



Budnik



ISSN 1408-7405

58

december/2005

GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE



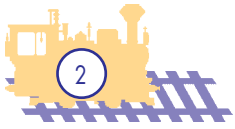
SREČNO 2006

IZ TE ŠTEVILKE



REFORME
DA ALI NE

KAJ SE ZGODI, ČE
STROJEVODJA IZGUBI
ZDRAVSTVENO SKUPINO



ZVEZDE STALNICE

Leto 2005 se hitro bliža svojemu koncu in z veliko mero upov, pričakovanj in želja bomo vstopili v novo leto 2006. Še pred tem pa si bo vsak izmed nas skušal priklicati v spomin tiste dogodke in dosežke, po katerih si bomo iztekajoče se leto posebej zapomnili. Srčno upam, da je med vami veliko takih, ki boste leto 2005 ohranili v lepem spominu.

Sindikat strojevodij Slovenije je letos zaokrožil sedemnajst let svojega delovanja. Če ga primerjam s prejšnjimi leti, lahko rečem, da so se nam dogajale podobne zgodbe kot minula leta. Počasnost reševanja sprotih težav v sistemu in nekonsistentna sindi-

kalna drža, ki sta jo uprizarjala dva izmed osmih sindikatov v podjetju, so postale zvezde stalnice, ki nas redno spremljajo. Mogoče je še največja razlika ta, da smo leto začeli v afektu zgodbe o uspehu, ki jo je režiral nekdanji direktor. Posledica njegovega dobička je danes stanje, ko ne vemo, s čim in s kom bomo opravljali našo glavno dejavnost, to je vleko vlakov. In kot da to ni bilo dovolj, je s svojo (ne)dejavnostjo lonček dodala še Agencija za železniški promet. In posledica. Številne počasne vožnje, zastarela infrastruktura in zamujeni vlaki.

Zbir dosežkov dela našega sindikata, ki ga lahko razberete v nasled-

njem prispevku, nam postreže z ugotovitvijo, da smo tudi letos znali in zmogli enotno nastopiti, tako proti problemu, ki bi jih lahko šteli med »zvezde stalnice« našega delovanja, kot proti vsem poskusom kratenja ekonomskih in socialnih pravic našega članstva.

Da je tako, se imam ob koncu prvega leta svojega predsedovanja našemu sindikatu zahvaliti vsemu članstvu, še posebej pa članom glavnega odbora, ki so svoje delo odlično opravili. Zaradi tega pričakujem novo leto 2006 z optimizmom in potrebno samozavestjo. Verjamem, da podobno razmišljate tudi vi.

Zlatko Ratej

Po čem si bomo zapomnili letošnje leto

SINDIKAT STROJEVODIJ SLOVENIJE JE LETA 2005:

- uspel s sprejemom Pravilnika o odgovornosti delavcev za kršitev pogodbenih in drugih obveznostih iz delovnega razmerja. S sprejemom tega pravilnika smo vzpostavili red na do tedaj neurejenem področju disciplinskih obravnav, vzpostavili možnost, da se delavec sam odloči o možnosti skrajšanega postopka, in posledično temu storili pomemben korak k varovanju pravic naših članov v navedenih postopkih;
- dejavno pripomogel, da nam je kljub znani finančni situaciji na HSŽ uspelo v pogajanjih za spremembo TP KPDŽP uskladitvena zneska, prejeta na podlagi dogovora o politiki plač iz leta 2004 v višini 8901 tolarjev in iz avgusta 2005 v višini 8543 tolarjev, prenesti v osnovno bruto plačo delavca. Navedeno ima pozitiven učinek na izračun prejetih dodatkov, ki so se zaradi tega povečali za nekaj



deset odstotkov. Ob tem se je regres za letni dopust odmeril v višini 70 odstotkov povprečne plače bruto delavca v RS, kar je primerjaje z letom 2004 regres povečalo za 30 odstotkov oziroma za okrog 40 tisoč tolarjev. Prav tako se je ob spremembi TP povečalo povračilo stroškov za prehrano delavca, ki zdaj znaša 1020 na dan, oziroma 127,50 tolarja na uro. Glede na prejšnjo ureditev to pomeni približno trideset odstotkov več, oziroma 7100 tolarjev več na mesec. Po teh pogajanjih za TP pripada delavcem, ki delajo na terenu, dodatno povračilo za prehrano v višini 23 tolarjev za vsako uro dela na terenu. Ob vsem navedenem se je pri majski plači opravil poračun sprememb tarifne priloge za mesec april;

- bistveno pripomogel, da je komisija za razlago kolektivne pogodbe sprejela odločitev, da se bo dodana doba v prihodnje upoštevala pri izračunu napredovanja, odmeri dopusta, dodatku za stalnost, minulem delu in jubilejni nagradi. Na podlagi te odločitve je bil opravljen poračun vsem, ki bi jim prej upoštevana dodana doba povzročila drugačen izračun napredovanja, dodatkov za stalnost, minulo delo in jubilejnih nagrad. Poracun je bil opravljen za obdobje od 1. januarja 2001;
- bistveno prispeval, da je bilo v ustrežni vsebini končno sprejeto Navodilo za določanje in izvajanje izmen osebja vlečnih vozil (200.06). S tem navodilom smo dokončno sprejeli nekatere rešitve in razrešili nesoglasja okrog različnega razumevanja; pojma neprekinjene voznje, počitka, od-

mora ter časov spenjanja, razpenjanja in menjave kabin motornih garnitur;

- dejavno sodeloval pri spremembah nam ključnega navodila – Navodila za opravljanje vlečne dejavnosti. V njem smo razrešili delikatno vprašanje okrog ogledov neznanih vlečnih odsekov za strojevodje, zagotovili zamenjavo osebja v primeru povoženja oseb ali trčenja vlakov, ter razrešili vprašanje ravnanja v primerih okvar budnika ali ASN;
- bistveno pripomogel, da se je problematika ravnanj z UKV napravami enkrat za vselej uredila. V zvezi s tem je prišlo do nagle spremembe Signalnega pravilnika, ki je bila objavljena v Uradnem listu RS in do sprejema Navodila o uporabi UKV naprav. Dolgoletna želja strojevodij za premik, da UKV postane sredstvo za dajanje signalnih znakov, je zdaj uresničena. Hkrati pa je navedeno bistveno povečalo varnost premika na postajah;
- dal pomemben prispevek k oblikovanju in uresničevanju resolucij o enovitosti Slovenskih železnic in vrnitvi statusa upravljavca železniške infrastrukture na SŽ. Navedeno se kaže v prvih obrisih predloga sprememb Zakona o železniškem prometu, ki bo po predvidevanjih vzpostavil stanje, kot si ga zaposleni – ki smo to množično potrdili s podpisi – želimo;
- sprejel potrebne dogovore in zaveze, da osebje pridobi ustrezna zaščitna sredstva. V zvezi s tem bo imelo osebje na razpolago ustrežnejše čevlje kakor doslej. V nabavi so bunde, ki bodo narejene brez neprimernih od-

sevnihih oznak, in dogovorjena je dostava dežne vetrovke, ki bo zamenjala neustrezni dežni plašč. Ob vsem tem pa smo s sprejemom posebne okrožnice pojasnili nekatera vprašanja o nošenju nekaterih zaščitnih sredstev (varnostni telovnik);

- na področju prometne problematike uspel razrešiti večino dilem pri spenjanju in razpenjanju vlečnih vozil (sprejem okrožnice, ki je nadomestila sporno 4/97), uspel urediti problematiko zamenjav osebja na postaji Ljubljana severna, se zavzel za odpravo knjige o psihofizični sposobnosti;
- uspel s pobudo, da se kar največ strojevodij II in pomočnikov strojevodij vključi v strojevodsko šolo, dosegel izplačilo nekaterih neizplačanih nagrad za preprečitev materialne škode ali nesreče v železniškem prometu, zagotovil pitno vodo na vseh pomembnih točkah, kjer se zbira osebje vlečnih vozil ...
- uspel preko uspešnega delovanja v območnih odborih zagotavljati članstvu ustrezno obveščanje, zastopanje v disciplinskih obravnava in vzpostavitve takšnih turnusov, ki zadovoljujejo večino naših članov. Ob tem pa je bila članstvu na različne načine v območnih odborih zagotovljena možnost druženja, izletov, srečanj, piknikov, ipd.

In vse navedeno se je zgodilo v volilnem letu, ko smo v SSSLO dobili novega predsednika, nove podpredsednike, in ko smo bili priče zamenjavi velikega števila članov skupščine in predsednikov območnih odborov.

