



# Budnik



ISSN 1408-7405

49

september/2003

**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**



*IZ TE ŠTEVILKE*



SPREJET DOGOVOR  
O SOUPRAVLJANJU

PRED POČAJANJI  
O KPOŽP

## Beseda predsednika

# JESEN JE ČAS POSPRAVLJANJA PRIDELKA

Jesen je čas pospravljanja pridelka, čas, ko se oskrbujemo z ozimnico. Kako smo na SŽ preskrbljeni za zimo? Po poročilu predsednika uprave – generalnega direktorja Blaža Miklavčiča, nam ne kaže slabo. Načrte dosegamo v potniškem in tovornem prometu. To pomeni, da smo opravili več dela kakor lani. Z manj zaposlenimi. Posledično je res nekaj več nadur, kakor lani, vendar v vleki stanje nadur trenutno še ni alarmantno. Obstaja velika potreba po organizaciji šole za strojevodje, saj je odliv zaradi upokojevanja zelo velik. Pomeni, da produktivnost še vedno raste. Pozitivni rezultat je delno posledica manjšega obsega vzdrževanja voznih sredstev. Prav tako tudi tega, da je bila vgradnja klimatizirnih naprav na lokomotive zaustavljena. Seveda je prav, celo odlično, da so pozitivni rezultati doseženi v takšni organiziranosti podjetja, kot jo imamo danes. Da je ob primerem vodenju to mogoče, smo sindikati ves čas trdili. Da je pozitiven rezultat mogoč v taki obliki organiziranega podjetja, smo slišali na mednarodnem posvetu, ki ga je organiziral svet delavcev SŽ, še več, Angleži so neskončno razočarani nad delitvijo in privatizacijo, saj sedaj plačuje država za železnice (infrastrukturo in subvencije) dva- in polkrat več, kakor pred preobrazbo, da o nekakovostnih storitvah in slabi varnosti ne izgubljam besed. Pa smo spet pri klimatizaciji lokomotiv. Saj so normalne delovne razmere pogoj za varno delo. Letošnja tri mesece trajajoča vročina je bila tako izčrpajoča, da je pravzaprav čudež, da je strojno osebje brez kolapsov opravljalo delo. Postavlja pa se vprašanje, ali je v nedogled mogoče varčevati na takšen način. Ali je mogoče, da uprava sicer odgovori, v kakšni dinamiki je vgradnja klimatizirnih naprav tehnično izvedljiva, o finančah pa nobene, ob tem pa potihem pričakuje, da se bo vgradnja odlagala še naprej? Kakor koli že, na upravo smo naslovili jasne zahteve. Pričakujemo resen in jasen od-

govor, to pa je takojšen začetek realizacije in zaključek do konca leta 2005.

Odgovornost za napake pri opravljanju dela se je z uveljavitvijo Zakona o delovnih razmerjih na Slovenskih železnicah zelo podražila. Ker je odločanje o ukrepih v pristojnosti uprave, člani uprave očitno z užitkom posegajo po visokih denarnih kaznih, ob tem pa ugotavljamo še, da ukrepi (višina denarne kazni) niso enaki ali podobni za enake ali podobne kršitve za vse zaposlene. Ugotavljamo še, da je opazno kršenje načela neposrednosti, saj kaznovanega neposredno ne obravnava član uprave, ki ukrep tudi izreče. Na sestanku z upravo smo v zvezi s tem dobili zagotovilo, da bo uprava do konca tega meseca pripravila predlog pravilnika o ukrepih in postopkih zaradi kršitev pogodbenih obveznosti in ga predložila sindikatom v obravnavo.

Predpisi še vedno niso nared. Tudi nega-

tivnega odgovora s strani Republiške inšpekcije v zvezi s priporočenim ravnanjem ob okvari budnika in ASN nismo prejeli. Očitno smo imeli prav. Uprava SŽ je Ministrstvo za promet obvestila, da uporabe novih predpisov do 14. decembra 2003 ni mogoče izvesti, in predlagala, da se začetek uporabe premakne v naslednje leto.

Sindikati na SŽ od poletja naprej dokaj dobro sodelujemo, predvsem, ko gre za velike projekte, kot so: Ekonomsko socialni svet, kolektivna pogodba, projekti sveta delavcev itd. Upam lahko le, da se bo takšno sodelovanje zaokrožilo v še boljše, saj bo to pozitivno vplivalo tudi na medsebojne odnose pri opravljanju dela.

Uprava na sindikate še vedno gleda kot na dejstvo, ki pač je tukaj, ali kot rečemo po domače »nujno zlo«. Tudi če je neupoštevanje v »službi« temeljitih proučevanj celotnega sistema, priprav na izdelavo novih delovnih procesov in sistemizacije, ob delitvi del preobraženega podjetja z



Zanimiva razprava na mednarodnem posvetu sveta delavcev.

novo Agencijo, ostaja kljub vsemu dejstvo, da to neupoštevanje traja že predolgo. Nesprejemljivo pa je zaradi dejstva, da tudi v Veliki Britaniji ni bilo sodelovanja države in uprave s sindikati, rezultat pa je vsem na očeh. Ob tem smo se na že omenjenem posvetu lahko prepričali, da so najboljši rezultati doseženi v Avstriji in Nemčiji, kjer je socialno partnerstvo dobro delujoče na vseh ravneh.

Kolegom iz Nemčije pa ne glede na težave, ki jih še imajo, zavidam eno:

Država se je odločila, da bo železnice sanirala. Za sanacijo je namenila tudi ogromna sredstva, a to z namenom, da bodo močne v evropskem prostoru. Pri nas pa na papirju (beri zakonu) piše, da je vse v službi sanacije in prilagajanja, v resnici pa smo bili že pred sprejetjem zakona organizacijsko bolj prilagojeni, kakor sosednje države, finančno gledano pa smo za pristojne na ministrstvu in vladi zgolj nepotreben in nezaželen strošek. Vse predreferendumske obljube se bodo v kratkem razblinile kot milni mehurčki. Ali Slovenskih železnic res nihče od oblastnih struktur ne želi?

Za konec še nekaj splošnih in skupnih ugotovitev posveta, na katerega smo povabili predstavnike iz Velike Britanije, Danske, Nemčije, Avstrije, SŽ, Ministrstva za promet in dr. Lea Šešerka, kot aktivista in zagovornika varstva okolja in zdravja. Razen iz Ministrstva za promet, so se vsi vabilu odzvali. Posvet je potekal na temo Razvoj evropskih železnic po reorganizacijskih spremembah.

Udejanjene spremembe v Veliki Britaniji so prinesle slabo varnost, nižjo kakovost storitev, manj vlakov, dvainpolkrat višje stroške za državo na letni ravni in dejstvo, da od 10 milijard funtov, ki jih država od davkov nameni za železnico, 7 milijard poberejo zasebni lastniki v obliki dobička, le 3 milijardi se vrnejo v železnico.

Spremembe na Danskem pomenijo, da

je zgolj potniški promet v službi narodnega gospodarstva, da je za zaposlene prinesel trenutne ugodnosti, velik vprašaj pa je, kaj bo jutri, saj se v sindikatu zavedajo, da so imeli zaradi časovne stiske prednost pri pogajanjih.

Da se je šele 17. poizkus reforme v Nemčiji pokazal kot uspešen, pa še ta le zato, ker je proces preobrazbe bil raztegnjen na deset let in zato, ker so se v državi resno odločili, napraviti iz DBB uspešno, v Evropi močno podjetje, ves čas pa upoštevali socialne partnerje.

Sosedje Avstrijci imajo največji delež tovornega transporta, za kar gre velika zasluga tudi prometni politiki, da tudi pri njih tečejo razprave o delitvi infrastrukture in transporta, da je tudi sedanja organiziranost skladna z EU (podobna je sedanji naši) in zelo zanimivo, razmišljajo o spremembi statusa vleke in vzdrževanja (naš CD), ki sedaj deluje kot servis potniškemu in tovornemu prometu, v jedro družbo, nekateri pa celo o izločitvi iz sistema.

Svetovalno podjetje McKenzy je bilo izbrano za izdelavo najprimernejše oblike organiziranosti železniškega podjetja in v študiji ugotovilo, da je najprimernejša organiziranost v obliki integriranega podjetja infrastruktura in transport, ki ga obvladuje močan Holding.

Tako nemški kot avstrijski primer kažeta, da je pristojnost železniške agencije zgolj nadzorna funkcija.

Iz razprav in predstavitev je bila na koncu jasna ugotovitev, da se bo transport vedno delno financiral iz davkov, zato je temeljno in edino vprašanje uspešnosti podjetja v tem, kam želi država preusmeriti večino transporta. To pa je področje prometne politike. Politiko pa obvladujejo lobiji. Še posebej v Sloveniji. Saj državni sekretar za prometno politiko, Boris Živec v intervjuju za sobotno prilogo Dela, 26. julija 2003, priznava, da je gradbeni lobi v

Sloveniji odgovoren za prometne zamaške.

