



# Budnik

ISSN 1408-7405

41

junij-julij/2002

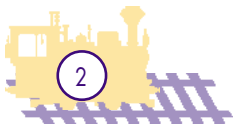


**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**



*IZ TE ŠTEVILKE*





## **Beseda predsednika**

# **ČAS KISLIH KUMARIC – LETOS ZAGOTOVO NE!**

Poletje je na nek način, kar zadeva politične dogodke, poimenovano kot čas »kislih kumaric« (običajno se na tem področju malo ali nič ne dogaja).

Za nas železničarje, še posebej pa člane sindikata strojevodij, bo poletje napeto, lahko pa nas glede aktivnosti čaka vroča jesen. Vlada RS je namreč v državni zbor poslala besedilo predloga zakona o reorganizaciji in privatizaciji javnega pod-

jetja SŽ d.d. Ping – pong med Ministrstvom za promet in sindikati sicer poteka že lep čas, vendar pozitivni premiki v tekstu niso takšni, da bi jih bilo mogoče oceniti kot neškodljive za sistem, kot je JP SŽ d.d. V vodstvu sindikata se še vedno trudimo po mirni poti (brez stavk in demonstracij) pripeljati stvari do sprejemljivega nivoja, saj smo in še uporabljamo vse mogoče poti, da bi to zagotovili. Ne glede na to, da še

vedno upamo, da ne bo potrebe po najostrejših oblikah sindikalnega boja, pa je prav, da se vsi pripravimo tudi na to. Nekaj o vsebini besedila predloga boste lahko prebrali na naslednjih straneh.

V upanju, da bo za vas prišel prijeten čas »kislih kumaric« in brezskrbnega dopustovanja, vam vsem želim prijetno poletje.

Drago TOREJ

## **VLADA SPREJELA PREDLOG NOVEGA ZAKONA O PREOBLIKOVANJU IN PRIVATIZACIJI JAVNEGA PODJETJA SŽ d.d.**

V četrtek, 27. junija je vlada RS sprejela predlog novega Zakona o preoblikovanju in privatizaciji javnega podjetja Slovenske železnice d.d. V njem predlaga, da se naše podjetje preoblikuje v koncern železniških družb.

Z organiziranostjo po predlogu novega zakona bi se javno podjetje SŽ d.d. preoblikovalo v gospodarsko družbo z omejeno odgovornostjo – Holding Slovenske železnice d.o.o., ki bi postala obvladujoča družba zasebnega prava v sistemu slovenskih železniških družb. Edini ustanovitelj in družbenik Holdinga bi bila Republika Slovenija. Holding je družba, ki bi imela v lasti večino deležev v pravno samostojnih družbah in bo te družbe ustanovljala, financirala in upravljala. Predlog zakona določa, da Holding ustanovi tri odvisne družbe:

- družbo za opravljanje vzdrževanja in modernizacije železniške infrastrukture in vodenje železniškega prometa
- družbo za opravljanje prevozov potnikov v notranjem in mednarodnem železniškem prometu
- družbo za prevoz blaga v notranjem in mednarodnem železniškem prometu

Več družb iz posamezne alineje prejšnjega odstavka pa bi Holding ustanovil po

odločitvi ali s soglasjem ustanovitelja (družba za raziskovalno in projektivno dejavnost, družba za vzdrževanje in popravilo mobilnih sredstev, družba, ki opravlja gradbena dela, gostinsko dejavnost...). Vleka se ne omenja!

Na posamezne tri obvezno ustanovljene družbe bi se preneslo premoženje, pravice in obveznosti Holdinga SŽ d.o.o., kot bo to določeno v delitvenem načrtu, ki ga bo sprejela vlada. V delitvenem načrtu se mora po tem predlogu zakona obvezno upoštevati vsebinska povezanost prenesenega premoženja z dejavnostjo, ki jo bo opravljala posamezna odvisna družba, prenesene pravice in obveznosti pa morajo biti vsebinsko povezane z prenesenim premoženjem in zaposlenimi, ki jih bodo prevzele posamezne odvisne družbe. Kar se tiče prenesenih obveznosti (dolgovi iz neplačanih davkov in prispevkov, najetih posojil...) zakon predvideva, da se le ti delijo na posamezne družbe skupaj s premoženjem, pri čemer družbe ne bodo za dolgove solidarno odgovorne. Praktično to pomeni, da družba za opravljanje tovornega prometa ne bi bila solidarno odgovorna za nakup novih Pendolinov ali Siemensov, ki jih je najela bivša SŽ, ampak le za dolgove, ki bodo v skladu z delitvenim načrtom pre-

neseni kot osnovno sredstvo v last njene družbe. Iz tega izhaja, da bi v prihodnje, za nakup novih lokomotiv, morala sama prevzemati bremena obveznosti – če seveda upoštevamo dejstvo, da bi bile lokomotive verjetno v lasti družbe za opravljanje tovornega prometa.

Predlog zakona določa da Holding SŽ d.o.o. ne more v stečaj. Predmet zastave premoženja po tem zakonu ne morejo biti objekti, naprave in mobilna sredstva, ki so potrebna za opravljanje železniških gospodarskih javnih služb. Izjemoma se lahko zastavijo mobilna sredstva le v primeru, če je z zastavno pravico zavarovan posojilodajalec, ki je financiral njihovo nabavo.

Predlog zakona določa, da se lahko po opravljenem programu poslovne sanacije omogoča privatizacija družbe za opravljanje potniškega prometa in družbe za opravljanje tovornega prometa do največ 49 odstotkov. Holding po tako opravljeni privatizaciji še naprej ostaja večinski lastnik novih družb. Zakon nalaga vladi, da mora vlada pripraviti strokovna izhodišča za poslovno in s tem povezano kadrovske sanacije SŽ d.d. Ob tem je vladi dana možnost, da za uveljavitev prej navedenih izhodišč sprejme celo novi zakon, ki bo v bistvu sanacijski program Slovenskih železnic.



Pomemben člen v novem zakonu je člen, ki nalaga podjetju in reprezentativnim sindikatom, da do 31. septembra ustanovijo posebno posvetovalno telo, ki bo sestavljeno iz enakega števila predstavnikov delodajalcev in delojemalcev, s ciljem, dogovarjanja o socialni problematiki zaposlenih v obdobju do izvedbe preoblikovanja. Ker pa v tem členu ni omenjena vlada (vloga lastnika) kot tretji pomemben faktor tripartitnega dogovarjanja, nimamo ob takšni sestavi omenjenega posvetovalnega telesa nobenih garancij da bodo dogovori spre-

jeti na tem organu tudi uveljavljeni.

Vlada s tem zakonom gasi kapitalsko neustreznost našega podjetja s tem (dolgovi dosegajo 51 odstotkov kapitalske vrednosti premoženja podjetja – možnost stečaja!), da v tem zakonu predvideva pretvorbo – konvertiranje dolgov SŽ iz naslova neplačanih davkov in prispevkov in dolgov iz naslova vzdrževanja železniške infrastrukture v svoj kapitalski delež.

Predlog zakona je iz več razlogov zgolj »dokument zaradi dokumenta«. Najočitnejši dejstvi, da je predlog zakona nesprejem-

ljiv sta, da se kapitalska neustreznost v njem rešuje zgolj do konca tega leta, in dejstvo, da bo vlada s tem zakonom sama sebi naložila obveznost oz. možnost, da pripravi strokovna izhodišča za sanacijo sistema (poslovno in kadrovsko) za kar ima vse vzvode že sedaj (brez posebnega zakona!)

Pretvorba dolgov v kapitalske deleže podjetij bo po predlogu tega zakona uveljavljena takoj po sprejemu zakona, odvisne družbe iz tega zakona pa najpozneje 1. januarja 2003.

## Aktualno

# SPREJET NOVI STATUT SLOVENSkih ŽELEZNIC

Vlada Republike Slovenije je 13. junija sprejela novi statut SŽ, ki prinaša kar nekaj pomembnih novosti. Največja je gotovo ta, da se ponovno vzpostavlja veččlanska uprava, kar smo sindikati vedno zagovarjali. Upravo bodo po novem sestavljali generalni direktor, delavski direktor in največ dva člana uprave. Razen delavskega direktorja se drugi člani uprave imenujejo na podlagi javnega razpisa. Nadzorni svet je po novem 10-članski, v njem pa bo šest predstavnikov lastnika in štirje predstavniki zaposlenih. Vlogo skupščine hčerinskih podjetij (Invalidsko podjetje, Centralne delavnice, Zdravstveni dom ...) bo opravljal nadzorni svet SŽ.

# ODSTOP DIREKTORJA SŽ IGORJA JANEZA ZAJCA NI PRESENEČENJE

Potem, ko vlada RS ni potrdila poslovnega načrta SŽ kot tudi ne vizije razvoja podjetja, ki jo je na zahtevo nadzornega sveta SŽ moral pripraviti generalni direktor, je postalo tudi formalno jasno, da politična elita, ki Sloveniji vlada, Zajcu več ne zaupa. To, kar smo zaposleni z nezaupnico na seji sveta delavcev ugotavljali že nekaj mesecev prej, je sedaj formalno ugotovila vladajoča struktura, s tem ko je ugodila njegovemu predlogu o prekinitvi delovnega razmerja. Razlogi za to so na strani vlade gotovo v nekaterih pogledih drugačni od naših.