SILVO BERDAJS IZVOLJEN ZA PREDSEDNIKA, LEON DIDIČ PA ZA SEKRETARJA SZS ALTERNATIVA

Na Kongresu Slovenske zveze sindikatov Alternativa, ki je potekal 25. oktobra 2005 v Ljubljani, so delegati na tajnih volitvah z veliko večino izvolili Silvo Berdajsa za predsednika te sindikalne centrale. Silvo Berdajs deluje kot sekretar Sindikata strojevodij Slovenije in je predsednik sveta delavcev Slovenskih železnic. Zaradi dolgoletnih izkušenj v vlogi sindikalnega in delavskega predstavnika velja za odličnega poznavalca sindikalnega dogajanja v Sloveniji.

V svojem nastopu je Silvo Berdajs poudaril, da mora v prihodnje postati SZS Alternativa dejavnejša pri kreiranju sindikalne politike v državi. Zavzemal se bo za vzpostavitev ravnotežja v delovanju sindikalnih central znotraj Ekonomsko social-

nega sveta, kar bo mogoče le tako, da bodo v ESS formalno včlanjene vse sindikalne centrale, ki delujejo na državni ravni. K ustvarjanju ravnotežja v delovanju sindikalnih central bo veliko prispevala tudi delitev sindikalnega premoženja, ki se vse od osamosvojitve še ni zgodila.

Na zakonodajnem področju Silvo Berdajs izpostavlja problematiko sprejemanja novega zakona o kolektivnih pogodbah, ki po njegovem ne more zaobiti vloge in pomena dosedanjih kolektivnih pogodb dejavnosti, poudarek v delovanju bo dan tudi sprejemanju zakonskih in podzakonskih predpisov s področja azbestne problematike in sprejemanju železniške zakonodaje.

Ob tem so delegati kongresa ob nekaterih pomislekih izrazili pozitiven odnos do



predloga konceptov ekonomskih in socialnih reform za povečanje konkurenčnosti slovenskega gospodarstva, ki jih je pripravil odbor za reforme, in obravnavali možnosti sklenitve nove Splošne kolektivne pogodbe za gospodarsko dejavnost.

NA SKUPNEM SREČANJU GLAVNEGA ODBORA IN PRVOBORCEV SINDIKATA OBUDILI SPOMINE NA PREHOJENO POT

Predsednik SSSLO Zlatko Ratej je pripravil skupno prednovoletno srečanje dejavnih članov, ki delujejo v glavnem odboru sindikata in naših prvoborcev, ki so krojili usodo prve stavke in ustanovitve našega sindikata v letu 1989. Predsednik je v daljšem uvodnem nagovoru obudil spomin na najpomembnejše dogodke v naši zgodovini. Pri tem je poleg prej omenjenih ključnih dogodkov iz naših začetkov izpostavil markantnejše dogodke, kot so bili: sklenitev prve kolektivne pogodbe, stavko iz leta 1997 in naše dejavnosti za ohranitev enovitosti podjetja in enotnosti vleke, kar se je posebej manifestiralo v izvedbi referendumu. Poudaril je tudi dejavnosti, ki zaznamujejo delo tekočega leta, ko je z novo

ekipo, kot šele tretji predsednik v zgodovini SSSLO, prevzel vodenje našega sindikata. Svoj nastop je sklenil z ugotovitvijo, da sindikat strojevodij ne glede na novo vodstvo še zmeraj sledi temeljni ideji svojega delovanja, za katero so se zavzemali naši prvoborci, in pri tem dejal, da brez spoštovanja naše zgodovine nismo vredni tega, da krojimo prihodnost našega sindikata.

Da ima naš sindikat zgodovino, na katero je lahko ponosen, in da deluje v dobrobit svojih članov, so v razpravi poudarili Jože Kernel, Jože Ošlaj in Boro Kovačević. Poseben aplavz pa je doživel naš prvi predsednik Slavko Kmetič, ki je spomnil na nekaj zanimivih trenutkov iz naše zgodovine, podal nekaj koristnih napotkov za



Zbrane je nagovoril tudi prvi predsednik SSSLO Slavko Kmetič

delo vnaprej ter pohvalil delo vodstva sindikata, kar se po njegovem kaže tudi v naši dejavni vlogi v sindikalni centrali SZS Alternativa.

POVABILO ZA OBLIKOVANJE VSEBIN CELOSTNE GRAFIČNE PODOBE SSSLO

Na zadnji seji GO SSSLO smo obravnavali prispelle predloge za nov znak SSSLO. Čeprav se je prvotna oblika znaka večkrat »pilila«, se člani odbora niso poistovetili s tem, kar je bilo predstavljeno. Po raz-

pravi smo sklenili, da nadaljujemo s postopkom zbiranja predlogov. Zaradi tega vabimo vse, ki imate znanje in interes, da do sredine januarja prispevate vaše predloge glede barvne in grafične podobe novega

znaka SSSLO. Predlog, ki bo sprejet kot najustrežnejši, bo posebej nagradjen. Vabljeni k sodelovanju.

BORO KOVAČEVIČ NA PRAGU UPOKOJITVE

Petnajstega decembra je svojo delovno kariero na Slovenskih železnicah sklenil naš kolega, soustanovitelj našega sindikata, divaški prvoborec, nekdanji podpredsednik SSSLO, predsednik OO Divača, ustanovitelj Budnika, ter nazadnje poklicni član sveta delavcev, Boro Kovačevič. Borovo delo v sindikatu je vseskozi zaznamoval njegov umirjeni, razsodni in argumentirani pogled na razreševanje težav, in zato je bilo njegovo mnenje posebej cenjeno. Okrog sebe je že daljnega leta 1988 zbral somišljenike in strnil vrste primorskih kolegov, da smo v prelomnem času prve stavke in ustanovitve sindikata uspeli in zaživel kot moderen sindikat. V času predsedovanja Slavka Kmetiča je bil izvoljen na mesto podpredsednika in se pozneje v različnih vlogah dejavno vključeval v sindikalno delo. Zagovarjal je stališče, da se moč sindikata lahko odraža edino v enotnosti njegovega delovanja in temu je bil podrejen način njegovega delovanja v glavnem odboru.



Predsednik SSSLO Zlatko Ratej izroča spominsko darilo Boru Kovačeviču.

Na zadnji, razširjeni seji glavnega odbora, se mu je predsednik SSSLO Zlatko

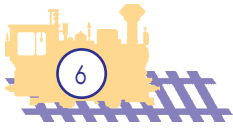
Ratej za vso njegovo delo in pomoč iskreno zahvalil in mu podelil spominsko darilo.

*Veselo, zdravo in uspešno
ter zadovoljstva polno leto 2006*

Sekretar:
Silvo Berdojs

Podpredsednika:
Sergij Birsa
Marko Janežič

Predsednik:
Zlatko Ratej



Navodilo za določanje in izvajanje izmen – 200.06 še naprej buri duhove

POMEMBNE SPREMEMBE V NOVEM NAVODILU

Navodilo za določanje in izvajanje izmen osebja vlečnih vozil (200.06), ki je začelo veljati v začetku septembra, doživlja prvo spremembo. Drugačno, jasnejšo formulacijo doživljajo določbe (tč. 3.3.), ki opredeljujejo pojem neprekinjene vožnje. Po novem se bo v neprekinjeno vožnjo vlečnega vozila štel čas vožnje in čas postajnega in vlakovnega premika, vključno s postanki, ki bodo krajši od 10 minut. V neprekinjeno vožnjo se torej po novem ne bo štel čas opravljanja zavornega preiz-

kusa in ne čas postankov zaradi prometnih, tehničnih ali tehnoloških razlogov. V fazi pogovorov o spremembah nekaterih določb, ki da so premalo življenjske, smo bili izpostavljeni težnjam, da bi v omenjenem navodilu skrajšali čas prekinitve, ki znaša po neprekinjeni štiriurni vožnji 30 minut. Navedena sprememba se seveda ne bo zgodila, je pa pojem počitka v izmeni zdaj jasneje opredeljen. Kot že rečeno, je treba delavcu po štirih urah neprekinjene vožnje zagotoviti najmanj 30 minut prekinitve. Pri

tem pa se časi posameznih voženj seštevajo v neprekinjeno vožnjo, vse dokler ni izpolnjen pogoj 30-minutne prekinitve vožnje. Če bo trajala prekinitve več kakor 10, a manj kakor 30 minut, se ta čas ne bo štel v čas neprekinjene vožnje, niti v čas počitka.

Spremembe bodo začele veljati, ko bodo objavljene v Uradnih objavah Slovenskih železnic. Ker se zelo dotikajo načina izvajanja izmen osebja vlečnih vozil, si jih kaže podrobno pregledati.

UGODNO DO ODŠKODNIN S SPECIALIZIRANIM PODJETJEM

Kot zaposleni v prometni dejavnosti smo še veliko bolj kakor druge kategorije delavcev izpostavljeni najrazličnejšim poškodbam pri delu. To se je pokazalo v minulih letih, ko smo posredovali pri številnih odškodninskih zahtevkih našega članstva.