Prav tako ni nikakršnih podjetniških potreb po fragmentaciji (razbijanju) podjetja, saj za tem stojijo lobiji, ki jih dobičkarji financirajo in ni potreb po reorganizacijah. Potreba je zgolj po konstruktivni razpravi in odločitvi o prometni politiki in stabilnem financiranju (profesor dr. John Whitelegg).

Apetiti dobičkarjev se po za njih ugodnih rezultatih v Veliki Britaniji selijo tudi na evropsko celino, rezultati tega pa so trditve o potrebi po privatizaciji in liberalizaciji.

Nikjer, razen v Veliki Britaniji, ni bilo v železniških sistemih odpuščanj, še več, vsem so bile zagotovljene enake socialne pravice kot pred preobrazbo. V Veliki Britaniji so delavcem ob odpuščanju izplačevali odpravnine v višini enoletnega osebnega dohodka, kar je John Whitelegg označil za veliko mizerijo.

Kljub pojavu novih operaterjev (v Nemčiji okrog 200) so delavci, ki so prešli k novim operaterjem, ostali člani svojih sindikatov, sindikati pa so zanje opravljali svoje poslanstvo.

Železničarje, sindikate, uporabnike in še koga bi bilo treba povezovati v lobije, da bi se lahko z lobiranjem postavili po robu drugim lobijem.

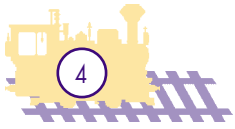
Obširneje o mednarodnem posvetu boste lahko prebrali v tej in naslednji številki Budnika!

Prijetno jesen vsem.

Drago Torej







## Iz seje sveta delavcev

# »POVIŠANI TONI« NA SEJI SVETA DELAVCEV

### Ugotovljeno zavestno nespoštovanje KPDŽP

Če so prejšnje seje sveta delavcev še potekale v razmeroma mirnem in kultiviranem dialogu med člani sveta in upravo, tega o zadnji seji ne bi mogli reči. Kar nekaj točk je razvnelo razpravo, vse ostre debate pa so se vezale na odgovore uprave na vprašanja posameznih članov sveta delavcev.

V uvodu je predsednik uprave predstavil poslovanje Slovenskih železnic in dejal, da poslujemo zelo dobro. Omenil je da dosegamo načrte, ki so bili začrtani v Novi smeri, in da če bomo tako poslovali do konca leta, bomo letos dosegli dobiček iz poslovanja. Področje infrastrukture in nepremičnin sicer nista izpolnila načrtov, toda v celoti poslovanja poslujemo pozitivno. V poslovne področju potniškega prometa se pozna, da imamo manjše število zaposlenih in nekaj večji dotok subvencij iz proračuna kakor lani. Področje vleka posluje na »ničli«, ker se stroški priračunavajo potniškemu in tovornemu prometu. Ob koncu

avgusta smo bili registrirani kot Holding SŽ, kar pa hkrati ne pomeni, da se je razen imena do zdaj kaj spremenilo. V dveh mesecih moramo pripraviti delilni načrt in do konca leta pripraviti tri odvisna podjetja za normalno poslovanje. Predsednik uprave je še dejal, da so zadeve večidel urejene, **le status vleke še ni jasen**. Obljubil je, da bodo do prvega decembra pripravljene novi organigrami, tako da bi nova podjetja z novo sistematizacijo lahko začela nemoteno poslovati ob začetku prihodnjega leta. Dejtal je, da si na daljši rok želi močan tehnološko povezan Holding. Dejtal je, da je v pripravi Zakon o sanaciji SŽ, ki je bolj ali manj finančne narave in ki ga bodo obravnavali tudi na seji ESS. Omenil je, da imajo nemalo težav pri pogajanjih z Agencijo za železnice o pristojnostih, ki so bile do zdaj v domeni Slovenskih železnic (inženiring investicij, priprava vozniških redov ...)

Po poročanju predsednika uprave pa so sledili odgovori na vprašanja, ki so jih pripravili člani SD. Najbolj žolčna razprava

je potekala o (ne)vgradnji klimatskih naprav v vlečna vozila in delovne stroje (o tem več v posebnem članku), in o zadržanju izdaje odločb (gre predvsem za vozovne preglednike), ki so opravili izobraževanje, delajo že pol leta na tem delovnem mestu, pa še vedno nimajo ustreznih odločb. Ker smo v tem primeru odkrili in zaznali (zanimivo, da uprava tega sploh ni zanikala) konkretno kršitev KPDŽP – ki pravi, da se mora delavec po opravljenem izobraževanju (na katerega ga je napotil delodajalec) razporediti na ustrezno delovno mesto, v skladu z njegovo strokovno izobrazbo – so seveda člani SD burno reagirali. Na seji je predsednik SD Silvo Berdajs direktorja neposredno vprašal, kaj je z njegovo obljubo, da se bo kolektivna pogodba na SŽ spoštovala. Odgovor je bil žal slab; »spoštovala se bo tam, kjer bo to mogoče!« Da bi bila bera tega dne polna, smo se do konca seje ukvarjali še z dvema kršitvama KPŽP. Uprava je enostransko preklicala Navodilo o izrabljanju prostih ur kot kompenzaciji za opravljeno nadurno delo, ki res da vsebinsko ni sporno, je pa v popolnem nasprotju z načinom, kako se taka navodila odpovedujejo. Prav tako pomeni kršitev KPDŽP tudi izdaja obvestila, s katerim naj bi uprava enotno urejala postopek začasnega prerazporejanja delovnega časa. Za vse nepravilnosti in nezakonitosti je SD od uprave zahteval, da jih odpravi. Če jih bo, bomo o tem poročali. Je pa vse zapisano slab obet za naše nadaljnje dobro delo in sodelovanje ter močno načeno zaupanje zaposlenih do uprave SŽ.

### KLIMA, KLIMA, KLIMA ...

Najbolj uporabljena beseda strojnega osebja v letošnjem poletju. Da jo potrebujemo, kje jo potrebujemo, zakaj jo potrebujemo ..., strojnemu osebju ni treba



Na odločitev v zvezi z nepremičninami v Novi Gorici bo treba še počakati.



posebej govoriti ali o tem izgubljati besed v našem Budniku. Je pa slednje treba vsakič znova pojasnjevati tistim, ki o njeni vgradnji odločajo. In smo jim slednje pojasnjevali tudi ta konec poletja. Najprej na sestanku z direktorjem vleke konec avgusta. V pisnem odgovoru, ki je sledil, smo bili obveščeni, da je bil junija objavljen javni razpis za 25 vozil (finančno pokritje naj bi bilo takrat zagotovljeno!), da pa je ustrezno ponudbo oddal le eden dobavitelj. Po načelu izvedbe javnega razpisa bi morali tega ponoviti, vendar to ni bilo mogoče, ker je bil nov zahtevek za odobritev finančnih sredstev zavržen. Potrebujemo pa skupaj 254 klimatskih naprav za 163 vozil. Za celotno investicijo bi potrebovali dobrih 400 milijonov tolarjev. Ker je letošnje leto tako rekoč izgubljeno, bi po mnenju službe za vleko klimatske naprave lahko vgradili (glede na prihode vozil v večja popravila) do leta 2006. Na ključno vprašanje, ali bo za to zagotovljen denar, pa odgovora ni bilo.

Problematiko nevgrajevanja klimatskih naprav smo selili tudi na raven sveta delavcev. Preko vprašanja člana SD smo od uprave zahtevali odgovor na to, kako bo zagotovila, da se manjkajoče klimatske naprave vgradijo. V odgovoru smo bili seznanjeni z ugotovitvijo (odgovarjal je član uprave Andrej Pagon), da jih je moč po načrtovani dinamiki vgraditi do leta 2006 (povzetek tega, kar je odgovorila že služba za vleko), nič pa nismo slišali o tem, koliko namerava uprava nameniti sredstev za to investicijo. Podobnih obljub o nameravani dinamiki vgradenj smo že sili. Leta 2000 smo dobili prav tako pred nos papir, ki je opredeljeval načrtovano dinamiko, a se je leta izvajala samo leta 2001. Zato nas v tej zgodbi zanima še samo, koliko denarja bo uprava v svojih finančnih načrtih resnično namenila za te zadeve. In vse to smo dali vedeti tudi upravi na seji SD. Žalostno je, da se je v razpravo o tej temi vmešal direktor le, ko je zahteval, da se

trditev predsedujočega – da bodo strojevodje zaradi nevzdržnih razmer začeli odklanjati delo na takih vozilih – vnese dobesedno v zapisnik. Svet delavcev je, ob takem ravnodušnem odnosu uprave do tega vprašanja, v sklepu ugotovil, da uprava krši Zakon o varnosti v železniškem prometu in da se ne strinja z načrtovano dinamiko vgradnje. V svojem sklepu je še zahteval, da se zagotovijo denarna sredstva tako, da se bo dinamični načrt lahko uresničil do leta 2005.

