



REPOROD

www.sindikat-preporod.hr

**Riječ
predsjednika**
**Povrat,
a ne
naknada!**



Desetak se puta u Temeljnog kolektivnog ugovoru susrećemo s rječju *naknada*. U njezinu jedinom značenju, prizovemo li u pomoć Aničev Rječnik, (protuvrijednost koja se dobije za oštećeno, neispravno, izgubljeno ili zamjenjeno), ovom se imenicom označava čin povrata novca radniku koji ga je prethodno potrošio vozeći se svojim automobilom na posao i s posla. Premda se vraćanje novca radniku naziva *naknadom*, radi se o *povratu* novca za trošak prijevoza. Naknada i povrat nikako nisu i ne mogu biti isto, kako bi stari Latini rekli: „Bene iudicat, qui bene distinguit“ (Dobro sudi tko dobro razlikuje).

Ako se u aktualnim pregovorima na objema stranama shvati važnost te distinkcije, pregovaračke će ekipe biti na dobrom putu prema poštenijem rješenju. Jedno je radniku plaćati njegov rad ili ga za taj rad nagraditi nekim materijalnim pravom, a sasvim je drugo vraćati mu novac koji je on izgubio na amortizaciji svog automobila kojim putuje na posao (razliku tržišne vrijednosti u razdoblju korištenja, razmjerne udjelu vožnje za posao) ili platio za godišnju registraciju, gorivo, servis, gume... Predmet pregovora mogu biti preduvjeti za ostvarivanje prava na korištenje automobila za dolazak na posao i povratak s posla, ali kad je radnik ostvario neko pravo, na poslodavcu je da ispunji obvezu koju je preuzeo.

Upravo zato što se radi o povratu novca koji je radnik potrošio, važno je da se, nakon što je točno utvrđena vrednost stvarnog troška, radniku novac isplati u cijelosti. Ako bi mu se isplatio više, proračunski bi se novac neosnovano trošio. U suprotnom, radnika bi se zakidalo. I jedno i drugo treba izbjegći. Premda je stvarni trošak sastavljen od čak devet stavki, trošak goriva je dominantan, natpolovično sudjeluje u ukupnom trošku. Stoga bi povrat novca trebalo vezati uz kretanje cijene goriva, tako da radnik ostvaruje pravo na povrat novca u iznosu umnoška broja prijeđenih kilometara u mjesecu i obračunskog postotka prema cijeni Eurosупera 95 u posljednjem tjednu u mjesecu. Isti je učinak mogući i ako bi se korisnike prava podijelilo, prema broju prijeđenih kilometara u mjesecu, u tri ili pet skupina, te za svaku odredio postotni iznos cijene benzina po kilometru.

Za koji se god od ova dva modela pregovarači opredjele, izbjeći će se ozbiljne posljedice proizašle iz postojećeg rješenja, koje je 2017. trošak fiksiralo na 1 kunu po prijeđenom kilometru. Ovim su rješenjem radnici, unatrag protekle četiri godine, ozbiljno oštećeni. Prvo se nije ugovorila stvarna cijena od 1,34 kn/km, nego 1,00 kn/km, a potom je uslijedio stalni rast cijene goriva, koja je sada čak 30 posto veća nego u trenutku pregovora. Radnici koji na posao odlaze na najkraćim udaljenostima (do 10 km dnevno) oštećeni su od 2017. do danas najmanje 3000 kuna, radnici na srednjim udaljenostima (do 40 km dnevno) najmanje 13.000 kuna, a radnici na najvećim udaljenostima (više od 80 km dnevno) najmanje 26.000 kuna.

Otpori pravednjem rješenju mogu se očekivati od onih koji će isticati kako je podjela radnika-putnika prema dnevnoj kilometraži, u tri ili pet skupina, administrativno zahtjevana; da nije dobro rješenje prema kojem bismo u proračunu imali jednu, oko pola milijarde kuna tešku, promjenjivu stavku; da je u proračunu nemoguće osigurati dodatnih stotinu ili dvije stotine milijuna kuna, da je... Ne odbacujući *a priori* nijedan mogući prigovor, o kojima obje strane moraju u pregovorima sučeliti argumente, konačna će odluka ponajprije zavisiti o tomu želi li se da novo rješenje za radnike bude pravednije od postojećeg, koje stvara dug prema radniku. Čak i ako im moralni zakoni nisu prirasli srcu, i političari i sindikalisti morali bi povesti računa o tomu da mali dug stvara dužnika, veliki neprijatelja, dok svaki dug pravi nezadovoljnika.

Kako su učitelji-putnici, s obzirom na visinu svojih plaća, u proteklo četiri godine trošak dolaska na posao i odlaska s posla znatno sufinancirali, jasno je da postojeće rješenje treba čim prije napustiti. Svaka je izlika nedopustiva. Zloupotrebe treba strogo kažnjavati. Kazniti treba one koji su se zlouporabom okoristili, ali i one koji ih u tome nisu spriječili.

IZRAČUN TROŠKOVA PRIJEVOZA UČITELJA ZA ODLAZAK I POVRATAK S POSLA PRIVATNIM AUTOMOBILOM

Osigurati pravičnu nadoknadu za realno nastale troškove

Više od trećine učitelja i nastavnika u hrvatskim osnovnim i srednjim školama za odlazak na posao i povratak, odnosno obavljanje poslova nastave, koristi osobno motorno vozilo, najčešće automobil. Pritom nastaju troškovi, koji se odnose na amortizaciju i korištenje vozila (registraciju, gorivo i održavanje vozila u prometno-tehnički ispravnom stanju). Te bi troškove trebalo snositi Ministarstvo znanosti i obrazovanja iako to nije slučaj, mogu ih snositi samo nastavnici i učitelji, čija su primanja ionako, absolutno i razmjerne niska. To dovodi do višestruko štetne situacije. Prvo, niska primanja učitelja i nastavnika dodatno se umanjuju, što ih demotivira na kvalitetan i odgovoran rad u nastavi, a budući da zbog toga, iz egzistencijskih razloga, trebaju raditi i dodatne poslove, gube vrijeme i motiv za nužno usavršavanje.

