



Budnik

ISSN 1408-7405

61

december/2006



GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



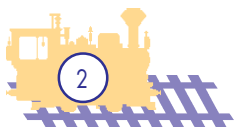
SREČNO 2007

IZ TE ŠTEVILKE



PRED SPREJEMOM ZAKONA O
ŽELEZNICI IN REORGANIZACIJE
SLOVENSKE ŽELEZNICE

TERENSKI DODATEK
NEODDAVČEN



Beseda predsednika

Leto 2006 se izteka. Smo v obdobju prehoda v novo leto in hkrati v obdobju, ko je v fazi prehoda tudi naša statusna in notranje organizacijska struktura Slovenskih železnic. Nekako z roko v roki se končujeta postopek sprejemanja novega zakona o železniškem prometu in postopek nove notranje organiziranosti Slovenskih železnic.

Tako prvi kot drugi proces sta za usodo nadaljnjega razvoja Slovenskih železnic izjemno pomembna, zato smo v obeh procesih dejavni in spremljamo, v katero smer nas peljejo rešitve, ki jih v tem primeru sprejemajo drugi. Če bi sklepali zgolj po tem, da nam zakonodajne spremembe obetajo ponovno vzpostavitev enovitost vodenja podjetja in da nam nova sistematizacija prinaša večje število strojnega osebja, potem smo lahko zadovoljni. A tako prvi kot drugi proces skrivata kar nekaj pasti, zaradi katerih nas zna še močno boleti glava. V mislih imam vprašanja o prihodu javnega in zasebnega partnerstva ter grožnje o morebitnem ugotavljanju presežnih delavcev.

A vse, kar sem zapisal v uvodu, se je letos na terenu bolj dogajalo v senci nenehnih težav s pomanjkanjem števila strojnega osebja. Če po čem, potem si bomo to leto zapomnili po težavah v zvezi z izrabljanjem dopustov, nadurami in nejevoljo, ki se je v zvezi s tem porajala. Kljub temu, da tovrstne težave niso hitro rešljive, lahko z veseljem zapišem, da smo tudi na tem segmentu letos postorili veliko. Dosegli smo, da so delavci, ki jim ni uspelo izrabiti lanskega dopusta,

dobili izplačano ustrezno odškodnino. Zaradi našega vztrajnega opozarjanja na pomanjkanje osebja pa se lahko ob koncu leta veselimo dejstva, da se bo kmalu začel postopek izobraževanja za 90 novih strojevodij in da nova sistematizacija zdaj tudi dokazno zahteva zaposlitev večjega števila strojnega osebja. Na podlagi tega lahko zdaj bolj optimistično gledamo na prihajajoče leto 2007.

In za konec še neke vrsto novoletno darilo, ki se izraža v vsebini nove Uredbe o povračilu stroškov v zvezi z delom. Z našim dejavnim delovanjem v Ekonomsko socialnem svetu nam je uspelo v pogajanjih s finančnim ministrstvom doseči rešitev, da se terenski dodatek do določenega zneska ne obdavči. Strojno osebje bo tako mesečno prejelo približno 17,5 evra terenskega dodatka več kot do zdaj.

Leto, ki se izteka, je bilo naporno. V luči katastrofalnega položaja sistema Slovenskih železnic smo ga kljub temu preživeli brez večjih pretresov. Tako kot že večkrat do zdaj smo tudi letos dokazali, da znamo tudi v izredno zaostrenih razmerah našega dela ravnati preudarno in sprejemati modre odločitve. Verjamem, da bomo v duhu teh izkušenj znali modro krmariti naš sindikat tudi v prihodnje.

Vesele praznike, srečno novo leto ter predvsem srečno in varno vožnjo vam želim!

Zlatko Ratej

VESELO, ZDRAVO IN USPEŠNO TER ZADOVOLJSTVA POLNO LETO 2007

sekretar:
Silvo Berdajs

podpredsednik:
Sergij Birska, Marko Janežič

predsednik:
Zlatko Ratej



Intervju s sekretarjem SSSLO in predsednikom sveta delavcev Silvom BERDAJSEM

O NOVI ŽELEZNIŠKI ZAKONODAJI, REORGANIZACIJI SLOVENSKIH ŽELEZNIC IN NAŠIH PRIČAKOVANJIH V ZVEZI Z IMENOVANJEM NOVEGA DIREKTORJA SLOVENSKIH ŽELEZNIC

Kaj nam prinašajo spremembe in dopolnitve Zakona o železniškem prometu?

S sprejemom tega zakona se vzpostavlja ustrezen temelj za nadaljnje delovanje sistema Slovenskih železnic. S tem se končujejo zgodbe o tem, ali bodo Slovenske železnice enovito podjetje ali pa podjetje z več delujočimi družbami, kar bi seveda pomenilo dezintegracijo sistema vodenja Slovenskih železnic. Vsebinsko tega zakona ocenjujem pozitivno, saj opredeljuje, da se bodo Slovenske železnice organizirale kot enovito podjetje, hkrati pa se Slovenskim železnicam vrača status upravljavca javne železniške infrastrukture. To pa hkrati ne pomeni, da se bodo Slovenske železnice ukvarjale s posameznimi investicijami v infrastrukturo, kajti zakon za ta namen predvideva ustanovitev direkcije v okviru Ministrstva za promet. Menim, da ta prenos investicij na novoustanovljeno direkcijo ni sporen, še posebej v luči izkušenj iz zadnjega obdobja vodenja našega sistema, ko smo se bolj ukvarjali z investicijami v infrastrukturo in gradbenimi deli, kot z našim glavnim poslanstvom, t. j., opravljanjem kakovostnih storitev prevoza blaga in potnikov.

Ali Zakon daje podlago za privatizacijo Slovenskih železnic?

Zakon ohranja privatizacijo Slovenskih železnic, tako kot je to predvideval že prejšnji Zakon o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic, s to razliko, da sedanji zakon predvideva, da se lahko Slovenske železnice, privatizirajo zgolj kot celota, ob pomembni predpostavki, da država po opravljeni privatizaciji ohrani večinski delež.



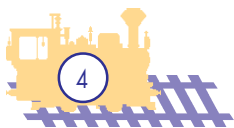
Kakšne so prednosti in pasti javnega in zasebnega partnerstva, ki se uvaja skozi novelo tega zakona?

Javno zasebno partnerstvo je dejstvo, na katerega bo treba v prihodnje resno računati. Javno zasebno partnerstvo ima določene prednosti, predvsem na področju zagotavljanja finančnih virov za modernizacijo infrastrukture. Projekti, ki jih vodi država, predvidevajo, da se bodo v prihodnjem obdobju v javno železniško infrastrukturo investirala sredstva v višini okrog devet milijard evrov. Polovico teh sredstev bodo zagotavljali proračun in evropski skladi, druga polovica pa bi prišla iz naslova javno zasebnega partnerstva. Javno zasebno partnerstvo ocenjujem kot neproblematično, dokler se preko njega ne posega v privatizacijo Slovenskih železnic in ne posega v status upravljavca javne železniške infrastrukture, kar bi lahko povzro-

čilo ogrožanje varnosti in urejenosti železniškega prometa.

Ali pomeni sprejetje zakona zmago ali poraz sindikalnih prizadevanj za enovitost vodenja Slovenskih železnic in pridobitev statusa upravljavca javne železniške infrastrukture?

Zgodba v zvezi s sprejemom železniške zakonodaje se je pričela leta 1997, ko je bil sprejet prvi zakon o železniškem prometu. Zakon je bil takrat sprejet po znani stavki na železnicah in s pomočjo tega zakona so nekateri skušali z razbitjem sistema Slovenskih železnic razbiti tudi sindikate na Slovenskih železnicah. Razbitje železnic prinaša veliko negativnih posledic, ki so znane v tujini, bi pa samo razbitje omogočilo nekaterim lobijem uresničitev sebičnih interesov polastitve najdonosnejših poslov na Slovenskih železnicah.