Z namenom, da se vsem našim oškodovancem v prihodnje ponudi kar najboljša strokovna pomoč pri uveljavljanju odškodnin, smo z uveljavljeno odškodninsko družbo **Poravnava, d.o.o.**, sklenili ugodno pogodbo. Po tej pogodbi boste lahko na podlagi članke izkaznice tako zase kot za vaše družinske člane uveljavili cenejše zastopanje in uveljavljanje vaših odškodninskih zahtevkov. Po tej pogodbi vam bo omenjena družba omogočila zastopanje in posredovanje pri izplačilu odškodnin, pogajanje z zavarovalnico ter pravno svetovanje od trenutka nezgode do izplačila

odškodnine. Delež provizije se bo po sklenjeni poravnavi odbil od poravnalnega

zneska, tako da ves čas postopka ne nosite nobenih stroškov.

Pravne pisarne družbe **Poravnava, d.o.o.**, kjer lahko dobite tovrstno pravno pomoč, so:

• LJUBLJANA	Zaloška cesta 69,
• MARIBOR	Sokolska ulica 46
• CELJE	Ljubljanska ulica 20
• KOPER	Vojkovo nabrežje 32
• KRANJ	Maistrov trg 11
• TREBNJE	Baragov trg 1
• PTUJ	Vodnikova ulica 2
• MURSKA SOBOTA	Staneta Rozmana 16
• SLOVENJ GRADEC	Rankova 4
• NOVA GORICA	Ulica Gradnikove brigade 6
• POSTOJNA	Novi trg 6
• KRŠKO	C, K, Ž, 135 c
• VELENJE	Efenkova 61
• KOČEVJE	TZO 64
• ČRNOMELJ	Na utrdbah 20

Beseda podpredsednikov

O PROBLEMATIKI OSEBNIH VAROVALNIH SREDSTEV

Po dolgotrajnih pogajanjih s službo za varnost in zdravje pri delu ter s službo za nabavo smo se uskladili glede štirih pomembnih zadev. Te so:

1. Sprejem obvestila o nošenju osebne varovalne opreme (dobro vidna oblačila,

kot so varnostni telovnik, bunda, itd.), ki velja za vse organizacijske enote, glasi pa se tako: »Skladno z oceno tveganja na delovnih mestih, je potrebno zaradi nevarnosti povoženja pri opravljanju del, pri katerih je ogrožena varnost delavcev za-

radi vožnje železniških vozil, uporabljati dobro vidna oblačila po standardu SIST EN 471 (npr. varnostni telovnik ...), in sicer v primerih, ko je pozornost delavca osredotočena na delo, tako da ne more v celoti opazovati vožnje železniških vozil. Obvez-



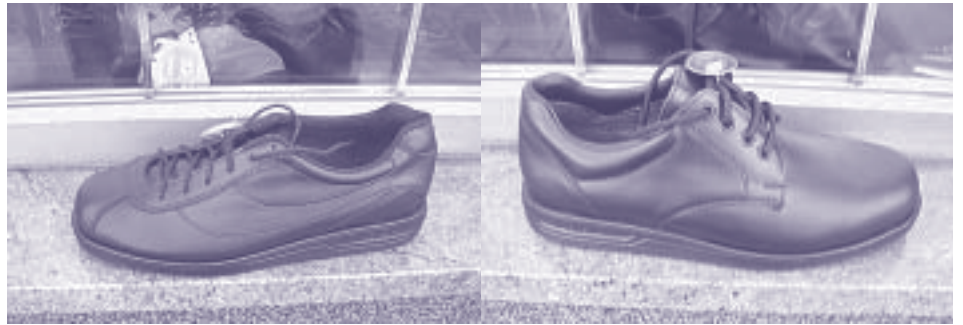
nost nošenja navedene osebne varovalne opreme pri hoji po železniškem območju ni predpisana in posledično sankcionirana.»

Ta dva odstavka sta za člane našega sindikata najpomembnejša.

2. Probleme glede dobave bund, zaradi na javnem razpisu izbranega novega dobavitelja, pa smo rešili na naslednji način:

- naročila, ki so že bila poslana v nabavno službo »pod urgenco« (to je 47 bund), bodo dobavljena najpozneje do konca 2005 (30 jih bo modrozelenih, druge pa bodo temnomodre).
- druga naročila (okrog 180 bund) pa bodo izdelana po enakem modelu v modrozeleni barvi in bodo dobavljena januarja 2006.

3. Z nabavno službo in izdelovalcem čevljev smo se po opravljenem preizkusu dogovorili za modifikacijo obeh čevljev, in



Ob naročilu čevljev se odločite za model »Boško« (levo) ali model »Tone« (desno)

sicer: oba bosta malce širša in višja. Pri modelu »Boško« pa se dodajo še obrobe v luknjice za vezalke ter podaljšajo vezalke. Dogovorjeno je tudi, da bodo imeli delavci možnost izbire enega ali drugega modela čevlja.

4. Dogovorili smo se, da namesto sedanjega dežnega plašča, ki je neprimerem

(potenje, oprijemanje, dolžina ...) začnejo dobavo dežnih vetrovk, ki bodo temnomodre.

Dobavljati naj bi se začele marca 2006.

Sergij Birsa

PROMETNO TEHNIČNA KOMISIJA KONČUJE USPEŠNO LETO 2005

Letos so bile na področju PTK odpravljene nekatere zelo pomembne nepravilnosti, ki so nas spremljale že vrsto let.

V tem letu smo sprejeli UKV napravo kot signalno sredstvo. Doživeli smo prekluc zelo sporne okrožnice 4/97 ter s tem razjasnili postopke spenjanja v izjemnih primerih. Sprejeli smo Navodilo za opravljanje vlečne dejavnosti 200.01 ter Navodilo za do-

ločanje izmen osebja vlečnih vozil 200.06, v katera pa bo treba v prihodnosti vnesti še tako imenovane »življenjske« popravke.

Žal pa nismo dosegli načrta vgrajenih klimatskih naprav. Vzrok je bil v pomanjkanju materiala. Tudi na področju odstranjevanja azbesta ni šlo vse po načrtu. Našel se je izgovor, češ da časovno ta načrt ni bil izvedljiv.

Tudi v novem letu nas čaka še veliko odprtih vprašanj. Zato apeliram na vse predstavnike iz OO ter druge člane, da se čim bolj angažirajo, tako da bomo lahko skupaj bolj učinkovito reševali nastale probleme.

V prihajajočem letu pa želim vsem sodelavcem veliko zdravja, delovnih uspehov ter medsebojnega razumevanja.

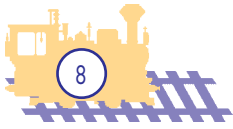
Marko Janežič

KDAJ NOVI PROSTORI V DOBOVI?



Potem, ko so nedavno predali svojemu namenu novo postajno poslopje na postaji Dobova (slika levo) se osebje vlečnih vozil skupaj z nadzornikom še zmeraj nahaja v neprimernih prostorih kontejnerja na drugem delu postaje (slika desno). Čeprav je bila dana obljuba, da bo osebje dobilo nove prostore že v mesecu oktobru, se do sedaj to še ni zgodilo. A bo treba še dolgo čakati, da bodo obljube »meso« postale?





Bruselj, Köln, Budimpešta, Portorož

PESTRA MEDNARODNA DEJAVNOST NAŠEGA SINDIKATA

V minulem obdobju od oktobra do konca leta je bilo pestro na področju mednarodnih dejavnosti našega sindikata. V tem obdobju smo se udeležili sestanka železniške sekcije ETF in konference o kolektivnem dogovarjanju v Bruslju, mednarodne konference vlakovnega osebja v Kölnu, mednarodne konference na temo pogajanj v železniškem sektorju v Portorožu in kongresa svobodnega sindikata železniških delavcev v Budimpešti.

Na sestanku železniške sekcije je bil obravnavan tretji železniški paket ter liberalizacija potniškega prometa. Ta pomeni velik problem, saj se predvideva, da bi bilo od leta 2008 naprej opravljanje vsega potniškega

železniškega prometa vezano na javne razpise. Izjeme bi bile le v pokrajinah in regijah, ki imajo lastna podjetja, ki izvajajo promet. Na sestanku smo se dogovorili, da se od EU komisarja in prometnih ministrov v državah poiščejo odgovori in njihova stališča do 3. železniškega paketa, ki naj bodo znana do ministrske konference v Bruslju. Dogovorili smo se za organizacijo demonstracij v Bruslju in da sindikati v vseh 25 državah članicah organiziramo sestanke z ministri, kjer jim bomo predstavili stališča ETF in nevarnosti, zaradi katerih naj se liberalizacija potniškega prometa ustavi, vse dokler se ne uveljavijo rešitve iz prvega in

drugega železniškega paketa predvidenih sprememb.

