila so sicer nova, toda pomanjkljivosti je več kot bi jih smeli pričakovati.

**Budnik**

**SINDIKAT STROJEVODIJ SLOVENIJE
SINDIKAT ŽELEZNIČARJEV SLOVENIJE
SINDIKAT ŽELEZNIŠKEGA TRANSPORTA SLOVENIJE
SAMOSTOJNI SINDIKAT PROG OVZDRŽEVALNE DEJAVNOSTI SLOVENIJE
SINDIKAT VOZOVNIH PREGLEDNIKOV SLOVENIJE**

Datum: 15.11.2000

OBVESTILO ČLANSTVU

Na terenu je s strani predstavnikov vodstva sindikata vlakovnih odpravnikov Slovenije (SVOS) in Sindikata delavcev železniške dejavnosti Slovenije (SDŽDS) in njihovih takojimenovanih »pravnih svetovalcev« zaslediti zavajanje svojega in našega članstva češ, da sta Pravilnik o notranji organizaciji SŽ, d.d., in Pravilnik o sistemizaciji delovnih mest SŽ, d.d. (na tej podlagi tudi izdaja sklepov o razporeditvah) nezakonita in pravno formalno nevzdržna.

Podpisniki tega obvestila ugotavljamo, da aktivnosti zgoraj navedenih dveh sindikatov izvirajo iz osebnih razlogov in razočaranj, z namenom ustvarjanja nevzdržnih razmer in odnosov na SŽ, kakor tudi zaradi poskusa rehabilitacije, s strani sveta delavcev SŽ zamenjanega člana nadzornega sveta SŽ, Ivana Šenkiša.

Trditve predstavnikov vodstva SVOS-a in SDŽDS, da sta Pravilnik o notranji organizaciji SŽ in Pravilnik o sistemizaciji delovnih mest SŽ »nezakonita«, je milo rečeno nevzdržna, saj so sodelovali in podpirali pripravo teh dveh aktov na vseh ravneh sodelovanja, iz česar izhaja, da so udeleženci po njihovem prepričanju, »nezakonitih dejanjih«. Očitno pa so se teh »nezakonitostih« zavedali šele, ko so bili seznanjeni z zamenjavo člana nadzornega sveta SŽ Ivana Šenkiša.

Vse člane zgoraj navedenih sindikatov pozivamo, da ne nasedajo provokacijam, lažem in poskusom zavajanja s strani vodstva SVOS-a in SDŽDS, ker je njihov namen očitno rušenje sistema SŽ in s tem ogrožanje materialne in socialne varnosti vseh zaposlenih.

V oči bode dejstvo, da se SVOS zavzema zgolj za elitizem samo nekaterih vlakovnih odpravnikov (na večjih postajah). Ne zanimajo jih problemi drugih zaposlenih, s temi dejanji pa ogrožajo tudi izplačilo podpisanega dogovora reprezentativnih sindikatov s predsednikom uprave SŽ mag. Igorjem Zajcem o »božičku«, ki mora biti izplačan najpozneje do 20. decembra 2000 v višini 50.000 tolarjev bruto.

Vse člane zgoraj navedenih sindikatov opozarjamo, da ne podpisujejo zavajajočih ugovorov zoper sklepe o razporeditvi, ponujen in izdelan s strani SVOS-a ali SDŽDS.

V primeru da ugotovite, da sklep o razporeditvi ni ustrezen, se obrnite na svoje sindikalne zaupnike oziroma na vodstvo vašega sindikata, ki bo primerno ukrepalo.

S sindikalnimi pozdravi

UGOVOR

ime in priimek

naslov (ulica, kraj, poštna številka)

v odprtem pritožbenem roku vlagam na

**SLOVENSKE ŽELEZNICE, d.d.
KOLODVORSKA 11, LJUBLJANA
KOMISIJA ZA DELOVNA RAZMERJA II. STOPNJE**

UGOVOR

zoper sklep o razporeditvi št. S.1.4292/_____, z dne _____

Ugovor vlagam iz naslednjih razlogov:

- Sklep o razporeditvi ima lahko pravni učinek šele od dokončnosti dalje (106. člen ZDR), zato je nezakonita določitev dneva razporeditve (01.11.2000).
- Pravilnik o sistemizaciji delovnih mest delavcem še ni dostopen (ni objavljen, niti ga nimajo predstavniki delodajalca v OE, ki so izven sedočja podjetja), zato sploh ni možna presoja skladnosti izdanega sklepa z navajanim Pravilnikom o sistemizaciji.
- S Pravilnikom o notranji organizaciji in Pravilnikom o sistemizaciji (akta sta bila sprejeta ob evidentnem kršenju 16. člena KPDŽP) se uveljavlja nova organizacija Slovenskih železnic. Z novo organizacijo so uveljavljene nove organizacijske enote ter v njih sistemizirana nova delovna mesta, katerih zahtevnost ni bila vrednotena v skladu s 190. členom KPDŽP.

V skladu s 104. členom Zakona o delavnih razmerjih želim, da se na sejo, na kateri se bo obravnaval predmetni ugovor, vabi tudi predstavnik Sindikata vlakovnih odpravnikov Slovenije (Irg OF 5a, Ljubljana).

V _____, dne _____

podpis pritožnika

Ugovor je zavajajoč. V primeru nejasnosti se obrnite na svojega sindikalnega zaupnika.



SEDANJE SPREMEMBE POMENIJO ŠELE RAZPOREDITEV ZAPOSLENIH NA DELOVNA MESTA V NOVI NOTRANJJI ORGANIZIRANOSTI

Najbrž je nekoliko nejevolje povzročilo to, da so zaposleni mnenja, da je zadeva okoli sprememb sedaj zaključena. Povedati je treba, da temu ni tako, saj je to šele osnova, na kateri se bo gradilo naprej. Pred nami sta še približno dve leti, ki bosta potrebni, da se izpeljejo vsi potrebni popki, ki bodo omogočili novo vrednotenje, na kar se naš sindikat intenzivno pripravlja. Prepričan sem, da veliko zaposlenih na SŽ ni zadovoljnih z višino svojih plač, med katere prav gotovo sodijo tudi člani našega sindikata. Verjamem pa, da vsi, tako tisti, ki so po tihem pričakovali spremembe količnikov in tisti, ki so sicer pričakovali velike spremembe, ob sedanji notranji reorganizaciji niso na slabšem, kot so bili pred 1.11.2000. Namen te sistemizacije tudi ni bil dvigovanje plač s pomočjo nove sistemizacije. Želja, da bi nekatere anomalije popravili, je resnici na ljubo osta-

la le kot poizkus. Na del. mestih, kjer pa so se dela in naloge spremenile, so se spremenili tudi nazivi delovnih mest.

Skupna ugotovitev tako uprave kot sindikatov je, da je na SŽ zaradi veljavne zakonodaje po eni strani in zaradi zastarelih delovnih procesov, veliko neproduktivnega dela. Tega oreha se je potrebno čimprej lotiti, zato je Uprava SŽ tudi sprejela sklep o ustanovitvi **tima za racionalizacijo poslovanja SŽ d.d., katerega član je po sklepu Sveta delavcev tudi Silvo Berdajs.** Najbolj pomembno pri tem pa je, da se bodo racionalizacije najprej lotili v kabinetu predsednika uprave, prešli na servisne in štabne službe ter nato nadaljevali navzdol v poslovna področja in na koncu v Sekcije in del. enote. Kaj nam taka racionalizacija ob reinžiniringu del. procesov lahko prinese? Prav gotovo to, da bo vsak zaposleni vedel, da aktivno sode-

luje v delovnem procesu pri zagotavljanju boljših rezultatov (prihodkov) in prav gotovo to, kar pa je za sindikate tudi zelo pomembno, da se bo vse, ki sedaj niso produktivno zaposleni, zaposlilo na produktivnih delih. Po opravljeni obnovi del. procesov bo šele na vrsti sistemizacija, ki bo na podlagi novih opisov del in nalog na novo ovrednotila delovna mesta.

Ob dejstvu, da je bilo že ob sedanji sistemizaciji ukinjeno veliko neupravičenih »stokovnjaških« dodatkov, da se je zmanjšalo število vodij projektov, je mogoče verjeti, da se bo tokratna racionalizacija izvedla tam, kjer je potrebna, ne pa tako, kot je bilo običajno do sedaj, ko so se racionalizacije izvajale le v proizvodnji.