Sindikati smo tem interesom vseskozi odločno nasprotovali, ker bi to lahko prineslo bistveno zmanjšanje števila zaposlenih, ogrožen bi bil javni interes prevoza potnikov in blaga. V začetku leta 2002 se je navedeni poskus razbitja ponovil s pripravo Zakona o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic, kjer smo sindikati svoje nestrinjanje pokazali tako, da smo organizirali referendum, ki bi preprečil uresničitev škodljivih interesov nekaterih posameznikov. Zanimivo je, da smo takrat v desetih dneh zbrali 50 tisoč podpisov, a zaradi zavajajoče medijske kampanje referendum izgubili. Naš boj se je v obdobju prejšnje vlade nadaljeval tako, da smo vseskozi nasprotovali uresničevanju rešitev, ki jih je predvideval Zakon o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic, tako da novoustanovljene družbe nikoli niso dejansko zaživele.

Preobrat v razumevanju naših stališč so pomenile volitve oktobra 2004, ko je nova izvršilna oblast povzela naša stališča v zvezi s statusnim preoblikovanjem Slovenskih železnic. Posledično imamo zaradi tega danes pred sabo zakon, ki ponovno uvaja enovitost upravljanja Slovenskih železnic in železnicam vrača status upravljavca javne železniške infrastrukture. Če bo zakon v taki vsebini na prihodnji seji državnega zbora sprejet, se bo končala borba, ki traja od leta 1997. Zakon bi ocenil kot velik uspeh, tako za zaposlene, kot za sistem Slovenskih železnic, kar posledično pomeni uspeh tudi za lastnika kot tudi uporabnike storitev Slovenskih železnic.

Kakšno je naše stališče do postopkov reorganizacije na Slovenskih železnicah?

Naše stališče do postopkov reorganizacije v podjetju je pozitivno, s tega vidika, ker je sedanja notranja organiziranost posledica uresničitve Zakona o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic, ki je železnice razbijal oziroma jih organiziral v okviru treh družb. S tega vidika je naše stališče, da se nova notranja organiziranost uskladi s predvidenimi spremembami Zakona o železniškem prometu, ki predvideva enovitost vodenja.

Kakšne so bistvene posebnosti nove notranje organiziranosti?

Bistvene posebnosti so predvsem v zmanjševanju ravni vodenja, v ukinjanju množice posameznih organizacijskih enot, kjer se ponekod pojavlja situacija, da je več vodstvenih delavcev, kot tistih, ki dejansko delajo. Namen predvidene nove notranje organizacije je tudi ta, da se na posameznih delovnih enotah opravljajo zgolj izvršilne funkcije, da pa se vse podporne funkcije organizirajo na ravni poslovnih enot. To pa seveda ne pomeni, da bodo vsi ti delavci opravljali delo v Ljubljani, temveč ga bodo na sedanjih lokacijah.

Ali bo reorganizacija imela za posledico odpuščanje zaposlenih?

Stališče sindikatov je, da odpuščanja ni. Težko pa je postaviti trditev, da se v okviru nove notranje organizacije ponekod ne bodo pojavljali presežki in na drugi strani primanjkljaj. Namen reorganizacije je ta, da se odpravijo strukturna neskladja, kajti dejstvo je, da se nam pojavlja primanjkljaj v izvršilnih službah in presežek v podporni funkciji sistema. Vendar to dejstvo samo po sebi ne sme pomeniti, da bodo vsi ti delavci postali presežni delavci, temveč da bo lahko nekdo, ki danes opravlja dela v t.i. podpornih funkcijah, v prihodnje razporejen na druga dela in naloge. Na Slovenskih železnicah imamo, po moji oceni, tri kategorije zaposlenih: tiste, ki delajo, in njihovo delo prinaša dodano vrednost, druge, ki delajo, pa žal delajo jalovo delo, ki ga nihče ne potrebuje, težko pa bi trdil, da na Slovenskih železnicah ni nekaj posameznikov, ki ne vedo, zakaj prihajajo v službo.

Kako se bo v okviru nove notranje organiziranosti reševala problematika invalidov?

Za reševanje invalidske problematike, ki na Slovenskih železnicah ni majhna, je bilo že leta 1992 ustanovljeno invalidsko podjetje. Tja se je prerazporedila množica invalidov, ki lahko danes, na podlagi preostale zdravstvene zmožnosti, opravljajo določene

na dela. S podobnimi prerazporeditvami smo soočeni tudi danes, ko gre za prenos posameznih dejavnosti (npr. kurirska, opravljanje internih prevozov). Vloga sindikatov v teh postopkih bo tudi v prihodnje ta, da bo postopek prehoda skladen z zakonom in da se pravice delavcev, ki so jih imeli na Slovenskih železnicah, v invalidskem podjetju ne zmanjšajo. Ne gre pa pozabiti, da sta tako SŽ Centralne delavnice kot SŽ ŽIP v lasti Slovenskih železnic in da je treba ti dve podjetji razumeti kot sestavni del Slovenskih železnic.

Kaj se pričakuje od novega direktorja Slovenskih železnic?

Imenovanje prejšnjega direktorja Slovenskih železnic, Jožeta Jurkoviča, je bila žal napaka. Očitno je bilo, da omenjeni direktor tej funkciji ni bil dorasel, mu je pa vsekakor treba priznati določeno sposobnost, da je zbral toliko poguma, in sprejel odločitev o odstopu. V zvezi z imenovanjem novega direktorja je nadzorni svet naložil poslovodstvu, da se izvede javni razpis. Nanj se je prijavilo enajst kandidatov, ki pa pričakovani NS niso upravičili. Zato bo NS o imenovanju razpravljati na eni od prihodnjih sej.

Treba pa se je ob tem zavedati, da mesto direktorja na Slovenskih železnicah ni mesto za odslužene kadre, ni mesto za tiste, ki ne vedo, v katerem podjetju bi opravljali svoje delo, temveč je mesto za nekoga, ki ima voljo, znanje in interes, da Slovenske železnice vodi po poti uspeha, ki je vsekakor možen. Ključno vprašanje pri imenovanju je to, da je treba najti človeka, ki bo delal za Slovenske železnice, ne pa človeka, ki bo padel pod vpliv raznih lobijskih, ki od Slovenskih železnic pričakujejo zgolj svoje koristi, ne glede na to, koliko negativnih posledic to povzroči našemu podjetju. Od novega direktorja se pričakuje, da bo znal v posamezne vodstvene strukture Slovenskih železnic vnesti t.i. »poslovno logiko«. Dejstvo je, da Slovenske železnice z vidika vodenja zelo dobro obvladujejo t. i. tehnološki del vodenja, pri poslovnem delu pa se opažajo bistvene vrzeli oziroma pomanjkljivosti.



Vlada sprejela težko pričakovane spremembe Zakona o železniškem prometu

MEŠANI OBČUTKI PRED NJEGOVIM SPREJEMANJEM V PARLAMENTU

Vlada je sprejela težko pričakovane spremembe Zakona o železniškem prometu. Na zakon, ki bi dokončno oblikoval statusni položaj Slovenskih železnic, čakamo že vrsto let. Še najbolj so se naša pričakovanja po nujnih spremembah okrepila po letu 2003, ko je bil po zavajajoči medijski kampanji izgubljen referendum, na podlagi katerega je parlament sprejel škodljiv Zakon o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic. V letih po sprejemu omenjenega zakona smo bili priča kaotičnemu stanju holdinške organiziranosti, v katerem z zakonom predvidene samostojne družbe niso nikoli začele. Ob pripravi novega zakona je vlada izračunala, da bi za popolno uveljavitev normativov zakona iz leta 2003 (funkcioniranje ločenih podjetij) samo za delitev PE Vleka potrebovali dodatno 8 lokomotiv, kar bi z dodatnim osebjem pomenilo okrog 1,1 milijarde tolarjev stroškov več na letni ravni.