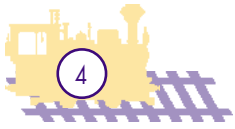
Vsak direktor sistemu pusti določen pečat in tudi Igorja Zajca se bomo po določenih značilnostih zapomnili. Nastop njegovega mandata je pred tremi leti veliko

obetal. Bil je drugačen tip sogovornika kot Marjan Rekar in že to je bil en obet več, da bomo lažje komunicirali in delovali. Všečen je bil tudi njegov rek: »Z enakim številom ljudi narediti več!«, ki je zaposlenim vlil nekaj samozavesti. Začel je z veččlansko upravo in za verjeti je bilo, da smo končno dobili človeka, ki bo potegnil voz v pravo smer. Nadaljevanje zgodbe njegovega direktorovanja železnici pa več ni zgodba o uspehu, ampak zgodba o množici neuresničenih dogovorov, o nenačelni držbi do sogovornikov in do problemov, v katerih so se SŽ znašle. Gotovo je bilo najmanj storjenega in doseženega na področju seznanitve širše javnosti s problematiko železnic in pridobitve ustrezne podpore v vladi in parlamentu RS. Brez ustreznega pristopa

vlade do stabilnega financiranja infrastrukture in odobravanja dvigovanja cen v potniškem prometu v skladu z inflacijo ter financiranja potniškega prometa v okviru potrjenega voznega reda so se napake odločanja in kriza vodenja tako kompleksnega sistema, kot so SŽ, veliko bolj kazale. To pomanjkljivost je v nekaterih izjavah za medije po tem, ko dal je predlog za sporazumno prekinitev delovnega razmerja, nekoliko popravil, a žal veliko prepozno

Odstopa dosedanjega direktorja ne bomo objokovali. Seveda pa si želimo, da novi predsednik uprave ne bi ponavljal napak starega, da bi vzpostavil prepotrebno avtoriteto vodenja in si zagotovil ustrezno mesto in pomen v vladi in širši politični javnosti v RS – pa kdor koli že to bo.





## SPREJETA TARIFNA PRILOGA KPDŽP

Vodji pogajalskih skupin Silvo Berdajs (delojemalci) in Anton Medved (delodajalci) sta 23. maja po dolgotrajnih pogajanjih parafirala novo tarifno prilogo KPDŽP. Vlada RS je tarifno prilogo obravnavala na dopisni seji 3. junija in jo v parafirani obliki tudi sprejela. Naš sindikat pa je tarifno prilogo potrdil na korespondenčni seji skupščine, ki je potekala v sredo, 12. junija. Od 48 članov skupščine je bil en član odsoten (dopust), en član je bil vzdržan, 46 članov skupščine pa je potrdilo TP KPDŽP. S podpisom TP KPDŽP, ki so jo 26. junija podpisali reprezentativni sindikati z ministrom za promet, ter z njeno objavo v Uradnem listu je le-ta pričela tudi veljati, čeprav se bo uporabljala od 1. aprila letos. Izjema je le določba o prostovoljnem pokojninskem zavarovanju, ki se

uporablja od 1. januarja 2002. In kaj nam nova TP KPDŽP prinaša?

V novi TP KPDŽP ostaja izhodiščna osnova (enka) za prvi tarifni razred na enaki višini, kot je bila v veljavi do sedaj (64.887,00), pri čemer je dodana klavzula, da se ob spremembi izhodiščne osnove po Splošni kolektivni pogodbi za gospodarstvo enako uskladi tudi naša izhodiščna osnova.

Tarifna priloga predvideva, da se usklajevanje plač opravi na enak način, kot ga bo določal Socialni sporazum oziroma zakon. Znano je, da je bil plačni dogovor, ki je del tega sporazuma, v vmesnem času sprejet (avgust + 4,2 odstotka), tako da je sedaj že znano, kako se bo usklajevala naša izhodiščna osnova.

Tarifna priloga »končno« prinaša že več

krat izpogajano in nikoli uresničeno plačilo prostovoljnega dodatnega pokojninskega zavarovanja, ki se bo sedaj pričelo izvajati. TP predvideva plačilo premije, ki jo bo delodajalec v korist delavcev nakazoval v višini 3.683,00 tolarjev, začevši 1. januarja letos. Omenjeni znesek se zakonsko sproti revalorizira.

Regres je večji za 8,4 odstotka in je znašal za tiste zaposlene, katerih plača ne presega 126.828,00 tolarjev, bruto 143.467,00 tolarjev. Za vse ostale pa je bil znesek regresa izplačan v višini 137.212,00 tolarjev bruto.

Druge postavke tarifne priloge (povračila stroškov za prehrano, delo na terenu, službena potovanja, ločeno življenje) so predmet Zakona o povračilu stroškov in zaradi tega niso bila del pogajanj.

## DOGOVOR O POLITIKI PLAČ ZA OBDOBJE 2002–2004 PODPISAN

Socialni partnerji so nedavno podpisali dogovor o politiki plač, ki kot del socialnega sporazuma opredeljuje politiko plač do leta 2004. Gre za pomemben dokument, ki neposredno zadeva zaposlene v gospodarstvu, njegova vsebina pa je pomembna tudi za nas.

Po tem podpisanem dogovoru se bodo tako izhodiščne plače zaradi usklajevanja z rastjo cen življenjskih potrebščin za

mesec avgust 2002 povečale za 4,2 odstotka. Januarja (plača za december) pa se izhodiščne plače povečajo za razliko med 100 odstotno rastjo cen življenjskih potrebščin v obdobju januar–november in že obračunanim povečanjem v avgustu (4,2 odstotka).

Naslednje leto se izhodiščne plače za avgust 2003 zaradi usklajevanja povečajo za 2,5 odstotka. Ob tem je še dodana

»varovalka«, ki pravi, da se bodo ob povečanju cen življenjskih potrebščin januar–junij 2003 za več kot 2,8 odstotka plače povečale še za razliko v rasti cen življenjskih potrebščin nad 2,6 odstotka. Usklajevanje v januarju (plača za december 2003) bo potekalo na enak način kot leto prej. Naslednja pogajanja o politiki plač bodo socialni partnerji opravili v prvi polovici leta 2004.

## POJASNILO ČLANOM SSSLO V ZVEZI Z IZREČENO MANDATNO KAZNIJO REPUBLIŠKEGA INŠPEKTORJA

29. maja 2002 je republiški inšpektor Branko Stevanovič izrekel mandatno kazen dvema članoma našega sindikata, ker med opravljanjem službe nista nosila službenih čevljev.

Takoj po tem dogodku smo dobili SMS sporočilo od Franca Berganta, potem pa še obvestilo po elektronski pošti, v katerem je pisalo, da sta oba člana mandatno kazni že plačala. Ob tem je zastavil vpra-

šanje ali bo SSSLO reagiral na ta dogodek.

Takoj ko sem bil obveščen o tem (obvestil me je Šečić), sem v SV Ljubljana DE Ljubljana zbral dopise, ki se nanašajo na omenjeno problematiko, ter jih med sre-



čanjem strojevodij v Kamniški Bistrici izročil predsedniku našega sindikata Dragu Toreju.

Prosil sem ga, da dopise prouči ter ukrepa po možnosti še pred rokom, ki sta ga dobila za plačilo mandatne kazni. O tem sem obvestil oba člana, ki jima je bila mandatna kazen izrečena. Poudariti moram, da je Drago Torej takoj reagiral ter dosegel dogovor s šefom službe za varstvo

pri delu Mirkom Zorenčem na podlagi katerega naša člana ne bosta plačala mandatne kazni.

Dejstvo je, da ocena tveganja, ki jo zahteva nov zakon o varnosti pri delu, še ni narejena, zato je do tedaj nemogoče na podlagi nasprotujočih tolmačenj, ki izhajajo iz prejšnje zakonodaje, izrekat kakršne koli mandatne kazni v tej smeri.

Na koncu bi povedal, da omenjena čla-

na nista plačala nobene kazni (trditev v sporočilih ni točna) in je tudi ne bosta, ker je zadeva že končana, oba člana pa o tem obveščena.

Prepričan sem, da bo naš sindikat tudi v prihodnje ščitil svoje člane, kot jih je v preteklosti oziroma v omenjenem primeru, zato ne vidim nobenih vzrokov za slabe občutke na terenu.

*Jadranko Tomič*

## VSE SIEMENSOVE GARNITURE SO SESTAVLJENE

V četrtek, 16. maja, smo odpeljali zadnjo dokončno sestavljeno EMG 312 iz TVT Maribor proti Ljubljani. Tako imamo sedaj na SŽ sestavljenih vseh 30 EMG 312, od katerih jih je 10 dvodelnih in 20 tridelnih. Prvi dve dvodelni garnituri sta bili sestavljeni na Dunaju, vseh ostalih 28 pa v TVT Maribor. Vsako sestavljeno garnituro smo hladno z lokomotivo peljali v CD Moste, kjer so Siemensovi strokovnjaki testirali posamezne sklope in garnituro pognali v obratovanje. Sledile so testne vožnje in po uspešnih meritvah smo vsako garnituro samostojno odpeljali nazaj v TVT zaradi manjših dopolnil. Nato je bilo treba peljati vlak na carino v Špilje in od tam nazaj v Ljubljano, kjer je sledil strokovni prevzem.

Od 16. avgusta 2000 do 16. maja 2002 smo tako na omenjenih relacijah opravili 28 prevozov. Iz Maribora proti Ljubljani smo z e-lokomotivami peljali vsako hladno garnituro, ki jo je bilo treba sprem-

ljati. Spremljava na hladni garnituri je bila zelo naporna pozimi, ker na nedelujoči garnituri ni bilo ogrevanja. Zanimiva je bila vožnja zadnje garniture 16. maja, ker ni bilo na razpolago e-lokomotiv, ampak smo na vsej relaciji iz Maribora-Studencev do CD Moste opravili prevoz z d-lok 643. Kljub temu, da smo le malo pred odhodom izvedeli, da ni električne lokomotive, nam to ni povzročilo nobenih težav, saj je bil strojevodja Jože Štravs usposobljen za vožnjo vseh vlečnih vozil. To poudarjam zato, ker se marsikdo ne zaveda, kakšen potencial je strojevodja na SŽ, ki lahko danes vozi vlak ICS, jutri pa katero koli drugo serijo. Teh vlečnih vozil je na SŽ iz leta v leto več in prav strojevodja je tisti, ki mora v prvi vrsti osvojiti znanje tehnike, ki pa še zdaleč ni enostavna.