Drago TOREJ

Intervju

SLAVKO KMETIČ DVANAJST LET PREDSEDOVANJA SSSLO

»Na čelu našega sindikata si bil od njegove ustanovitve, januarja 1989. Kako sam vidiš in ocenjuješ svoje 12 letno predsedovanje sindikatu strojevodij?«

»Če začnem s stavko strojevodij leta 1988 in ustanovitvijo sindikata januarja naslednje leto, potem je treba reči, da je leta nastal zaradi nezadovoljstva in zavračanja ustaljenih metod delovanja takratnih

sindikato, tako na železnici kot širše. Sam sem bil že od leta 1974 član tako takratne mladinske organizacije kot sindikatov in sem poznal večino teh funkcionarjev. Tako sem že veliko časa pred prvo stavko lobiral in si iskal zaveznike, nisem se pa strinjal z načinom njihovega delovanja. Poznanstva v vrhovih republiškega sindikata so mi v nadaljevanju veliko koristila, kar se je pokazalo predvsem ob prvi stavki, ker bi brez sodelovanja nekaterih članov predsedstva

republiškega sindikata, lahko zadeve šle v bistveno drugačni smeri. Kajti del vodstva republiškega sindikata je pod vtisom velikih stavk, ki so se odvijale v podjetjih, že dojel, da bo moral spremeniti svojo politiko, toda pravega zgleda ni bilo. Tako sem postal predsednik sindikata, ko smo zadevo postavljali popolnoma na novo. Statut so nam na primer pomagali sestaviti takratni mladinci in celo člani kmečke zveze. Nastali smo v burnem obdobju, ko se je kriza tako



na železnici kot v takratni državi drastično stopnjevala. Leta 1988 smo na železnici še dosegali rekorde pri prevozu tovora, leta 1990 pa je začel slednji zelo padati. Spori med tedanjimi republikami so se zaostrovali, proizvodnja je nazadovala, bila je ogromna inflacija. Toda na železnici smo si mi, ob takratnem edinem sindikatu vseh drugih železničarjev, takoj priborili posebno mesto in imeli pri ključnih sindikalnih zadevah glavno besedo. Drugi so žal v začetku »capljali« za dogodki. Takrat je kot zanimivost nastala tudi pobuda, da bi prevzel vodenje vseh sindikatov na železnici, vendar se spomnim, da so takrat mariborski strojevodje temu ostro nasprotovali. Potrebo po novih sindikatih so spoznavali tudi v drugih izvršilnih službah in kot prvi so se ustanovili vlakovni odpravniki in v nadaljevanju drugi, pri čemer je treba reči, da smo mi vsem po svojih močeh nesebično pomagali.

Zaradi skokovite inflacije je bila naša poglavitna naloga in skrb, da naše plače glede na dogovorjene korekture tudi dejansko sledijo inflaciji. Glede na naše sprotne posredovanje pri takratnih direktorjih, Jožetu Slokarju in Juriju Piršu, nam je uspevalo s plačami slediti inflaciji, in to kljub temu, da bi po takratnih samoupravnih sporazumih lahko to zahtevali le vsake tri mesece, na podlagi podatkov o rasti plač v gospodarstvu. To je bil za takratne obupne razmere stanja v državi dejanski uspeh.

Naslednji korak je bila prenova plačilnega sistema in sodelovanje z ITEO-jem, ki je takrat razpolagal z dovolj znanja na področju plačne politike. Prva kolektivna pogodba je bila podpisana novembra 1991, ko je bila Slovenija še v vojni z JLA. Toda tako železniška, še bolj pa splošna kolektivna pogodba za gospodarstvo, sta takrat nastali na trhljih temeljih. Jugoslovanski trg je bil izgubljen, proizvodnja je drastično padla. Mi smo takrat seveda zahtevali sledenje prej sprejetim normativom pri SKP, toda takratna situacija ni mogla dolgo trajati. Zadnji »žebelj v krsto« takratnih dobrih plač je zabil novi premier, ki je dvignil plače v državni upravi za 38 odstotkov, in ker smo bili na te plače takrat

vezani tudi mi, je to pomenilo dvig plač tudi za nas. To je pomenilo takrat najboljše plače, kar jih je strojevodski kader imel. Ampak to je trajalo samo do junija 1992, ko je zmanjkalo denarja za plače. Zato smo morali v stavko, da smo plače sploh dobili. Izobraževalni sistem je na železnico »bruhal« vedno nove in nove ljudi, prihodka pa je bilo vse manj. Tako da je bila stavka, ki smo jo napovedali najprej pri premikalnem osebju, do neke mere velik »blef«, ker, če ni prometa, tako ali tako nimaš realne podlage stavkati. Dobro je, da se takrat vlada tega sploh nis zavedala. Na težkih pogajanjih v Celju smo se s takratnim podpredsednikom vlade Hermanom Rigelnikom, dogovorili, da bodo nadaljnja izplačila plač redna (ob grožnji s stavko). Takrat smo se tudi ločili v izhodiščnih plačah z državno upravo, ki nam jo je vlada s 1. januarjem 1992 leta določila. Od takrat je bila naša »enka« izključno odvisna od pogajanj.

Sledila je prepotrebna sanacija podjetja, na katero je naš sindikat vseskozi opozarjal. Z ministrom za promet Igorjem Umkom smo se sindikati dogovorili, da damo svoj prispevek k sanaciji podjetja, če bo on na svoji strani speljal določene aktivnosti. Obljubo je držal in državni zbor je



sprejel tri zakone, ki so razbremenili železnico. V tem času se je število zaposlenih močno zmanjšalo, vendar se je to dogajalo stihijsko, kar je kmalu pripeljalo do strukturnih neskladij. To se danes že odraža v pomanjkanju izvršilnega osebja.

Prometni tokovi in prihodki so se začeli po letu 1993 stabilizirati. Ta čas je prinesel tudi zavedanje večine, da je zgodba iz prejšnjega sistema, ko se je denar za plače jemal iz enega »žaklja«, definitivno končana. Gospodariti je bilo treba začeti z lastnimi prihodki, ki omogočajo »bolj ali manj« ugodno plačno politiko. Vsa nadaljnja pogajanja o tarifnem delu kolektivne pogodbe so vedno potekala pod grožnjo stavke, čeprav do stavk večjih razsežnosti, do leta 1997 ni prihajalo. Zavedanje nasprotne strani, da smo sindikati s svojim članstvom močan in kredibilen sogovornik, je prispevalo k temu, da smo sprejemali sorazmerno ugodne kompromise. Tako je delodajalska stran s stisnjenimi zobmi dajala denar za plače velikokrat tudi za ceno slabega vzdrževanja vozni in vlečnih sredstev. To je vsekakor temna plat te zgodbe.

Izhodiščna plača v teh letih ni nikoli dosegala »enke« v gospodarstvu, so pa bile zato povprečne plače večje, tako zaradi težke narave dela, kot zaradi količin, katere smo dosegli na pogajanjih. Problem naše plačne politike je v tem, da smo do neke mere »dvoživka«. O tarifi politiki plač se tako pogajamo z lastnikom – vlado, prihodek pa pridobivamo delno iz proračuna (subvencije potniškemu prometu), delno na trgu (tovorni promet). Kljub pogajanju pa vlada dejansko ne upošteva stroška delovne sile kot neko konstanto, ampak namenja železnici subvencijo za potniški promet, vse drugo pa mora železnica urejati kakor ve in zna. Ena od mojih ključnih nalog, kot člana uprave SŽ, je tudi ta, da skušam v kontaktih z lastnikom odpraviti te sistemske pomanjkljivosti. Drugi ključni problem plačne politike v Sloveniji, je množica plačilnih sistemov – samo v javni upravi približno 40 – ki enotnost tega sistema rušijo. Začelo se je že s prvo kolektivno pogodbo za gospodarstvo v letu



1992, današnje stanje pa je popolnoma porušeno. Danes se tako dogaja, da se dva delavca z enakim poklicem, vendar zaposlena v različnih panogah, zelo razlikujeta v višini plač. Slovenski sindikalizem je na tem vprašanju padel na izpitu in ni naredil nič, da se nesorazmerja odpravijo. Vsak žal gleda le na svojo malho. Ob urejeni plačilni politiki, ko bi bili enaki poklici približno enako plačani, bi bila poglavna naloga sindikatov skrbeti za dvig plač vsem, v skladu z rastjo BDP in stopnjo inflacije.