Drugi ključen problem neustreznosti sedanje ureditve, ki pa jo je povzročila sprememba Zakona o železniškem prometu v letu 2002, pa je generirala novoustanovljena Agencija za železniški promet. Ta je postala upravljavec železniške infrastrukture, čeprav teh nalog ne opravlja, temveč jih je pogodbeno prenaša na Slovenske železnice, ob tem pa je železnica v celoti odgovorna za varnost železniškega prometa, njene pristojnosti na področju, ki na varnost neposredno vplivajo, pa so zelo omejene. Posledice se

kažejo v neustrezni in neracionalni delitvi dela med AŽP in železnico, razdrobljenosti pičlih strokovnih zmogljivosti, nezagotavljanju sredstev iz evropskih strukturnih skladov in posledično poslabšanju stanja železniške infrastrukture, pomanjkanju dokumentacije za projekte, v neracionalnem izvajanju nalog, administriranju, višjih stroških in zmeda v razmerju do poslovnih partnerjev.

Sedanja vlada je kritično pregledala motive, ki so predlagatelje pred štirimi leti vodili, da sprejmejo zakon o preoblikovanju in privatizaciji, in pri tem ugotovila, da je bil Holding s tako obliko zakona postavljen v nemogoč položaj in da primarni cilj v takratnih motivih ni bila zagotovitev enotnosti železnic, pač pa razdrobitev železniškega sistema. Do podobnih ugotovitev je vlada prišla tudi pri iskanju rešitve v zvezi z upravljavcem javne železniške infrastrukture, ki je na podlagi sedanje ureditve v Zakonu o železniškem prometu popolnoma neustrezna.

ZAKAJ NUJNOST NJEGOVEGA SPREJEMANJA?

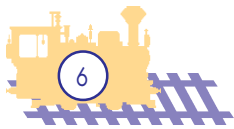
Leta 2004 sta bili sprejeti dve evropski direktivi, ki se nanašata na obravnavo pogojev, ki morajo biti zagotovljeni prevoznikom pri dostopu do sredstev za usposabljanje njihovega osebja, pogoje pri dodeljevanju varnostnih spričeval prevoznikom, nove zahteve za varnostna pooblastila upravljavcem infrastrukture, in nove organe na področju varnosti železniškega prometa (varnostni in preiskovalni organ). Prav tako je treba z noveliranjem nacionalnih železniških zakonodaj zagotoviti prost dostop prevoznikom do vseh vrst storitev v železniškem tovornem prometu. Ker Slovenija z uresničevanjem direktiv močno zamuja, za kar je že prejela opomin EU, je seveda še toliko večji interes države, da zakon sprejme še pred uveljavitvijo ostrejših sankcij iz Evrope.

KATERE SO BISTVENE NOVOSTI PREDLOGA NOVEGA ZAKONA?

Poglavitni cilj novega zakona je nova razdelitev vlog v železniškem sistemu. Na podlagi evropskih direktiv, ki nalagajo nekatere nove obveznosti in vzpostavitev nekaterih novih organov, na podlagi ocene o racionalnem izvajanju storitev in nalog,



»Za vodenje investicij v javno železniško infrastrukturo bo v prihodnje skrbela Direkcija za investicije v železnice«



ter upošteva krovno sestavo in varnostne zahteve bodo posamezne institucije po predlogu tega zakona odgovorne za naslednje vrste nalog:

1. Naloge Ministrstva za promet:
 - Ministrstvo za promet na področju železniškega prometa opravlja posamezne naloge neposredno;
 - Potrjevanje kriterijev za določanje uporabnine;
 - Potrjevanje voznega reda za notranji in čezmejni regijski potniški promet;
 - Določitev organa, ki bo izdal certifikate o skladnosti, izjave o skladnosti ali tehnična soglasja.
- 1.1. Naloge preiskovalnega organa (deluje kot samostojna enota ministrstva za promet):
 - Preiskovalni organ izvaja preiskave nesreč in drugih izrednih dogodkov v železniškem prometu s ciljem izboljšanja varnosti v železniškem prometu. Preiskovalni organ ima diskrecijsko pravico odločiti, katere izredne dogodke bo preiskoval. Preiskovalni organ je pri odločanju organizacijsko, finančno in pravno neodvisen. Poleg nesreč preiskovalni organ lahko razišče tudi izredne dogodke, ki bi v podobnih okoliščinah lahko nesreče povzročili.
- 1.2. Naloge Direkcije za investicije v javno železniško infrastrukturo (deluje kot sestavni del ministrstva za promet)
 - Vodenje investicij v javno želez. infrastrukturo JŽI (graditev nove in investicije v obstoječo JŽI);
 - Financiranje in sklepanje pogodb za gospodarske javne službe.
2. Naloge podjetja Slovenske železnice, d. o. o.
 - Upravljanje javne železniške infrastrukture (JŽI), vzdrževanje in upravljanje z (JŽI) in vodenje prometa: (gospodarjenje z JŽI in sklepanje s tem povezanih poslov, priprava predloga načrta vzdrževanja in vzdrževanje JŽI, priprava predloga načrta razvoja in priprava strokovnih podlag za razvoj JŽI, zagotovitev prevoznosti JŽI ob naravnih nesrečah in izrednih dogodkih, vodenje prometa in zagotavljanje varnosti železniškega prometa, izdelava in objava programa omrežja, pobiranje uporabnine, izdajanje soglasij za posege v progovni pas, priprava letnih varnostnih poročil varnostnemu organu);
 - Izvajanje gospodarske javne službe prevoza potnikov v notranjem in čezmejnem regijskem prometu;
 - Izvajanje prevozne dejavnosti v železniškem prometu (funkcija prevoznika).
3. Naloge Javne Agencije za železniški promet
 - Zagotovitev nediskriminatornega pristopa do železniške infrastrukture (dodeljevanja vlakovnih poti, zagotavljanje učinkovitosti mednarodnih vlakovnih poti, zagotavljanje konkurenčnosti mednarodnega tovornega prometa, dolo-

čanje uporabnine, dodeljevanje licenc.

- 3.1. Naloge Nacionalnega varnostnega organa (deluje v sklopu Agencije za železniški promet)
 - Varnostni organ je nacionalni organ, ki ima naloge v zvezi z varnostjo v železniškem prometu. Naloge varnostnega organa so: dodeljevanje varnostnih spričeval prevoznikom, dodeljevanje varnostnih pooblastil upravljavcu infrastrukture, nadzorovanje skladnosti komponent interoperabilnosti, izdaja dovoljenj za začetek obratovanja novih in bistveno spremenjenih tirnih vozil, nadzor nad ustreznostjo registracije tirnega vozila, izdelava letnih poročil o svojem delu, za Evropsko agencijo za železniški promet EU, nadzor nad veljavnostjo licenc, varnostnih spričeval, odobrenimi vlakovnimi potmi ter izpolnjevanjem pogojev v zvezi s tem, izdaja podzakonskih aktov, izvajanje inšpekcijskega nadzora nad izvajanjem določb zakona o železniškem prometu, zakona, ki ureja varnost železniškega prometa in na njuni podlagi izdanih podzakonskih aktov in splošnih aktov, izvajanje nalog prekrškovnega organa glede prekrškov, določenih z zakonom o železniškem prometu.
4. Regulatorni organ
 - Regulatorni organ na lastno pobudo ali na pritožbo prizadete stranke odloča o vprašanjih, povezanih s programom omrežja, dodeljevanjem vlakovnih poti, določanjem in zaračunavanjem uporabnine, izdajanjem licenc, varnostnih spričeval in varnostnih pooblastil, uveljavljanjem in nadzorovanjem varnostnih standardov in predpisov ter o drugih vprašanjih, povezanih z nediskriminatornim dostopom do JŽI. Glede na svoje naloge in zahtevano največjo možno mero neodvisnosti od drugih organov bo te naloge opravljal komisija, ki jo ustanovi vlada Republike Slovenije.

KATERE SO NAJVEČJE BOJAZNI PRED SPREJEMANJEM TEGA ZAKONA V PARLAMENTU?

Tako pripravljeni zakon nam v osnovi prinaša veliko tega, za kar smo si prizadevali vsa ta leta. Vzpostavlja nam enovitost vodenja družbe Slovenske železnice, ki bo opravljal temeljne dejavnosti vzdrževanja in gospodarjenja z javno železniško infrastrukturo, storitve vodenja železniškega prometa, storitve prevoza potnikov in blaga, storitve vleke vlakov in storitve tehnično vagonске dejavnosti. V odvisnih družbah pa bo sistem Slovenskih železnic opravljal dopolnilne dejavnosti oz. za te namene ustanavljal nove družbe. Ob pogoju računovodske ločenosti poslovanja upravljalca od prevoznika bo zagotovljena tudi skladnost z evropskimi direktivami. Zakon nam prav tako vrača status upravljalca javne železniške infrastrukture, kar je z vidika nakopičenih težav z agencijo za železniški promet in spričo nezavidljivega



stanja naše železniške infrastrukture prav tako uresničitev naših dolgoletnih teženj. Kot upravljalec bomo ob vsem tem po predhodnem soglasju ministrstva potrjevali še vozni red, upravljali postajna poslopja ter od prevoznikov pobirali uporabnino. Glede vprašanja privatizacije zakon dovoljuje privatizacijo na način, da se lahko privatizira le celoten sistem, vendar največ do višine, da država še vedno ohrani večinski delež.

V času priprave zakona so ves čas obstajale (in na nek način še obstajajo) grožnje, da bi zakon omogočal, da bi vlada RS lahko s sklepom izločila del javne železniške infrastrukture in jo dala v upravljanje drugim, grožnje, da ne bi bilo omejitve pri privatizaciji SŽ, in pobude, da bi se lahko, ob soglasju ustanovitelja, tudi za temeljne dejavnosti (tovorni, potniški promet, vleka vlakov, vzdrževanje infrastrukture) ustanovljale odvisne družbe.

Zaradi teh groženj na sindikalni strani nismo stali »križem rok«, temveč smo preko sestankov s predstavniki Ministrstva za promet in Ministrstva za finance ter posloводства HSŽ dosegli, da se omenjene grožnje (do sedaj) niso uresničile. O tej problematiki je

bil pisno obveščen tudi predsednik vlade Republike Slovenije.

Tisto, kar je ob vsem tem skrb zbujajoče, je najava prihoda javnega in zasebnega partnerstva na segment vlaganj v javno železniško infrastrukturo. Dejstvo je, da je interes kapitala za delitev velikega kolača sredstev v investicije v javno železniško infrastrukturo ogromen in temu primerno poskušajo lobisti nov zakon o železniškem prometu prilagoditi tako, da bi tem interesom čim bolj zadostil. Čeprav je zakon v ustrezni vsebini že bi sprejet na vladi, pa se poskuša na poti do sprejema v parlamentu maksimalno vplivati na spremembe tistih členov, ki ogrožajo suveren status upravljavca javne železniške infrastrukture. Čeprav ne gre negirati nekaterih koristi javnega in zasebnega partnerstva (zagotovitev finančnih sredstev za vlaganja v infrastrukturo), pa ta oblika skupnih vlaganj, ki se skuša pilotsko uvajati skozi železniško zakonodajo, skriva vrsto pasti, na katere smo pozorni in na katere pristojne opozarjamo. V skladu s to negotovostjo je mogoče tudi težko napovedati, kako se bo lomljenje kopij različnih interesov v tem delu zakona na koncu končalo. Epilog se obeta že januarja.

Predvidena reorganizacija Slovenskih železnic buri duhove

SSSLO PODAL NA DEL PLANA KADROV, KI OPREDELJUJE PRESEŽKE, NEGATIVNO MNENJE

Posloводство je na podlagi izhodišč, da je treba zmanjšati število ravni vodenja (s 6 na 4), zagotoviti integrirano izvajanje železniških storitev s vzpostavitvijo Centralne transportne operative, ki bo zagotavljala usklajeno delovanje na vseh področjih vodenja prometa, in na podlagi potrebe po zagotovitvi ločenosti računovodskih evidenc pripravilo novo notranjo organiziranost. Na podlagi tega se je število organizacijskih enot zmanjšalo za 126.

Ob tem se je pripravil še akt o sistematizaciji, ki je bil pripravljen na podlagi izhodišča, da je treba racionalizirati število delovnih mest z njihovim združevanjem povsod tam, kjer se zahtevajo enako znanje in zmožnosti in so delovna mesta razvrščena v iste plačilne razrede, oziroma se oblikujejo nova delovna mesta ob upoštevanju načela večopravilnosti (s 722 se je število znižalo na 245 delovnih mest). Poleg akta o novi notranji organiziranosti

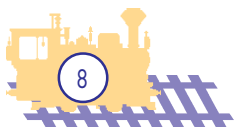
in akta o sistematizaciji se je ločeno, na našo zahtevo, pripravil še načrt kadrov, ki določa število izvajalcev na posameznih delovnih mestih oz. posameznih lokacijah.

V postopku priprave omenjenih aktov je tako glavni odbor SSSLO kot svet delavcev dajal vrsto pripomb (nekaj izmed teh je bilo upoštevanih) na pripravo omenjenih aktov ter v zvezi s tem zahteval dodatna pojasnila, kot npr. na katerih delovnih mestih se pojavlja primanjkljaj oziroma presežek. Podali pa smo tudi zahtevo po prejetju seznama delovnih mest, ki sodijo v izvršilno službo oziroma se nanašajo na delavce v proizvodnji, delovnih mest, ki sodijo v tehnično režijo, in delovnih mest, ki sodijo v čisto administracijo, ter vodstvenih delovnih mest, ločeno po posameznih PE. Po prejetju načrta kadrov je postalo razvidno pomanjkanje števila izvršilnih delavcev, na delovnem mestu strojevodje (53) in da lah-

ko v PE Vleka in TVD pričakujemo presežek števila zaposlenih v režiji.

Glavni odbor je na podlagi teh ugotovitev podal pozitivno mnenje k Pravilniku o notranji organizaciji in Pravilniku o sistematizaciji delovnih mest. Glede plana kadrov pa je podal pozitivno mnenje k tistemu delu, ki zagotavlja popolnitev delovnih mest v izvršilni službi, in negativno mnenje k delu, ki opredeljuje presežek števila izvajalcev na posameznih delovnih mestih.

V skladu z našo vlogo v postopkih sprejemanja aktov v družbi kaže v zvezi s tem opozoriti, da smo v skladu z 8. členom Zakona o delovnih razmerjih kot tudi v skladu s 16. členom KPDŽP sindikati tisti organ, ki lahko poda v zvezi s sprejemom akta o notranji organizaciji in akta o sistematizaciji le svoje mnenje. Podano mnenje sindikatov mora delodajalec obravnavati in se do njega opredeliti.



Uspešni v pogajanjih s finančnim ministrstvom

TERENSKI DODATEK PONOVO NEOBDAVČEN

Z uveljavitvijo Uredbe o povračilu stroškov v zvezi z delom iz leta 2005 je postal terenski dodatek obdavčen v celotnem znesku. To pa zaradi tega, ker je takratna uredba opredelila pomemben pogoj, da je terenski dodatek neobdavčen do določenega zneska samo, če se delo na terenu opravlja najmanj dva dni zaporedoma. Ker izvršilni železniški delavci, ki smo na podlagi KPDŽP upravičeni do plačila terenskega dodatka, nismo zadovoljili prej omenjenega pogoja, je bil naš pre-

jemek terenskega dodatka predmet obdavčitve v njegovem celotnem znesku.