Drugo, kako bi s niskim primanjima mogli iz vlastitog džepa nadoknadiť nastale troškove prijevoza za izvođenje nastave, prisiljeni su održavati vozila u sivoj ekonomiji, s plaćanjem „na ruke“, pri čemu se ne puni proračun iz kojeg se finansira školstvo, a „gaze“ sigurnosni i ekološki principi. Nastaje absurd da učitelji i nastavnici, koji bi učenicima trebali biti pozitivan primjer društveno odgovornog ponašanja, uz poštivanje svih pravnih i zakonskih normi, prisiljeni su ih sami kršiti te postaju negativan primjer učenicima i društvu.

Treće, stvara se negativna klima u društvu, koja loše utječe na sve društvene tokove i stvara političke štete onima koji osmišljavaju ovu absurdnu politiku. Naime, dobro je poznato da kad je u pitanju pokrivanje troškova i osiguranja uvjeta za obavljanje poslova i funkcija, u Hrvatskoj postoje dvije kaste. Prva su podobni, odnosno privilegirani. Kad su njihovi troškovi, odnosno zado-

Kako bi sami platili troškove prijevoza za izvođenje nastave, učitelji i nastavnici su prisiljeni zanemarivati sigurnosne i ekološke standarde, izbjegavanjem održavanja ili održavanjem u sivoj ekonomiji pa umjesto da potiču društveno odgovorno ponašanje, učenicima postaju negativan primjer

voljavanje potreba u putanju, tu zbijala „beg nije cicija“. Država (pardon porezni obveznici) dat će i osigurati dvostruko ili trostruko više nego što treba. Ustreba li i dodatno, nema limita. A kad je druga kasta u pitanju, uvjetno rečeno običnih građana (smrtnika), kakvi su učitelji i nastavnici, tu se štedi i zakida. U pravilu plaća se manje od realnog.

Na pregovorima 2017. iznijeli smo troškovnik minimalnih realnih troškova, dakle ne onih koji se smatraju optimalnim, s aspekta funkcionalnosti, sigurnosti i ekologije koji vrijede u autoindustriji, nego minimalnih, ali još uvijek zadovoljavajućih, došli smo do iznosa od 1,34 kune po prijeđenom kilometru za poslove izvođenja nastave. Nažalost, u pregovorima smo se uspjeli izboriti za samo 1 kunu po kilometru, pa su u protekli četiri godine učitelji i nastavnici oštećeni, ovisno o kilometraži koju prelaze za potrebe izvođenja nastave, od 3.000 do 25.000 kuna. Začuđuje kako se ne shvaća da nastalom situacijom gube svi („lose-lose“, umjesto „win-win“), što je dugoročno neodrživo. Zbog toga je krajnje vrijeme da se u situaciji, kad su učitelji i nastavnici, zbog Covid krize, dodatno financijski ugroženi, osigura pravična nadoknada za realno nastale troškove.

Riječ je o stvarnim, ali minimalnim troškovima, temeljenim na hrvatskoj realnosti, da učitelji i nastavnici, nažalost, u pravilu ne kupuju nove nego rabljene automobile te ih ne održavaju u ovlaštenim servisima. I

jedno i drugo trebalo bi biti standard, posebice kod učitelja i nastavnika, jer se tako najbolje ispunjavaju sigurnosni, funkcionalni i ekološki kriteriji, potiče legalnost poslovanja u gospodarskom sektoru, a učitelji i nastavnici postaju primjer učenicima u društveno odgovornom postupanju.

Nažalost, zbog stanja u Hrvatskoj te apsolutno i razmjerne niskih primanja učitelja i nastavnika, oni u pravilu mogu kupovati automobile samo na neuređenom tržištu rabljenih automobila, često upitnog stanja i bez ikakvih jamstava te ih ne mogu održavati u ovlaštenim servisima. Kako bi mogli ikako održavati automobile, najčešće pribjegavaju servisiranju u sivoj ekonomiji, u privatnim garažama s plaćanjem „na ruke“, bez jamstava kvalitete posla, po pitanju funkcionalnosti, sigurnosti i ekologije. Usto štede na gumama te sve troškove održavanja svode na minimum, zanemarujući preventivne mjere, dovodeći u pitanje funkcionalnost, sigurnost i ekologiju u prometu te su, umjesto pozitivnog, negativan primjer učenicima i društvu u cijelini.

Stoga ovaj troškovnik procjenjuje stvarne, ali minimalne troškove amortizacije i održavanja vozila, temeljene na najpovoljnijoj kupnji rabljenih automobila te stručnom, ali brendovski neovlaštenom servisiranju (ovlašteni servisi financijski su nedostupni prosječnim učiteljima i nastavnicima) u poslovnim subjektima koji izdaju fiskalizirane račune. Troškovnik je napravljen za sedam kategorija učitelja i nastavnika, temeljem godišnje prijeđenog puta za odlazak i povratak s posla: 2500 km, 5000 km, 7500 km, 10.000 km, 15.000 km, 20.000 km, 25.000 km. Podijeljen je u devet kategorija, s izračunom minimalnih stvarnih troškova po sljedećim stavkama: amortizacija, tehnički pregled i registracija, obvezno osiguranje, kasko osiguranje, posebni porez za nova vozila, gorivo, godišnji servis, izvanredni servis, gume

Izračunati ukupni troškovi korištenja privatnih vozila u svrhu obavljanja nastavnih aktivnosti omogućavaju učiteljima i nastavnicima nabavku, održavanje i korištenje privatnih vozila, po kriterijima mini-



malnih cijena za svaku stavku te plaćanje fiskaliziranim računima.