Posebno poglavje v tej naši 12 - letni zgodovini pomeni leto 1997, ko smo združeni sindikati enotno dokazali, da smo kos tudi takim menedžerjem, kot je bil Marjan Rekar. Šlo je za očiten poskus zloma sindikatov, ki pa k sreči ni uspel. Ob tem, ko člani nadzornega sveta s strani delavcev nismo podprli vnovičnega imenovanja spornega direktorja, smo sklenili tudi to obdobje našega delovanja. Čas, ki je nastopil za tem, pa ocenjujem kot čas ravnotežja. Zaposleni smo v zadnjih letih dobili možnost, da prevzamemo tudi soupravljaljsko vlogo, podobno kot imajo to urejeno v skandinavskih državah ter v Nemčiji in Avstriji. Tako lahko rečem, da smo pripeljali zgodbo sindikalizma do vrhunca, ta pa je sedaj dejansko omejena z realnim stanjem

zmožnosti javnih financ in lastnih prihodkov. Če smo bili do sedaj še lahko jurišniki z določeno mero modrosti, potem je sedaj dejstvo, da nas zgolj tak način dela ne bo pripeljal daleč. Napenjanje sindikalnih mišic bo še vsekakor potrebno, vendar ga bolj razumem kot način vplivanja na lastnika, da problematiko železniškega prometa upoštevajo tako, kot se to za prometno panogo spodobi. Tukaj sam vidim srž problema.

V tem 12 - letnem obdobju predstavlja pomemben vidik našega udejstvovanja mednarodno dogajanje. Potem ko smo v začetku 90. let malo - dane slučajno prišli v stik s poznejšim generalnim sekretarjem ITF Davidom Cockcroftom, je naše aktivno mednarodno sodelovanje pripeljalo do tega, da imamo danes v izvršilnem organu evropske federacije transportnih sindikatov ETF svojega člana, Draga Toreja. To samo priča o tem, da smo kljub majhnosti naših sindikatov in ne nazadnje tudi naše države, v sindikalni Evropi spoštovan sogovornik. Mednarodne izkušnje, kot tudi imeti možnost vpliva v mednarodnih institucijah, so v današnji globalizacijski tekmi neprecenljive vrednosti.

Naj omenim še dve zadevi v našem delovanju, pri katerih bi si želel večjega uspeha. Ena od teh je gotovo izobraže-

vanje sindikalnih aktivistov, ki nam jo ob vseh sprotih problemih ni uspelo primerno organizirati. Tako v Sloveniji ni na voljo primerne literature, kajti izkušnje sindikatov v dogovorni ekonomiji niso primerne za sindikalno delo v tržni ekonomiji. Izkušnje evropskih sindikatov pa tudi niso v celoti primerljive. To bodo šele v prihodnosti. Dejstvo pa je, da bodo morali sindikalni funkcionarji to znanje čim prej pridobiti, da se bodo znali v mejnih zadevah optimalno odločati in to članstvu tudi jasno argumentirati.

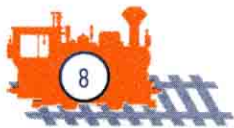
Druga stvar, kjer bi si želel večjega uspeha, pa se nanaša na sindikalno vrtičkarstvo ali egoizem, ki onemogoča, da bi bile v danih situacijah sprejete rešitve, ki bi bile najbolj optimalne za vse. V slovenskem sindikalizmu primanjkuje posameznikov, ki bi na odgovornih položajih znali preseči pogled zgolj z zornega kota lastnega okolja in bili sposobni sindikalno problematiko videti iz širšega pogleda skupne dobrobiti. Ta sindrom ni tuj nobenemu sindikatu, tudi železniškim ne. Konkretno na železnici lahko ta pojav škoduje tako zaposlenim, sindikatom, kot tudi podjetju. Žal se v teh letih ta trend ni zmanjšal.

Ob vsem povedanem naj zato moja popotnica delovanju našega sindikata v prihodnje izzveni v smislu zagotavljanja ustreznega standarda in statusa vsemu članstvu, na najboljši možen način, ob upoštevanju materialnih zmožnosti podjetja in (ne)odnosu politike - države, ki preko prometne (ne)politike določa okvire poslovanja.

»Kako ocenjuješ položaj in status strojevodskega poklica leta 1988 in položaj danes?«

»Moj glavni motiv, da sem leta 1972 prišel na železnico, je bila gotovo plača, ki je bila za približno trikrat večja od prejšnje, ključavničarske. Toda že takrat se spominim, da so bili strojevodje nezadovoljni s svojo plačo, ki so jo primerjali s plačo strojevodij na parnih lokomotivah, ki so v šestdesetih letih bili gospodje in dobivali





plačo v rangu ministrov. Do leta 1980 so to nezadovoljstvo pomirjali z različnimi dodatki, po tem letu pa so se plačilna razmerja popolnoma porušila. Z različnimi selektivnimi dodatki so administraciji dvigovali OD tako (točka ni bila enakovredna po celotnem sistemu), da so bili primerljivi s strojevodskimi. Tovora je bilo ogromno, strojevodij pa odločno premalo. Delali smo non-stop, nadur je bilo veliko. Sam sem, kot zanimivost, bil na lokomotivi v eni izmeni 26 ur, rekord enega od kolegov je bil takrat 56 ur. Stanje je bilo nevzdržno. Leta 1988 je mehanik v delavnici, prejemal enako plačo kot strojevodja. Strojvodska plača je bila takrat, za 220 ur mesečnega dela, enaka povprečni slovenski plači. Revolt strojnega osebja pa tudi drugih izvršilnih delavcev, je bil zelo velik. Toda s tozgodovskim razbitjem so nas takrat atomizirali, da smo bili s kolegi nepovezani. Še najbolj pa so zaposlene držali v »šahu« s periodičnimi izpiti in zdravstvenimi pregledi. Tako so se takrat kljub negotovanju upravičeno bali za svojo usodo. V tistih časih si vedel, kdaj boš šel v službo, nisi pa vedel, kdaj boš prišel domov. Kljub temu, da je bila leta 1974 v Zagrebu železniška nesreča s preko 150 mrtvimi, so zakonodajo, da se lahko dela v izmeni največ 12 ur, spoštovali le Hrvati. Tudi divaška nesreča leta 1984 tega ni spremenila. Šele ustanovitev sindikata strojevodij je naredila na tem področju red. Na to področje svojega delovanja sem resnično ponosen. Starejši to našo zgodovino poznajo, so jo občutili, in jo danes znajo ceniti. Želel bi, da bi tudi mlajši znali to spoštovati, ko na sindikalne poverjenike velikokrat neupravičeno stresajo svoj gnev. Ne trdim, da je bilo storjeno vse, in to najboljše (plačna politika), toda upoštevati je treba, kako se je vsa ta leta država mačehovsko obnašala do tega sistema. Kljub vsemu menim, da sem dal pomemben prispevek k dvigu statusa in položaja tega poklica v sistemu in v družbi.«

»V teh letih je bilo veliko mejnih situacij, ko je bilo treba ohraniti

razsodnost in mirno kri. Za kateri trenutek bi lahko sam dejal, da ti je bilo najtežje?«

»Moja lastnost je, da sem v pripravi nagnjen k večji previdnosti, k večji varnosti, ko pa se zadeve začnejo odvijati, npr. stavka, pogajanja, itd., pa se prelevim v neomajnega odločnega, ki bo ob podpori najožjih sodelavcev vztrajal do zadovoljivega razpleta situacije. Prvi tak dogodek, ki je zahteval od mene polno mero obvladovanja situacije in čuta odgovornosti, je bila prva stavka leta 1988. Takrat sem verjel v ljubljansko strojno osebje. S tem nočem slabšalno obravnavati drugih, vendar te ljudi sem poznal, z njimi služboval, bil z njimi v nenehnih stikih in z njimi delil probleme. Sistem je bil naravnano tako, da stikov s kolegi drugih tozdov ni bilo, razen na primopredajah. Moja notranja vera v ljudi mi je dala to moč, da sem skupaj z drugimi vztrajal.

Velik pritisk sem po svoje doživljal tudi leta 1992, ko je bil železniški sistem prek kolapsom. Tovora je bilo malo, nenehno so se zaposlovali novi, čeprav nas je bilo že tako preveč. Gospodarstvo je bilo na dnu, železnica pa brez pravega finančnega vi-
ra. Stavkati in izboriti si razmere za delo v takšni situaciji je bilo veliko, pa tudi odločno dejanje.

