



Głos Maszynisty

NIECH NAS ŁĄCZY HONOR I WIĘŹ ZAWODOWA

ISSN 1896-2181

www.zzm.org.pl

Nr 7/119

LIPIEC 2014



Walne KKZZ

Konfederacja Kolejowych Związków Zawodowych podsumowała 30 czerwca w Warszawie najważniejsze działania z ostatniego roku i dyskutowała o strategii na najbliższe miesiące.

KKZZ wykorzystuje swoją siłę oddziaływania walcząc w obronie miejsc pracy i bezpieczeństwa ruchu kolejowego na poziomie najwyższych urzędów i gremiów dotyczących kolejnictwa w kraju – m.in. podczas spotkań z premierem Donaldem Tuskiem, na posiedzeniach Sejmowej Komisji Infrastruktury, Zespołu ds. Bezpieczeństwa w Transporcie Kolejowym. Kluczowymi problemami na tych forach pozostają niezmiennie obrona miejsc pracy i poprawa bezpieczeństwa ruchu kolejowego. Są konkretne efekty tych działań – zeszłoroczne to m.in. rozporządzenia dotyczące szkoleń maszynistów i kontynuacja prac nad ustawą o czasie pracy maszynistów.

Na szczepku spółek w ubiegłym roku negocjowany był Pakt Gwarancji Pracowniczych w PKP Cargo oraz w Przewozach Regionalnych. W PKP Cargo został zawarty Pakt zabezpieczający interesy pracowników, w PR nie udało się zawrzeć porozumienia. Negocjacje zakończyły się protokołem rozbieżności dającym stronie społecznej prawo do zorganizowania strajku. W PR trwają obecnie prace firmy doradczej EY – Konfederacja czeka więc na przedstawienie propozycji, które mają być znane jesienią. Od nich będą uzależnione kolejne działania związków zawodowych.

Ponadto Konfederacja prowadzi regionalne negocjacje w przypadku zagrożenia

utrata miejsc pracy. Tak było w województwie kujawsko-pomorskim, gdzie udało się uratować zakład Przewozów Regionalnych. Podobne rozmowy trwają od wielu miesięcy w województwie małopolskim. Konfederacja negocjuje również zmiany systemu wynagradzania w spółkach.

Konfederaci szkolą się, aby podnosić swoje umiejętności negocjacyjne i ugruntowywać wiedzę z zakresu prawa. W ubiegłym roku skorzystali z 2 szkoleń finansowanych ze środków Unii Europejskiej dotyczących pełnomocnictwa procesowego i dialogu społecznego. Podsumowanie roku delegaci zakończyli przyjęciem sprawozdań Rady Konfederacji, finansowego i Komisji Rewizyjnej.

Następnie wyciągając wnioski z ubiegłorocznych doświadczeń dyskutowano nad strategią na najbliższe miesiące. Wszystko wskazuje na to, że Konfederację czeka w tym okresie ostra batalia na wielu frontach. Niewątpliwie trzeba będzie bronić kluczowych interesów pracowniczych w sektorze krajowych przewozów pasażerskich – chodzi tu głównie o Przewozy Regionalne. Ponadto niepokój budzi przyszłość PKP PLK oraz zmiany struktury wynagrodzenia w PKP Intercity i kwestie świadczeń przejazdowych u ewentualnych nowopowstałych przewoźników.

MS

pod semaforem



Rada Wydziału Transportu Politechniki Śląskiej – za uchwałą ws. likwidacji Katedry Transportu Szynowego i zastąpieniu jej Katedrą Technologii Lotniczych



Pesa Bydgoszcz SA – za kolejne zaproszenie do współpracy, tym razem przy projektowaniu kabiny maszynisty elektrycznych zespołów trakcyjnych Pesa DART



Z perspektywy kabiny

Prezydent ZM Leszek Miętek był jednym z prelegentów konferencji pn. „Maszynista i dyżurny ruchu – 2014”, zorganizowanej przez ZDG TOR. Zaprezentował stanowisko nt. zagrożeń bezpieczeństwa ruchu pociągu z punktu widzenia maszynisty.

Organizatorzy starali się zapewnić możliwie jak najszersze spektrum panelistów. Do udziału w konferencji, która odbyła się 16 lipca w siedzibie CS Szkolenie i Doradztwo w Warszawie, zaprosili decydentów, przewoźników, zarządców infrastruktury, firmy szkoleniowe, producentów oraz – co godne podkreślenia – związki zawodowe. Czyli ZM i ZZDR PKP. Tym samym była doskonała okazja do przedstawienia maszynistowskiej optyki na kwestie związane z bezpieczeństwem ruchu kolejowego w szerokim gronie. Z dziennikarskiego obowiązku odnotujemy jednak, że z zaproszenia nie skorzystali przedstawiciele Ministerstwa Infrastruktury i Rozwoju – resortu odpowiedzialnego m.in. za kolej.

O formalnoprawnych wymaganiach dotyczących zawodu maszynisty w Polsce – m.in. otoczeniu prawnym i dokumentach uprawniających do prowadzenia pociągu lub pojazdu kolejowego obszernie opowiedział Henryk Zgrzebnicki z Urzędu Transportu Kolejowego. Aspekty związane z wymaganiami zdrowotnymi, sposobami radzenia sobie ze stresem i napięciem podjął Andrzej Tucholski, dyrektor PKP S.A. Oddział Kolejowa Medycyna Pracy. Te ostatnie zagadnienie przedstawił również prezydent Miętek.

W swojej prezentacji szef ZM skoncentrował się na zagrożeniach bezpieczeństwa ruchu pociągów z perspektywy maszynisty. Dla przejrzystości i precyzyjniejszego dotarcia do słuchaczy z problemami z jakimi zmagają się na co dzień maszynista podzielił je na kilka punktów i sypał niczym z rękawa przykładami. Pierwszy obejmował kwestie

stanu infrastruktury.

Czyli wadliwe wskazania semaforów, ograniczenia prędkości na przejazdach, nie osygnalizowane ograniczenia prędkości szczególnie przy modernizacjach linii kolejowych, częste zmiany rozkładów jazdy, rozkazy pisemne, ograniczenia w WOS, jazda na „Sz”, osygnalizowania numerów rozjazdów oraz zbyt dużo informacji przekazywanych maszyniście (np. sygnalizacja przejazdowa).

Głos Maszynisty

Drugi to

warunki i czas pracy

jak np. niezaliczanie wielu elementów czasu pracy (miejsce pracy), brak realnej możliwości kontroli pracy u wielu przewoźników, tolerowanie braku odpowiednich struktur przewoźnika do zakresu realizacji przez nich przewozów czy brak pomieszczeń oczekiwania.

Trzeci wiąże się z

kwestią szkoleń

i obejmuje m.in. zmianę systemu szkoleń maszynistów (brak stanowiska pomocnika maszynisty), brak jasnych regulacji odpowiedzialności maszynisty-stażysty za błędy w prowadzeniu pociągu, brak możliwości ćwiczenia różnych sytuacji ruchowych na symulatorach przez wszystkich maszynistów.

Kolejne zagadnienia dotyczyły

spraw zdrowotnych

takich jak brak regulacji uniemożliwiających dalsze prowadzenie pociągu przez maszynistę po wypadku (szczególnie śmiertelnym), brak odpowiedniej opieki psychologicznej dla maszynistów po wypadkach u większości przewoźników czy też brak regulacji dających prawo do zwolnienia od wykonywania pracy z zachowaniem prawa do wynagrodzenia dla maszynisty po wypadku śmiertelnym.

Warto pamiętać, że ponadto istnieją różne

instrukcje i przepisy.

Nie doszło bowiem do realizacji zapisów ustawy o transporcie kolejowym dotyczących ujednoczenia instrukcji związanych z bezpieczeństwem ruchu pociągów u wszystkich przewoźników.

Na zakończenie prezydent Miętek podniósł sprawę

taboru kolejowego

pod kątem mnogości rodzajów i typów pojazdów bez zunifikowanego wyposażenia (rozmieszczenia przyrządów, przełączników, ekranów) w kabinie maszynisty, sprawiających trudność w obsłudze i zbyt absorbujących uwagę maszynisty.

R.



Wiedziałem, gdzie przychodzę

Z Tomaszem Pasikowskim – prezesem zarządu Przewozy Regionalne sp. z o.o. rozmawia Rafał Zarzecki

– Trafił Pan do Przewozów Regionalnych w lutym tego roku. Co Pan zastał w spółce i co na początku Pana uderzyło?