Na konferenci o kolektivnem dogovarjanju in pogajanjih je bila predstavljena vseevropska anketa na temo kolektivnih pogodb. Nabor vprašanj v anketi je bil posebej obširen, rezultati pa so pokazali precejšnje razlike med najboljšimi in najslabšimi. Za konferenco vlakovnega osebja v Kolnu pa je bilo značilno, da je bila pozitivno sprejeta direktiva o licenciranju strojevodij ter hkrati izražena želja, da se za vso vlakovno osebje v čezmejnem prometu uredijo enake delovne razmere in enaki pogoji za pridobivanje licenc.

Drago Torej

Okvir gospodarskih in socialnih reform za blaginjo Slovenije je pred nami

REFORME DA ALI NE?

Okvir gospodarskih in socialnih reform za blaginjo Slovenije, ki ga je nedavno sprejela vlada RS, tačas zelo polarizira slovensko javno mnenje. Zelo malo je ravnodušnežev, ki se do tega dokumenta ne bi tako ali drugače opredelili. Ker se v svoji vsebini dotika praktično vseh por delovanja

in funkcioniranja države, se hočeš nočeš v njegovi vsebini najdemo vsi. Žal pa se, tako kot je to običajno za takšne razprave, mnenje večine oblikuje na podlagi nasprotujočih si izjav v medijih, kjer svoj prostor pribralstvu ali poslušalstvu vedno najdejo tiste izjave posameznih mnenjskih voditeljev, ki

povečujejo strahove, dvome ali pretendirajo na političnost posameznih dogodkov. Zelo podobna slika se dogaja tokrat. Zelo malo je takih, ki bi si dejansko ustvarjali sodbo na podlagi prebrane vsebine, ki je zapisana v omenjenem predlogu.

Ali reforme sploh potrebujemo?

Izhodiščno vprašanje, na katerega si moramo na začetku odgovoriti, je, ali so reforme potrebne. Ali notranji ustroj delovanja države zagotavlja ustrezno podlago za ustanavljanje in uspešno delovanje podjetniškega sektorja, ki bo zagotavljal, da obdržimo delovna mesta, ki jih še imamo, da se bodo ustvarjala nova in da bo podjetniški sektor, skupaj z visokim deležem zaposlenih sposoben uspešno financirati potrebe države, kot so: infrastruktura, šolstvo, zdravstvo, sociala, obramba ... Globalizacija sicer ustvarja možnosti, toda narekuje velik tempo, katerega bodo sposobni slediti le najsposobnejši in najbolje organizirani. Da se podjetniki odločajo za selitev proizvodnje, oziroma v našo državo



ne investirajo, ni nič novega. Podatek, da bo Kitajska v nekaj letih po deležu sredstev za raziskave dohitela Evropo in da na primer indijske univerze vsako leto proizvedejo četrto milijona inženirjev, pa nas mora streziniti vsaj do te mere zavedanja, da tretji svet ne bo samo ponudnik cenene delovne sile. Čedalje več jih ugotavlja, da naša država tem izzivom že danes ni kos, in temu mnenju se pridružujejo tako levi kot desni, pozicija in opozicija, sindikati in podjetniki. Vendar ostaja med nami razkorak glede ocene, ali so reforme potrebne ali pa ugotovljena stanja in vprašanja niso zadosten razlog, da nekaj ukrenemo. S tem temeljnim vprašanjem, ki mu je v javni razpravi šele pozneje sledila vsebina, se je žal zelo negativno začela medijska obravnava predlaganih reform.

V naši sindikalni centrali SZS Alternativa smo na podlagi vseh dognanj in izkušenj že na samem začetku ocenili, da so reforme potrebne. Zato je odnos do njih pozitiven, saj pomenijo orodje in način, da se gospodarska stagnacija Slovenije konča. Seveda je treba hkrati dejati, da pa se z vsemi ukrepi, ki jih reforma predvideva, ne strinjamo (o tem več v nadaljevanju). Toda zaradi petih ukrepov, ki so sporni, ne bomo zavirali uresničitve preostali 64, ki niso slabi in lahko pomenijo napredek za državo.

Ali poznamo njihovo vsebino?

Okvir gospodarskih in socialnih reform za blaginjo Slovenije je obsežen dokument, ki je bil pripravljen v odboru za reforme, pozneje pa ga je po medkoalicijskem usklajevanju potrdila vlada. V dokumentu, ki obsega več kakor 120 strani, so v začetku podana nekatera temeljna načela reforme, ugotovitve stanja ter predstavljeni cilji, ki jih ima namen reforma doseči. S svojo vsebino se besedilo reforme dotika področij davčnega sistema, ukrepov za povečanje konkurenčnosti, prestrukturiranje javnih financ, privatizacije, porabe sredstev EU, ukrepov za cenejšo državo, izobraževanja, zdravstva, sociale, trga dela ... Omenjena vsebina je zaobjeta v 68 ukrepih. Za nas mogoče velja kot posebej pozitivno oceniti odpravo davka na plačno listo, ki bo pomemben prispevek h konkurenčnosti naših podjetij. Vsebino omenjenega dokumenta si lahko ogledate na vladnih spletnih straneh.

Ukrep, ki najbolj polarizira slovensko javnost, se dotika uvedbe enotne davčne stopnje (EDS). Ta bi bila enotna tako v delu, ki opredeljuje sedanjo dvostopenjsko določitev DDV, kot tudi v delu enotne določitve dohodnine, ki se odmeri od naših plač. Bistveno vprašanje, ki se v zvezi s tem zastavlja, je, kako zagotoviti socialno vzdržnost ob prehodu na nov davčni sistem. Vlada je že v okviru reform opredelila nekatere rešitve v zvezi s tem. Je pa res, da se o teh na veliko ne govori. Kot prvo naj bi se sedanje bruto plače zaradi odprave davka na izplačane plače preračunale tako, da po novem neto plače ne bodo manjše, kot so bile do spremembe. V okviru uskladitve plač pa je v reformah že podan predlog, da se v treh mesecih po uvedbi EDS uskladijo plače, če bo zaradi EDS prišlo do rasti cen in bodo te presegle določen odstotek. Če bodo ustrezni socialni korektivi upoštevani v področni zakonodaji, potem SZS Alternativa temu ne bo nasprotovala, saj ima uvedba EDS tudi veliko pozitivnih koristi.

Kakšne so naše pripombe in kaj v zvezi z reformami predlagamo?

Izmed predstavljenih ukrepov imamo pripombe predvsem na predlog, da bi namesto dosedanjega načina dodatka za delovno dobo prešli na sistem dodatka na stalnost, kar bi pri nekaterih delavcih pomenilo znižanje njihove plače. Ne strinjamo se tudi s predlogom, da bi bili stroški prevoza na delo, prehrane in regresa sorazmerni z obsegom delovnega časa, prav tako ne s predlogom, da se limitirajo višine odpravnin za delavce in da se skrajšajo odpovedni roki v primeru odpuščanja. Če bodo omenjene rešitve sestavni del predloga sprememb Zakona o delovnih razmerjih, bomo v okviru ekonomskega socialnega sveta gotovo do njih zavzeli trdo pogajalsko držo.

Kar zadeva naše predloge v zvezi predstavljenim okvirom gospodarskih in socialnih reform, pa bomo v pogajanjih zastopali stališče;

- da se jasno opredeli višina najnižje plače, za katero obstaja zagotovilo, da se realno ne bo zmanjšala, s tem da kot najnižje opredelijo vse plače, ki so nižje od povprečne plače v RS,
- da se tako določene najnižje plače ob uveljavitvi EDS in enotne stopnje DDV

povečajo za ocenjeno rast cen, po obdobju treh mesecev pa tudi za razliko med dejansko in ocenjeno rastjo cen,

- da vlada prouči možnost, da uvedbo enotne davčne stopnje določi pod 20 odstotki.

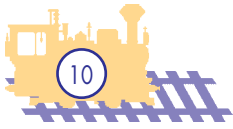
Reforme pomenijo priložnost tudi za sindikate

Ker dosedanje obnašanje sindikalnih central ZSSS, KNSS, K90 in Pergama ni bilo namenjeno temu, da bi bile te centrale pripravljene konstruktivno razpravljati o posameznih rešitvah v predlaganem okviru reform, smo se za dejavno medijsko pojasnjevanje naših stališč odločili v SZS Alternativa. Na začetno apriorno nasprotovanje reformam pri zgoraj omenjenih sindikatih, na demagogijo okrog nedelujočega dialoga med vlado in ostalimi socialnimi partnerji v ESS, na enoznačno obsodbo davčne reforme in zavajanje javnosti o vsebini reform – kot da te prinašajo edino takojšnjo zamrznitev oziroma znižanje plač, ukinitve nekaterih dodatkov, povračil ipd – smo se v sindikalni centrali SZS Alternativa čutili dolžne javnost seznaniti tudi z našimi stališči. V ta namen so bili pripravljene tudi plakati, ki so bili v polovičnem znesku kriti iz sredstev sindikalne centrale SZS Alternativa.