Verjetno najtežje, pa mi je bilo leta 1997, ko so mi ob stavki nekateri predsedniki drugih sindikatov pripovedovali, da so bili klicani na selektivne pogovore, in to z namenom, da jih ob obljubljenih privilegijih odvrnejo od stavke. Kolegi iz policijskega sindikata pa so mi sporočili, da prisluškujejo stavkovnemu odboru. Takrat sem spoznal, da je bil cilj vodilnih (vlade) zlomiti sindikat strojevodij in mene osebno. Vera v sindikat strojevodij, mi je bila takrat največja in najmočnejša opora.«

»Funkcijo delavskega direktorja opravljaš že dobro leto. Kako si zadovoljen z opravljenim in kako se je ta pozicija umestila v sistem vodenja SŽ?«

»Ko smo se v sindikatih odločali, ali to funkcijo prevzamemo ali ne, kljub temu, da je tovrstna zakonodaja to omogočala že leta 1994, je prevladala presoja, da bi bila ta funkcija v obdobju vladavine nekdanjega direktorja neproduktivna. Z zamenjavo direktorja je ta funkcija postala smiselna in svet delavcev me je izvolil za delavskega direktorja. Moram reči, da je bilo sprejeti predlog in kandidirati za to funkcijo ena najtežjih odločitev v mojem življenju. Predvsem zato, ker ta funkcija še ni jasno opredeljena, prakse v slovenskem prostoru ni, in zadeve še niso jasno postavljene. Sem pa po naravi človek, ki noče imeti megle. Ko sem funkcijo prevzel, sem deloval na kolegijih direktorja ter prvič sodeloval na tej ravni vodenja sistema. Vendar pa ti kolegiji niso bili tisto, kar sem pričakoval. S svojimi razpravami sem skušal probleme, ki jih ima ta sistem veliko, produktivno reševati, vendar brez vidnega uspeha. S spremembo statuta sem sedaj član štiričlanske uprave. S tem sem prevzel tudi veliko odgovornost, ki jo ta funkcija prinaša. Vendar bo potrebno še veliko sestankov in pogovorov, da se bomo člani uprave »ujeli« in delovali kot usklajen tim.

Kot član uprave sem pristojen za sodelovanje z notranjimi člani nadzornega sveta, sindikati in svetom delavcev. Seveda pa so moja vrata odprta vsem zaposlenim na SŽ, ki imajo takšne ali drugačne probleme in ki jih niso mogli rešiti po ustaljenih poteh. Treba pa je ob tem reči, da so danes sindikati in svet delavcev tako močni, da v neposrednih kontaktih s posameznimi direktorji zmorejo razrešiti večino problematike, tako da je moja vloga velikokrat le posredovalna. Sam tako poskušam največ časa in energije posvetiti kvalitetnim pripravam, da lahko odločitve v upravi sprejemem s polno mero poznavanja določene tematike. Dejstvo je, da mi po letu dni opravljanja funkcije ni nobeden od sindikalistov ali zaposlenih rekel, da sem s svojim delom izigral zaupanje na poziciji delavskega direktorja. To mi je v veliko zadoščenje.«

Pogovarjal se je Zdenko Lorber



Osrednja tema

DILEME UVAJANJA PROSTOVOLJNEGA DODATNEGA POKOJNINSKEGA ZAVAROVANJA

Z vsebino prostovoljnega dodatnega zavarovanja, po novem Zakonu o pokojninskem zavarovanju, smo vas na straneh Budnika že seznanjali. Takrat smo predstavili nekatere teoretične rešitve nove zakonodaje. Glede na to, da se v Sloveniji trenutno že ustanovljajo prve pokojninske družbe oziroma za te namene ustanovljeni vzajemni pokojninski skladi, pa vam bomo na teh straneh sedaj že lahko predstavili nekatere praktične odgovore na vprašanja, ki si jih postavlja večina potencialnih zavarovancev.

Naslov članka ni izbran slučajno, temveč skuša vzbuditi zanimanje za temo, ki bo za našo prihodnost zelo pomembna. Upam, da bodo odgovori v nadaljevanju prispevka odpravili čimveč dvomov, ki se ob vpeljavi tako pomembne in občutljive tematike gotovo porajajo.

ZAKAJ BI SE DODATNO PROSTOVOLJNO ZAVAROVAL?

Brez trdnega in jasnega odgovora na to vprašanje ne gre pričakovati zanimanja zaposlenih za vključitev v prostovoljno dodatno zavarovanje (PDZ). Uveljavitev nove pokojninske zakonodaje je bila spremljana z najrazličnejšimi odzivi. Ker sem se sam veliko posvečal tej temi, sem bil velikokrat priča posplošenemu dožemanju sprememb upokojevanja po novem. Večina si namreč kot največje zlo novega zakona razlaga dejstvo, da bo treba za doseg minimalnih upokojitvenih pogojev delati dlje, ne računajoč, da se past ali nevarnost novega pokojninskega zakonu skriva v prihodnosti. Gre seveda za višino upokojitvenih prejemkov, na katere bomo lahko ob upokojitvi računali. Pokojnina, katere bo imela za osnovo najugodnejših 18 let zavarovanja (ne več 10) in bo ovrednotena z 72,5 odstotka te osnove (ne več 85 odstotkov), bo znatno nižja, kot jo sedaj prejemajo kolegi, ki so se upokojili pred kratkim. Neugodna demografska gibanja (povečanje pričakovane življenjske dobe upokojencev in premajhna rodnost) bodo v izogib zloma pokojninskega fonda državo vse bolj silila, da bo krčila pričakovane pravice zavarovancev. Zaostritev pokojninske zakonodaje, ki je bila sprejeta v začetku leta, lahko tako razumemo kot prehodno, ker se bo trend krčenja pravic, zaradi neogibnih demografskih kazalcev, le še stopnjeval. Navedeno nas vsekakor mora skrbeti. Že danes nam ne sme biti vseeno, kaj bo z našo »penzijo«. To še toliko bolj podkrepi ugotovitev, da bomo zaposleni v naši stroki še vedno sorazmerno »mladi« doživeli upokojitve in si bomo še toliko bolj želeli določeno raven kakovosti v jeseni življenja. Misel, da bi bili na stara leta v breme svojih otrok, je najbrž vsakemu odvratna. Toda predstavljajmo si, koliko upokojencev že danes ne zmore pokrivati stroškov življenja (cene

energentov na primer vse bolj zajedajo družinske proračune) ali kolikim stroške domov za starostnike pokrivajo svojci. To je seveda črn scenarij s katerim nočem strašiti. Navajam ga predvsem z namenom, da se spremeni dosedanja miselnost, da nam bo pokojnina, dobljena na podlagi medgeneracijske pogodbe iz prvega stebra, omogočala brezskrbno starost. Za ta cilj bo nekaj treba storiti že sedaj. Treba se bo odločiti za varčevanje, da nam bo privarčevani in oplemeniteni znesek premij omogočil izplačilo dodatne pokojnine, ki bo pokrila negativne učinke tega in prihodnjih vplivov na pokojninski zakon. Sistem omogoča več načinov varčevanja za varno starost. V tej številki bomo poskušali, razložiti zakaj je vključitev v PDZ najugodnejša od več možnosti.

ZAKAJ JE VKLJUČITEV V »PDZ« DRUGEGA STEBRA NAJBOLJŠA IZBIRA?

Za finančno neodvisno in varno starost lahko varčujemo na več načinov. Lahko se odločimo za klasično varčevanje pri eni od bank. Tak način nam prinese določena sredstva ob večletnem namenskem varčevanju, vendar je »izplen« teh sredstev ob upokojitvi piškvav. Privarčevana sredstva, obogatena zgolj z bančnimi obrestmi, nam prinašajo boren donos, če se ne plemenitijo tudi na aktivnem kapitalskem trgu vrednostnih papirjev ali drugih oblikah finančnih naložb. Poleg te obstaja možnost varčevanja za rentno pokojnino tudi pri eni od zavarovalnic. Na ta način privarčevani znesek je gotovo večji, vendar ima nekatere pomanjkljivosti. Pri življenjskih zavarovanjih ne smemo zanemariti življenjskega tveganja, ki ga pokriva tovrstno zavarovanje in ki nam ob doživetju ne prinese zadovoljive višine mesečne rente. Ob tem pa so ta zavarovanja »obsojena« še na nestimulativno davčno politiko države, ki zavarovancu ne ponuja potrebnih davčnih olajšav. Prav v tem segmentu pomeni kolektivni način PDZ drugega stebra bistveno prednost pred drugimi načini varčevanja za donosno pokojninsko rento. Zakaj? Predvsem zaradi tega, ker se država pri plačilu mesečnih premij odpove plačilu dela prispevkov in dohodnine.