V fazi priprave nove Uredbe o povračilu stroškov v zvezi z delom, ki prične veljati 1. januarja, nam je v pogajanjih s finančnim ministrstvom uspelo doseči spremembo člena, ki opredeljuje obdavčitev terenskega dodatka. Nova četrta točka omenjenega člena sedaj določa, da je terenski dodatek neobdavčen do zneska 3,13 evra na dan (750 sit), če delavec najmanj dve izmeni zaporedoma dela zunaj kraja svoje-

ga običajnega prebivališča in zunaj kraja sedeža delodajalca. Ker z izpolnjevanjem pogoja opravljanja dela dveh zaporednih izmen dela na terenu večina upravičencev do terenskega dodatka ne bo imela težav, bo za navedene upravičence v prihodnje ta dodatek dnevno neobdavčen do zneska, ki smo ga navedli. Na podlagi simulacijskih izračunov bo strojno osebje ob normalnem mesečnem delu v izmeni prejelo za približno 17,5 evra (4200 tolarjev) terenskega dodatka več, kot do zdaj.

NA USPOSABLJANJE ODHAJA 90 KANDIDATOV ZA STROJEVODJE

Poslovodstvo je nedavno sprejelo sklep, da se začne postopek za usposabljanje 90 kandidatov za pomočnike strojevodij ter strojevodje I in II. Poslovodstvo se je tako odzvalo na naše zahteve v zvezi s ka-

tastrofalno kadrovsko situacijo izvršilnega osebja vleke. Sedanje število izvajalcev namreč že nekaj časa ne zmore več zagotavljati tekočega pokrivanja voženj vlakov, pokrivanja dopustov, bolniških in dru-

gih odsotnosti osebja vleke. Pričakujemo lahko, da se bo po opravljenem izboru izobraževanje kmalu začelo.

SZS Alternativa na pragu pomembnih pridobitev

POLNOPRAVNO ČLANSTVO V EKONOMSKO SOCIALNEM SVETU IN DELITEV SINDIKALNEGA PREMOŽENJA LE ŠE VPRAŠANJE ČASA

Nашa sindikalna centrala, Slovenska zveza sindikatov Alternativa, končuje plodno leto. Na seji Ekonomsko socialnega sveta RS je bila tako na podlagi naših prizadevanj pred koncem leta sprejeta soglasna odločitev, da ta organ razširi svoje članstvo tudi na tiste sindikalne centrale, ki dosegajo kriterije reprezentativnosti zveze oz. konfederacije na državni ravni. Naša sindikalna zveza bo tako po spremembi Pravil delovanja ekonomsko socialnega

sveta skupaj z drugimi šestimi sindikalnimi centralami postala enakopravna članica tega najvišjega organa socialnega partnerstva v državi. To nam poleg simbolne vloge priznavanja naše sindikalne centrale prinaša tudi realno možnost uspešnejšega uveljavljanja naših interesov v postopkih sprejemanja najpomembnejših delovnopravnih aktov v državi.

Podobno uspešno se končuje tudi doslej nikoli dokončana zgodba delitve sindi-

kalnega premoženja, ki se vleče že od začetka devetdesetih let. Na podlagi modrih pogajanj, ki smo jih vodili vse leto 2006, smo novembra sklenili sporazum z drugimi sindikalnimi centralami o delitvi navedenega premoženja. Omenjeni sporazum je bil podlaga za pripravo zakona o delitvi, ki smo ga z vlado že tudi uskladili, tako da lahko pričakujemo njegov skorajšnji sprejem v državnem zboru.



ZAMENJAVA MINISTRA ZA DELO PRINESLA »TIME OUT« V POGAJANJIH ZA DELOVNA RAZMERJA

Odločitev predsednika vlade, da zamenja ministra za delo, je prinesla prekinitev pogajanj o novem Zakonu o delovnih razmerjih. Odločitev o zamenjavi, ki smo jo v sindikatih sprejeli z odobravanjem, vzbuja upanje, da se bo nov krog pogajanj dogajal v drugačnem vzdušju, kot smo mu bili priča leta 2006. Neprimeren odnos do pogajalcev, nejasnost vladnih stališč, predlogi, ki kratijo vlogo in pomen sindikatov, ter predvsem zagovarjanje sprememb, ki neposredno slabšajo delovnopравни in materialni položaj zaposlenih, bi morali postati zgodovina, tako kot je odšel v zgodovino nekdanji minister.

Obstaja upanje, da bo z novo ministrico za delo Marjeto Cotman mogoče doseči soglasje o vseh vsebinah sprememb Zakona o delovnih razmerjih, ker bo edino to porok ohranitve socialnega miru in ohranitve primerne stopnje varovanja pravic delavcev, čemur je ta zakon v osnovi namenjen.



»Upajmo da demonstracije, kot se jih je pred časom udeležila SZS Alternativa (glej sliko), za ohranitev delavskih pravic več ne bodo potrebne«

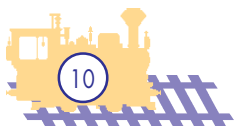
POSLOVODSTVO ZATAJILO PRI POSTOPKU PREHODA DELAVCEV V ŽIP IN CD

Z odločitvijo poslovodstva Slovenskih železnic, da del dejavnosti podjetja (kurirska dejavnost, servisna dejavnost, interni prevozi...) prenese na svoje odvisne družbe CD in ŽIP, je postal aktualen prehod določenega števila delavcev v omenjene družbe. Glede na to, da je v skladu z Zakonom o delovnih razmerjih tak postopek prehoda delavcev pravno dopusten, je bilo treba poskrbeti za ustrezno vsebino pogodbe o prehodu. V postopku priprave pogodbe o prehodu delavcev smo sindikati sodelovali v tej meri, da nam je uspelo vplivati na vsebino te pogodbe tako, da delavcem v postopku prehoda ne bi bile

kratene njihove pravice. Prepričani smo, da smo bili pri tem uspešni, saj omenjena pogodba delavcem zagotavlja enak obseg pravic, kot so jih ti imeli na SŽ. Pogodba o zaposlitvi posameznega delavca bo ostala v veljavi najmanj eno leto, prav tako se bo delovna doba, ki jo je posamezni delavec pridobil na SŽ, upoštevala kot podlaga za uveljavljanje pravic iz delovnega razmerja, kot da do spremembe delodajalca ne bi prišlo. V primeru stečaja ali likvidacije družbe SŽ ŽIP ali SŽ CD bo naše podjetje zavezano sprejeti delavce nazaj v redno delovno razmerje za nedoločen čas. V večini primerov se bo delavcem spremenil

samo (karikirano) naslov izplačevalca plače, konkretno delo in druge specifične same zaposlitve pa bodo ostale enake.

Če je še do tega trenutka potekala priprava postopka sorazmerno korektno, pa je poslovodstvo popolnoma zatajilo v fazi pravočasnega obveščanja posameznih delavcev o tem, da so vključeni v postopek prehoda, kakor tudi obveščanja o pravicah in obveznostih, ki jih posamezni delavci v zvezi s tem imajo. Zaradi upravičenega nezadovoljstva posameznih delavcev smo sindikati že zahtevali odgovornost poslovodstva za katastrofalen pristop do omenjene problematike.



OBRAZEC P-63a, DOPOLNILO K SPLOŠNEMU NALOGU – DA ALI NE?

Leta 1990 je bil po dolgih letih veljave ukinjen potni list, ki je spremljal celotno vožnjo vlaka, od začetne do končne postaje. Nenehno smo si prizadevali, da bi bili vsi obrazci čim bolj pregledni. Prvega oktobra 1992 je tako začel poskusno veljati dopolnilni obrazec P-63A, ki naj bi zamenjal priloge A, B in C k splošnemu nalogu I. Podpisali smo odredbo in po njenih navodilih vozili. Ker pa te odredbe naslednja leta naši vodilni niso podaljšali, smo vozili v prepričanju, da se nam ne more nič zgoditi. Leta pa so minevala.

V letošnjem letu se je prometno tehnična komisija odločila, da predlaga posodobitev obrazca, da se ta poenostavi in naredi bolj pregleden za strojno osebje, ter da zopet stopi v veljavo s podaljšano odredbo. Menim, da smo v tem projektu pogajanj s PE Vleka in TVD ter z PE Vodenjem prometa tudi uspeli.