Izračunati su modeli obračuna ukupnih troškova korištenja privatnih automobila u svrhu izvođenja nastave na udaljenim lokacijama za konkretnе poslovne i privatne godišnje kilometraže, počevši od 2.500 km poslovno (+5.000 km privatno), 5.000 km poslovno (+5.000 km, privatno).

Kalkulacija se odnosi na prijeđene kilometre u poslovne svrhe, a

izračunati su minimalni realni troškovi po kilometru, temeljem važećih cijena goriva, te troškovi prema udjelu cijene goriva Eurosiper 95. Takav model je prihvatljiviji za kolektivni ugovor, jer je trošak goriva dominantan u ukupnim troškovima te bi učitelji i nastavnici uvijek dobivali realnu naknadu za nastale troškove prema cijeni goriva u posljednjem tjednu prethodnog mjeseca.

Željko Marušić

Zbirni troškovnik za godišnju poslovnu kilometražu

km/god	kn/km	postotak (%)	vrsta goriva
2.500	2,02	17,8	E95
5.000	1,82	16,0	E95
7.500	1,71	15,0	E95
10.000	1,66	14,6	E95
15.000	1,62	14,3	E95
20.000	1,54	13,5	E95
25.000	1,54	13,5	E95



STVARNI TROŠAK PRIJEVOZA

Ne samo socijalno, nego i gospodarsko, sigurnosno i ekološko pitanje

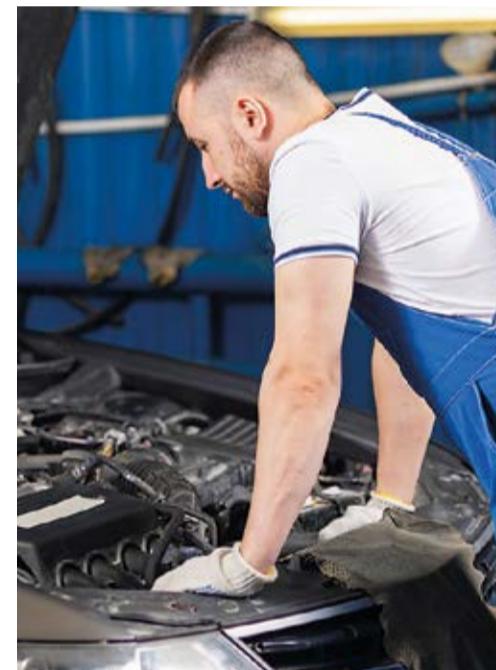
Ako radnik koji je ionako potplaćen - a složit ćemo se oko toga da učitelji, medicinske sestre ili radnici u socijali nisu korektno plaćeni za svoj rad - od svoje mjesecne plaće mora izdvojiti, ovisno o broju prijeđenih kilometara, od nekoliko stotina do čak nekoliko tisuća kuna, njegov je materijalan status mizeran, jer sa svojom plaćom ne može sebi i obitelji osigurati dostojanstven život

Zašto je važno da se radnicima u javnim službama isplaćuje stvarni trošak prijevoza, a ne umanjen? U razmišljanju o ovom problemu koji je, kako će to ovaj tekst pokazati, višedimenzionalan, obično se ne ide dalje od njegova socijalnog aspekta. I stvarno, ako radnik koji je ionako potplaćen, a složit ćemo se valjda oko toga da, primjerice, učitelji, medicinske sestre ili radnici u socijali nisu korektno plaćeni za svoj rad, od svoje mjesecne plaće mora izdvojiti, ovisno o broju prijeđenih kilometara, od nekoliko stotina do čak nekoliko tisuća kuna, njegov je materijalan status mizeran, jer sa svojom plaćom ne može sebi i obitelji osigurati dostojanstven život. I dok se, s vremenom na vrijeme, još i može čuti ili pročitati nešto o socijalnoj dimenziji ovog problema, druge dimenzije, a ovdje ćemo istaknuti njih tri ili četiri; gospodarsko-proračunska, sigurnosna i ekološka; nigdje se i ne spominju.

Gospodarski aspekt problema vidljiv je iz dviju sastavnica ukupnog troška, troška go-

dišnjeg i izvanrednog servisa. Kako radnik tek neznatno može uštedjeti na trošku goriva, njemu ne preostaje ništa drugo već potražiti jeftiniju uslugu. Umjesto da automobile servisiraju u registriranim automobilskim servisima, pregledi i opravke automobila najčešće obavljaju unutar „sive ekonomije“, bez računa i ikakvih jamstava na kvalitetu posla. Na gospodarski se nadovezuje i proračunski aspekt jer državni budžet ostaje bez svojih poreznih prihoda. Servisima se umanjuje njihova poslovna aktivnost, jer se oni ne mogu cijenom svojih usluga nadmetati s neloyalnom konkurenjom, koja ne plaća nikakve doprinose niti ispunjava ekološke standarde

Sigurnosni aspekt još je važniji. Zbog visoke prosječne starosti osobnih automobila u našoj zemlji, održavanje automobila je, doslovce, od životne važnosti. Kvalitetni dijelovi i stručna usluga – jamstva su ispravnosti automobila. Zbog nedostatnog održavanja svojih vremenskih automobila, svakodnevno su pogibelji izloženi zdravlje i životi tisuća i



tisuća radnika. Najvećo su opasnosti izloženi oni koji, radeći na više škola, putuju na najdužim relacijama. Na žalost, stradavanja radnika u prometu, prilikom putovanja na posao ili s posla, nitko posebno ni ne evidenira.

Ekološku dimenziju problema možda je i najteže osvijestiti. Pri svakom servisu, obavio se on u ovlaštenom ili „garaži u susjedstvu mijenja se ulje u motoru. Ako zamjena

nije obavljena u servisu, u pravilu, dotrajalo ulje završava u kanalizaciji ili ga se koristi za ogrjev. U prvom slučaju dolazi do onečišćenja vode i tla, a do zagađenja zraka u drugom slučaju. Štetu se okolišu čini i nestručnim i nesavjesnim zbrinjavanjem istrošenih dijelova, dotrajalih guma, akumulatora..., koji, umjesto u procesu recikliranja završavaju na nelegalnim odlagalištima, u moru, rijekama. Ova dimenzija problema izvrsno ilustrira kako nema besplatnog ručka odnosno kako proračunske uštide generiraju troškove koji ih nadmašuju.

Svakim od spomenutih problema moraju se pozabaviti oni koji su nadležni za njihovo rješavanje. A da bi do ovoga došlo, država treba prvo pomesti pred svojim vratima i prekinuti s dugogodišnjom praksom nedostatnog povrata novca za trošak prijevoza radnicima kojima je ona poslodavac. Pri tom je jako važno znati da su mnoge oči uprte u svaki potez države kao poslodavca. Ne može država pozivati na odgovornost druge, a sama se ponašati neodgovorno.

Ostaje nam za vidjeti hoće li se, u okviru pregovora o novom Temeljnog kolektivnog ugovoru za službenike i namještenike u javnim službama, država ponijeti odgovornije nego što je to bilo 2017. od kada datiraju postojeća rješenja vezana uz reguliranje povrata novca za trošak prijevoza?

Željko Stipić

PROBNA DRŽAVNA MATURA

Novčane nagrade za koordinatore, ocjenjivače i dežurne nastavnike

Poslovi koje se, prema višestruko ponovljenim očitovanjima dužnosnika Ministarstva, nisu namjeravali platiti, sada će ipak biti plaćeni

Prijepor između Nezavisnog sindikata zaposlenih u srednjim školama i Sindikata Preporod s prosvjetnom vlastu oko plaćanja poslova vezanih uz probnu državnu maturu započeli su još u listopadu nakon što je na škole stigla obavijest o održavanju ispita u ovoj školskoj godini. Predstavnici oba sindikata u više su navrata zahtijevali od predstavnika Ministarstva da se posebno plate poslovi koji se, ni po jednoj pravnoj osnovi, ne mogu smatrati dijelom nastavničkih obveza. Predstavnici Ministarstva, državni tajnik Tomislav Pa-

ljak te ravnateljica Uprave Vesna Šerepac i načelnica Sektora Ivana Pilko-Čunčić, pred predstavnike Nezavisnog sindikata zaposlenih u srednjim školama, predsjednicu Nadu Lovrić i glavnog tajnika Jeru Bilana te predstavnike Preporoda, predsjednika Željka Stipića i županijsku povjerenicu Biljanu Pavelić izalaši su 25. veljače ove godine s prijedlogom o nagrađivanju radnika koji će sudjelovati na poslovima probne državne maturi.

Prijedlog MZO-a se zasniva na dragovoljnosti, što znači da nikome ovi poslovi ne smiju biti nametnuti i na novčanom nagrađivanju triju skupina radnika koji će sudjelovati u obavljanju ovih poslova – ispitnih koordinatora, nastavnika koji će dežurati u učionicama za vrijeme testiranja učenika i ocjenjivača. Rad ispitnih koordinatora će se nagraditi s 1.750,00 kn u bruto iznosu; rad ocjenjivača za općeobrazovne predmete će se nagraditi 33,00 kn bruto po ispitnu

iz Hrvatskog jezika (osnovna i viša razina; 13,00 kn bruto po ispitu za Matematiku (osnovna razina) i 27,00 kn bruto po ispitu iz Matematike (viša razina); 22,00 kn bruto iz Engleskog jezika (niža razina) i 28,00 kn bruto iz Engleskog viša razina; 20,00 kn bruto iz Njemačkog jezika (osnovna razina) i 28,00 kn iz Njemačkog jezika (viša razina). Ispravljanje izbornih predmeta će se nagraditi od 10,00 kn bruto po ispitu za Povijest do 30,00 kn bruto po ispitu iz Sociologije. Dežurstvo će biti nagrađeno s 20,00 kn bruto po satu dežurstva (sunčani sat).

Nakon što su upoznati s prijedlogom MZO-a, sindikati su iskazali nezadovoljstvo visinom nagrade za dežurne nastavnike. Zatraženo je da se njihova nagrada poveća za 50 posto, odnosno da umjesto 20,00 kn iznosi 30,00 kn. Nakon što je ovaj zahtjev prihvoren, dogovoren je da se s prijedlogom ide na E-savjetovanje. Poslovi koje se, prema višestruko ponovljenim očitovanjima



dužnosnika Ministarstva, nisu namjeravali platiti, sada će ipak biti plaćeni. Je li prijedlog MZO-a mogao biti povoljniji za radnike? Teško! Polazište je objema stranama bilo nagrađivanje poslova vezanih za državnu maturu, a oni jesu ili potplaćeni (poslovi ocjenjivača i ispitnih koordinatora) ili se posebno ne nagrađuju (dežurstva).

Milan Novačić

12. SJEDNICA GLAVNOG VIJEĆA

Reprezentativnost, pregovori, savjetovanje...

Preporod je postao reprezentativan za kolektivno pregovaranje u području osnovnog i u srednjeg obrazovanja. Pregovori o TKU stoje na mrtvoj točki. Sindikalno savjetovanje održat će se od 1. do 4. travnja u Lovranu

Dnevni red 12. sjednice, održane 25. veljače, bio je opsežan jer su podnošeni izvještaji o radu u protekloj godini. Godišnji izvještaj o radu podnio je predsjednik Željko Stipić, a predsjednica Nadzornog vijeća Mladenka Bilobrk podnijela je Izvještaj o finansijskom poslovanju Sindikata za 2021. godinu. Biljana Pavelić, predsjednica Komisije za dodjelu financijske pomoći, izvjestila je da je Komisiji u protekloj godini podneseno 99 zahtjeva za dodjelu pomoći od čega su odobrena njih 48. Lidija Čujić Živković je u ime Savjeta Blagajne uzajamne pomoći, izvjestila o uspješnom poslovanju. Sva podnesena izvješća jednoglasno su prihvaćena.

Predsjednik Željko Stipić izvjestio je članove GV-a o pregovorima za TKU. Spomenuo je kako su se prije samih pregovora sastajali sindikati te da te sastanke Preporod nije bio pozivan, dok je atmosfera na sastancima uglavnom bila konfliktna. Pri tom je napomenuo kako Vladi odgovara odugovlačenje dogovora, jer sve dok traju pregovori nema novih obveza prema član-



stvu. Predsjednik smatra da se izgubilo mnogo vremena na razgovore o 13. plaći te da sindikalna strana traži povećanje osnovice na razini predviđene inflacije dinamikom 4+2+2 posto što bi trebalo biti usklađivanje s inflacijom od predviđenih 4,6%, a ne povećanje osnovice, te kako bi sve ostalo bilo rušenje dostignute cijene rada. Preporod je u pregovorima stalno isticao problem naknade za prijevoz. Nakon napravljene ekspertize stručnjaka s Prometnog fakulteta u Zagrebu koji su, prema narudžbi Preporoda, izradili izračun stvarnih troškova,

Preporod je ponudio rješavanje problema prijevoza kroz 6 do 7 skupina ovisno o udaljenostima na kojima radnici putuju. Važno je napomenuti kako su pojedini članovi postojećim rješenjem, u protekle četiri godine, zakinuti za ozbiljan novac. Članovi Glavnog vijeća upoznati su s odlukama Povjerenstva za utvrđivanje reprezentativnosti te su raspravljali o odabiru predstavnica i predstavnika Preporoda u predstojećim pregovorima za granske kolektivne ugovore.

Potom je Sebastijan Troskot, naš predstavnik u Radnoj skupini za izradu Nacio-

nalnog plana razvoja sustava obrazovanja za razdoblje od 2021. do 2027. godine, obavijestio članove kako je prvi sastanak Radne skupine održan 23. travnja 2021., te kako su dokumenti - Nacionalni plan razvoja sustava obrazovanja za razdoblje od 2021. do 2027. i Akcijski plan za provedbu Nacionalnog plana razvoja sustava obrazovanja za razdoblje od 2021. do 2027. trebali biti usvojeni tijekom ljeta 2021., ali su usvojeni tek 21. veljače i to samo uz dva glasa protiv. Napomenuo je da su dobivene garancije kako se male škole neće ukidati niti će biti novog *outsourcinga*.

Predsjednik Stipić informirao je članove Glavnog vijeća da je 22. veljače u prostoru Preporoda održan sastanak s predstavnicima Nezavisnog sindikata zaposlenih u srednjim školama, predsjednikom Nadom Lovrić i glavnim tajnikom Jerom Bilanom na kojem se razgovaralo o sastavu Pregovaračkog odbora te usuglašavanju zajedničkih stavova oko Kolektivnog ugovora. Obavijestio je prisutne i o sastanku u Ministarstvu znanosti i obrazovanja koji je održan prije sjednice Glavnog vijeća i na kojem se razgovaralo o nagradivanju odgojno-obrazovnih radnika koji će sudjelovati na ispitima probne državne mature. Istaknuto je da će se sve temeljiti na principu dragovoljnosti.

Na samom kraju sjednice najviše zanimanja je izazvala informacija kako su se stekli uvjeti za organizaciju godišnjeg savjetovanja kojeg smo se zbog epidemiološke situacije morali odreći u posljednje dvije godine. Jednoglasno je odlučeno da se savjetovanje održi od 1. do 3. travnja u Lovranu.

Gordana Kovač-Bluha

Čemu služe AZOO i njezina stručna usavršavanja?

Školska je godina dobrano odmakla. Prije nekoliko dana dobila sam poziv za prijavu na 2. teritorijalno županijsko vijeće s temom *Kriterijsko vrednovanje u razrednoj nastavi*. Održat će se 10. ožujka 2022. - on line. Prvo teritorijalno županijsko vijeće bilo je sazvano lani 23. studenoga. Tema je bila *Uloga i odgovornost učitelja u Primjeni Pravilnika i Smjernica u radu s učenicima s teškoćama*. Način: on line. Tek prisjećanja radi, Smjernice za rad s učenicima s teškoćama su „ljetno štivo“ koje je još lani u srpnju izdalo naše Ministarstvo. Riječ je o 128 stranica na kojima se definiraju razvojne osobitosti učenika, individualizacija postupaka učenja, promjena uloge učitelja i stav o kurikulumu. Opisuje se i inkluzivni razredni odjel, individualizacija postupaka učenja i još mnogo toga poprilično važnog. Evo, došlo je na red da se i o tome progovori!