Poleg omenjenih prevozov so vmes še sledili trije izredni prevozi iz Ljubljane in nazaj zaradi določenih pomanjkljivosti pri

sestavnih delih (npr. zaradi balansiranja zračnih blazin...). Oktobra 2000 smo na relaciji Hoče-Šentjur opravljali testne vožnje za dvodelno garnituro in julija lani na isti relaciji tudi za tridelno garnituro. Testne vožnje so potekale po nadzorom Siemensovih strokovnjakov pri različnih pogojih (hitrost do 154 km/h, z izpraznjenimi zračnimi blazinami...), z namenom, da se določijo temeljne karakteristike garniture, ki bodo vplivale na potek vožnje za ves čas obratovanja na SŽ (določanje maksimalne hitrosti v lokih, vzponih, padcih...). Na koprski progi smo izvajali zavorne teste, ker je to proga z največjim padcem (meritve zaustavne poti, gretje diskov...).

S tem, ko so sestavljene vse EMG 312, zadeva še ni končana. Prej bi rekli, da smo šele na začetku. V fazi montaže teh garnitur je bil poudarek samo na sestavljanju in testiranju, skoraj nič pa se ni dogajalo na izboljševanju številnih pomanjkljivosti, ki se pojavljajo na progi in na katere smo ves čas opozarjali. Toda razumeti moramo, da je bil tempo montaže prehitel, saj so v zadnjem letu prihajale garniture iz TVT-ja na vsake tri tedne. Zato v tako kratkem času ni bilo mogoče izvajati številnih potrebnih modifikacij. Slednje se bodo začele izvajati šele sedaj, pri čemer se morajo rešiti vse pomanjkljivosti, s katerimi se srečujemo od začetka obratovanja EMG 312 na SŽ. Del teh opravil se bo opravilo v TVT Maribor, del pa v CD Moste. S tem bomo opravili še enkrat toliko prevozov v obe smeri, kot do sedaj.

*strojevodja – inštruktor  
Cene Bojan, Kores Stanko*



## RAZSTAVA DIZEL MOTORNIH VLAKOV NA DUNAJU

V soboto in nedeljo, 8. in 9. junija 2002, je avstrijski »Club Blauer Blitz« priredil razstavo starejših dizel motornih vlakov na območju depoja železniške postaje Wien Südbahnhof. Na razstavi so bile ob domačih tudi tuje motorne garniture iz Slovenije, Češke, Slovaške in Madžarske. Slovenijo je predstavljal »zelenc« 711-001/002.

Razstava je bila organizirana ob praznovanju 50-letnice avstrijske motorne garniture VT 5045/5145, imenovane tudi »Blauer Blitz«.

Na razstavi je od imenitnejših vozil sodeloval ob »modrem blisku« še madžarski specialni vlak »Kádár«.

Razstavo si je ogledalo, predvsem pa jo fotografiralo veliko število ljudi. Zelo veliko je bilo ljubiteljev železnic, ki so se zanimali tudi za najmanjše podrobnosti v zvezi z vozilom. Predvsem ti so si želeli, da bi dobili kakšen bilten ali vsaj zloženko z vsemi tehničnimi podatki o vozilu, o progah, na katerih je in že vozi, o številu garnitur, in še in še ... Tako je imel drugopodpisani kar precej dela s pojasnjevanjem v nemščini (težko razumljivo narečje Dunajčanov), medtem ko sem se prvopodpisani s svojo angleščino bolj »šparal«. Večine tega so se



kolegi z Madžarske, Češke in Slovaške rešili, saj so poleg s prospekti in zloženkami predstavljali železnico v svoji državi tudi s prodajo video kaset, razglednic, majic, knjig, obeskov ... seveda z železniškimi motivi.

Razstavo je nekoliko motilo slabo vreme v soboto dopoldne in nedeljo popoldne,

kar pa ni motilo pravih ljubiteljev, saj so kljub dežju in premočeni vztrajno fotografirali vozila z vseh strani.

Na koncu se morava zahvaliti organizatorju (članom kluba Blauer Blitz) za gostoljubnost in organizacijo tako na razstavi kot pri prevozu.

*Ignac Kitek in Srečko Florjančič*

## NOVI SERVIS V SV LJUBLJANA

Da bi se zmanjšali stroški vzdrževanja kontrolnih pregledov PO 1 za vozila EMV 312 SIEMENS in pa opravila manjša tekoča popravila za vsa druga vlečna vozila, je SV Ljubljana težila k temu, da se čim prej uredijo prostori za delo servisne skupine. Velike zasluge, da se je to turi uresničilo, ima šef SV Ljubljana. Kljub začetnim težavam pri financiranju in izvajanju del se lahko danes pohvalimo, da se vzdrževanja uradno že izvajajo.

Delavniško halo, kjer so bila prej garažirana DMV vrste 711 so zidarsko obnovili, znižali so strop, vgradili so vhodna vrata, uredili je ogrevanje, izboljšali razsvetlavo, na novo naredili pisarno ter toaletne pros-



tore. Servisni delavci so sedaj fizično ločeni od »hišne«, delajo v štirih izmenah po trije ter vodja. Iz pogovorov sodeč so z objektom zadovoljni, kar se odraža tudi pri njihovem delu.

Čas bo pokazal, kaj bo treba še storiti za boljše delo servisa, vendar je že sedaj jasno, da je ena prvih stvari elektrifikacija dovoznega tira v servis in poglobitev kanala, ker je ta zelo plitek in ne ustreza svojem namenu. Torej bodimo optimisti in pričakujemo, da kljub reorganizaciji železnice ne bo zmanjkalo denarja za rešitev teh dveh problemov.

*Alojz Letnar*

## NEVARNO POLOŽENI TIRI!

Na odseku proge med Slovensko Bistrico in Poljčanami se trenutno izvaja sanacija useka pri Križnem vrhu. Prenova useka ene strani proge je že dokončana, v začetku jeseni pa naj bi bila dokončana tudi druga stran, tako da bo lahko promet ponovno stekel po obeh tirih. Tisto kar čudi in preseneča nas, strojevodje, ki dnevno redno vozimo po tej progi, je način položitve novega tira



(glej sliko), ki predstavlja zaradi ostre in nagle spremembe smeri vožnje nevarnost za železniški promet. Hitrost je sicer na tem odseku omejena na 50 kilometrov na uro toda kljub temu se strojevodje zaradi take položitve tirov na glavni progi počutimo nelagodno.

Gotovo bi se dalo z drugačnim pristopom k projektu sanacije tega useka novi tir položiti tako, da ne bi predstavljal nevarnost za odvijanje železniškega prometa.

### Prostovoljno pokojninsko zavarovanje

## NAREDIMO NEKAJ ZA SVOJO STAROST

Z dnem sprejema tarifne priloge KPDŽP na vladi RS je postalo jasno, da smo tik pred uresničitvijo do sedaj večkrat dogovorjene in napovedane uveljavitve prostovoljnega dodatnega zavarovanja. To, da se nam je uspelo na pogajanjih dogovoriti, da nam bo del premije prostovoljnega pokojninskega zavarovanja plačevalo podjetje (četudi v minimalnem znesku!), ni majhna stvar in na nas je, da ponujeno priložnost sprejmemo in še razmislimo v smeri – kako v ta sklad nameniti še nekaj lastnih sredstev, da se nam na naša stara leta ne bo treba bati finančne odvisnosti.

Prostovoljno dodatno pokojninsko zavarovanje je tisti steber pokojninskega zavarovanja, kjer mi sami (ali kolektivno ali individualno) nalagamo del sredstev (premije) zato, da bomo iz nabranih sredstev ob doživetju »nadgradili« pokojnino iz naslova obveznega zavarovanja, za katero že danes vemo, da ne bo na ravni pokojnin, ki jih prejema kolegi, ki se sedaj upokojujejo, z rento, ki nam bo skupaj z osnovno pokojnino omogočala finančno neodvisno starost. Tega stebra pokojninskega zavarovanja ne smemo mešati z obveznim dodatnim zavarovanjem (nekdanja benefikacija), v katero smo vključeni določeni izvršilni delavci in za katero skrbi Kapitalski sklad RS. Z denarjem iz slednjega fonda (poklicna pokojnina) se bomo tisti, ki se bomo prej upokojevali, »preživljali« v času od predčasnega odhoda v pokoj do izpolnitve pogojev za pridobitev pokojnine iz naslova obveznega zavarovanja.

Z dnem uveljavitve TP KPDŽP in s podpisom pogodbe o oblikovanju pokojninskega načrta med sindikati in upravo bo ob izpolnitvi pogoja, da se v prostovoljno dodatno pokojninsko zavarovanje (PDPZ) vključi najmanj 51 odstotkov zaposlenih v družbi, nastopil trenutek, ko bo podjetje na naše račune redno mesečno (začenši 1.

januarja 2002) plačevalo premijo v skladu s pogodbo bomo del sredstev plačevali tudi zaposleni (najmanj en odstotek bruto plače). Če kdo želi plačevati višjo premijo, se bo lahko o tem svobodno odločil. Paziti bo le treba, da skupni znesek, namenjen prostovoljnemu dodatnemu pokojninskemu zavarovanju, ne bo presegal 36.830,00 tolarjev mesečno, ker večji znesek premije ni predmet davčnih olajšav. Po pogodbi med delodajalci in sindikati bo zaposlenim, katerim do upokojitve manjka manj kot 5 let in se ne bodo vključili v prostovoljno dodatno zavarovanje, delodajalec ob upokojitvi izplačal enkratni znesek v višini šestevka premij petih let, ki bi jih v skladu s pokojninsko shemo te pogodbe vplačal v korist zaposlenega, če bi bil ta vključen v pokojninski načrt.

