

Budnik

ISSN 1408-7405



Številka 64
Avgust 2008

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



Volitve v svet delavcev so nam dale novo potrditev

Problematika uveljavljanja novih pravilnikov

Pestro mednarodno dogajanje

Ko se je treba ukvarjati z mediji

Volitve v svet delavcev so nam dale novo potrditev!



Obdobje letošnjih počitnic se počasi končuje. Upam, da ste jih preživeli sproščujoče in da ste si napolnili »baterije« za drugo polovico letošnjega leta. V vsakem primeru smo si počitnice zaslužili, saj kazalniki produktivnosti v našem podjetju pričajo o tem, da ta venomer narašča. Žalosti pa ob tem dejstvo, da dvigu produktivnosti ne sledi prihodkovna stran poslovanja našega podjetja.

V iskanju odgovora na temeljno vprašanje, kako kvantiteto opravljenega dela prelini v dobičkonosnost poslovanja podjetja, je poslovodstvo pripravilo strateški načrt z naslovom Skupaj na tirih. Strateški načrt, ki vsebuje temeljne strateške smernice do leta 2015, je po širši obravnavi v podjetju sprejel tudi nadzorni svet. Na sindikalni strani smo sicer pozdravili prihodnjo naravnost poslovanja, ki je prvenstveno osredotočena h končnim kupcem (v nasprotju s sedanjo, ki sloni na špediterjih) in obetom o dvigu prihodkov, ki v veliki meri slonijo na investicijah v gradnjo terminalov v regiji, a hkrati ob tem izpostavili bojazen v zvezi z zmanjšanjem deleža stroškov dela, predvsem med letoma 2010 in 2012. Čeprav se delež zniževanja stroškov dela v strukturi celotnih prihodkov družbe opravičuje z bistvenim povečanjem deleža prihodkov, se lahko v teh številkah skriva možnost trdega reševanja kadrovske problematike družbe.

Opredelitev strateškega načrta, da se bo realna rast plač (rast z inflacijo) dodatno povečevala za odstotek na leto, pa smo na sindikalni strani pozitivno sprejeli.

Junija smo na Slovenskih železnicah izvedli volitve v svet delavcev. Razveseljuje je, da se jih je udeležilo prek 71 odstotkov zaposlenih. Navedeni podatek priča o tem, da se zaposleni zavedamo pomena delovanja tega organa delavskega predstavništva v podjetju in da so bile volitve brezhibno pripravljene. Ne glede na to, da je bila večina volilnih list odprtih (na listi je več kandidatov kot volilnih mest) so bili večinsko izvoljeni kandidati, ki so jih predlagali sindikati. V volilni enoti PE Vleka smo tako izvolili vse kandidate, ki jih je predlagal Sindikat strojevodij Slovenije. To nam potrjuje uspešnost našega dosedanjega dela – navsezadnje je večina izvoljenih delovala že v prejšnjem mandatu – kot tudi ustrezno spodbudo za delo v prihodnje. V imenu glavnega odbora našega sindikata se vam za to izkazano zaupanje iskreno zahvaljujem.

Eno najaktualnejših področij našega trenutnega delovanja se dotika uveljavljanja pripomb k podzakonskim aktom, ki izhajajo iz Zakona o varnosti železniškega prometa. Trenutno je v »igri« deset pravilnikov, na katere hočemo vplivati, ker predstavljajo nižanje ravni varnosti železniškega prometa, povzročajo nejasnost pri delu izvršilnega železniškega osebja oz. omogočajo večopravilnost izvršilnih železniških delavcev, brez podrobne analize posledic uveljavitve takšnih predpisov. V našem sindikatu smo, zavedajoč se posledic uveljavitve takšnih aktov, pripravili pripombe k praktično vsem pravilnikom. Z imenovanjem koordinatorja sindikatov iz vrst SSSLO pa ob tem vlečemo voz usklajenega nastopa sindikatov pred Javno agencijo za železniški promet (AŽP) oz. pred organi ministrstev. Zaradi ignoriranja vloge sindikatov pri pripravi novih predpisov smo se z AŽP že marca dogovorili (in dogovor tudi zapisali), da nam bo omogočeno usklajevati posamezne pripombe neposredno na agenciji. Žal je poznejši razvoj dogodkov pokazal,

da si AŽP takega načina usklajevanja ne želi, zato smo o nadaljevanju ignorantnega odnosa tega organa že obvestili ministra za promet in opravili »problemski« sestanek na omenjenem ministrstvu. V sindikatu bomo ob nadaljevanju ignoriranja naše vloge zavzeli bistveno tršo držo in povzeli ukrepe za zaščito naših interesov (seznanitev javnosti z določili predpisov, ki znižujejo raven varnosti železniškega prometa, oblikovanje predlogov ukrepov članstvu, da se po 14. decembru ne uveljavijo tista določila novih predpisov, ki neposredno posegajo v varnost opravljanja železniškega prometa, itd).

Področje, ki ga v minulem obdobju (hočeš/nočeš) ne moremo zaobiti, pa se dotika področja medijev. Določenim medijem oziroma posameznim novinarjem v teh medijih (v ospredju sta oddaja Svet na Kanalu A in časopis Finance) je naše delovanje že dalj časa trn v peti. Izkorišča se vsak detajl, da se ustvari medijska zgodba, če pa zaželenega detajla ni, si ga ustvarjalci prispevkov preprosto izmislijo. Prispevki na Kanalu A so tako preseglji že vse meje dobrega okusa, saj je namen prispevkov že prešel na diskreditacijo posameznikov in delovanja našega sindikata. Zaradi žalitev in neupravičenih obdolžitev smo na ustvarjalce omenjene oddaje vložili več tožb, v katerih zahtevamo opravičilo in preklic spornih prispevkov. Svojevrstna pa je tudi zgodba prijave našega urednika Budnika na Častno novinarsko razsodišče, ki jo je zakrivil novinar Financ Borut Godec. Zanimivo je, da novinarski ceh v tej prijavi ni podprl prijave svojega člana, kar pa je samo po sebi dejstvo, ki mi ga ni treba posebej komentirati.

Ne glede na vso medijsko gonjo so volitve v svet delavcev dokazale, da nam neupravičena medijska podtikanja niso zameglila racionalne presoje kakovosti opravljenega dela, kar je bil nekaterim očitno namen. Zaradi takega zaupanja je vredno vztrajati, in zagotavljam vam, da se bomo za dobrobiti članstva neomajno borili še naprej.

Zlatko Ratej



Silvo Berdajs ponovno izvoljen za predsednika sveta delavcev slovenskih železnic

Po volitvah v novi mandat Sveta delavcev Slovenskih železnic, ki so potekale med 18. in 20. junijem, je volilna komisija na

svoji sedmi seji, 23. junija, potrdila rezultate. Udeležba na volitvah je dosegla zavidljivih 71 odstotkov, v novoizvoljeni 27-

članski svet delavcev pa je bilo izvoljenih vseh šest kandidatov, ki jih je predlagal Sindikat strojevodij Slovenije. Iz vrst SSSLO so bili tako izvoljeni Silvo Berdajs, Iztok Dugonik, Anton Lokar, Bojan Humar, Dobrovoje Subič in Zdenko Lorber.