Agencija za odgoj i obrazovanje održala je tijekom prošle školske godine tri on line edukacije na županijskoj razini. U ožujku s temom *Implementacija novih kurikuluma u razrednoj nastavi*, zatim u svibnju s temom *Podrška očuvanju i unapređenju mentalnog, emocionalnog i socijalnog zdravlja i kvaliteti života u novom okruženju* te 30. lipnja s temom *Primjena smjernica vrednovanja odgojno-obrazovnih ishoda zadanih predmetnim kurikulumima u RN!!!* Napominjem,

neke su škole do tada već podijelile svjedodžbe!

Edukacije za ovu školsku godinu trebale su započeti već u rujnu s temom *Mentalno i socijalno zdravlje učenika i učitelja u kontekstu novih okolnosti*. Pokušala sam se prijaviti u određeno vrijeme u više navrata, kao i velik broj mojih kolegica, ali nisam uspjela. I ne znam je li se skup uopće održao.

Nakon svega razmišljam nisu li sve ove teme došle na red puno prekasno. Ili, moguće, upravo suprotno – puno prerano? Pitam se ne radi li to netko od nas budale? Čini mi se kako se ovdje (i ne samo ovdje) radi o ispunjavanju neke norme vanjskih i unutarnjih članova Agencije, skupljanju bodova za neka nova napredovanja ili očuvanje postoje-

ćih mesta u hijerarhiji Agencije i pri tom baš nitko ne propituje niti provjerava njihove planove, teme, vrijeme realizacije i realizaciju samu. U što se to Agencija pretvorila i komu i čemu točno služi? Jer učiteljima evidentno ne služi! Ne bi li nas Agencija trebala pravovremeno upućivati i upoznavati s inovacijama važnim za odgoj i obrazovanje u cilju poboljšanja nastave?

S tim u vezi, pitam se nismo li davno prije trebali biti educirani u prepoznavanju učenika s teškoćama u skladu s novim smjernicama? Meni je to zazučalo kao važan i odgovoran posao. No, vjerojatno te smjernice ipak i nisu toliko važne! Ili nisu važne još ove godine!? Vidjet ćemo kada nam dođu savjetnici u nadzor! Prisjećam se bivšeg Zavoda za školstvo. Sa svim onim „silno zastarjelim“ metodama rada kada su svi učitelji jednom mjesечно imali sastanke na kojima su se izmjenjivala iskustva, prisustvovalo se hospitacijama na nastavi kad smo primjere dobre prakse gledali uživo, imali priliku uživo uočiti nedostatke i analizirati proces u cilju sprječavanja mogućih osobnih budućih problema. Je li to bilo loše? Zastarjelo?

Danas bi bilo očekivano da će se djelatnici Agencije, uz dozu empatičnosti, truditi pravovremeno osigurati sve ono što se pretpostavlja da će trebati i učite-



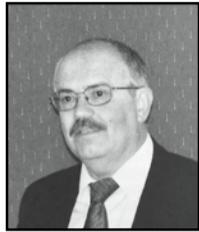
lijima i djeci. No, oni ipak radje odrađuju onaj drugi posao – svraćaju u škole kako bi provjerili što sve od novotraženog primjenjujemo u radu. Ili radje obavljaju nadzor nakon anonimnih prijava kada nam više sliče naredbodavcima i sucima nego mentorima i savjetnicima.

Zato danas, kada je učiteljski posao odavno izgubio dignitet, kada je učiteljska struka postala neprivlačna, kada usavršavanje učitelja nije unaprijedeno, pitam se koju korist učitelji imaju od Agencije? Istodobno dovodim u pitanje educiranje i osposobljavanje osoba koje provode edukaciju učitelja. Naime, predavanja na razini županije sve češće kaškaju za stvarnim potrebama na terenu, upitne su i teme i predavači, pa se sve više učitelja ne odaziva pozivima na sastanke. Zato su idealne on line edukacije - tu si, a opet ne moraš slušati i gubitи vrijeme na nešto loše ili već naučeno, a potvrdu svakako dobiješ.

Dovoljno dugo sam vjerovala, dugo se nadala, pri tom se puno „našutjela“ kako ne bih nekoga uvrijedila. I eto, pitam se nije li došlo vrijeme da umjesto da „gutam“ ili pričam po hodnicima škole, otvoreno počnem izgovarati ono što me muči, da postavljam pitanja? Pa, eto, pitam! I očekujem odgovore. I promjene dakako!

Gordana Kovač Bluha, učiteljica razredne nastave, mentorica

19. siječnja Prema podružnicama je upućen dopis u kojem se, uz obavijest o ostvarivanju prava na sudjelovanje u pregovorima o novim granskim kolektivnim ugovorima, poziva članice i članove da šalju svoje primjedbe i prijedloge vezane uz sadržaj osnovnoškolskog i srednjoškolskog kolektivnog ugovora.



22. siječnja Polaganjem cvijeća na Gradskom groblju Lovrinac u Splitu obilježena desetogodišnjica smrti Marka Ružića, člana Predsjedničkog vijeća Sindikata Preporod.

Marko Ružić je bio dugogodišnji predsjednik Sindikata zaposlenika u hrvatskom školstvu sa sjedištem u Splitu, sindikata koji se 2007. ujedinio sa Sindikatom Preporod.

25. siječnja Na 7. sastanku pregovaračkih odbora predstavnici Vlade su kao sporna rješenja u postojećem TKU-u naveli dokup mirovine, obveze poslodavca u pogledu obustave plaće, povlaštene otpremnine i dodataka za uspješnost u radu. Također, predstavnici Vlade su se očitovali da im je prihvatljivo povećanje naknade za sistematske preglede s 500,00 kn na 1.200,00 kn.

2. veljače Održan sastanak na kojem su sudjelovali Stjepan Topolnjak, predsjednik

Samostalnog sindikata zdravstva i socijalne skrbi, Tanja Leontić, predsjednica Sindikata Kliničkog bolničkog centra Zagreb, Jadranka Dimić, predsjednica Sindikata zaposlenih u socijalnoj skrbi i Željko Stipić, predsjednik Sindikata Preporod. Na sastanku se analiziralo tijek dosadašnjih pregovaračkih sastanaka i raspravljalo o modalitetima ubrzanja pregovora.

3. veljače Prema podružnicama otišla obavijest o ponudi Nezavisnog sindikata zaposlenih u srednjim školama u vezi sastava srednjoškolskog pregovaračkog odbora. Pregovarački bi odbor bio deveteročlan, sa šest predstavnika Nezavisnog sindikata i 3 predstavnika Sindikata Preporod.

8. veljače Informacija ministra Josipa Aladrovića o namjeri Vlade da se sve odredbe iz Temeljnog kolektivnog ugovora poštuju i nakon produžene primjene koja završava 1. ožujka – jedino je što vrijedi istaknuti iz sadržaja 8. pregovaračkog sastanka o sadržaju TKU-a. Tvrđnu predstavnika Preporoda o „kupovini vremena”, ministar Aladrović je odbacio.

10. veljače U Ministarstvu znanosti i obrazovanja održan sastanak na kojem su sudjelovali predstavnici Preporoda Željko Stipić i Sebastijan Troskot te Radovan Fuchs, Tomislav Paljak i Božo Pavčić. Razgovaralo se o prijedlozima Sindikata vezano uz nagradivanje radnika koji će

sudjelovati na ispitima probne državne mature i stajalištu Preporoda o sadržaju Nacionalnog plana razvoja sustava obrazovanja do 2027. godine.

14. veljače Predstavnici Nezavisnog sindikata zaposlenih u srednjim školama, predsjednica Nada Lovrić i glavni tajnik Jere Bilan sastali se s predsjednikom Preporoda Željkom Stipićem u sjedištu Preporoda. Razgovaralo se brojnim pitanjima, od održavanja ispita probne državne mature i zakona o odgoju i obrazovanju do odvijanja pregovora o novom TKU-u i prijedloga koji bi svoje mjesto trebali naći u novom srednjoškolskom kolektivnom ugovoru.

15. veljače Ministar Josip Aladrović, na 9. sastanku pregovaračkih odbora, iznio ponudu Vlade o dva postotnom rastu osnovice, 10 postotnom povećanju naknade za prijevoz i iznosu od 1.200,00 kn za sistematski pregled. Također, Vlada je odbila zahtjev za isplatom 13. plaće. Predstavnik Preporoda je predložio promjenu pristupa reguliranju naknade za prijevoz.

16. veljače U Osnovnoj školi Bobota održan sastanak s radnicama i radnicima na kojem je predstavljen rad Sindikata Preporod, ali i odgovarano na konkretna pitanja o radno-pravnom statusu radnika. Na sastanku je, uz Željka Stipića i Milku Rodić, sudjelovala i Marijana Filipović, županijska povjerenica za Vukovarsko-srijemsку županiju.

17. veljače Predsjednik Sindikata Željko Stipić sastao se u Ministarstvu znanosti i obrazovanja sa Stipom Mamićem, državnim tajnikom. Na sastanku se razgovaralo o novom modelu, izrađenom od strane

profesora s Prometnog fakulteta u Zagrebu Željka Marušića, na kojem bi se temeljio izračun visine naknade radnicima koji ostvaruju pravo na korištenje osobnog automobila pri dolasku na posao i odslaku s posla.

21. veljače Sebastijan Troskot, predstavnik Preporoda u Radnoj skupini, suglasio se, a nakon što je prihvaćena primjedba o uključivanju predstavnika sindikata u izradu svih rješenja koja će utjecati na radno-pravni status radnika u školama, sa sadržajem Nacionalnog plana razvoja sustava obrazovanja do 2027. godine.

* U Osnovnoj školi Bobota osnovana podružnica Sindikata Preporod. Za povjerenika izabran Danilo Milanović, a za zamjenicu povjerenika Suzana Lazarević. U Vukovarsko-srijemskoj županiji Preporod djeluje u 10 osnovnoškolskih i 3 srednjoškolske ustanove. ČESTITAMO!

22. veljače Održan 10. sastanak pregovora o Temeljnog kolektivnog ugovoru. Vlada nije povećala svoju ponudu u pogledu rasta osnovice plaće. Predstavnik Preporoda iznio prijedlog novog rješenja naknade za prijevoz prema kojem bi se napustilo postojeće „fiksno“ rješenje od 1kn po prijeđenom kilometru i prednost dalo „plivajućem“ rješenju prema kojem bi se iznos naknade mijenjao s promjenom cijene goriva. Iznos povrata troška bi se, ovisno o udaljenosti na kojoj radnik putuje, kretao od 13.5% cijene E95 do 17.8 cijene E95.

25. veljače održana 12. sjednica Glavnoga vijeća na kojoj je usvojen predsjednik Godišnji izvještaj o radu Sindikata, Financijski izvještaj, Izvještaj o pružanju finansijske pomoći i Izvještaj o funkciranju BUP-e. Odlučeno je i da se godišnje savjetovanje za povjerenice i povjernike održi od 1. do 3. travnja u Lovranu.

Slobodna Dalmacija
PONEDJELJAK, 21.2.2022.