Brez razumevanja koristi delavca in delodajalca v primeru vključitve v PDZ ne gre. Upoštevati je treba dejstvo, da smo v pogajanjih za sprejem kakršnega koli pokojninskega načrta tako delavci kot podjetje drug drugemu »potrebni« oziroma soodvisni. V osnovi nam pokojninski zakon omogoča individualno vključitev v katero od oblik PDZ ali kolektivno zavarovanje, kjer pokojninski načrt financira delodajalec. Ob ustreznem dogovoru bo za nas nedvomno ugodnejša oblika kolektivne vključitve v PDZ, ker bomo imeli tako delavci kot podjetje večje koristi. Pokojninski načrt bo v



tem primeru pisan na kožo našim posebnostim (predčasna izpolnitev minimalnih pogojev upokojitve zaradi dodajanja obdobja dodane dobe). Večja bo možnost neposrednega in posrednega vpliva na politiko dela upravitelja pokojninskega sklada in podobno. Če, se odločimo za kolektivno vključitev v PDZ, bo svoj »da« v podjetju moralo izreči najmanj 66 odstotkov vseh zaposlenih.

Če bi se kolektivno vključili v eno od pokojninskih družb (možna je vključitev tudi v vzajemne pokojninske sklade zavarovalnic ali bank), bi število vključenih v PDZ pomenilo za delodajalca kapital, s katerim bi v pokojninski družbi kot delničar participiral z določenim vplivom. Ob dobrem poslovanju bi lahko pričakoval tudi dobiček. V tem primeru gre torej za zavestno poslovno odločitev podjetja, ki mu edino v sozvočju z interesi delavcev – zavarovancev – le ti predstavljajo vložen kapital. V tem primeru je pogajalska pozicija delavca tako pri oblikovanju pokojninskega načrta kot pri odločitvi, v koliki meri bo kdo (delodajalec ali delavec) plačeval dodatno pokojninsko premijo, sorazmerno močna. S tem potrjujem trditev v stavku na začetku tega besedila, da bomo pri odločitvi o vključevanju v PDZ drug drugemu potrebni, ker nam bo usklajeno delovanje obojim prinašalo koristi. Podjetju bo delničarstvo prinašalo poslovne koristi, imel bo možnost vplivanja – v kar se bomo lahko vključili tudi delavci. Delavcu pa bo kolektivno zavarovanje najboljša od oblik varčevanja (glej primer) za dodatno pokojninsko rento.

V okviru sveta delavcev je že bila oblikovana skupina, ki bo v pogovorih s podjetjem skušala oblikovati najboljše predloge uveljavitve kolektivnega PDZ. Skupino vodi Boro Kovačevič.

PRIMER

Na trgu storitev ponudnikov prostovoljnega dodatnega zavarovanja se že pojavljajo prvi vzajemni pokojninski skladi, predvsem pa se na veliko reklamirajo tudi prve za ta namen ustanovljene pokojninske družbe, ki skušajo privabiti čim več zavarovancev. Kaže opozoriti, da je za nas zavarovance prvenstveno treba upoštevati najugodnejše oblike načina varčevanja, in njegove donosnosti, ki jo ponujajo posamezne družbe. Obljubljen rente, ki jih propagirajo nekatere družbe, ne smejo na nas delovati kot verodostojni podatki, ker po koncu varčevanja mi sami razpolagamo s privarčevanim zneskom na osebni pokojninski račun. Takrat se bomo tudi odločali, v katero od zavarovalnic bomo zaupali sredstva, da nam izplačuje mesečno rento. Verjetno bo slika kakovostnih ponudnikov rentne pokojnine takrat drugačna od sedanjosti.

Na SZ smo bili priče predstavitve »Prve« pokojninske družbe, ki jo vodi dr. Alenka Žnidaršič Krajnc. V nadaljevanju je prikazan primer, ki nakazuje, zakaj je varčevanje v okviru kolektivnega PDZ ugodno, povzet pa je iz predstavitvene literature omenjene družbe.

Povprečna bruto plača zaposlenega v Sloveniji je januarja 2000 znašala 182.908 tolarjev. Ob upoštevanju, da zavarovanec

nima davčnih olajšav, je bilo njegovo neto izplačilo 116.119 tolarjev. Plača zavarovanca je za podjetje predstavljala strošek v višini 219.307 tolarjev.

Pri izračunu je upoštevano, da se za premijo upošteva najvišja davčno priznana višina premije v višini 24 odstotkov prispevkov in da se plača poveča za premijo. Pri izračunu niso upoštevane druge davčne olajšave (kot so na primer otroci).

Povprečna plača v Sloveniji za januar 2000.

Bruto OD II (delodajalca)	219.307 SIT
Prispevki delodajalca	29.082 SIT
Davek na plač listo	7.316 SIT
Bruto OD I (delavca)	182.908 SIT
Prispevki delavca	40.423 SIT
Dohodnina	26.366 SIT
Neto OD	116.119 SIT

Zavarovanec, ki prejema povprečno plačo, lahko v skladu s 301. členom Zakona o pokojninskem in invalidskem zavarovanju vplačuje maksimalno premijo, za katero mu država še daje davčne olajšave, v višini 24 odstotkov obveznih prispevkov za pokojninsko in invalidsko zavarovanje in ne več kot 30.000 tolarjev oziroma v našem primeru 10.689 tolarjev.

V predstavljenem primeru smo upoštevali, da se za celotno višino premije (10.689 tolarjev) zviša strošek dela, bruto II osebni dohodek;

		RAZLIKA
Bruto OD II	229.996 SIT	10.689 SIT
Plačilo premije	10.689 SIT	
Prispevki delodajalca	29.082 SIT	- SIT
Davek na plač listo	7.316 SIT	- SIT
Bruto OD I	182.908 SIT	- SIT
Prispevki delavca	40.423 SIT	- SIT
Dohodnina	26.366 SIT	- SIT
Neto OD	116.119 SIT	- SIT

Iz primera je razvidno, da se za višino premije poveča bruto II osebni dohodek, medtem ko višina plačanih prispevkov delodajalca, prispevkov delavca, višina davka in plačilno listo in plačane dohodnine ostanejo nespremenjeni.

Če podjetje posluje z dobičkom, mu povečanje stroškov plače v višini premije, ki jo plačuje za zavarovanca kot davčno priznan odhodek, predstavlja znižanje davčne osnove za odmero davka od dobička. Pri 25-odstotni stopnji davka od dobička pomeni pri znesku 10.689 tolarjev za 2.672 tolarjev manjše plačilo davka od dobička. Torej je dejanski odliv sredstev podjetja za premijo, ki jo vplačuje zaposlenemu kot zavarovancu v višini 10.689 tolarjev v višini 8.017 tolarjev.

Zavarovanec pa dobi ob nespremenjenem neto izplačilu osebnega dohodka še dodatnih 10.689 tolarjev izplačanih na njegov varčevalni račun.



Na osebni varčevalni račun **10.689 SIT**

Sprememba stroška za podjetje **10.689 SIT**

Zmanjšano plačilo davka od dobička 25% 2.672 SIT

Skupaj sprememba stroška **8.017 SIT**

Večje izplačilo delavcu:

Neto OD 116.119 SIT

Na osebni varčevalni račun 10.689 SIT

Manjše izplačilo na TR - SIT

Skupaj prejemki **126.808 SIT**

Bruto OD II	229.996 SIT	RAZLIKA
Prispevki delodajalca	30.500 SIT	- SIT
Davek na plač listo	7.673 SIT	1.417 SIT
Bruto OD I	191.823 SIT	357 SIT
Prispevki delavca	42.393 SIT	8.915 SIT
Dohodnina	28.797 SIT	1.970 SIT
Neto OD	120.634 SIT	2.431 SIT
		4.514 SIT

Na osebni varčevalni račun **- SIT** 10.689 SIT

Iz izračuna je razvidno, da se mora zavarovanec za premijo v višini 10.689 tolarjev, ki dobi plačano na svoj varčevalni račun, odpovedati 4.514 tolarjev čistega neto osebnega dohodka, preostalemu delu se odpove država v smislu davčnih olajšav.