Prva seja novoizvoljenega sveta je potekala 8. julija. Njen glavni namen je bil konstituirati novi svet delavcev in izvoliti potrebne predstavnike za njegovo nemoteno delovanje. Za predsednika sveta delavcev Slovenskih železnic je bil soglasno izvoljen Silvo Berdajs, za podpredsednika Miran Pnnaver in za sekretarja Leon Didič. Za delavskega direktorja je bil izvoljen Albert Pavlič, za člane nadzornega sveta Slovenskih železnic pa so bili izvoljeni Silvo Berdajs, Jože Pavšek in Damjan Rak. Svet delavcev je izvolil tudi delavce, ki bodo za potrebe delovanja sveta delavcev delo opravljali poklicno. Izmed članov Sindikata strojevodij Slovenije bodo poklicno delovali Jadranko Tomič, Zlatan Ostrouška in Zdenko Lorber.



S spremembo pravilnika do ukinitve obveznega dodatnega pokojninskega zavarovanja za nekatera delovna mesta!

Na 167. seji Ekonomsko socialnega sveta Republike Slovenije, ki je potekala 20. junija, smo imeli člani pred sabo zanimivo gradivo. Ministrstvo za delo je na pobudo delodajalskih organizacij pripravilo spremembe Uredbe o merilih in kriterijih za določitev delovnih mest, za katera je obvezna vključitev v dodatno pokojninsko zavarovanje. Gre seveda za sklop tistih delovnih mest, ki smo jih v starem sistemu poznali kot »beneficirana« delovna mesta. In kaj so prinašale predlagane spremem-

be? V prvi vrsti spremembo kriterija, da se med ta delovna mesta več ne bi upoštevala delovna mesta, ki jih po določeni starosti ni moč uspešno opravljati (kot to velja do sedaj), predlagala pa se je tudi rešitev, da bi predlog o novih oz. ukinitvi obstoječih delovnih mest, ki je jih potrebno vključiti v obvezno dodatno pokojninsko zavarovanje, po novem namesto delodajalcev oblikovale delodajalske organizacije. Na sindikalni strani smo hitro zaznali, da se za temi predlogi skriva veliko več kot zgolj

interes »lažje« vključitve novih delovnih mest, ki jih je potrebno vključiti v obvezno dodatno pokojninsko zavarovanje. Zaradi tega smo predlog takšnega pravilnika odločno zavrnil. V zvezi z oblikovanjem sprememb omenjene uredbe pa smo oblikovali delovno skupino, v kateri bomo seveda v prihodnje dejavno sodelovali.

Član Ekonomsko socialnega sveta RS
Zdenko Lorber

Odprtje novih prostorov in dan odprtih vrat v Novi Gorici

V sredini maja je bilo odprtje novih prostorov delovne enote Nova Gorica v Sekciji za vleko Divača. Prostore sta odprla generalni direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara in podžupanja občine Nova Gorica Darinka Kozinc. V novem objektu, ki je dolg 50 in širok 18,5 metra se nahaja hala z dvema tiroma za popravilo vozil ter posamezni delavniški prostori za potrebe Centralnih delavnic. V pritličju se nahajajo prostori za strojno osebje, nadzornika lokomotiv ter garderoba s sanitarijami, medtem ko so v nadstropju pisarne ter sejna soba. Zraven nove hale se nahaja še skladiščni prostor. Slovesnega odprtja so se udeležili predstavniki Slovenskih železnic, med drugimi tudi direktor poslovne enote vleka, Valter Oblak, vodja službe za vleko Zvonko Učman, vodje sekcij za vleko Tomaž Ramšak, Milan Mikl in Dušan Tominc ter nekateri drugi. V petek, 16. maja, pa je bil v delovni enoti Nova Gorica dan odprtih vrat, ki so se ga udeležili nekdanji in sedanji uslužbenci te enote, predstavniki Centralnih delavnic, gostje iz drugih poslovnih enot SŽ kot tudi nekateri poslovni partnerji. Vodja delovne enote, Lucijan Saksida, jih je popeljal do skulpture, ki stoji pred novo zgradbo in predstavlja povezavo treh držav,



sestavljeno iz treh tirnic, na vrhu pa je krilato kolo kot simbol železnice. Idejni avtor je strojevodja Aleks Žgavc, izdelal pa jo je Marjan Honomihel iz Centralnih delavnic. Vodja delovne enote jim je nato razkazal še novo halo ter delavniške prostore, kot

tudi nove prostore za strojno osebje ter pisarne delovne enote.

Ogled se je končal s prijetnim kramljanjem ter obujanjem spominov ob pri-
grizku in pijači.

Zlatan Ostrouška

Problematika uveljavljanja novih pravilnikov

Že od lanske uveljavitve novega Zakona o varnosti v železniškem prometu poteka intenzivna priprava novih podzakonskih aktov. Ob koncu lanskega leta so bili tako uveljavljeni novi Signalni in Prometni pravilnik, Pravilnik o zavorah, varnostnih napravah in opremljenosti železniških vozil ter Pravilnik o delovnih mestih izvršilnih železniških delavcev. Njihov pričetek uporabe je predviden 14. decembra 2008. V postopku priprave pa so še Pravilnik o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev,

Pravilnik o posebnih zdravstvenih pogojih izvršilnih železniških delavcev, Pravilnik o preverjanju telesne in duševne zmožnosti izvršilnih železniških delavcev in Pravilnik o vlečni in tehnično vagoni dejavnosti. Iz podrobnejše obravnave tega pravilnika izvzemam Pravilnik o notranjem redu, Uredbo o merilih za delo v izmenah in Pravilnik o vzdrževanju železniških vozil, ker smo jih v fazi priprave predpisa uspeli uskladiti.

Tako za prvo omenjene pravilnike kot za tiste, ki so še v postopku priprave, je zna-

čilno, da bistveno opredeljujejo načine, kriterije in varnostne standarde izvajanja tehnologije železniškega prometa. Zaradi tega so seveda izjemno pomembni. V sindikatu smo na vse omenjene predpise podali svoje pripombe, ki pa so bile različno obravnavane. Na podlagi načina dela Javne agencije za železniški promet (AŽP), ki je razumela dospele (usklajene) pripombe sindikatov in Slovenskih železnic kot argument, da nas na končno usklajevanje pripomb ne povabi, smo hoteli letos preseči z

omenjeno prakso našega izključevanja. Marca smo se z najvidnejšimi predstavniki AŽP dogovorili, da bomo v prihodnje pripombe k pravilnikom usklajevali na skupnih sestankih (tudi s predstavniki SŽ), ki bodo potekali v zadnji fazi priprave predpisa – tik pred oddajo predpisa v medresorsko usklajevanje. Če je še sprva kazalo (pri Pravilniku o strokovni usposobljenosti izvr-

šilnih železniških delavcev), da bo dogovorjeni način usklajevanja postal stalna praksa, pa smo bili v nadaljevanju ponovno namerno izigrani. Zaradi takšnega odnosa AŽP smo že zahtevali in opravili sestanek na ministrstvu za promet, kjer smo direktorici direktorata za železnice podrobno pojasnili vso problematiko kršenja sprejetih ustnih in pisnih dogovorov. V posebnem pismu pa

smo k ukrepanju pozvali tudi ministra za promet Radovana Žerjava. Nabor našega reagiranja pa seveda s tem še ni izčrpan. V vsakem primeru bo odločitev o naših nadaljnjih ukrepih odvisna od realizacije dogovorov, ki smo jih v zvezi z načinom usklajevanja naših pripomb že sprejeli.