MANJE VRIJEDNI

Učitelj za prijevoz dobije kunu po kilometru, zastupnik - dvije kune

Što se tiče učitelja i profesora u osnovnim i srednjim školama, tu su u posebno teškoj situaciji putnici koji vlastitim automobilom svakodnevno prevladjuju desetke, pa i stotine kilometara do svojih radnih mjeseta. Ali, nije učitelj saborski zastupnik, njegova je „trasa“ upola manje vrijedna od one narodnog zastupnika. Odnosno, prema TKU, javni službenik, dakle i učitelj i profesor, ako do radnoga mjeseta putuje svojim autom, ima pravo na naknadu u visini jedne kune po prijeđenom kilometru. Saborski zastupnik, kaže prigodna odluka, za to dobiva - dvije kune po kilometru. Točnije, da citiramo propis, „zastupnici, koji imaju osiguran smještaj u stanovima za službene potrebe ili u unajmljenim stanovima, iznimno hotelski smještaj, a na sjednice Sabora, radnih tijela i klubova zastupnike dolaze vlastitim vozilom, imaju pravo na višekratnu naknadu troškova kilometraže, a taj put do njihova radnog mjeseta iznosi dvije kune po prijeđenom kilometru“. U školskim sindikatima prepirčavaju kako se učiteljima prijevoz vlastitim automobilom plaća samo u slučaju da na toj liniji od kuće do posla nema prigodnog (medu)mjесnog prijevoza (za koji im se isplaćuje iznos mjesecne karte). Budući da taj vozni red često ne ide na ruku učiteljima

ŽELJKO STIPIĆ,
PREDsjednik Sindikata Preporod

PREKINUTI SVOJEVOLJNO NAMETANJE NOVIH OBVEZA NASTAVNICIMA

Osim pedesetak tisuću učenika i učenika, na probni državnoj maturi sudjelovat će desetak tisuća srednjoškolskih nastavnika. Jedni će organizacijski sudjelovati u pripremanju i održavanju ispita te obradi rezultata kao ispitni koordinatori, drugi će dežuriti i nadzirati provedbu samih isptisa, treći će ocjenjivati učeničke radeve. Moguće je da će se ove potencije, a ovdje se radi o nastavnicima Hrvatskog jezika, Matematike te Engleskog jezika i Njemačkog jezika, dodatno zaduziti i dežuriti na samim ispitima.

Proba državne maturi aktivnost je koja se odlukom Ministarstva znanosti i obrazovanja i NCVV-a od ove godine uvodi u srednjoškolsko obrazovanje. Prethodno ona nije regulirana ni Zakonom o odgoju i obrazovanju ni Pravilnikom o normi škole, u pravilu, ovu aktivnost nisu ugradile ni u svoje godišnje planove jer je obavijest o provedbi isptisa probne maturu stigla 30. rujna, odnosno nakon što su školski odbori ugovornim usloviljima klijanjan dokument za odvijanje odgojno-obrazovnog procesa u školskom ustanovlju Naravno, ove obveze nemaju ni u Rješenju o tijednom zaduženju radnika. Naravno, ove obveze nemaju ni u Rješenju o tijednom zaduženju radnika. Zaštita prosvjetne vlast računa s time da će srednjoškolski nastavnici



8 Aktualno

VEČERNI LIST
srijeda, 25. veljača 2022.

Završen novi krug pregovora sindikata s Vladinim predstavnicima

Stipić: Nema pomaka u pregovorima s Vladom o osnovici plaća

Predsjednik sindikata Preporod Željko Stipić izjavio je u utorku nakon završetka novog kruga pregovora s Vladinim predstavnicima o osnovici plaće za javne službe u 2022. da nema pomaka s mrtve točke i da obje strane imaju jako različita stajališta. Podsjetimo je da Vladu i dalje ostaje pri svojoj ponudi od dva posto povećanja u drugoj polovici godine, što znači jedan posto na razini cijele go-

dine. Sindikati su pak, nastojeći dohvatiti rast životnih troškova i predviđivu inflaciju, zahtjevali povećanje od četiri posto od 1. travnja, dva posto od 1. srpnja i dva posto od 1. listopada, rekao je Stipić. Napomenuo je da je ministar financa Zdravko Marić naišao za idući sastanak da će Vladu redefinirati svoju ponudu. Ali i dodao kako očekuju razumijevanje Vladu da ne dopusti pad cijene rada u odnosu na dosegnutu iz 2021. Dodao je da su Vladini predstavnici

no to ovisi o sastanku sindikalne strane. Stipić je ustvrdio da je sindikalni zahtjev bio minimalistički i da cijena rada ne pada. Uz rast troškova života i inflaciju od pet posto, ako tražite 4,6 posto, to je minimalistički postavljen zahtjev, istaknuo je, dodavši kako očekuju razumijevanje Vladu da ne dopusti pad cijene rada u odnosu na dosegnutu iz 2021. Dodao je da su Vladini predstavnici

Ministar Marić najavio je za idući sastanak da će Vladu redefinirati svoju ponudu, ali isto očekuje od sindikata, rekao je Stipić

prenosimo iz tiska

školske novine
NOVI LIST

24
BARTA

SLOBODNA
DALMACIJA

Rađnički
KOMUNIKACIJSKI PORTAL

Večernji
list

Glas Končila

Jutarnji LIST

• obećali da će na sjednici u četvrtak donijeti odluku o produženju primjene Temeljnog kolektivnog ugovora i da se materijalna prava neće dovoditi u pitanje. Izvještio je da se raspisivalo i o naknadi za prijevoz na posao, jer temeljem postojećeg rješenja radnik za vožnju osobnim vozilom dobiva kunu po prijeđenom kilometru, očinjivši kako je to rješenje "život pregažio". (H)