



# Budnik



ISSN 1408-7405

52

maj-junij/2004

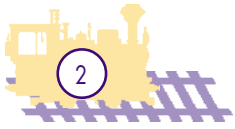
**GLASILO SINDIKATA STROJEVODIJ SLOVENIJE**



**VOLITVE V SVET DELAVCEV 28.-30. 06. 2004**

*IZ TE ŠTEVILKE*





## Beseda predsednika

# NOVI MINISTER – NOVE OBLJUBE!

Slovenija je od 1. maja 2004 polnopravna članica Evropske zveze. Čeprav smo železničarji ves čas trdili, da zaradi mednarodnih transportnih tokov mi na evropskem trgu že poslujemo, nas sedaj nekateri prepričujejo, da se bodo stvari morale zaradi prilagoditve spremeniti.

Na seminarju v Ljubljani, ki je 27. in 28. maja potekal v Cankarjevem domu pod naslovom *Železniški promet v novem stoletju*, smo ponovno slišali od gostov iz EU, da privatizacija nikakor ni obvezna. Politični predstavniki vztrajajo pri liberalizaciji in deregulaciji sedanjega načina delovanja železnic, po drugi strani pa bo nov način, ki ga zastopajo, povzročil neskončno veliko zapletov. Za vsak prevoz bo namreč potrebno več pogodb, kar bo mednarodni transport dodatno zapletlo. Tako bo potrebna posebna pogodba za najetje trase, za zagotovitev energije, za prevozniki režim itd (skupno okrog deset različnih pogodb). Kljub Beli knjigi iz leta 2002, ki je obljubljala pomoč železnicam v obliki poštenega zaračunavanja eksternih stroškov vsem oblikam prevoznikov, še vedno ni enotne evrovinjete. Avtoceste se še vedno gradijo bistveno hitreje, kot se modernizira železniška infrastruktura, kar je eden od zelo pomembnih problemov, kot je ugotovil dr. Johannes Ludowig, izvršni direktor CER. Dejal je namreč, da se posledice dobrega ali slabega stanja infrastrukture vidijo že v desetih letih. Dodal je še, da več kot bo avtocest, več tovornjakov se bo po njih valilo in manj tovora bo na železniških tirih. Ravno zato je treba s pravičnim določanjem cen za uporabo javne infrastrukture za vse oblike transporta določiti fer uporabnine, saj je edino s tem mogoče preprečiti nelegalno konkurenco. O stališčih in priporočilih v zvezi z evrovinjeto, katero smo evropski socialni partnerji (CER in ETF – železniška sekcija) sprejeli, več ob koncu prispevka.

Novi prometni minister Marko Pavliha je na seminarju obljubil zgraditev drugega

tira Divača–Koper, elektrifikacijo Pragerško–Hodoš ter zgraditev drugega tira Maribor–Špilje, za kar bo potrebno do leta 2020 nameniti eno milijardo evrov. Napovedal je še enoten vozni red za potniški promet, kombiniran z avtobusi že v letošnjem letu, s kombinirano vozovnico, v naslednjem letu pa ustanovitev agencije za potniški promet in integrirano vozovnico. Menda naj bi to rešilo probleme potniškega prometa. Kot po navadi, tudi tokrat skeptično gledam na dane obljube, vsaj kar zadeva investicije v infrastrukturo. Izkušnje nam pač kažejo, da se ob velikih obljubah največkrat, ko gre za denar za železnico, zatakne. Kako pa se bomo odrezali s kombiniranimi in integriranimi vozovnicami v potniškem prometu, mi pa tudi ni povsem jasno, saj nam tudi tu izkušnje kažejo, da smo v preteklosti železničarji potegnili kratko.

O interoperabilnosti in intermodalnosti je bilo na seminarju veliko govora. Tudi na tem področju se zdi, da se bika lovi na napačnem koncu. Za poenotenje signalno-varnostnih naprav na evropskem železniškem omrežju, za poenotenje vozne mreže in za uskladitev predpisov bi bilo potrebnih v desetih letih, če ni podatek napačen, 25 milijard evrov. Razpravljalec se je povsem resno vprašal, kje bomo v EU našli ta denar. Iz tega sledi, da velike besede nikoli niso prinašale rešitev. In še eno presenečenje: predstavnik angleških upravljalcev infrastrukture nas je kljub vsemu, da vsa Evropa pozna zgrešenost angleškega modela deregulacije, želel prepričati, kako uspešne da so spremembe v Veliki Britaniji. Seveda se ob takšnih informacijah človek nad nekaterimi izjavami odgovornih kar zgrozi.

EU komisarji so predstavili tretji železniški paket, o katerem boste prav tako lahko prebrali več v tej in naslednji številki.

Kako pa doma? Ekonomsko socialni svet se ni sestel že dva meseca, dvakrat je bil prestavljen sestanek uprave in sindikatov

na teme, ki so nekako nedokončane: klimatizacija, odprava inšpektorskih odločb, pravičnik o pogodbenih in drugih obveznostih. Ob izločitvi SLS iz vladne koalicije je prišlo tudi do spremembe v nadzornem svetu Holdinga SŽ. Nova člana sta postala Livij Jakomin in Boris Živec. Prva seja v novi sestavi je bila 1. junija 2004. Pogajanja o spremembah KPDŽP potekajo ob ugotovitvi, da se zatika na večini področij. Projekta SP 11 in SP 12 še vedno nista bila predstavljena, iz česar izhaja, da bo okrog tega najbrž prišlo do resnih zapletov. Kako, kdaj in na kateri točki bodo eskalirali, v tem trenutku še ni mogoče napovedati.

Končal se je projekt ETF ki je trajal dve leti, z imenom Socialno partnerstvo na vseevropskih koridorjih. Na zadnjem sestanku, ki je potekal na Dunaju, smo na podlagi ugotovitev sprejeli kar nekaj zahtev in priporočil, ki jih bom predstavil v naslednji številki.

V nadaljevanju Budnika si preberite nekaj o priporočilih v zvezi z evrovinjeto, ter stališča v zvezi s Tretjim železniškim paketom, ki ga predlaga v sprejem Evropska komisija.

No, toliko za preddopustniški čas. Uživate poletje, lepo se imejte na dopustih, pred tem pa se udeležite volitev v svet delavcev.