Na Prometni in Signalni pravilnik ter Pravilnik o zavorah varnostnih napravah in opremi železniških vozil smo podali vrsto pripomb

Skupno smo sindikati podali 81 pripomb na Prometni pravilnik, 25 pripomb na Signalni pravilnik in 55 pripomb na Pravilnik o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil. Pripombe smo predhodno uskladili s predstavniki Slovenskih železnic. Narava pripomb je takšna, da poleg nekaj redakcijskih pripomb v večini zajema pripombe, ki jih je z vidika zagotavljanja varnosti železniškega prometa nujno treba upoštevati. Izmed pomembnejših kaže izpostaviti dejstvo, da prometni pravilnik ne predvideva nikakršnega obveščanja strojevodje v primeru lokomotivskih voženj, da pravilnik zahteva od strojevodje pregled vlaka in naklada, pri čemer ni opredeljeno, v kakšnem obsegu mora biti ta pregled opravljen, vprašljiva

pa je tudi sedanja strokovna usposobljenost strojevodij za opravljanje takšnega pregleda – računajoč, da dosedANJI izobraževalni programi temu niso sledili. Med drugim smo v pripombah opozorili tudi na dejstvo, da se v pravilnikih uporabljeni termin »dovoljenje za vožnjo« uporablja kot univerzalni termin za pojmovanje signalnega znaka št. »68«, za postavitev izvoznega signala, za ustno dovolitev vožnje vlaka, kakor tudi za oddajo fonogramov v smislu vodenja prometa vlakov. Po našem mnenju lahko takšna pojmovna zmeda negativno vpliva na varnost železniškega prometa. V okviru pripomb Pravilnika o zavorah, varnostnih napravah in opremi železniških vozil opozarjamo na določilo, ki predvidena, da opravlja zavorne pre-

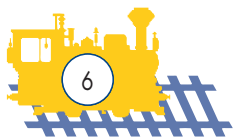
skuse tudi strojevodja, pri čemer postopek, ko je strojevodja sam pri vlaku, sploh ni posebej predpisan. Nasploh pa v vseh pravilnikih opozarjamo na sporna določila, ki predpisujejo določene naloge oz. obveznosti (na splošno) prevozniku. Nikjer pa ni določeno, kdo izmed izvršilnih delavcev prevoznika bo opravljal posamezna dela. Na takšen način so na primer zapisani tudi postopki spenjanja in razpenjanja in še bi lahko naštevali. Ker je prostor v našem časopisu omejen, je seveda težko predstaviti ključne pripombe, ki smo jih pri analiziranju obstoječih pravilnikov zaznali. V vsakem primeru vas bomo o vključitvi le-teh v prve spremembe obstoječih pravilnikov na primeren način obvestili.

Opozorilo v zvezi z razumevanje zapisanih pripomb

Kot je že v uvodnem prispevku zapisano, smo sindikati ponovno podali pripombe tako na objavljene pravilnike (ki se pričnejo uporabljati 14. decembra 2008), kot na tiste, ki so še v postopku sprejemanja. Pripombe na objavljene pravilnike je seveda v tem kontekstu treba razumeti zgolj informativno. Dokler se v Uradnem listu ne uveljavi sprememba, opisane pripombe ni mogoče

upoštevati kot stvarno veljavne. Glede na napovedi iz AŽP bodo hkrati s pričetkom uporabe pravilnika, že uveljavljene in objavljene tudi prve uradne spremembe nekaterih pravilnikov. Dokler pa to resnično ni tako, jemljite zapisano kot informacijo in hkrati kot namig, da nas o morebitnih zaznanih anomalijah v novih predpisih sprti obveščate.





Kandidat za strojevodjo bo v prihodnje lahko nosil očala!

Če bo uveljavljen Pravilnik o posebnih zdravstvenih pogojih izvršilnih železniških v predlagani vsebini, potem bomo soočeni z znižanjem vstopnih zdravstvenih kriterijev vida in sluha pri vseh izvršilnih železniških delavcih. Kandidat za strojevodjo bo tako lahko imel očala, ker je v sedanjem predlogu pravilnika dopuščena določena korekcija vida. V našem sindikatu se s predlagano ureditvijo ne strinjamo, ker nam podlažno pretvezo implementacije minimalnih

evropskih standardov, po našem mnenju, ni treba zniževati obstoječih vstopnih zdravstvenih standardov. K temu sodi tudi daljšanje rokov opravljanja obdobjih zdravstvenih pregledov, ki se pri strojevodju podaljšujejo na tri leta, pri vseh drugih izvršilnih železniških delavcih pa je začetno obdobje opravljanja pregledov podaljšano na pet let. Ker so zdravstveni kriteriji obdobjih pregledov praktično enaki kriterijem vstopnih zdravstvenih pregledov, je seveda treba

pri tej problematiki biti posebej pozoren. Pravilnik je po nekaj pisnih korespondencah z AŽP sedaj prevzelo ministrstvo za zdravje. Glede na to, da imamo z omejenim ministrstvom vzpostavljen ustrezen kontakt, je seveda upati, da bomo v omejenemu predlogu pravilnika uspeli uveljaviti naše pripombe.

Dolžina in program izobraževanja za strojevodje ostaja neznanka, čas praktičnega usposabljanja se skrajšuje!

Na tak način bi lahko povzel predlog Pravilnika o strokovni usposobljenosti izvršilnih železniških delavcev, saj pravilnik (ki nadomešča bivši pravilnik 646) nikjer ne določa izobraževalnih programov za izvršilne železniške delavce, ampak navaja le katalog potrebnih znanj za posamezna delovna mesta. Na podlagi tega ostajajo neznani dolžina, način in predmetnik izobraževanja ter predvideno število ur praktičnega in teoretičnega dela za pridobitev

dovoljenja. Pravilnik tudi skrajšuje čas praktičnega usposabljanja tako v primeru usposabljanja za pridobitev spričevala, kot v primerih praktičnega usposabljanja za drugi tip vlečnega vozila oz. usposabljanja za neznani odsek proge. V fazi priprave predpisa smo na AŽP opravili dvodnevno usklajevanje (na prvotno besedilo smo podali 76 pripomb), po katerem smo se dogovorili, da po odpravi vrste nejasnosti, ki so bile povezane s vsebinami preostale »šolske«

zakonodaje, ponovno proučimo prispele pripombe. AŽP je v nadaljevanju ta dogovor v celoti ignoriral in poslal sporen predlog pravilnika v medresorsko usklajevanje. V zvezi s tem smo na ministra že naslovili zahtevo (enako pa je so storile tudi SŽ), da se ta pravilnik umakne iz medresorskega usklajevanja in da ga ponovno proučimo.

Nekatera delovna mesta se ne štejejo več v nabor delovnih mest izvršilnih železniških delavcev

Z uveljavljenim pravilnikom o delovnih mestih izvršilnih železniških delavcev se delovna mesta strojevodja za premik, inštruktor strojevodij, nadzorni vodja premika, nadzornik vozovnih preglednikov in nadzorni kretnik ne uvrščajo več na seznam delovnih mest izvršilnih železniških delavcev. Na AŽP to utemeljujejo z dejstvom, da novi Prometni pravilnik za navedena delovna mesta ne predpisuje več nikakršnih

nalog. V primeru strojevodje za premik se črpa podlaga v novem dovoljenju za strojevodje, ki bo enotno za vse strojevodje (različna bodo le strojevodska spričevala, ki bodo lahko kategorije A oz. B), pri drugih delovnih mestih pa sprememba sloni na dejstvu, da je naziv izvršilnega železniškega delavca priznan »osnovnemu« delovnemu mestu (npr. inštruktor strojevodje črpa status izvršilnega železniškega delav-

ca iz predhodnega delovnega mesta strojevodje itd). Na sindikalni strani smo podali vrsto pripomb, tako vsebinskih kot tudi pravnih – ki so vezane na izdane pogodbe o zaposlitvi, da je nujno treba poiskati primerno rešitev, da nas 14. decembra ne bi bolela glava.

Zdenko Lorber



Mednarodno dogajanje

V prvi polovici letošnjega leta smo bili priča razgibani dejavnosti našega sindikata na mednarodnem področju. Med 11. in 14. februarjem smo tako v Berlinu sodelovali na seminarju, kjer smo skupaj z akademijo EVA pripravljali projekt krepitev razvoja socialnega dialoga v železniškem sektorju jugovzhodne Evrope. Na temo omenjenega projekta smo soorganizirali

mednarodno konferenco razvoja socialnega dialoga v Podčetrtku (19. in 20. maja) in konferenco na temo zastopstva delojemalcev v procesu prestrukturiranja v transportnem sektorju v Ljubljani (1. in 2. julija). V začetku aprila smo pripravili sprejem za partnerske sindikate, ki so se v Ljubljani udeležili mednarodnih demonstracij v organizaciji evropske asociacije sindikatov

ETUC. V sredini aprila pa smo se skupaj s predstavniki sindikata vozovnih preglednikov udeležili sestanka v Gradcu, kjer smo hoteli od avstrijskih kolegov pridobiti njihove izkušnje pri implementaciji evropskih direktiv v nacionalne železniške predpise. Več pa v nadaljevanju.

Mednarodna konferenca na temo socialnega dialoga v Podčetrtku

Med 19. in 20. majem je v Podčetrtku potekala mednarodna konferenca na temo razvoja socialnega dialoga v železniškem oziroma transportnem sektorju Jugovzhodne Evrope. Organizator konference je bila Akademija EVA, ki deluje znotraj Nemškega železniškega sindikata Transnet. V vlogi soorganizatorja konference pa je nastopil tudi naš sindikat, ki z omenjeno akademijo oziroma s sindikatom Transnet sodeluje že vrsto let. Na konferenco, ki je bila v celoti financirana iz evropskih sredstev, so bili poleg slovenskih in nemških sindikalistov povabljeni predstavniki transportnih sindikatov iz Hrvaške, Srbije, Makedonije, Bosne in Hercegovine in Črne gore.

Projekt krepitev socialnega dialoga v državah Jugovzhodne Evrope se je v bistvu pričel v sredini februarja, ko smo v Berlinu določevali vsebine prihodnjih konferenc v posameznih državah udeleženkah. Na takratnem srečanju smo skupaj s hrvaškimi, nemškimi in makedonskimi sindikalnimi predstavniki izmenjali izkušnje pri vzpostavljanju socialnega dialoga v posamezni državi, se podrobno seznanili z organiziranostjo nemških železnic in spoznali lobistično organizacijo »Allianz pro Schiene«, ki združuje vse ključne železniške subjekte v Nemčiji.

Udeležence dvodnevne konference v Podčetrtku sta v uvodu srečanja družno pozdravila Egon Brinkmann iz akademije



Eva in Zlatko Ratej, predsednik SSSLO. V nadaljevanju pa so o dosežkih in perspektivah socialnega dialoga predavali: Michael Bartl (Transnet), Ellen Durst (Evropska komisija), Silvo Berdajs (SSSLO), mag. Vlasta Kampuš Jerenec (Ministrstvo za promet), Igor Hauptman in Branko Omerzu (pomočnik in namestnik direktorja SŽ), Branko Kres (predsednik Sindikata železničarjev Hrvaške), Dragan Arsovski (pred-

sednik Neodvisnega sindikata železničarjev Makedonije), Mirko Lazič (Sindikat železničarjev Srbije), Munir Spahić (predsednik Železniškega sindikata BiH) in Saša Milošević (predsednik Sindikata transporta Črne gore).

Po organizacijski plati sta za brezplačno realizacijo konference poskrbela Drago Torej in Leon Didič.

O izkušnjah z liberalizacijo železniškega sektorja na konferenci v Ljubljani

Pod pokroviteljstvom EVA (izobraževalne akademije pri največjem nemškem sindikatu Transnet) in v organizaciji Sindikata strojevodij Slovenije je med 1. in 2. julijem v Ljubljani potekala mednarodna sindikalna konferenca z naslovom: Zastopstvo delojemalcev v procesu prestrukturiranja v transportnem sektorju. Na konferenci so sodelovali predstavniki Eve (Egon Brinkmann kot predsednik in Burkhard Weituschat kot svetovalec), direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara, predstavnik ministrstva za promet in hkrati direktor Javne agencije za železniški promet Boris Živec in predstavniki večine železniških sindikatov v Sloveniji. Mednarodno konferenco je moderiral Drago Torej. Otvoritveni in pozdravni nagovor pa je pripadal predsedniku Egonu Brinkmannu.

Začetni referat je pripadal predsedniku SSSLO Zlatku Rateju, ki je povzel zgodovino razvoja sprememb na Slovenskih železnicah in se pri tem osredotočil na spremembe železniške zakonodaje in naše izkušnje ter poglede na prihajajočo liberalizacijo železniških storitev na naših tirih. O procesu liberalizacije v Sloveniji in Evropskem prostoru je spregovoril Boris Živec ter se ob tem obregnil tudi ob nekatere navedbe Zlatka Rateja, ki je opozoril na sporno implementacijo železniških direktiv v naš pravnih red oz. v naše podzakonske predpise. Posebej je bila izpostavljena problematika neupravičenega vsiljevanja minimalnih standardov v naše podzakonske akte.