Vendar pa je to le majhen prispevek k varnejši vožnji. Naloga strojevodje namreč ni samo utapljati se v kupu starih predpisov, temveč odgovorno voziti vlake in

prevzemati s tem povezane naloge in druge obveznosti.

Zato bomo v letu 2007 v prometni komisiji vložili vso aktivnost, da se bodo prometni predpisi in ostala navodila čim prej sprejeli, poenostavili in s tem zagotovili kvalitetno in varno vožnjo.

To bomo dosegli tudi z namestitvijo priročnikov za upravljanje in odkrivanje napak na vse lokomotive ter motornike.

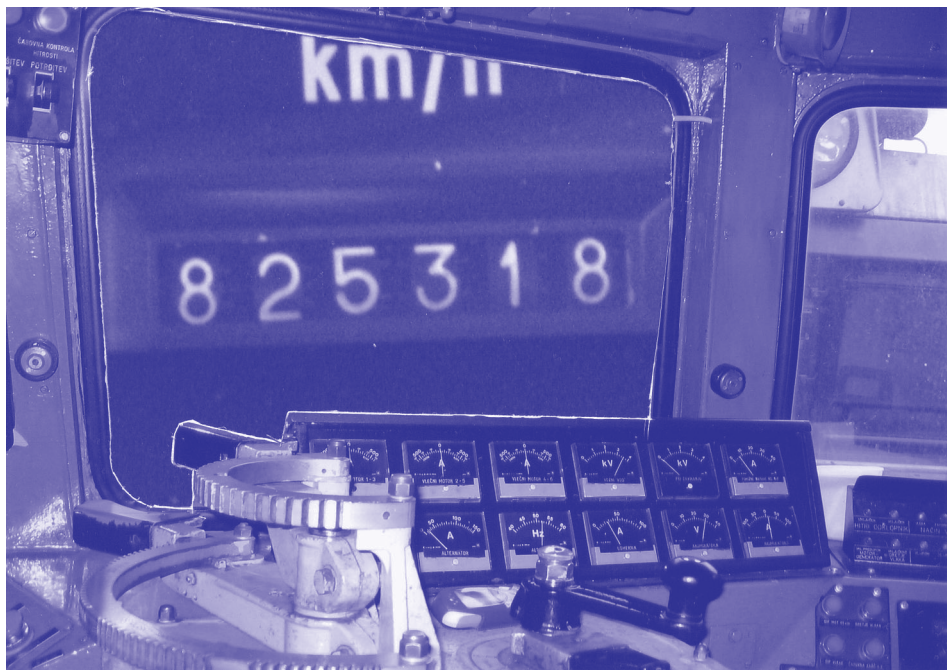
Marko Janežič

VOZI ME VLAK V DALJAVE ALI KOLIKO KILOMETROV OPRAVIMO NA LETO

V prejšnji številki sem obdelal letno število potrjevanj avtostop naprave in vaš od-

ziv me je prijetno presenetil, saj vas je kar nekaj sprožilo razpravo o tej temi. To me

navdaja z veseljem, saj tako vem, da moje delo ni bilo zaman. V tej številki pa se bom dotaknil neke druge teme, o kateri morda nikoli ne razmišljate, čeprav jo imate dobesedno pred nosom oziroma jo sami udejanjate. To je število prevoženih kilometrov na leto. Ste kdaj razmišljali, koliko jih je? Prepričan sem, da boste, potem ko preberete ta prispevek. Zamisel o tem se mi je porodila, ko sem se spomnil članka v neki reviji, ki sem jo bral že pred leti, še v nekdanji državi. Govoril je o šoferju, ki je s svojimi starimi Deutzi menda prevozil skoraj milijon kilometrov (ne vem, sicer kako, ampak O.K.). In članek je bil napisan na veliko, čez dve strani. Nasmehan obraz in stara podrtija na štirih kolesih poleg njega (če je ta zdržal sto kilometrov ... pustimo, pustimo!!). Pa me je zagrabilo in sem začel zapisovati prevožene kilometre v vsaki izmeni (odbito, ampak tak pač sem). Kot verjetno že predvidevate, so dobljeni rezultati zelo zanimivi.



Tukaj so podatki za leta 2002, 2003, 2004 in 2005. Preidimo k dejstvu. Leta 2002 sem opravil okrog 39.000 kilometrov, leta 2003 okrog 40.000, leta 2004 okrog 38.000 in leta 2005 okrog 49.000 kilometrov. Podatke kot običajno lahko preverite pri meni. Letno povprečje torej nanese okrog 40.000 prevoženih kilometrov, kilometer gor ali dol, kar pa že predstavlja pot okrog sveta po Ekvatorju (40.000 kilometrov). Ni slabo. Gremo naprej. Če upoštevam dejstvo, da vozim že okrog sedemnajst let, izračun pokaže, da sem opravil že okrog 680.000 kilometrov. Ker pa upam,

da je pred mano še kar nekaj let vožnje, bodo kilometri krepko presegli milijonsko znamko. Velja zame in za vse vas tudi.

O vsem tem pa še do danes nikjer ni bilo nič napisanega. Ne pravim, da so naši kilometri nujni težji od tovornjakarskih, kilometer je kilometer, ampak spodobi se, da se tudi o nas sliši kakšna beseda. Morda bi se morali oglasiti tudi absolutni rekorderji, to so po mojem mnenju piloti medcelinskih potniških letal (no, dobro – astronauti, toda ne pretiravajmo), pa bi se verjetno kak članek skrčil na vrstico ali dve. Ampak mi se tega zavedamo in prav je tako. Vedno

trdim, da smo si svoje delo izbrali sami. Ko vozimo, je logično, da opravimo pot, ki jo merimo v kilometrih. Kilometri pa sodijo k našemu delu in zaradi tega se nihče prav nič ne pritožuje. Namen prispevka je bil zato le pokazati, da teh kilometrov ni tako malo, kot je morda kdo mislil. Stara slovenska popevka pravi: "... vozi me vlak v daljave ...". Pa še kako prav ima.

Robert Zakrajšek

130 LET ŽELEZNIŠKE PROGE DIVAČA – PULJ SKOZI PODGORJE

Slavnostna počastitev ob 130. obletnici proge Divača – Pulj skozi Podgorje se je začela v Divači. Slovesnost so odprli aktiv-

ni in upokojeni železničarji, ki so člani pihalne godbe Divača. Na poseben vlak, ki ga je upravljal strojevodja Dobrivoj Su-

bič so vstopili generalna direktorica direktorata za železnico in žičnice Jelka Fundak Šinkovec, dr. Josip Orbanic predstavnik HSŽ, direktor Agencije za železniški promet Rajko Satler ter drugi povabljeni gosti. Po prihodu vlaka na TK postajo Hrpelje Kozina je sledil ogled telekomande. Delo na telekomandi, ter panoramo telekomande in ostale naprave je gostom predstavil službojoči tk dispečer Ivan Vortnjak. Direktorica direktorata za železnice si je v nadaljevanju vožnje posebnega vlaka z zanimanjem ogledala opravila strojevodje pri njegovem upravljanju vlaka za kar je s podrobnimi razlagami poskrbel strojevodja Dobrivoj Subič. Naslednji postanek je sledil v Podgorju, kjer so nas ob izbranih gostih pričakali člani turističnega društva Slavnik iz Podgorja, »šavrinški godci«, »šavrinke anke i šavrini«. Ob tej slavnosti je turistično društvo Slavnik – Podgorje izdalo knjigo »Železniška proga skozi Podgorje« avtorja Karla Rustje in avtorice Patricije Morato Rojc. S slavnostnimi nagovori so udeležence pozdravili predsednik turističnega društva Jože Rojc, direktorica direktorata za železnice Jelka Šinkovec Fundak in koprski župan Boris Popovič. Jelko Fundak Šinkovec je v nagovoru spom-



»Direktorica direktorata za železnice Jelka Šinkovec Fundak si je z zanimanjem ogledala kabino strojevodje (na sliki skupaj z strojevodjem Dobrivojem Subičem)«

nila na težke delovne pogoje delavcev pri graditvi proge v tistih časih.

Za kulturni program so poskrbeli pihalna godba iz Divača, društvo »šavrinke anke in šavrini« ter »šavrinski godci« s svojimi igrami in plesi v narodnih nošah in pletenimi košarami na glavi ter z njihovimi običaji iz krajev v katerih živijo. Na koncu programa je stopila na oder avtorica knjige Železniška proga skozi Podgorje Patricija Morato Rojc in na oder povabila še avtorja I dela knjige Karla Rustjo, ki je imel kratki nagovor.

Po končanem nagovoru je upokojeni šef postaje Podgorje gosp. Ivan Marinac prerezal trak in odprl razstavo z naslovom 130. let železniške proge skozi Podgorje katera je bila razstavljena v pisarni šefa postaje in čakalnici. V prostoru pošte Podgorje pa je bila razstavljena filatelistična razstava z naslovom Primorska v letih 1939 - 1954 in priložnostnim žigom za ljubitelje znamk. Slavnosti se je udeležil tudi režiser filma »Ekspres - ekspres« Igor Šterk, ki se je pred leti odločil, da prav na postaji Pod-

gorje posname nekaj kadrov. Po sproščenem srečanju železničarjev in domačinov so nas prijazni člani turističnega društva Slavnik povabili na pijačo in kosilo. Okrepljeni z golažem, divjačino, pasulj in bobiči je prišel čas da se poslovimo od domačinov in se strnemo vtise s prijetnega druženja ob pomembni obletnici.

Slobodan Dodić

Nogometni turnir SSSLO v Divači

MARIBORČANI LETOS Z NEKAJ SREČE DO TROFEJE

V Divači je septembra potekal turnir v malem nogometu Sindikata strojevodij Slovenije, ki ga je letos organiziral Območni

odbor Divača. Sodelovale so ekipe območnih odborov Ljubljana, Maribor, Divača, Nova Gorica, Novo mesto, Je-

senice in Zidani Most, drugo leto zapored pa je manjkala ekipa območnega odbora Celje, kateri ne uspe sestaviti ekipe.

Najprej so vodje ekip opravili žrebanje in tekme so se lahko začele. Po končanem prvem delu sta se v polfinale iz skupine A uvrstili ekipe Maribora in Novega mesta, iz skupine B pa Divača in Nova Gorica. Prva tekma je bila med Mariborom in Novo Gorico. Slednjo je Maribor brez težav ugnal z rezultatom 9 : 0. Druga polfinalna tekma je potekala med Divačo in Novim mestom, končala pa se je z rezultatom 5 : 0.

Zatem so se izvajali kazenski udarci za razvrstitev ekip od 3. do 6. mesta.

V finalu sta se pomerili ekipe Maribora in Divače. Favorit v tej tekmi je bila ekipa Maribora, saj je v zadnjih treh letih zapored osvojila prvo mesto.

Ekipe sta tekmo pričeli borbena. V sedmi minuti pa se je začelo veselje domačinov, saj so povedli z 1 : 0, kar je bil tudi rezultat po končanem prvem polčasu.

V drugem polčasu so se Mariborčani trudil zadeti gol, in ker jim to ni uspelo, so se nekaj minut pred koncem tekme odločili za tvegano potezo. Po vzoru hokejskih



»Na sliki prvo in zadnje uvrščena ekipa turnirja«

tekem so vratarja nadomestili z igralcem, tako da je tudi nadomestni vratar sodeloval v napadu. Divačani so se uspešno branili do nekaj sekund pred koncem tekme, ko je Mariborčanom uspelo izenačiti. Ob koncu tekme je bil rezultat 1 : 1.

Sledili so kazenski udarci, kjer so bili uspešnejši Mariborčani, ki so od petih strellov zadeli štiri, Divačani pa tri.

Tako je ekipa Maribora še četrtič zapored osvojila prvo mesto.

Za najboljšega igralca so vodje ekip izbrali Branka Školiberja iz Maribora, ki je bil tudi najboljši strelec, za najboljšega vratarja pa Davida Mlača iz Divače.

2. Divača
3. Novo mesto
4. Nova Gorica
5. Jesenice
6. Ljubljana
7. Zidani Most

Končna razvrstitev:

1. Maribor

Zlatan Ostrouška

MALONOGOMETNI TURNIR POSTAJE JESENICE

V začetku oktobra so vozovni pregledniki organizirali turnir v malem nogometu na igrišču z umetno travo v športnem parku Podmežaklja na Jesenicah. Turnirja se je udeležilo šest ekip, in sicer strojevodje, prometniki, popisni, premikači, pregledniki in gostje iz OBB policije na postaji Jesenice pod imenom Lokomotiva. Turnir je bil namenjen predvsem druženju in sprostitvi, čeprav se na tekmah to ni opazilo, saj si je vsak želel čim boljšega rezultata. V finalu sta se pomerili ekipi strojevodij in Lokomotive. Po dokaj trdem boju smo bili na koncu srečnejši strojevodje, vendar je treba priznati, da so bili igralci Lokomotive kar trd oreh.

Ne tretje mesto so se uvrstili prometniki, sledili pa so jim popisni, premikači in pregledniki.

To je bil letos že drugi turnir, ki so ga organizirali vozovni pregledniki postaje Jesenice, za kar jim gre vsa zahvala.



Vitodrag Sitar

»Ekipa strojevodij iz Jesenic«

POLŠJI SPEV V LOGATCU – SREČANJE OO LJUBLJANA

Polh, polha, polhu, polha, pri polhu, s polhom – zadnjič v Logatcu. Tako bi lahko sklanjali letošnje srečanje članov OO Ljub-

ljana pri Lovskem domu sredi gozdov pri Logatcu. Po številnih srečanjih je namreč nanoslo, da je bilo letošnje zadnje na tej

lokaciji. Vzrokov je več, vendar na tem mestu niso pomembni. Pomembno je predvsem to, da je kot vsako leto, tudi letos bilo

mogoče občutiti dobro voljo vseh udeležencev, za vse drugo je bilo, kot običajno, poskrbljeno na kraju dogajanja. Hrana je bila odlična, družba kot vedno izjemna, vreme »od boga poslano«, vse drugo pa se je že po pravilu sestavilo v popolno celoto. Letos za spremembo ne bom našteval zaslužnih za uspeh srečanja. Vsi smo se potrudili, da je vse prav teklo. Vsak na svoj način. Nekdo s tem, da je »dogajanje pripeljal do dogajanja«, drug s tem, da je »dogajanje vzel za svoje in pustil, da se dogaja«. Vsi pa smo bili na koncu zadovoljni. Najbolj žalostni so bili verjetno polhi, saj ne bo več večnih »borb« med nami, toda življenje gre naprej. Jutri nova lokacija, novi polhi, nove »borbe«, nove prigode in nove snovi za prispevke. Pustimo se presenetiti.

Robert Zakrajšek



OBISKALI SMO PAPEŽA – IZLET OO MARIBOR V RIM



Člani OO Maribor smo se letos odpravili v Italijo, v prečudoviti Rim. Tokratni izlet je bil precej naporen (verjetno najbolj doslej), vendar pa smo se imeli izjemno lepo in doživeli smo skoraj vse, le papeža ni bilo »nikjer na spregled«. Vsi smo se strinjali, da si je treba mesto, kakršno je Rim, ogledati na lastne oči in doživeti njegov čar in utrip. Z besedami je povsem nemogoče opisati lepote slik, fresk, kipov in kipcev, mozaikov in vseh drugih umetnin neprecenljive vrednosti.