– Przede wszystkim fakt, że duża firma generująca 1,5 mld zł przychodów rocznie jest w takiej kondycji, że panuje w niej defetyzm, postawa typu „czekamy co się wydarzy”, czyli właściwie nie wiadomo na co. Na dłuższą metę to nowotwór toczący przedsiębiorstwo. Doprowadzający z czasem do sytuacji, że brak decyzji powoduje kompletny marazm i wegetację. Dążymy do odwrócenia tego trendu. Ponadto odniosłem wrażenie, że to ziemia niczyja, jak to bywa w przypadku firm państwowych. Czyli nikt nie identyfikował się na tyle mocno z rolą właściciela spółki, żeby zarządzać nią w sposób zdecydowany.

– Co w ciągu tych pięciu miesięcy uważa Pan za najważniejsze dokonanie?

– Największy problem Przewozów Regionalnych wiąże się jak wiadomo z finansami. Staraliśmy się tak sformułować projekty na ten i przyszły rok, żeby pokazać, że firma jest w stanie nie przynosić corocznie strat. Odcinając kwestię rosnących zobowiązań i długu chcemy udowodnić, że w krótkim czasie jesteśmy w stanie doprowadzić działalność na poziom „zero”. Temu zadaniu zostały podporządkowane wszystkie nasze kroki. Jak ograniczenie bazy kosztowej z jednej strony oraz zapewnienie bezpieczeństwa po stronie przychodów i próby ich zwiększenia z drugiej. Zakomunikowaliśmy opinii publicznej, że w przyszłym roku firma wyjdzie „na zero”. Pozostaje natomiast sprawa sięgających miliarda złotych historycznych długów, które trzeba spłacać i obsługiwać. Jest deklaracja resortu infrastruktury o oddłużeniu spółki, gdy spełnione zostaną warunki umożliwiające

rentowne i konkurencyjne jej działanie. Przygotowujemy firmę do tego.

– Może Pan przygotować świetny plan restrukturyzacji PR, a zmiany pójdą w innym kierunku.

– Wiedziałem, gdzie przychodzę. Na pewne ryzyka zarząd ma ograniczony wpływ, ale wieloma z nich można zarządzać. Do nas należy ograniczanie negatywnych skutków funkcjonowania firmy i doprowadzenie do wprowadzenia w życie dobrego planu naprawczego. Takiego, z którym się identyfikujemy. Recept na bólączki PR było kilka – gorzej z ich realizacją. Trzeba rozwiązania, które zostanie skutecznie wykonane, co do którego wszyscy zainteresowani będą mieli przekonanie, że ma sens. Dlatego na szeroką skalę staramy się wszystkich informować o bieżącej sytuacji – współwłaściciele, ministerstwo, związki zawodowe i pracowników. Po to, aby każdy wiedział jaka gra się toczy i jakie są jej reguły. Przywiązuję wielką wagę do sfery informacyjnej, gdyż uważam, że poprzednie projekty nie wypaliły m.in. dlatego, że były zaskoczeniem dla osób mających decydować o ich powodzeniu.

– Na stole leżą dwie koncepcje – renowacji firmy, złożona przez związki



Fot. G. Młoc

zawodowe oraz dalszego podziału PR, czego chce część właścicieli. Jak Pan ocenia te dwa projekty?

– Traktuje je jak dwie skrajne opcje, pomiędzy którymi jest cały szereg możliwych rozwiązań. Trudno sobie wyobrazić, że np. takie decyzje podejmowane przez samorządy jak powoływanie spółek samorządowych w krótkiej perspektywie dałoby się podwracać, budując de facto monopol na rynku kolejowych przewozów regionalnych.

– Na początek chociaż powstrzymać „pączkowanie” nowych spółek.

– W czystej postaci renacjonalizację trudno mi sobie wyobrazić. Prędzej podział spółki na części, który jednak z biznesowego punktu widzenia wydaje mi się wątpliwy. Trzydziestoprocentowy udział w rynku przewozów kolejowych, jaki posiadają PR, jest w każdym biznesie wartością, na której buduje się strategię. Jeśli mamy

PRZEWOZY REGIONALNE W LICZBACH:

2013 r. – 54 mln zł straty
2014 r. – 28 mln straty (plan)
2015 r. – 0 (plan)

ową wartość utracić, trzeba zyskać inną – większą. Wierzę zresztą, że pomiędzy dwoma skrajnymi wariantami istnieje rozwiązanie, które trzeba wypracować, aby trwale rozwiązać problem i kształtować rynek, by dobrze funkcjonował. Obecnie występują na nim równoległe trzy modele: są województwa całkowicie obsługiwane przez PR, takie gdzie nas w ogóle nie ma (Mazowsze) oraz system mieszany (PR + spółka samorządowa lub komercyjna). Można by rzec, że rynek się z grubsza wykształcił, niemniej jednak z punktu widzenia pasażera trzeba się zastanowić, czy działa efektywnie.

– A jak Pan uważa?

– Moim zdaniem głównym problemem jest brak dobrego taboru. Pasażer

oprócz bezpieczeństwa, punktualności, cykliczności kursowania i czystości pociągu oczekuje komfortu podczas jazdy. Nie dostaje tego, bo lwią część taboru stanowią kilkudziesięcioletnie pojazdy. Przewozy Regionalne mocno odstają w tej dziedzinie. Na dworcu pasażer widzi jak na dłoni, że tabor PR jest starszy o 20 i więcej lat od innych przewoźników.

– Zakupy i serwisowanie taboru korzystniej robić w skali globalnej. Duża spółka może więcej i na tym polu.

– Odpowiedź na pytanie jak ma wyglądać proces wymiany taboru będzie wartością dodaną projektu restrukturyzacyjnego. Obecnie uzyskiwane przez PR przychody obsługują bieżące potrzeby spółki i spłatę długu. Na plany inwestycyjne i modernizacje nie ma miejsca. Nawet projekty unijne wymagają wkładu własnego. Oczywiście bardzo nam zależy by pasażer otrzymał lepszą jakość usług, ale nie jesteśmy w stanie w krótkim czasie wygenerować kilkudziesięciu milionów.

– Czy miał Pan już czas, żeby zorientować się jak działa kolejowy transport regionalny w innych krajach?

– Modelom funkcjonowania jeszcze się nie przyglądałem. To jeden z etapów pracy naszego doradcy – firmy EY (d. Ernst & Young – przyp. red.), która ma się zająć analizą rynków przewozów regionalnych w wybranych krajach europejskich, tego co mamy w Polsce i zaproponować rozwiązanie dla naszej spółki. W większości odwiedzonych krajów korzystałem z kolei jako pasażer. Na Zachodzie koleje są najtańszym i najbardziej ekologicznym środkiem transportu, mimo dobrze rozbudowanych sieci autostrad.

– Co Pan sądzi o dalszym funkcjonowaniu oddziałów spółki?

– W każdym z województw zbudowano właściwie mikroprzedsiębiorstwa. Chwała, że to działa od strony eksploatacyjnej,



Tomasz Pasikowski przed objęciem funkcji prezesa PR zajmował stanowiska menedżerskie wyższego szczebla m.in. w: BRE Banku, Narodowym Banku Polskim i Ministerstwie Finansów. Przez wiele lat pełnił funkcje wiceprezenta i prezydenta Grudziądza. Ukończył prawo i ekonomikę transportu morskiego na Uniwersytecie Gdańskim.

że pasażer jeździ i może na firmę liczyć, ale moim zdaniem to zbyt daleko idące rozdrobnienie. W biznesie pewne funkcje raczej się konsoliduje. Modelowo tzw. front office, czyli sprzedaż i część marketingu, jest usytuowana blisko klienta. Natomiast funkcje tzw. back office są centralizowane po to, by powstał efekt skali. Lepiej mieć pewne zasoby w jednym miejscu niż budować je w czterestu miejscach. Podobnie ma się sprawa z całą sferą kosztową, czy polityką zakupową.

– Finanse są także tematem rozmów ze związkami zawodowymi. Pierwsza propozycja zarządu PR jest daleka od oczekiwań strony społecznej.

– Kwestie płacowe wymagają uproszczeń. Ruch włączenia składników wynagrodzeń do płacy zasadniczej jest dobrym kierunkiem. Skala tego ruchu jest natomiast przedmiotem negocjacji. Liczę, że dojdziemy do porozumienia.

– Dziękuję za rozmowę.

