

A VSZ garanciákat kért



Híába tiltakoztak a szakszervezetek – a VSZ is –, az Európai Parlament képviselői megszavazták a 4. Vasúti Csomagot, a liberalizáció folytatására épülő személyszállítási közszolgáltatási szerződésekről (PSO) szóló rendelet módosítását. Pedig az új szabályozás veszélyeztetheti a színvonalas szolgáltatást, és nem nyújt kellő védelmet az érintett munkavállalóknak sem. A Vasutasok Szakszervezete biztonsági garanciákat kért. Ezzel sok EP-képviselő egyet is értett, a többség mégsem tartotta fontosnak a megkötések beépítését. (4. oldal)

A KÉPZÉSEK- RŐL IDŐBEN

A MÁV Zrt. történetében most először fordult elő, hogy a képzési tervről már az előző év végén tárgyalni lehetett, köszönhetően annak, hogy a felmérést már időben elvégezték – derült ki a cég december 15-én tartott KÜT ülésén.

(7. oldal)

MÉGIS KIÉ A NÁSZAJÁNDÉK?

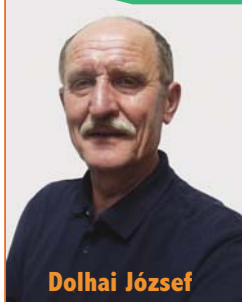
Az ajándék visszakövetelésével zárult az előző, tavaly év végi cikkünk. Most nézzük azokat az eseteket, amikor nincs helye a visszakövetelésnek, ha a fene, fenét eszik, akkor sem!

Ebben a cikkben az is kiderül, hogy mikor, kié a nászajándék. (8. oldal)

EGY BÉR- MEGÁLLAPODÁS TÖRTÉNETE

Az RCH történetének eddigi legjelentősebb év végi megállapodás-csomagját sikerült tető alá hozni tavaly decemberben. A megállapodás a béren kívül a foglalkoztatási kérdéseket is érinti, és garantálja a kollektív szerződést legalább 2022 végéig. (12. oldal)

Mi van a mozdonyon?



Dolhai József

elégge bent járunk már az új évben ahhoz, hogy lassan elfelejtsük, mit hagytunk a régi. Remélhetőleg kidobtuk sok kacatunkat, mindenféle olyasmit, amit már tavaly sem szerettünk, akár a magánéletben, akár a közösségeinkben. Ami persze, korántsem egyszerű művelet, hiszen van, amihez érzelmek fűznek, és van jócskán, ami megoldatlanságuk okán gördül velünk idén is. Olyan ez, mint a fék

Újévi gondolatok



nélkül guruló mozdony, amelyet nemhogy megállítani, de másik vágányra terelni sem könnyű. De azért megoldható. Legalábbis akkor, ha a vasutasok a szakértelmük mellett egymásra, vezetőikre is számíthatnak, és összehangolják a munkájukat.

A magánéletben önmagunkon kívül többnyire a szeretteinkre hagyatkozhatunk, a munkahelyünkön pedig kollégáinkra, amennyiben egymásra is gondolunk, nem csak önmagunkra. Nem mindig egyszerű, de aki nyomon követi szakszervezetünk tevékenységét, az láthatja, hogy amit elértünk tavaly, abból semmi nem valósult volna meg, ha minden vasutas csak önmagára gondol. Ez idén sem lehet másképp, ráadásul van néhány gond, amit az óévből voltunk kénytelenek magunkkal hozni: gurul a mozdony, ideje újra összefogni, és szakértő módon megtenni, amit lehet.

És hogy mi van a mozdonyon? Nem kevés súly táplálja a tehetetlenségi erőt. Itt van például ismét a bér problémája, ami nem újdonság csakúgy, mint az egyre kritikusabb létszámhiány kérdése. A Vasutasok Szakszervezete már akkor szólt a megoldásra váró gondokról, amikor a mozdony még nem vált önjáróvá, és könnyebb lett volna azt a bizonyos tehetetlenségi erőt is kordában tartani. Szakértelemmel, előrelátóan, gondolva a közös jövőnkre. A miénkre, vasutasokéra. És a vasút jövőjére is. Mert csak együttműködve juthatunk előre.