Albin Anžel

SINDIKALNA LISTA - DECEMBER 2006

1. Za mesec december 2006 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **305,96 EUR (73.321,00 SIT) bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **1,0476**
3. Zajamčena plača znaša **237,73 EUR (56.970 SIT) bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **1.223,17 EUR (293.121 SIT)**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na predpretekli mesec znaša **1,019**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
indeks **105,71** (osnova za leto 2005) indeks **115,77** (osnova za leto 2003)
indeks **109,55** (osnova za leto 2004) indeks **124,50** (osnova za leto 2002)
7. Dohodninska lestvica za izračun akontacije dohodnine za leto 2005:

Če znaša davčna osnova v EUR		Znaša dohodnina v EUR		
nad	do			
	566,67	16 %		
566,67	1.133,33	90,67	27 %	nad 556,67
1.133,33		243,67	41 %	nad 1.133,33

Lestvica je določena za celo leto vnaprej v absolutnih zneskih, ki se med dohodninskim letom ne bo spreminjala.

8. **Splošna davčna olajšava** se prizna mesečno v višini **233,33 EUR**.
9. Premija PDPZ, ki jo vplačuje delodajalec v korist zaposlenih in se obračunava na E 4, bo v letu 2007 znašala 20,10 EUR (4.816 SIT). Delavcem, ki so vključeni v PN-SK-01 delodajalec ne plačuje minimalne premije, če v družbi še niso zaposleni eno leto, zato mora biti znesek nakazila premije PDPZ Skupni, ki jo plačuje delavec iz svojih neto prejemkov, obračunan najmanj v višini zneska minimalne premije 20,10 EUR (4.816 SIT).
10. Povračilo za prehrano na uro **0,55 EUR (131,13 SIT)**. Delavcem, ki delajo več kot 8 ur, za vsako uro nad 8 ur pripada povračilo v višini **0,55 EUR (131,60 SIT)**. Delavcem, ki v pretežni meri opravljajo svoje delo na terenu in se vsak dan vračajo v kraj stalnega ali začasnega bivališča, pripada dodatno povračilo za prehrano za vsako uro dela na terenu v višini **0,10 EUR (23,65 SIT)**.
11. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **19,93 EUR (4.777 SIT)**, od 8 do 12 ur **9,97 EUR (2.389 SIT)**, od 6 do 8 ur **7,37 EUR (1.767 SIT)**.
OPOMBA: Višine dnevnic presegajo višine, določene z republiško uredbo, zato je treba razliko izkazati na VP-D4 Povračila stroškov nad uredbo. Razlika znaša:
pri dnevnic nad 12 ur **4,91 EUR (19,93 – 15,02 EUR)**, pri dnevnic od 8 do 12 ur **2,46 EUR (9,97 – 7,51 EUR)**, pri dnevnic 6 do 8 ur **2,11 (7,37 – 5,26 EUR)**.
12. Terenski dodatek če traja delo
4 do 8 ur dnevno **3,19 EUR (765,00 SIT)**, več kot 8 ur dnevno **4,19 EUR (1.003 SIT)**,
delavcem na vožnji na uro **0,46 EUR (108,50 SIT)**, vendar največ dnevno **4,19 EUR (1.003 SIT)**.
OPOMBA: Glede na določila nove uredbe se terenski dodatek v celoti všteva v davčno osnovo.
13. Inozemske dnevnic v **EURO/uro:** Avstrija **1,73**; Italija **1,67**; Hrvaška **0,93**; Madžarsko **1,33**
14. Jubilejne nagrade: za 10 let **423,96 EUR (101.598 SIT)**; za 20 let **605 EUR (145.140 SIT)**; za 30 let **847,92 EUR (203.195 SIT)**
15. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **3.669,52 EUR (879.363 SIT)**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **3442,66 EUR (825.000 SIT)** po uredbi, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo – odpravnina! Znesek 825.000 SIT (3.442,66 EUR) po uredbi ostane nespremenjen celo leto.
16. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **3.669,52 EUR (879.363)**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **3.442,66 EUR (825.000 SIT) po uredbi**, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo - odpravnina! Znesek 825.000 SIT (3.442,66 EUR) po uredbi ostane nespremenjen celo leto.
17. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP. Celotna višina izplačane enkratne solidarnostne pomoči v primeru smrti delavca, se všteva v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja in se obračuna po VP -C8.
18. Enkratna solidarnostna pomoč za oktober 2006 znaša **969,10 EUR (232.223 SIT)** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo. S tem so mišljene solidarnostne pomoči, ki se nanašajo na vse primere iz prvega odstavka 227. člena KPDŽP.
Če se solidarnostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu) pa znaša:
2.907,15 EUR + 484,53 EUR za vsakega vzdrževanega otroka
(696.670 SIT + 116.112,00 SIT za vsakega vzdrževanega otroka).
Celotni znesek solidarnostne pomoči, ki je izplačan delavčevi družini ob smrti delavca zaradi nesreče pri delu se všteva v davčno osnovo iz delovnega razmerja in obračuna pod VP - C8.





Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Zlatko Ratej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Uredniški odbor:
Vitodrag Sitar, Robert Zakrajšek

Tajnica uredništva:
Anastazija Polše

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

Naslov uredništva:
SSSLO Ljubljana, Trg OF 7, 1000 Ljubljana.
01/2313-424; ŽAT (0129) 12-671, 12-591.
E-mail: budnik@slo-zeleznice.si

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.

SREČNO
2007

Malo za šalo, malo za res

Srečka

Lepa žena se vrne zvečer domov in ljubljeni mož jo seveda čaka in opazi, da ima nov prstan.

»Kje pa si kupila to prekrasno reč?«

»Danes sem kupila srečko in zadela dobitek.«

Čez kak teden žena pride z novimi uhani.

»Krasni so,« pravi mož. »Kje pa si jih dobila?«

»Ah, v časopisu je bila srečka, in mestna zlatarna je srečno dobitnico nagradila z uhani. In srečna dobitnica sem bila jaz.«

V naslednjih mesecih prinese žena domov še nekaj zlatnine, a mož ne sprašuje več, od kod vse to.

Čez nekaj časa se odpravita na počitnice in na vročem soncu si žena zaželi ohladitve.

Zakoraka v morje in ko je do kolen v vodi, ji mož svetuje: »Draga, ne hodi naprej, da si ne zmočiš srečke!«

Najdba v trezorju

Mujo in Haso vlomita v hišo in odpreta trezor. Tedaj se pripelje lastnik, zato hitro pograbita vsak eno ovojnico in pobegneta vsak na svojo stran. Po letu dni se spet srečata in se pogovarjata o takratnem plenu. Haso: »Ovojnica je bila polna evrov, postavil sem si hišo in kupil mercedesa!« Mujo: »V moji ovojnici pa so bile same neplačane položnice.« Haso: »In kako ti gre?« Mujo: »Pa ... plačujem jih počasi, kolikor pač lahko.«

Študent

Oče odpiše sinu študentu: Doma smo vsi zdravi, veseli me, da študij napreduje, pošiljam ti tudi tistih 5000 tolarjev, za katere si mi pisal, da jih nujno potrebuješ. Ampak bojim se, da boš pri matematiki imel težave. 5000 se namreč ne piše s štirimi ničlami!

Auto

Noč, megla, dež ... Mujo hodi po cesti, ves premočen, nikjer nobenega avtomobila, da bi lahko »štopal«.

Nenadoma opazi dve luči, kako se počasi približujeta.

Iz temne megle počasi prileze avto, Mujo odpre vrata in skoči noter.

Vendar, o groza, v avtu ni nikogar. Avto počasi leze naprej, približuje se ovinek.

Nenadoma se na volanu pojavi roka in zasuče volan, nato pa izgine. Spet se približuje

ovinek, spet se na volanu pojavi roka in zasuče volan. Mujo v grozi skoči iz avtomobila

in steče po cesti naprej do prve gostilne. Tam vsej gostilni zadihan razlaga, kaj se mu je

zgodilo. Ni bil pijan, ni bil videti nor, ljudje so bili vsi prestrašeni.

Tedaj stopita v gostilno premočena Haso in Suljo.

Haso pokaže na Mujota in pravi: »Glej Suljo, ali ni to tisti idiot, ki nama je skočil v avto, ko sva ga »porivala«?«