Drago Torej



## Priporočilo Evropskega odbora socialnega dialoga za železniški sektor

# UPORABNINE ZA ŽELEZNIŠKO INFRASTRUKTURO NE MOREMO POSTAVITI NA ENAK IMENOVALEC KOT DOSEDANJI NAČIN POBIRANJA CESTNIN ZA UPORABO CEST!

Priporočilo evropskih socialnih partnerjev v železniškem sektorju za revizijo Direktive o eurovinjeti za cestni tovorni promet.

Pravičen/korekten in enakovreden oziroma ustrezen cenovni sistem za vse vrste transporta, ki bo vključeval plačevanje uporabnin – (onesnaževalec plača), je odločilen element za vzpostavitev poštena konkurence med vsemi vrstami transporta.

Za železniški sektor je obstoj uporabnin za infrastrukturo že dejstvo na evropski ravni. Takšnega sistema v cestnem sektorju še ni, kar vodi k porušenju konkurenčnosti med različnimi oblikami transporta.

Evropski socialni partnerji v železniškem sektorju zato združeni pozivamo parlament EU in svet ministrov, da amandmirajo tako imenovano Direktivo evrovinjeta tako, da bo poštena konkurenca omogočila učinkovito uporabo infrastrukture, ob tem pa bo zagotovljena socialna in okoljska varnost.

Direktiva evrovinjeta (1999/62/EC) naj bi harmonizirala cestnino za cestni težki tovorni promet v Evropi. Julija 2003 je Evropska komisija objavila predlog amandmaja za to direktivo,

za določeno infrastrukturo, in tovorna vozila z nosilnostjo nad 3,5 tone.

Principi:

Ekonomsko socialni svet socialnih partnerjev v železniškem sektorju v luči predloga komisije poziva svet transportnih ministrov, da sprejme naslednji točki:

1. Pravičen, korekten in učinkovit cenovni sistem naj pokriva stroške infrastrukture, okolja in sociale, kot so poškodbe cest, škoda, ki nastaja v okolju zaradi nesreč, za zdravje in zaradi zasičenosti cest.

Komisija mora pripraviti primerno metodologijo za izračun teh stroškov, kot je najavila v Beli knjigi 2002, rok za to pa mora biti določen v direktivi. Ob tem naj bo za države članice, ki so to že naredile, način uporabe te direktive v njihovi pristojnosti.

2. Državam, članicam EU, mora biti dovoljeno zaračunavanje cestnin na vseh cestah.

Evropski socialni partnerji v železniškem sektorju bi želeli obligatorno interpretacijo o cestninah za težak tovorni cestni promet na vseh cestah.

Kakor koli, končno bi države članice lahko tolmačile določanje cestnine tudi zunaj TEN (Transevropsko omrežje), brez posebnega dovoljenja EU. Tako bi cestnine zajele ves transport in ob tem ne bi prihajalo do diskriminacije (nelojalne konkurence).

Evropski socialni partnerji v železniškem sektorju bi gledali na takšno odločitev kot na prvi korak k poštenemu določanju cen znotraj EU.



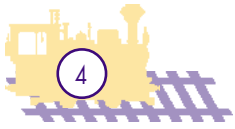
## TRETJI ŽELEZNIŠKI PAKET

Evropska komisija je 3. marca 2004 sprejela Tretji železničarski paket s štirimi direktivami in odredbami. Imenovani paket je bil predložen v obravnavo, še preden je bil drugi dokončno sprejet in še preden je bil prvi paket popolnoma uveljavljen v praksi držav članic.

Kot že v predhodnih paketih se tudi v tem prepletata liberalizacija železničarskega sistema in drugi elementi, ki so pomemben sestavni del varnosti železniškega sistema.

Izdajanje licenc za strojevodje in drugo osebje z varnostnimi funkcijami visokega

kakovostnega razreda je obvezen sestavni del varnosti vlakov. V okviru sklenjene liberalizacije tovornega železniškega prometa je evropska uredba nujno potrebna in služi poleg varnosti osebja in prometa tudi preprečevanju »socialnega dumpin-ga«.



Evropska socialna partnerja CER in ETF sta 17. januarja 2004 podpisala Dogovor o uvedbi čezmejne evropske strojevodske licence za strojevodje v prometu. Evropska strojevodska licenca zagotavlja bistveno hitrejšo zagotovitev kvalifikacije osebja v mednarodnem prometu, kot pa predlog direktive, ki pa je ne morejo uporabiti vsa podjetja. Osnutek direktive o certificiranju osebja povzema pomembne sestavne dele dogovora, povečuje področje veljavnosti in uravnava naloge pristojnih oblasti.

Predlog evropske direktive sicer pozdravljamo, vendar hkrati pozivamo evropske zakonodajalce, da upoštevajo s strani ETF predložene predloge sprememb.

Izrekamo se proti nadaljnjim korakom liberalizacije. Ukrepi, ki so bili sprejeti v prvem in drugem železničarskem paketu, zahtevajo popolno reorganizacijo železničarskega sistema v državah članicah. Sprejeti je treba pravne predpise in ustanoviti

varnostni urad, ki bo lahko takoj začel delo. Funkcije podjetij bodo prenesene na ustrezne organe. Sočasno se bo odvijalo odpiranje trga za tovorni promet. Trenutno ni znanih spoznanj o učinkih navedenih ukrepov na varnost in socialne razmere. Uvajanje nadaljnjih korakov brez poznavanja učinkov bi bilo politično neodgovorno dejanje.

Ob tem smo prepričani, da liberalizacija mednarodnega potniškega prometa ne bi pomenila nikakršnih prednosti za stranke in za transportno panogo – železnico.

Predlogi komisije se ne ozirajo na učinek liberalizacije potniškega prometa na železniški sistem v novih članicah, ne glede na to, da je veliko slabih izkušenj.

Treba se bo uskladiti glede investicij v infrastrukturo v novih članicah, ki pod danimi pogoji niso konkurenčne. Železniški sistem igra bistveno večjo vlogo v javnem potniškem prometu in odpiranje trga vodi

do velikih težav. Odškodnine zaradi zamud v tovornem in potniškem prometu bi podjetja novih članic, glede na slabo stanje infrastrukture in materialne opreme, postavila v nezavidljiv položaj.