## O USODI PRODAJE ZEMLJIŠČ V NOVI GORICI, UPRAVA ŠE NE ODLOČA

Naše člane v Novi Gorici v zadnjem času spravlja v negotovost informacija, da se bo celosten kompleks nasproti železniške postaje prodal in s tem vred tudi poslopja in prostori, ki jih sedaj uporablja osebje delovne enote. O usodi tega je spregovoril tudi predsednik uprave, ki je dejal, da je za zdaj končan le urbanistični natečaj in da bo zazidalni načrt končan v prihodnjem letu. Šele takrat bo svojo odločitev sprejela uprava, ki pa bo vezana tudi na odločitve nadzornega sveta SŽ in skupščine (vlade) kot lastnika zemljišč. Direktor je ob tem zagotovil, da se bodo zagotovili nadomestni prostori v velikosti in obliki, ki jo narekuje zakon in tehnološki proces.

## ALI SE ZAŠČITNA SREDSTVA RES NABAVLJAJO?

Da jih je moč dobiti redno (vsi zahtevki, prispeli do 5. v mesecu, so še menda isti mesec dobavljeni v skladišče), je na seji SD zatrdil član uprave Andrej Godec. Ob tem se je zavzel za iskanje odgovornosti tistih pristojnih, ki v verigi zagotavljanja zaščitnih

sredstev ne bi opravili svojega dela. Ker pa nas je večina navzočih članov SD podvomila o redni nabavi, **pozivamo članstvo**, da svojim predsednikom odborov redno javljate probleme, ki v zvezi z dobavo zaščitnih sredstev nastajajo. Direktor Blaž Miklavčič je celo zatrdil: »Če ima kaj prednost pri nabavi, so to zaščitna sredstva,« in nadalje dejal; »Če nekdo nima pol leta zaščitnega sredstva (kot je poročal eden od članov SD), sem se pripravljen celo sam ukvarjat s tem!«

V sindikatu in SD bomo seveda upravo redno seznanjali z vašimi pritožbami in jih v zvezi s tem držali za besedo.



## ZGODILO SE JE POLETI

# REGIONALNI SEMINAR ETF O TRANSPORTNIH KORIDORJIH V LJUBLJANI

Med 13. in 14. junijem je v Ljubljani potekal regionalni seminar ETF o transportnih koridorjih Slovenije, Hrvaške, Bosne, Madžarske, Avstrije in Italije. Zaslugo, da je Ljubljana gostila tako pomemben seminar, gre pripisati dejstvu, da je naš predsednik Drago Torej član izvršilnega odbora Evropske federacije transportnih sindikatov ETF, zato je v Ljubljani nastopil tudi v vlogi soorganizatorja tega seminarja.

Program srečanja, katerega so se udeležili predstavniki sindikatov zgoraj omenjenih držav, je potekal po določenem dnevnem redu, pri čemer so udeleženci prvi dan srečanja namenili obravnavi tem s področij projekta koridorjev, globalizaciji oziroma regionalni integraciji in trans-

portnim sektorjem, mednarodnim prednostnim nalogam sindikatov in poročilom o socialnem dialogu v posameznih državah. Delo je potekalo tako, da so udeleženci v okviru delovnih skupin obravnavali posamezno področje, potrebne sklepe pa so sprejemali na plenarnem zasedanju. Drugi dan srečanja so udeleženci govorili predvsem o nam najbolj zanimivem, to je V. koridorju – o njegovem dosedanjem razvoju, socialnem dialogu in socialni vplivih vseevropske prometne politike. Udeležence sta tega dne pozdravila tudi naš prometni minister Jakob Presečnik in predsednik uprave Slovenskih železnic Blaž Miklavčič. Prvi je predstavil prometno politiko v Sloveniji in se osredotočil predvsem na področje

razvoja železniške infrastrukture. Poudaril je velik pomen zgraditve drugega tira Koper-Divača, kar je vsaj pri slovenskih udeležencih seminarja povzročilo nemajhno presenečenje, če vemo, da je bil prav on tisti, ki je ta projekt odmaknil v negotovo prihodnost. Na podlagi zadnjih pogovorov s prometnimi ministri evropskih držav – predvsem italijanskim – je zanikal namigovanja, da Evropa naj ne bi več podpirala projektov na V. evropskem koridorju. Dejal je, da bo prav Italija kot predsedujoča EU v naslednjem polletju okrepila vlogo in pomen petega vseevropskega prometnega koridorja. Blaž Miklavčič je predstavil Slovenske železnice ter ob tem dejal, da je projekt poslovne preobrazbe Nova smer, ki čaka na vladno potrditev, tisti dokument, ki bo za prihodnja leta začrtal delo uprave. Poudaril je, da je nujna, da se železnice racionalizirajo in prilagodijo tržnim zakonitostim.

Po njenem nastopu je sledila tiskovna konferenca, nato je sledil pogovor udeležencev srečanja o delovanju svetov delavcev. Po predstavitvi delovanja svetov delavcev v Sloveniji je sledil zanimiv pogovor o izkušnjah delovanja svetov delavcev v posameznih državah. Ugotoviti je bilo mogoče velike razlike pri delovanju teh svetov, zato je recimo bosanski predstavnik predlagal, da se tej temi na prihodnjih srečanjih še posvetijo.

Ob koncu srečanja je Cristina Tilling – politična koordinatorica ETF za Srednjo in Vzhodno Evropo in soorganizatorica seminarja podala zaključke in predstavila sklepe tega srečanja. Udeleženci seminarja so se poenotili v oceni, da pomeni socialni dialog prvenstveno nalogo in da se morajo



vsi za to karseda angažirati. V Evropi je treba harmonizirati socialne standarde v mednarodnem transportu. Preprečiti je treba socialni dumping, ki je precej povezan z znižanjem varnosti v mednarodnem transportu. Varnost pa je ogrožena tudi s hitro liberalizacijo transpornega sektorja. Dana

je bila podpora nadaljnjemu razvoju in širjenju intermodalnega transporta. Politična koordinatorica pa je ob koncu podala tudi oceno, da se socialni dialog v Sloveniji dobro razvija.

S sklepi seminarja bodo, skupaj s sklepi drugih seminarjev evropskih prometnih kori-

dorjev, seznanjeni predstavniki nacionalnih vlad, evropske ustanove ter Evropska konferenca prometnih ministrov.



## Poslanci sesuli vladno vizijo sanacije železnic

# NISMO SAMO SINDIKATI OPOZARJALI NA SPORNOST VLADNIH STROKOVNIH IZHODIŠČ ZA KADROVSKO IN POSLOVNO SANACIJO SŽ

Čeprav ta zadeva sega v julij, ko vas je večina že bila na počitnicah, pa bi vseeno v informacijo tistim, ki jih ta novica ni dosegla, spomnili na zanimivo dogajanje na parlamentarnem odboru za infrastrukturo, in sicer na seji, kjer so obravnavali strokovna izhodišča vlade za kadrovske in poslovno sanacijo SŽ. Kot se verjetno spomnite smo v zadnji predpoletni številki Budnika o njih podrobno pisali in bili do njih zelo kritični.

Na kratko povedano: parlamentarni odbor za infrastrukturo in okolje ni bil zadovoljen s strokovnimi izhodišči in ukrepi vlade za poslovno in kadrovske sanacije Slovenskih železnic. Po njegovi oceni so izhodišča načelne narave in iz njih ni mogoče ugotoviti, ali je bil pri njihovi pripravi upoštevan zakon o preoblikovanju in privatizaciji Slovenskih železnic. Poleg tega so finančne obveznosti države za sanacijo podjetja le nakazane, ni pa natančno jasno, koliko bo slednja državo stala.

Strokovna izhodišča po oceni odbora opozarjajo na nevarnost tuje konkurence pri izvajanju potniškega in tovornega pro-

meta po reorganizaciji podjetja in vstopu Slovenije v EU, vendar v gradivu niso predstavljeni ukrepi, ki bi v novih razmerah zagotavljali normalno poslovanje novoustanovljenih hčerinskih družb znotraj holdinga Slovenskih železnic. Član uprave Slovenskih železnic Andrej Godec je na tej seji priznal, da uprava ni sodelovala pri pripravi teh izhodišč, kar se je po oceni predsednika odbora Branka Janca tudi jasno videlo; v njih med drugim pogreša odgovore na vprašanja, katere funkcije bo opravljal novoustanovljen holding Slovenskih železnic in katere hčerinske družbe, koliko bo znašal ustanovitveni kapital hčerinskih družb, kakšne obveznosti od že najetih kreditov jih bodo bremenile. "Mesec in pol je do reorganizacije podjetja, pa še vedno ni jasno, kaj se bo zgodilo z enim naših največjih podjetij," je bil takrat kritičen Janc. Kot neodgovorno je ocenil dejstvo, da prometno ministrstvo še vedno ni pripravilo zakona, po katerem bi železnice dobile poročilo države za najetje cenejših posojil, s tem bi državi na letni ravni prihranili najmanj milijardo tolarjev. Branko Kelemina pa je opozoril, da iz obravnava-

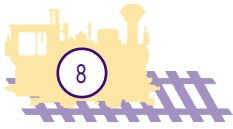
nega dokumenta ni jasno, kako bo podjetje povečalo prihodke, vendar ne na račun zniževanja stroškov za zaposlene. Ob tem pa je še opozoril, da so bile železnice doslej povsem zapostavljene, in se vprašal, kdo bo nosil odgovornost za zgrešeno politiko do podjetja v preteklosti. Da v Sloveniji nimamo celovite prometne politike, kar se je pokazalo tudi ob tokratni obravnavi, pa je opozoril Jože Avšič.

Državni sekretar za železnice Matjaž Knez je takrat pojasnil, da prometno ministrstvo v sodelovanju z drugimi ministri pripravlja še več drugih dokumentov, ki bodo dali odgovore, kam in kako bodo šle Slovenske železnice v prihodnosti. Eden od teh dokumentov je Nova smer, predlog uprave Slovenskih železnic za poslovno preobrazbo podjetja, o katerem pa vlada odloča že več kot pol leta. Po Knezovih tokratnih napovedih bo prometno ministrstvo za obravnavo na vladi pripravilo še poseben zakon o sanaciji železnic, poleg tega pa tudi akte o ustanovitvi hčerinskih družb holdinga.

*Povzeto po poročanju časopisa Dnevnik*







## **Predsedniki sindikatov na SŽ sprejeli kodeks o medsebojnem sodelovanju**

# **ALI SI LAHKO V PRIHODNJE OBETAMO USKLAJEN NASTOP ŽELEZNIŠKIH SINDIKATOV?**

V času tik pred počitnicami so predsedniki reprezentativnih sindikatov in predsednik sveta delavcev na SŽ sprejeli kodeks o načinu sindikalnega delovanja, ki bo v prihodnje služil kot podlaga za sprejem dogovora o sodelovanju na podlagi medsebojnega spoštovanja, sodelovanja in solidarnosti. Čeprav se je še pred časom sprejem takega kodeksa zdel iluzija, glede na porušeno zaupanje med posameznimi sindikati pa je ob koncu vseeno prevladala modrost in ocena, da kaže postoriti vse, kar je v naši moči, da se zagotovi usklajen nastop predstavnikov zaposlenih pred delodajalcem. Ne nazadnje se je tega spetno okoriščal predsednik uprave, ki je zavrčal sestajanje s posameznimi predsedniki sindikatov, vse dokler se ti ne poenotijo in skupno nastopajo.

V kodeksu so se podpisniki obvezali, da bodo opustili vsa dejanja in ravnanja, ki bi

škodovala ugledu članov in predstavnikov drugih sindikatov in tako zagotavljali temelje za korektno sodelovanje in dobre medsebojne odnose. Ob tem so poudarili zavedanje, da je članstvo v sindikatu avtonomna pravica posameznika, da vsak zaposleni sam presodi, kateri sindikat mu bo najbolj zagotavljal varstvo njegovih pravic. Zaradi tega so se v kodeksu zavezali, da pri pridobivanju članstva ne bodo uporabljali nobenih nedopustnih metod groženj ali blatenja drugih sindikatov. Ob koncu tega dokumenta pa so se podpisniki obvezali, da bodo v odnosu do delodajalca pri posameznih skupnih vprašanjih vedno poskušali z drugimi sindikati doseči vsaj minimalno soglasje z namenom, da se zagotovi enotnost delojemalske strani in v konfliktnih situacijah večja moč in učinkovitost.

Ena od prvih pozitivnih posledic novega načina sindikalnega delovanja pome-

ni ustanovitev kolegija vseh predsednikov sindikatov in predsednika SD, ki se bo sestajal enkrat na teden ter pred vsako sejo uprave, nadzornega sveta in ekonomskega socialnega sveta (ESS). Kot drugo je nov duh sindikalnega nastopanja moral »rešpektirati«  
predsednik uprave, ki je predsednike sindikatov v tem obdobju dvakrat sprejel, kar se pred tem ni zgodilo. Navsezadnje pa je drugačno podobo kazala tudi prva jesenska seja sveta delavcev, kjer ni bilo čutiti nikakršnih med-sindikalnih nasprotij, kar je bila prej redna praksa.

Da bi le kodeks vzdržal in da bi mu v enakem duhu sledil še pravi dogovor o medsebojnem sodelovanju sindikatov!

## **Sprejet nov Dogovor o sodelovanju delavcev pri upravljanju**

# **RAVEN SOODLOČANJA SE NI ZNIŽALA, OHRANILI SMO PRAVICO DO AKTIVNEGA ODDIHA, RAZPOLAGANJA S POČITNIŠKIMI ZNOGLJIVOSTMI IN SOODLOČANJA PRI RAZPOLAGANJU S STANOVANJI SŽ**

Izhodišče v pogajanjih za nov Dogovor o sodelovanju delavcev pri upravljanju je bilo, da se z novim dogovorom zaokrožijo vsebine, ki so bile prej urejene v treh dogovorih, in sicer v Dogovoru o soupravljanju delavcev, v Dogovoru o izvajanju preventivnega oddiha in Dogovoru o počitniških zmogljivostih. V sklopu teh pogajanj je bila

tako na prepihu celotna problematika in spekter vseh pravic in pristojnosti, s katerimi razpolaga svet delavcev. Posledično je bila zaradi tega odgovornost naših pogajalcev toliko večja, da se do odločanja na svetu delavcev uspejo dogovoriti za takšne rešitve, ki bi ohranile sedanje oblike soodločanja v našem podjetju. Razprava in poz-

nejša potrditev predloga Dogovora o sodelovanju na svetu delavcev je pokazala, da so pogajalci svoje delo dobro opravili. To še toliko bolj pridobi na teži in pomenu, če se spomnimo, kako so znali v času predreferendumskih debat posamezni akterji iz Ministrstva za promet in Agencije za železniški promet udrihati čez pravice, ki so





izhajale iz našega Dogovora o soupravljanju. Posledično so s tem seveda pritiskali na upravo, da v novem dogovoru te pravice bistveno omeji.

Podlago novemu dogovoru daje Zakon o soupravljanju, ki opredeljuje nekatere temeljne pravice delavcev pri soodločanju in ki so prenesene tudi v naš dogovor. Med te sodi individualna pravica delavcev do dajanja mnenj, pobud, predlogov in odgovorov nanje, pravica do pravočasne obveščeniosti, pravica do pojasnil in odgovorov na vprašanja v zvezi s plačami in drugimi pravicami iz delovnega razmerja in pravica, da ga neposredni nadrejeni sprejme na pogovor.

Svet delavcev (SD) kot organ delavskega predstavništva in soodločanja mora na podlagi tega dogovora uprava redno obveščati o zadevah, o katerih sta se obe strani vnaprej dogovorili. Ta poročila so glede na zadevo trimesečna, polletna in letna. Med te sodijo obvestila o uresničevanju poslovnega načrta, izkoriščenosti letnega dopusta, številu zaposlenih, o izrednih dogodkih, o bolniškem staležu, disciplinskih postopkih, nadurnem delu, invalidski problematiki, izjemnih napredovanjih ... Dogovorjeno je, da se predstavniki SD in uprava sestajata po potrebi, najmanj pa enkrat na mesec. Uprava bo tudi v prihodnje zagotavljala udeležbo svojih članov na sejah SD in bo odgovarjala na vprašanja, ki jih pred sejo v pisni obliki pripravijo člani SD.

V skladu s tem Dogovorom bo uprava zagotavljala ustrezne prostorsko tehnične in administrativne možnosti za nemoteno delovanje SD, ne bodo pa člani sveta več prejeli sejnin, za 25 odstotkov pa se bo zmanjšal delež sredstev, ki jih SD porabi za izobraževanje svojih članov, seminarje ipd. V prihodnje bo tudi nižja plača tistih profesionalnih članov SD, katerim se je le ta v tem mandatu usklajevala s povprečjem delavcev v VI. tarifni skupini. Število profesionalnih članov SD se bo določalo na osnovi kriterijev, ki jih določa Zakon o sodelovanju delavcev pri upravljanju.

V dogovoru je opredeljena tudi funkcija delavskega direktorja, ki bo tudi v prihodnje funkcijo opravljal poklicno in ki ga mora

uprava obveščati o vseh svojih sklepih. V tem dogovoru je opredeljeno, da delavski direktor ni član uprave, se pa mora uprava o vseh odločitvah, ki se nanašajo na kadrovska in socialna vprašanja, predhodno posvetovati z njim.

## Razpolaganje s počitniškimi zmogljivostmi

Najbolj občutljiv del pogajanj je v tem poglavju pomenil pojem »razpolaganje« s počitniškimi zmogljivostmi, ki sedaj pomeni, da gre za termin, ki velja za prodajo, obremenitev s hipoteko ali stvarno služnostjo, najem in spremembo namembnosti objektov. V tem dogovoru je tako določeno, da mora uprava pred sprejemom odločitve o razpolaganju ter o načrtu investicij in določitvi cen letovanja pisno zaprositi SD za soglasje. Dogovorjeno je, da se celoten prihodek, pridobljen od letovanj, v celoti nameni za vzdrževanje objektov, uprava pa bo za investicije v počitniške zmogljivosti namenila potrebna sredstva (najmanj 50 odstotkov obračunane amortizacije) in najmanj 25 odstotkov kupnine, pridobljene s prodajo. Za letovanja se ustanovi štiričlanski odbor (dva člana – eden izmed njih je predsednik odbora – imenuje SD). Dodelitev počitniških zmogljivosti se opravi na podlagi zbira točk po znanih kriterijih (leta dela v družbi, nepreskrbljeni otroci, pogostost uporabe počitniških zmogljivosti ... )

## Razpolaganje s stanovanji

Pojem »razpolaganje« s stanovanji se uporablja smiselno enako kot pojem razpolaganje s počitniškimi zmogljivostmi, kar pomeni, da mora uprava pridobiti soglasje od SD za vsako odločitev, ki se nanaša na razpolaganje s stanovanji. Uprava bo vsa službena stanovanja, v katerih bivajo aktivni in upokojeni železničarji, prodala. SD pa bo dal svoje soglasje le, če bo vrednost stanovanja ocenil sodno zapriseženi cenilec in če se bo kupcu omogočilo obročno plačilo kupnine (10-odstotni polog v 60-tih dneh, preostanek pa v nadaljnjih 20-tih letih, pri čemer se obroki revalorizirajo v

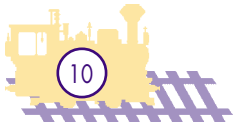
skladu z vrednostjo točke, ki jo določi minister za okolje) in z odobritvijo popusta v primeru kupčevega poprejšnjega plačila pogodbene cene.

Vsa službena stanovanja bo uprava dodelila zaposlenim delavcem pod pogojem, da delavec stanovanje odkupi. Enako kot službena bo uprava prodala tudi kadrovska stanovanja, v katerih bivajo železničarji na podlagi najemne pogodbe – slednje je novost v tem dogovoru. Prihodek od prodaje stanovanj se v celoti nameni za vzdrževanje stanovanj in drugih objektov družbenega standarda delavcev. V soglasju s SD bo uprava sprejela splošni akt, ki bo določil merila za oddajo stanovanj, oblikovanje prednostne liste ipd.

## Zdravstvena preventiva (prej aktivni oddih)

Podjetje bo za izboljšanje psihofizične sposobnosti, dvig ohranjanja delovne sposobnosti in zmanjšanje obolenja zaposlenih izvajalo programe zdravstvene preventive (ZP). Ti programi se bodo izvajali od februarja do aprila ter od septembra do novembra in bodo trajali neprekinjeno sedem dni. Delavec bo imel zagotovljena dva plačana dneva odsotnosti, ostale dneve pa bo izrabil kot svoj letni dopust. Vsak delavec bo imel pravico do udeležbe na ZP vsakih deset let. Ne glede na prejšnjo navedbo pa bo delavec imel pravico – odločala bo uprava – do udeležbe na ZP, če mu bo ta ukrep potreben zaradi rehabilitacije po izrednem dogodku ali poškodbi pri delu. Delavcu bo glede na razmerje njegove plače do višine povprečne plače v podjetju odmerjena višina lastnega sofinanciranja programa ZP. Če se bo na razpis (objavljen do 30 novembra) prijavilo več kandidatov, kot je prostih mest (vsako leto dest odstotkov vseh delavcev, ki so v družbi več kakor deset let) bo izbor udeležencev potekal po kriteriju števila let dela na železnici in kriteriju delovne uspešnosti. O tem bo odločal tričlanski odbor (dva člana imenuje SD), ki bo ob tem še sodeloval pri izbiri programov in izbiri najugodnejšega izvajalca programov – izbranega na podlagi javnega razpisa.





## **Pred spremembami KPDŽP: Delodajalec predlaga spremembo kar polovice členov**

# »NAMERA DELODAJALCA ZNANA – OMEJITI PRAVICE!«

## Čakajo nas težka in verjetno dolgotrajna pogajanja

Po večmesečni negotovosti in obreferendumskih grožnjah, kaj bo vseboval predlog sprememb in dopolnitev kolektivne pogodbe za dejavnost železniškega prometa (KPDŽP), smo v začetku septembra le prejeli čistopis, ki nam ga je poslala delodajalska stran. Če vemo, da je vlada potrdila predlog sprememb že 5. junija, potem je res čudno, da se je ta dokument po različnih pisarnah ministrstev valil še cele tri mesece.

Na zadnji seji našega glavnega odbora je sekretar Silvo Berdajs upravičeno sklepal, da bomo imeli po teh pogajanjih pred sabo »novo kolektivno pogodbo«, kljub temu, da gre formalno za spremembo že obstoječe pogodbe. Obseg sprememb je namreč velik. Od 246 členov veljavne pogodbe delodajalec predlaga spremembo 116 členov. Od tega predlaga črtanje 47-tih členov ter priloge V, nanovo pa predlaga tri dodatne člene. Toda to je le številčen pogled na obseg dela naših pogajalcev. Bolj pomembno je, kakšna vsebina sprememb se skriva za temi številkami.

Resnici na ljubo je treba zapisati, da kar nekaj sprememb izvira iz novega zakona o delovnih razmerjih. O teh v nadaljevanju ne bomo zgubljali prostora, ker jih bodo pogajalci hitro uskladili. Bolj zanimive so tiste vsebine, kjer delodajalec predlaga spremembe, ki niso posledica sprememb omenjenega zakona. Z izjemo enega ali dveh členov lahko mirno zapišem, da gre v vseh primerih za krčenje že pridobljenih pravic. V nadaljevanju so povzeti le najbolj pereči predlogi sprememb veljavne pogodbe, tako da si bo lahko vsak ustvaril vtis o tem, katera od pomembnejših pravic »visi v zraku«.

Delodajalec **predlaga**, da se:

- spremeni dosedanja ureditev sprejemanja akta o sistematizaciji delovnih mest. V veljavni pogodbi se lahko sindikat po dogovoru vključi v pripravo akta o sistematizaciji oziroma njegovih sprememb in dopolnitev, delodajalec pa je pred njegovim sprejemom dolžan pridobiti in obravnavati pisno mnenje sindikata, ter se do njega opredeliti. Delodajalec sedaj predlaga le to, da se pred sprejemom tega akta pridobi mnenje sindikata;
- zaostri ureditev, po kateri pridobijo delavci – pri katerih je neposredna nevarnost za nastanek invalidnosti in delavci, ki ne izpolnjujejo zdravstvenih pogojev za opravljanje dela, v katerem neposredno sodelujejo v železniškem prometu in nimajo statusa delovnih invalidov – poleg pravice opravljanja drugega ustreznega dela še pravico do denarnega nadomestila. Po predlogu delodajalca bi slednje prejeli le, če bi bilo njihovo stanje posledica njihovega nekrivdnega ravnanja;
- zaostri ureditev, po kateri so sedaj delavci iz prejšnje alineje lahko razporejeni na delovno mesto, kjer se zahteva ena stopnja nižje strokovne izobrazbe, na delovno mesto z več

stopenj nižjo strokovno izobrazbo pa le v soglasju s sindikatom. Delodajalec predlaga črtanje vseh prejšnjih navedb (kriterij strokovne izobrazbe), kot kriterij za pojem »drugo ustrežno delo« pa šteje le delo na delovnem mestu, za katerega delavec izpolnjuje zdravstvene pogoje,

- lahko tedenska zaposlitev traja največ 56 ur, vendar se mora v obračunskem obdobju 6 mesecev izravnati z zakonom, kolektivno pogodbo in določenim fondom ur v tem obdobju,
- ureditev, po kateri moramo sedaj v primeru dela v izmeni, ki je krajša od 12 ur, nadaljevati delo do 12 ur, če (1.) je to voznja vlaka proti mestu nastopa dela, če (2.) to ne spremeni načrtovanega nastopa dela naslednje izmene in če (3.) je to mesečno največ 6 ur. Delodajalec predlaga podaljšanje še v primerih, ko je treba da se opravi nemoten potek ali dokončanje delovnega procesa, predlaga črtanje (2.) točke, v tretji pa število 6 nadomešča s številom 24,
- sedanji primanjkljaj ali presežek ur, ki se prenese v naslednji mesec v višini največ 12 ur (pri izvršilnih železniških delavcih), v prihodnje dvigne na 24 ur, izravnal pa naj bi se v naslednjih šestih mesecih,
- popolnoma odpravi obveznost, po kateri mora delodajalec mesečne in letne razporede delovnega časa sprejeti v soglasju s sindikati. Po tem predlogu se sindikatu odreka tudi pravica pravočasnega vročanja (20 dni) pred uveljavitvijo in pravica usklajevanja novih mesečnih razporedov,
- črta beseda »in pravico« v stavku, ki govori o tem, da ima delavec dolžnost in pravico biti navzoč na delu in opravljati delo v skladu z mesečnim razporedom delovnih ur do izpolnitve mesečnega števila ur,
- omeji odsotnost z dela z nadomestilom plače v primeru rojstva otroka (z 3 na 2 dni), ter ukine plačilo nadomestila ob vstopu otroka v prvi razred (1 dan) in za udeležbo na vojaških vajah (1 dan),
- omeji dolžina letnega dopusta, ki se delavcu dodeli po kriteriju delovnih razmer za nočno delo v izmeni (s 3 na 2 dni) in za nočno delo v neenakomerni izmeni (s 4 na 3 dni),
- črta besedilo, ki je v primerih, ko delodajalec delavcu ni omogočil izrabe letnega dopusta v trajanju najmanj 12 dni ali mu ni omogočil izrabiti dopusta do 30. junija naslednjega leta, zavezal delodajalca, da plača ustrezno nadomestilo oziroma odškodnino. Prav tako delodajalec predlaga ukinitve sedanje pravice delavcu, ki se mu kljub pravočasnem načrtovanju ni uspelo dogovoriti za izrabo dopusta ali mu ta ni bil odobren, da izrabi načrtovani dopust brez predhodne odobritve, če delodajalca o tem obvesti najmanj sedem dni pred izrabo.