Z prac Sektora Przewozów Pasażerskich

Na posiedzeniu 23 czerwca poruszano tematy płacowe, czasu pracy, eksploatacyjne oraz zmiany w strukturze handlowej. Gośćmi byli m.in. Ewa Boguszevska-Jaczevska – dyrektor wykonawcza ds. pracowniczych i operacyjnych, Grzegorz Szkaradek – prokurent, dyrektor ds. technicznych i Piotr Szajczyk – szef biura sprzedaży PKP Intercity S.A.

W spotkaniu wzięli udział również: prezydent ZMZ Leszek Miętek i członek Rady Nadzorczej PKP Intercity S.A., wiceprezydent Krzysztof Ciećka. Dobra wiadomość jest taka, że podwyżki zostaną wdrożone od pierwszego lipca, średnio 120 zł na osobę. Toczą się prace nad stworzeniem nowego systemu wynagradzania w spółce, ale do zmian w sposobie wyliczania wynagrodzeń jeszcze daleka droga. Być może jeszcze latem stronie społecznej zostaną przedstawione skonkretyzowane propozycje. Będziemy o tym na bieżąco informować.

Dyrektor Boguszevska – Jaczevska powiedziała, że w tej chwili spółka prowadzi dużo szkoleń, również z zakresu czasu pracy. Planowany jest także audyt harmonogramów we wszystkich sekcjach. Wiceprezydent Ciećka mówił, że nie mogą zdarzać się sytuacje, w których maszyniści są zmuszani do pracy powyżej 12 godzin. Dyrektor poinformowała, że wyjaśni sprawę – w najbliższym czasie będzie sporządzony wykaz osób pracujących powyżej

12 godzin i wydających takie polecenie. Kolejny raz podkreśliła, że PKP Intercity nie zgadza się i nie pozwala na przekraczanie 12 godzin czasu pracy.

Prezydent Miętek zwrócił uwagę, że maszynista odpowiada za bezpieczeństwo i nie powinien wykonywać czynności, które mu zagrażają – bez względu na to kto wydaje tego typu polecenia. Należy pamiętać, że nie ma przepisu, który w normalnych warunkach nakazywałby maszyniście pracę powyżej 12 godzin, a brak wymaganej liczby pracowników nie spełnia przesłanki Kodeksu pracy związanej ze szczególnymi potrzebami pracodawcy. Przewodniczący SPP Piotr Rybikowski zaapelował o zgłaszanie przypadków jakichkolwiek nacisków czy poleceń w podobnych przypadkach

Powrócił temat nagrań z kamer. Dyrektor Boguszevska – Jaczevska przypomniała, że zapis będzie służyć tylko ewentualnym kwestiom dowodowym i może być udostępniany jedynie prokuratorze na jej wyraźne żądanie. Jeżeli nie

dojdzie do żadnego zdarzenia – nagrania mają być po 72 godzinach samoczynnie (przez funkcję auto-nagrywania) kasowane. Przypomnijmy, że ZMZ popiera montaż kamer na lokomotywach, gdyż nagrania mogą stanowić dowód na niewinność maszynisty w razie wypadku.

Wiele obaw budzi kwestia nagrywania głosu w kabinie maszynisty przez mikrofon powiązany z kamerą. Mało kto jednak wie, że podobną funkcję mają manipulatory typu Koliber. One też nagrywają głos. Nie nagrywają też tego, co powinny nagrać (np. próby łączności po zmianie kanału radiowego). Nie ma co traktować tych urządzeń jako swego rodzaju „bata”. Warto mieć też na uwadze kolegów mających problem z udowodnieniem tego co widzieli i będących w tarapatkach, np. maszynistę prowadzącego pociąg podczas wypadku w Babach. Choć było to 12 sierpnia 2011 roku, końca sprawy sądowej póki co nie widać. Zapewne nasz kolega wiele oddałby za nagranie pokazujące, że to on ma rację.

Członkowie sektora prosili również o interwencję w PKP PLK S.A. w sprawie przekroczonych iloczynów ruchu na przejazdach. Pasażerowie skarżą się na ciągłe hamowania, ponadto powodują one nadmierne zużycie taboru i paliwa. M.in. na szlaku pomiędzy Białymstokiem a Warszawą takich zwolnień do 20 km/h jest ok. dwudziestu.

Zgłaszano również problemy z klimatyzacją, brakiem kluczy do lokomotyw lub złym ich oznakowaniem, brakiem uszczelek do drzwi maszynowni, wyciszeniem kabin lokomotyw. Tadeusz Mazurek z MZZMK



PIOTR RYBIKOWSKI, PRZEWODNICZĄCY SPP:



Przypominam kolegom o dwóch uprawnieniach jakie mają maszyniści w PKP Intercity S.A.:
Pierwsze, wynikające z ZUZP, traktuje o turnusie rehabilitacyjnym. Od 1 stycznia 2014 roku mamy nowy, 3-letni okres pozwalający

na skorzystanie z tego wycieczki. I nie jak niektórzy twierdzą co 3 lata, tylko raz na 3 lata! Tak więc jeśli ktoś korzystał z tego skierowania np. w lutym 2013 roku, to może ponownie skorzystać z tego uprawnienia np.

w listopadzie 2014 r. Trzeba przy tym pamiętać, że niewykorzystany urlop w nowym 3-letnim okresie przepadnie.

Zachęcam także do korzystania z pomocy psychologa po wypadku ze skutkiem śmiertelnym pracowników drużyn pociągowych. O potrzebie takiej pomocy wystarczy poinformować swojego zwierzchnika służbowego.

w Poznaniu zapytał, czy jest zalecenie dla maszynisty w sprawie wyłączania AFB na lokomotywach Siemens. Podkreślił, że ten system pozwala maszyniście bardziej skoncentrować się na szlaku. Dyrektor Szkaradek ma sprawę weryfikować i udzielić odpowiedzi.

Dyrektor Szajczyk mówił o zmianach w pionie handlowym, które wpływają również na eksploatację. Omówiona została kwestia tajemniczego klienta, zwolnień w pionie handlowym oraz otwartej rekrutacji zewnętrznej do pracy w drużynach konduktorskich. Chodzi również o powołanie osób odpowiedzialnych za eksploatację w sekcjach handlowo – eksploatacyjnych, co w materiałach przedstawionych stronie społecznej zostało całkowicie pominięte. Przewodniczący sektora zgłosił również problem podległości maszynistów instruktorów – w tej chwili są pod zwierzchnictwem naczelników działu eksploatacji, a naszym zdaniem powinni stanowić wsparcie i być przypisani do konkretnych naczelników sekcji. Dyrektor Szkaradek obiecał wnikliwie przyrzeć się tym wszystkim sprawom. ■

P. Rybikowski

P.S. Autor po raz kolejny zwraca się z apelem o bieżące zgłaszanie wszelkich nieprawidłowości podczas prowadzenia pociągu (telefonicznie lub mailowo).

Głos Maszynisty

PKP CARGO S.A. największy kolejowy przewoźnik towarowy w Polsce i jeden z największych i najbardziej profesjonalnych operatorów logistycznych w Europie **poszukuje kandydatów na stanowisko:**

Maszynista pojazdów trakcyjnych

na terenie całej Polski

Osoba na tym stanowisku będzie odpowiedzialna za prawidłową obsługę pojazdu trakcyjnego podczas wykonywania pracy z zachowaniem zasad bezpieczeństwa ruchu kolejowego, zgodnie z obowiązującymi przepisami kolejowymi.

Wymagania podstawowe:

- kwalifikacje zawodowe poświadczone:
 - posiadaniem świadectwa złożenia egzaminu kwalifikacyjnego/ścistego na stanowisko maszynisty spalinowego i/lub elektrycznego pojazdu trakcyjnego lub
 - posiadaniem licencji i świadectwa maszynisty (w kategorii A+B2) zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- spełnienie wymagań zdrowotnych zgodnie z aktualnie obowiązującymi przepisami,
- niekaralność za przestępstwa popełnione umyślnie,
- dyspozycyjność, samodzielność, odpowiedzialność i zaangażowanie w wykonywaniu czynności.

Dodatkowym atutem będzie:

- posiadanie uprawnień manewrowego lub ustawiacza,
- posiadanie uprawnień rewidenta taboru.