ETF zahteva delitev paketa. Certificiranje vlakovnega osebja je treba obravnavati ločeno od vprašanj liberalizacije in odškodnin. Neodgovorno bi namreč bilo vključevanje vprašanj glede kvalifikacije vlakovnega osebja v nadaljnje paketne rešitve, kot se je to že dogajalo v Drugem železničarskem paketu.

ETF zastopa 209 transportnih sindikatov s tremi milijoni članov. V železničarskem sektorju predstavlja združenje ETF 56 železničarskih sindikatov s 700.000 člani v Evropski uniji in 72 železničarskih sindikatov v evropskem prostoru. Stališča k relevantnim elementom Tretjega železničarskega paketa so:

## STALIŠČA ETF DO TRETJEGA ŽELEZNIŠKEGA PAKETA

### Sprememba Direktive 91/440/EWG – Liberalizacija mednarodnega potniškega prometa

#### **(1) Odpiranje trga bo uničilo in nadomestilo sedanjí sistem, ki temelji na sodelovanju med železničarskimi podjetji.**

Mednarodni potniški promet ne predstavlja nič novega. Obstaja že od začetkov železnice. Danes se izvaja predvsem z visokohitrostnimi vlaki, tranzitnimi (mednarodnimi) vlaki, še posebej s spalniki, mednarodnimi regionalnimi vlaki, kot tudi s posebnimi vlaki (avtovlaki, počitniškimi vlaki...). Omenjeni mednarodni potniški vlaki so vključeni v mednarodni promet že več kot eno stoletje in so oblikovali povezave med evropskimi glavnimi mesti in drugimi večjimi evropskimi mesti. Tovrstni mednarodni promet se je oblikoval na podlagi sodelovanja med posameznimi železničarskimi podjetji, in ne po logiki konkurence. To sodelovanje je na svojevrsten način prispevalo k razvoju posameznih regij evropskega gospodarskega prostora. Povsem jasno je, da to v konkurenčno naravnem okolju ni mogoče.

Omenjeni vlaki so se razvijali v skladu z modernizacijo in nastajajočimi težavami v železničarskem prometu.

#### **(2) Evropa pomeni posebej primeren prostor za razvoj železničarskega prometa. Treba je le rešiti težave, ki se pojavljajo v povezavi z železnico:**

- finančni umik držav in neizveden prevzem preteklih dolgov za železniška podjetja
- redno zviševanje že tako zelo visokih prispevkov za energijo
- manjkajoče rešitve za nasičene prometne povezave
- neenakovrednost med nosilci prometa pri eksternih stroških (razvoj poceni letalskih povezav, neurejene cestnine za tovorni cestni promet)
- manjkajoče investicije v infrastrukturo, material in osebje

#### **(3) Cilj Evropske komisije je liberalizacija železniškega potniškega**

**prometa**, da bi dosegli zniževanje cen in s tem železnici omogočili enakovredno sodelovanje v konkurenčnem boju.

V nasprotju s to izjavo je bilo v študiji o liberalizaciji potniškega prometa, ki jo je oblikovala Evropska komisija spomladi 2004, jasno ugotovljeno, da so cene v železniškem potniškem prometu na tranzitnih/mednarodnih progah prenižke, da bi novim podjetjem lahko zagotovili dobiček od marž. Poleg tega bi imelo nižanje stroškov naslednje učinke:

- nižjo varnostno raven
- nižjo kakovost v ponudbi za potujoče
- več težav za podjetja

#### **(4) Odpiranje konkurenčnega boja za mednarodni železniški potniški promet bo pripeljal do drugačnih rezultatov, kakršne želi doseči Komisija.**

Lz razvoja na drugih primerljivih trgih in rezultatov prej omenjene študije je razvidno, da se bo konkurenčni boj odvijal le na



zelo frekventnih progah, ki so tudi rentabilne. Zaradi tega bo manjkala finančna primerjava med rentabilnimi in nerentabilnimi progami, ki omogočajo preskrbo deželne prostora. To je mogoče zaradi povezanega prometnega načrta mednarodnega, nacionalnega in regionalnega prometa. V takem sistemu se lahko hitro zgodi, da se bodo nekatere proge morale financirati iz javnih sredstev, in vprašati se je treba, ali je to cilj Komisije?

**(5) Poleg tega vidijo zasebna podjetja protislovje med velikimi investicijami, ki so potrebne za železnice, in ciljem, da bi delničarjem dali odškodnino.**

**(6) Zavestno ogrožanje železnic v novih pridruženih članicah.**

Konkurenca med povsem neenakimi podjetji pomeni, da bo ogrožen obstoj nekaterih železnic. Še posebej bodo prizadeta železničarska podjetja v pridruženih članicah, ki imajo slabo zastavljen investicijski načrt (slab položaj) ob odprtju trga. Preprečiti je treba ukinjanje preskrbe določenih delov sedanjega območja. Ravno v letu širitve je treba upoštevati izhodiščni položaj pridruženih članic, da jim zaradi neupoštevanja specifičnih značilnosti ne bi onemogočili gospodarske vključitve.

**(7) Zaposleni plačujejo ceno.**

Odprtje trga in konkurenčni boj v sektorjih brez zaščite delojemalcev ima grozovit učinek. Študije na področju prometa v Veliki Britaniji so pokazale, da se »zniževanje stroškov« v 80-tih odstotkih odvija na račun zaposlenih.

V železničarskem sektorju so se socialni standardi uspeli obdržati, moramo pa priznati, da nam izkušnje pri liberalizaciji tirnega tovornega prometa niso dovolj poznane. Neradikalen razvoj lahko pojasnimo z varnostnimi razlogi. V nasprotju z navedenim sta se v 70-tih letih pri evropskih železnicah izgubili dve tretjini delovnih mest.

Izkušnje evropskih dežel kažejo, da je liberalizacija na omrežje vezanih storitev pripeljala do zaostrite pogojev za delo-

jemalce: v Veliki Britaniji so mestni avtobusni šoferji po liberalizaciji zgubili četrtno plače v primerjavi z nacionalnim povprečjem. Ukinili so 13 odstotkov njihovih delovnih mest. Po študiji (Ruiter/Mast 2000) so se za tri četrtine vseh zaposlenih v liberaliziranih območjih delovne razmere poslabšale. V več evropskih deželah je vidno, da ženske prej izgubijo delovno mesto kot moški.