V nadaljevanju je spregovoril direktor Slovenskih železnic Tomaž Schara. Predstavil je nekatere pomembnejše kazalnike poslovanja našega podjetja, največ časa pa je namenil predstavitvi nove strategije razvoja Slovenskih železnic do leta 2015. Njegova optimistična predvidevanja, da bomo v prihodnjem obdobju uspeli podvojiti prihodke našega podjetja in tako dvignili produktivnost ob enakem številu zaposlenih, so pri nemških kolegi sprožila dvom o sposobnosti zagotavljanja enake



ga števila delovnih mest, če se prihodki ne bodo realizirali tako, kot so načrtovani. Ob koncu prvega dne je sledila okrogla miza, kjer so udeleženci in predavatelji izmenjali nekatere izkušnje in poglede na proces liberalizacije in s tem povezanim prihodom novih operaterjev na železniške tire.

Drugi dan je zanimivo predavanje o razvoju liberalizacije v Evropi in o preoblikovanju nemških železnic predstavil Egon Brinkmann. Dejal je, da privatizacija nemških železnic še ni končana. Posebej je izpostavil pomembnost prihoda novega direktorja Harmuta Mehdorna, ki je od leta 2002 z novo vizijo razvoja železnic to podjetje popeljal iz rdečih števil, ter povzročil pravo ekspanzijo njegovega poslovanja. Deutsche Bahn ima danes v lasti ali je strateški lastnik železnic na Danskem, Angliji, Švedskem, Španiji, Rusiji, Poljski. Obvladuje logistično dejavnost (Schenker) in investira v podjetja v pomorskem in letalskem prometu. Ob koncu dvodnevne

srečanja je spregovoril še Burkhard Weituschat, ki je spregovoril o vplivih na razvoj železniških podjetij v Evropi ter nas opozoril na nekatere pasti privatizacij oz. liberalizacij železniškega trga.

Konferenca se je ob odličnem vodenju Draga Toreja (moderiranje) in Leona Didiča (logistika) končala v zgodnjih popoldanskih urah. Stroške konference je (tako kot stroške konference, ki smo jo nedavno organizirali v Podčetrtku) v celoti pokrila EVA oziroma so bili kriti iz sredstev EU.



... ko se je treba ukvarjati z mediji ...

Nasprotno mnenje Boruta Godca!

V skladu z določili Zakona o medijih objavljamo nasprotno mnenje Boruta Godca, ki ga je prizadelo pisanje našega urednika Zdenko Lorberja v decembrski izdaji Budnika. Da decembrski zapis ne prinaša »zlonamerne, izkrivljene in neresnične slike člankov in komentarjev«, ki jih je objavil Borut Godec, ugotavlja že Častno novinarsko razsodišče (glej naslednji prispevek), kamor se je (ne)uspešno poskušal pritožiti omenjeni

novinar. Zaradi tega nam novih (dis)kvalifikacij ni treba še dodatno komentirati. Vsebina nasprotnega mnenja gospoda Boruta Godca je namreč nova preobleka že napisanih zgodb, ki si ob vsem zapisanem komentiranju niti ne zaslužijo. Za popotnico veselemu branju pa samo ena misel iz njegovega pisma: »Dejstvo pa je, da nosijo del krivde za takšne poslovne (beri slabe) rezultate SŽ tudi zaposleni.«

»Ko piše o stanju na železnica Borut Godec, piše o dejstvih!«

»Železnice, kot jih imamo danes, niso sposobne niti približno pokriti stroškov, ki jih povzroča njihovo poslovanje. Ker pa ni cilj države oziroma davkoplačevalcev, da s svojim, v SŽ vloženim denarjem vzdržuje najdražjo sindikalno centralo v državi, je boljše železnice ukiniti. Transportne težave nam bodo sicer ostale, zato pa bodo stroški države nižji.«

Zapis v decembrski izdaji revije Budnik, glasila Sindikata strojevodij z naslovom Ko bereš Boruta Godca v Financah, veš kaj bo bral! Izpod peresa Zdenka Lorberja prinaša zlonamerno, izkrivljeno in neresnično sliko člankov in komentarjev, ki sem jih objavil v časniku Finance. Rdeča nit člankov na temo železnice – ob kritiki vodstva železnic – je bila in je še vedno velik razkorak med rezultati poslovanja SŽ in socialnim statusom ter bonitetami, ki jih imajo nekateri zaposleni na SŽ, včasih pa jih uživajo vsi zaposleni. Rezultati SŽ, povzeti po bazi GVIN, kažejo, da so pozitiven izid dosegli od leta 2002 do danes dosegli le leta 2004 in 2006. Po napovedih naj bi bilo pozitivno tudi leto 2007, a uradnih rezultatov zaenkrat še ni. Podatki so naslednji: leto 2002 so SŽ končale z izgubo, ki je presegala 55 milijonov evrov. Leta 2003 je izguba dosegla 12,6 milijona evrov. Bilanca za leto 2004 kaže nekaj čez milijon evrov dobička. Pri tem letu je potrebno dodati, da so bilančni rezultat sindikalni voditelji izkoristili za uspešno zahtevo po božičnici, takoj nato pa so

pričeli z obtožbami na račun konec leta 2004 odstavljenega direktorja SŽ Blaža Miklavčiča, češ da njegova bilanca ne kaže realnega stanja SŽ in da bi morala resnična slika poslovanja železnic za leto 2004 pokazati izgubo. V letu 2005 uradni podatki vnovič pokažejo, da so na SŽ poslovno leto končali z izgubo. Ta je znašala prek 10,5 milijona evrov. Prvič po dolgo časa so SŽ končale leto v plusu, ki mu sindikati niso oporekali, leta 2006. Vendar je dejstvo, da je bil dobiček leta 2006 zgolj posledica prodaje nepremičnin. Podobno sliko kažejo tudi napovedi poslovnih rezultatov železnic za leto 2007. Skupna slika bo po napovedih pozitivna, a ponovno le zaradi odprodaje nepremičnin. V letu 2007 je slika bilance rešila prodaja zemljišča v Novi Gorici.

Kljub pozitivnemu rezultatu v letih 2006 in 2007 je zaskrbljujoče, da rezultat iz poslovanja železnic v teh dveh letih kaže izgubo. Vzroke takšnih poslovnih rezultatov pokaže primerjava SŽ z drugimi železniškimi podjetji v Evropi. SŽ imajo preveč zaposlenih. Primerjava pokaže tudi, da ustvarijo SŽ preizko dodano vrednost na zaposlenega. In primerjava pokaže, da je eden glavnih vzrokov za negativne poslovne rezultate SŽ velika rast stroškov dela. Ti so se povzpeli z evropsko sprejemljivih 40 odstotkov v celotnih odhodkih družbe na družbeno nesprejemljivih 57 odstotkov. V letu 2006 so stroški dela na SŽ zrasli za deset milijonov evrov oziroma za šest

odstotkov. Število zaposlenih je v istem obdobju upadlo za približno osemdeset ljudi. V letu 2005 je povprečni strošek dela na zaposlenega v okviru SŽ znašal 21.245,86 evra, leta 2006 pa se je ta strošek na zaposlenega dvignil na 22.749,82 evra. Strošek dela na zaposlenega je torej zrasel bolj, kot to predstavlja skupna rast stroškov dela, zrasel je namreč za 7,1 odstotka. In to v obdobju, ko so SŽ izkazovale negativen rezultat iz poslovanja. Rast stroškov dela na Slovenskih železnica je bila v tem obdobju tudi hitrejša od rasti stroškov dela v državi. Vse to ob dejstvu, da povprečna plača na SŽ presega povprečno plačo v državi. Ob tem so SŽ izplačevale tudi za Republiko Slovenijo nadpovprečno visoke regrese.