Mára elértük, hogy mindenki látja, érti a problémákat, és vannak jelei a váltóállítási szándékának, a mozdony jó irányba terelésének. De sajnos még az is bizonytalan, hogy az a váltókezelő, a jó szakértő, aki százhatvanezerért állít, vagy az, akinek be kell érnie a legkisebbel, ami adható. Nem beszélve arról, ha majd egyazon bérért botorkál a váltók között a hóban az, akit mondjuk, hat órán tudnak foglalkoztatni, meg az, akinek csak egy szolgálati helyre van „jogosítványa”. És akkor még nem említettük azokat, akiknek felelőssége, tudása és tapasztalata esetleg csak annyival ér majd többet a bértáblán, ami pápaszemmel is alig látható.

Súlyos problémák ezek, miközben már annak is örülnünk kell, ha az elszabadult gép nem kezd fékevesztett gyorsulásba. De amíg vagyunk, amíg népes tagságunk, tisztségviselőink és szakszervezetünk vezetői egyazon célért küzdenek, nincs veszve semmi.

Sok probléma volt tavaly is, sokan sokat tettek megoldásukért, és a jelek arra utalnak, hogy az új esztendőben is szükség lesz szakértelműkre, az összefogásra, egyszerűen minden kollégára, aki a közösségünkben és a vasútban látja a jövőjét.

Folytassuk hát tovább együtt önmagunkért, és egy jobban működő vasútért!

Sok probléma volt tavaly is, de sokan, sokat tettek a megoldásért. A jelek arra utalnak, hogy idén is szükség lesz a szakértelműkre, az összefogásra, egyszerűen minden kollégára, aki a közösségünkben és a vasútban látja a jövőjét.

CSAK EGYÜTTMŰKÖDVE JUTHATUNK ELŐRE

Régi program újrátöltve

Újraindul a Vasutasok Szakszervezete munkavédelmi őjrát, mert helyenként még mindig döbbenetes körülmények között dolgoznak a kollégák.

Szuper, csilli- villi vasutat építünk Belgrád és Budapest között. Vagyis építenek. Hitelből. Megozzá óriási hitelből. Az erre vonatkozó kormányhatározat szerint a beruházást 85 százalékban húszéves futamidejű, Kína által nyújtott kölcsönből fedezné az állam. A határozat meghozatalakor még 472 milliárdra becsülték a beruházás értékét, ami az olimpiai tervek miatt 550 milliárdra nőtt. A végösszeg tehát úgy néz ki, hogy kamattal együtt 565 - 613 milliárdos kínai hitel plusz 82,5 milliárd önerő. Vagyis: 647,5-695,5 milliárd forint. Eddig.

Ezt a beruházást csupán azért citáltam ide, hogy lássuk, a vasúti infrastruktúra fejlesztésére van igény, és van forrás is. Megozzá óriási.

De ha kicsit kibújunk az említett beruházás árnyékából, a mindennapok valóságát vizsgálva látjuk, hogy a jelenlegi infrastruktúra rendbetételére is volna igény. Forrás azonban már vajmi kevés. Ez azért nagyon nagy probléma, mert munkavállalók tucatjai kénytelenek nem megfelelő, esetenként megalázó, néha balesetveszélyes körülmények között dolgozni. Mert mit mondhatunk arra a helyzetre, amikor egy alapvetően fizikai munkásokat foglalkoztató szolgálati helyen 37 emberre jut egy tusoló? Vagy mi a helyzet azzal a műhellyel, amely életveszélyes minősítést követően, némi aládúcolás

után már csupán csak balesetveszélyes? Vagy a nyomasztóan alacsony, mindössze 204 centiméter belmagasságú irodával? A mellékhelységek sokszor siralmas állapotáról már nem is szólva. Természetesen a példaként hozott körülmények ismertek. Számtalan hibakódot biggyesztettek már rájuk, mégsem történik semmi.

De a megoldás akadálya sokszor nem is a tenni akarás, vagy az anyagi lehetőségek, hanem a figyelem tökéletes hiánya. Jó példa erre az a tartály, amelyet az ihatatlan és már kézmosásra sem használható csapvíz kiváltására helyeztek el egy forgalmi irodában. Az már a megrendelőt és a kivitelezőt sem érdekli, hogy a földre állított tartály csapja csupán 15 centire van a padlótól, s így szinte használhatatlan. (Az csupán apró öröm, hogy jelzésünkre a tartályt magasabbra helyezték)

A Vasutasok Szakszervezete továbbra is elkötelezett híve a munkakörülmények javításának. Ezért egy régi hagyományt felelevenítve februártól útnak indítjuk a „munkavédelmi őjrátunkat”. Ha valaki a fentiekhez hasonló – netán még rosszabb – körülmények között kénytelen dolgozni, és hiába várja a változást, jelezze nekünk a horvath.csaba@vsz.hu címen, s mi arra irányítjuk az őjrátunkat.