**(8) Stranke bi imele najmanj od tega.**

Potniki gledajo na železnico – (in na splošno tudi na javni promet, od avtobusov do taksijev) – kot na zaključen sistem. Njihova glavna zahteva pri uporabi tega servisa gre vse do enostavnosti, varnosti, fleksibilnosti potovanja ... Predlog Evropske komisije ne vsebuje niti enega samcatega ukrepa, ki bi varoval to strateško prednost železniškega potniškega prometa:

**(9) Konkurenčni boj bo pripeljal do konflikta interesov pri oddaji vlakovnih tras v voznem redu.**

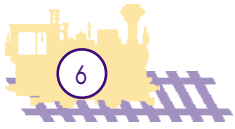
Koncentracija konkurenčnega boja na zasičenih progah in močno frekventna obdobja voznega reda bodo intenzivirala uporabo infrastrukture, ki je že sedaj izkoriščena čez vse meje. V tej zvezi lahko pride do nepotrebne podražitve atraktivnih časovnih okvirov voznega reda, kar bi posledično podražilo potniške tarife. Razvili bi se nasprotujoči si interesi za zagotovitev naslednjega:

- potreben razvoj železniškega tovornega prometa
- pretok interesov splošnega pomena

**Več o osnutku Smernice certificiranja strojevodij pa v naslednji številki.**

*Povzel Drago Torej*

Prednost integriranega sistema za stranke	Spremembe zaradi konkurenčnosti
»One-stop-shop« za informacije (internet, telefon, železniška postaja, spremljevalci)	Informacije pomenijo na trgu konkurenčnosti strateško prednost. Vsako podjetje bo imelo svoj sistem, ki bo neodvisen od skupnega sistema železnic (glej nemški primer)
Harmonično in predvidljivo oblikovanje cen med vlaki. Fleksibilnost v organizaciji in potovalnih razmerah (rezervacije, spremembe rezervacij, potovalni dan ali vozni red ...)	Bolj prikladno je spreminjati ceno voznic kot pa dolžino vlaka. Cene in pogoji uporabe (rezervacije, možnost prestopanja ...) se bodo pri posameznih podjetjih in tudi vlakih razlikovale (glej Velika Britanija: cenovno nihanje za isti razred za več kot 500 odstotkov; glej mestni vlaki v Nemčiji: razvoj posebnih vlakov, ki jih ne morejo uporabljati potniki vseh cenovnih razredov).
Tekoči in dopolnilni vozni red mednarodnega, nacionalnega in regionalnega prometa (priključni vlaki); fleksibilnost z redno vozečimi vlaki (vsako uro, vsake pol ure ...). Zagotovljena je kontinuiteta storitve.	Vsako podjetje bo imelo svoj lastni vozni red, ki bo sestavljen na podlagi rentabilnosti posameznih prog. Vozni redi se bodo nahajali eden poleg drugega, ne da bi se dopolnjevali. Interes potnika se ne upošteva (glej Velika Britanija: priključni vlaki so le redko predvideni in se jih ne caka).
Od države subvencionirane socialne tarife.	Različne tarife med podjetji in vlaki bodo onemogocile ohranjanje socialne tarife (Velika Britanija: ni socialne tarife za tranzitne/mednarodne proge).
Integriran »javni prometni sistem« od hiše do hiše.	Sesutje integriranega železniškega sistema povzroca, da bo pravica do javnega prometa postala naključni produkt. Pod temi pogoji so potniki tisti, ki se bodo morali v skladu s svojimi finančnimi možnostmi prilagoditi vlakom. Potovanje z vlakom bo postalo tako težko kot potovanje z letalom. (glej Velika Britanija)



## **Pred volitvami skupnega sveta delavcev na Slovenskih železnica**

# **REFERENDUMSKO ODLOČANJE ZAPOSLENIH POTRDILO PRIZADEVANJA ZA USTANOVITEV SKUPNEGA SVETA DELAVCEV**

V sredini aprila smo sindikati na Slovenskih železnica izdali obvestilo, s katerim smo zaposlene obvestili o sklenitvi Dogovora, s katerim smo se zavezali, da bomo v obdobju preoblikovanja Slovenskih železnic in v prihodnje delovali skupno in enotno ter na podlagi medsebojnega spoštovanja, sodelovanja in solidarnosti. Posledica tako sklenjenega Dogovora je bila zaveza, da bodo podpisniki dogovora v prihodnjem obdobju storili vse potrebno za ustanovitev enotnega sveta delavcev na Slovenskih železnica. V zvezi s tem so bili organizirani delni zbori delavcev oziroma referendumsko odločanje zaposlenih, na katerem se je večina zaposlenih v podjetju izrekla za ustanovitev skupnega sveta delavcev, za prenehanje mandata sedaj izvoljenim članom tega

organa in za predlog o razpisu novih volitev za oblikovanje skupnega sveta delavcev. Imenovana je bila volilna komisija, ki jo vodi Zlatko Ratej, in določen je bil rok za izvedbo volilnih opravil ter samih volitev.

Volitve so tako razpisane med ponedeljkom 28. junijem in sredo 30. junija. Voli se 27 članov sveta delavcev Holdinga Slovenske železnice d. o. o. Organizacijske enote družbe so razvrščene v sedem volilnih enot, kjer se voli različno število članov svet delavcev. V naši (četrti) volilni enoti (Vleka in TVD - Vleka) se voli šest članov.

Glavni odbor SSSLO je na svoji zadnji seji sklenil, da bo na kandidatno listo uvrstil naslednjih šest kandidatov, ki že imajo izkušnje pri delovanju tega organa

**Silvo BERDAJS**  
**Anton LOKAR**  
**Milan MIKL**  
**Zdenko LORBER**  
**Dobrivoj SUBIČ**  
**Sergij BIRSA**

**Volitve bodo torej med 28. in 30. junijem. Vabimo vas, da se jih udeležite. S tem boste izkazali pomen in vlogo temu najvišjemu organu delavskega soupravljanja v podjetju.**

## **Seja skupščine SSSLO**

# **DVODNEVNO SREČANJE ČLANOV SKUPŠČINE SSSLO OMOGOČILO RAZPRAVO O ŠTEVILNIH AKTUALNIH VPRAŠANJIH**

V maju sklicana seja skupščine je imela namen, da se v dvodnevnem druženju članov omogoči širša in poglobljena razprava o številnih vprašanjih, ki trenutno prevevajo sceno našega sindikalnega delovanja. Prvi dan je bil tako namenjen formalnemu sklicu skupščine, ki se je v začetku sestanka podredil sprejetemu dnevnomu redu, v večernem času pa nadaljeval razprave, ki so jih člani skupščine odprli glede na lastno presojo pomembnosti problemov in razvoj posameznih debat. Noč se je že pre-

vesila v drugi dan, ko smo se razšli od skupnega omizja, in mogoče je reči, da smo »obdelali« večino tem, ki so trenutno aktualne.

Na skupščini smo (kar je bilo mogoče razbrati iz zajetnega zapisnika) sprejeli zaključno finančno poročilo za leto 2003, se seznanili s finančnim načrtom za letošnje leto in sprejeli poročilo predsednika SSSLO. Ob tem so bila sprejeta še obširna poročila nadzornega odbora, poročila podpredsednikov s področij varstva



pri delu, delovnih razporedov in delovanja prometne komisije ter poročilo predsednika tehnične komisije SSSLO.

V nadaljevanju je skupščina odločala o predlaganih spremembah statuta in Pravilnika o kandidiranih volitvah in imenovanjih v SSSLO, o katerih je prej sklepala tudi statutarna komisija. Po razpravi sta bili sprejeti dve spremembi statuta (smiselno); da se skupščini dodeli dodatna pristojnost dajanja predhodnega soglasja k finančnem načrtu za določeno obdobje in da se glavnemu odboru dodeli pristojnost sprejemanja finančnega načrta za določeno obdobje na podlagi predhodnega soglasja skupščine. Ob tem pa je bila sprejeta še ena sprememba Pravilnika o kandi-

diranih volitvah in imenovanjih v organih SSSLO, ki (smiselno) govori o tem, da se šteje kot pravilno vložena vsaka kandidatura člana sindikata, ki jo s sklepom podpre (kateri koli) organ sindikata ali pa je kandidatura podprta s podpisi polovice članov posameznega organa.

Drugi dan sestanka članov skupščine pa je potekal zanimiv seminar univ. dipl. pravnika Jurija Srhoja, ki je predavanje osredotočil na posebnosti in pasti pri sklepanju pogodb o zaposlitvi po sprejetju Zakona o delovnih razmerjih.

Zdenko Lorber

## Sprejet Dogovor o politiki plač

# NAŠA SINDIKALNA CENTRALA – SZS ALTERNATIVA DOGOVORA NI PODPISALA!

Nedavno je bil sprejet Dogovor o politiki plač, ki ga v skladu z načeli delovanja socialnega partnerstva v državi sprejmejo predstavniki delodajalske, delojemalske in vladne strani. Z Dogovorom se za tekoče in naslednje leto sprejema tisti del sprejetega Socialnega sporazuma, ki opredeljuje odstotke in načine usklajevanja plač, ter minimalno in zajamčeno plačo.

Značilnost letos sprejetega Dogovora je ta, da ga je od predstavnikov delojemalcev (sindikalnih central) sprejel in podpisal le predsednik Zveze svobodnih sindikatov Slovenije (ZSSS). Druge sindikalne centrale so podpis zavrnile, vendar se bo Dogovor kljub temu uveljavil, ker je predstavlja ZSSS s svojim številom članov zadostno večino za njegov sprejem. Dogovor bo podlaga za sprejem zakona o politiki plač, ki naj bi ga državni zbor sprejel do konca tega meseca. SZS Alternativa tako kot druge sindikalne centrale tega dogovora ni podpisala, ker niso bili upoštevani njihovi skupni predlogi. Ti so:

- da se dvig plač vključi v osnovno plačo,
- da se omeji rast plač menedžerjev,
- da se z dogovorom zaveže k sprejetju zakona o minimalni plači in zakona o udeležbi delavcev pri dobičku,
- da se določi terminski okvir sprememb kolektivnih pogodb dejavnosti,
- da se ohrani sedanji sistem povečevanja minimalne plače,
- da se spremeni predlagani 12. člen dogovora, ker je nesprejemljiv in za katerega smo predlagali spremembe (po tem členu lahko ZSSS vedno sama sprejme socialne pakete z nasprotno stranjo v imenu vseh zaposlenih v Sloveniji)

Vsebinsko so v Dogovor o politiki plač za leto 2004 in 2005 podpisniki dali možnost uveljavitve naslednjim spremembam:

- rast plač bo še naprej zaostajala za eno odstotno točko za produktivnostjo,
- vlada bo po tem Dogovoru spodnji prag obdavčitve na izplačane plače določila na ravni 165 tisoč tolarjev
- podlaga za izračun uskladitve bo povprečna plača za december 2003 oziroma za december 2004,
- podlaga za izračun uskladitve bo rast življenjskih stroškov, brez alkohola in tobaka, v Sloveniji, pričakovana rast omenjenih postavk v EU ter pričakovane spremembe tečaja evra.
- odstotek uskladitve za posamezno leto je; 2004 – 3,2 odstotka in 2005 – 2,7 odstotka
- znesek uskladitev za posamezno leto se določi s kolektivno pogodbo dejavnosti
- znesek se izračuna tako, da se povprečna plača za december (brez božičnic in 13. plače) pomnoži s količnikom uskladitve (1,032 oziroma 1,027), nato se od tako dobljenega produkta odšteje znesek prej omenjene povprečne plače za december posameznega leta. Na ta način usklajene plače se bodo obračunale pri plači za avgust.
- ne glede na to, če bo znesek iz prejšnje uskladitve nižji, se v avgustu plača vsakega zaposlenega uskladi za najmanj 5.000 tolarjev bruto in v letu 2005 za najmanj 5.100 bruto.
- v delovno intenzivnih panogah bodo zaradi težkih razmer lahko, ob soglasju sindikatov, navedeno povišanje obračunali v dveh delih
- po tem Dogovoru bo minimalna plača od avgusta 2004 naprej 117.500 tolarjev, od avgusta 2005 pa 122.600 tolarjev, zajamčeni osebni dohodek pa v enakem časovnem obdobju 54.385, v letu 2005 pa 55.853 tolarjev.