Vsi ti podatki govorijo, da se socialni položaj zaposlenih na SŽ bistveno razlikuje od socialnega položaja zaposlenih v drugih družbah. Socialno stanje v drugih družbah najbolj odražajo januarske stavkovne zahteve, ki so kar skoraj vse po vrsti vezane na prenizke plače.

Dejstvo pa je, da nosijo del krivde za takšne poslovne rezultate SŽ tudi zaposleni. Ti so namreč izbrali delavskega direktorja, ki je v skladu z internimi pravnimi akti SŽ pristojen za soodločanje pri poslovnih odločitvah, in njegov glas šteje enako kot glas katerega koli drugega člana poslovodstva. In to kljub določilom zakona o sodelovanju delavcev pri

upravljanju, ki omejuje pristojnosti delavskega direktorja zgolj na kadrovske in socialno področje.

Svoj del krivde ima tudi predsednik sveta delavcev Silvo Berdajs. Če nič drugega, je z individualnim dogovorom o svoji plači zase poskrbel veliko bolj kot za ostale zaposlene na SŽ. Po dogovoru o sodelovanju delavcev pri upravljanju, ki sta ga podpisala Jože Jurkovič in Silvo Berdajs, Berdajsu pripada plača v višini najmanj 60 odstotkov plače delavskega direktorja. No, Berdajs je z individualnim dogovorom dosegel, da se mu je plača zvišala na 80 odstotkov plače delavskega direktorja, dosegel pa je tudi, da so mu SŽ dale na razpolago službeni avtomobil, mobilni telefon

brez omejitve stroškov, SŽ so mu omogočile članstvo v nadzornih svetih, kar mu še dodatno povečuje prihodke, ki ne nazadnje, SŽ so mu plačale 2.350 evrov drag individualni tečaj angleščine. In skupaj Silvo Berdajs zasluži več, kot zasluži minister za promet, kar je dejstvo, ki ga je potrebno vedno znova poudariti.

Tako Berdajs kot tudi drugi člani vodstva Sindikata strojevodij pa si svoje prihodke popravljajo tudi z vodenjem sindikata. To dokazujejo številke, ki sem jih predstavil bralcem Financ v članku z naslovom Bogat in radodaren sindikat strojevodij Silva Berdajsa. Sindikat je v finančnem načrtu za lani načrtoval: prihodki stavkovnega sklada v letu 2007 naj bi znašali 57.500 evrov, za potne

stroške glavnega odbora sindikata strojevodij pa 31.000 evrov. Na vsakega člana dvanajstčlanskega glavnega odbora to znese skoraj 2.600 evrov leto zgolj za potne stroške pri opravljanju sindikalnih obveznosti.

To so vzroki in vsebina mojega pisanja o SŽ in ljudeh, ki so na njih odgovorni za takšen položaj. In pri odkrivanju resnice se ne bom ustavil, tudi če resnica, ki jo bom odkril in predstavil bralcem, ne bo všeč Silvu Berdajsu ali kateremu koli drugemu članu vodstva sindikata strojevodij.

Borut Godec, Finance

Razsodba častnega novinarskega razsodišča

Novinarsko častno razsodišča, skupni organ Društva novinarjev Slovenije in Sindikata novinarjev Slovenije (v nadaljevanju NČR), v sestavi Vili Einspieler (predsednik), Davorin Koron, Nada Ravter, Alma M. Sedlar, Špela Šipek in Mojca Pašek Šetinc (člani) je na seji 5. junija 2008 v primeru Borut Godec, Finance, proti Zdenku Lorberju, glavnemu uredniku glasila Budnik in avtorju domnevno spornega članka, ugotovilo, da novinar ni kršil Kodeksa novinarjev Slovenije

Primer: Borut Godec, Finance, proti Zdenku Lorberju, Budnik

Pritožnik Borut Godec meni, da je Zdenko Lorber v časopisu Budnik, ki ga izdaja Sindikat strojevodij Slovenije, v članku Ko bereš Boruta Godca v Financah, veš, kaj boš bral, objavljenem v 63. številki decembra 2007, prekršil 2., 3. in 11. člen Kodeksa novinarjev Slovenije.

2. člen naj bi bil avtor članka prekršil, ker je na račun pritožnika nanizal hude obtožbe, ne da bi poskušal vzpostaviti z njim stik. Pritožnik našteje po njegovem mnenju hude obtožbe, te pa so Lorberjevo mnenje, da je Godčevo pisanje v Financah zlonamerno, da se v člankih loteva slovenskih železnic na nizkoten način in da v prihodnje ne bo odgovarjal na članke frustriranih novinarjev, s čimer naj bi Lorber lahko imel v mislih le avtorja članka Godca. Po mnenju pritožnika mu Lorber očita »jasno prepoznaven negativen odnos do železnic, poskus diskreditacije z neresničnimi zapisi, zlonamerno interpretacijo provociranja, da želi s svojimi članki le zadovoljiti interes po branosti porumenelih zgodb, nizkotnost in – glede na dejstvo,

da je edini v članku omenjeni novinar – tudi frustriranost«. Poleg tega, tako Godec, Lorber pri pridobivanju informacij za pisanje članka nikoli ni poskusil vzpostaviti stika s pritožnikom ali pridobiti od njega kakšne informacije, čeprav je na njegov račun nanizal hude obtožbe.

V uvodu svojega članka je Lorber najprej citiral cel odstavek iz enega od dveh demantijev na Godčev članek, ki so jih Slovenske železnice objavile v Financah januarja 2005, nato pa piše, kako je Godec v svojem članku diskreditiral poklic strojevodje, ki ga je primerjal s poklicem administratorja spletnih strani, ki se igra simulacijske igrice, opozori na neresnico v Godčevem članku o plači sekretarja Silva Berdajsa, zavrne Godčevo interpretacijo številke v zvezi z izplačevanjem potnih stroškov vodilnih v sindikatu, vprašuje se o motivu za tak način pisanja o Slovenskih železnica, sindikata in sekretarja Silva Berdajsa, članek pa sklene, da velja prave informacije o njihovem delovanju tudi v prihodnje poiskati pri njihovih sindikalnih predstavnikih in ker so za informacije vedno dostopni, se ne bodo kaj prida odzivali na članke frustriranih novinarjev.

3. člen naj bi Lorber prekršil, ker v članku ni opozoril na nepotrjene informacije o vsebini in delu Borisa Godca.