Horváth Csaba



Kinek köszönhető?



Zlati Róbert

Tapasztalatom szerint a kollégáink – még a szakszervezeti tagok is – leegyszerűsítve így szokták értékelni az éves bérmegállapodásokat: ha jó, akkor a munkáltató (kormány) adta. Ha rossz, akkor a szakszervezet rontotta el.

Most bizony szépnek hangzik a minimálbér és a garantált bérminimum emelésének mértéke, de mielőtt még bárki azt hinné, hogy ezt a kormány önszántából adta, hadd hívjam fel a figyelmet: a Magyar Szakszervezeti Szövetség évek óta hangoztatja a béremelés országos szintű szükségességét, a Vasutasok Szakszervezete pedig a vasutasok körében szükséges jelentős béremelést már a 2015-ös vasutasnap kiáltványában is követelte. Emellett már neves közgazdászok, politikusok is régóta beszélnek ennek szükségességéről.

De adakozó volt-e az állam, amikor ezt a lépést megtette? Egyáltalán nem. Egy kiválóan kitalált rendszerben a (minimál)béremelések hatásaként jelentkező fogyasztás-növekedésből származó több adóbefizetésből tökéletesen fedezni lehet a járulékcsökkentés miatt kieső bevételt. Egyébként csak 2017-re és 2018-ra garantált a minimálbér emelése, és ezzel párhuzamosan a szociális hozzájárulási adó (szócho) csökkentése. Utána csak akkor csökken tovább a szócho, ha előtte legalább 6 százalékkal nőnek a reálkeresetek, azaz, ha először rendben lesz az államkassza bevételi oldala.

De mi lesz 2017-ben azokkal a vállalatokkal, jelesül például a MÁV-csoporttal, ahol a szócho-csökkentés még a minimálbér és a garantált bérminimum emelését sem fedezi? Ugyanis a vasúton ez a helyzet. A járulékcsökkentésből származó forráson felül további 1 milliárd forintra lenne szükség, csak ehhez. És még ez sem rendeződött a tulajdonosi oldalon, nemhogy a további „szerencsésebb” munkavállalók bérfejlesztéséhez szükséges forrás. Pedig igény, jogos igény, teljességgel megalapozott igény van rá. Ezt tudják a tulajdonosi oldalon is, mégsem lépnek. Márpedig amennyiben a szakképzett munkaerő megtartására nem áldoz a kormány, az a szolgáltatás stabilitásának drasztikus csökkenésében fog megmutatkozni.

Az idei országos bérmegállapodásban nem szerepel bérájanlás, mert nem akarta a kormány. Pedig kormányzati támogatás nélkül egy forint bérfejlesztés sem lesz, de még az új minimálbért sem tudnák alkalmazni a MÁV-nál. Tehát ismét csak egy év zárult le, a feladatok sora viszont megint nem. Még sok a tennivaló. És bármennyi lesz is a béremelés vége, kérem, mindenki higgye el, hogy szakszervezet nélkül még annyi sem lett volna!

Azt pedig szintén ne gondolja senki, hogy ez kormányzati jótékonkodás. Ezért – sőt, még többért is – megdolgoznak a vasutasok.



Veszélyeztetheti a színvonalas szolgáltatást és az érintett munkavállalók jogait is a személyszállítási közszolgáltatási szerződésekről (PSO) szóló rendelet módosítása, ám az Európai Parlament képviselői mégis megszavazták a 4. Vasúti Csomagot. A baloldali frakció teljes mértékben elfogadta a szakszervezetek, így a VSZ tiltakozó álláspontját és elutasította a javaslatot, ám a többség döntött. Ezek szerint folytatódhat a liberalizáció, a munkavállalói jogok kötelező védelmének garantálása nélkül.