**Intervju: Dr. Peter Verlič – trenutno edini doktor znanosti z železniškega področja**

## »BOLJ KOT REORGANIZACIJE JE ŽELEZNICI POTREBNA TEHNOLOŠKA POSODOBITEV!«

Našega tokratnega gosta v rubriki intervju sindikalnim in delavskim predstavnikom v podjetju ni treba posebej predstavljati, ker deluje kot naš sodelavec v svetu delavcev Slovenskih železnic. Mogoče je nekoliko manj znan širšemu krogu našega članstva, čeprav verjamem, da se vas je večina že kdaj srečala z omembo njegovega priimka.

Dr. Peter Verlič deluje kot profesionalni član sveta delavcev, v svoji dosedanjih delovni karieri pa je že prehodil zanimivo pot različnih delovnih izzivov. Po diplomi na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani se je leta 1988 kot asistent raziskovalec zaposlil na Prometnem inštitutu. Med letoma 1993 in 1998 je bil tudi direktor tega inštituta. Po izteku mandata se je kot vodja projekta zaposlil v našem podjetju v Službi za strategijo in razvoj. Leta 2000 je bil državni sekretar za prometno politiko in mednarodne odnose na Ministrstvu za promet in zveze Magistral je leta 1994, doktorsko disertacijo z naslovom Zasnova integriranega sistema planiranja vzdrževalnih

del s pomočjo aplikativnih metod za dinamično ocenjevanje kvalitete tira pa je zagovarjal leta 2002.

Predavateljsko deluje kot asistent na ljubljanski Univerzi, na Fakulteti za gradbeništvo in geodezijo v Ljubljani ter na Fakulteti za pomorstvo in promet v Portorožu za predmete s področja železnic. Na Univerzi v Mariboru, na Fakulteti za gradbeništvo, pa je angažiran pri predmetu Prometni sistemi. Je slovenski član v mednarodnem tehničnem komiteju raziskovalnih projektov s področja prometa COST Transport v okviru Evropske unije ter član organizacijskega odbora mednarodnega simpozija ISEP – Elektronika v prometu. Je tudi stalni sodni izvedenec cestnoprometne stroke za raziskavo vzrokov prometnih nezgod.

**»Na Slovenskih železnicah ste trenutno edini doktor znanosti, ki je doktoriral s področja železniške tematike. Ali je na železnici tovrstno znanje cenjeno?«**

»Če govorim na podlagi lastnih izkušenj, moram reči, da na vaše vprašanje ne bi mogel pritrdilno odgovoriti. Vrsto let sem delal na področju posameznih projektov, ki bi, če bi jih odgovorni v sistemu odobrili, zmanjšali tehnološko zaostalost na posameznih segmentih tehnoloških procesov. Navsezadnje je bila tudi moja doktorska disertacija ocenjena kot naloga, ki ima uporabno vrednost in katere praktična uporaba bi pri vzdrževanju infrastrukture prinesla prihranke, merjene v milijonskih zneskih. Zakaj je imelo naše podjetje do sedaj takšen odnos do znanja, je težko reči. V vsakem primeru pa se takšna politika negativno odraža v stanju in načinu delovanja našega podjetja, ker se znanju ni dajal ustrezen pomen in veljava.«

**»Kateri so po vaši presoji ključni problemi delovanja železniških podjetij doma in v Evropi?«**

Menim, da so bolj kot ihtavi poskusi dosedanjih reorganizacij našega sistema – v obdobju različnih direktorjev sistema – potrebni ukrepi, ki bi zmanjšali našo ogromno tehnološko zaostalost. Ko govorimo o smereh in načinih naše notranje podjetniške organiziranosti, radi pozabljam, da naš tovrstni promet sloni na vlečnih sredstvih, starejših od petindvajset let. Naša zaostalost je tu ogromna. Tako državi kot dosedanjim vodilnim na železnici gre očitati, da se na tem področju direktiva Evropske unije, ki govori o tem, da je treba domačega operaterja ustrezno usposobiti za konkurenčen boj na transportnem trgu, ni spoštovala. Potem ko smo na drugih področjih pokazali veliko tekmovalnost pri uveljavitvi evropskih železniških direktiv – čeprav imam občutek, da jih nismo niti dobro razumeli – je tukaj naša spoštljivost do evropskih norm padla. Na pragu povezovalnih procesov in naše evropske priključitve je tako naš sistem tehnološko zaostal in pomeni glavno oviro in bojazen za naš položaj na trgu železniških storitev. Uspešno poslovanje našega podjetja v minulem obdobju, ob organiziranosti, ki se ni spremenila, pa sledi trditvam sindikatov, da je bila ocena o vplivu in pomenu organiziranosti podjetja precejšnja in zmotna. Porabljeno je bilo ogromno časa za to, da smo ugotovili, kje so glavne vrzeli slabše konkurenčne pripravljenosti Slovenskih železnic. Upam da so se odgovorni iz te zgodbe kaj naučili.

Kar zadeva stanje in položaj železnic v Evropi, pa menim, da lahko nanj gledamo z optimizmom. Kljub problemom, o katerih sem govoril in s katerimi srečuje veliko železniških podjetij, je železnica kot panoga v vzponu. Evropska politika igra v tej zadevi pomembno vlogo. Največja parlamentarna stranka – Evropska ljudska stranka – ima v svojem delu programa, ki opredeljuje prometno politiko, železnico na prvem mestu. Tudi v Beli knjigi se železnici daje velik pomen. V prihodnje se obetajo velika finančna vlaganja v železniško infra-





strukturo in več se pomen železniških tras prometnih koridorjev kot nosilcev prometnih tokov v Evropi.

Škoda, da je slovenska politika s svojo dosedanja mlačnostjo mednarodne afirmacije naših glavnih delov in krakov obeh prometnih koridorjev zaostala v procesih, ki v Evropi potekajo že vrsto let. Na to zgodbo se navezuje tudi poglavje o tem, da Slovenija nima prometne politike, ki bi dala železniškemu prometu ustrezno mesto in pomen. Železniški nacionalni program je mrtva črka na papirju, in se ne uresničuje. Ob vsem tem smo ponovno pri spoznanju, da nam Evropa ne bo postorila ničesar od tega, kar bi morali narediti sami.