Če bi vsi sindikati nastopili konstruktivno, bi lahko ugotovili, da pomeni uvajanje reform priložnost za nas, da preko kolektivnih pogodb dosežemo popravke neto plač zaposlenih, saj bodo ob enakih neto plačah delodajalci razbremenjeni plačila davka na plačilno listo. Priložnost pomeni tudi uveljavitev Zakona o udeležbi zaposlenih pri dobičku družbe in lastništvu zaposlenih, kjer lahko za zaposlene izposlujemo rešitve, ki do zdaj delavstvu niso bile zagotovljene.

Vladni okvir gospodarskih in socialnih reform za povečanje blaginje v Sloveniji je ob nekaterih potrebnih korekcijah treba jemati kot priložnost, da uveljavimo spremembe, ki bodo v Sloveniji zaustavile stagniranje gospodarstva. Da ne bi zaradi političnih in demagoških nasprotovanj te priložnosti zamudili, kaže omenjene predloge obravnavati konstruktivno in strpno.

Zdenko Lorber



Kakšne spremembe se obetajo v invalidskem zavarovanju

KAKŠNE SO POSLEDICE, ČE STROJEVODJA IZGUBI ZDRAVSTVENO SKUPINO?

Če kaj vznemiri osebje vlečnih vozil, potem je to gotovo pogovor o položaju tistih kolegov, ki izgubijo potrebno zdravstveno sposobnost za opravljanje svojega dela. Strojvodje smo glede tega vprašanja posebej občutljivi, kar se seveda sklada s pomenom zdravstvene sposobnosti za opravljanje našega dela. Prvenstvena vprašanja, ki si jih prizadeti kolega zastavlja, ko ne more več opravljati svojega poklica, so, kakšno delo bo opravljal v prihodnje, kakšno bo plačilo za opravljeno delo, kakšen status bo imel in kako je poskrbljeno za varnost njegove zaposlitve. S sprejemom Zakona o delovnih razmerjih, Zakona o pokojninskem in invalidskem zavarovanju in nazadnje Zakona o zaposlitveni in poklicni rehabilitaciji invalidov, skupaj z zadnjimi popravki in podzakonskimi predpisi, se nekako zaokrožuje potrebna zakonodaja, ki daje odgovore na nekatera vprašanja, ki se porajajo ob uveljavljenih spremembah. Seveda pa ne moremo ob vsem tem mimo naše kolektivne pogodbe, ki ostaja pomembno jamstvo pravic tistim, ki več ne morejo opravljati svojega osnovnega poklica.

Zdravstvene pogoje nam določa pravilnik iz leta 1979

Na podlagi veljavnega Pravilnika o posebnih zdravstvenih pogojih, ki jih morajo izpolnjevati železniški delavci, ki neposredno sodelujejo v železniškem prometu (v veljavi še od leta 1979), smo delavci, odvisno od stopnje udeležbe pri opravljanju del, ki so pomembna za varnost železniškega prometa, uvrščeni v tri kategorije. V prvo kategorijo (strojevodja) so šteti delavci, pri katerih se pričakuje prva zdravstvena skupina splošnega zdravstvenega stanja, stanja sluha in stanja vida z razločevanjem barv. Ti delavci imajo zdravstveni pregled vsako leto. V drugo kategorijo (pomočnik strojevodje, strojevodja II) štejemo delavce, pri katerih se pričakuje, da bodo pri po-

prejšnjem zdravstvenem pregledu izpolnjevali pogoj prve zdravstvene skupine splošnega zdravstvenega stanja in stanja vida z razločevanjem barv, ter drugo zdravstveno skupino stanja sluha. Zdravstveni pregled se za te delavce opravi vsako drugo leto. V tretjo kategorijo pa štejemo delavce (nadzornik lokomotiv), pri katerih se pričakuje druga zdravstvena skupina splošnega zdravstvenega stanja, stanja sluha in stanje vida z razločevanjem barv. Ti delavci opravijo zdravstveni pregled vsako četrto leto. Delavec, pri katerem se z ustreznim zdravstvenim pregledom ugotovi, da ne izpolnjuje posebnih zdravstvenih pogojev, ali pri katerem se ugotovijo obolenja ali v omejen pravilniku predpisane kontraindikacije, se šteje za zdravstveno nesposobnega za opravljanje del posamezne kategorije, dokler traja ta nesposobnost.

Pravica do premestitve na ustrezno delo in pravica do nadomestila za invalidnost v veljavi še naprej

Po ugotovitvi, da posamezni delavec ne izpolnjuje več pogojev zahtevane zdravstvene skupine, sta mogoči dve poti. Po prvi lahko na predlog osebnega zdravnika invalidska komisija ugotovi, da se posamezniku priznajo pravice na podlagi invalidnosti. V tem primeru se ugotavlja delavčeva kategorija invalidnosti, ki je na primer za III. kategorijo priznana, če je pri delavcu poklicna zmožnost zmanjšana za manj kakor 50 odstotkov. Hkrati z oceno invalidnosti pa delavec po zakonu o pokojninskem in invalidskem zavarovanju (ZPIZ) pridobi pravico do premestitve, ki mu jo mora zagotoviti delodajalec, pri katerem je zaposlen, in pravico do prejemanja nadomestila za invalidnost, če dela poln delovni čas, oziroma delne invalidske pokojnine, če je sposoben delati s skrajšanim delovnim časom. Podlaga za izračun nadomestila se izračuna v odstotku od invalidske

pokojnine, ki bi jo delavec prejel ob nastanku invalidnosti (94. člen ZPIZ). Pomembno je vedeti, da se delavcu, potem ko je premeščen (sklenitev pogodbe za drugo ustrezno delo), kar mora biti v 15 dneh po dokončnosti zdravstvenega spričevala, v skladu z 207. členom KPDŽP zagotavlja plača, kakršno je prejemal pred tem. Če delavčeva plača po novi razporeditvi in nadomestilo za invalidnost (ki ga prejema iz ZPIZ) skupaj ne bosta dosegla višine plače, kakršno je prejemal pred nastankom invalidnosti, mu bo delodajalec izplačeval nadomestilo do višine prejšnje plače.

Po drugi poti pa je mogoče, da tak delavec ne pridobi statusa delovnega invalida, temveč status delavca, ki ne izpolnjuje zdravstvenih pogojev, določenih s posebnimi predpisi. V tem primeru ima tak delavec pravico do sklenitve pogodbe o delu za drugo ustrezno delo, pravico do poklicne rehabilitacije in pravico do nadomestila plače, kakršno je prejemal pred razporeditvijo, oziroma plače, ki je zanj ugodnejša.

Če delavec izgubi zdravstveno skupino, ostajajo torej njegove pravice – da je premeščen na drugo ustrezno delo, da prejema nadomestilo za invalidnost oziroma da se mu pokriva razlika do ravni plače, kakršno je prejemal, preden je bil premeščen – nespremenjene, in to tako v novelirani področni zakonodaji kot v KPDŽP.

Ali lahko delodajalec po novem delovnemu invalidu prekine pogodbo o zaposlitvi?

Prvo od večjih sprememb predvideva začetek veljavnosti nekaterih členov iz ZPIZ (od 1. januarja 2006 naprej), ki lahko zavarovancu, kateremu so z dokončno odločbo priznane pravice na podlagi invalidnosti II. ali III. kategorije in ima sklenjeno pogodbo o zaposlitvi za nedoločen čas, delodajalec odpove pogodbo o zaposlitvi za nedoločen čas brez ponudbe nove po-



godbe o zaposlitvi v skladu s predpisi o delovnih razmerjih v primeru, če mu zaradi ugotovljene invalidnosti II. ali III. kategorije ali iz poslovnega razloga **utemeljeno ne more zagotoviti** pravice do premestitve na drugo delovno mesto brez ali po končani poklicni rehabilitaciji oziroma pravice do dela s krajšim delovnim časom od polnega. Pri delodajalcu, ki ima najmanj pet zaposlenih delavcev, bo razloge za utemeljenost odpovedi pogodbe ugotavljala komisija v sestavi: predstavnik zavoda, predstavnik Inšpektorata RS za delo, predstavnik zavoda za zaposlovanje, predstavnik delodajalcev in predstavnik sindikatov. Zavarovanec, ki mu je bila odpovedana pogodba o zaposlitvi na tak način, bo lahko uveljavil pravice iz zavarovanja za primer brezposelnosti, po izteku teh pravic, pa pravice po ZPIZ. Velja ocena, da bo v večjih kolektivih delodajalec težko dokazal komisiji, da resnično znotraj podjetja za invalida nima ustrezne zaposlitve, medtem ko je bojazen, da bo pri manjših delodajalcih ta možnost prišla bolj do izraza, kar velika.