Nadalje delodajalec **predlaga**, da:

- se nanovo določijo disciplinski ukrepi v primeru kršitev delovnih obveznosti. Predlagajo se: opomin in denarna kazen v višini največ 15 odstotkov za čas od enega do šestih mesecev, ki se lahko pogojno odloži za največ 12 mesecev,
- se pri sprejemu Pravilnika o zaščitnih in varstvenih sredstvih ne bi bilo treba ozirati na to, da bi delodajalec od sindikata moral dobiti soglasje za njegov sprejem,
- se odpravi obveza delodajalca, da delavcem, ki delajo v krajih, kjer ni razdeljevalnic hrane organizira prevoz tople hrane in da se odpravi v sedaj veljavni pogodbi besedilo, ki opredeljuje, da mora delodajalec delavcem na terenu, ko je temperatura pod - 5 in nad 25 stopinj C zagotoviti ustrezne napitke pri delu,
- ne bi bilo treba po opravljanem izobraževanju delavca, ki ga je bil delodajalec napotil na izobraževanje, razporediti na delovno mesto skladno z njegovo izobrazbo, temveč bi se vse urejalo s pogodbo o izobraževanju. Ob tem delodajalec predlaga znižanje dosedanjih pravic tistih, ki se izobražujejo s tem, da se jim tudi do polovico zmanjša število plačanih dni nadomestila za opravljanje izpitov na različnih stopnjah izobraževanja,
- se omeji število ur sindikatu za opravljanje sindikalnih dejavnosti (sedaj 1 ura na leto na zaposlenega v družbi) in da se določi število sindikalnih zaupnikov, ki uživajo po zakonu posebno varstvo, na vsakih 60 članov sindikata,
- se sindikatu ukine sedanja pravica dajati soglasje pri določitvi tarifnega razreda posameznega delovnega mesta glede na strokovno izobrazbo, prav tako se mu v tem predlogu onemogoča sodelovanje pri razvrstitvi delovnih mest v plačilne razrede po zahtevnosti del.
- briše člen, ki je delavcem, ki so opravljali dela na delovnem mestu, kjer so se združila posamezna dela z različnimi plačilnimi razredi, določal plačo po plačilnem razredu, ki je bilo izmed teh najvišje ovrednoteno,
- znižajo nekateri dodatki, tako da bi spremenjeni znašali; nočno delo - 30 odstotkov (sedaj 50), nadure - 30 odstotkov (sedaj 40), prekinitve nad 1 uro, enotno za vse primere - 15 odstotkov (sedaj do dve uri prekinitve 20 in nad dve uri 25 odstotkov), stalno pripravljeno na domu - 10 odstotkov (sedaj 15 ob delavnikih in 20 odstotkov ob sobotah, nedeljah in praznikih), dežurstvo (pripravljenost na delovnem mestu) - 20 odstotkov (sedaj ob delavnikih 70 in ob sobotah nedeljah in praznikih 80 odstotkov)

- bi se ukinili naslednji dodatki: za sobotno delo (25 odstotkov), za delo ob božiču in novem letu (100 odstotkov), za čas, prebit v obračalni enoti - po 106. členu KPDŽP - (20 ob delavnikih in 30 ob sobotah nedeljah in praznikih)
- bi se znižalo nadomestilo delavcu za nezmožnost dela zaradi bolezni s sedanjih 90 na 80 odstotkov,
- bi se znižala nadomestilo delavcu za čas zakonite stavke s sedanjih 90 na 70 odstotkov,
- bi se znižalo plačilo delavcu, ki usposablja pripravnika oziroma delavca za samostojno delo s sedanjih 10 na 5 odstotkov, v primeru usposabljanja delavcev v neposrednem železniškem prometu pa s 30 na 15 odstotkov na uro,
- črta priloga V - Posebni dodatki KPDŽP, ki vsebuje 15 dodatkov. Za nas so predvsem zanimivi: dodatek za povečano nevarnost opravljanja del strojevodje za premik, dodatek za povečano nevarnost opravljanja del kretnika zunaj kretniške postojanke, dodatek za vpoklic na intervencijo ...

To je povzetek najdelikatnejših predlogov, ki jih je za prihodnja pogajanja pripravila delodajalska stran. Če zraven prištejemo še vrsto predlogov sprememb, ki jih narekuje Zakon o delovnih razmerjih in jih tukaj nismo posebej navajali - lahko pa skrivajo tudi kakšno past - potem si lahko v grobem zamislite, kakšno delo čaka naše pogajalce.

Še pred prejemom njihovih predlogov sprememb KPDŽP pa so sindikati podpisniki kolektivne pogodbe nasprotni strani posredovali svoj predlog sprememb, ki skupno zajema 50 členov. V njem so v posameznih členih opredelili nekatere svoje predloge, predvsem pa je zanimiv in pomemben zadnji, 50. člen. Slednji pravi, da si sindikati pridružujejo pravico, da v pogajanjih pozneje vložijo tudi dodatne predloge sprememb in dopolnitev, ki v tem predlogu niso zajeti, in sicer na vse določbe pogodbe, ki jih je treba spremeniti, uskladiti oziroma je zanje mogoče najti podlago v Zakonu o delovnih razmerjih. Sindikalni predlog sprememb je tako mogoče razumeti kot predlog, ki naši strani omogoča enakovreden - partnerski in ne podrejen položaj na pragu novih pogajanj.

Vodja pogajalske skupine sindikatov bo ponovno Silvo Berdjas, vlada pa je že pred časom odločila, da bo vodja delodajalske pogajalske strani Blaž Miklavčič.

Vse, kar je v tem prispevku navedeno, so predlogi sprememb in jih je treba kot take tudi obravnavati. Do podpisa nove kolektivne pogodbe pa seveda velja sedanja KPDŽP, ki ji formalna veljavnost poteče 31. marca 2005.

Zdenko Lorber



**Na posvetu v Ljubljani gostili ugledne predstavnike angleških, danskih, nemških in avstrijskih železnic**

## V ISKANJU ODGOVOROV, KAKŠNE ŽELEZNICE SI ŽELIMO

Svet delavcev na SŽ je 16. in 17. septembra organiziral zanimiv dvodnevni posvet na temo razvoja evropskih železnic v času oziroma po opravljenih reorganizacijskih spremembah v posameznih državah. Na posvet so bili povabljeni ugledni gostje z angleških, danskih, nemških in avstrijskih železnic, povabilu pa se je odzval tudi dr. Leo Šešerko, ki je v svojem predavanju poudaril pomen železnic v luči celovite prometne politike, še posebno s poudarkom na ekoloških vprašanjih prometne politike.

Dvodnevni seminar sta pripravila in moderirala Drago Torej in dr. Peter Verlič, tehnični del izvedbe pa je bil na plečih Leona Didiča. Seminar je potekal tako, da smo najprej poslušali predstavitve organiziranosti in položaja železnic od posameznih predavateljev, sledile so medsebojne primerjave in vprašanja, naslednji dan pa smo sledili predavanju dr. Lea Šešerka in predstavitvi Slovenskih železnic njihovega direktorja Blaža Miklavčiča, nato so sledila vprašanja in sprejemanje sklepov in ugotovitev dvodnevnih razprav. Na po-

svetu smo dobili kar nekaj odgovorov na to, kakšne železnice si v prihodnje želimo, kakšna naj bo vloga nacionalnih železnic in katerih slabih izkušenj iz drugih držav se moramo izogibati.

V nadaljevanju vam predstavljamo izseke iz zanimivih predavanj, ki nam bodo dali predstavbo o organizaciji nekaterih železnic v evropskih državah. V tej številki sledijo izvlečki iz predavanja angleškega gosta, v prihodnji številki pa še izseki iz predavanj drugih gostov.

## VELIKA BRITANIJA, prof. John Whitelegg

**»72 odstotkov vprašanih si želi, da se železnice spet nacionalizirajo«**

Ugledni gost, ki je sicer predavatelj na univerzi v Liverpoolu, ob tem pa ima še kup drugih nalog (sodeluje kot pogajalec med železniškimi operaterji, je svetovalec v EU ...), je svoje predavanje začel z zanimivo prisposodbo, ko je dejal, da je imajo v VB železnico, ki ji lahko rečejo pošast. Rekel je: »Če bi bil to film, bi ga starši morali prepovedati gledati svojim otrokom!« S tem je hotel na dramatičen način ponazoriti, kakšen železniški sistem imajo v tej državi, in pri tem je bil popolnoma brez dlake na jeziku.

»Privatizirani sistem, kot ga poznamo danes, je nastal v času vladavine Margaret Thatcher. Sindikati, ki bi takrat morali stopiti na prste takšni privatizaciji, so zaspali oziroma so bili uspavani. Zbali so se za svoj položaj, ker je železna lady nekaj let pred tem popolnoma uničila rudarske sindikate, ki se še dandanes niso pobrali. Ob silnem upiranju bi se lahko tudi njim pripetila podobna usoda. Sicer pa je bil namen privatizacije tudi ta, da se uničijo sindikati.

Imamo 2000 podjetij za vzdrževanje infrastrukture, ki povprečno zaposlujejo 25 ljudi. Ti so v večini brez izkušenj in brez potrebnega znanja. Imamo 25 železniških operaterjev in tri podjetja, ki si lastijo ves železniški vozni park. Pri vzdrževanju infra-

strukture je znan sistem, ko dela izvajajo številni podizvajalci. Dogaja se, da na terenu dela podjetje, ki je po hierarhiji sedmi (pod)izvajalec po vrsti. Pri nas je recimo projekt obnove 500 kilometrov tirov, vreden začetnih tri, narasel na neverjetnih 16 milijard funtov. Od sredstev, namenjenih za vzdrževanje in obnovo, jih je le slabih



*John Whitelegg: »Državo stane sedaj železnica več kot jo je pred privatizacijo.«*

50 odstotkov namenjenih za fizično udejanitev projekta, ostalo poberejo pravni stroški in profit zasebnih podjetij. Velik problem – eden največjih – železnic je varnost. Imamo veliko nesreč. V eni je umrlo tudi 30 ljudi. Nesreče se dogajajo, ker se ne vlaga v obnovo železniške infrastrukture. V Hatfieldu je bila železniška nesreča zato, ker je podjetje opustilo vnaprej predvideno obnovo tirov – jeklo na tirih je razpadlo!

Železniški promet je nereden. Eden od desetih vlakov dnevno ne vozi. Dve največji družbi – Virgin cross country in Midland Mainland – imata 27 oziroma 41 odstotkov vlakov zamujenih. Železniški in avtobusni promet nista povezana. Železniške postaje se ne vzdržujejo in so prazne, ob tem prebivalstvo na podeželju ponekod nima ustreznega alternativnega prevoza. Če vlak zamuja ali če ga ne bo, ti tega nihče ne pove, ker na postaji ni zaposlenih. Ker so zmanjšali število vlakov, so vlaki polni. Zaradi manjših stroškov vlaki na vmesni postajah ne ustavijo in poberejo potnikov. Postaje celo zapirajo. Navedeno upravičujejo s tem, da bodo vlaki na končnih postajah točni. Tudi oblasti se s tem strinjajo, ker zagovarjajo točnost vlakov.





Podjetja celo svoje osebe nagovarjajo k temu, da lažje potnikom – po ozvočenju povedo, da se vlak ne bo ustavil na vmesni postaji. Imamo najdražje cene železniških storitev v EU. Sam potujem v službo 350 kilometrov, za kar plačam 186 funtov, to je približno 220 evrov. Če se pritožiš županu, poslancu, ministru, ti rečejo, da ne morejo nič ukreniti, ker gre za zasebna podjetja. Demokratičnega nadzora ni. Če je na primer preveč hrupa ali je podjetje na drug način onesnaževalec okolja, tega ni mogoče odpraviti, ker podjetja za to niso zainteresirana – razen če za to dobijo zahtevan dodaten denar. Na leto je na račun železniških družb en milijon pritožb, pa Angleži niso narod, ki rad piše pritožbe. Obstaja celo spletna stran, ki je namenjena le pritožbam čez železniške prevoznike. Politika tudi ne reče nič. O privatizaciji železnic se v javnosti ne govori, ker nas to spravlja v zadrego. Imamo tri močne poli-

tične stranke, ki vse (rade) sodelujejo s finančno močnimi in vplivnimi podjetji. Privatizacijo zagovarja večina. Trenutno privatiziramo šole in bolnišnice. Železnica ima kljub vsemu čedalje več strank. V potniškem prometu zato, ker si srednji sloj Londončanov ne more privoščiti stanovanja v glavnem mestu, dosegljiva so jim le tista na podeželju, v tovornem prometu pa predvsem zaradi večjih količin prepeljanega premoga.

Glavna žrtev privatizacije so bili zaposleni. Od leta 1984 do leta 1993 se je število delavcev zmanjšalo za 42 tisoč. O naši neuspeli privatizaciji je napisana celo knjiga z naslovom Zlomljeni tiri. Predvidevanja so, da bo ob taki politiki železnica na podeželju zamrla. Ves denar poberejo veliki projekti hitrih prog. Država sedaj z namenom zmanjšati stroške železnice nagovarja železniška podjetja, da prevzamejo prevoze z avtobusi, ker bi bile tako

subvencije manjše. Državo stane sedaj železnica več, kakor jo je pred privatizacijo. Pri nas pomeni pojem privatizacija, dajati več za železnico ali »dovoljenje« da zaračunate 2,5-krat več kot prej. Kljub temu da si kar 72 odstotkov Angležev želi, da se železnice zopet nacionalizirajo, to ne bo mogoče. Za to ni podpore niti pri političnih strankah. Mogoči so hibridni modeli določanja franšiz podjetjem, nekaj takega, kot poskušamo v Liverpoolu, ko smo prevoze zaupali lokalnim oblastem. Te ustanovljajo prevozna podjetja, ki ves dobiček vračajo nazaj v podjetje. Le tako bo mogoče priti do solidnega železniškega sistema.

Menim, da železniška podjetja ne bi smela biti profitna podjetja. Železnice morajo ostati integrirani sistemi. Potrebna je transparentna prometna politika, ki pa mora biti del okoljske, zdravstvene in ekološke politike države. Ob tem pa je treba imeti jasen model financiranja.»

## Prometna problematika

# POMAGALO JE OPOZARJATI

Redni bralci Budnika se verjetno še spominjate v prejšnji številki poudarjene problematike o slabi vidljivosti pritličnega premikalnega signala 5L, na postaji Škofja Loka.

Za osvežitev spomina naj vas na kratko spomnim, da je bila lokacija namestitve navedenega pritličnega premikalnega signala sila neposrečena, saj so ga na peronu čakajoči potniki zakrivali s svojimi telesi, zaradi česar je obstajala velika nevarnost prevozov, še zlasti v času zmanjšane vidljivosti, med prekinjeno službo pooblaščenega postajnega delavca ter med osebjem, ki na relaciji Jesenice-Ljubljana vozi potniške vlake bolj poredko.

Če obstaja za dobro predstavljeno problematiko na strani, od katere se pričakuje rešitev, dobra volja, potem očitno do rešitve ni dolga pot. Tako vam z zadovoljstvom sporočam, s pričujočimi fotografijami pa tudi dokazujem, da je zadeva zadovoljivo razrešena.

*Emil Lipovšek*

## Novo stanje



## Nogometni turnir SSSLO v Novi Gorici

# ZMAGOVALCI PODARILI DRESE DOMAČI EKIPI

Tradicionalni nogometni turnir našega sindikata je letos potekal v Novi Gorici. Zbralo se je vseh osem ekip naših območnih odborov, turnirja pa so se udeležili tudi predsedniki območnih odborov. Lokacija turnirja je bila posrečeno izbrana, saj smo se zbrali v šoli, ki ima vsečno urejen prostor za zunanjo telovadbo. Tam je bilo tudi asfaltno igrišče, na katerem so potekali nogometni boji med odbori.

Žreb je skupine postavil podobno kot lani. V prvi skupini so se pomerile ekipe Maribora, Nove Gorice, Divače in Celja, v drugi skupini pa ekipe Novega mesta, Ljubljane, Zidanega Mostu in Jesenic. V na-



daljnje boje so se iz teh skupin uvrstili Mariborčani, Novogoričani, Ljubljančani in Zidanmoščani. Glede na prejšnja leta so najbolj prepoznavno igro pokazali novogoričani, ki se jim je krepko poznala naj-novejša okrepitev. Pred kratkim se je v njihove sindikalne vrste vključil kolega, ki je tudi član malonogometnega prvotigaša.

Finalna tekma je bila tako ponovitev tekme iz skupinskega dela tekmovanja. V njej sta se pomerili ekipe Maribora in Nove Gorice. Potem ko je v predtekmovanju Maribor



*Predaja zmagovalnih dresov drugouvrščeni ekipi.*

gladko zmagal s 3: 0, je bila finalna tekma bolj izenačena. Kljub temu so na koncu z 1:0 zmagali Mariborčani ter si tako ponovno za eno leto prilastili prehodni pokal. Zmagovalci so ob koncu naredili lepo gesto, ko so darilo – drese za vso ekipo – podarili domači ekipi iz Nove Gorice.