Zainteresowane osoby prosimy o przesłanie oferty (CV i list motywacyjny) na adres:
rekrutacja.maszynista@pkp-cargo.eu

Prosimy o zamieszczenie zgody na wykorzystanie danych osobowych w procesie rekrutacji zgodnie z ustawą o ochronie danych osobowych z dnia 29.09.1997r. (Dz. U nr 133 poz.883). Jednocześnie informujemy, że skontaktujemy się tylko z wybranymi osobami.



Razem, młodzi przyjaciele!

Nasza inicjatywa skierowana do młodszych stażem kolegów rozszerza się i chwytą niczym „Oda do Młodości” Mickiewicza. Ostatnie posiedzenie Komisji ds. Młodych ZZM było spotkaniem w szerszym niż zazwyczaj gronie – z udziałem reprezentantów różnych zakładów pracy.

Przewodniczący Wojciech Cholka ze względu na fakt przybycia części uczestników na spotkanie komisji po raz pierwszy, rozpoczął od omówienia celów jej powstania. Wyjaśnił czym się związkowa młodzież zajmuje oraz przedstawił korzyści płynące z przynależności do ZZM i Komisji Młodych. Przedstawił również zamierzenia oraz proponowane treści do rozbudowywanej własnej strony internetowej.

Sekretarz Marcin Dylowicz omawiając w dużym skrócie funkcjonowanie związków zawodowych, ze szczególnym nastawieniem na działanie OPZZ oraz tamtejszej Komisji Młodych w OPZZ (której jest wiceprzewodniczącym), a także korzyściach wynikających z członkostwa. W wewnętrznej dyskusji dotyczącej oczekiwań, młodzi członkowie ZZM wyrazili zainteresowanie rozwijaniem swojej wiedzy w zakresie: negocjacji i mediacji, motywacji, prawa pracy, zarządzania finansami w organizacji oraz współpracą z Komisją Obrony Praw Pracowniczych.



Wiceprezydent ZZM Sławomir Centkowski poprowadził mały warsztat z zakresu zagadnień prawnych, przedstawiając dzisiejszy obraz związków zawodowych w sporach z pracodawcami, wynikające z tego szanse oraz zagrożenia. Prezydent Leszek Miętek omówił początki tworzenia komisji oraz przedstawił oczekiwania jakimi Prezydium ZZM kierowało się powołując ten organ. Zachęcał do aktywności na poziomie poszczególnych zakładów przypominając o możliwości udziału młodych w radach zakładowych. Na zakończenie prezydent Miętek omówił obecną sytuację w spółkach kolejowych.

R.

Nie mówimy żegnaj

W dniu 27.06.14 r. o godzinie 17:02 podstawił się na peron 3 tor 2 pociąg 41104 TLK Karlik. Planowy odjazd o 17:17 dla niektórych oznaczał początek podróży, dla innych zaś – zakończenie kariery zawodowej.



Maszynista Stanisław Grzesiek podstawiając skład lokomotywą manewrową SM 42-190 w perony katowickiej stacji dojechał na stację emerytura. W uroczystej chwili pracownicy sekcji BZKE.SET2 zgodnie z tradycją pożegnali kolegę, współpracownika, ale przede wszystkim maszynistę z 40-letnim stażem. Raz jeszcze dziękujemy za współpracę!

M. Janik

Pamiątkowe zdjęcie z pożegnania odchodzącego na emeryturę, po 45 latach pracy, starszego maszynisty Feliksa Hallmanna, członka ZZM PR w Olsztynie. Ostatnią służbę odbył 27.06.2014 r.

(O)

Modernizacja lokomotyw

11 czerwca zakończyła się modernizacja pierwszej z 20 lokomotyw spalinowych typu SM42 dla PKP Intercity. Wykonawca, nowosądecki NEWAG S.A., przekaze ją w lipcu do eksploatacji. Pojazdy będą sezonowo prowadzić składy do miejscowości wypoczynkowych, np. w relacjach Gdynia –Hel czy Kłodzko–Kudowa Zdrój. Wartość projektu wynosi blisko 77 mln zł.

Podpisany z PKP Intercity kontrakt obejmuje przebudowę 20 lokomotyw serii SM42, w tym 10 lokomotyw jednoagregatowych (typ 18D), wyposażonych w system jazdy akumulatorowej z zasobnika energii oraz 10 lokomotyw dwuagregatowych (typ 6DI), wyposażonych w układ zasilania składu pociągu w energię elektryczną.

Modernizacja lokomotyw objęła zabudowę całkowicie nowego nadwozia. Ze starego pojazdu pozostała tylko ostoja, wózki i zbiorniki paliwa. Wyposażono go w nowoczesny

system hamulcowy ze sprężarką śrubową i sprężynowym hamulcem postojowym oraz specjalne zderzaki z funkcją „crash”, pochłaniające energię zderzeniową. Lokomotywa posiada również: mikroprocesorowy układ sterowania, układ elektronicznego pomiaru paliwa, system przeciwpożarowy, układ GPS, nowoczesny rejestrator jazdy oraz monitoring z rejestracją szlaku. W pojeździe zastosowano również nowoczesną, klimatyzowaną kabinę maszynisty z dwoma ergonomicznymi pulpitemi sterowniczymi oraz częścią socjalną.

Zastosowane rozwiązania techniczne i funkcjonalne przyczyniają się do poprawy bezpieczeństwa, zmniejszenia emisji zanieczyszczeń, kosztów eksploatacji oraz znacząco wpływają na poprawę komfortu pracy maszynistów.

Zmodernizowane lokomotywy są „przyjazne” maszyniście. Ergonomiczny pulpit pozwala na intuicyjne i wygodne sterowanie, a zmiany konstrukcyjne na uzyskanie bardzo dobrej widoczności we wszystkich kierunkach, co zmniejsza stres podczas obsługi pojazdu – powiedział Jacek Kosiński, dyrektor Ośrodka Szkoleń Zawodowych PKP Intercity S.A.

Zmodernizowane pojazdy będą sezonowo prowadzić składy do miejscowości



wości wypoczynkowych, np. w relacjach Gdynia –Hel, Kłodzko–Kudowa Zdrój, Olsztyn–Braniewo, po trasach niezelektryfikowanych. Przeznaczone będą także do prac manewrowych przy pociągach PKP Intercity na stacjach węzłowych: Warszawa Grochów, Wrocław Główny, Kraków Prokocim, Gdynia Grabówek, Olsztyn i Szczecin.

PKP Intercity zapłaci za modernizację blisko 77 mln zł. 70% środków potrzebnych na realizację inwestycji przewoźnik pozyskał z funduszy unijnych. Termin realizacji całego zamówienia przypada na koniec pierwszego kwartału 2015 roku.

PKP Intercity realizuje projekty taborowe na kwotę blisko 6 mld zł. Przewoźnik wykorzystuje środki unijne z Funduszu Spójności w ramach Programu Operacyjnego Infrastruktura i Środowisko 2007–2013



Mistrzostwa maszynistów

WXVII Turnieju o Puchar Prezesa PKP Cargo i Prezydenta Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce rywalizowało 21 drużyn. Maszyniści wykazali się dużą gościnnością – zawody wygrał jeden z zespołów zaproszonych do udziału w zawodach. Policja Ława pokonała w finale drużynę z Północnego Zakładu PKP Cargo 1:0.



Turniej, który odbył się na obiektach Jezioraka Ława w dniach 26–27 czerwca, jest największą imprezą piłkarską nie tylko polskich maszynistów, ale pewnie i kolejarzy ogółem. W tym roku udział wzięły w nim drużyny ze spółek PKP Cargo, PKP Intercity, Przewozy Regionalne, Koleje Wielkopolskie, Koleje Śląskie, SKM w Trójmieście, PKP S.A. oraz nasi koledzy po fachu z Czech. Maszynistów i sympatyczną ekipę „bankomatów” w pobitym polu zostawili jednak wysportowani policjanci z Ławy.

Jak się dowiedzieliśmy, w drużynie tej prym wiodło kilku zawodników doświadczonych w półzawodowej, seniorskiej piłce. Regularnie trenujących i biegających co weekend po ligowych boiskach niższych klas rozgrywek. Nic więc dziwnego, że Policja Ława szła niczym burza przez kolejne fazy turnieju, wgniatając kolejnych rywali w murawę.

Z kompletem zwycięstw fazę grupową pokonały także grające najmilej dla oka drużyny Kolei Wielkopolskich, SKM Gdynia i broniący tytułu Czesi. Solidnie prezentowały się także CT Wielkopolski, CT Wschodni, CT Centralny, IC Północny oraz PKP S.A. „Pekap” wystawił lepszy skład niż rok wcześniej i wyraźnie wygrał dwa pierwsze pojedynki, potem ekipa ze Szczęśliwickiej gasła z każdym meczem, nie wytrzymując trudów turnieju. Z jedną porażką na koncie awans do ćwierćfinałów uzyskały ponadto CT Północny, CT Śląski i Koleje Śląskie.

W tej fazie „bez historii” było tylko w jednej z czterech grup – tej w której występowali rozkręcający się z meczu na mecz policjanci z Ławy. O największą niespodziankę postarali się piłkarze IC Północny, którzy na głównym boisku odprawili z kwitkiem jednego z tzw. murowanych faworytów – ekipę z Czech, ubiegłorocznych triumfatorów! Zwycięstwo 1:0 i awans do półfinałów zapewniła im, obok żelaznej defensywy, fantastyczna bomba Tomasa Krzemińskiego z ponad 20 metrów. Był to bez wątpienia jeden z najładniejszych goli w całym turnieju (padło ich ogółem 113 – średnia blisko 3 na mecz). Stadiony świata!

W kolejnej grupie do wyłonienia zwycięzcy i zarazem półfinalisty potrzebne były rzuty karne, bo dwie drużyny miały identyczną liczbę punktów i stosunek bramek. CT Północny lepiej egzekwował je od Kolei Wielkopolskich (7:6), które odpadły z turnieju nie tracąc gola



Rzuty karne decydowały o wielu rozstrzygnięciach



POLICJA ŁAWA: Patryk Jackowski, Mirosław Mozarczyk, Marcin Trzeciak, Marcin Dreszler, Krzysztof Jarzab, Mirosław Gosior, Dominik Siestrzewitowski, Tomasz Tadjewski, Dawid Derda, Tomasz Grysz, Daniel Szul, Dariusz Gutkowski, Tomasz Licznarski, Mariusz Cichocki, Paweł Piątkowski.

REPREZENTACJA MASZYNISTÓW:

Stanisław Zajęc (bramkarz), Paweł Jurkowski (bramkarz), Leszek Miętek (kapitan drużyny), Daniel Miszczuk, Daniel Tomczuk, Paweł Jonczyk, Marian Latyński, Damian Wawrzynowicz, Zbigniew Budzyński, Łukasz Rankiewicz, Wiesław Kania, Andrzej Kupis, Grzegorz Skowronek, Łukasz Włodarczyk, Edward Wesołowski, Edward Szydłak, Arkadiusz Pająk, Roland Kalajew, Paweł Hordyński, Tadeusz Waluś, Dawid Maklak, Mariusz Zemczak

DYREKTORZY: Tomasz Abramczyk,

Jarosław Bagniewski, Adam Banaszak, Maciej Borecki, Dariusz Browarek, Łukasz Hadyś, Wojciech Derda, Adam Purwin (kapitan), Krzysztof Chwaja, Stanisław Cichoń, Tomasz Cieślak, Krzysztof Duszczyk, Grzegorz Fingas, Jakub Husarzewski, Andrzej Jabłoński, Krzysztof Kasprowicz, Jakub Karnowski, Artur Kostowski, Radosław Krawczyk, Mirosław Kuk, Zbigniew Łuszczynski, Jacek Matracki, Andrzej Ożóg, Marian Płachetka, Arkadiusz Pokropski, Jerzy Przygoda, Piotr Steczkowski, Łukasz Strączek, Paweł Waksman, Ireneusz Wasilewski, Dominik Wojtasiak, Jakub Vogtt, Zenon Zemła, Bartłomiej Zajęc, Michał Grabowski.



CT PÓŁNOCNY: Przemysław Semrau, Jacek Jagielski, Piotr Małek, Wiesław Murdzia, Michał Tarnowski, Łukasz Kamiński, Łukasz Wejchert, Krzysztof Jackowski, Łukasz Wohert, Krzysztof Paczkowski, Krzysztof Kosmala, Patryk Pokorski, Jarosław Kozłowski, Oskar Czapp, Paweł Zalewski, Zdzisław Mackiewicz, Adam Walczak, Przemysław Piviszkis, Grzegorz Liszewski.



IC PÓŁNOCNY: Rafał Kwidziński, Michał Skibiński, Marcin Leszkowski, Bartłomiej Jarząbek, Krzysztof Klasa, Jacek Makurat, Piotr Podemski, Paweł Stępień, Tomasz Krzeziński, Krystian Nikiel, Mariusz Witkowski, Zbigniew Błaszowski, Jarosław Wiśniewski, Waldemar Seweryn, Sławomir Witkowski, Daniel Szymański, Krystian Gronda, Karol Mirkowicz, Janusz Rośniński



CT CENTRALNY: Krzysztof Pleska, Jerzy Mierzejewski, Arkadiusz Tomczak, Grzegorz Ławniczak, Sławomir Pluciennik, Dariusz Miłszta, Robert Krzymieniewski, Robert Pacholczyk, Marcin Świderek, Marcin Janicki, Kamil Kusiak, Konrad Podsiadły, Wojciech Jarosławski, Wojciech Pogorzelski, Marek Olencki, Daniel Michalak, Jerzy Więcek, Zygmunt Kułakowski, Rafał Krawczyk, Krzysztof Wójcik

DOKOŃCZENIE NA STR. 12

Mistrzostwa maszynistów

DOKOŃCZENIE ZE STR. 11

z gry. Emocji nie brakowało także w innej z grup ćwierćfinałowych. Poziom był równie wyrównany i długo zanosilo się tam także na „jedenastki”. Obronną ręką wyszła z opresji drużyna CT Centralny, zdobywając gola na wagę awansu i pokonując ostatecznie ubiegłorocznego finalistę CT Śląski 1:0.

W półfinale na CT Centralny czekała jednak trudna przeprawa z Policją Łława, o której – mimo dobrej postawy w całym turnieju – pewnie woleliby zapomnieć. Policjanci nadzwyczaj szybko i łatwo wbili im kilka bramek, a potem kontynuowali dzieło i jedyną niewiadomą było, czy uda się uniknąć dwucyfrówki. To się „centralnym” udało, podobnie jak Brazylijczykom w meczu z Niemcami na mundialu.

W drugim półfinale doszło do derbowego pojedynku. CT Północny pokonał IC Północny w rzutach karnych 4:2 (po 40 minutach gry utrzymał się wynik bezbramkowy) i awansował do wielkiego finału, w którym miał okazję do wzięcia rewanżu na Policji Łława za dotkliwą grupową porażkę 0:3 w pierwszej fazie turnieju.

Tym razem zabrakło naprawdę niewiele. Jedyna, zwycięska bramka dla stróży prawa padła po dość problematycznym rzucie karnym w drugiej połowie meczu. Na wyrównanie piłkarzom CT Północny zabrakło czasu. Mimo ambitnej postawy musieli uznać piłkarską wyższość rywala. Na pocieszenie otrzymali z rąk Leszka Miętka Puchar Prezydenta ZZM za zdobycie 2 miejsca. Puchar Prezesa PKP Cargo, wręczony przez szefa spółki Adama Purwina, dostał się w ręce Policji Łława. Odebrał go król strzelców turnieju Marcin Trzeciak.

Trzecie miejsce wywalczył IC Północny, który tym razem skuteczniej egzekwował „jedenastki” od swoich rywali – z CT Wschodni (0:0, k. 5:4). Puchar Dyrektora Zakładu Północnego PKP Cargo wręczyli zwycięzcom prezes PKP S.A Jakub Karnowski



Puchar Prezydenta ZZM otrzymała drużyna CT Północny



Zaangażowania nie brakowało



Fetowanie gola na ławce Kolei Śląskich



Piękno kibicowania

i członek zarządu PKP Intercity Paweł Hordyński.

Seria jedenastek była także potrzebna do wyłonienia zwycięzcy w kolejowym Gran Derby prestiżowej rywalizacji pomiędzy Reprezentacją Maszynistów a Dyrektorami. W regulaminowym czasie gry (grano 2x30 minut) nasza drużyna miała przygniatającą



Konkurs jedenastek po myśli Dyrektorów. Radość prezesa Purwina



Prezydent Miętek wręcza pamiątkowe trofeum za zwycięstwo



Firmy dostrzegły potencjał reklamowy turnieju. Stoisko PKP Intercity i baner Bombardiera



przewagę. W pierwszej części wręcz nie schodziła z połowy przeciwników, dowodzonych przez prezesów Karnowskiego i Purwina, którzy zarządzili odwrót i „zaparkowali autobus” w swojej bramce. Defensywna taktyka okazała się niestety skuteczna. Nawet gdy udało się pokonać zasieki, to albo szwankowała skuteczność naszych kadrowiczów, albo dobrze spisywał się bramkarz Dyrektorów. Gole z gry ostatecznie nie padły, a i karne były przez długi czas popisem bramkarzy. Skuteczniej egzekwowali je Dyrektorzy, którzy wygrali 6:5 i tym samym przerwali trwającą 4 lata serię zwycięstw Reprezentacji Maszynistów. Na okazję do rewanżu przyjdzie nam poczekać równo rok. ■

Tekst i fot.: Rafał Zarzecki

(Imiona i nazwiska zawodników na podstawie protokołów meczowych)

TABELA KOŃCOWA XVII TURNIEJU

1. Policja Iława
2. CT Północny
3. IC Północny
4. CT Centralny
5. Czechy
6. Koleje Wielkopolskie
7. Koleje Śląskie
8. CT Wielkopolski
9. CT Śląski
10. CT Wschodni
11. SKM Gdynia
12. PKP S.A.
13. IC Południowy
14. CT Śląsko-Dąbrowski
15. CT Mazowiecko-Podlaski
16. IC Centralny
17. CT Zachodnio-Pomorski
18. IC Zachodni
19. PR Bydgoszcz
20. PR Poznań
21. PR Szczecin



Król strzelców
Marcin Trzeciak
Policja Iława (7 bramek)
Nagroda od Polkomtela



Najlepszy zawodnik
Przemysław Piwiszkis
CT Północny

Najlepszy bramkarz
Patryk Jackowski
Policja Iława



Puchar Fair Play
Koleje Wielkopolskie
Nagroda od Bombardiera

Najfajniejszy kibic
Agnieszka Wardecka

Potrącenia wynagrodzeń

Jeśli zapada przeciwko nam wyrok zobowiązujący do zapłaty jakiegokolwiek sumy pieniężnej, np. alimentów, to niezależnie od tego czy płacimy je dobrowolnie i regularnie – stajemy się dłużnikami.

Oznacza to, że wierzyciel ma prawo od razu bez żadnego wezwania przekazać sprawę do komornika, który rozpocznie egzekucję komorniczą. Jeśli wyrok zasądza alimenty, wierzyciel może wysłać go do pracodawcy, który bez zgody dłużnika będzie potrącał alimenty z jego wynagrodzenia. Podstawą do potrącenia w tym przypadku są m.in. prawomocne orzeczenia i ugody sądowe, akty egzekucyjne zaopatrzone w klauzulę wykonalności lub decyzje administracyjne o charakterze egzekucyjnym wydane na podstawie przepisów o postępowaniu egzekucyjnym w administracji. Pozostałe kwoty, czyli sumy egzekwowane na mocy tytułów wykonawczych na pokrycie należności innych niż świadczenia

– potrąca się w trybie postępowania egzekucyjnego na podstawie wniosku komornika po przedstawieniu tytułu wykonawczego.

W określonych przypadkach – już poza potrącaniem zasądzonych przez sąd świadczeń – potrąca się zaliczki pieniężne udzielone pracownikowi w celu realizacji określonych zadań wynikających ze stosunku pracy oraz kary pieniężne z tytułu odpowiedzialności porządkowej pracowników. Potrącić bez zgody pracownika można jedynie te należności, o których powyżej.

Przepisy określają zasady oraz tryb dokonywania potrąceń z wynagrodzenia za pracę należności na zaspokojenie świadczeń alimentacyjnych, z pominięciem stosowania sądowego lub administracyjnego postępowania egzekucyjnego. Pracodawca ma obowiązek dokonania potrąceń z wynagrodzenia za pracę – w ramach wspomnianego trybu uproszczonego – w celu zaspokojenia świadczeń alimentacyjnych. To obowiązek, z którego musi się wywiązać

bez względu na swoją wolę czy interes. Warunkiem dokonania potrąceń jest wniosek wierzyciela na podstawie przedłożonego przez niego tytułu wykonawczego.

Uproszczony (bezegzekucyjny) tryb potrąceń nie podlega zastosowaniu w przypadkach, gdy:

- świadczenia alimentacyjne mają być potrącone na rzecz kilku wierzycieli, a łączna suma, która może być potrącona, nie wystarcza na pełne pokrycie wszystkich należności alimentacyjnych,

- wynagrodzenie za pracę zostało zajęte w trybie egzekucji sądowej lub administracyjnej.

Wysokość potrąceń

Potrącenia mogą być dokonywane w następujących granicach:

- w razie egzekucji świadczeń alimentacyjnych – do wysokości 3/5 wynagrodzenia,
- w przypadku egzekucji innych należności lub potrącania zaliczek pieniężnych – do wysokości 1/2 wynagrodzenia.

Podobne ograniczenia przewidziano w przypadku zbiegu potrąceń z różnych tytułów prawnych – w konsekwencji tego:

- potrącenia obejmujące sumy egzekwowane na podstawie tytułów wykonawczych przeznaczone na pokrycie należności innych niż świadczenia alimentacyjne oraz kwoty zaliczek pieniężnych udzielonych pracownikowi nie mogą łącznie przekraczać 1/2 wynagrodzenia,
- potrącenia, o których wyżej mowa, łącznie z potrąceniami obejmującymi kwoty egzekwowane na mocy tytułów wykonawczych na zaspokojenie świadczeń alimentacyjnych nie mogą w sumie przekraczać 3/5 wynagrodzenia.

Kary pieniężne podlegają potrąceniu w granicach określonych w art.108 Kp, czyli kara pieniężna za jedno przekroczenie oraz za każdy dzień nieusprawiedliwionej nieobecności nie może być wyższa od jednodniowego wynagrodzenia, a łącznie kary pieniężne nie mogą przewyższać 1/10 wynagrodzenia przypadającego pracownikowi do wypłaty po dokonaniu pozostałych potrąceń.

Uwaga, w przypadku potrącania sum na zaspokojenie świadczeń alimentacyjnych niektóre składniki płacowe podlegają egzekucji do pełnej wysokości. Do tych składników należą:

- nagrody z zakładowego funduszu nagród,
- dodatkowego wynagrodzenia rocznego – czyli świadczenia pieniężnego przy-

Informujemy, że Prezydium Rady Krajowej ZZM przedłużyło możliwość uzyskania indywidualnych porad prawnych dla Członków ZZM.

Dyżury prawnika odbywają się codziennie od poniedziałku do piątku w godzinach 8–20.

Poradę można uzyskać dzwoniąc z numeru związkowego 667 *** *** pod numer telefonu 512 024 192.

Istnieje również możliwość uzyskania porady drogą mailową. Szczegóły na serwerze ZZM.

sługującego na podstawie przepisów ustawy z dnia 12.12.1997 r. (Dz.U. z 2013 r., poz. 1144 o dodatkowym wynagrodzeniu pracowników sfery budżetowej),

- należności przysługujących pracownikom z tytułu udziału w zysku lub w nadwyżce bilansowej.

Przy potrąceniach z wynagrodzenia dokonanych w miesiącu, w którym pracownikowi są wypłacane składniki wynagrodzenia przysługujące za okresy dłuższe niż 1 miesiąc (np. różnego rodzaju dodatki przysługujące z tytułu spełnienia określonych warunków, premie należne w okresach półrocznych lub kwartalnych) – za podstawę przyjmuje się łączną kwotę wynagrodzenia uwzględniającą wspomniane składniki.

Za zgodą pracownika

Po odliczeniu należności ubezpieczeniowych i podatkowych oraz kwot wypłaconych pracownikowi za czas nieobecności w pracy, za który wynagrodzenie nie przysługiwało, a także po potrąceniach, które nie wymagają zgody pracownika, można dokonać potrąceń, przy których niezbędna jest pisemna akceptacja pracownika.

Należności inne niż świadczenia alimentacyjne i niealimentacyjne, zaliczki pieniężne udzielone pracownikowi i kary pieniężne oraz kwoty wypłacone pracownikowi w poprzednim terminie płatności za czas, za który nie zachował on prawa do wynagrodzenia mogą być potrącane z wynagrodzenia pracownika tylko za jego zgodą, wyrażoną na piśmie.