V nadaljevanju vam podajam nekaj dejstev, ki so za lažje razumevanje PDPZ pomembna, da jih spoznamo:

### **DOBA PLAČEVANJA PREMIJE ZA PDZP**

- v pokojninski načrt PDPZ se lahko vključi le oseba (starost ni pomembna), ki je pri delodajalcu obvezno pokojninsko zavarovana
- med sindikati in delodajalcem se sklone pogodba, ki obvezuje delodajalca plačevati premijo v dogovorjeni višini
- izvajalec (tisti, ki bo zbiral in plemenitil premijska sredstva) je Skupna pokojninska družba s sedežem v Ljubljani, izplačevanje pokojninske rente pa bo za račun Skupne pokojninske družbe izvajala Zavarovalnica Triglav
- bodoči zavarovanec se pridruži PDPZ ob podpisu pristopne izjave (z njenim podpisom izjavi, da se strinja z višino premije, ki jo plačuje delodajalec, in



evidentira del premije, ki jo bo dodatno plačeval, zavarovanec poda izjavo, da ni vključen v drugo kolektivno obliko PDPZ, da se je seznanil z Pogodbo o oblikovanju pokojninskega načrta ter s Pokojninskim načrtom ...)

- na podlagi izjave izvajalec sestavi polico, v katero so zajeti vsi podatki iz pristopne izjave ter vse pravice in obveznosti tako zavarovanca kot izvajalca, (ni je mogoče zastaviti!)
- zavarovanec ima med letom možnost spremeniti svojo višino dela premije PDPZ, o kateri se dogovori z delodajalcem in ne z izvajalcem
- med dobo plačevanja premije lahko zavarovanec prosi za mirovanje plačevanja premije iz razlogov, kot so nezaposlenost oziroma drugi primer izpada prihodkov, ali na podlagi pisnega dogovora z izvajalcem
- na vplačano premijo izvajalec jamči minimalni letni donos, ki je enak 50 odstotkov povprečne letne obrestne mere na državne vrednostne papirje z dospelostjo nad enim letom.
- izvajalec bo sredstva plemenitil tako, da jih bo razpršeno nalagal v vrednostne papirje z nizko stopnjo tveganja, k čemur ga zavezuje tudi zakonodaja s področja zavarovalništva
- delodajalcu se znesek sredstev, ki jih namenja za PDPZ, upošteva kot zmanjšanje davka od dobička pravnih oseb in kot zmanjšanje davka od dohodka iz dejavnosti pravnih oseb, delavcu pa se v višini letnega zneska premij, ki jih je plačal sam, zniža osnova za dohodnino (tega ne smemo mešati z do sedaj znano 3-odstotno olajšavo pri odmeri dohodnine, ampak se za seštevke zneska premij, ki smo jih plačali sami, zniža celotna osnova za dohodnino - od tega ne plačujemo davščin)
- vstopni stroški znašajo štiri odstotke od vplačane premije
- izstopnih stroškov pri rednem prenehanju ni (prehod na plačevanje pokojninske rente), v primeru izrednega prenehanja (prehod na pokojninski načrt drugega izvajalca, smrt pred uveljavitvijo rente, izstop na zahtevo zavarovanca, odpoved ali prenehanje izvajalca) pa

znašajo en odstotek od višine sredstev na računu zavarovanca

- pokojninski načrt predvideva še stroške upravljanja, ki pa se v višini 1,25 odstotka obračunajo od povprečne vrednosti kritnega (skupnega) sklada v tekočem letu
- v primeru smrti zavarovanca v obdobju plačevanja PDPZ zbrana sredstva (premije + vsa sredstva iz naslova donosnosti naložbene politike na višino vplačanih premij) dedujejo upravičenci za primer smrti, s tem da je upravičenec od tako pridobljenega zneska odkupne vrednosti PDPZ dolžan plačati izstopne stroške (en odstotek od zbranih sredstev), davek od osebnih prejemkov in dohodnino v skladu z zakonom o dohodnini. Če je prišlo izrednega prenehanja PDZP (smrti) pred iztekom desetih let od vstopa v PDZP, bo izvajalec (pokojninska družba) od odkupne vrednosti plačal tudi davek od prometa zavarovalnih poslov,
- v primeru, da se za prekinitve (izstop) PDZP odloči zavarovanec, ima ta možnost, da sredstva v višini odkupne vrednosti dvigne, da sredstva na osebnem izračunu zadrži ali da jih prenese na drug pokojninski načrt. Če se odloči, da sredstva dvigne, lahko to stori le, če je bil vključen v PDZP najmanj deset let (sicer se sredstva zadržijo) in ob tem plača davek od osebnih prejemkov in dohodnino v skladu z zakonom. Če se odloči, da se zbrana sredstva zadržijo, bo pridobil pravico do pokojninske rente, ko bo izpolnil pogoje iz pokojninskega načrta. V času mirovanja nabranih sredstev bo izvajalec plemenitil zadržana sredstva in si obračunaval stroške upravljanja. V primeru prehoda na drugi pokojninski načrt se plačajo izstopni stroški (en odstotek), pogoj pa je, da je zavarovanec v tem pokojninskem načrtu plačal premijo za obdobje, ki ni krajše od treh let.
- ob koncu vsakega leta nas bo izvajalec obveščal o stanju sredstev na osebnem računu (ločeno del sredstev, ki jih plačuje delodajalec od dela sredstev, ki jih plačuje zavarovanec, znesek pripisov na podlagi zajamčenega in dejanskega

donosa v obdobju od 1. januarja do 31. decembra tekočega leta)

## DOBA PRIDOBIVANJA POKOJNINSKE RENTE

- za pridobitev pravice do dodatne pokojnine morajo biti izpolnjeni naslednji pogoji: (starost 58 let, zavarovanec je uveljavil pravico iz naslova obveznega pokojninskega zavarovanja in je bil vključen v PDPZ najmanj deset let)
- zavarovanec ima možnost pridobiti tudi predčasno starostno pokojnino. Lahko jo kot posebno premijo plačuje že od sklenitve zavarovanja naprej ali pa se ob izpolnitvi pogojev za pridobitev predčasne dodatne starostne pokojnine odloči zanjo, s tem da lahko za pridobitev te pravice nameni največ 80 odstotkov sredstev, zbranih na svojem računu PDZP. Pogoji za predčasno starostno pokojnino so naslednji: (starost 53 let, zavarovanec ni več vključen v obvezno pokojninsko zavarovanje in je vključen v PDZP najmanj 15 let. Ob uveljavitvi te pravice do predčasne dodatne starostne pokojnine lahko zavarovanec nadaljuje s plačevanjem premije za PDZP do izpolnitve pogojev iz prejšnje alineje ali se odloči za mirovanje plačevanja do izpolnitve pogojev za pridobitev pokojninske rente (prejšnja alineja)
- ob upokojitvi se zavarovanec odloča med dvema oblikama izplačila pokojninskih rent; za dosmrtno rento (renta se izplačuje od upokojitve do smrti zavarovanca in se ob smrti ne deduje) ali za dosmrtno rento z zajamčeno dobo izplačevanja - deset let (renta se izplačuje od upokojitve do smrti zavarovanca, če ta umre prej kot v desetih letih, se neizplačana renta deduje). Pričakovati je, da bo izračun mesečne pokojninske rente v slednjem primeru nižji.

## KDO BO UPRAVLJAL DENAR NA NAŠEM RAČUNU?

Že pred časom je bil opravljen izbor najugodnejše pokojninske družbe in rezultat izbire je bil, da se za izvajalca





pokojninskega načrta prostovoljnega dodatnega zavarovanja izbere Skupna pokojninska družba, ki je danes največja tovrstna pokojninska družba v Sloveniji z največ vključenimi zavarovanci. Njeni največji delničarji so: Nova Ljubljanska banka, Zavarovalnica Triglav, Gorenjska banka, Iskra avtoelektrika, Banka Celje, Kompas, Pivovarna Union, Radenska, Terme Čatež, Aerodrom Ljubljana, Petrol, SCT, Delo,

Gorenje, Pivovarna Laško ... Skupaj ima Skupna pokojninska družba 25 delničarjev. Predsednik uprave je Črtomir Mesarič, imajo pa osem zaposlenih (pet z univezitetno izobrazbo).

Glede na to, da za nabrana sredstva prostovoljnega pokojninskega zavarovanja država ne jamči (kot tudi ne jamči za sredstva na bankah, v fondih življenjskih zavarovanj...) je seveda pomembno vede-

ti, kdo »stoji« (delničar) za posamezno pokojninsko družbo. Mogoče je ugotoviti, da so ustanovitelji te družbe ugledna slovenska podjetja, ki se ukvarjajo s področji bančništva in zavarovalništva in nam kot taka dajejo jamstvo, da smo se odločili za pravo pokojninsko družbo.

Zdenko Lorber

## Primer informativnih izračunov prostovoljnega pokojninskega zavarovanja:

SKUPNA POKOJNINSKA DRUŽBA d.d. LJUBLJANA

BRUTO OD	PREMIJA 5,84%	10 LET VARČEVANJA			15 LET VARČEVANJA		
		ZBRANA SREDSTVA	POKOJNINA		ZBRANA SREDSTVA	POKOJNINA	
			MOŠKI	ŽENSKA		MOŠKI	ŽENSKA
	6.000	908.938	6.576	5.039	1.566.824	11.336	5.688
125.000	7.305	1.106.632	8.006	6.135	1.907.729	13.801	10.576
150.000	8.785	1.327.958	9.607	7.382	2.289.275	16.561	12.691
175.000	10.227	1.549.284	11.208	8.689	2.670.821	19.322	14.806
200.000	11.688	1.770.610	12.809	9.916	3.052.367	22.082	16.821
225.000	13.149	1.991.937	14.410	11.043	3.433.913	24.842	18.036
250.000	14.610	2.213.263	16.011	12.269	3.815.459	27.602	21.151
275.000	16.071	2.434.589	17.613	13.496	4.197.005	30.362	23.267
300.000	17.532	2.655.916	19.214	14.723	4.578.551	33.123	25.382

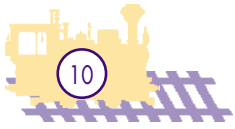
BRUTO OD	PREMIJA 5,84%	20 LET VARČEVANJA			25 LET VARČEVANJA		
		ZBRANA SREDSTVA	POKOJNINA		ZBRANA SREDSTVA	POKOJNINA	
			MOŠKI	ŽENSKA		MOŠKI	ŽENSKA
	6.000	2.413.469	17.460	13.379	3.502.609	25.339	19.417
125.000	7.305	2.936.390	21.257	16.289	4.264.426	30.850	23.640
150.000	8.786	3.526.078	25.550	19.647	5.117.312	37.020	28.388
175.000	10.227	4.113.768	29.760	22.806	6.070.197	43.190	33.096
200.000	11.688	4.701.437	34.012	26.063	7.023.082	49.360	37.824
225.000	13.149	5.289.117	38.263	29.321	7.975.967	55.530	42.553
250.000	14.610	5.876.797	42.515	32.579	8.928.853	61.700	47.281
275.000	16.071	6.464.476	46.766	35.837	9.881.738	67.870	52.009
300.000	17.532	7.052.156	51.017	39.094	10.834.623	74.040	56.737

BRUTO OD	PREMIJA 5,84%	30 LET VARČEVANJA			35 LET VARČEVANJA		
		ZBRANA SREDSTVA	POKOJNINA		ZBRANA SREDSTVA	POKOJNINA	
			MOŠKI	ŽENSKA		MOŠKI	ŽENSKA
	6.000	4.903.884	35.476	27.185	6.708.678	48.518	37.179
125.000	7.305	5.970.465	43.192	33.098	8.165.381	59.071	45.266
150.000	8.786	7.164.546	51.830	39.717	9.798.457	70.885	54.319
175.000	10.227	8.358.637	60.469	46.337	11.431.533	82.699	63.372
200.000	11.688	9.552.728	69.107	52.957	13.064.609	94.513	72.425
225.000	13.149	10.746.819	77.746	59.576	14.697.685	106.327	81.478
250.000	14.610	11.940.910	86.384	66.196	16.330.761	118.142	90.531
275.000	16.071	13.135.001	95.023	72.815	17.963.837	129.956	99.584
300.000	17.532	14.329.091	103.661	79.435	19.596.913	141.770	108.638

BRUTO OD	PREMIJA 5,84%	40 LET VARČEVANJA		
		ZBRANA SREDSTVA	POKOJNINA	
			MOŠKI	ŽENSKA
	6.000	9.026.125	65.298	60.037
125.000	7.305	10.989.307	79.500	60.600
150.000	8.786	13.187.188	95.400	73.105
175.000	10.227	15.385.030	111.300	85.289
200.000	11.688	17.582.891	127.200	97.473
225.000	13.149	19.780.753	143.100	109.657
250.000	14.610	21.978.614	159.000	121.841
275.000	16.071	24.176.475	174.900	134.025
300.000	17.532	26.374.337	190.800	146.209

OPOZORILO: Izračun je zgolj informativne narave, višina zbranih sredstev ter rente lahko odstopa od izračuna!





## Novi signalni pravilnik

# SPREMENB MANJ, KAKOR SMO JIH MOGOČE PRIČAKOVALI!

V letošnji 32. številki Uradnega lista, ki je izšel 11. aprila, je minister za promet objavil novi Signalni pravilnik, ki začne veljati prvega januarja 2003. Ker gre za temeljni pravilnik, s katerim se morajo seznaniti izvršilni železniški delavci, je seveda prav, da vas na kratko z najnovejšimi spremembami seznanimo tudi v našem časopisu.

Kratko listanje po novem pravilniku bo razočaralo tistega, ki je pričakoval, da bodo snovalci novega pravilnika pripravili veliko novosti. Resnici na ljubo vas bo listanje po pravilniku močno spominjalo na star, z neštetimi spremembami odebelen pravilnik, ker se grafična podoba risb in likov ni nič spremenila. Gotovo je, da signal, ki bo v veljavi še naprej, ne more biti sedaj drugače prikazan kot v prejšnjem pravilniku. Gotovo pa bi lahko več domiselnosti oblikovalci uporabili pri grafičnem ponazarjanju likov lokomotiv ali signalov premikalnega in progovnega osebja, ki so enaki kot prej (premikač s kapo ...). Seveda gre prejšnja opazka bolj v »brk« tistim, ki so pravilnik oblikovali in je veliko manj pomembna od samih sprememb vsebine.

Kar zadeva spremembe vsebine, je treba najprej omeniti spremembo vsebine pojma »omejena hitrost«, ki se po novem več ne uporablja za spremembo progovne hitrosti kot posledico tehničnega stanja proge, ampak se uporablja le v primerih voženj čez kretnice v odklon.

Večjo spremembo pomeni tudi nova definicija signalnega znaka 12/a, 12/b na glavnem signalu (do sedaj poznan kot - Previden uvoz/izvoz na/z postajo z 10 km/h), ki se po novem imenuje »Previdna vožnja«. Tak signalni znak bodo lahko kazali vsi glavni signali (tudi prostorni). Vožnja mimo njega bo dovoljena z največ 20 km/h, razen pri prostornih signalih, kjer bo strojevodja hitrost uravnaval glede na preglednost proge. Žal nam prostor za pripravo tega članka ne dopušča podrobnejše razlage vzrokov, v katerih primerih se bo ta signalni znak vključeval, zato ga sedaj opisujem zgolj informativno v skrajšani obliki.

Nekaj novosti je tudi med t.i. »dopolnilnimi signali«, kjer srečamo dva nova signala.



Signalni znak 21: »Pričakuj vožnjo do MTS«.

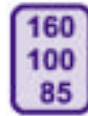


Signalni znak 22: »Ni prepeljevalne poti«.

Kazalo za uvoz do mejnega tirnega kazala (MTS) je z več belih luči sestavljen križ na črni podlagi (predkazalo: več rumenih luči

na črni podlagi - sig. znak 21), pomeni, da bo vlak vozil na prvi del deljenega tira do MTS, oziroma na slepi tir do MTS. S signalnim znakom 22 (z več belimi lučmi na črni podlagi sestavljena puščica obrnjena navzdol), pa bo strojevodja obveščen da vozi na tir, kjer na izvozni strani ni zagotovljena prepeljevalna pot.

»Znana« novost novega pravilnika so signali za označitev največje progovne hitrosti (sig. znak 38 - »Sprememba progovne hitrosti na ...km/h«), ki so na rumeni plošči izpisane tri številke, pri čemer hitrost, ki je zgoraj, velja za vlake z nagibno tehniko, hitrost, ki je na sredini, velja za motorne vlake, hitrost, ki je spodaj, pa velja za druge vlake.



Signalni znak 38:

»Sprememba progovne hitrosti na ...km/h«.

Nov je signalni znak št. 62, ki označuje število kontroliranih nivojskih prehodov, če se zavarovanje prometa dveh ali treh nivojskih prehodih kontrolira z enim kontrolnim signalom.



Signalni znak št. 62:

»Število kontroliranih nivojskih prehodov«.

Nova signalna oznaka 205 označuje mesto ustavitve kratkih vlakov, pri čemer številka pod črko »S« pomeni največjo dolžino vlaka v metrih, ki se lahko ustavi pri tej signalni oznaki. Ta signalna oznaka velja za vse vlake, ki so krajši od napisane dolžine.



Signalna oznaka 205:

»Mesto ustavitve kratkih vlakov«.

**Signali starega tipa** (glej sliko) so signali, ki so še v veljavi, dovoljeno pa jih je uporabljati le do prve zamenjave ali rekonstrukcije.



Ob tem lahko ugotovimo, da pa bomo nekatere signalne v novem pravilniku zaman iskali. Med te sodijo kazalo za izmenični promet, signali znak za poštno manipulacijo in »zasedeno z osebami«, signalno oznako za APB, TK in za začetek in konec obojestranskega prometa.

Tako! Seznanili smo vas z nekaterimi »na oko« najbolj vpadljivimi novostmi novega Signalnega pravilnika. Podrobneje bomo novi pravilnik spoznavali v jeseni, ko bo v skladu z Zakonom o varnosti v železniškem prometu treba pridobljeno znanje o novem pravilniku pri izvršilnih železniških delavcih tudi izredno preveriti.

## PRAVILNIKI KAR PRIHAJAJO!

Poleg, v tej številki predstavljenega, Signalnega pravilnika so bili do sedaj sprejeti in v Uradnem listu objavljeni naslednji novi pravilniki:

- Pravilnik o vlečni in tehničnovagonski dejavnosti (Uradni list št.55)
- Pravilnik o opremljenosti železniških postaj in postajališč (Uradni list št. 53)
- Pravilnik o delovnih mestih izvršilnih železniških delavcev (Uradni list št.25 in 48)
- Pravilnik o vzdrževanju železniških vozil (Uradni list št. 53)

Če uporabljate internet si lahko vsebino omenjenih pravilnikov ogledate na strani; **zakonodaja.gov.si**. Ko se vam odpre ta stran kliknite podstran »zbirke« in »Uradni list Republike Slovenije«. V tekstu, ki govori o brezplačni – poskusni obliki Uradnega lista, kliknite tekst »spletni HTML obliki« in že lahko izbirate med številkami Uradnih listov od leta 1995 naprej.

## Intervju

# LUDVIK PEVEC – ŠEF SEKCIJE ZA VLEKO LJUBLJANA

**»Prosim, če se na kratko predstavite ter opišete dela in naloge, ki ste jih opravljali preden ste postali šef sekcije?«**

»Pred petnajstimi leti sem dobil zaposlitev na železnici in začel delati v tehnični službi kot referent za tehnične posle. Po opravljenem strokovnem strojevodskem izpitu sem nekaj časa skrbel za servisno skupino, nato pa zasedel delovno mesto referenta za odškodninske zadeve, kjer sem se ukvarjal predvsem vzdrževanjem oziroma izrednimi popravili na lokomotivah in garniturah. Po končanem študiju na VI. stopnji sem zasedel mesto referenta za sprotno vzdrževanje dizelskih lokomotiv in garnitur. Pred dvema letoma pa sem zasedel mesto šefa sekcije za vleko Ljubljana. V tem času pa sem tudi že končal študij na VII. stopnji; relativno visoko povprečje ocen študija in diplomske naloge pa mi omogoča tudi magistrski študij, ki ga bom po vsej verjetnosti vpisal v bližnji prihodnosti.«

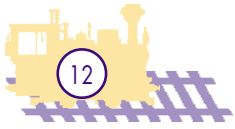
**»Opišite nam sekcijo za vleko Ljubljana, njene enote in službe, ki delujejo v njej.«**

»Sekcija za vleko Ljubljana je daleč največja sekcija v sistemu Slovenskih železnic, saj zaposluje po zadnji veljavni sistematizaciji kar 717 ljudi. Sekcija ima štiri delavne enote, in sicer: DE Ljubljana, ki šteje 291 zaposlenih, DE Novo mesto 146, DE Zidani Most 143 in DE Jesenice 55 zaposlenih. V upravi sekcije delujeta še dve službi, in sicer Služba za splošne in gospodarske naloge z 21 zaposlenimi in Tehnična operativna z 61 zaposlenimi, v katero sodijo tudi inštruktorji strojevodje, servisna in intervencijska skupina. Delež administracije v širšem smislu je blizu nekega evropskega povprečja, ki pa bi ga lahko dosegli z nekaterimi manjšimi investicijami, predvsem v računalniško opremo in informatiko, kar bi nam posledično prineslo tudi natančnejše in bolj ažurne podatke, ter racionalizacijo poslovanja.«

**»Kot šef ste neprestano na nakuvalu. Na eni strani močan sindikat, na drugi delodajalec, katerega predstavnik ste. Kdaj in kako ugotovite, da je kak dogovor sprejemljiv za obe strani?«**



»Na delovnem mestu se srečujem z različnimi nalogami, od vodstvenih, tehničnih, organizacijskih, kadrovskih, socialnih in drugih, posebno poglavje pa so seveda dogovori in usklajevanja s sindikatom, še posebej, če govorimo o turnusih ali podobno kočljivih zadevah, pri katerih imamo nasprotujoče si interese in želje. Menim, da je za vsak sklenjeni dogovor treba doseči kompromis, ki je sprejemljiv za obe strani. Na Zahodu je tak dogovor poznan kot



»win-win« situacija, ki ne daje absolutnega zmagovalca in poraženca, obe strani pa nekaj pridobita in izgubita, od pogajalcev pa je odvisno, kaj je za katero stran vrednejše. Iz mojih dosedanjih izkušenj pa lahko zatrdim, da smo vedno našli neko bolj ali manj sprejemljivo rešitev za obe strani, sindikat pa se je pokazal kot zelo korekten partner v dogovorih.«

**»Zelo zanimiva je bila zamisel in pozneje izpeljava prenove hale nad tirom 49 za vzdrževanje v SV LB. Kako ste se lotili prenove in za kakšen namen?«**

»S prihodom novih EMG serije 312 Siemens se je pojavila potreba po pregledih teh garnitur, saj je proizvajalec predpisal tedenske vizualne kontrolne preglede P-01. Zato smo sklenili, da obnovimo halo nad tirom 49; tako je bil zgrajen strop z izolacijo, obnovljen omet na zidovih, nameščena nova razsvetljava in nova avtomatska vrata, izdelano ogrevanje s termo puhali, ki omogoča tudi odtajevanje lokomotiv pozimi, ter garderobe z dvema pisarnama za servisno skupino. Strošek investicije v halo bo predvidoma povrnjen v enem letu, kar je izredno hitro. V načrtu pa imamo tudi elektrifikacijo tira, saj bi s tem poenostavili premik in omogočili še nekatera dela, ki jih sedaj ne moremo opravljati.«

**»Poskusno se uvaja nov način vzdrževanja lokomotiv. Med pregledoma P0 in P1 se uvršča še pregled PV. Se bo ta metoda obnesla in dejansko zmanjšala stroške vzdrževanja? Ali ne bo sicer učinek na dolgi rok ravno nasproten ob starih in dotrajanih lokomotivah?«**

»Pred dvema mesecema je bilo na podlagi odločbe Ministrstva za promet za del elektro in dizel lokomotiv uvedeno poskusno sistematično preizkušanje in preverjanje tehničnega stanja vlečnih vozil, kar je posledično pomenilo nekoliko spremenjen način vzdrževanja. Vzrok je seveda v omejenih sredstvih za vzdrževanje voznih sredstev, po drugi strani pa se poskuša realno oceniti, kakšno je dejansko tehnično stanje vozil. V bistvu so ciklusi vstopov v kontrolni pregled (KP) nekoliko razvlečeni in omejeni

z dnevi oziroma kilometri. Zaradi daljših časovnih period med KP je bil vpeljan še vmesni pregled vozila (PV), ki je praktično pregled P-0, le da se ne posega v varnostne naprave in ga opravlja servisna skupina. Delovanje lokomotiv in okvare se podrobno spremljajo in analizirajo, po preteku začasnega preizkušanja (šest mesecev) pa se bo na podlagi analiz odločilo o načinu vzdrževanja voznih sredstev v prihodnosti.«

**»Ali je sploh še mogoče zmanjševati stroške na vlečnih vozilih? Saj je splošno znano, da lokomotive komaj še sledijo izvajanju voznega reda. Ali ni nastopil že čas za nujno posodobitev/nakup le teh, da bomo konkurenčni na trgu?«**

»Že nekaj časa se srečujemo poleg problemov z EMG, ki so specifičnega značaja, tudi s problemom pomanjkanja lokomotiv, predvsem e-lokomotiv serije 363, in d-lokomotiv serije 642, 643 na premiku. Vzrok je predvsem v relativno velikem številu okvar, ki so posledica starosti vozil oziroma utrujenosti in izrabljenosti materiala. Za vzpostavitev boljšega tehničnega stanja vozil so potrebna predvsem večja investicijska vlaganja, ob tem pa se seveda postavlja vprašanje, kolikšna sredstva se še izplača vložiti v tako stara vozila, in če so ta sploh na razpolago. Zato menim, da je nujno potreben nakup novih več sistemskih električnih lokomotiv, ki bi nam omogočile poleg drugih prednosti tudi konkurenčnejši nastop na prihodnjem prostem trgu.«

**»Presenetil me je podatek analize zamud, pri katerem vleki pripisujejo velik delež zamud na SŽ. Ta ocena je po mojem mnenju pretirana, saj si vsi v vleki po najboljših močeh prizadevamo, da do zamud ne prihaja. Kje so torej vzroki za to?«**

»Vleka pripravlja analizo svojih zamud in iz naših analiz je razvidno, da je delež zamud, ki ga pripisujejo vleki, manjši od splošno ocenjenega. Zamude beleži prometna operativa in pripisovanje zamud je preveč odvisno od subjektivne presoje delavca, ki opravlja to delo. V zvezi s tem se pripravlja posebno navodilo, ki bo natanč-

no opredelilo komu, bo treba pripisati določene zamude, tako da bi se v bližnji prihodnosti ta problem odpravil, kar je izjemno pomembno, saj bo povzročitelj zamud še dodatno finančno obremenjen.«

**»Kako komentirate predlog zakona o preoblikovanju in privatizaciji SŽ? Kakšna organiziranost vleke bi bila po Vašem mnenju v prihodnosti najboljša?«**

»Moram priznati, da povsem zadnje verzije ne poznam in tudi ne vem, če je že prišla v javnost, saj se je pripravljala v tajnosti. Menim pa, da mora vleka na vsak način ostati enotna, za kar si moramo močno prizadevati prav vsi v vleki, saj so izkušnje v Evropi pokazale, da delitev vleke prinaša le dodatne probleme v prometni operativi, večje število zaposlenih, bohotenje administracije, posledično pa večje stroške, nekonkurenčnost na trgu in seveda nezadovoljne uporabnike železniških storitev.«

**»Današnji čas je čas znanja, razgibanosti in hitrega prilagajanja. Ali vleka sledi tem težnjam?«**

»Za današnje čase je res značilen izredno hiter razvoj tehnike ter pogledov na življenje nasploh. Podjetja se morajo zato izredno hitro prilagajati na zahteve trga, če hočejo preživeti. Slovenske železnice so trenutno edini prevoznik po tirih, v prihodnosti pa bo glede na zahteve EU drugače, saj bo treba vzpostaviti prosti trg železniških storitev. V vleki se tega dobro zavedamo in se poskušamo na prihodnje izzive kolikor je to mogoče pripraviti, seveda pa je potrebno v prvi fazi spremeniti nekatere miselne stereotipe o delu na železnici.

Vsi se moramo zavedati, da smo odvisni le od lastnega dela, da mora biti odnos do dela korekten in da se ne bomo mogli izogniti racionalizaciji poslovanja na vseh ravneh, saj bomo le tako lahko preživeli na prostem trgu. Prepričan sem, da bo enovita vleka kos vsem izzivom, ki jih bo prinesel prihodnji čas, in menim, da moramo optimistično gledati v prihodnost.«

Pogovarjal se je Franc Bokal



# ODGOVOR DIREKTORJA INFORMATIKE NA ČLANEK, OBJAVLJEN V ŠTIRIDESETI ŠTEVILKI BUDNIKA

**V zvezi s člankom objavljenim v 40. številki vašega glasila pod naslovom »Slovenske železnice imajo najmočnejši računalnik v državi«, želim komentirati nekatere navedbe, ki so netočne oziroma pomanjkljive.**

Kot je znano imamo na SŽ centralno računalniško opremo firme Unisys. Namenjena je predvsem vitalnim centralnim obdelavam kot so plače, kadri, osnovna sredstva, materialno poslovanje in v največji meri spremljanju prometa in pošiljk in drugo. Večji del strojne opreme pa je starejši od dvanajstih let in zanjo ni več garancije, ustreznih rezervnih delov in tehnične podpore, kar je korporacija tudi uradno objavila kot status »decommit«. Morebitne težave pri delovanju omenjenih aplikacij zaradi neustreznosti opreme, bi neposredno vplivale na težave v poslovanju, kot tudi na nemoteno izvajanje prometa. Prenoviti tak kompleksen sistem pa zahteva zelo veliko časa in visoka finančna sredstva. Ker le-teh seveda ni bilo v potrebni višini, navsezadnje moramo prenoviti celoten informacijski sistem, smo se z izvajalcem uspeli dogovoriti o namestitvi nadomestne opreme. Dogovor smo realizirali v okviru vzdrževalne pogodbe v zameno za prekinitev vzdrževalnih del, ki niso več potrebna. Tako smo za nadomestilo dobili računalnik Unisys ES 7000, ki je dejansko eno najmodernejših računalniških orodij in nam bo v prihodnje omogočal konkurenčnost v mednarodnem okolju.

Uporabljena tehnologija je sestavljiva in omogoča nadgrajevanje do take zmogljivosti, kot je v Sloveniji še ni na voljo in kar danes na svetovnem trgu zneso okoli pol milijona ameriških dolarjev. Seveda pa naša konfiguracija še zdaleč ni tako obsežna, in to niti ni potrebno, dosega pa tretjino te vrednosti. Vendar kljub vsemu v nov računalnik do sedaj nismo vložili nikakršnih investicijskih sredstev, prav tako pa se ni

povečala niti vrednost vzdrževalne pogodbe. Vzrok, da je firma Unisys pristala na take pogoje je potrebno iskati v dejstvu, da pomeni obdržati se z referenco na SŽ hkrati dobro odsokočno desko za prodor na trg jugovzhodne Evrope. Skratka menim, da gre za dobro poslovno potezo, ki se nam že obrestuje, saj nam pri prenovi informacijskega sistema tako ne bo potrebno dodatno investirati v osnovno strojno opremo.

Zakaj sploh potrebujemo tako zmogljive računalniške kapacitete? Največji del informacijskega sistema SŽ je namenjen sprotnemu spremljanju prometa in pošiljk. Pri tem smo v primerjavi s sosednjimi železnicami celo v prednosti. Tako pomembne aplikacije pa morajo biti maksimalno zanesljive in hkrati centralno obvladljive. Ob globalnem spreminjanju tovrstnega prometa, odpiranju meja in prometnih koridorjev preko Slovenije, poenostavljanju regulative, zahtevah po zmanjšanju prevoznih časov ipd., bomo obvezani zagotavljati kvalitetne in takojšnje podatke tako doma kot v mednarodnem prostoru. Sicer bodo ta dela opravljali tujci. V vsakem primeru smo našo prihodnost dolžni zaščiliti in zagotovo je informatizacija železniških tehnoloških procesov pri tem ključnega pomena. Predpogoj za to je zmogljiva centralna računalniška oprema. Povrhu vsega mora delovati vsaj sedem do deset let, kolikor pri nas realno traja doba med dvema večjima investicijama. Tudi zaradi tega je potrebno že v začetku predvideti ustrezno predimenzioniranost.

Moram pa se strinjati s tem, na kar je najbrž pisec članka v osnovi želel opozoriti, in sicer na neustrezno opremljenost delovnih mest z računalniško tehnologijo. Razumljivo je, da vsak uporabnik ocenjuje razvitost informatike glede na računalniško opremljenosti lastnega delovnega mesta. Žal je neustrezna opremljenost že nekaj letna stalnica, povezana pa je prav s pomanjkljivimi investicijami v osebno informacijsko opremo. Investicijska sredstva so

vsakoletno določena s poslovnim načrtom in v njegovem planiranju in realizaciji je potrebno reševati take potrebe. Informacijska oprema je ob tem le del opreme delovnih mest, saj osebni računalniki postajajo osnovno sredstvo za delo in kot taki tudi predmet osnovnega planiranja in zagotavljanja finančnih sredstev v okviru posameznih DE, PE in PP, podobno kot to velja za npr. stole, mize ipd. Večina pisarniškega dela je posodobljenega že s samo nabavo osebnega računalnika, saj je na njem instalirano vse kar je za tovrstno delo potrebno. Seveda pri tem še vedno ostaja problem pomanjkanja lokalnih komunikacijskih mrež, brez katerih ni niti elektronske pošte, niti interneta, niti sodobnih in uporabniku prijaznih aplikacij.

Naj zaključim s tem, da smo na SŽ pred dvema letoma pričeli s celovito prenovitvijo informacijskega sistema in komunikacijskih mrež, ki je razmeroma drag projekt in sofinanciran iz naslova državnega proračuna v višini 55 odstotkov. Ker je dinamika financiranja iz znanih razlogov upočasnjena, se žal daljša tudi čas prenove. Vendar bomo le z njenim uspešnim dokončanjem lahko izničili današnje slabosti in pomanjkljivosti, katere omenjeni članek tudi ogotavlja.

Miro Jovanovič

*Pripis uredništva!*

*Dopis direktorja za informatiko temeljni poanti člankov objavljenih v 40 št. Budnika ne oporeka. To pa je, da imamo na eni strani moderen računalniški sistem, na drugi strani pa neustrezno opremljena delovna mesta z pomanjkanjem najosnovnejše računalniške opreme.*



## DRUŽABNO SREČANJE ČLANSTVA V KAMNIŠKI BISTRICI

Letošnje 12. srečanje članstva našega sindikata je potekalo 1. junija na piknik centru v bližini Kamniške Bistrice. Dirigentsko palico organizacije so tokrat imeli v rokah kolegi iz Ljubljane. Ker se s srečanjem, ki je bilo pred leti v Ljubljani, niso preveč proslavili, smo seveda letos pričakovali več in treba jim je priznati, da so se zelo potrudili in priredili izjemno srečanje. Njihova odločitev, da se zberemo na tem koščku Slovenije, je bila prava.

Miren in spokojen zaključek doline Kamniške Bistrice, obdan z gozdovi ter prelepo kuliso Kamniških gora, je obetal, da se bomo to soboto imeli lepo. Ko smo sestopali vsak iz svojega avtobusa, nas je sicer malo zaskrbelo oblačno nebo nad nami, toda hitro so nas v dobro voljo spravile mladenke, oblečene v narodne noše, ki so nam ponujale medico ter tradicionalno dobrodošlico – kruh s soljo. Da pa ne bi ostalo samo pri tem, nam je predsednik OO Ljubljana Anton Lokar ob izrečni dobrodošlici postregel še z zajetnim domačim sendvičem, tako da smo »lažje« dočkali naslednje obroke hrane.

Ogromen šotor je bil sicer postavljen z namenom, da se izognemu tveganjem, ki bi jih prinesel dež, a izkazal se je kot enkratni okvir za polno zasedene mize, tako da je

bil občutek ob pogledu v notranjost šotora, kjer se je veselilo preko 600 naših članov, zares enkratno (glej sliko na naslovnici). Po uvodnem pozdravu gostiteljev je sledil nagovor predsednika SSSLO Draga Toreja (glej uvodnik) in pozdrav direktorja za vleko Valterja Oblaka. Slednji je v svoje besede vlil nekaj optimizma, ob sicer težkih časih, ki jih preživlja sistem slovenskih železnic, ko je dejal, da si lahko v prihodnjih letih obetamo prihod novih trisistemskih elektro lokomotiv, kar bo za osebje nedvomno pomenilo izboljšanje delovnih razmer. Po obveznem uvodnem ritualu tovrstnih srečanj se je naše snidenje nadaljevalo ob taktirki animatorja Dobrivoja Subiča in programu glasbene skupine Ravbarji. Udeleženci smo lahko izbirali med več oblikami zabave. Lahko smo zaplesali na podiju pred odrom, lahko streljali s paintbaalom, igrali nogomet, šli na sprehod po zanimivi okolici prizorišča ali se podali na ogled Velike planine. Za dostop do Velike planine smo imeli na voljo krožni avtobus, v gondolo oziroma na sedežnico pa nas je spremljal strojevodja – planinec Branko Tepina, ki nas je na vrhu tudi usmerjal, ter nam povedal kakšno zanimivost s tega pogorja. V streljanju s paintballom se je bila bitka med šefi (direktor vleke, šefi sekcij ...)



*Eni so šli na Veliko planino ...*

in člani glavnega odbora SSSLO, pri čemer je bilo treba šefom priznati, da so bili boljši. Zaradi toplega vremena in veselega razpoloženja so bile na »preizkušnji« gobice (šanki) s pivom. Hrana je bila dobra. Nad dobrotami z žara ni bilo pripomb. Mogoče je bilo nekaj kritik edino čez golaž, ki ga je hitro zmanjkalo. Ampak slednje v ničemer ne skazi podobe odlično organiziranega srečanja, na katerem smo se imeli dobro in vsaj za en dan pozabili na vse tisto, kar nas v življenju tare in skrbi.

Na svidenje prihodnje leto v Novem mestu.

### Nagovor predsednika SSSLO Draga Toreja na 12. srečanju članstva v Kamniški Bistrici

Spoštovane dame, dragi kolegi, cenjeni gostje, pristrčen pozdrav in dobrodošli na že 12. tradicionalnem srečanju članov strojevodij Slovenije.

Tradicija je, da se dobivamo na čudovitih srečanjih, tradicija je, da na naših srečanjih ni dolgih in veličastnih govorov, pač pa le prijetno in pristrčno druženje.

Tradicija je, da si ne glede na vsakoletno dobro ali manj dobro situacijo, vodstvo



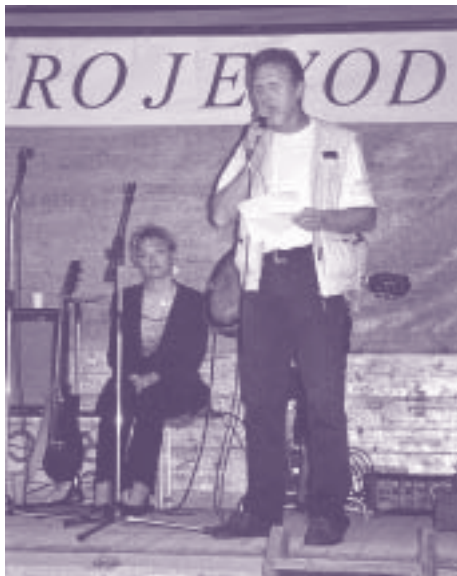
*... drugi so streljali s paintballom.*

sindikata prizadeva za boljši jutri članov sindikata.

Tradicija je, da nam je država v obliki vlade in ministrstva za promet slaba mati, v zadnjem obdobju pa je postala slaba mačeha.

Tradicija je, da smo v organih sindikata strojevodij vedno iskali poti in rešitve težav na načine, ki niso zahtevali osebnega angažiranja članstva.

Več kot očitno pa je letošnja kriza v obliki izgube SŽ, ki ni povzročena s strani zaposlenih, in težnji po razbitju SŽ, katere edini cilj je vztrajno izogibanje sistemskemu financiranju in s tem umetno ustvarjanje izgube, priprava na poceni razprodajo donosnih delov podjetja. Prav gotovo je, da



posledic takšnih početij ni treba razlagati.

Tradicionalno je, da smo člani sindikata vedno znali in hoteli trdno stopiti v bran svojim in tudi skupnim interesom. Trdno sem prepričan, da bomo tudi tokrat vsi člani storili vse potrebno, da bomo preprečili igro skrivalnic, ki jo uporablja ministrstvo za promet ob lobiranju posameznih »privatizatorjev« pri pripravi uničevanja naših delovnih mest in socialne varnosti naših družin.

Da so naša stališča prava, dokazujejo slabe izkušnje iz domačih in tujih primerov. Kot zadnji primer lahko pogledamo težave – izgubo, ki jo je prinesla ideja o zunaj proračunskem financiranju avstrijskih železnic (GV, 5/2002).

To je dokaz več, da iz pravega zornega kota in s pravo dioptrijo gledamo na dogajanje pri nas, da nismo demagogi in da stojimo na okopih za pravo stvar.

Ker se zavedamo, da imamo prav, ker se zavedamo svojega poslanstva, ker smo trdni v svoji solidarnosti, kljub črnim obla-

kom ni razloga, da se danes v dobri družbi prijateljev ne bi lepo imeli.

Danes je čas za dobro voljo vseh, ki smo se zbrali, zato danes pozabimo na težave in morebitna medsebojna nesoglasja in ravnajte zato še enkrat: vsem želim prijeten dan, lepo se imejmo in na zdravje.

## Sindikalna druženja

# KOLESARSKI IZLET PO GORENJSKI

Mariborčani smo se po predlanskem kolesarjenju do morja, lanskem pohajkovanju po Dolenjski, letos odločili, da v treh dneh prekolesarimo Gorenjsko. Načrt kolesarjenja je bil ambiciozen, saj smo že na začetku vedeli, da nas letos čaka najnapornejše kolesarjenje. Zjutraj smo se z vlakom peljali do Ljubljane, od tam pa smo si postavili cilj, da prvi dan prikolesarimo do Tolmina, do koder je 110 kilometrov. Tempo kolesarjenja je bil hiter, a kljub temu prirejen tako, da nobeden od kolesarjev ni zaostajal. V Mostu na Soči, smo bili že opoldan, tako da smo si lahko privoščili vožnjo z ladjico po omenjeni reki. Prenočili smo ob Soči nedaleč stran od Tolmina. Da strojevodska kolegialnost ne pozna meja, se je pokazalo zvečer, ko je kolega iz Nove Gorice pripeljal pršut in teran, tako da smo si lahko po napornem dnevu nazdravili še s pravo domačo kapljico. Drugi dan kolesarjenja bo vsem ostal v trajnem spominu. Tisti, ki smo čutili, da imamo kanček več moči v nogah, smo se odločili za pot preko Kobarida, Bovca in Vršiča do Bleda, ostali pa so enak cilj dosegli preko Podbrda in Soriškega gorovja. Vsi smo si bili zvečer edini, da je bil to najbolj težaven dan kolesarjenja, kar smo jih doživeli. Serpentinasti klanci proti 1622 metrov visokemu Vršiču in nezanimivo ter strmo kolesarjenje preko Sorice, kjer košček poti vodi še po gramozni cesti, je vsem pustil posledice. Zvečer se tako nismo veliko obotavljali v odločitvi, da raje kot postavljanje šotorov nekje na terenu, izberemo lažnejšo, a dražjo rešitev spanja, ki nam jo je ponujal kamp na Bledu. Zadnji dan smo se v kratki etapi od Bleda do Ljubljane ustavili še na letališču v Lescah ter skupaj kosili na Zbiljskem jezeru. Ker smo letos pravočasno organizirali nakup enotnih kolesarskih majic z emblemom sindikata, je bil pogled razvite kolone sedemnajstih kolesarjev po Gorenjski prav veličasten. Če ob tem še dodam, da sta nas v kombiju s hrano, pijačo in vso potrebno organizacijo, brez večjih težav, spremljala neutrudna Peter Bračko in Vinko Gros, potem lahko ob koncu tega prispevka zapišem le še ugotovitev večine, da si še želimo podobnih izletov, po možnosti večkrat na leto.

Zdenko Lorber





## SINDIKALNA LISTA - JUNIJ 2002

1. Za mesec junij 2002 znaša višina izhodiščne plače za polni delovni čas **64.887,00 SIT bruto**
2. Korekcijski faktor za preračun urnine iz preteklega meseca znaša **1,15**
3. Zajamčena plača znaša **47.570,00 SIT bruto**
4. Povprečna bruto plača na zaposlenega v RS za predpretekli mesec znaša **228.810,00 SIT**
5. Indeksi rasti povprečnih bruto plač za valorizacijo bolniških nadomestil v breme Zavoda znašajo:  
indeks **106,64** (osnova za leto 2001)      indeks **132,07** (osnova za leto 1999)  
indeks **119,38** (osnova za leto 2000)      indeks **144,75** (osnova za leto 1998)
6. Tabela mejnih vrednosti razredov za obračun davka in fiksni znesek spodnjega davka:

Če znaša osnova SIT		znaša davek	
nad	do	spodnji SIT	zgornji SIT
	114.405,00	17 %	
114.405,00	228.810,00	19.448,85 + 35 %	nad 114.405,00
228.810,00	343.215,00	59.490,60 + 37 %	nad 228.810,00
343.215,00	457.620,00	101.820,45 + 40 %	nad 343.215,00
457.620,00	686.430,00	147.582,45 + 45 %	nad 457.620,00
686.430,00		250.546,95 + 50 %	nad 686.430,00

7. Splošna davčna olajšava v višini 11 % **25.169,00 SIT**
8. Povračilo za prehrano na uro **83,125 SIT**
9. Dnevnice v pavšalnem znesku: dnevnic nad 12 ur **4.252,00** od 8 do 12 ur **2.126,00** od 6 do 8 ur **1.480,00**  
**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 **752,00 SIT** pri dnevnic od 8 do 12 ur **376,00 SIT** pri dnevnic 6 do 8 ur **262,00 SIT**
10. Terenski dodatek če traja delo 4 do 8 ur dnevno **680,30 SIT**, od 8 do 12 ur dnevno **892,90 SIT**, več kot 12 ur dnevno **892,90 SIT** delavcem na vožnji na uro **97,80 SIT**, vendar največ dnevno **892,90 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.
11. Inozemske dnevnice v USD/uro: Avstrija **2,43**; Italija **2,33**; Hrvaška **1,33**; Madžarsko **2,63**
12. Jubilejne nagrade: za 10 let **79.227,00 SIT**; za 20 let **113.182,00 SIT**; za 30 let **158.455,00 SIT**
13. Odpravnina ob upokojitvi se obračuna v višini treh povprečnih bruto plač v RS, kar znaša **686.430,00 SIT**, oziroma v višini treh zadnjih bruto plač delavca, če je zanj to ugodnejše.  
Če so tri zadnje bruto plače delavca višje od **686.430,00 SIT**, je potrebno razliko izplačane odpravnine nad **686.430,00 SIT** izkazati po VP - A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
14. Ob smrti delavca se izplača delavčevi družini odpravnina v višini treh povprečnih plač na zaposlenega v RS, kar znaša **686.430,00 SIT**, oziroma v višini treh mesečnih plač delavca če je to za družino ugodnejše.  
Če ta višina presega **686.430,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP-A8 Znesek nad uredbo-odpravnina!
15. Poleg odpravnine pripada delavčevi družini tudi enkratna solidarnostna pomoč po 227. členu KPDŽP.  
Enkratna solidarnostna pomoč za junij 2002 znaša **181.091,00 SIT** in ne presega zneska določenega z republiško uredbo. V primeru, da se solidarnostna pomoč izplačuje za smrt zaradi nesreče pri delu, znaša ta **543.274,00 SIT + 90.545,00 SIT** za vsakega vzdrževanega otroka.  
Če skupni znesek izplačane solidarnostne pomoči v tem primeru presega **679.092,00 SIT**, se razlika nad tem zneskom vpiše pod VP - C8 Jubilejne nagrade, solidarnostne pomoči in drugi prejemki.

Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:  
Drago Torej

Glavni urednik:  
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:  
Nastja Polše

Grafično oblikovanje:  
Studio M.

Tisk:  
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

Naslov uredništva:  
SSSLO Ljubljana, Trg OF 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, strojevodij Slovenije, Trg OF 5/a, Ljubljana z dne 10. 06. 1998 naslednje

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