az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) tagjaként a Vasutasok Szakszervezete levélben kereste meg valamennyi magyar európai parlamenti képviselőt, hogy utasítsa el a személyszállítási közszolgáltatási szerződésekről (PSO) szóló rendelet módosítását. Meleg János elnök arról tájékoztatta a képviselőket, hogy az Európa Tanács módosító javaslata a VSZ álláspontja szerint a további liberalizáció útját egyengeti anélkül, hogy az érintett munkavállalóknak hatékonyabb védelmet biztosítana a kialakuló versenyben. A szakszervezet álláspontja szerint ez a helyzet a szociális dömping terjedéséhez vezet és megpecsételi a magas szintű, minőségű vasúti személyszállítási szolgáltatások sorsát. Igaz, a jogszabály bevezetője azt állítja, hogy a meglévő szociális és munkavállalói jogokat tisztelni kell, de ez jogi probléma esetén nehezen érvényesíthető. A módosító javaslatból ugyanis kimaradt a munkavállalói jogok minden esetben kötelező védelmére vonatkozó garancia.

az Európai Parlament baloldali (S&D) képviselőcsoportjából Újhelyi István képviselőtől kapott információk szerint a frakciójuk álláspontjának kialakítását nagy vita előzte meg. A vita arról szólt, hogy a munkavállalói jogok minden esetben kötelező védelme nélkül a dokumentum elégséges-e ahhoz, hogy a munkavállalókat megvédje szolgáltatóváltáskor, valamint arról, hogy ennek elérése érdekében borítsák-e a teljes vasúti csomagot. Végül a szavazás előtti utolsó frakcióülésen – ahol az elmondott felszólalásában többször megemlítette a Vasutasok Szakszervezetét – abban állapodtak meg, hogy a rendelet elutasítása mellett fognak szavazni.

VSZ: a munkavállalók védelme kulcskérdés

a VSZ a képviselőknek küldött levélben megfogalmazta véleményét, miszerint a versenytárgyalások során a munkavállalók védelme kulcskérdés a magas színvonalú vasúti szolgáltatás biztosítása érdekében. A szakszervezet szerint a vasúti szektorban el kell kerülni a szociális dömpinget, a rosszabb munkafeltételek, munkahelyi bizonytalanság és leépítés helyett tisztességes verseny kell.

a Vasutasok Szakszervezete felhívására a magyar Néppárti delegáció nevében Deli Andor válaszolt levélben. Ebből megtudtuk, hogy álláspontjuk szerint az úgynevezett szociális dömping egy „egységes definíciót nélkülöző, sokszor és sokak által félreértelmezett fogalom”. A néppárti delegáció szerint az intenzív és megfeszített tárgyalásoknak köszönhetően a közszolgáltatási rendelet szövege több helyen is jelentős mértékben, magyar szempontból kedvező módon változott. A módosítások nyomán több lehetőség



tiltakozott

rendelet elutasítása mellett fognak szavazni...

is nyílik a közszolgáltatási szerződések – versenytárgyalások helyetti – közvetlen odaítélésének megőrzésére. A teljes piacnyitásra a tervezetben jelentős átmeneti idő, akár 17 év is a rendelkezésre áll, hogy a változásokra fel lehessen készülni. „Mindezen körülmények alapos megfontolása mellett adja le (igenlő) szavazatát a magyar Néppárti delegáció – olvasható a levélben.

a december 14-ei strasbourgi szavazáson 354 képviselő igen szavazatával, 330 ellenszavazattal, 11 tartózkodás mellett átment a módosító javaslat. Mindössze 46 szavazat hiányzott a megakadályozáshoz. A baloldali frakció beadott egy módosító javaslatot, hogy a szociális védelem kérdései kötelező érvénnyel mégis bekerüljenek a végső szövegbe, de ezt hasonló arányban ismét leszavazták a képviselők.

Továbbra is az ár lesz a döntő

a szociális jogokkal és kötelezettségekkel így csak akkor kell majd kötelező érvényűen foglalkozni, ha a szolgáltatót váltás vállalkozás-át ruházásnak fog minősülni, egyéb esetekben – a módosult PSO szabályozás szerint – az illetékes hatóság szuverén döntése marad, hogyan

A BALOLDALI FRAKCIÓ BEADOTT EGY MÓDOSÍTÓ JAVASLATOT, HOGY A SZOCIÁLIS VÉDELEM KÉRDÉSEI KÖTELEZŐ ÉRVÉNNYEL MÉGIS BEKERÜLJENEK A VÉGSŐ SZÖVEGBE, DE EZT HASONLÓ ARÁNYBAN ISMÉT LESZAVAZTÁK A KÉPVISELŐK.

Deli Andor a döntés utáni közleményében mérföldkőnek nevezte az új szabályozást, amelynek általános célja a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása, a szolgáltatások minőségének javítása és működési hatékonyságának fokozása, mindezzel javítva a vasút más közlekedési módokkal szembeni versenyképességét és vonzerejét.

Újhelyi István a parlamenti döntés után elmondta: az, hogy az igenek és a nemek aránya csaknem megegyezik, azt is mutatja, hogy a baloldal meg tudta mutatni, csakis úgy képzelik el a liberalizálást, a piacnyitást, ha a szociális szempontokat érvényesítik.

érvényesíti a szociális feltételeket azokkal szemben, akik részt vesznek a versenyben.

tapasztalatok azt mutatják, hogy ezt ritkán veszik figyelembe és a legalacsonyabb ár marad az egyetlen kritérium a szolgáltató kiválasztásánál. Mivel a személyi költségek nagy arányt képviselnek a tömegközlekedési szolgáltatások egészét tekintve, ezért a legalacsonyabb ár kevesebb személyzet, rosszabb munkafeltételeket, a képzett vasúti személyzet kiszervezését és gyengébb képességű munkaerőre történő cseréjét, valamint az oktatás-képzés redukálását eredményezheti. Számunkra ez egyet jelent a szociális dömpinggel. Mindezekre szintén a levélünkben hívtuk fel a képviselők figyelmét.

összeállította: **Zlati** Róbert



Korunk nagy kihívása

Nemzedékváltás

Állandó téma, hogy a cégek életében milyen nagy kihívás a nemzedékváltás, az utánpótlás kinevelése.

Azt már korábban is tudtuk, hogy a MÁV Zrt. és annak leányvállalatai komoly létszámbírányal küszködnek, ami becslések szerint eléri a 3500 munkavállalót is. S ha ez még nem lenne elég, itt van a következő évek statisztikája, amely szerint ezres létszámban mennek el kollégáink a jól megérdemelt nyugállományba.

A magyar munkaerőpiac is véges, hiszen hasonló problémákkal küzd szinte minden vállalat. A Rail Cargo Hungariannál, a legnagyobb vasúti teherszállítással foglalkozó vállalatnál dolgozók átlagéletkora 48 év fölött van. Hasonló a helyzet a MÁV Zrt.-nél is. Nem csoda, hogy az egyik leg-

fontosabb kérdés: honnan, s kivel fogják pótolni a hiányzó és a kieső munkaerőt?

Nem vigasz ugyan, de ez nem kifejezetten magyar probléma.

Az osztrák vasúttársaságnál is hasonló a helyzet, mint Magyarországon. Az ÖBB több mint 36 ezer 500-as létszáma szintén kicsit előregedett, az átlagéletkor 45,8 év.

A következő öt évben 5 339-en mennek nyugdíjba. A korfa sem mutat túl jól, hiszen 8 375 munkavállaló 46-50 éves, 51-55 év közöttiek száma 9 115, 55-60 évesek pedig 4 500-an dolgoznak a cégnél. Vagyis, több mint 22 ezer dolgozó – a teljes létszám csaknem 70 százaléka – 46 évesnél idősebb.

Tehát az ÖBB sincs könnyű helyzetben, de az biztos, hogy a Svájc-ból érkezett Veronika Zügel azonnal munkához lát, s ez lesz az első nagy feladata, hogy kidolgozza az ÖBB AG középtávú humán stratégiáját.

NAGY ÁTTÖRÉS KELLENE

Magyarországon a megoldáshoz mindenképp el kell vonzóvá tenni a vasúti munkát, nagyobb megbecsülést szerezni a vasutasoknak, s talán változtatni kellene a belépési és a vizsgafeltételeken is. Természetesen ez feltételezi a tisztességes bérezést is. A Vasutasok Szakszervezete már többször felhívta erre a figyelmet, de ez idáig süket fülekre talált. Csak reménykedni tudunk, hogy a 2017. év nagy áttörést hoz és rendezzi a vasút, a vasutasok helyzetét.

Zubály Bertalan





Bizakodó évzárás az RCG-nél

Teherfuvarozás a terv alatt

A személyszállítással nincs probléma az ