



Budnik

ISSN 1408-7405

28/29 december 2000



GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



*Želimo Vam
vesele praznike in
srečno ter
uspeha polno
novo leto*

Srečno 2001

IZ TE ŠTEVILKE





LETO 2000 SE IZTEKA

Pred letom smo bili priča veliki evforiji ob pričakovanju tako imenovanega novega tisočletja. Veliko pompa je bilo okoli prelomnosti, ki naj bi jo ta številka prinesla sama po sebi. Nekateri dogodki so ta pričakovanja tudi potrdili. Kar grde naravne katastrofe so nas doletele, tudi več okrutnih nesreč se je zgodilo.

Ob razmišljanjih, ali smo tudi železničarji v tem letu imeli večjo smolo kot prejšnja leta, lahko rečemo, da železničarjev, evropsko gledano, ni doletela naravna katastrofa, da pa jih je doletelo katastrofično razmišljanje o vse rešujoči privatizaciji, ki se je ravno v tem letu še posebej močno izražala skozi razmišljanja evropskih komisarjev, nekaterih politikov in za železnice pristojnih menedžerjev.

Leto, ki se izteka, je bilo za vodstvo SŽ precej naporno, saj so se ob reorganizaciji in menjavi vodstvenih kadrov in ob mačehovskem odnosu države do železnice morali prilagajati predvsem našim sindikalnim zahtevam po spremembi KPDŽP, povečanju izhodiščne plače in dodatkov ter ne nazadnje tudi zahtevam po bonbončku, ki se imenuje »božičnica«. Zakaj temu pravimo bonbonček? Zato, ker smo si ga slovenski železničarji prav gotovo zaslužili in prepričan sem, da si zaslužimo še več.

Leto, ki se izteka, za nas ni bilo katastrofalno. Celo več. Menimo, da smo sindikati v tem letu s trdimi pogajalskimi izhodišči zagotovili:

- pri reorganizaciji realne možnosti za lažja prihodnja leta,

- pri tarifnih pogajanjih rast plače (višjo kot je inflacija),
- pri zaposlovalni politiki nove zaposlitve in s tem zmanjšanje nadur,
- pri delovnih razmerah sprejemljive razmere skozi turnuse,
- aktivni oddih,
- nekatere popravke dodatkov pri plačah.

Ob tem smo se znali tudi dobro povесeliti (Moškanjci), si na srečanjih po območnih odborih povedati tudi kritike in predloge za prihodnje delo, in ne nazadnje, dobro sodelovali s svetom delavcev in večino sindikatov na SŽ.

Prav gotovo nismo rešili vseh težav, ki so globalne narave, prepričan pa sem, da so bile rešene v okviru območnih odborov, če pa tam ni šlo, smo preko glavnega odbora razrešili večino nevšečnosti, ki so bremenile članstvo.

Ob izteku leta se zahvaljujemo vsem članom, da ste bili venomer pripravljeni podpreti svoje stanovske kolege in da ste s sugestijami pomagali usmerjati delovanje sindikata. Članom organov sindikata se zahvaljujemo za srčno in dobro sodelovanje, članom sveta delavcev pa za konstruktivno sodelovanje.

V upanju, da bomo tudi leto 2001 uspešno prebrodili, želimo vsem članicam in članom, našim simpatizerjem in sodelavcem na SŽ

**VESELO, ZDRAVO IN USPEŠNO
TER ZADOVOLJSTVA
POLNO LETO 2001**

Silvo Berdajs

Slavko Kmetič

Drago Torej



Iz urednikove beležke

IZTRGAJTE IN SHRANITE SI OSREDNJE STRANI TE ŠTEVILKE

Za slovo temu letu smo v tej, dvojni številki Budnika, na osrednjih straneh pripravili praktičen primer obračuna plače. Podoben primer obračuna smo pripravili že pred dvema letoma in tedaj je bil ugodno sprejet. Kljub temu so se nekateri prave vrednosti njegove vsebine žal zavedali šele takrat, ko so si v zvezi z izračunom plače zastavljali določena vprašanja, niso pa imeli izvoda primera obračuna plače shranjenega v torbi. Da se to več ne bi ponovilo, priporočam vsem, da si osrednje strani te številke iztrgate in shranite. Primer obračuna plače smo ažurirali s spremembami, ki jih je prinesla nova KPDŽP, sprejeta spomladi letos. Upamo, da je dovolj pregledna in razumljiva, ter da bo vsem v primeru nejasnosti dala zadovoljive odgovore.

Leto, ki se poslavlja, zaznamujejo tako pozitivni kot negativni dogodki. Med prve bi lahko naštel nedavno podpisani dogovor o vzpostavitvi prometa po novi progi med Madžarsko in Slovenijo, in pridobitev, ki je uspela koprski luki, ko ji je v ostri

konkurenci tujih koncesionarjev, uspelo prevzeti v upravljanje sedmi tržaški pomol za pretovor kontejnerjev, ki je največji tovrstni na Jadranu. Pozitivna novica ob koncu leta je tudi ta, da kolegi Primorci v svoje vrste vlečnih vozil redno sprejemajo prve Siemensove motornike.

Med negativne dogodke, ki nam bodo ostali v spominu ob koncu leta 2000, bomo uvrstili sindikalno nestrpnost določenih sindikatov na SŽ (SVOS in SDŽDS). Budnik se tej temi in še nekaterim, ki se nanjo bolj ali manj navezujejo, ni posebej posvečal. Ne želimo še dodatno prispevati k zaostrovanju že tako pregretyh odnosov. To so sicer poskušali nekateri (tudi s posebej za to pripravljenimi številkami sindikalnih glasil), vendar brez zavedanja, da smo uredniki glasil pravzaprav »prenašalci« informacij, ki si dovolimo le-te kritično ovrednotiti. Nismo pa ustvarjalci konfliktov in cenениh populizmov,

ki jim bralstvo rado podleže. Nesoglasja te vrste se morajo razreševati za mizo, ne pa v časopisih. Posledice takšnega razumevanja vloge »sindikalnega novinarstva« se žal danes med kolegi sestrskih železniških poklicev, čutijo. Škoda!

Zato pa smo se bolj kot tej temi, v tej številki posvetili analizi koalicijske pogodbe vladajočih strank, ki nas je še posebej zanimala v delih, kjer je predstavljena prometna in plačna politika. Za slednjo, kot je v pogodbi predstavljena, ni mogoče reči veliko pohvalnega. Prve posledice, ki iz nje izvirajo, bomo verjetno občutili že januarja, ko dvig plač na račun eskalacije ne bo tak, kot bi moral biti.

Budnik bomo brali spet februarja. Januarja smo na počitnicah. Preživite praznike kar najlepše. Zaslužite si jih. Tiste, ki ste takrat na vožnji, pa naj tolaži misel, da vam za delo preko božiča in novega leta, pripada nov dodatek v višini 100 odstotkov.

Srečno!

Mednarodno dogajanje

MAGDEBURG, 26.-29.11.2000

KONGRES ŽELEZNIŠKEGA SINDIKATA NEMČIJE

Na povabilo predsednika železniškega sindikata Nemčije Norberta Hansena, sem se udeležil njihovega rednega kongresa, ki je potekal pod naslovom »TRANSNET – Ofenzivno, usmerjeno v prihodnost, evropsko«.

Častni gostje smo bili predstavniki železničarskih sindikatov iz 22 držav, ob tem pa so na otvoritveni slovesnosti s svo-

jimi nastopi sodelovali še: župan Magdeburga, minister za promet dežele Saske, minister za promet Nemčije Kurt Bodovig in direktor DB AG Mehdorn.

Značilnost vseh nastopov je bila ugovoritev, da je tržni nastop sicer edina rešitev za železnico, vendar le pod pogojem, da so za vse transportne dejavnosti zagotovljeni fer pogoji za delovanje oziroma

konkuriranje, prav tako so se strinjali, da ta pogoj ni zagotovljen, razlikovali pa so se v načinu njegove zagotovitve.

Temu, ki sta dajali ton vsem razpravam, sta bili: prodaja železniških stanovanj in zmanjšanje števila zaposlenih z 250 tisoč na 170 tisoč, kar bi imelo za posledico zapiranje prog. Ob tem se je venomer pojavljala še v »Šternu« zapisana izjava



**Budnik**

direktorja, da bi iz DB AG odprodali del sistema, ki se imenuje Potniški promet na velike razdalje (vlake in trase ICE). Ko se je predsednik sindikata vprašal, ali je res treba in modro to storiti, je tudi sam odgovoril: »Če sedaj prodamo smetano, bo šlo s posnetim mlekom še slabše.« S tem je mislil pač to, da če sedaj prodajo moderne vlake in vlakovne trase, matičnemu podjetju v potniškem prometu ne ostane več veliko, kar bi prinašalo prihodek. Da tudi v Nemčiji na železnicah ni več tako, kot si večkrat predstavljamo, kaže podatek, da so letos prvič po petdesetih letih zgradili enako število kilometrov novih prog, kot avtocest. Seveda se dinamika gradnje

prog ni povečala, zmanjšala se je gradnja avtocest. In tukaj se je v razpravah pokazala svetlejša plat politikov, ki so zagotavljali, da v bodoče ne bodo dovolili, da se nesorazmerno vlaga v infrastrukturo. Norbert Hansen je poudaril, da ni mogoče pričakovati, da bi lahko z zmanjšanjem števila zaposlenih zmanjšali primanjkljaj, nekaj na kongresu navzočih politikov pa je podprlo zahtevo direktorja DB Mehdorna, da je treba spremeniti finančno politiko do železnice. Iz tega izhajajo tudi izračuni, da bodo morale DB AG do leta 2006 odpustiti tako enormno število zaposlenih (na primer eno šestino strojevodij). Glede na to, da je deželna politika

dokaj ostro zahtevala primerne ukrepe za konsolidacijo, da so dobili zagotovila o enakomernejšem investiranju in glede na to, da so udeleženci kongresa z 98,9 odstotka oddanih glasov na volitvah ponovno izvolili dosedanjega predsednika Norberta Hansena, kaže, da člani sindikata zaupajo sedanjemu vodstvu, čeprav se ta trenutek ne morejo pohvaliti z rožnatim stanjem na DB. Očitno verjamejo, da je v sedanji situaciji vodstvo izbralo najboljše rešitve.

Ob odhodu me je zaprosil, da tudi našim članom prenesem najboljše božične in novoletne želje.

Drago Torč,

POROČILO O DELU SVETA DELAVCEV SLOVENSКИH ŽELEZNIC

IZVOLITEV IN KONSTITUIRANJE SVETA DELAVCEV

Volitve za nove člane sveta delavcev (v nadaljevanju: SD) so potekale od 14. do 17. decembra 1998. Na teh volitvah je v 11 volilnih enotah znotraj Slovenskih železnic (v nadaljevanju: SŽ) kandidiralo 66 kandidatov iz vseh dejavnosti in delov SŽ, izvoljenih pa je bilo 29 novih članov SD. Volitev se je, od 9.074 volilnih upravičencev, udeležilo 7.182 delavcev, kar pomeni 79,15 odstotno udeležbo na volitvah. V primerjavi z volitvami leta 1995, ko je bila udeležba 74,2 odstotna, se je število de-

lavcev, ki so se volitev udeležili, povečalo za 6,67 odstotka. To kaže, da so se delavci začeli zavedati svojih pravic do sodelovanja pri upravljanju v družbi. Kot predlagatelj posameznih kandidatov so se pojavljali tako reprezentativni sindikati na SŽ, kot tudi skupine delavcev. Zanimivo je, da tudi pri teh volitvah, tako kot pri volitvah leta 1995, ni bil izvoljen nihče od kandidatov, ki jih je predlagal Sindikat vlakovnih odpravnikov Slovenije ali skupina delavcev. To samo kaže na soodvisnost med učinkovitim delovanjem sindikatov in volitvami v SD.

Prva seja SD v novi sestavi je potekala 18. januarja 1999, kjer se je po

ugotovitvi, da so izvoljeni vsi člani, SD tudi konstituiral. Izvoljeni so bili tako predsednik, podpredsednik in sekretar SD, kakor tudi člani nadzornega sveta SŽ in člani SD, ki svojo funkcijo opravljajo poklicno. Kljub takratnim očitkom nekatere članov SD, da zasedba vodstvenih funkcij v okviru SD ne zagotavlja ustrezne zastopnosti posameznih dejavnosti in organizacijskih enot znotraj SŽ, je bila večina predlaganih kandidatov za posamezne funkcije izvoljena z dvotretjinsko večino vseh članov SD. Za predsednika in namestnika predsednika sta bila ponovno izvoljena Silvo Berdajs in Jože Pavšek, za sekretarja je bil imenovan Benja-



min Ornik, za člane nadzornega sveta SŽ so bili ponovno izvoljeni Silvo Berdajs, Jože Pavšek, Albet Pavlič in Slavko Kmetič, za poklicne člane SD pa Jože Pavšek, Albert Pavlič, Benjamin Ornik in Drago Savič.

Ko so bili na naslednji seji, ki je potekala 17. februarja 1999, imenovani tudi odbor SD, ki nadzira spoštovanje zakonodaje, kolektivnih pogodb in splošnih aktov v družbi in spremlja varstvo pri delu in delovne razmere, ter odbori za poslovanje, stanovanjsko problematiko in aktivni oddih, so bili dani vsi pogoji za učinkovito delo SD.

SEJE SVETA DELAVCEV

SD se je od izvolitve do sedaj sestal na 20 rednih, 2 izrednih in 1 korespondenčni seji. Sprejel je 174 sklepov, ki so v veliki večini realizirani in se nanašajo predvsem na tekoče spremljanje dela članov nadzornega sveta in uprave, na poslovanje SŽ, na problematiko, povezano s počitniškimi zmogljivostmi, na problematiko, povezano z aktivnim oddihom, na stanovanjsko problematiko, na novo notranjo organiziranost SŽ, na novo sistematizacijo delovnih mest ipd.



Silvo Berdajs, predsednik sveta delavcev

ZAMENJAVA DIREKTORJA SŽ

Na podlagi ugotovitve, da 4. avgusta 1999 poteče mandat direktorju SŽ Marjanu Rekarju, je bil na nadzornem svetu SŽ sprejet sklep o javnem razpisu za delovno mesto novega direktorja SŽ. Na razpis, objavljen v dnevnem časopisu Delo in Večer, se je v zakonitem roku prijavilo 10 kandidatov, med njimi tudi sedanji direktor mag. Igor Janez Zajec. Razpisna komisija, ki jo je imenoval nadzorni svet SŽ, je pri pripravi poročila ugotovila, da vse razpisne pogoje izpolnjuje 6 kandidatov, ki so imeli možnost, da se predstavijo na seji nadzornega sveta SŽ, ki je potekala 30. junija 1999.

Po predstavitvi je nadzorni svet SŽ kot prvo odločal o tem, ali se vladi Republike Slovenije, ki je pristojna za imenovanje direktorja SŽ, predlaga zgolj enega ali več kandidatov. Z vsemi glasovi članov nadzornega sveta SŽ, ki jih je imenoval SD in še nekaterimi drugimi, je bil sprejet sklep, da se vladi Republike Slovenije v imenovanje predlaga zgolj enega kandidata. Na tej podlagi je bil soglasno sprejet sklep, da se vladi Republike Slovenije predlaga mag. Igor Janez Zajec, ki je v tistem trenutku opravljal naloge državnega sekretarja na Ministrstvu za promet in zveze. To je pomembno vedeti za-

to, ker je takratni direktor Marjan Rekar javnosti razlagal, kako predlog za novega direktorja ni bil soglasno sprejet, ter s tem ustvarjal vzdušje, ki bi mu pripomoglo, da bi bil na seji vlade ponovno imenovan za direktorja.

Zato smo takrat vlado Republike Slovenije jasno opozorili, da upravičeno pričakujemo, da bo potrdila soglasno sprejet predlog nadzornega sveta SŽ in za naslednje petletno mandatno obdobje za direktorja SŽ imenovala mag. Igorja Janeza Zajca. Ob tem smo ji dali jasno vedeti, da bi kakršna koli odločitev vlade mimo nadzornega sveta SŽ, temeljila predvsem na



političnem mešetarnjenju za zasedbo enega izmed ključnih direktorskih mest. To bi imelo daljnoročno negativne posledice za SŽ, česar pa zaposleni nismo mogli dovoliti. Zato smo še toliko bolj budno spremljali nadaljnje dogodke, ki so v končni fazi pripeljali do tega, da je bil za novega direktorja SŽ konec julija 1999 imenovan mag. Igor Janez Zajec. To je ena izmed ključnih stvari, ki se je zgodila na SŽ v letu 1999.

POČITNIŠKE KAPACITETE

Kot je znano so bile počitniške kapacitete zaradi določb prejšnjega zakona, ki je bil sprejet v zvezi z SŽ, v lasti države. Kljub temu pa so SŽ, na podlagi Zakona o gospodarjenju s počitniškimi kapacitetami, z njimi lahko gospodarile. Na tej podlagi so bile vse počitniške kapacitete 01. 05. 1995 prenešene v upravljanje SŽ ŽIP d.o.o.. Počitniške kapacitete se nahajajo tako na območju Republike Slovenije, kjer imamo 19 enot z 82 ležišči, kot na Hrvaškem primorju, kjer imamo 189 enot z 956 ležišči.

Ker je bilo zadnje investicijsko vzdrževanje počitniških kapacitet opravljeno v letih 1987-1989, so bile le-te v zelo slabem stanju, saj se v te enote zaradi vojnih razmer ni več vlagalo. Zato se je v letu 1995 preko SŽ ŽIP d.o.o. največ dela opravilo v počitniškem naselju Bašanija v Savudriji. To naselje z 31 enotami je bilo zaprto cela tri leta, saj je hrvaško ministrstvo za socialno delo imelo namen, da v te enote naseli begunce. Do naselitve ni prišlo, kljub temu pa enot nismo mogli uporabljati, saj je bil sprejet poseben odlog Vlade Republike Hrvaške. Ko smo enote dobili vrnjene, je bilo ugotovljeno, da je bilo odtujeno precej opreme, zaradi vlage pa so bile enote popolnoma neprimerne za bivanje.

SŽ ŽIP d.o.o. je usposobil vseh 31 enot v Bašaniji, poleg tega pa so bile urejene tudi ostale enote, tako na območju Republike Slovenije, kot na območju Republike Hrvaš-

ke. Vsa ta dela so bila financirana s prihodki od letovanja in s prihodki SŽ ŽIP d.o.o., kajti ob podpisu pogodbe o upravljanju in vzdrževanju SŽ ŽIP d.o.o., nikoli ni dobil obljubljenih zagonskih sredstev.

Ko je bil leta 1999 sprejet nov Zakon o železniškem prometu so bile počitniške kapacitete ponovno prenešene v last SŽ. S tem so se odprla vrata, da se lahko tudi s poslovnim načrtom SŽ predvidijo določena sredstva za investicije v počitniške objekte. Opravljen je bil pregled vseh počitniških enot, na podlagi katerega je bilo ugotovljeno, da bi za dvig standardne ravni počitniških objektov potrebovali cca. 120 do 140 milijonov SIT. Z upravo SŽ je bilo dogovorjeno, da se sredstva zagotovijo v obdobju štirih let, zato je bilo že v letu 2000 za te namene predvidenih 30 milijonov SIT.

V tem obdobju pa je SD z upravo SŽ sklenil tudi Dogovor o gospodarjenju z počitniškimi zmogljivostmi, kjer je med drugim urejeno na kakšen način SD daje soglasje na odločitve povezane s počitniškimi kapacitetami, določen pa je tudi način delitve počitniških enot in terminov.

NOV DOGOVOR O SODELOVANJU DELAVCEV PRI UPRAVLJANJU

Takoj po imenovanju novega direktorja so se pričela usklajevanja za sklenitev novega Dogovora o sodelovanju delavcev pri upravljanju. Pričela so se z dobro pripravljenim predlogom, prepričljivimi argumenti in z veliko dobre volje, tako ene kot druge strani. Temeljila so na vzpostavitvi ustreznega medsebojnega sodelovanja in zaupanja, ki pri tem upošteva tako voljo zaposlenih na SŽ, da bi svoje delo opravljal v družbi, ki jim bo zagotavljala socialno varnost in omogočala normalne delovne razmere in prijetno delovno vzdušje, kakor tudi na pripravljenosti SD, da skupaj z vodstvom in drugimi pristojnimi organi družbe in države zagotovi zadovoljstvo za-

poslenih, lastnika in uporabnikov železniških storitev. Na tej podlagi je bil nov Dogovor o sodelovanju delavcev pri upravljanju 09. septembra 1999 dokončno usklajen in podpisan. Sama vsebina dogovora je dokaj obsežna in natančna in je v veliko pomoč pri vsakdanjem delu, saj zaradi svoje preciznosti ne dopušča različnih razlag, ki so po navadi vzrok za spore.

Bistvene spremembe, v primerjavi s prejšnjim dogovorom, so naslednje:

- da je sodelovanje delavcev pri upravljanju urejeno tudi na ravni posameznih organizacijskih enot z imenovanje obratnih svetov,
- da je zelo natančno določeno, o čem je uprava dolžna obveščati SD,
- da se zelo jasno določa, na kakšen način in v katerih primerih SD daje soglasje na posamezne odločitve, ki se nanašajo na gospodarjenje in razpolaganje s počitniškimi zmogljivostmi, stanovanji in drugimi objekti standarda delavcev,
- da se zelo jasno določa, na kakšen način in v katerih primerih SD daje soglasje na posamezne odločitve, ki se nanašajo na izvajanje preventivnega aktivnega oddiha ter kulturnih, športnih, rekreacijskih in drugih podobnih dejavnosti,
- da se končno zagotavljajo normalne razmere za delovanje SD,
- da se lahko zaradi potreb SD za profesionalne delavce imenujejo tudi delavci, ki niso člani SD,
- ter da se končno vzpostavi in uredi status delavskega direktorja.

Iz vsega zgoraj navedenega izhaja, da je bila s podpisom novega dogovora vzpostavljena ustrežna podlaga za normalno delovanje SD in da so bile začetne težave pri uvajanju sodelovanja delavcev pri upravljanju končno odpravljene.



AKTIVNI ODDIH

Izhajajoč iz sprejetega novega Dogovora o sodelovanju delavcev pri upravljanju smo se lotili tudi usklajevanja posebnega Dogovora o izvajanju preventivnega aktivnega oddiha zaposlenih na SŽ. Kot je znano, se je začel aktivni oddih delavcev na SŽ izvajati leta 1980 v Atomskih toplih in leta 1985 v Kranjski Gori. Iz podatkov, ki so na voljo, izhaja, da je bilo do konca leta 1990 na aktivnem oddihu 7.699 delavcev, kar glede na takratno število zaposlenih pomeni približno 770 delavcev na leto. Glede na to, da nas je bilo v letu 1990 na SŽ zaposlenih nekaj čez 15.000, v prejšnjih obdobjih pa tudi nekaj več, lahko ugotovimo, da je na aktivni oddih v osemdesetih letih odhajalo 4 do 5 odstotkov zaposlenih na SŽ. Že daljnega leta 1991 pa je takratni poslovni odbor sprejel nove kriterije in načine izbire delavcev za odhod na aktivni oddih, ki so število delavcev, ki bi bili napoteni na aktivni oddih še zmanjšali. Leta 1993 so sindikati pripravili nov predlog Pravilnika o aktivnem oddihu in ga posredovali vodstvu SŽ v nadaljnje usklajevanje in sprejem. Takratni upravni odbor SŽ je odločanje o tem pravilniku, kakor tudi o izvajanju aktivnega oddiha, za nedoločen čas odložil, kar je pomenilo, da je izvajanje aktivnega oddiha v celoti zamrlo. V letu 1995 je novoustanovljeni SD pripravil skizmo novega Pravilnika o aktivnem oddihu, ki je bil po predhodni uskladitvi med sindikati, poslan upravi SŽ v sprejem. Na seji nadzornega sveta SŽ 19. septembra 1995 je bil, na predlog članov nadzornega sveta SŽ, ki jih je imenoval SD, sprejet sklep, ki je zadalžil upravo SŽ, da sprejme nov Pravilnik o izvajanju aktivnega oddiha in v poslovnem načrtu zagotovi potrebna sredstva. Na tej podlagi je bil 19. septembra 1996 sprejet nov Pravilnik o izvajanju aktivnega oddiha, za njegovo izvajanje pa so bila zagotovljena tudi sredstva v višini 13 milijonov tolarjev. Svojo dokončno obliko, pa je izvajanje aktivnega oddiha dobilo s sprejemom novega Dogovora o izvajanju preventivnega aktivnega oddiha

zaposlenih na SŽ, ki je bil med SD in upravo SŽ dokončno usklajen in podpisan 10. februarja 2000. Na njegovi podlagi so se, s posebnim dogovorom, zagotovila sredstva tako, da bo v prihodnje vsako leto na aktivni oddih v trajanju 7 dni odšlo najmanj 10 odstotkov vseh zaposlenih v družbi.

V primerjavi s prejšnjimi leti je napredek več kot viden, čeprav nas čaka še kar nekaj dela. Predvsem na ustrezni rešitvi, ki bi delavce razbremenila plačila davkov in prispevkov, ki izhajajo iz Zakona o dohodnini, po katerem se aktivni oddih šteje za boniteto, od katere je delavec dolžan plačati davke in prispevke.

STANOVANJSKA PROBLEMATIKA

Po obdobju dveh let, v katerem je bila prodana večina stanovanj na podlagi stanovanjskega zakona, je SŽ ostalo v lasti 1.002 stanovanja nekdanjega družbenega fonda in 785 službenih stanovanj, skupaj torej 1.787 stanovanj. V letu 1996 je bil SD v soglasje dan predlog za prodajo železniških stanovanj, ki so praviloma starejša od 60 let. Na predlog je SD, še v prejšnji sestavi, dal soglasje, na podlagi katerega so se, po odločitvi uprave, prodajala tudi druga stanovanja, odvisno od vloženih vlog. Glede na različne kriterije pri prodaji in glede na vlogo SD, ki izhaja iz 95. člena Zakona o sodelovanju delavcev pri upravljanju in 21. člena Dogovora o sodelovanju delavcev pri upravljanju, je bil 29. oktobra 1999 sestanek s področjem nepremičnin. Dogovorjeno je bilo, da se izdelajo kriteriji za dodeljevanje praznih stanovanj ter uredijo vsa odprta vprašanja v zvezi s samo prodajo. V razpravi je bilo poudarjeno, da naj SŽ pripravi seznam stanovanj, ki se ne bodo prodala in bodo namenjena izključno kadrovskim potrebam, da pa se vsa druga stanovanja prodajo. Ravno tako je bilo dogovorjeno, da se uskladijo enotni kriteriji za prodajo. Ker pa določenih stanovanj ni mogoče prodati zaradi novega Zakona o železniškem pro-

metu, ker so v lasti javne železniške infrastrukture, ki je izven pravnega prometa, je bilo dogovorjeno, da se pripravi ločen seznam stanovanj, ki jih zaradi tega ni mogoče prodati.

V nadaljnjih razpravah in usklajevanjih so bili pripravljeni in sprejeti sezname stanovanj, in sicer:

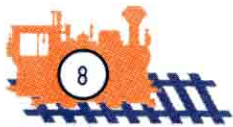
- seznam službenih kadrovskih stanovanj, ki jih zaradi potreb SŽ ni mogoče prodati in na katerem je 46 stanovanj v Ljubljani, Mariboru, Celju, Postojni, Novi Gorici in v Laškem,
- seznam stanovanj, ki se bodo prodala in so v nesporni lasti SŽ, ki obsega 655 stanovanj v različnih krajih po Sloveniji,
- seznam stanovanj, ki jih ni mogoče prodati zaradi Zakona o železniškem prometu in so v lasti javne železniške infrastrukture, ki obsega 631 stanovanj v različnih krajih po Sloveniji,
- seznam stanovanj, ki jih brez dodatne preverbe lastništva in ugotovitve, ali so v lasti SŽ ali v lasti javne železniške infrastrukture, pred tem ni mogoče prodati, ki obsega 235 stanovanj v različnih krajih po Sloveniji.

Ravno tako je na predlog SD uprava SŽ sprejela pogoje za odprodajo tistih stanovanj, ki jih je mogoče prodati, in sicer:

- osnova za določitev cene je cenitev sodno zapriseženega cenilca, ki ga določi in plača prodajalec,
- odplačilna doba je do 20 let,
- obroki se revalorizirajo z vrednostjo točke, ki jo določa Ministrstvo za okolje in prostor,
- kupec plača 10-odstotni polog v 60 dneh po podpisu pogodbe,
- kupcem se odobri 1,5-odstotni popust za vsako leto prejšnjega poplačila kupnine, vendar največ za 28,5 odstotka pogodbene cene stanovanja.

Ob tem je bilo dogovorjeno, da zgoraj navedeni pogoji veljajo samo za aktivne in





upokojene železničarje, da pa lahko drugi kupijo stanovanja pod tržnimi pogoji, ki ne smejo biti bolj ugodni od zgoraj navedenih. Ravno tako je bilo dogovorjeno, da do nakupa niso upravičeni tisti najemniki, proti katerim tečejo sodni postopki v zvezi z najemnim razmerjem, in da so kot pogoj za prodajo poravnane tudi vse obveznosti iz najemnega razmerja. Na tej podlagi so v tem letu vsi najemniki, ki so v stanovanjih, ki jih je mogoče prodati, že dobili obvestilo o možnosti nakupa in se projekt prodaje vsaj v tem delu zaključuje. Seveda pa bo ena izmed nalog SD v prihodnje ta, da se enaki pogoji za prodajo uveljavi tudi za tiste železniške delavce, ki so najemniki stanovanj, ki so v lasti javne železniške infrastrukture. Pred tem bo treba z Direkcijo za železniški promet uskladiti seznam stanovanj v lasti javne železniške infrastrukture, ki jih je mogoče prodati.

Drugo pomembno področje, povezano s stanovanjsko problematiko, pa je oddajanje praznih stanovanj. Dokončno se je oddaja praznih stanovanj uredila z uskladitvijo in sprejemom Pravilnika o oddajanju stanovanj SŽ v najem, ki je pričel veljati 1. decembra 2000. Sam pravilnik natančno določa kriterije za oddajo stanovanj v najem, sestavo komisije, v kateri ima SD od 6 članov 3 člane, kakor tudi vse druge postopke, ki so potrebni, da bo oddaja stanovanj tekla nemoteno.

Kot uspeh SD pa je v zvezi s tem vsekakor tudi to, da smo dosegli, da so vsi delavci, ki so v zadnjem obdobju prejeli odločbe za najem stanovanja samo za določen čas 5 let, dobili odločbe za čas zaposlitve na SŽ.

UPOKOJEVANJE DELAVCEV, KI SO DEL SVOJE DELOVNE DOBE OPRAVILI V ORGANIZACIJSKIH ENOTAH SŽ NA OBMOČJU REPUBLIKE HRVAŠKE

Po uveljavitvi Zakona o ratifikaciji sporazuma o socialnem zavarovanju med Repub-

liko Slovenijo in Republiko Hrvaško, ki je pričel veljati 22. novembra 1997, so se za določene delavce, ki so del svoje delovne dobe opravili v organizacijskih enotah SŽ na območju Republike Hrvaške, pričeli problemi pri uveljavljanju pravice iz pokojninskega zavarovanja. To svojo pravico lahko uveljavljajo le po predpisih, ki veljajo v Republiki Hrvaški. Delavci, ki so vsi državljani Republike Slovenije, so bili zaradi bistveno nižjih pokojnin postavljeni v bistveno slabši in s tem v neenakopraven položaj glede na druge sodelavce, prav tako državljane Republike Slovenije, ki so opravljali enaka dela na SŽ, pravico iz pokojninskega zavarovanja pa uveljavljajo po naših predpisih. Že v letu 1998, ko je bil problem evidentiran, je bilo ugotovljeno, da ta problem zadeva 172 naših sodelavcev, ki so delali na različnih delovnih mestih, tako v sekcijah za vleko, kot v sekcijah za promet, elektroenergetiko in SVTK ter 8 delavcev, ki delajo v SŽ CD Ljubljana. Kljub našim prizadevanjem, da bi na Ministrstvu za promet in zveze in Ministrstvu za delo, družino in socialne zadeve, problem bistveno nižjih pokojnin uredili sistemsko za vse zaposlene v Republiki Sloveniji, nam to ni uspelo. Zato smo preko nadzornega sveta SŽ na vlado Republike Slovenije posredovali zahtevo, da odobri sredstva za plačilo razlike v pokojnini za vse zgoraj navedene delavce, ki bi jih zagotovili v okviru SŽ.

Vlada Republike Slovenije je decembra 1999 v zvezi s tem izdala pozitiven sklep. Na tej podlagi je bila med SŽ in Zavodom za pokojninsko in invalidsko zavarovanje Slovenije podpisana posebna pogodba, na podlagi katere Zavod vsem tem delavcem izplačuje razliko med hrvaško in slovensko pokojnino tako, da delavci pri tem niso več prikrajšani.

NOVA NOTRANJA ORGANIZIRANOST SLOVENSkih ŽELEZNIC d.d.

Sami začetki v zvezi z novo organiziranostjo SŽ segajo vse v leto 1997, ko je bil po dolgotrajni stavki na SŽ na hitro

pripravljen nov predlog Zakona o železniškem prometu, katerega namen je bil zgolj razgradnja SŽ v več novo nastalih družb ali organizacij in prepoved stavke na SŽ. Tako v prejšnji kot v tej sestavi je SD, skupaj s sindikati na SŽ, s svojo aktivno vlogo dosegel, da je bil Zakon o železniškem prometu ob koncu leta 1999 sprejet v dokaj sprejemljivi vsebini. Kljub vsem grožnjam po razgradnji SŽ so le te ostale enovite v okviru enega podjetja. Na dokaj sprejemljiv način pa se je uredila tudi izvedba same stavke, doseženo pa je tudi to, da smo ponovno dobili v last počitniške zmogljivosti. Ena izmed prednosti, ki jo je s sprejemom novega Zakona o železniškem prometu treba omeniti, je vsekakor tudi ta, da nov zakon v primerjavi s prejšnjim nima več določb, ki bi omejevale imenovanje predstavnikov delavcev v nadzornem svetu SŽ in članov SD, ki svojo funkcijo opravljajo poklicno. S tem je SD pridobil pravico, da v nadzorni svet SŽ imenuje še enega člana, ter da dodatno še imenuje 11 delavcev oz. članov SD, ki svojo funkcijo opravljajo poklicno.

Po sprejemu zgoraj navedenega zakona so se znotraj SŽ pričeli pripravljati predlogi za novo organiziranost SŽ. V tem obdobju je bil na nadzornem svetu SŽ pripravljen predlog sprememb in dopolnitev statuta, ki jih je vlada Republike Slovenije kot skupščina SŽ, v celoti sprejela 20. julija 2000. S spremenjenim statutom se je uresničila naša dolgotrajna želja in zahteva, da se znotraj SŽ postavi veččlanska uprava. Poleg že prej imenovanega novega direktorja smo dobili še 3 člane uprave, ki jo poleg generalnega direktorja sestavljajo še direktor za transport, direktor za infrastrukturo in seveda delavski direktor. Že s tem pa so bili nakazani prvi orisi nove notranje organiziranosti SŽ, ki je svojo dokončno obliko dobila s sprejemom Novega pravilnika o notranji organizaciji SŽ, ki velja od 1. novembra 2000.

Vseh postopkov in usklajevanj, ki so se odvijali med upravo SŽ, sindikati in SD niti ni treba naštevati. Dejstvo je, da se z novo notranjo organiziranostjo postavljata dve



ključni področji, kot sta transport in infrastruktura, kar je bila ves čas naša zahteva. Ravno tako smo lahko zadovoljni, da je v okviru transporta vleka ostala samostojna poslovna enota, malo manj pa s tem, da smo ustanovili ločeni poslovni enoti za potniški in tovorni promet, saj nam to hočeš-nočeš prinaša nekaj dodatnih stroškov. Na področju infrastrukture smo, poleg poslovne enote vzdrževanja infrastrukture, vseskozi podpirali ustanovitev poslovne enote za krmiljenje prometa. Z vzpostavitvijo upravnih področij, ločenih štabnih služb in ločenih centrov, kakor tudi z vzpostavitvijo novega upravnega področja za kadre, smo lahko zadovoljni. Dejstvo pa je, da bo treba postoriti še marsikaj, da bo nova organiziranost zaživela v vsej svoji vsebini, saj bo le tako lahko prinesla tiste učinke, ki jih od nje pričakujemo. Izhajajoč iz te organiziranosti je bil sprejet tudi nov Pravilnik o sistematizaciji delovnih mest SŽ. Ta je sicer povzročal malo več problemov in nesoglasij, toda zavedati se je treba, da se z aktivno vlogo, tako SD kot sindikatov, ob ustreznih pripravljenosti uprave, da še marsikaj postoriti.

V tem smislu je bil ustanovljen tudi tim za racionalizacijo, v katerem ima svojega predstavnika tudi SD. Naloga tima je, da:

- ponovno prouči organizacijsko strukturo družbe v smislu zmanjševanja ravni vodenja in odločanja,
- analizira poslovne in delovne procese in jih maksimalno racionalizira,
- ugotovi optimalen nabor delovnih mest,
- izdela normative za ugotavljanje potrebnega števila izvajalcev na posameznem delovnem mestu,
- izdela ustrezne opise del in nalog za vsa delovna mesta,
- skupaj s socialnimi partnerji na novo ovrednoti delovna mesta in izdela nov in sodoben plačilni sistem.

Naloge seveda niso lahke, so zahtevne in obsežne. Toda, če hočemo zagotoviti

tako zadovoljstvo zaposlenih, kot lastnika in uporabnikov železniških storitev, jih je enostavno treba opraviti.

Odgovornost za to je na nas vseh!

SKLEP

Izhajajoč iz navedenega ocenjujem, da je bilo v tem obdobju delo SD relativno uspešno. Je pa res, da brez problemov tudi znotraj SD na žalost ni šlo.

Prvi primer je bil, ko smo zaradi imenovanja Slavka Kmetiča za delavskega direktorja in njegovega odstopa s funkcije člana nadzornega sveta SŽ, izvolili novega člana nadzornega sveta SŽ. Ob razrešitvi Slavka Kmetiča smo na isti seji za novega člana imenovali Romana Jakopiča. Zaradi tožbe, ki jo je vložil sindikat delavcev železniške dejavnosti Slovenije, smo na izredni seji razpisali kandidacijski postopek in nato Romana Jakopiča na naslednji seji SD znova izvolili.

Drugi primer je bil, ko smo s funkcije člana nadzornega sveta SŽ razrešili Ivana Šenkiša in na mesto njega izvolili Zdravka Skrbiša. V zvezi s tem je Sindikat vlakovnih odpravnikov Slovenije v svojem glasilu Prometnik ta ukrep SD ocenil kot zlorabo inštituta SD in samo razrešitev primerjal z metodami starega komunističnega režima, ki se po njihovem uporabljajo le še na SD. Seveda se s tako oceno ne moremo strinjati. Mogoče še kdo misli, da živimo v času, ko te iz imenovane funkcije ni mogoče razrešiti. Dejstvo pa je, da je ugotavljanje odgovornosti posameznega člana nadzornega

sveta SŽ ena izmed ključnih pristojnosti SD. Zato je dolžnost SD, da razreši kogarkoli in kadarkoli, če ta svoje funkcije ne opravlja v skladu z interesi SD.

Tretji primer je bil, ko smo s funkcije delavca, ki za potrebe SD svojo funkcijo opravlja poklicno, razrešili Tomaža Zalarja. Tudi za to razrešitev sem prepričan, da je bila pravilna, saj si ne moremo dovoliti, da nekdo, ki je bil imenovan s strani SD, ne bi spoštoval odločitev in delal za ta isti SD. Toda glede na te primere lahko ugotovimo, da se notranji problemi pojavljajo zgolj takrat, ko se zasedajo posamezne funkcije znotraj SD, posebej če jih zasedajo tisti, ki na volitvah za SD, niso dobili zaupanja zaposlenih. Teh problemov pa ni zaslediti, ko se SD ukvarja z vsebinskimi in stalnimi nalogami. Tu je cilj nas vseh enak, čeprav do tega cilja obstajajo različne poti.

To pa je dobro, saj nas bogati.

Zato sem prepričan, da bomo, tako kot do sedaj, do konca našega mandata skupaj zmogli opraviti naloge, ki so pred nami. Nato pa bo seveda prišel čas, ko bodo naše delo ocenili tisti, zaradi katerih smo tu.

Vsem Vam želim vesele božične in novoletne praznike, veliko osebne in družinske sreče, predvsem pa veliko volje in energije, da bomo zmogli uresničiti cilje, ki nas čakajo v prihodnjem letu.

Predsednik Sveta delavcev
Silva Berdajs





Aktualno

KOALICIJSKA POGODBA VLADNIH STRANK S Poudarkom NA PLAČNI IN PROMETNI POLITIKI

Rezultati državnozborskih volitev, izvedenih 15. oktobra letos, so znani. Znano je tudi, da stranke LDS, SLS+SKD Slovenska ljudska stranka, ZLSD in DESUS tvorijo vladajočo koalicijo, ki bo ob številčno šibki opoziciji lahko udejanila vse, za kar si bo prizadevala. Kam pa ta »prizadevanja« merijo, pa je mogoče razbrati v koalicijski pogodbi teh strank. Če pustimo ob strani dele te pogodbe, ki v veliki meri zapovedujejo koalicijsko disciplino delovanja, glasovanja, zastopanja in kadriranja vladajočih, so prvenstveno za nas najzanimivejši izseki te pogodbe, ki obravnavajo plačno in prometno politiko. Glede na politično moč najmočnejše vladne partnerice (LDS), izostrene in nedvoumne rešitve, ki jih nakazuje ta pogodba (treba pa jih je brati tudi med vrsticami – gre le za javen dokument) ter malodane dvotretjinsko podporo, ki jo ta koalicija obvladuje v državnem zboru, je mogoče razumeti to pogodbo kot dokument, ki se bo v prihodnjih štirih letih udejanil. **V izogib poznejših »presenečenj« se je za to treba z njegovo vsebino seznaniti že sedaj.**

PLAČNA POLITIKA – USKLAJEVANJE PLAČ PO NOVEM

Plačna politika bo po tej pogodbi doživela nekatere spremembe predvsem v javnem sektorju, kjer vlada RS nastopa v vlogi delodajalca, spremembe pa bodo izražene tudi v novem socialnem sporazumu, ki bi ga s socialnimi partnerji koalicija predvidoma sprejela v letu 2001 za obdobje 2001-2004. Kot prvo pa vlada (in to v teh dneh že lahko spremljamo) pripravlja spre-

membo dogovora o politiki plač, ki se dotika usklajevanja (eskalacije) plač. Že prvi dan po imenovanju je novi minister za delo dr. Vlado Dimovski hitel socialnim partnerjem (predvsem sindikatom) pojasnjevati zahtevo po spremembi usklajevanja plač. Razlog hitrosti je seveda jasen. Še v tem letu uzakoniti spremembo, ki bo veljala že za januarsko eskalacijo, ki bi nam po obstoječem dogovoru morala prinesiti sledenje plač v višini 85 odstotkov rasti cen življenjskih potrebščin. Po neuradnih podatkih bi glede na visoko stopnjo inflacije to moralo znašati približno 5 odstotkov. Namera vlade je seveda jasna. Finančni kolaps državne proračunske blagajne ublažiti z restriktivnimi ukrepi plačne politike. Ob tem pa še opraviti tudi revizijo vseh nacionalnih programov. Koalicija v tem dogovoru predlaga, da se usklajevanje več ne opravlja za nazaj (glede na stopnjo inflacije), ampak, da se v začetku leta dogovori rast plač na podlagi pričakovane rasti cen za vnaprej. Prvi del tako predvidenega in vnaprej ugotovljenega usklajevanja bi se izplačal takoj, drugi del pa med letom, v rokih, določenih v kolektivnih pogodbah na ravni dejavnosti. Za javni sektor bi se dogovorili v kolektivnih pogodbah za negospodarstvo in kolektivnih pogodbah za gospodarsko infrastrukturo. **Da bomo na tak način uskladitve plač prejeli manj eskalacije, kot smo do sedaj, ko smo že tako ali tako izgubljali boj z inflacijo, je nesporno dejstvo.** Iz tega sledi, da je možnosti, da bi bil tako predlagani nov dogovor o politiki plač s socialnimi partnerji usklajen še v tem letu, minimalna. Če vemo, da je dogovor o politiki plač tema, ki je v preteklosti zahtevala dolgotrajno usklajevanje, potem je možnosti, da bi bil sprejet

hitro, nična. Seveda je koalicija »pametno« predvidela tudi to možnost. Zato v koalicijski pogodbi pravi citirano: »V primeru, da dogovor ne bo dosežen do konca leta 2000, pa bo koalicija podprla rešitev, da se še pred koncem leta sprejmejo ukrepi, ki bodo za čas do sprejema novega dogovora uredili usklajevanje izhodiščnih plač v javnem sektorju na način, ki ga bo mogoče uresničiti v pogojih začasnega financiranja proračuna.« Ukrepi bodo pripravljeni v rokih, ki bodo omogočili njihov sprejem pred predvideno januarsko uskladitvijo plač v javnem sektorju. Težnja koalicije v prihodnje bo, da se del usklajevanja plač z rastjo cen prenese na kolektivno dogovarjanje, čeprav ostaja za zdaj odločitev, da se minimalna plača in način usklajevanja plač sprejema centralizirano, ob dogovoru s socialnimi partnerji v ekonomsko socialnem svetu.

NOV ZAKON ZA PLAČNI SISTEM JAVNEGA SEKTORJA

Po tej pogodbi bo koalicija storila vse za pripravo in uveljavitev novega, enotnega plačnega sistema javnega sektorja. Ta bo zajel vse zaposlene v vseh državnih službah, organih lokalne skupnosti in pri vseh javnih zavodih in paradržavnih institucijah, vključno s poslanci, sodniki in drugimi funkcionarji. Vlada bo pripravila zakon skupaj s tarifnim delom, ki bo zagotovil enotnost plačnega sistema in omogočil kolektivna pogajanja tudi v javnem sektorju. Vlada in koalicijski partnerji so se zavezali za takšno dinamiko priprave zakonodaje, da bo uvajanje novega plačnega sistema časovno usklajeno z izved-



bo reorganizacije državne uprave. Koalicija se zavezuje, da do sprejema enotnega plačnega sistema javnega sektorja praviloma **ne bo sprejemala parcialnih rešitev za posamezna področja ali posamezne poklice, ki bi pomenila dvig plač** le določenim skupinam. Z novim zakonom se bo sistem kolektivnih pogodb za vse zaposlene v vseh državnih organih in v vseh javnih službah izvajal centralizirano, da bi preprečili parcialno reševanje problemov z uvajanjem dodatkov k plačam, neutemeljenih ugodnejših dodatkov, ki izvirajo iz dela in podobno.

DELOVNA IN POKOJNINSKA ZAKONODAJA

V pogodbi je navedeno, da si bo koalicija prizadevala za čimprejšnjo pripravo in sprejem novega zakona o delovnih razmerjih, pri čemer naj zakon v največji meri skozi različne delovno pravne institute omogoči fleksibilnost zaposlovanja, kot so na primer: part time, delo na domu, delo za določen čas oziroma projektna zaposlitev, **odpuščanje zaradi poslovnih razlogov**, itd., pri čemer je treba preko inšpekcijskega in sodnega varstva zagotoviti, da se ti inštituti ne bi izrabljali v škodo zaposlenih.

V okviru pokojninskega zakona si bo koalicija prizadevala za spremembo valorizacijskega pravila (zmanjšanja) rasti pokojnin, pri čemer naj bi bila zakonska sprememba uveljavljena še pred usklajevanjem januarja 2001. **V zvezi z izenačitvijo pogojev upokojevanja bo koalicija podprla popravke členov, ki v veljavnem zakonu nekaterim kategorijam še vedno omogočajo upokojitve pod veliko bolj ugodnimi pogoji.**

Če se slednji stavek, prepisan iz koalicijske pogodbe, nanaša na tiste, ki smo od 1. januarja 2001 vključeni v obvezno dodatno zavarovanje in imamo tako pravico,

da za četrtino obdobja vključenosti vanj izkoristimo možnost odhoda v pokoj pod ugodnejšimi pogoji, potem se lahko pripravimo, da bo do sprememb na tem področju prišlo hitro.

PROMETNA POLITIKA

Koalicija si je za prednostne naloge svojega vladanja zastavila šest področij, med katerimi je pomembno mesto namenjeno tudi razvoju gospodarske infrastrukture. V tej zvezi se predvideva reforma javnih podjetij, ki bodo omogočila večjo konkurenčnost in uspešno poslovanje po ekonomskih in razvojnih merilih v skladu z javnim interesom, ter postopno privatizacijo in zmanjšanje investicijskih pritiskov v javnih gospodarskih službah in javnih podjetjih nasploh na finančna sredstva in jamstva države. Z vključitvijo zasebnega kapitala v njihovo financiranje se bodo sprostila sredstva za nujne infrastrukturne projekte, kjer zasebni kapital praviloma ne sodeluje. V ta namen bo do konca leta 2001 sprejet zakon o koncesijah, ki bo omogočil transparentno udeležbo zasebnega kapitala v investicijah v gospodarsko infrastrukturo.

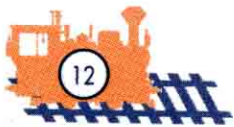
Vlada bo pospešeno izvedla privatizacijo podjetij v večinski državni lasti ter zagotovila domačo in tujo konkurenco na področju bančništva, zavarovalništva in na področjih prometa in zvez.

Koalicija se je s pogodbo zavezala, da bo v parlamentu in vladi usklajeno delovala pri oblikovanju politike prometa in zvez, pri čemer bo na vseh področjih dajala prednost ekonomsko bolj upravičenim odločitvam z upoštevanjem okoljskih vidikov pred prioriteta, ki bi jih zahtevali drugi vidiki politike (na primer ohranjanje poseljenosti podeželja, načelo državnega lastništva ipd.). Koalicija bo podpirala dokončanje vseh začeti projektov na področ-

ju izgradnje cest in železnic, ki so pričeti v tem trenutku. Pri odločanju o novih proračunskih prioritetah pa bo koalicija prvenstveno sledila prioritetam glede na izračun donosnosti vlaganj. Zato se bo zavela za to, da se Resolucija o prometni politiki Slovenije pred dokončnim sprejetjem v državnem zboru dopolni še z izračuni ekonomike posameznih vlaganj v zgradnje cest in železnic. Ključni železniški projekt je projekt zgraditve drugega tira, ki bo luki Koper omogočil dodatno železniško povezavo. Ker bo nastopil problem obsega, za to investicijo razpoložljivih sredstev, bo koalicija podprla vsako možnost partnerstva z zasebnim kapitalom. Ob tem je v pogodbi zapisano, da bo podprta taka izvedba reorganizacije SŽ, d.d., ki bo v duhu zahtev EU po odprtju trga železniških storitev, usposobila to podjetje za konkurenčno opravljanje svoje dejavnosti in njegovo privatizacijo.

Zdenko Lorber





Naš sodelavec

FRANC BOKAL

Za tokratno predstavitev rubriki Naš sodelavec smo izbrali kolega, prizadevnega strojevodjo iz ljubljanskega območnega odbora, ki se je med prvi soočil z novim vlakom ICS pendolino.

»Prosim, da se na kratko predstaviš našemu članstvu.«

»Na železnici sem zaposlen od leta 1980. Z ženo, ki je tudi zaposlena na SŽ, živiva v Ljubljani. Imava petletnega sina, ki je pravi železničar, saj je rojen prav na dan železničarjev.

S sindikatom sem se srečal že zelo zgodaj in bil precej časa med najmlajšimi člani takratnih območnih odborov. Imel sem možnost stati ob strani udarnim sindikalistom, ki so postavljali temelj našemu današnjemu sindikatu. Po znanih dogodkih leta 1988 sem bil izvoljen v skupščino takratnega sindikata strojnega osebja in v njej deloval dva mandata. Bil sem član tehnične komisije in predsednik komisije za turnuse.«

»Kako bi opisal pot, ki so jo na železnici opravil, preden si sedaj pridobil še izpit za vožnjo vlaka ICS?«

»Strojevodja sem postal po znanem in ustaljenem načinu. Osnovno spoznavanje vlečnih naprav je potekalo v CD Moste. Sledil je pomočniški tečaj in strojevodska šola. Opravil sem izpite za vsa elektrovlečna vozila ter motornike 711 in 713. Občasno sem nadomeščal tudi nadzornika lok II v SV Ljubljana. Velikokrat sem bil tudi mentor kandidatom, največkrat na elektromotornih garniturah 311. Vse to je zahtevalo dodatno zbranost in neprestano izpopolnjevanje. To, da nekomu nesebično podaš svoje znanje in izkušnje, ti da občutek zadovoljstva, ki pa se še poveča po uspešno opravljenem izpitu.«

»Kako bi na kratko opisal elektromotorni vlak ICS pendolino?«

»Sama zunanost in notranost vlaka ICS ga postavlja ob bok najkakovostnejšim evropskim vlakom. Delovni prostor je zelo prijeten, sodoben, in bi ga privoščil vsako-

mur izmed nas. Ob vsem tem ima strojevodja iz kabine vlaka dober pogled na progo. V vsakem trenutku lahko strojevodja preko monitorja ugotovi stanje in delovanje naprav. Speljava in vožnja vlaka je s predhodno nastavitvijo hitrosti popolnoma avtomatska. Vse naprave, razen glavnega stikala, so na vlaku podvojene.«

»Veliko prahu se je dvignilo zaradi vprašanja, kdo bo tisti, ki bo med prvimi opravil izpit za novo vozilo. Kako si sam spremljal vso to dogajanje in kakšno mnenje si si pri tem ustvaril?«

»Prepričan sem, da je le malo strojevodij nejevoljnih ali celo nevoščljivih. Samo jedro strojevodij je zdravo in toliko modro, da ve, da so trenutno na SŽ samo tri EMG 310 in da vsem pač ne bo dano takoj opraviti izpit. Nove priložnosti, ki se že ponujajo so pri elektromotornem vlaku Siemens Desiro.

Ob tej priliki bi se opravičil sindikatu za akcije, ki so potekale mimo njega. V mislih imam akcije, ki so se nanašale na možnost stimuliranja strojevodij, ki vozijo ICS. Najbrž bi skupaj znali poiskati boljše rešitve glede nagrajevanja. Pričakujem, da bo v prihodnje sindikat še odločneje zastopal naše interese.«

»Prostega časa nam zmeraj primanjkuje. Kako ga izkoristiš ti, oziroma, ali se ukvarjaš s kakšno dejavnostjo ali hobijem?«

»Resničnega prostega časa nam vsem primanjkuje. Neprestana skrb, hitenje, stres, vse to prazni energetske zaloge posameznika. Sam si v svojem sadovnjaku, kjer pridelam kakšno »bio« jabolko, nabiram moči za blaženje vsakdanjih skrbi.«

»Leto se počasi izteka, na železnici je prineslo nekaj novosti. Kako sanjaviš prihodnost delovanja našega podjetja?«

»Letošnje leto je bilo na SŽ zelo aktivno. Pospešeno se je gradila nova proga proti Madžarski, po naših tirih so pričeli voziti najsodobnejši vlaki z nagibno tehniko. Hitro se povečuje tudi število novih primestnih Siemensovih vlakov. Tudi preoblikovanje podjetja nas ni obšlo.

Prepričan sem, da je vsak železničar na svojem področju prispeval kamenček v mozaik za danes, za jutri, za prihodnost Slovenskih železnic.«

Pogovarjal se je Štefan Kujavec



Budnik



Iz naše zgodovine

KAKO SO SE UPOKOJEVALI NEKOČ?

»STROJEVODJA NA BENEFIKACIJI ŽE LETA 1899«

Razprave o upokojevanju so se pri nas močno razvnele v zadnjih dveh letih, ko smo bili priče spremembam pokojninskega zakona. Manj znano pa nam je, kako so se upokojevali naši predhodniki, še od časov avstro-ogrske monarhije naprej. Ta del naše zgodovine je temeljito obdelal dr. Stanko Dobrodel v svoji doktorski disertaciji iz leta 1986, na temo delovno pravnega položaja železničarjev na slovenskem. Izsek, ki se nanaša na upokojevanje, posebej izvršilnih delavcev, smo vam iz obsežne vsebine njegovih ugotovitev pripravili za to številko.

V obdobju do prve svetovne vojne so bili slovenski železničarji vključeni v avstro-ogrske sistem pokojninskega zavarovanja. Že leta 1852 je cesar odredil, da se za osebje državnih železnic uporabljajo pri upokojitvi splošne državne norme. Na podlagi te odredbe so se pričele ustanavljati posebne blagajne in fondi, v katere so vplačevali sorazmerno visoke prispevke železničarji in železniške družbe (25-50 odstotkov letnega zaslužka). Pokojninska lestvica je bila določena na primer za 10 let službovanja na 2/5, po štiridesetih letih pa na poln zadnji letni zaslužek upokojenega uslužbenca. Vdova je prejela polovico pripadajoče pokojnine, ki bi sicer šla živemu zakoncu, otroci (sirote) pa le podporo. Po letu 1860 je bil sistem spremenjen tako, da so bili ustanovljeni posebni pokojninski fondi za državne železnice (1860), za uradnike južne železnice (1861) in za služitelje te železnice (1897). Upokojenec z najmanj 10 leti službovanja na železnici je prejel 35 odstotkov oziroma po 35 letih 100 odstotkov zadnjega letnega zaslužka, njegova vdova 33-50 odstotkov, otroci pa po 10 odstotkov pokojnine, ki bi jo prejel živeči upokojenec. Za izvršilno osebje je veljala posebna ugodnost: strojnemu osebju se je od leta 1899, vlakosprem-nemu osebju od leta 1908 in premikal-nemu osebju od leta 1914 štelo 12 mesecev službovanja za 16 mesecev.

Po prvi svetovni vojni je pokojninsko zavarovanje železničarjev urejala vrsta predpisov in sicer posebej za uradnike, zvaničnike in služitelje ter posebej za delavce. Primerjalni prikaz mesečnih prejemkov navadnega (NKV) delavca, višjega strojevodje (VII. položajne skupine) in železniškega uradnika - višjega svetnika (IV/1 položajne skupine), ter višine njihove pokojnine v letu 1939, ob predpostavki, da so živeli v Ljubljani (prvi draginjski razred) s polnimi leti službovanja (delavec 35 let, strojevodja 25 let in višji svetnik 30 let), brez železniškega stanovanja, z ženo in enim mladoletnim otrokom, ter da so med službovanjem redno napredovali, kaže naslednjo sliko (citirano):

- »NKV delavec, za katerega se ni zahtevala šolska izobrazba, ampak le pismenost, je imel 36 din, 30 din urnine in dodatek v višini 15 odstotkov urnine (če je imel povprečno oceno za discipliniranost), kar je ob osem urnem delovniku pomenilo mesečno 868 din (755+113). Ko se je upokojil, je bil najmanj 55 let star, njegova pokojnina pa je znašala za prvih 15 let dela 36 odstotkov, za naslednjih 20 let pa še 30 odstotkov prejemkov zadnjih desetih let, to je 550 din. Kot upokojenec je tako imel 37 odstotkov manjši prejemek kot če bi še bil aktivni delavec.

- Višji strojevodja je bil uradnik, ki je moral imeti ob nastopu dela nepopolno srednjo šolo (vajeniško) in odslužen vojaški rok, na kar je bil tri leta pripravnik in je po opravljenem strokovnem izpitu dobil »zvanje« pomožni strojevodja (X. položajna skupina), po štirih letih je napredoval v strojevodjo IX. položajne skupine, po naslednjih štirih letih v VIII. položajno skupino z istim »zvanjem« ter po naslednjih treh letih v zadnjo možno, VII. položajno skupino in v »zvanje« višji strojevodja (v tem rangju je vozil le brze vlake in je opravil mesečno cca. 3.000 kilometrov - 1 kilometer = 0,11 din). V tej je ostal (dobil je štiri periodične povišice), dokler ni dopolnil 25 let eksek-

tivne službe kot strojevodja, na kar je bil upokojen, star najmanj 48 let. Njegovi zadnji mesečni prejemki pred upokojitvijo so bili 3.820 din (plača 1.150, položajni dodatek 500, osebni draginjski dodatek 750, dodatek za ženo 150 in dodatek za otroke 140 ter dodatni postranski prejemki: kilometrini 330, nočno delo 200 in premija za varčevanje goriva in maziva 600 din s tem, da so postranski prejemki računani po normi za povprečen delovni učinek in za redno delo). Pokojnina se mu je odmerila od zadnje mesečne plače (1.150 din) in 95 odstotkov za položajnega dodatka (475 din), poleg tega pa je kot upokojenec prejel še osebni dodatek za prvi draginjski razred (750 din) in dodatek za otroka (140 din), torej skupno 2.515 din. Kot upokojenec je imel tako 34 odstotkov manj prejemkov kot prej ko je še bil aktivni uslužbenec.

- Železniški uradnik s fakultetno izobrazbo je bil najprej tri leta pripravnik, ter je po opravljenem strokovnem izpitu dobil »zvanje« pristav oziroma kontrolor v VIII. položajni skupini, na kar je vsaka tri leta napredoval v višja »zvanja« in višje položajne skupine, vse do »zvanja« višji svetnik in do IV/1 položajne skupine (ki je imela tri periodične povišice vsaka po dveh in pol letih službe). V tej skupini je ostal dokler ni dopolnil 30 let službe in je bil upokojen star najmanj 58 let. Njegovi zadnji mesečni prejemki so bili 4.950 din (plača 3.000, položajni dodatek 1.320, osebni draginjski dodatek 340, dodatek za ženo 150 in dodatek za otroka 140 din). Pokojnina se mu je odmerila od zadnje mesečne plače (3.000 din) in od 95 odstotkov položajnega dodatka (1.254 din) poleg tega pa je kot upokojenec prejel še osebni draginjski dodatek (340 din) in dodatek za otroka (140 din), torej skupno 4.734 din. Kot upokojenec je tako imel le 5 odstotkov manjše prejemke v primerjavi s temi, ki jih je prejel kot aktivni uslužbenec.





Iz tega izhaja, da je bil NKV delavec v najtežjem gmotnem položaju, saj ob nizko odmerjeni pokojnini ni imel pravice do draginskega dodatka in ne dodatka za ženo in otroka (enako je to veljalo v času njegovega službovanja). Strojvodja je imel kot aktivni izvršilni uslužbenec skupaj s postranskimi prejemki le za 25 odstotkov manj prejemkov kot višji svetnik. Upokojil se je sorazmerno mlad, pri tem pa je imel kot upokojenec za eno tretjino manjše prejemke kot pred tem. Višji svetnik je imel kot upokojenec v bistvu enake mesečne prejemke kot prej aktivni uslužbenec, vendar je moral 10 let dlje delati kot strojvodja in 3 leta dlje kot NKV delavec.

V novi Jugoslaviji je bil dotedanji sistem spremenjen z uredbo o ustanovitvi pravice do pokojnine (1945) in z zakonom o ustanovitvi pravice do pokojnine ter upokojitvi državnih uslužbencev (1946). Za uslužbenca je bilo določenih 35 let dela, razen za posamezna beneficirana dela, med njimi tudi železniška eksekutivna, za katere je bilo za pridobitev polne starosti pokojnine

določenih 27 let službe. V uredbi o pridobitvi pravice do pokojnine in invalidnine pri težkih delih zaposlenih delavcev (1954) so bile določene štiri osnovne kategorije težkih del, za opravljanje katerih so delavci uživali ugodnost skrajšane delovne dobe, tako da se jim je šlo vsakih osem oziroma devet mesecev dela za eno leto pokojninske dobe. Železničarjev ni bilo več med njimi. Železničarji so si od takrat aktivno prizadevali za povrnitev beneficirane delovne dobe tudi z argumentom, da dajejo skupnosti po 384 delovnih ur na leto več od drugega osebja, ki dela le redni delovni čas. Vsak železničar dela namreč že pri najlažjem turnusu 12/24 letno, dejansko 15 delovnih mesecev, pri čemer je delo v turnusu mnogo težje kot v normalnem delovnem času, ter traja podnevi in ponoči s pričetkom in koncem dela ob vsakem delovnem času. Njihove pripombe so bile deloma uslužane 1968, ko se je kurjaču na parni lokomotivi šlo vsakih 12 mesecev dela za 14 mesecev zavarovanja. Toda tudi rešitev na železnici ni bila ugodno

sprejeta. Železničarji so se ponovno vključili v razpravo in dokazovanje o upravičenosti uvedbe beneficirane delovne dobe za večino izvršilnih delavcev. **Železničarji so uspeli šele leta 1971 s sprejemom sprememb zakona o delovnih mestih, na katerih se šteje zavarovalna doba s povečanjem.**

Po tej spremembi se 12 mesecev dela šteje za 16 mesecev zavarovanja za strojvodjo parne, dizelske in električne lokomotive, premikalnemu vodji in premikaču, 15 mesecev zavarovanja za pomočnika strojvodje in strojvodja za premik ter 14 mesecev zavarovanja za zavirača, kretnika in vlakovnega odpravnika, vendar slednjima ob pogoju da delata na postaji skozi katero vozi v posamezni turnusni izmeni povprečno 30 vlakov na leto.

Iz tega sledi, da je bil strojvodja med letoma 1954 - 1971 brez beneficirane delovne dobe.

Zdenko Lorber

Sindikalna problematika

SE BO OBNOVA NADALJEVALA?



OO Zidani Most je že večkrat opozarjal na to, da tamkajšnja kurilnica nujno potrebna obnove. Letos pa se je končno nekaj premaknilo.

Sanitarni prostori so prava groza in le redko kdo jih je uporabljal. Danes so ti prostori novi in lično urejeni. Pri delu sta se veliko angažirala tudi dva člana našega območnega odbora. Poslovodja delavnice Eržen je naredil večino gradbenih del, pri čemer so mu pomagali delavci delavnice Zidani Most. Alojz Seničar, nadzornik vleke, pa je naredil pečarska dela.

Člani OO smo bili pozitivno presenečeni, ker se je prejšnji mesec asfaltirala dovozna cesta h kurilnici. Škoda je le, da se ni asfaltiralo še nekaj metrov med tiri do bencinskega servisa.

Letos je bilo torej v kurilnici Zidani Most kar nekaj narejenega. Želeli bi, da bi se obnova nadaljevala.

Peter Misja



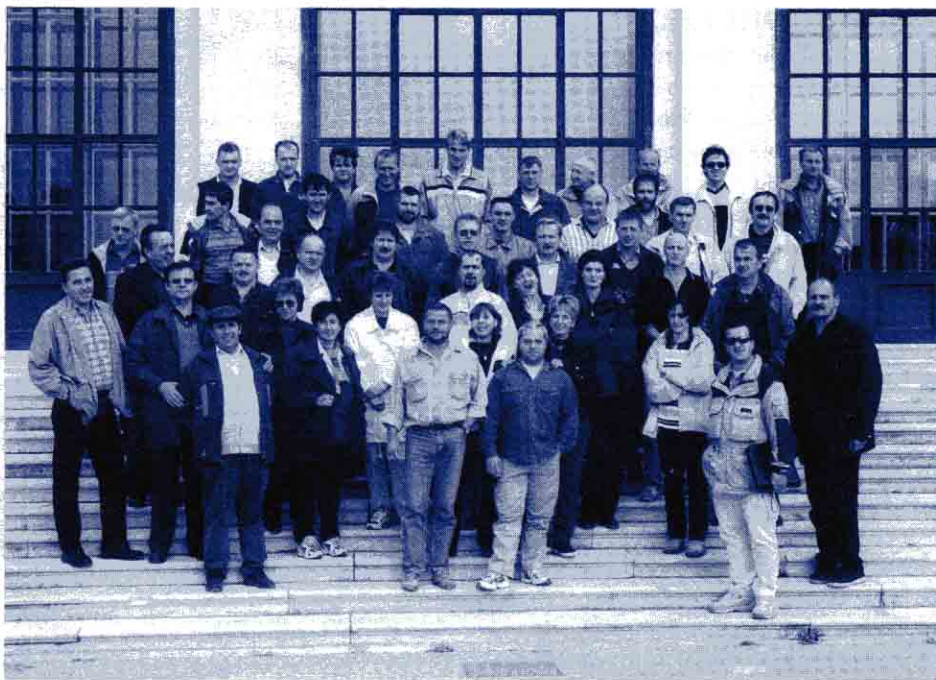
Sindikalna druženja

JESENSKI IZLET NA DUNAJ

Za ciljno točko letošnjega jesenskega izleta smo si Mariborčani izbrali Dunaj. Potem ko lani nismo imeli sreče v izbiri kraja izleta, smo bili letos nad obiskom zadovoljni. Avtobus je bil poln, zbrana družba pa razigrana in željna izletniških dogodivščin. Vodič, ki je svoj posel dobro opravil, nas je že na avtobusu seznanil z glavnimi značilnostmi dvomilijonskega Dunaja, z njegovo zgodovino, predvsem pa z načrtom nameranih ogledov. Panoška krožna vožnja z avtobusom po najznamenitejših predelih tega mesta nas je seznanila s čudovito arhitekturo, ki je nastajala v zadnjih stoletjih.

Ogled smo pričeli v znamenitem Schönbrunnu. To je palača habsburških monarhov, ki jo krasijo številni bogato urejeni parki. Njena najznamenitejša gospodarica je bila Marija Terezija, ki je v drugi polovici 18. stoletja v njej ustvarila dom za svojih 16 otrok. S spretno moštvo svojih otrok v večje evropske prestolnice, je znala vpliv Habsburžanov razširiti po vsej Evropi. Vodič nam je ob ogledu okolice dvorca pripovedoval zanimive zgodbe iz časov vladavine te dinastije, kar je pritegnilo zanimanje, da bi življenje teh ljudi v tistih časih še podrobneje spoznali. Bogata zgodovina te rodbine pritegne veliko obiskovalcev. Po množičnosti še najbolj izstopajo turisti iz daljnjega vzhoda.

Prostranost Schönbrunn je tolikšna, da bi samo zanj potrebovali več kot en dan, če bi si hoteli ogledati vse njegove znamenitosti. Žal se je to potrdilo tudi pri drugih točkah našega obiska. Dunaj je ogromen, znamenitosti je nešteto, tako da bi zanj potreboval več dni, da bi ga spoznali. Mi smo si tega dne ogledali še dvorec najznamenitejšega avstrijskega generala Eugena Savojskega, to je dvorec Belvedere, ki je nastal med letoma 1714-16. Tudi tukaj je okolica gradu čudovita. Leži v neposredni bližini južnega kolodvora dunajske železnice, tako da ga je mogoče z vlaki, ki prispejo iz Slovenije, in se ustavijo na tej



Na stopnišču dvorca Belvedere

postaji, tudi peš obiskati. Obiskali smo še grobnico rodbine Habsburžanov, najznamenitejšo cerkev Dunaja – cerkev Sv. Štefana, ki stoji v središču mesta, nenavadno arhitekturno stvaritev dunajskega znameniteža Hundertwasserja, ter se peš sprehodili skozi najznamenitejše ulice avstrijske prestolnice.

V popoldanskih urah smo se ločili, tako da so se tisti, ki so imeli željo nakupovati, podali na nakupovalno ulico na Marija Hilfe Strasse, preostali pa so obiskali znameniti zabavišni park Prater. Slednji je bil zgrajen že leta 1776 in sodi s svojim znamenitim razglednim kolesom iz leta 1896 med večje mestne posebnosti. Nekaj kapacitet tega »lunaparka« smo tudi preizkusili ter se tako za nekaj časa prelevili v kožo radovednih otrok, ki jim voženj po različnih napravah ni nikoli dovolj.

Zaton popoldanskega sonca je napovedal prihod avtobusa, ki nas je razkropljene na različnih točkah Dunaja pobral, ter

nas v poznih urah varno pripeljal v Maribor.

Izlet je v vseh pogledih uspel, nek vpogleda smo dobili v bogato zgodovino tega mesta, videli smo njegove najznamenitejše objekte, bili malo v »šopingu«, ter se uživaško prepustili vrtiljakom v Praterju. Ko bi le vsak izlet tako uspel!

Zdenko Lorber

OPRAVIČILO!

Zaradi tiskarskih ovir je novembrska številka Budnika (27), kljub pravočasni pripravi, prispela med vas pozneje, kot je to v navadi.

Za zamudo se opravičujemo!

UREDNIŠTVO

IZLET PO PRIMORSKI

OO Zidani Most je kot vsako leto tudi letos pripravil izlet, tokrat na Primorsko. Že zjutraj ob kavi v Sevnici, je bilo čutiti prešerno razpoloženje vseh udeležencev, in v takem razpoloženju smo se tudi podali na pot proti morju.

V Kopru smo si najprej ogledali velikega strateškega partnerja SŽ – Luko Koper. Skozi luko smo se peljali z avtobusom, vodič pa nam je razložil več pomembnejših stvari. Po ogledu smo se odpeljali proti Štanjelu, kjer smo preiskusili primorska vina, nato pa v vas Brje na kosilo.

V sproščeni debati je dan vse prehitro minil. Pot domov je bila vesela, ob prepevanju pa je hitro minila.

Peter Misja



LOKOMOTIVO ZAMENJALI ZA JADRNICO



Od leve: Stanko Gergolet - skiper, Vili Muth - navigator, Bogo Pihlerić, Branko Kaloh, Andrej Valič

Beseda je dala besedo in sklenili smo: »Gremo na jadrnjenje!« Naša pot se je začela v soboto, 16. septembra, ob 5.30 zjutraj, ko smo se z dvema avtomobiloma odpravili proti Zadru, oziroma marini Sukošanih. Po opravljenih formalnostih smo okrog 14. ure prevzeli našo sopotnico, jadrnico Bavaria 335 z imenom Lea. Naj povem, da je to nemška barka novejšje izdelave in zelo udobna. Dolžine 10,83 metra je bila ravno prava za nas, ki nismo imeli veliko izkušenj z jadrnjenjem. Takoj ko je bilo mogoče, smo izpluli iz marine in se po nekaj minutah začeli zavedati, da smo postali del barke, ki bo za en teden naš drugi dom.

Prvi popoldan smo si zadali cilj Biograd in proti večeru smo se že približali marini, pripravljeni na prvi privez, ki nam je dokaj dobro uspel. Sledil je sprehod po mestu in seveda večerja ob dobrem črnem vinu. Da

ne bi opisoval vsakega dne posebej, naj povem, da smo v tednu dni postali pravi pomorščaki, saj smo obiskali razne male otoke, kot so: Prvič, Kaprije, Vgrada, videli zelo lepe Kornate, na katerih nam je bila najbolj všeč uvala Mir. Zasidrani smo bili tudi v marini v Stradinu, od koder smo šli na izlet po čudovitih slapovih Krke, ki se tam izliva v morje. Daljši postanek smo naredili na Murterju, ki smo ga malo raziskali, se

kar precej nahodili, tako da nas pozibavanje barke ponoči sploh ni motilo.

ln že je prišel zadnji dan našega potopepanja po morju. Lea je rezala valove proti našemu izhodiščnemu mestu, Sukošanu, kjer smo jo naposled privezali za pomol in se od nje poslovili. Sam pri sebi sem si mislil, morda pa bom kdaj razumel ljudi, ki jim toliko pomenijo vodni športi. Pa naj bo to plavanje, smučanje na

vodi, surfanje, veslanje ali jadranje. Saj to je nek čisto drug svet, drug način življenja, ki ti v kratkem času zleze pod kožo. Polni lepih vtisov smo sedli v avtomobile in se odpeljali proti Mariboru, še prej pa smo se zedinili, da to ni bilo naše zadnje jadranje.

Bogomir Pihlerič

Iz drugih medijev

LIBERALIZACIJA ITALIJANSKIH TIROV

Pričakujejo, da bo EU odobrila prevozno recipročnost po vsej celini aprila prihodnje leto
Koncesionarke morajo predložiti svoje programe za železniški prevoz blaga in potnikov

KOPER, 30. – Tudi na italijanskih železnicah se bo kmalu zgodila »revolucija«, piše med drugim torinska La Stampa. Te dni poteče rok, ko morajo koncesionarke predložiti svoje programe za prevoz blaga in potnikov po italijanskih tirih. Koncesijo so dobila podjetja Trenitalia, podjetje, ki se že ukvarja s holding prevozom za italijanske železnice, Ferrovie Nord Milano, nad katerimi bdi dežela Lombardija, ter Rail Italy, Del Fungo Giera in RTC, ki pa so najnovejša podjetja, pripravljena na spopad z nekdanjim italijanskim monopolom.

Za zdaj je seveda govor samo o italijanski železniški mreži, vendar bo kmalu prišla v poštev za zainteresirana prevoznika podjetja vsa Evropa. **Pričakujejo namreč, da bo Evropska unija odobrila prevozno recipročnost po vsej celini najpozneje aprila prihodnje leto. Takrat bodo lahko na primer po italijanskih tirih vozili nemški, francoski ali švicarski vlaki ter seveda obrnjen.**

Podjetja, ki so v Italiji v duhu odpravljanja dosedanjega monopola italijanskih železnic prejela koncesijo in bodo te dni predstavila prevozne načrte, pa seveda imajo svoje solidno finančno zaledje. Tako

je na primer znano, da je Rail Italy »sestavni« del znane jeklarske družbe Duferco iz Brescia, RTC (Rail Traction Corporation) pa je v rokah Brenerskih avtocest in si prizadeva za prevoze predvsem na odseku Verona-Brener-München. Družba Del Fungo Giera pa bo stopila na železniško transportno prizorišče s tem, da jo bo dejansko usmerjala luksemburška družba Gyron, ki pa je v Evropi znana predvsem kot prevoznica kemičnih izdelkov. Za uspeh te družbe je zainteresirano tudi italijansko podjetje AGIP, ki sodi v okvir Enija (italijanske petrolejske družbe).

Pri teh pomembnih premikih, s katerimi se bo začela uveljavljati konkurenca na italijanskih železnicah, pa bo kakor se zdi, igral v prihodnje ključno vlogo nekdanji glavni ravnatelj železnic Lorenzo Necci, ki je imel še nedavno težave s sodstvom zaradi podkupnin. Necci se je nenadoma pojavil kot delegat Ferrovie Milano Nord, predstavnik deželne uprave Lombardije pa so sporočili, da mu povsem zaupajo, saj ima dragocene izkušnje na tem področju. Necci je pred leti dejansko vidno prispeval k modernizaciji železnic.

V Italiji pa so se začeli, za zdaj za zaprtimi vrati, pogovarjati tudi o tem, kako

naj bi v prihodnje italijanske železnice začele skupaj nastopati na evropskih tirih. Pogovarjajo se med drugim o tem, da bi se dve ali tri podjetja za ta namen združila v eno (glavna naj bi bila Trenitalia), s čimer bi okrepila svojo konkurenčno moč. V Evropi sodijo, da so italijanske železnice po kakovosti (hitrost in udobnost) tretje na celini.

Italijanski minister za prevoze Pierluigi Bersani pozdravlja ta prizadevanja na italijanskih železnicah, opozarja pa, da bi bilo treba liberalizacijo zasnovati tako, da bi bila kar najbolj povezana z industrijsko politiko. V bistvu podjetja naj ne bi nastopala samo kot »navadne udeleženke« v prevozih, marveč naj bi hkrati tehnološko in kajpak finančno vlagala tudi v »termodalni« napredek. **Bersani je pred dnevi med drugim izjavil, da naj bi podjetja »resno upoštevala« tudi perspektive, ki se odpirajo pri uresničevanju petega koridorja, ki bo potekal od Barcelone do Milana, Trsta, Ljubljane, Budimpešte in vse do Kijeva.**

Povzeto po Dnevniku, 30.11.2000

NAGRADNA KRIŽANKA

Sestavil Drago Cimerman	Dirka po Franciji	Astronom. ustanova	Bivša država SZ	Ženska, ki spremeni ime	Avtomobilska oznaka naše sosed	2001	Cirkusantka ORFEI	Sl. kraj s tov. krede	BUDNIK	Slov. tehnični center	Neustrezen	Davna Asirska prestolnica	Gib. turšk. premiera Bulent-a	Celovski hokejski klub
Banda, drhal						Murska Sobota			Ljubki sin					
						Ročno orodje			Rimska 2					
Gora na Koroškem					Reka v Posočju									
Mesto in reka v Rusiji					Slovenska pasma konj									
Siroti					Švedski SKI center				BUDNIK	Velikan, kolos				Grški mitološki velikani
					Lat. predlog				Vulkan na Havajih					
BUDNIK	Islamski post								Duhovniški strežnik					
	Grški nadzorniki								Rajko Lotrič					
Eventuelno			Novinar Mohorko				Indijansko pleme							
			Ožarstvo				Avelina							
Rimski mitološki varuh čred					Havel							Filmski vesoljček		
					Kalij							Zg. kraj na Kosovu		
Otroška, otročja									Lava					
									Kdor vse je					
Manjši otok ob Antarkitiki					Knjiga z notami	2001	Nakupni center v Ljubljani	Očiščena vlakna bombaža					Dušik	
Zah. del Nove Gvineje						Avt. oznaka Belgije		Kraj v Egiptu					Avt. oznaka Italije	
						Diverzant							Naprava za sončenje	
Lastnost sičnikov								Mesto na Irskem						Predmeti, ki žarijo
2001	Bahanje, ustenje											Sopro		
	Velika Nagrada											Morje na Nizozemskem		
Rimska 5		Reka v Nemčiji					Selen			Krajše ime Helena				
		Nesoljeno meso								Zdravilna rastlina				
Del obraza				Mesteca na Danskem			Naslovnik							
				Bikov glas			Amper							
BUDNIK	Sl. pesnik Josip								Dolžinske enote					
	Nina Žlender								Hinko Govekar					
Vesti							Fr. slikar in grafik Mare							
Nogometaš Nove Gorice							Izmikanja							

Obarvana polja, brana po vrsti, dajo iskano geslo.

Za popestritev noveletne številke smo vam pripravili nagradno križanko, ki jo je sestavil naš mariborski enigmatik Drago Cimerman.

Uredništvo bo med pravilnimi gesli poslanimi do 15. 01. 2001 na naslov Sindikat strojevodij Slovenije, Trg OF 5a, 1000 LJUBLJANA (za Budnik), razdelilo tri lepe praktične nagrade.

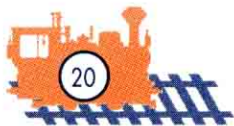


SINDIKALNA LISTA DECEMBER 2000

1. Za mesec december 2000 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **55.118,00 SIT bruto**,
2. Obračunska vrednost izhodiščne plače z upoštevanjem poslovne stimulacije znaša **56.771,00 SIT bruto**
3. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **1,0633**
4. Zajamčena plača znaša **42.456,00 SIT bruto**
5. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **196.779,00 SIT**
6. Mesečni indeks rasti bruto plač glede na september 2000 znaša **102,2**
7. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
indeks **113,58** (osnova za leto 1999) indeks **124,49** (osnova za leto 1998)
indeks **136,41** (osnova za leto 1997) indeks **152,39** (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
	98.389,50		17 %
98.389,50	196.779,00	16.726,00 + 35 %	nad 98.389,50
196.779,00	295.168,50	51.162,50 + 37 %	nad 196.779,00
295.168,50	393.558,00	87.566,70 + 40 %	nad 295.168,50
393.558,00	590.337,00	126.922,50 + 45 %	nad 393.558,00
590.337,00		215.473,00 + 50 %	nad 590.337,00

9. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **21.645,70 SIT**
10. Povračilo za prehrano na uro **72,75 SIT**
11. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic 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 dnevnic nad 12 ur **512,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **256,00 SIT** pri dnevnic 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 **68.020,00 SIT** za 20 let **97.172,00 SIT** za 30 let **136.040,00 SIT**
15. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečni bruto plač v RS, kar znaša **590.337,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.
V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **590.337,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **590.337,00 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 **590.337,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.
V primeru da ta višina presega 590.337,00 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 december 2000 znaša **155.474,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo.
V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje za smrt zaradi nesreče pri delu, znaša ta **466.474,00 SIT + 77.737,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega 583.029,00 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.
01/2313-424; ŽAT (0129) 12-671, 12-591.

Ministrstvo za kulturo izdaja na osnovi 13. točke tarifne 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.

Malo za šalo, malo za res

SLOVAR PREDRZNIH DEKLET

Nepravičnost

*Moški so nepravični: vedno vidijo le tisto drevo,
v katerega se je ženska zaletela –
nikoli pa ne vidijo množice dreves, katerih
se ni niti dotaknila.*

Lisa Gastoni

Neumnost

*Vsak moški ima pred glavo desko – razlike
so samo v oddaljenosti.*

Marie von Ebner-Eischenbach

Oblačenje

*Če ne veste, kaj bi oblekli za določeno zabavo,
je najbolje, da pridete prvi.
Potem bodo imeli vsi drugi občutek, da so napačno oblečeni.*

Dagmar Koller

Odločitev

*Vprašanje, ali naj se odločiš za enega moškega ali ne,
ni tako pomembno kot vprašanje,
kaj potem narediti z vsemi ostalimi.*

Patricia Henley

Seks

*To so bili še časi, ko je bil zrak čist, seks
pa umazan.*

Conny König

Slačenje

*Ni pomembno, kaj ženska obleče, ampak
kako tisto sleče.*

Libby Jones

Soprog

*Moškega, ki ga hočeš obdržati do konca življenja, je najbolje
prevzeti iz druge roke.
Otroci, ki so se že opekli, so najboljši zakonski možje.*

Simone Bicheron

Ugrizniti

Manj ko ima moški zob, prej ugrizne v vabo.

Trude Hesterberg

Večer

*Pri moških je slabo to, da se zjutraj počutijo deset let mlajši, zvečer
pa dvajset let starejši.*

Carmen Ortiz

Vedno

Bolje vedno enega, kot enega vedno.

Magda Gabor

**Prihodnja
številka Budnika
izzide februarja.**

Srečno



PRAKTIČNI PRIMER OBRAČUNA PLAČE

Temelj obračuna delavčeve plače je **izhodiščna plača**, katero določa sprejeta tarifna priloga kolektivne pogodbe. Le ta se sprejme vsako leto (ob pravočasni napovedi sprememb – 3 mesece) do 31. marca. Sedaj znaša 55.118,00 tolarjev. Z upoštevanje poslovno stimulacijo, ki je podlaga temu izračunu pa 56.771,00 tolarjev. Medtem pa se izhodiščna plača spreminja glede na veljavno eskalacijo, sprejeta po dogovoru o politiki plač med socialnimi partnerji.

Plačo delavca lahko tako definiramo kot zmnožek urne postavke delovnega mesta in opravljenih ur, k čemur prištevamo še nadomestila in dodatke za težke delovne razmere. Vse te vrednosti najdemo v A koloni plačilnega listka.

Preostalih plačil, kot so prehrana med delom, terenski dodatek, dnevnice, prevoz na delo, jubilejne nagrade in druga, pa **ne štejemo v plačo**. Zanje ne plačujemo dajatev, razen če njihovi zneski presegajo višino zneska, ki je določen z uredbo. Njihov seštevki najdemo v B koloni plačilnega listka.

PRIMER

Zaradi lažje predstave, predvsem pa zaradi možnosti ponazoritve praktičnega izračuna bomo gradili na primeru namišljenega strojevodje Franca Vzorca, ki je poleg osnovnih osebnih podatkov iz svojega rokovnika povzel tudi naslednje seštevke opravljenih ur. Zaradi lažje ponazoritve je uporabljeno veliko število VP za obračun, kateri pa se bodo v praksi tako množično redko pojavili.

FRANC VZOREC, strojevodja, star 39 let, z benefikacijo ima 22 let službe na SŽ in uveljavlja išavo za enega otroka (10 odstotkov).

V preteklem mesecu (decembru) je zbral po svoji evidenci naslednje število ur (izmišljeno):

Fond ur decembra:	168	bruto plača preteklega meseca:	255.489,00 SIT
nočne ure:	10	fond ur preteklega meseca:	176 ur
praznične ure:	10	skupno število ur, nadur in nadomestil	
nedeljske ure:	10	preteklega meseca	184 ur
sobotne ure:	10	urnina preteklega leta:	1.217,60 SIT
ure bolniške (bolezen):	10	(dobiti jo je moč v računski službi)	
ure bolniške (za otroka):	10		
nadure:	10		
zdravniški pregled:	8		
nadomestilo za dela			
prosti dan:	16		
usposabljanje pripravnika	10		

PODATKE, KI SO POMEMBNI ZA IZRAČUN NETO PLAČE, je moč vsak mesec povzeti iz dokumenta »VREDNOST IZHODIŠČNE PLAČE TEKOČEGA MESECA«, katerega izda šef kadrovske službe na SŽ. Iste podatke pa je mogoče povzeti tudi iz Sindikalne liste Budnika, kateri izide prej, kot prejmete plačilni listek za pretekli mesec. Navedeno vam omogoča, da si plačo izračunate še preden jo prejmete na račun.

Ti podatki (spremenljivke) so naslednji (vzet in uporabljen je primer iz decembra 2000):

- vrednost izhodiščne plače	55.117,00 SIT
- z upoštevanje poslovno stimulacijo	56.771,00 SIT
- korekcijski faktor za preračun urnine preteklega meseca	1,06334
- povprečna bruto plača v RS za predpretekli mesec (oktober 2000)	196.779,00 SIT
- indeks rasti povprečnih bruto plač za izračun bolniške v breme zavoda (za leto 99)	113,58
- splošna olajšava (11%)	21.645,70 SIT

- tabela (lestvica) mejnih vrednosti razredov za obračun davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	98.389,50		17 %
98.389,50	196.779,00	16.726,00	+ 35 % nad 98.389,50
196.779,00	295.168,50	51.162,50	+ 37 % nad 196.779,00
295.168,50	393.558,00	87.566,70	+ 40 % nad 295.168,50
393.558,00	590.337,00	126.922,50	+ 45 % nad 393.558,00
590.337,00		215.473,00	+ 50 % nad 590.337,00



Budnik

BRUTO IZRAČUN PLAČE (december 2000)

VP	POMEN	URE	FORMULA	IZRAČUN	BRUTO SEŠTEVEK	OPOMBE
01	Osnovna plača za redno delo	114	izhodiščna plača z upoštevano poslovnostimulacijo : fond ur - urna postavkarurna postavka x plačilni razred x dejansko opravljene ure	$56.771 : 168 - 337,92$ $337,92 \times 2,79 \times 114 =$	107.478,80	VP 01 (redno delo) V redno opravljene ure pod VP 01 se ne upoštevajo letni dopust, nadure, nadomestilo za praznik - dela prost dan, zdravniški pregled, bolniška.
03	Dodatek za skupno delovno dobo	114	urna postavka x plačilni razred x opravljene ure x skupna delovna doba x 0,5 %	$337,92 \times 2,79 \times 114 \times 22 \times 0,5\% =$	11.822,70	POMEMBNEJŠI PLAČILNI RAZREDI: pomoč. stroj: - 1,98 strojev. II - 2,41 sprevoznik - 2,08 strojev. I - 2,79 vodja vlaka - 2,29 inštruktor - 2,93 (+funk.dod.-3,07) preg. vagonov - 2,65 nadz. lok - 2,79 nadz. lok. (-1 do 3 funk.dod.-2,93 do 3,23)
04	Napredovanje	124	urna postavka x število opravljenih ur x količnik napredovanja (22+6+2-30 točk=0,60)	$337,92 \times 124 \times 0,60 =$	25.141,20	
05	Posebni dodatki	/	število opravljenih ur x bruto znesek posameznega dodatka	/		VP 03 (minulost delo) Upoštevajo se ure opravljenega dela (enako kot pri VP 01), šteje se vsa delovna doba, vključno z benefikacijo. Povečan dodatek (0,5%) se obračuna z naslednjim mesecem, ko se dopolni polno leto skupne delovne dobe.
07	Dodatek za izmensko delo (neenakomerno)	124	urna postavka x količnik delovnega mesta x opravljene ure x 15 %	$337,92 \times 2,79 \times 124 \times 15\% =$	17.536,00	
08	Dodatek za nočno delo	10	urna postavka x količnik delovnega mesta x število nočnih ur x 50 %	$337,92 \times 2,79 \times 10 \times 50\% =$	4.714,00	VP 04 (napredovanje) Upoštevajo se število ur redno opravljenega dela (VP 01) skupaj s številom nadur (VP 19). Količnik VP 04 je odvisen od števila zbranih točk, s katerimi delavec napreduje v višji plačilni razred. Točka pridobi: - za vsako leto dela v družbi, vključno z benefikacijo doba, po 1 točka (do 30 let dela), - za obdobje zadnjih treh let ob oceni uspešno -2 točki, ob oceni neuspešno -0 točk, za vsako posamezno leto, - za izpolnjeni pogoj strokovne usposobljenosti 2 točki
09	Dodatek za praznično delo	10	urna postavka x količnik delovnega mesta x število prazničnih ur x 50 %	$337,92 \times 2,79 \times 10 \times 50\% =$	4.714,00	
10	Dodatek za nedeljsko delo	10	urna postavka x količnik delovnega mesta x število nedeljskih ur x 50 %	$337,92 \times 2,79 \times 10 \times 50\% =$	4.714,00	
11-16	Prekinitev, pripravljenost, dežurstvo,	/	urna postavka x količnik delovnega mesta x opravljene ure x ustrezni odstotek po 200. čl. KPDP	/	/	
18	Dodatek za usposabljanje pripravnika	10	urna postavka x količnik delovnega mesta x ure usposabljanja x 30%	$337,92 \times 2,79 \times 10 \times 30\% =$	2.828,40	Pl. raz. Št. točk Količnik 1 11 - 17 2,93 - 2,79 = 0,14 2 18 - 23 3,07 - 2,79 = 0,28 3 24 - 29 3,23 - 2,79 = 0,44 4 30 - 35 3,39 - 2,79 = 0,6 5 36 in več 3,56 - 2,79 = 0,77
19	Dodatek za nadure	10	urna postavka x količnik delovnega mesta x opravljene nadure x 140%	$337,92 \times 2,79 \times 10 \times 140\% =$	13.199,20	VP 05 (posebni dodatki) Obračunajo se v bruto znesku, po prilogi 5 KPDP. Ti dodatki so na primer: za povečano nevarnost pri opravljanju dela strojevodje II (70,40 SIT/uro), za delo na progah sosednjih železnic (70,40 SIT/uro) itd.
/	KF Korekcijski faktor	/	ZA IZRAČUN NADOMESTIL JE TREBA IZRAČUNATI KF IN UPM - izhodiščna plača tekočega meseca: fond ur tekočega meseca - izhodiščna plača preteklega meseca: fond ur preteklega meseca a: b = KF (izračunano na 5 decimalnih mest)	$56.771,00 : 168 - 337,92$ $55.932,00 : 176 - 317,79$ $337,92 : 317,79 = 1,06334$	/	VP 06/07 (dodatek za izmensko delo) Upoštevajo se število ur opravljenega dela VP 01 skupaj z nadurami VP 19. Enakomerno izmensko delo 12/24 : 12/48 se pod VP 06 množi z 10%, VP 07 pa z 15%.
/	UPMUrna preteklega meseca	/	bruto plača preteklega meseca : skupno število opravljenih ur, nadur in nadomestil preteklega meseca	$255.489,00 : 184 = 1.388,50$	/	VP 08 (dodatek za nočno delo) Upoštevajo se vse ure med 22.00 in 6.00 ura.
20	Nadomestilo za praznik oz. dela prost dan	16	urnino preteklega meseca x KF x ure nadomestila	$1.388,50 \times 1,06334 \times 16 =$	23.623,20	VP 09 (dodatek za praznično delo) Spisek praznikov glej v rokovniku SSSLO.
21	Nadomestilo za letni dopust	10	urnino preteklega meseca x KF x ure dopusta	$1.388,50 \times 1,06334 \times 10 =$	14.764,50	VP 10 (dodatek za nadure) Kot ure nadurnega dela se obračunavajo ure nad 12-urnim presežkom rednega mesečnega fonda. Od 12 ur možnega presežka se v tekočem mesecu obračuna dodatek za nočno delo in dodatek za nedeljsko delo. Terenski dodatek, dodatek za izmensko delo in prehrana pa se obračunajo takrat, ko se te ure izravnavajo ali takrat, ko so plačane kot nadure.
24	Nadomestilo za periodični zdravniški pregled	8	urnino preteklega meseca x KF x ure zdravniškega pregleda	$1.388,50 \times 1,06334 \times 8 =$	11.811,60	VP 20 (dodatek za praznično delo) ki se obračuna 8 ur na dan in dodatek za praznično delo se ne izključujeta.



DRUGE VRSTE PREJEMKOV

- VP 65 Jubilejna nagrada** obračuna se za 10, 20 in 30 let skupne delovne dobe, vključno z beneficirano delovno dobo in znaša 35 %, 50 % ali 70 % povprečne plače na zaposlenega v RS za pretekle 3 mesece.
- VP 72 Prehrana med delom** število ur x urna postavka prehrane; $132 \times 72,75 = 9.603,00$ SIT (izrač. iz našega bruta)
Opomba: Regres za prehrano znaša 11.058,00 SIT na mesec, oziroma 72,75 SIT/uro ali 582,00 SIT/dan. Pri obračunu regresa prehrane med delom seštejemo VP 01, 15, 16, 19, 24, 25, 26, 27, 28, 30, 31, 48, 49. Dnevnicna in povračilo stroškov za prehrano se med seboj izključujeta.
- VP 73 Prevoz na delo** se obračuna na podlagi števila služb. Za prevoz na delo z lastnim prevoznim sredstvom se prizna povračilo v višini 15 % cene motornega bencina (98) na kilometer.
- VP 80 Terenski dodatek** znaša 21% vrednosti cele dnevnice. Obračuna se 92,28 SIT vlakovnemu osebju na uro, vendar največ 842,00 SIT na dan, kar se doseže že v 9 urah in 8 minutah dela na terenu v koledarskem dnevu. Terenski dodatek lahko namreč znaša za delo do 12 ur maksimalno 21% cele dnevnice, katera na SŽ znaša 4.012,00 SIT. Ker pa je lahko po republiški uredbi najvišji znesek terenskega dodatka 735,00 SIT, je potrebno razliko obračunanega zneska na dan izkazati na VP D4.
Opomba: Terenski dodatek se obračunava od trenutka prevzema vlečnega vozila oziroma odhoda iz domicilne enote (s kombijem, v režiji) na prevzem, do trenutka prihoda v domicilno enoto (s kombijem, v režiji) oziroma do trenutka zapustitve vlečnega vozila.
Terenski dodatek, dnevnicne (tudi inozemske), in povračilo za ločeno življenje se med sabo izključujejo.
- VP 96 Sindikalna članarina** - 1 % bruto plače (v primeru našega bruta - 2.696,20 SIT).

Zneski za dnevnicne in terenski dodatek **se usklajujejo** na enak način kot izhodiščna plača (opisano v uvodu), zneski za prehrano pa se usklajujejo vsakih 6 mesecev z rastjo cen prehranskih izdelkov.

Ure pod 4.1. V primeru, da nadzornik vleke delavca pred koncem izmene napoti domov, se te ure, v primeru nedoseganja mesečnega fonda ur, do njegove višine obračunajo pod naslednje VP: 01, 03, 04, 07, 08, 09 in 10.

Inozemske dnevnicne znašajo za Avstrijo 2,43 USD, za Hrvaško 1,33 USD, za Italijo 2,33 USD in za Madžarsko 2,63 USD.

PRISPEVKI OD PLAČE:

IPZ	15,50 %	prispevki za invalidsko in pokojninsko zavarovanje
ZZZU	6,36 %	obvezno zdravstveno zavarovanje
ZZRS	0,14 %	prispevek za zaposlovanje
POROD.	0,10 %	prispevek za porodniško varstvo
SKUPAJ	22,10 %	

NETO IZRAČUN

- prispevki od plače**
bruto x seštevek prispevkov $269.620,60 \times 22,10 \% = 59.586,20$ SIT
- splošna olajšava 11 %**
povp. bruto plača v RS predpret. meseca x 11 % $196.779,00 \times 11 \% = 21.645,70$ SIT
- olajšava za enega otroka**
povpr. bruto plača v RS predpret. meseca x 10 % $196.779,00 \times 10 \% = 19.677,90$ SIT
za drugega otroka (15 %) ; skupaj 25 %
- bruto plača** $269.620,60$ SIT
- prispevki $59.586,20$ SIT
- spl. olajšava $21.645,70$ SIT
- olaj. za otroka $19.677,90$ SIT
osnova za davek $168.710,80$ SIT
- Če to vrednost (168.710,80 SIT) prenesemo v lestvico (tabela) mejnih vrednosti za obračun davka (na prvi strani), lahko razberemo, da znaša pripadajoč **spodnji davek** 16.726,20 SIT.
- osnova za davek** $168.710,80$ SIT
- znesek iz II. kolone lestvice $98.389,50$ SIT
70.321,30 SIT
- 35 % zneska 70.321,30 pomeni **zgornji davek** in znaša **24.612,50 SIT**.
- bruto plača** $269.620,60$ SIT
- prispevki $59.586,20$ SIT
- spodnji davek $16.726,20$ SIT
- zgornji davek $24.612,50$ SIT
NETO $168.695,70$ SIT

Če k temu znesku **dodamo** prejemke, kot so prehrana, prevoz na delo, terenski dodatek (VP-ji iz B kolone plačilnega listka), ter **odštejemo** članarine, zneske posojil, dodatno zdravstveno zavarovanje, sodne prepovedi (VP-ji iz C in D kolone plačilnega listka), **dobimo** znesek, ki ga lahko 15. v mesecu pričakujemo na našem računu.

Pripravila:
Nastja Polše in Zdenko Lorber
DECEMBER 2000