Turnir so nam kolegi iz majhnega novo-

goriškega območnega odbora lepo pridrili. Po tej plati smo bili vsi zadovoljni. Če pa so bili z rezultati vsi zadovoljni, pa je seveda druga zgodba. Kolegi iz Divače so recimo razlog za slab letošnji rezultat »pripisali«  
temu, da na turnirju ni bilo mogoče dobiti vina. Kdo ve, mogoče ga bo treba nabaviti prihodnje leto, da bo rezultat boljši.

### Malo za šalo, malo za res

#### FOTOGRAFIJA

*Zakonski mož je moral na služenje vojaškega roka. Zjutraj pred odhodom ga je žena zaprosila, naj ji da vsaj eno svojo fotografijo – tako, da jo bo lahko nosila v denarnici. Pregledal je svojo omarico, družinski album, toda nikjer ni našel nič pametnega. Našel je le eno samo fotografijo, na kateri je bil v Adamovem kostimu. Odrezal jo je na pol in zgornji del fotografije poklonil ženi. Z veseljem jo je vzela. Nato se je šel posloviti še od matere, ki je prav tako želela kakšno njegovo fotografijo. Ker je sin vedel, da mati že slabo vidi, ji je poklonil spodnji del odrezane fotografije. Mati jo je pogledala in rekla:*

*»Natanko tak si kot tvoj oče! Neobrit, kravato imaš pa postrani!«*

# SINDIKALNA LISTA - SEPTEMBER 2003

1. Za mesec september 2003 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **71.171,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,9454**
3. Zajamčena plača znaša **52.177,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **250.918,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na junij 2003 znaša **101,1**
6. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:  
 indeks **106,58** (osnova za leto 2002)                                 indeks **130,91** (osnova za leto 2000)  
 indeks **116,94** (osnova za leto 2001)                                 indeks **144,83** (osnova za leto 1999)
7. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	125.459,00	17 %	
125.459,00	250.918,00	21.328,00 + 35 %	nad 125.459,00
250.918,00	376.377,00	65.238,70 + 37 %	nad 250.918,00
376.377,00	501.836,00	111.658,50 + 40 %	nad 376.377,00
501.836,00	752.754,00	161.842,10 + 45 %	nad 501.836,00
752.754,00		274.755,20 + 50 %	nad 752.754,00

8. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **27.601,00 SIT**
9. Povračilo za prehrano na uro **90,625 SIT**
10. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.511,00** od 8 do 12 ur **2.254,00** od 6 do 8 ur **1.570,00**  
**OPOMBA:** Višine dnevnic presegajo višine, določene z republiško uredbo, zato je potrebno razliko izkazati na VP-D4 Povračila stroškov nad uredbo. Razlika znaša:  
 pri dnevnic nad 12 ur **1.011,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **504,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **352,00 SIT**
11. Terenski dodatek če traja delo 4 do 8 ur dnevno **721,80 SIT**, več kot 8 ur dnevno **947,40 SIT**, delavcem na vožnji na uro **103,80 SIT**, vendar največ dnevno **947,40 SIT**.  
**OPOMBA:** Republiška uredba določa za terenski dodatek najvišji znesek **735 SIT** na dan, zato je potrebno razliko obračunanega terenskega dodatka nad **735 SIT** na dan izkazati na VP - D4 Povračila stroškov nad uredbo.
12. Inozemske dnevnice v USD/uro: Avstrija **2,43**; Italija **2,33**; Hrvaška **1,33**; Madžarsko **2,63**
13. Jubilejne nagrade: za 10 let **87.318,00 SIT**; za 20 let **124.740,00 SIT**; za 30 let **174.635,00 SIT**
14. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **752.754,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.  
 V kolikor so tri zadnje bruto plače delavca višje od **752.754,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **786.408,00 SIT** izkazati po 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 **752.754,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.  
 V primeru da ta višina presega **752.754,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
16. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarostna pomoč po 227. členu KPDŽP.
17. Enkratna solidarostna pomoč za september 2003 znaša **199.583,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo.  
 V primeru, da se solidarostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu, znaša solidarostna pomoč **598.750,00 SIT + 99.792,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.  
 Če skupni znesek izplačane solidarostne pomoči v tem primeru presega **748.437,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP - C8 Jubilejne nagrade, solidarostne pomoči in drugi prejemki.







Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevođij Slovenije.

Odgovorni urednik:  
Drago Torej

Glavni urednik:  
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:  
Nastja 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.

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

MNENJE

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

**Prihodnjič  
izide  
jubilejna  
50. številka  
Budnika**

## Malo za šalo, malo za res

### PASTIR

*Ob deželni cesti v okraju Spodnje Lašče pod Routami je pastir pasel ovce. Tovarniško nov Jeep Grand Cherokee pred njim divje zavre. Šofer, mladenič ki je bil oblečen v obleko Brioni, čevlje Cerrutti, kravato BHS (Bussiness High School) in nosil švicarsko uro Omega ter očala Ray Ban je skočil iz vozila in vprašal pastirja: Mi daš eno ovco, če uganem, koliko jih imaš v tropu?*

*Pastir pogleda mladeniča, nato pa na gomazeči trop pasočih se ovac in reče: Rajtam, da ! Mladenič vozilo parkira ob cesti, priključi notesnik ter brezžični modem, slikovno zajame (skenira) pašnik preko satelita in GPS-ja (Global Position System), odpre bazo podatkov in 60 tabel Excel, polnih algoritmov, nato pa natisne 150 strani dolgo poročilo na high-tec mini tiskalniku. Obrne se k pastirju in reče: Tukaj imaš natanko 1.586 ovac. Pastir odgovori: Recimo, da imaš prav. Vzemi ovco. Mladenič vzame eno izmed živali in jo da zadaj v vozilo. Ko se pripravi, da bi odpeljal, ga pastir pogleda in vpraša: No, ali mi vrneš uslugo, če uganem tvoj poklic? Mladenič odvrne: Seveda! Pastir hitro reče: Ti si svetovalec v slovenski vladi.*

*Natanko tako! Kako pa veš?, vpraša mladenič.*

*Zelo enostavno, odgovori pastir. Prvič: prišel si nepovabljen. Drugič: izračunal si mi nekaj, kar že tako vem.*

*Tretjič: o mojem delu ne veš ničesar in si zato močno želim, da mi vrneš mojega psa.*

### STOPNJE ALKOHOLIZIRANOSTI:

- 1. PRIJETEN** – Razigranost, veselje, godbenost. Po glavi ti rojijo majhne, prijetne neumnosti in vragolije.
- 2. NASEKAN** – Nadaljevanje 1. stopnje, velika nagnjenost k mesenim užitkom. Motorika b.p.
- 3. ČUSTVEN** – Močno izražena čustva. Poudarjena želja po ljubezni – posebno še, če nisi doma.
- 4. ZADET** – Tako imenovana projektna stopnja: kolektivno kovanje načrtov v stilu: »ni problema«! Vse je mogoče; resnico prinese že naslednji dan.
- 5. OCURJEN** – »pravljničarska« stopnja: tvoji pomembni in slavni doživljaji. Sebi se zdiš zelo dober, celo boljši.
- 6. ULIT** – Vmesna stopnja. V prometu si najhitrejši, v družbi pa fizično obdeluješ luštne sosedice; napad iz bližine, dolgi in pomenljivi dotiki.
- 7. NADELAN** – Poglobljena razprava, po navadi politična. Rešuješ svet in domovino. Moder si in pronicljiv. Doktorat z levo roko, češ: »oni mene že ne bodo jebal«! Dvojna slika.
- 8. NABASAN** – Ta stopnja ima več variant:
  - petje veselih domačih
  - pripovedovanje vicev
  - razbijanje inventarja,
  - auf-biks-čreva na plot.
- 9. PRIBIT** – Želja po seksu umira. Motorika je že načeta. Možno je petje slovenskih narodnih, pa tudi hudobne pripombe svojim bližjim, pri oženjenih se pojavi t.i. »Trobčev sindrom«. V zraku lebdijo samo žalostni spomini. Lahko se pojavijo tudi solze. Pogled je mnogokratnik realnosti.
- 10. DOZA** – Ravnotežje je zelo prizadeto. Izgovorjava je deloma neartikulirana: tipična je menjava sičnikov in šumnikov ter racionalno skrajševanje besed kot, na primer: »A t&rsquo; mene &lsquo;zumeš brjatu?« Spominska enota crkne (film se strga). Često prihaja do kolcanja in bruhanja.
- 11. KANGLA** – Končni stadij. Motorika je enaka ničli. Oseba ne miga več, zato tudi težav z ravnotežjem ni. Vsi ventili puščajo. Običajno je nujen odvoz trupla na servis in pranje prebavil.
- 12. TIGER** – Nastopi naslednji dan. Je zelo neprijetna stopnja. Če ga ne zaliješ pravočasno, crkne sam ob 18:00 po srednjeevropskem času.