11. člen pa naj bi bil novinar prekršil, ker v članku ni razmejeno, kje gre za poročilo o dejstvih in kje za komentar.

Sklep: Zdenko Lorber ni kršil 2., 3. in 11. člena Kodeksa novinarjev Slovenije.

Obrazložitev: Iz pregleda naslovov člankov iz Financ, objavljenih v Budniku, glasilu Sindikata strojevodij, je lahko razumeti prizadetost strojevodij in njihov vtis, da Finance »napadajo« Slovenske železnice, ne more pa NČR soditi, ali je njihova prizadetost upravičena. Pritožnik očita Lorberju hude obtožbe, ki naj bi jih na njegov račun nanizal v članku, medtem ko ni skušal pridobiti njegovega mnenja. NČR meni, da je pritožnik svoje mnenje zapisal že v člankih, ki so predmet Lorberjevega komentarja. Izraz frustrirani novinarji, s katerim je lahko mislil res le na pisca člankov v Financah torej pritožnika, je neprimeren, ni pa huda obtožba. NČR ni pritrnilo mnenju pritožnika, da so Lorberjeve navedbe »jasno prepoznaven negativen odnos do železnic, poskus diskreditacije z neresničnimi zapisi (Finance so leta 2005 objavile dva popravka Godčevih člankov o železnicah), zlonamerno interpretacijo, provociranje, da želi s svojimi članki le zadovoljiti interes po branosti porumenelih zgodb«, hude obtožbe.

NČR v Lorberjevem članku ni našlo hudih obtožb in ker je Lorber le komentiral članke, v katerih Godec izraža svoje mnenje, ni potrebe, da bi od pritožnika pridobival »dodatna« mnenja.

NČR ugotavlja, da Lorber ni kršil 3. člena kodeksa z objavo nepotrjenih informacij, saj pritožnik ni konkretneje opredelil, katere informacije so nepotrne.

NČR meni, da se lahko celoten članek Zdenka Lorberja obravnava kot komentar na pisanje Boruta Godca, zato ugotavlja, da novinar ni kršil 11. člena kodeksa.

Zdenko Lorber je na pritožbo odgovoril preko odvetnika Martina Berganta, ki meni, da niso izpolnjeni predpogoji za uvedbo postopka, ker glasilo Budnik ni mogoče šteti za množični medij. Ministrstvo za kulturo je na poizvedbo NČR pojasnilo, da je ne glede na to, da glasilo Budnik ni vpisano v razvid medijev, izdajatelj dolžan spoštovati Ustavo RS ter etične in profesionalne standarde, ki veljajo na področju novinarstva.

Obnova postopka:

Postopek, ki je bil zaključen, in sta bila po njem izdana razsodba ali stališče NČR, se lahko obnovi na temelju predloga kateregakoli udeleženca v postopku. Udeleženec v postopku lahko zahteva obnovo postopka najpozneje eno leto od dne, ko je izvedel za nova dejstva in dokaze, ki lahko vplivajo na spremembo prvotno izrečene razsodbe ali stališča. O predlogu za obnovo postopka odloča NČR, ki mora ugotoviti, ali obstajajo utemeljeni razlogi za obnovo postopka. Ponovni postopek prav tako vodi NČR.

V Ljubljani, 5. junija 2008

Vili Einspieler,
predsednik Novinarskega častnega razsodišča

Sindikat strojevodij Slovenije vložil tožbo zoper Kanal A

Zaradi neresničnih, zavajajočih in žaljivih obdolžitev v prispevkih oddaj Svet na Kanalu A je Sindikat strojevodij Slovenije preko odvetnika Jožeta Hribernika vložil tožbo na Okrožno sodišče v Ljubljani. V sindikatu smo posebej zgroženi nad načinom priprave prispevkov, ki Sindikat strojevodij Slovenije in njegove izpostavljene posameznike enači z mafijsko združbo, strojevodje (konkretno mariborske) pa brez vsakih osnov obtožuje malo-

marnosti in slabega dela. V tožbi se bolj kot za kakršno koli denarno odškodnino prvenstveno vzemamo za to, da se sporni prispevki oddaje Svet na Kanalu A prekličejo, da se njegovi avtorji (v glavnem se vedno pojavlja ista avtorica) opravičijo in da se sodba objavi. Kljub temu, da naši sodni mlini meljejo počasi, smo prepričani, da bo pravici zadoščeno in da bo ime sindikata in strojevodij oprano vsakršnih zlonamernih obtožb.

Uspelo 18. srečanje članstva v Mariboru

V soboto, 12. maja, se nas je pod Mariborskim Pohorjem zbralo preko 800 članov in članic našega sindikata. V večjem številu kot do sedaj so se nam pridružili tudi družinski člani. Kot se za mariborske kolege spodobi, so nam pripravili nepozabno srečanje, ki se ga bomo udeleženci še dolgo radi spominjali. Ekipi Igorja Vrečka in Albina Anžela velja vsa pohvala za vrhunsko organizacijo srečanja.

Če je stari maček takšnih srečanj, kolega Dobrivoj Subič, dejal, da se bodo morali Divačani prihodnje leto zelo potruditi, če bodo hoteli organizirati srečanje na takšnem nivoju, potem to gotovo nekaj pomeni.

Začelo se je s pihalno godbo Slovenskih železnic, ki nam je pripravila enkratno zvočno kuliso ob našem prihodu. Še pred tem pa so v bližnjem športnem centru nogometne ekipe že pričele s tradicionalnim nogometnim turnirjem območnih odborov.

Tiste, ki so prispeli lačni, je poleg obloženih kruhkov v predzverju šotor, čakal že tudi prvi topli obrok, tako da lačnih na tem srečanju zagotovo ni bilo. Ogromen šotor, ki na tem mestu redno gosti podobne prireditve, ponuja visok standard obiskovalcem. Namesto klopi so v šotoru nameščeni stoli, urejen je oder s plesiščem, sanitarijami in šankom, ob tem, da je okolica šotor naravnost idilična. Lokacija neposredno pod vznožjem Pohorja ponuja različne možnosti za rekreacijo ali izlete.



V uvodnem programu našega 18. srečanja so se zvrstili pozdravni nagovori organizatorjev srečanja Igorja Vrečka in Albina Anžela, predsednika SSSLO Zlatka Rateja, sekretarja našega sindikata Silva Berdajsa, nekdanjih predsednikov Slavka Kmetiča in Draga Toreja ter delavskega direktorja Alberta Pavliča. Za kulturno popestritev dogodka pa so poskrbeli godbeniki pihalne godbe ter dve skupini plesalk mažoretk.

Čez dan so se udeleženci razkropili na različne konce. Nekaj jih je navijalo za

svoje nogometaše na nogometnem turnirju, nekaj se jih je povzpelo na Pohorje ali na ogled divjega tekmovanja kolesarjev, ki so se vratolomno poganjali v dolino. Aktualno je bilo tudi bližnje poletno sankališče, kjer so se naši člani lahko sankali s posebnim popustom. Večje število udeležencev srečanja je obiskalo legendarno Vinogovo vinsko klet v Mariboru in poskušalo vinsko kapljico v tej znameniti kleti. Na pot do te kleti so se obiskovalci podali na turističnem vlakcu in tako na zanimiv način spoznavali Maribor. V šotoru je udeležence srečanja (še posebej moški del!) zabavala skupina Vesele Štajerke, ki jim je uspelo privabiti na plesišče veliko plesa željnih parov.