Druga pomembna novost je ta, da lahko delodajalec invalidu odpove pogodbo o zaposlitvi iz poslovnega razloga oziroma delovnemu invalidu zaradi ugotovljene invalidnosti II. ali III. kategorije, če mu hkrati ponudi sklenitev nove pogodbe o zaposlitvi za nedoločen čas na drugem ustreznem delu, ki ustreza invalidovi strokovni izobrazbi, usposobljenosti in delovni zmožnosti v skladu s tem zakonom, ali na podlagi sporazuma z **drugim delodajalcem** zagotovi, da mu drugi delodajalec ponudi sklenitev pogodbe o zaposlitvi za

nedoločen čas na ustreznem delu pri njem. Če je invalidu pri drugem delodajalcu ponujena v podpis pogodba o zaposlitvi za nedoločen čas v smislu prejšnjega odstavka oziroma invalid v roku 30 dni od prejema pisne ponudbe ne sprejme ponudbe sklenitve nove pogodbe o zaposlitvi za nedoločen čas, nima pravice do odpravnine in nima pravice do nadomestila za čas brezposelnosti po predpisih o zaposlovanju in zavarovanju za primer brezposelnosti.

Naslednja novost se nanaša na kvotni sistem zaposlovanja invalidov, po katerem bo moral delodajalec, ki zaposluje najmanj 20 delavcev, zaposlovati invalide v okviru kvote, ki bo v odvisnosti od dejavnosti znašala med 2 in 6 odstotki od skupnega števila zaposlenih. Delodajalec, ki ne bo izpolnil kvote, bo dolžan mesečno ob izplačilu plač obračunati in plačati v poseben sklad prispevek za spodbujanje zaposlovanja invalidov v višini 70 odstotkov minimalne plače za vsakega invalida, ki bi ga bil dolžan zaposliti za izpolnitev predpisane kvote. Sklad bo tako zbrana sredstva namenjal za subvencije plač invalidom, nagrade za preseganje kvote, plačilo stroškov prilagoditve delovnih mest, ipd. Podjetja, ki bodo zaposlovala invalide nad predpisano kvoto, bodo za to število delavcev oproščena plačila prispevkov za obvezno pokojninsko in invalidsko zavarovanje. Podjetja bodo tako v prihodnje veliko bolj stimulirana da zaposlujejo invalide kot do sedaj.

V zakonu o zaposlitveni rehabilitaciji in zaposlovanju invalidov se velik poudarek daje možnostim različnih oblik storitev za

poslitvene rehabilitacije, ki imajo naravo povečevanja zaposlitvenih možnosti in motivacije invalidov k dejavni zaposlitveni vlogi. Izvajalci zaposlitvene rehabilitacije, ki jo bo financiral ZPIZ, bodo izbrani na podlagi pridobljene koncesije. Sama rehabilitacija pa bo obsegala svetovanje, spodbujanje in motiviranje invalidov, pomoč pri izboru ustreznih poklicnih ciljev, usposabljanje na konkretnem delovnem mestu, pomoč pri iskanju ustreznega dela, ipd. Delodajalci bodo po tem zakonu morali v sistematizaciji delovnih mest določiti primerna delovna mesta za invalide ter določiti druge ukrepe za ravnanje z invalidnostjo na delovnem mestu.

Sklep

Zdaj ko je skupaj z nekaterimi podzakonskimi predpisi zaokrožen paket sprememb invalidskega zavarovanja zaposlenih, je znano, kaj nam te spremembe prinašajo. Upam, da ste na vprašanje v naslovu dobili odgovore v besedilu prispevka. Vsekakor kaže ugotoviti, da v primeru izgube zdravstvene skupine osebje vlečnih vozil ne pade v brezno negotovosti glede varnosti zaposlitve in pričakovanih prejemkov v času, ko ne bi več opravljalo dela na lokomotivi. Je pa res, da bo treba v prihodnje v podobnih primerih sprejeti izzive, kot je na primer zaposlitvena rehabilitacija, ki ima splošen namen, da se invalid usposobi za ustrezno delo, zaposlitev zadrži, v njej napreduje ali spremeni svojo poklicno kariero.

Zdenko Lorber

PUSTOLOVŠČINA NA WEST ICS

Bil je ponedeljek. Postaja Maribor. Čakam vlak pendolino. Redni odhod ima ob 16.50. Ni ga še. Obveščanja po postajnem ozvočenju v petnajstih minutah ni bilo. Čakamo. Je december. Zima. Ob 16.59 le uvozi. Kolega strojevodja je bil za povratno vožnjo vlaka pripravljen ob 17.03. Bil sem poleg, ko je rekel prometniku za

odhod. Nato pokliče kolega po C12 v sobo, kjer vse vedo. In povedali so, z globokim tonom: »Ja zapora je! Kaj ne veš? (Mb - Te).« Z odgovorom sva bila zadovoljna. Res. Ker je bil jednat. Povedal je marsikaj. Tudi o sami osebnosti. In ta zapora je res zalogaj za vodenje prometa med Mb in Te. Govorili so nam, da bo naš

pendolino neka prioriteta, imidž Slovenskih železnic. Simbol. Udoben in predvsem hiter. Ne, ne bo. Nikoli. Dokler bomo tako delali in komunicirali kot v tem primeru.

Namreč ob 17.13 (po desetih minutah) je uvozil na »križ« motorni vlak 813 popolnoma prazen. Take mariborske dogodivščine bi raje opazoval s prelepega

Pohorja, ne pa da sem bil priča te sramotne in očitne nesposobnosti prometa, ki bo v kratkem spet stavkal zaradi slabega vremena ali zaradi slabe vidljivosti iz postavljalnega stolpa.

Šel sem v kabino in po RDZ vprašal, kaj se grede s temi križanji. Prometnik odgovori, da to ni vse v njegovi pristojnosti, kdaj bo odpeljal vlak 21. Ob 17.14 se peljemo. Odhod. Čisto zares. Tezno je že mimo. »Danes bom pa dobil kavo, ko smo toliko zamujeni,« pravi strojevodja. »Ja, lepo,« pravim, a z mislimi sva še kar pri »šlampastem« prometu. V Pragerskem čaka veliko potnikov. Je pač ponedeljek. Ko je mimo Grobelno, pride v kabino sprevodnik. Presenečen pove, da skupina desetih potnikov noče plačati dodatka za ICS, ker smo zamujeni. V Ljubljano bomo prišli predvidoma s 40-minutno zamudo. Nekateri potniki pa bi radi ta dan še videli Novo Gorico. Prav jim je, zakaj pa so za potovanje izbrali ICS. Bi šli raje preko Avstrije.

Ja, da nočejo plačat, pravi sprevodnik. Prav imajo, sem dejal. Bilo bi lepo, če jih kdo postreže z zastonj kavico ali sokom. Da se jim malo odkupimo. Ojoj, pravi sprevodnik. V takih primerih moram poklicati policijo. Saj sem jo že. Čakajo v Celju. Predpisi. Škoda. Tako se ne dela. Na koncu bo kriv samo on, ki se je držal predpisov. Na postaji je pet ali šest policistov. V jakni, opremi. Kot mali Madrid.



Kaj se dogaja? Ali so teroristi na »cugu«, vpraša starejša gospa. Hodijo po vlaku. Kot Western film. Legitimirajo. Tudi starejše potnice, ki se morajo pred drugimi potniki, ki so plačali dodatek za ICS, poniževati in policistom pojasnjevati, zakaj iščejo pravico na ICS. Zakaj nočejo plačati neverjetnega nadstandarda hitrosti prevoza na železnici. In prav je tako. Vem, da se marsikdo strinja z mano. Potniki ICS bi morali imeti možnost vračila dodatka z ICS, če je le ta zamujen za več kot 30 minut. Ker je to potem samo navaden potniški vlak.