W przypadku potrąceń dokonywanych za pisemną zgodą pracownika wprowadzono ograniczenia gwarantujące pracownikowi określone kwoty – pozostawione do dyspozycji po potrąceniach. Aktualne kwoty graniczne, obowiązujące w 2014 r. podano w tabeli 1. Kwoty te obliczono z uwzględnieniem podstawowych kosztów uzyskania przychodu. Ponadto wspomniane limity zróżnicowano w zależności od

tego, czy pracownik złożył formularz PIT-2, czy też nie.

Tzw. kwoty wolne

Przepisy Kp zawierają regulacje pełniące funkcję ochronną w odniesieniu do wynagrodzenia w przypadku potrąceń dokonywanych bez zgody pracownika. Poniżej w tabeli 2 wymieniono kwoty wolne od potrąceń w wysokościach obowiązujących w 2014 r. Obliczając wspomniane limity przyjęto podstawowe koszty uzyskania przychodu. Różnice w wysokości podanych kwot wynikają z faktu złożenia bądź niezłożenia formularza PIT-2.

Kwoty, które zamieszczono w tabeli 2 należy – w stosunku do pracowników zatrudnionych w niepełnym wymiarze czasu – proporcjonalnie zmniejszyć.

W odniesieniu do potrącania sum egzekwowanych na mocy tytułów wykonawczych na zaspokojenie świadczeń alimentacyjnych nie przewidziano limitów kwot wynagrodzenia, do których można dokonać potrąceń. Oznacza to, że w przypadku świadczeń alimentacyjnych dopuszczalne jest potrącenie do 3/5 wynagrodzenia, niezależnie od tego, jaka kwota pozostała po tej czynności.

Dokonywanie bezpodstawnych potrąceń z wynagrodzenia za pracę stanowi wykroczenie przeciwko prawom pracowniczemu i jest objęte odpowiedzialnością kodeksową. Czyn ten jest zagrożony karą grzywny. Grzywna może być wymierzona w kwocie nie niższej niż 1 tys. zł i nie wyższej niż 30 tys. zł.

Małgorzata Karolczyk-Pundyk

Tabele zostały opracowane przez portal bibliotekakp.pl

Tabela 1

Wyszczególnienie		
Lp.	Rodzaj należności podlegającej potrąceniu	Kwota wynagrodzenia wolna od potrąceń
1	Należności na rzecz pracodawcy	Minimalne wynagrodzenie za pracę, po odliczeniu składek na ubezpieczenia społeczne oraz zaliczki na podatek dochodowy od osób fizycznych. W 2014 r. kwota wynagrodzenia wolna od potrąceń wynosi 1237,20 zł lub 1242,20 zł (w przypadku złożenia PIT-2)
2	Należności inne niż określone w Lp. 1	80% kwoty określonej w Lp. 1. W 2014 r. kwota wynagrodzenia wolna od potrąceń wynosi 989,76 zł lub 993,76 zł (w przypadku złożenia PIT-2)

Tabela 2

Wyszczególnienie		
Lp.	Rodzaj potrącaniej należności	Kwota wynagrodzenia wolna od potrąceń
1	Suma egzekwowana na mocy tytułów wykonawczych na pokrycie należności innych niż świadczenia alimentacyjne	Minimalne wynagrodzenie za pracę przysługujące pracownikowi zatrudnionemu w pełnym wymiarze czasu pracy, po odliczeniu składek na ubezpieczenia społeczne oraz zaliczki na podatek dochodowy od osób fizycznych. W 2014 r. kwota wolna od potrąceń wynosi 1237,20 zł lub 1242,20 zł (w przypadku złożenia PIT-2)
2	Zaliczki pieniężne udzielone pracownikowi	75% wynagrodzenia, o którym mowa w Lp. 1. W 2014 r. kwota wolna od potrąceń wynosi 927,90 zł lub 931,65 zł (w przypadku złożenia PIT-2)
3	Kary pieniężne przewidziane w art. 108 K.p.	90% wynagrodzenia, o którym mowa w Lp. 1. W 2014 r. kwota wolna od potrąceń wynosi 1223,48 zł lub 1117,98 zł (w przypadku złożenia PIT-2)

Teraz Pesa DART może mieć kabinę marzeń

Wzorem konsultacji, jakie towarzyszyły projektowaniu lokomotywy Gama, w siedzibie bydgoskiego producenta odbyło się 10 lipca spotkanie z udziałem maszynistów poświęcone optymalnym rozwiązaniom w kabinie nowowyprodukowanych elektrycznych zespołów trakcyjnych Pesa DART.

Gospodarze zaprosili prezydenta ZKM Leszka Miętka, a także maszynistów i instruktorów z PKP Intercity, Kolei Mazowieckich, Kolei Wielkopolskich, Kolei Śląskich oraz warszawskiej Szybkiej Kolei Miejskiej. W oparciu o makietę przyszłej kabiny i pulpitu ezT Pesa DART uczestnicy wymieniali doświadczenia, które umożliwią optymalne zaprojektowanie miejsca pracy maszynisty.

Karol Żanowski z działu marketingu Pesy nazywa tego rodzaju konsultacje zbieraniem dobrych praktyk: – W dobrej kabinie chodzi o minimalizowanie informacji poprzez skupienie się wyłącznie na tych, które są najbardziej użyteczne. Dzięki nim będziemy mogli dostosować kabinę maszynisty wraz z jej wyposażeniem do oczekiwań użytkowników. Zapewne nie zadowolimy się wszystkich, ale optymalne rozwiązania satysfakcjonujące większość na pewno wypracujemy.

Konkretny, roboczy charakter takich spotkań bardzo ceni sobie także prezydent Miętek: – Sądzę, że większość sugestii maszynistów zgłoszonych podczas naszej wspólnej wizyty w Pesa Bydgoszcz SA jest do wykorzystania. Choćby wskazówki dotyczące pulpitu – jakie monitory powinny być bezpośrednio przed maszynistą: rozkład jazdy czy np. prędkościomierz. Przede wszystkim jednak z zadowoleniem przyjmuję kolejne zaproszenie na konsultacje skierowane do naszego środowiska przez producenta pojazdów już na etapie projektowania nowego produktu. Dobrze, że Pesa jest w tym działaniu konsekwentna. ■

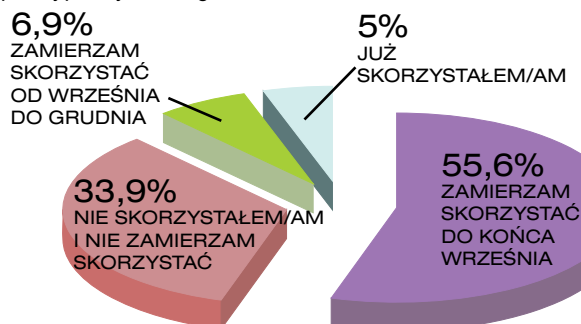
MŻ



Barometr



Czy skorzystałeś/aś lub planujesz skorzystać w tym roku z dłuższego (10 dni i powyżej) urlopu wypoczynkowego?



Źródło: Badanie Millword Brown z połowy czerwca br. dla Work Service

LICZBA MIESIĄCA



Tyle tysięcy posiadaczy karty Sieger BahnCard 25 kolei niemieckiej mogło skorzystać ze specjalnej oferty, zawierającej m.in. jednodniowe bezpłatne przejazdy pociągami, po zdobyciu Mistrzostwa Świata przez naszych sąsiadów.

Cytat miesiąca

SPOŚRÓD WSZYSTKICH ORGANIZACJI PRACODAWCÓW



MAMY NAJWIĘKSZY... OGRÓD I LATAJĄ MIĘDZY NAMI ANIOŁY... BIZNESU

Íście odlotowy wpis Henryki Bochniarz, szefowej Konfederacji Lewiantan (d. Konfederacji Pracodawców Prywatnych) na blogu prowadzonym na portalu Na temat, 15.07.2014

Z głębokim żalem zawiadamiamy, że 12.07.2014 r. zmarł po ciężkiej chorobie przeżywszy 66 lat emerytowany maszynista

RYSZARD LISIEWICZ

Rodzinie i bliskim

wyrazy głębokiego współczucia

składają
Zarząd oraz członkowie MZZMK w Poznaniu

PODZIĘKOWANIE

W imieniu własnym, rodziny i samego potrzebującego składamy serdeczne podziękowania za pomoc okazaną synowi maszynisty – Marcinowi Kijo.

Jak informowaliśmy na naszym związkowym profilu na Facebooku, syn naszego kolegi uległ 15 lipca bardzo poważnemu wypadkowi na stacji w Zgierzu. Stracił m.in. prawą nogę i mnóstwo krwi. O szczegółach zdarzenia tak napisał Express Ilustrowany: manewrujący po torach stacyjnych pociąg techniczny, który rozwoził materiały do remontu torów, najechał na 32-letniego pracownika firmy wykonującej prace torowe. Kulisy wypadku są badane.

Błyskawiczna akcja zainicjowana na FB, polegająca m.in. na oddawaniu krwi dla potrzebującego, wydatnie poprawiła sytuację poszkodowanego. Oddźwięk był bardzo pozytywny i budujący – spotkaliśmy się z wielkimi chęciami niesienia pomocy w nieszczęściu i wieloma przypadkami czynnego zaangażowania.

Raz jeszcze pięknie dziękujemy!

Koledzy i Rodzina



PKP Intercity Bus relacji Warszawa Centralna–Białystok. Postawiony pod ścianą przez zarządcę infrastruktury przewoźnik uruchamia autobusy na trasach, gdzie wloką się modernizacje linii kolejowych. Fot. G. Moc

Skontaktuj się z nami!

- UCZĘSZCZASZ NA SZKOLENIE NA LICENCJĘ MASZYNISTY?
- ZDAŁEŚ EGZAMIN I ODBYWASZ STAŻ NA ŚWIADECTWO MASZYNISTY?
- JESTEŚ LUB ZA CHWILĘ BĘDZIESZ POMOCNIKIEM MASZYNISTY?

W Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce znajdziesz fachową, kompetentną i skuteczną pomoc.

Na stronie www.zzm.org.pl

znajdziesz dane teleadresowe do organizacji związkowych zrzeszonych w ZZM.

W ofercie związku znajdziesz ponadto wiele atrakcyjnych i pomocnych narzędzi dla Ciebie i Twoich najbliższych.

Dzwon do biura Rady Krajowej ZZM
22 (922) 47 42 615.

Jeśli jesteś pracownikiem PKP Intercity S.A.
– bezpośrednio do przewodniczącego
Sektora Przewozów Pasażerskich ZZM
Piotra Rybikowskiego,
(42 lub kol. 942) 205-66-34.

Do zobaczenia.



W TROSCE O BEZPIECZEŃSTWO



Ośrodek Szkoleń Zawodowych „PKP Intercity” S.A. oraz Prezydium Rady Krajowej ZZM proszą maszynistów o nadsyłanie przypadków nieprawidłowości w funkcjonowaniu sygnalizacji, nieprawidłowości ruchowych podczas obsługi pociągów oraz osygnalizowania wskaźnikami infrastruktury zarządzanej przez PKP PLK. Uwagi o nieprawidłowościach będą niezwłocznie przekazywane do zarządcy infrastruktury w celu ich usunięcia, a tym samym poprawy bezpieczeństwa ruchu pociągów.

Adresy e-mail na jakie należy przysłać informacje: zbigniew.budziński@intercity.pl
jacek.kosinski@intercity.pl bezpiecznetory@wp.pl

Informacje można również przekazywać bezpośrednio maszynistom instruktorom w sekcjach macierzystych.



Zbigniew Budziński
Instruktor Centrali Spółki

Krzysztof Ciecha
Wiceprezydent ZZM



DRUKARNIA KOLEJOWA KRAKÓW

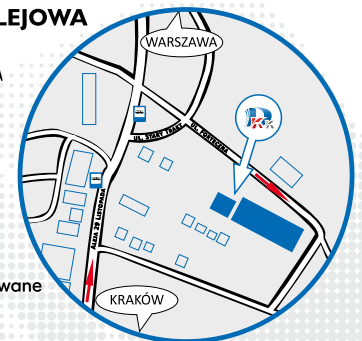
32-086 Węgrzce, ul. Forteczna 20 A
Centrala, Sekretariat
e-mail: biuro@drukkol.pl
tel./fax : 12 298-04-00

Oferuje usługi w zakresie:

- ☞ składu i grafiki komputerowej
- ☞ druku offsetowego
- ☞ oprawy inroligatorskiej

Wykonujemy wszelkie druki numerowane z odpowiednimi zabezpieczeniami

TRADYCJA
KONKURENCYJNE CENY
PROFESJONALIZM



www.drukkol.pl

Humor

W restauracji:

- Jak panu smakował chłodnik?
- D...y nie urywa.
- Cierpliwości.

Wychodzi żona z łazienki i mówi z płaczem:

- Dwie kreski...

Mąż na to:

- U mnie też słaby zasięg.

Sędzia pyta oskarżonego w sądzie:

- Co pan zrobił z tą cysterną wódki?
- Sprzedałem – odpowiada oskarżony.
- A co z pieniędzmi?
- Przepiłem.

Przychodzi facet do lekarza i mówi:

- Pomocy, zostało mi 30 sekund życia!

A lekarz na to:

- Proszę poczekać minutkę.

Mężczyzna na plaży podchodzi do stanowiska ratowników.

- Panowie ratownicy, nie macie przypadkiem zapalek?

- Proszę oto zapalki. Daj pan papierosa, zapalimy.

- Proszę bardzo – mężczyzna częstuje ratowników papierosami.

Zapalają, przez chwilę delektują się aromatem tytoniu.

- Jak leci, panowie? Jakie nastroje? – pyta mężczyzna.

- Tak sobie. Pracujemy pomalutku...

- Lato w tym roku gorące, oddychać nie ma czym...

- Strasznie. Spaliliśmy się przy robocie od tego słońca. Upały, upały... Koszmar!

- A płacą chociaż dobrze?

- Żartujesz pan? Ledwo można związać koniec z końcem...

- Taa, no i te ceny złodziejskie...

- Yhm...

- Ech, ciężko. Ale panowie, przyszedłem do was w konkretnej sprawie. Przykro mi, że i ja wam głowę zawracam, ale tam gdzie ta zielona boja teściowa mi się topi...

Fraszki Jerzego Szulca

VIAGRA

Przecierała oczy stara
Czy to sen był, czy to mara.

UZALEŻNIENIE

Walcz bracie z nałogiem
On jest twoim wrogiem.

PRAWOMOCNY

Czasem adwokat bywa taki zdolny
Że ofiara siedzi, a przestępca wolny.



Modelarstwo



Podczas Trybunałów Modelarskich w Piotrkowie Tryb. firma Schlesien Modelle zaprezentowała pierwszy seryjny model polskiego elektrowozu serii EU07 w skali H0. Wygląda imponująco! Jesień zapowiada się równie ciekawie, gdyż prezentację swego modelu EU07 zapowiada firma PIKO.

Fot. G. Moc

Filatelistyka

Poczta Polska wprowadziła 21 czerwca br. do obiegu cztery kartki pocztowe przedstawiające koleje wąskotorowe w Polsce.

Zaprojektował je Karol Tabaka, a zostały wydane w nakładzie po 21,5 tys. sztuk każdej. My prezentujemy kartkę pocztową przedstawiającą Wyrzyską Kolej Powiatową. Na znaku opłaty o wartości 2,35 zł (priorytet) widzimy lokomotywę Ld1-2 typ WLs-50 (rok prod.1954), zaś w części ilustracyjnej kartki: fotografię lokomotywy wraz z wagonikami, schemat trasy kolejki z nazwami poszczególnych stacji kolejowych.

Ciekawostką jest podwójne ofrankowanie znaku opłaty – raz datownikiem okolicznościowym UP Białostowiec z datą wprowadzenia kartek do obiegu oraz datownikiem dziennym z UP Białostowiec z datą wysłania kartki (23.06.2014 r.).



(amur)



Gdynia
Sopot
Kamienny
Potok

24.08-31.08.2014

621 zł/os

10 dni
z wyżywieniem HB



NATURAtour

616 zł/os

7 dni
z wyżywieniem HB



Cisna
Peretka

30.06-06.07.2014

390 zł/os

7 dni
z wyżywieniem HB



Sosna
Wiśła

Sieć ośrodków
w całej Polsce
od gór do morza
Świnoujście,
Międzyzdroje,
Dziwnówek, Ustronie
Morskie, Mielno, Ustka,
Jastarnia, Sopot, Spała,
Firlej, Karpacz, Ustroń
Jaszowiec, Wiśła,
Zakopane, Cisna.

**LETNIA
PROMOCJA**

Zadzwoń lub
zarezerwuj on-line

www.naturatour.pl
Infolinia: 801 000 527