V popoldanskem delu se je končal nogometni turnir, in sicer z zmago domačinov. V finalu so se Mariborčani pomerili s kolegi iz Nove Gorice. Na vrhu torej presenečenja ni bilo, so pa na svoj način presenetili Goričani, katerim na začetku turnirja večina verjetno ni pripisovala možnosti za finale.

Srečanje se je končalo v zgodnjih večernih urah. Ves dan je vse »teklo kot namazano«. Kolegi iz OO Maribor so skupaj s študentsko delovno silo poskrbeli, da smo pod Pohorjem preživeli enkratno soboto.

Štafeto organizacije prihodnje leto prevzemajo Divačani. Upam, da nas ponovno povabijo na morje.



Sindikalna lista – Julij 2008

1. Za mesec **JULIJ 2008** znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **322,08 EUR bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,9130**
3. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **1.360,20 EUR**
4. Mesečni indeks rasti bruto plač glede na predpretekli mesec znaša **100,4**
5. V skladu z **Zakonom o usklajevanju transferjev posameznikom in gospodinjstvom v RS** (Ur. List 114/2006), ki je pričel veljati od 1.1.2007, je ukinjena valorizacija osnove za nadomestilo plače med začasno zadržanostjo od dela v breme obveznega zdravstvenega zavarovanja na podlagi rasti plač v RS in mesečno izračunavanje indeksa oz. količnika valorizacije. Nov način usklajevanja osnove za nadomestilo plače se **uporablja od vključno obračuna plače za mesec januar 2007 dalje**.
6. Dohodninska lestvica za izračun akontacije dohodnine za leto 2007:

Če znaša davčna osnova v EUR nad	do	Znaša dohodnina v EUR
	598,97	16 %
598,97	1.197,93	95,84 27 % nad 598,97
1.197,93		257,56 41 % nad 1.197,93

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

7. Mesečno se prizna splošna davčna olajšava v višini **246,63 EUR**.
8. 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 22,24 EUR**.
9. Povračilo za prehrano na uro **0,65 EUR**. Delavcem, ki v pretežni meri opravljajo svoje **delo na terenu** in se vsakodnevno vračajo v kraj stalnega ali začasnega bivališča, pripada dodatno povračilo za prehrano **za vsako uro dela na terenu** v višini **0,12 EUR**.
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **21,39 EUR**, od 8 do 12 ur **10,68 EUR** od 6 do 8 ur **7,91 EUR**.

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 **0,00 EUR** (21,39 – 21,39 EUR)
- pri dnevnic od 8 do 12 ur **0,00 EUR** (10,68 – 10,68 EUR)
- pri dnevnic 6 do 8 ur **0,46** (7,91 – 7,45 EUR).

11. Terenski dodatek če traja delo:
 - 4 do 8 ur dnevno **3,42 EUR**
 - več kot 8 ur dnevno **4,49 EUR**
 - delavcem na vožnji na uro **0,49 EUR** vendar največ dnevno **4,49 EUR**

OPOMBA: Republiška uredba določa za terenski dodatek najvišji znesek **4,49 EUR** na dan. Terenski dodatek do višine **4,49 EUR** na dan se ne všteva v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja, če je pod pogoji, določenimi v kolektivni pogodbi, izplačan delojemalcu, ki najmanj dve izmeni zaporedoma dela izven kraja svojega prebivališča in izven sedeža delodajalca (Ur. List 140/2006).

12. Inozemske dnevnice v **EUR/uro:** Avstrija **1,83**, Italija **1,83**, Hrvaška **1,33**, Madžarska **1,33**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **474,54 EUR**, za 20 let **677,92 EUR**, za 30 let **949,09 EUR**.

OPOMBA: Zneski jubilejnih nagrad presegajo zneske, določeno z republiško uredbo, zato je potrebno razliko izkazati na VP-A8. Razlika znaša pri jubilejni nagradi:

- za 10 let **14,54 EUR** (474,54 – 460,00),
- za 20 let **0,00 EUR**,
- za 30 let 30,09 EUR (949,09 – 919,00).

14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečni bruto plač v RS, kar znaša **4.080,60 EUR**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **4.063 EUR po uredbi**, je potrebno izkazati pod VP – A8 Znesek nad uredbo – odpravnina!
15. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **4.080,60 EUR**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **3.443 EUR po uredbi**, je potrebno izkazati pod VP – A8 Znesek nad uredbo – odpravnina!
16. Razen 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 – A8.
17. Enkratna solidarnostna pomoč za **JULIJ 2008** znaša **1.084,67 EUR** 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. V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu) znaša solidarnostna pomoč **3.254,02 EUR + 542,34 EUR** 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 – A8.

MALO ZA ŠALO MALO ZA RES

Kajenje

Dva policaja vidita dva, ki kadita.

»V kateri razred hodita!?!«

»V šesti.«

»Stran cigareto! To ni za froce!«

Kasneje prvi policaj drugemu:

»Midva sva tudi kadila v šestem razredu!«

»Ja, ampak takrat sva bila stara 26 let!«

Alkohol

Učiteljica prinese v razred dve steklenici in glisto. V eni steklenici ima vodo, v drugi pa alkohol. Glisto vrže v steklenico z vodo in ta v njej veselo zaplava.

Natovrže glisto v steklenico s šnopsom, glista divje zamiga in crkne.

Nato učiteljica upraša učence, kaj se lahko iz tega naučimo?

Janezek veselo odvrne: »Pijmo alkohol, pa ne bomo imeli glist.«

Brodolomke

Črnelaska, rdečelaska in blondinka so se po brodolomu znašle na samotnem otoku. Ugotovile so, da niso več kot 20 km oddaljene od kopnega, zato so se odločile, da se poskusijo rešiti.

Črnelaska je prva skočila v vodo. Po petih kilometrih je bila utrujena, po desetih kilometrih pa ni mogla več plavati in je utonila.

Druga se je v vodo vrgla rdečelaska. Imela je več kondicije od črnelaske in je bila utrujena šele po desetih kilometrih, a po petnajstih kilometrih je utonila od izčrpanosti.

Tretja v vodo skoči blondinka. Plavalala je 5 kilometrov, 10 kilometrov, 16, 17, ... 19 kilometrov, nato pa je začutila utrujenost in rekla:

»Utrujena sem« in odplavalala nazaj na otok.

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Zlatko Ratej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Uredniški odbor:
Vitodrag Sitar, Robert Zakrajšek

Tajnica uredništva:
Anastazija Polše

Fotografije:
Miro Marolt, Drago Torej, Zlatan Ostrouška,
Zdenko Lorber

Tisk:
DERMI TISK – Dermastija Janez, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi
1.300 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

Utrinki iz 18. srečanja SSSLO