Vlak je v Celju dobil še dodatnih 15 minut zamude. Ubogi sprevodnik. Na koncu bo vsega kriv le on. Človek dobi občutek, da take stvari niso samo nemarna »šlamparija«. Kot da nekdo išče opravičilo in simpatije pri javnosti za svoje neutemeljene prekinitve dela. Se pa lahko malo zamislimo. Teh potnikov verjetno ne bomo nikoli več vozili na vlaku ICS in sploh po tirih. A sploh kdo sledi tem zgodbam, ki bi jih vlak ICS lahko pisal sleherni dan? Bojim se, da ne.

strojevodja J. Š. (naslov hranimo v uredništvu)

»DVOBOJ HELGA 541 – PROTI BRIŽITI 363«

Že nekaj časa lahko na naših tirih srečujemo lokomotivo serije 541, ljubkovalno imenovano »Helga«, ki pomeni nekakšen uvod v posodobitev elektro voznega parka Slovenskih železnic. Elok 541 prihaja iz Siemensovega poola za izposajo lokomotiv in bo v najemu do začetka dobave naših novih lokomotiv (v času pisanja prispevka je prva naša lokomotiva že v Ljubljani). Ker Elok 541 pomeni tehnološki preskok pri opravljanju elektro vleke pri nas, sem povprašal kolege, ki vozijo na njej, po prvih vtisih. V primerjavi z dosedanjim delovnim konjem, lokomo-

tivo serije 363, je vožnja z novo lokomotivo neprimerno udobnejša, saj je hrup v kabini minimalen. Kolegi v smehu povedo, da med vožnjo slišiš samo klimatsko napravo. »Brižita« je namreč med obremenitvijo in vožnjo v vzpon skoraj dobesedno v resonanci, tako da o jakosti hrupa ne gre izgubljati besed. Upravljanje lokomotive je optimalizirano, saj je na krmilnem pultu vse na svojem mestu, krmilne ročice so pregledne in na dosegu roke, kabina prostorna in udobna, prehod skozi lokomotivo pa poteka po širokem in prostornem hodniku. Pri Elok – u 363

moraš pri vstopu v hodnik imeti kar atletsko postavo, če nočeš »zglancati« sten lokomotive. Prikazovalni monitor na seriji 541 močno olajša diagnostiko in samo upravljanje z elementi lokomotive, ravno tako pa možnost obratovanja pod različnimi sistemi napajanja skrajša in poenostavi premik na Jesenicah (avstrijska napetost). »Brižita« pač plačuje davek let in zastarele zasnove, saj je vsako izločanje elementov treba opraviti v hodniku Eloka, kar brezpogojno zahteva ustavitev lokomotive. Manjše zamere so kolegi seriji 541 podelili pri vožnji v slabših adhezij-

skih razmerah, kjer je »Brižita« brezkompromisna, saj se v vzponu zlepa ne ustavi. »Helgi« težave povzročajo zelo občutljiva protidrsna naprava, ki razporeja vlečno moč na kolaesa, tako da zna biti speljava vlaka otežena. Pri vožnji na vlak s serijo 541 mora strojevodja s prakso dobiti občutek za približevanje vagonom, saj zaradi same zasnove med vožnjo ni mogoče gledati iz kabine, pogled iz kabine nazaj pa močno olajšata kameri, ki sta nameščeni ob strani Eloka. Zelo praktična je tudi izvedba vstopa na lokomotivo, saj so vstopna vrata na obeh straneh kabine. V celoti gledano so naši kolegi, ki vozijo serijo 541, lokomotivo zelo pohvalili, saj je, kot rečeno, upravljanje glede na stare Elope zelo napredno, delovni prostor in delovne razmere strojevodje med delom pa zelo izboljšani in kot taki na visoki ravni. Za konec lahko povem, da smo strojevodje



vendarle dočakali stroj, na katerem lahko delo opravljamo z užitek in v razmerah, ki si dejansko zaslužijo to ime.

Povzamemo lahko, da je Elok 541 res na najboljši poti, da prevzame štafeto vodilnega v elektro vleki iz rok Elok 363.

Pa bo vroč francoski šarm res popustil pred skrivnostno hladno nemško lepoto? Pustimo se presenetiti.

Robert Zakrajšek

Še nekaj primerjav

Vrsta primerjave	SŽ 363 »Brižita«	SŽ 541 »Helga«
Pregled lokomotive	Pregled serije 363 obsega klasičen pregled elementov, podvozja, varnostnih naprav. Vse poteka ročno.	Vizualni pregled je enak kot pri 363, dodatno se pregledajo hladilni mediji za pretvornik toka in transformator, ASN se preizkusi po monitorju. Po monitorju se vnašajo tudi podatki o vlaku: vrsta zavore, zavorni odstotek, dolžina vlaka in hitrost za določitev režima ASN.
Ergonomija lokomotive	Vrata v prostor visoke napetosti so ozka, kabina slabo osvetljena, komandne ročice so dobro razporejene, stari sedeži so slabi, novi pnevmatski omogočajo udobnejšo vožnjo.	Sedež je pnevmatski in omogoča odlično sedenje, komandni pult je pregleden, kabina prostorna, moti pa slab pregled iz lokomotive naprej pri vožnji na vlak in nazaj pri premiku, vendar s prakso premik ne dela težav. Pogled nazaj delno izboljšajo kamere in slika na monitorju.
Vožnja z lokomotivo	Elok 363 je močna lokomotiva, ki te v vzponu redko kdaj pusti na cedilu. Ima učinkovito protidrsno napravo. Zelo pa moti hrup motorjev in reduktorjev pri hitrosti med 40 in 60 km/h. Pri elektro zaviranju je značilno glasno »nabijanje« drogov nizke vleke. Povprečna hitrost iz Kopra pri polni obremenitvi 1400 ton z dvema Elokoma je 50 km/h.	Hrupa v kabini med vožnjo praktično ni, sliši se samo klimatska naprava. Ima zelo občutljivo protidrsno napravo, kar pri slabših vremenskih razmerah lahko povzroči težave pri speljavi. Pri elektrodinamičnem zaviranju vrača napetost v vozno mrežo v odvisnosti od napetosti v voznemvodu (do 3,9 kV), pri vožnji iz Kopra ne izkorišča polne moči, povprečna hitrost pri polni obremenitvi 1750 ton in dveh Elokih pa je 50 km/h.
Najbolj pogoste motnje	Težave pri prestavljanju reduktorjev, trganje vijakov na pokrovih reduktorjev, zavorni valji se ne izzračijo, indirektna zavora občasno samodejno zavira iz začetnega impulza do 3,5 bara.	Težave z zavoro, še posebno v spregi z Elok 363, zaradi uporabe hitrega odviranja na 363.
Najbolj pogoste okvare	Okvara polnjenja baterij, preboj kontaktorjev in vlečnih motorjev, pregorevanje uporov REMA.	Do danes dva preboja IGBT, okvara oljnih amortizerjev primarnega vzmetenja, drugače večjih okvar ni.
Splošni vtis o lokomotivi	ELOK 363 je močna in zanesljiva lokomotiva. Žal pa je za današnji čas morda preveč zastarela, saj ima kontaktorje in zagonske upore. Moti velik hrup pri vožnji in premajhna kabina.	Če bodo naše nove Siemensove Elok vsaj take, kot so te, ki jih imamo v najemu, bomo lahko zelo veseli. Moderen, večsistemski, zelo ergonomsko zasnovan stroj.

V CELJU TRDNO ODLOČENI, DA SE DOMOV NE VRNEMO BREZ POKALA

Enajstega novembra je potekal turnir v malem nogometu, ki ga je organiziral svet delavcev na Slovenskih železnicah. Tekmovanje je potekalo v dvorani Golovec v Celju. Udeležile so se ga ekipe iz posameznih sindikatov na SŽ, prvič pa je bila na turnirju zastopana ekipa iz predstavnikov sveta delavcev.

Naš sindikat je zastopala ekipa iz območnega odbora Maribor, ki je pridobila pravico zastopati sindikat po zmagi na turnirju območnih odborov SSSLO v Novem mestu.

Zjutraj, ko smo si podali roke, smo se odločili, da se domov ne vrnemo brez pokala. Pred prvo tekmo smo bili še dokaj nervozni, ker smo že razmišljali o pohodu na »vrh«. Prišla je prva zmagica, odločitev je padla! Prehodni pokal bomo odnesli domov. Združili smo samo še znanje, kvaliteto, hrabrost ter sklenili turnir brez poraza. Ekipa so sestavljali (na sliki stojijo od leve) kapetan Bojan Plošnik, Drago Polšak (najboljši golman turnirja), Denis Kancler, Slobodan Vnuk, Roman Tajhman, Boris Šprah,



Mariborčani so nas zelo uspešno zastopali na turnirju sveta delavcev

(na sliki sedijo od leve) Igor Veselko, Branko Bastašič, Slobodan Sandič in najboljši strelec turnirja Branko Školiber.

Za to dejanje in res dobro igro se fantom v imenu glavnega odbora SSSLO iskreno

zahvaljujem in jim želim v prihodnosti še veliko uspehov, kajti uspehe je treba piskati, narediti, doživeti ...

Marko Janežič

SREČANJE STROJEVODIJ OO LJUBLJANA – POLHARSKA NOČ

Konec septembra smo se strojevodje OO Ljubljana ponovno zbrali na tradicionalnem srečanju – polharski noči, ki je letos

potekala v lovski koči pri Logatcu. Polharska noč postaja že stalnica v našem družabnem življenju, kar dokazuje veliko šte-

vilo udeležencev, ki vsako leto poskrbijo za obilo dobre volje in za to, da dobrote ne končajo v posodicah za mačke, temveč v lačnih želodcih. Za zelo okusno hrano je skrbel Marko Trček, kar mu je, kot običajno, popolnoma uspelo, tako da je bilo vse skupaj treba samo še zaliti z dobro kapljico. Slednje pa ob dobri založenosti »kantine« sploh ni bilo težko. Enkrat za spremembo naj povem, da smo z vremenom imeli neverjetno srečo, saj je sonce sijalo kot za stavo. Tak »ambient« smo si lahko samo želeli, in enkrat za spremembo smo ga tudi dobili. Druženje je minilo v prijetnem ozračju in verjetno že vsi zremo v naslednjo sezono, ko se bomo ponovno dobili pod znamenjem polha. Hvala vsem, ki so kakor koli prispevali k uspešni izvedbi in seveda hvala vsem udeležencem za dobro voljo.

Robert Zakrajšek





SINDIKALNA LISTA - NOVEMBER 2005

1. Za mesec november 2005 znaša **višina izhodiščne plače** za polni delovni čas **71.883,00 SIT bruto**
2. **Korekcijski faktor** za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **0,9545**
3. **Zajamčena plača** znaša **55.853,00 SIT bruto**
4. **Povprečna bruto plača** na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **277.878,00 SIT**
5. Mesečni index rasti bruto plač glede na predpretekli mesec znaša **99,42**
6. **Indeksi rasti povprečnih bruto plač** za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:
 indeks **103,85** (osnova za leto 2004) indeks **118,02** (osnova za leto 2002)
 indeks **109,75** (osnova za leto 2003) indeks **129,51** (osnova za leto 2001)
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
	108.333,00		16 %
108.333,00	211.667,00	17.333,00 + 33 %	nad 108.333,00
211.667,00	428.333,00	51.433,00 + 38 %	nad 211.667,00
428.333,00	860.833,00	133.767,00 + 42 %	nad 428.333,00
860.833,00		315.417,00 + 50 %	nad 860.833,00

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

8. V letu 2005 se prizna splošna davčna olajšava mesečno v višini **47.033,33 SIT** in se med letom ne bo spreminjala.
9. **Znesek uskladitve za leto 2005** se v višini **8.543** se od 1. 8. 2005 prišteje v osnovno plačo, kar pomeni, da se **količnik osnovne plače** vsakega delavca **poveča**, poleg 0,124 iz naslova uskladitve za leto 2004 ($8.901/71.883 = 0,124$), **še za 0,119** iz naslova uskladitve za leto 2005 ($8.543/71.883 = 0,119$).
10. Povračilo za prehrano na uro **127,50 SIT**. Delavcem, ki delajo več kot 8 ur, **za vsako uro nad 8 ur** pripada povračilo v višini **128,00 SIT**. Delavcem, ki pretežno opravljajo svoje **delo na terenu** in se vsak dan vračajo v kraj stalnega ali začasnega bivališča, pripada dodatno povračilo za prehrano **za vsako uro dela na terenu** v višini **23,00 SIT**.
11. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.716,00** od 8 do 12 ur **2.358,00** od 6 do 8 ur **1.745,00**
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 **116,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **558,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **485,00 SIT**.
12. Terenski dodatek če traja delo
 4 do 8 ur dnevno **755,00 SIT**, več kot 8 ur dnevno **990,00 SIT**,
 delavcem na vožnji na uro **108,50 SIT**, vendar največ dnevno **990,00 SIT**.
OPOMBA: Glede na določila nove uredbe se terenski dodatek v celoti všteva v davčno osnovo.
13. Inozemske dnevnice v **EURO/uro:** Avstrija **1,73**; Italija **1,67**; Hrvaška **0,93**; Madžarsko **1,33**
14. Jubilejne nagrade: za 10 let **96.742,00 SIT**; za 20 let **138.203,00 SIT**; za 30 let **193.484,00 SIT**
15. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **833.634,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **825.000 SIT** po uredbi, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo - odpravnina! Znesek 825.000 SIT po uredbi ostane nespremenjen celo leto.
16. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **833.634,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše. Razliko izplačane odpravnine nad zneskom **825.000 SIT** po uredbi, je potrebno izkazati pod VP - A8 Znesek nad uredbo - odpravnina! Znesek 825.000 SIT po uredbi ostane nespremenjen celo leto.
17. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP. Celotna višina izplačane enkratne solidarnostne pomoči v primeru smrti delavca, se všteva v davčno osnovo dohodka iz delovnega razmerja in se obračuna po VP - C8.
18. Enkratna solidarnostna pomoč za oktober 2005 znaša **221.125,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo. S tem so mišljene solidarnostne pomoči, ki se nanašajo na vse primere iz prvega odstavka 227. člena KPDŽP.
 V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje po tretjem odstavku 227. člena KPDŽP (smrt zaradi nesreče pri delu) znaša solidarnostna pomoč **663.374,00 SIT + 110.562,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.
 Celotni znesek solidarnostne pomoči, ki je izplačan delavčevi družini ob smrti delavca zaradi nesreče pri delu se všteva v davčno osnovo iz delovnega razmerja in obračuna pod VP - C8.





Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevođij Slovenije.

Odgovorni urednik:
Zlatko Ratej

Glavni urednik:
Zdenko Lorber

Uredniški odbor:
Vitodrag Sitar, Robert Zakrajšek

Tajnica uredništva:
Anastazija Polše

Tisk:
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

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

Ministrstvo za kulturo izdaja na osnovi 13. točke 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.

**SREČNO
2006**

Malo za šalo, malo za res

ADVOKAT IN BLONDINKA

V letalu se peljeta blondinka in na sosednjem sedežu advokat. Blondinka se ravno pripravlja na dremež, ko se k njej skloni advokat in ji predlaga igrico.
Nad vse zanimivo.
Blondinka ga vljudno zavrne in spet nasloni na vzglavnik. Advokat ne da miru in pove, da je igrica zelo zabavna. Zastavil ji bo vprašanje.
Če nanj pravilno odgovori, ji da 5 eurov, Če pa ne pa ona njemu in obratno. Blondinka še vedno ni za stvar.
Advokat pa teži dalje. Ker je prepričan, da je blondinka pač »blondinka« ji predlaga, da ji zastavi vprašanje.
Če blondinka nanj ne odgovori pravilno mu plača 5 eurov, če pa on ne odgovori pravilno pa 500 eurov.
Blondinka ga ima počasi zadosti in vidi, da ne bo odnehal, če ne sprejme igrice in privoli.
Advokat jo vpraša: Koliko kilometrov je od zemlje do lune?
Blondinka mirno seže v torbico in mu da 5 eurov.
Advokat ves vesel vzame denar in čaka na njeno vprašanje.
Blondinka ga vpraša: Kaj je to? Zjutraj gre s tremi nogami na drevo, zvečer pa s štirimi nogami dol pride.
Advokat se praska po glavi, odpre notebook, se poveže z internetom – nič. Klice svoje kolege – nič. Vprašanje da na forum »čudnih vprašanj« in – nič. Po dveh urah prizna svojo nevednost, s težkim srcem zbudi blondinko in ji da tistih 500 eurov.
Blondinka jih spravi v torbico.
On pa jo vpraša: In kaj je to?
Blondinka spet seže v torbico in mu da 5 eurov...

PISMO MAMI

Mama je stopila v sobo najstniške hčerke in na postelji zagledala zalepljeno pisemsko ovojnico. Spreletele so jo zle slutnje, s tresočimi rokami je odprla pismo in ga začela brati. Pisalo je:
»Draga mami!
Zelo mi je žal, ker ti moram na tak način sporočiti, da sem s svojim novim fantom ušla od doma. Pri njem sem našla pravo ljubezen, s svojimi tatooji in piercingi je tako sladek in ima zares super motor.
Ampak to še ni vse, mami, končno sem namreč zanosila in Ngwaba pravi, da se bomo v njegovi prikolicci sredi gozda imeli zares krasno. Z menoj hoče imeti še veliko, veliko otrok, nekaj belih, nekaj črnih in tudi jaz se jih že zelo veselim.
In ker sem ugotovila, da mi marihuana pravzaprav zelo dobro dene, jo bova posadila tudi za prijatelje, da ne bomo tako trpeli, kadar nam bo zmanjkalo koka in heroína. Sicer pa upam, da bodo znanstveniki kmalu iznašli zdravilo proti aidsu, da bi šlo Ngwabi bolje, saj si to zares zasluži.
Triinšestdeset let navsezadnje ni starost, v kateri bi morali biti ljudje že pripravljene na smrt. Ampak tudi če se zgodi najhujše, draga mami, te ne rabi nič skrbeti, saj bom drugo leto stara že štirinajst let in znam sama paziti nase. Upam, da te bom kmalu lahko prišla obiskat, da boš spoznala svoje vnuke.
Tvoja ljubeča hčerka.«
P.S. Aja, mami, v resnici sem pri sosedih. Hotela sem ti le povedati, da so na svetu tudi hujše stvari od slabega spričevala, ki leži na nočni omarici. Poljubček, tvoja hčerka!«