Država se v izračunanem primeru odpove kar 6.175 tolarjev davkov in prispevkov, kar sestavlja 58 odstotkov celotnega zneska premije.

Država se odpove	6.175 SIT	58%
Delavec se odpove	4.514 SIT	42%
Za premijo v skupni višini	10.689 SIT	

Zaradi velikih davčnih olajšav, ki jih omogoča tovrstno varčevanje, je država omejila zneske za posamezno vplačilo premije, ki se plačuje po pokojninskem načrtu in ki je predmet davčnih olajšav, da ne sme biti nižji od 3.000 tolarjev, in sme znašati največ 24 odstotkov obveznih prispevkov za pokojninsko in invalidsko zavarovanje za zavarovanca za obvezno pokojninsko in invalidsko zavarovanje, vendar ne več kot 30.000 tolarjev.

Najnižji znesek premije, 3.000 tolarjev, predstavlja omejitev zaradi administrativnih stroškov, povezanih s spremljavo manjših zneskov.

Zdenko Lorber

Nadaljujmo naš primer z odločitvijo zaposlenega, da bi se odločil, da namesto prejete premije v višini 10.689 tolarjev raje dobi višje izplačilo čistega osebnega dohodka. (Pri tem je treba poudariti, da je delavcu dana možnost, da se odloči za dodatno pokojninsko zavarovanje. Če se delavec ne odloči za tovrstno varčevanje, **ne more za ponujeno višino premije zahtevati višje izplačilo neto osebnega dohodka.** Ta možnost je obdelana samo kot primer, kjer prikazujemo, kolikšen je delež sredstev, ki jih država prispeva v obliki davčnih olajšav.)

Pri tej odločitvi dobi zaposleni bistveno manjše povečanje izplačila čistega osebnega dohodka, saj mora za ta del plačati vse prispevke in davke, ki jih v primeru premije država ne zahteva. Stroški dela za delodajalca ostanejo nespremenjeni. Plača zaposlenega pa je dodatno obremenjena z višjim plačilom dohodnine za 2.431 tolarjev, prispevkov za 3.387 tolarjev in davka na plačilno listo za 357 tolarjev, skupaj torej za 6.175 tolarjev.

Delavec, ki bi se »odločil« namesto za premijo v višini 10.689 tolarjev za višje neto izplačilo osebnega dohodka, bi prejel višji znesek neto izplačilo samo za 4.514 tolarjev. Razliko do 10.689 tolarjev v višini 6.175 tolarjev pa bi moral plačati državi.

Iz drugih medijev

BRITANSKI ŽELEZNIŠKI KAOS – VLAKOM UKAZALI VOZITI POČASNEJE

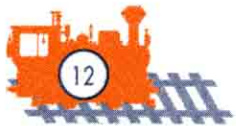
Tračnice so iztrošene, vlaki umazani in natrpani in za povrh kar naprej zamujajo – Enemu prevozniku odvzeli dovoljenje za prevoz potnikov

London – Policisti in izvedenci še ved-

no preiskujejo, zakaj se je pri Hatfieldu, 50 kilometrov severno od britanske prestolnice, prejšnji teden iztiril vlak. Prvo poročilo o nesreči, v kateri so izgubili življenje štirje ljudje, okrog 30 pa jih je bilo ranjenih, je krivdo v veliki meri pripisalo poškodovani

oziroma zlomljeni tračnici. Zaradi tega je zasebna družba Railtrack, ki skrbi za vso železniško infrastrukturo, na okrog 150 odsekih podobno slabih tračnic (več kot 1600 kilometrih britanskega železniškega omrežja) uvedla omejitve hitrosti.





Railtrack je brez predhodnega opozorila potnikom za nekaj dni zaprl za promet eno glavnih prog na zahodu Škotske, Glasgow-Gretna. Zaradi omejitev in pregledovanja tračnic imajo vlaki tudi enourne zamude in tukajšnji komentatorji se že sprašujejo, ali niso v skrbi za varnost potnikov pozabili na to, da vlaki morajo voziti. Mili-joni vozačev, ki uporabljajo britansko železniško omrežje, so to doslej precej stoično prenašali. Vožnja z vlakom na dolge razdalje je običajno le hitrejša kot z avtomobilom, po Londonu je celo najudobnejša oblika javnega prevoza, bila pa naj bi tudi varnejša, saj na cesti vsak dan izgubi življenje okrog deset ljudi. A tri hude železniške nesreče s smrtnimi žrtvami v treh letih so precej hud udarec zaupanju javnosti.

Lom tračnic na britanskih železnicah ni nekaj novega, tiste na odseku pri Hatfieldu pa so bile stare le pet let. Railtrack je bil opozorjen na težave že v začetku leta in je nameraval celo zamenjati tračnice, a so ga dogodki prehiteli. Vprašanje je seveda, ali

so v družbi storili dovolj, ko so zvedeli, kako slabi so tiri. Zakaj niso omejitve hitrosti za tretjino ukazali takoj in ne šele po nesreči? Je spet prevladal pohlep po denarju, ki ga britanska javnost pripisuje Railtracku in petindvajsetim ravno tako zasebnim »vlakovnim operaterjem« vse od privatizacije britanskih železnic pred štirimi leti? Rail-track se brani s številkami o vlaganju v precej »izstradani« železniški sistem, a le redki Britanci so mu pripravljeni verjeti, da vlaga dovolj – ne nazadnje ima na dan za okrog milijon funtov dobička. Vlaki pa so, kot se lahko hitro prepričajo tudi turisti, nabito polni, umazani, zamujajo, odpovedujejo jih in povrh vsega so za potnike še dragi. V Railtracku, ki ga kritizirajo tudi inšpektorji, so zamude doslej vse prepo-gosto pojasnjevali z vzdrževalnimi deli ali – slabim vremenom (neustrezno temperaturo ali tipom snega). Najbolj »razvpit« razlog, ki ga jeseni navajajo za zamude, je – listje na progi.

Te dni so dovoljenje za prevoz ljudi po

železnici v jugovzhodni Angliji sicer odvzeli najbolj kritiziranemu podjetju, Connex. Nad njim so se potniki zaradi zamud, pa (pre)kratkih in umazanih vlakov najbolj pri-toževali.

Po nesreči pri Hatfieldu je generalni di-rektor Railtracka Gerald Corbett ponudil odstop. Upravni odbor družbe ga je za-vrnil. Corbett pa si je z njo prislužil vrsto pohval v smislu prevzemanja odgovornosti. Zdaj je spet na žerjavici: Railtrack je nam-reč tisti, ki je zaradi strahu pred morebitnimi novimi nesrečami, ki bi jih lahko kdo pri-pisal slabemu stanju železniške infrastruk-ture, ukazal omejiti promet. Listju na progi (zaradi tega se je v četrtek v zahodnem delu Londona iztiril še en vlak in povzročil dodatno zmedo, saj je bil v to smer ustav-ljen skoraj ves promet) so se kot glavni razlog za zamude vlakov pridružile omejit-ve hitrosti. Tokratni železniški kaos bo, pra-vijo, trajal vsaj do božiča. O tem, da bi ljudje morali več uporabljati javni potniški promet, ta hip ne govorijo veliko.

Metka Čeligoj, Delo, 30. oktober

Naš sodelavec

NIKO PAJK

Ko se je v nedeljo, 29. oktobra, ob 18.11 vlak IC Emona ustavil na mariborski železniški postaji, je to pomenilo tudi konec poklicne kariere našega kolega Nika Pajka. Električna lokomotiva 324-011, na ka-teri je pred davnimi leti opravil strojevodski izpit, je bila njegova spremljevalka tudi na poslednji vožnji.

Sodelavci smo ga na postaji pričakali s skromnim darilom in mu ob tej življenjski prelomnici zaželeli vse najboljše v pri-hodnjih letih, ko mu železnica in službeni kolegi, ne bodo več življenjska stalnica. Dobre želje, stiski rok kolegov in spominsko fotografiranje ganijo vsakega, ki na pragu upokojenskega staža na ta način potegne črto čez tri desetletja aktivnega dela v služ-bi. Nekaj tega je bilo mogoče razbrati tudi iz Nikotovih besed, ko je kljub vsem dobrim in slabim stranem našega poklica priznal,

da je svojo službo rad opravljal. Z zna-menitnim čopom spetih las, kot njegovim zaščitnim znakom, ter odkritim in nepo-srednim govorjenjem je Niko poznan med železniškim oseb-jem širom po Slo-veniji. Po njem te je vprašal tako kakšen od vodil-nih v Ljubljani, kot avstrijski premi-kač v Špilju. V nje-govi naravi ni, da bi ločeval sotrpi-ne med mlajše ali starejše, med bolj ali manj pomemb-ne. Takih sodelav-cev bi si človek še želel. Zato vse

najboljše tebi, Niko, v pokoju, kot celotni generaciji mariborskega strojnega oseb-ja, ki nas v tem obdobju zapušča in ki se je bomo radi spominjali.



Sindikalna problematika

OBRAT DRUŽBENE PREHRANE V LJUBLJANI, DA ALI NE?

V OO Ljubljana se že vrsto let srečujemo s problemom prehrane, ki se pojavlja našim delavcem, zaposlenim v sistemu SŽ. Problem je v tem, da je že leta 1992 prišlo do sklepa vodstva SŽ, da se ukinejo obrati družbene prehrane oziroma internih menz in okrepčevalnic širom po Sloveniji. Strinjamo se, da se je treba lotiti sanacije in reorganizacije, če postane obrat nerentabilen. Da pa je bil obrat pred nastalo situacijo v Ljubljani gotovo rentabilen, vedo povedati osebe, ki so v njem službovale. Probleme občutimo predvsem v OO Ljubljana, ker smo nenehno pod pritiskom članstva in drugih uporabnikov interne menze. V nočnem oziroma dnevnem času so bili uporabniki tudi delavci zunaj SŽ, predvsem policisti in taksisti, skratka vsi, ki so bili vezani na delo ob železnici in na njej. Ko je prišlo do problemov glede menze, se je sindikat srečeval s težavami, tako z uporabniki kot lastniki obrata, kateri so vse svoje skrbi in dolžnosti prenesli na sindikat. Tako smo bili prisiljeni, sami iskati nove najemnike, se z njimi pogajati in sodelovati pri podpisu pogodb. Pojavljali so se za-

sebnimi najemniki, ki so videli samo svoj prihodek, ki pa ni bil tolikšen, da bi to zadovoljilo večino od njih. Vsi po vrsti so zapuščali obrat in prekinjali pogodbe, tako s sindikatom kot z najemodajalcem. Za vsakega posebej so nam znane težave, ki pa niso bile vedno izključno finančnega značaja.

Po številnih pogovorih tako znotraj sindikata, vodstvenim kadrom kot našim članstvom ugotavljamo, da se mora problem rešiti, in to za daljše časovno obdobje. Problemi nezagotavljanja prehrane se pojavljajo tako pri strojnem osebju, vlakospremnem osebju in pri vlakovnih odpravniki. Težava je tudi v tem, da se je s hrano in pijačo oskrbovala skupina pomožnega vlaka, ki je odhajala na kraj izrednih dogodkov. V menzi so se lahko tako oskrbeli vsi, ki so prihajali na delo. Nadzornikom lokomotiv se je prihranilo veliko skrbi pri vpoklicu strojevodij, sedaj pa se pojavlja, da se strojevodja odpravi na malico izven sistema, kar praktično pomeni, da je nedosegljiv.

Po mojem sedemletnem delovanju na

področju pridobivanja novih najemnikov (drugi se tega dela otepajo) še vedno menim, da se mora najti trajna rešitev tega problema. Menza bi morala delovati neprekinjeno 24 ur, pa naj bo to ob sodelovanju kakšne od gostinskih organizacij (Slovenijaturist) ali pa znotraj SŽ. S prej omejenim podjetjem (Slovenijaturist) so že stekli določeni pogovori, ki pa so bili žal zaradi neljube situacije tega podjetja prekinjeni.

Obžalujem da se mnogi posamezniki ne zavedajo pomembnosti in upravičenosti delovanja te menze. Žalostna je podoba sodelavcev, ki pričenjajo ali končujejo izmeno, so na odmoru, pa se nimajo kam zateči. Posebej to velja za strojno osebje, ki se zadržuje v prostoru nadzornika lokomotiv in s svojo prisotnostjo moti njegovo delo. Lahko bi še navajal mnogo razlogov in videnj glede (ne)obratovanja menze v Ljubljani, kamor se stekajo železniške poti iz vse države, vendar naj bo to dovolj.

Jože Lavrič

Sindikalna druženja

PO PLANINSKIH POTEH V KRALJESTVU KOZOROGA

*Krasna si bistra hči planin,
brhka v prirodni si lepoti,...*

...je že dolgo tega zapisal Simon Gregorčič, ko je občudoval lepote Soče in gora, ki se dvigajo nad njo. Ljubitelji planinskih pohodov v OO Jesenica smo se na lastne oči prepričali, da lepote, ki jih je njega dni opisoval Gregorčič, še vedno obstajajo. Pot nas je iz Zadnjice vodila po stari vojaški poti do Pogačnikovega doma, ki leži malo nad gozdno mejo na robu Kriških podov. Od tod se razprostira lep

razgled v dolino Trente in na okoliške vrhove. Ko smo se naužili lepot in se nekoliko podprli, smo se odpravili po skalni stezi v kraljestvo kozoroga. Da so tu oni resnični kralji, se je dalo čutiti ob vsakem srečanju z njimi, saj se nekateri kar niso hoteli umakniti s planinskih stez. Nekateri so bili pripravljeni tudi pozirati pred objektivom. Tako smo prispeli na 2.392 metrov visok Bovški Gamsovec, ne da bi se tega sploh zavedali. Razgled po Alpah, ki ga imaš lahko v tako čistem ozračju brez oblaka, je bil veličasten. Videlo se ni le proti jugu, kjer pa

je razgled zakrivala mogočna severna stena Triglava. Človek bi kar ostal, vendar pa smo morali naprej, saj je bilo do Doliča še polnih pet ur hoje. Spustiti se je bilo treba nazaj na sedlo Luknja, od tam pa po precej široki stezi na Tržaško kočjo na Doliču. Vzdušje v koči je bilo sproščeno kot vedno. Pripovedovali smo si razne zgodbe o dogodbah tega ali onega dne. Na koncu smo naredili še načrt za naslednji dan in spanje.

Prvi sončni žarki so že risali obrise gora na vzhodu, ko smo se v svežem jutru že





vzpenjali proti 2.569 metrov visokemu Kanjevcu. Razgled v jutranjih urah je bil vsekakor nekaj posebnega. Medtem ko so

se hribi že kopali v soncu, so se po dolinah vlekle megle, ki so bile s ptičje perspektive videti kot veliko belo morje. Sledil je spust

do koč na Prehodavcih, kjer smo se malo okrepčali, nato pa smo krenili po malo manj znani poti čez Lepočo v dolino Trente. Pot je bila prelepa z zanimivim prehodom iz skalne steze v gozdno pot. Kjer se je še malo prej pod nogami valilo kamenje, je bilo kmalu že slišati prvo jesensko listje, ki nas je opozarjalo, da je jesen že prišla v naše kraje. Pesem listja, ki ga je včasih zmotilo šumenje potoka, nas je spremljalo vso pot v dolino Trente. Od tam smo šli še po avto v Zadnjico, nato pa v Čezsočo, kjer nas je čakal Goran, da nas odpelje na kanjoning. Nepozabno doživetje, ki je sledilo, priporočam vsem prijateljem, ki uživajo v vodi in jim je sproščanje adrenalina v užitek.

Slovenijo sem že prej prehodil in prekolesaril, a mi vedno znova postreže s kakšnim novim presenečenjem ali odkritjem kakšnega novega lepega kotička. Človek dobi občutek, da mu je eno življenje premalo, da bi odkril vso lepoto naše domovine.

Bojan Draksler

POLHARSKA NOČ V OO LJUBLJANA

Tudi to leto smo se člani OO Ljubljana zbrali na polharski noči. Srečanje je potekalo v lovskem domu lovske družine Logatec. Kot prejšnje leto nam je tudi tokrat priskočil na pomoč naš član, ki je tudi član omenjene lovske družine, kolega Danilo Antončič s svojo ženo. Skrbno sta pripravila tako dom, kot tudi hrano in pijačo, da smo lahko noč preživeli v dobri volji, zabavi, športnem tekmovanju in prijetnem druženju. Vreme nam ni bilo prav nič naklonjeno, saj je vso noč bolj ali manj deževalo. Vsi, ki se spoznajo na polhanje, vedo, da ob takem vremenu tudi polhi ne pridejo na plano. V večernih urah šestega oktobra se nas je skupno zbralo okrog 40. Z veliko točnostjo se je zbrala družina naših članov in peterice upokojencev v domu, kjer smo bili postreženi s pravim lovskim golažem, ki so ga logaški lovci pripravili za nas. Ker se

je vreme takrat še dobro držalo, smo pokazali, kako se nastavijo pasti in katera mesta so najbolj pripravna. Za to sta poskrbela starosta slovenskih polharjev Rudi Čamerin in naš najboljši polhar (sindikalni) Marko Trček. Vendar, glej ga zlomka, ravno v tem času je pričelo močno deževati. Odločili smo se, da večje skupine ne odrinejo na pohod, kajti v takšnih razmerah je polhanje lahko tudi nevarno, hitro je namreč mogoče zdrsniti ali pa napraviti nepravilen korak, in zlom je tu. Ne mislite pa, da smo bili prikrasani za polharske specialiste, saj je Marko pred tem nalovil že toliko polhov, da smo lahko vsi poizkusili, kakšen okus ima to meso. Nekateri so ga poizkusili prvič in med njimi je najmanj teknila našemu Branku Rusu, ki je vztrajno zagovarjal, da je klobasa »stokrat bulša kot ta mš«. Seveda je bilo ob tem veliko smeha

in hitro so prišle na dan razne dogodivščine in zgodbe iz našega življenja. Vsega se pač ne da zapisati, zato naj omenim tudi balinarsko tekmovanje sredi noči, ko so se medsebojno pomerili člani dolenske in zavske regije ter člani odbora Ljubljana. Ob spodbujanju drugih članov, ki niso balinili, so bili boji zelo zagriženi, tekmovalci pa premočeni od glave do pete. Rezultatov ne bom omenjal, lahko pa rečem, da smo bili vsi zmagovalci, saj nam je uspelo s prijetnim druženjem dočakati jutranje ure, ko smo veseli odšli proti domu. Morda se nam bo še kdo pridružil prihodnje leto, saj se število iz leta v leto povečuje. To je čas, ko se lahko sproščeno in prijateljsko pogovarjamo o raznih rečeh, pa naj si bo to politika, sindikalizem ali pa povsem kaj drugega.

Jože Lavrič

SINDIKALNA LISTA - NOVEMBER 2000

1. Za mesec november 2000 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **54.303,00 SIT bruto**,
2. Obračunska vrednost izhodiščne plače z upoštevanjem poslovne stimulacije znaša **55.932,00 SIT bruto**
3. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **1,000**
4. Zajamčena plača znaša **42.456,00 SIT bruto**
5. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **192.558,00 SIT**
6. Mesečni indeks rasti bruto plač glede na junij 2000 znaša **99,4**
7. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
indeks **111,15** (osnova za leto 1999)
indeks **133,49** (osnova za leto 1997)
indeks **121,82** (osnova za leto 1998)
indeks **149,13** (osnova za leto 1996)
8. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	96.279,00	17 %	
96.279,00	192.558,00	16.367,40 + 35 %	nad 96.279,00
192.588,00	288.837,00	50.065,10 + 37 %	nad 192.588,00
288.837,00	385.116,00	85.688,30 + 40 %	nad 288.837,00
385.116,00	577.674,00	124.199,90 + 45 %	nad 385.116,00
577.674,00		210.851,00 + 50 %	nad 577.674,00

9. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **21.181,40 SIT**
10. Povračilo za prehrano na uro **72,75 SIT**
11. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevica nad 12 ur **4.012,00** od 8 do 12 ur **2.006,00** od 6 do 8 ur **1.397,00**
OPOMBA: Višine dnevnic presegajo višine, določene z republiško uredbo, zato je potrebno razliko izkazati na VP-D4 Povračila stroškov nad uredbo. Razlika znaša:
pri dnevnicah nad 12 ur **512,00 SIT** pri dnevnicah od 8 do 12 ur **256,00 SIT** pri dnevnicah 6 do 8 ur **179,00 SIT**
12. Terenski dodatek če traja delo
4 do 8 ur dnevno **642,90 SIT** od 8 do 12 ur dnevno **842,00 SIT** več kot 12 ur dnevno **842,00 SIT** delavcem na vožnji na uro **92,28 SIT**, vendar največ dnevno **842,00 SIT**. **OPOMBA:**
Republiška uredba določa za terenski dodatek najvišji znesek 735 SIT na dan, zato je potrebno razliko obračunanega terenskega dodatka na 735 SIT na dan izkazati na VP - D4 Povračila stroškov nad uredbo.
13. Inozemske dnevnice v USD/uro: Avstrija **2,43** Italija **2,33** Hrvaška **1,33** Madžarsko **2,63**
14. Jubilejne nagrade: za 10 let **67.290,00 SIT** za 20 let **96.128,00 SIT** za 30 let **134.580,00 SIT**
15. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečni bruto plač v RS, kar znaša **577.674,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.
V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **577.674,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **577.674,00 SIT** izkazati po VP - A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
16. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **577.674,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.
V primeru da ta višina presega 577.674,00 SIT, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
17. Razen odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP.
Enkratna solidarnostna pomoč za november 2000 znaša **153.805,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo.
V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje za smrt zaradi nesreče pri delu, znaša ta **461.415,00 SIT + 76.903,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega 577.674,00 SIT, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP - C8 Jubilejne nagrade, solidarnostne pomoči in drugi prejemki.



Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Drago Torej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Uredniški odbor:
Štefan Kujavec, Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:
Nastja Polše

Grafično oblikovanje:
Studio M.

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

Naslov uredništva:
SSSLO Ljubljana, Trg OF 5/a,
1000 Ljubljana.
061/313-424; ŽAT (06129) 12-671, 12-591.

Ministrstvo za kulturo izdaja na osnovi 13. točke tarife št. 3
Tarife davka od prometa proizvodov in storitev in na osnovi
Zakona o prometnem davku (Ur. listi RS, št. 4/92, 9/92, 14/
92, 12/93, 71/93, 26/94, 35/94, 16/96, strojevodij
Slovenije, Trg OF 5/a, Ljubljana z dne 10. 06. 1998 naslednje

MNENJE

glasilo Sindikata strojevodij Slovenije šteje med proizvode, za
katere se plačuje 8 % davek od prometa proizvodov.

NAPOVEDNIK

**V prihodnji,
dvojni decembrski
številki bomo na
osrednjih straneh
objavili primer
izračuna plače po
novi KPDŽP.**

Malo za šalo, malo za res

»SLOVAR PREDRZNIH DEKLET«

Denar

*Veliko moških išče žensko z denarjem.
Večina pa išče denar z žensko.*

Jeanne Moreau

Kaos

*Kadar moški razširjajo hrup in kaos,
si domišljajo, da dajejo ton.*

Anonimna

Ljubezen

*V ljubezni so predjedi pravzaprav tiste
prave sladice.*

Francoise Perturier

*V ljubezenskih rečeh lahko vsaka ženska hitreje posluša,
kot lahko govori katerikoli moški.*

Helen Rowland

Lomilci src

*V ljubezni so tudi največji lomilci src samo
vajenci s preteklostjo.*

Zsa Zsa Gabor

Moški

*Smešno – vsak moški bi bil rad prvi pri ženski,
nihče pa zadnji.*

Zsa Zsa Gabor

*Moški je nujno zlo, pri čemer je poudarek
bolj na zlo kot na nujno.*

Yvette Collins

*Rada imam samo dve vrsti moških:
domače in tuje.*

Mae West

*Arheolog je najboljši mož, ki ga lahko ima ženska:
bolj ko se stara, bolj se mož zanima zanjo.*

Agatha Christie

*Moške spoznaš po tem, kako te opazujejo,
kadar jih ne gledaš.*

Johanna von Koczian

Naključje

*Zagotovo ni nobeno naključje, da za ptičja strašila
vedno nastavijo moške.*

Doris Blake