### »Kako pa gledate na različne poskuse delitve sistema, ki smo jim priče v zadnjih letih?«

Mednarodni železniški seminar, ki ga je pripravil svet delavcev, je jasno pokazal, kam nas lahko pripelje delitev. Sam sem odločno proti takšnim poskusom delitve sistema, ki jih narekuje politika, ne zavedajoč se posledic, ki bi lahko nastale. V evropskem prostoru smo tako majhna železniška uprava, da se mi zdi delitev sistema neprimerna. V evropskih direktivah nikjer ne piše, da je treba železniška podjetja orga-

nizacijsko ločiti. Treba je zagotoviti prost dostop do železniške infrastrukture ter zagotoviti takšno računovodsko ločitev poslovanja železniških organizacijskih enot, ki bo preprečila prelivanje zasebnega kapitala podjetja s sredstvi, ki jih država namenja preko zakonsko opredeljenega subvencioniranja.

### »Kako opisujete vlogo, kakršno smo v dosedanjih procesih sprememb in odzivov nanje odigrali v sindikatih oziroma v svetu delavcev?«

Menim, da sta je v Sloveniji velikokrat vloga in pomen predlogov, ki jih dajejo sindikalni ali delavski predstavniki, v podjetju podcenjena in premalo obravnavana. Tudi na železnici se dogaja podobna zgodba. Sam sem velikokrat v krogu predstavnikov zaposlenih občutil večjo zavzetost za reševanje organizacijskih in tehnoloških problemov, večjo skrb za posamezne segmente delovanja železniškega sistema in na tej podlagi več predlogov izboljšav, pobud in predlogov kot od odgovornih posameznikov, ki na železnici dajejo vtis njenega dobrega poznavanja. Soupravljanje podjetij kot tudi socialno partnerstvo sta po dobrem desetletju sa-

mostojnosti Slovenije šele na začetku svoje težke poti, in to se kaže v vsakdanjem življenju boja za upoštevanje položaja in pravic zaposlenih v podjetjih in v širši družbi.

V evropskem prostoru ima socialno partnerstvo svojo mesto in pomen. V okviru sprejemanja evropskih direktiv in zakonodaje deluje kot posvetovalni organ Evropski komisiji Ekonomsko socialni svet. Preko nje ga imajo predstavniki zaposlenih možnost uveljavljati svoje interese. Ker način sprejemanja odločitev v Evropi temelji na iskanju skupnih – povezovalnih točk med partnerji (in ne na iskanju razlik – kar se dogaja v Sloveniji), je marsikatera pobuda uveljavljena in upoštevana. Menim, da bi miselnost delovanja in sprejemanja odločitev v Evropi kazalo sčasoma prenesti v naš prostor.

Pogovor pripravil Zdenko Lorber

### Opravičilo!

V prejšnji številki Budnika smo nenaмерно narobe zapisali priimek našega intervjuvanca Romana Kepca. Za napako se kolegu iskreno opravičujemo.

Uredništvo

## DELOVNA AKCIJA S PIKNIKOM V MURSKI SOBOTI

Vsakoletni spomladanski piknik v kurilnici v Murski Soboti smo letos začeli že zgodaj z delovno akcijo. Ker je Železniško gradbeno podjetje Ljubljana imelo na vzhodni strani naše kurilnice ob gradnji nove proge Murska Sobota-Hodoš skladišče materiala, je ostala improvizirana ograja iz armaturne mreže, kar je kazilo podobo in okolje. Iz Mariborske sekcije za vleko smo po mukah in prošnjah dobili mrežo in stebričke. Drug material pa smo si sposodili pri Nadzorništvo proge. Lopate in drugo orodje pa si je vsak prinesel sam. Zjutraj se je naredil lep dan in je tak, na našo srečo, tudi ostal.

Začeli smo z zajtrkom, ki ga je pripravil sodelavec Milan, ki je nato tudi ves dan

skrbel, da nismo bili lačni in žejni. Imeli smo tudi malico, vendar se mi zdi, da so »špricerji« prehitro prijeli. Z delom smo bili zadovoljni, saj smo si uredili in olepšali marsikaj. Želja je še veliko in upamo, da nam jih bo uspelo uresničiti. Pri tem pa



pričakujemo več posluha tistih, ki bi za to morali bolj skrbeti. Čakamo še na novo zapornico, saj pri nas parkirajo delavci bližnje tovarne Mura.

Okoli 14. ure smo nadaljevali s piknikom. Pridružili so se tudi sprevodniki iz izpostave Murska Sobota, s katerimi imamo tudi skupen jesenski piknik. Povabili pa smo še zaposlene na postaji Murska Sobota iz dnevne in nočne izmene.

O količinah pa le toliko, da smo že prišli na en kilogram mesa in kruha na osebo. O količini popite pijače pa ne bi pisal.

Vse skupaj se je končalo pozno v noč. Z malo truda in volje se da storiti marsikaj.

Ciril Meško

## NA TURNIRJU OB 30. LETNICI »LOKOMOTIVE« STROJEVODJE ODNESLI ZMAGOVITI POKAL



Udeleženci stojijo: Janko Krnc (predsednik Lokomotive), Alojz Letnar, Drago Barukčič, Diko Ivnovič (vodja Lokomotive), čepijo: Jože Rendulič, Franko Barukčič, Vlastimir Đurđević

Za zaposlene na Slovenskih železnica je značilna velika pripadnost podjetju. Eden izmed razlogov za to je tradicija, kajti na železnici so delali naši dedje, babice, očetje, matere... Maja je ekipa Lokomotive ob svoji 30-letnici organizirala tradicionalni turnir. Lokomotiva je bila ustanovljena leta 1974, takrat še v TOZD Moste (Proizvodnja Ljubljana). Zadnjih 22 let jo uspešno vodi Diko Ivnovič. Pod njegovo taktirko je ekipa osvojila kar nekaj ligaških tekmovanj in se skoraj vsako leto uvršča na sklepni turnir najboljših ekip v Ljubljani. Ob okrogli obletnici se je poleg ekip iz Proizvodnje Ljubljana turnirja udeležila izbrana vrsta strojevodij, ki je izkoristila gostoljubnost domačinov in osvojila dragoceni pokal. Drugo mesto je osvojila ekipa 3. obrata, tretje mesto pa uprava Proizvodnje Ljubljana. Kljub dežju je turnir minil v lepem ozračju in ob dobri jedaci in pijači.

Vlastimir Đurđević

### Kdo je odgovoren, da Slovenske železnice niso plačale predvidene članarine?

## 13. MEDNARODNO ŽELEZNIŠKO PRVENSTVO USIC V KEGLJANJU ZAPUSTILI SKLONJENIH GLAV (Češka-Blansko 17.-21. maj 2004)

Po ekipnem tekmovanju, na katerem smo dosegli 4. mesto in smo se štirje uvrstili v finalno tekmovanje posameznikov, nas je delegat USIC-a Joseph Zeder diskvalificiral. Pojasnilo je bilo naslednje:

Slovenske železnice niso poravnale sprejetih obveznosti iz članstva USIC za leto 2004 (plačilo letne članarine). Kot tekmovalci smo bili zelo razočarani in smo sklenili, da se predčasno vrnemo v Slovenijo. Naj omenim, da je znašala članarina, ki jo je bilo treba vplačati, 900 evrov in velja za vsa tekmovanja, ki jih USIC organizira v letu 2004.

Ob tem razočaranju bi se rad zahvalil predsedniku Sindikata strojevodij Slovenije Dragu Toreju in predsedniku sveta delavcev Silvu Berdajsu za ponujeno pomoč, preden smo odšli na Češko, saj vodstvo Slovenskih železnic ni želelo, da kegljači odpotujemo na 13. kegljaško tekmovanje USIC. Sedaj vemo, zakaj!

Omenim naj, da nam je bilo v začetku rečeno, da nas bodo diskvalificirali zato, ker ni bila vplačana prijavnina za tekmovanje. Ob tej informaciji sta oba omenjena ponudila pomoč pri rešitvi tega zapleta - v skrajne primeru tudi plačilo prijavnine. Na koncu pa se je izkazalo, da ni bila plačana članarina, kar sem omenil že v začetku. Seveda pa članarino USIC lahko plačajo le SŽ, ki so član tega združenja. Žal pa se delegat USIC Joseph Zedler ni več želel dogovarjati o kasnejšem plačilo članarine s strani SŽ in nam je v tolažbo ponudil le nastop posameznikov zunaj konkurence.

Ekipa se je odločila, da tekmovanja zunaj konkurence ne sprejme iz naslednjih razlogov:

- na Češko smo odšli kot športniki, kegljači Slovenskih železnic,
- ker smo kot posamezniki bili vsi štirje visoko uvrščeni in imeli velike možnosti za medalje,

- zaradi odnosa Slovenskih železnic, ki se arogantno obnašajo do športnikov in športnih tekmovanj v okviru Slovenskih železnic,
- ker smo si kegljači za tekmovanje na Češkem sami kupili potrebno opremo in jo označili s simboli Slovenskih železnic,
- ker po našem vedenju še vedno velja odločitev vodstva Slovenskih železnic s podpisom nekdanjega direktorja Marjana Rekarja iz leta 1997 in do danes ni spremenjena (15.7.1997 - Pr-236/97).

Srečko Lešnik



Kegljaška ekipa Slovenskih železnic: Robert Pinterič, Franc Trstenjak, Marko Čolič, Petar Radonič, Miroslav Babšek, Bogdan Štih, Drago Geršak, Srečko Lešnik





Časopis BUDNIK izdaja Sindikat strojevodij Slovenije.

Odgovorni urednik:  
Drago Torej

Glavni urednik:  
Zdenko Lorber

Tajnica uredništva:  
Nastja Polše

Tisk:  
Slavko Kodrič, s.p.

Časopis izhaja mesečno v nakladi 1.200 izvodov

Naslov uredništva:  
SSSLO Ljubljana, Trg OF 7, 1000 Ljubljana.  
01/2313-424; ŽAT (0129) 12-671, 12-591.  
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, 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.

**ŽELIMO VAM  
PRIJETNE IN  
BREZSKRBNE  
POČITNICE**

## Malo za šalo, malo za res

### NADLEŽNA VPRAŠANJA

*George W. Bush je odšel v osnovno šolo, da bi govoril o vojni. Ko pove, kar je mislil, reče, da je čas za vprašanja.*

*Fantiček dvigne roko in George ga vpraša, kako mu je ime?*

»Billy.«

»In kaj me boš vprašal, Billy?«

»Imam tri vprašanja. Prvo, zakaj so ZDA napadle Irak brez podpore ZN?

Drugo, zakaj ste predsednik, ko pa je Al Gore dobil več glasov?

In tretje, kaj se je zgodilo Osami Bin Ladnu?«

*In takrat zazvoni zvonec za začetek odmora. George obvesti otroke, da bodo nadaljevali po odmoru. Ko nadaljujejo, George reče:*

»OK, kje smo ostali? Aja, točno. Čas za vprašanja. Kdo ima vprašanje?«

*Drugi mali fantiček dvigne roko in George ga vpraša: »Kako ti je ime?«*

»Steve.«

»In kakšno je tvoje vprašanje, Steve?«

»Imam pet vprašanj. Prvo, zakaj so ZDA napadle Irak brez podpore ZN?

Drugo, zakaj ste predsednik, ko pa je Al Gore dobil več glasov?

Tretje, kaj se je zgodilo Osami Bin Ladnu? Četrto, zakaj je zvonec za

odmor zvonil 20 min prehitro? In peto, kje je moj sošolec Billy?«

### NEVAREN POKLIC

*Na davčnem uradu se je oglasil možakar, ki so ga poklicali zaradi pojasnitve davčne napovedi.*

*Uradnik ga je vprašal:*

»Vaš priimek?«

»Kovač!«

»Poklic?«

»Boksarski trener!«

*Uradnik se je zazrl vanj, nato pa rekel:*

»Odločbo boste prejeli po pošti!«

### FILOZOFSKA

*Purana na dvorišču filozofsko razpravljata.*

*Prvi vpraša drugega:*

»A ti misliš, da življenje po božiču obstaja?«

### VIŠJA MATEMATIKA

*Profesor študentu »Kako bi z eno besedo opredelil pojem višja matematika?«*

*Študent profesorju: »Ko opolnoči iz neznanke koren potegneš.«*

### PRI ZDRAVNIKU

*Bolnik »Tako: kašljam ne več, vročine tudi nimam več, le diham težko.«*

*Zdravnik: »Torej bova poskrbela, da tudi dihali ne boste več.«*

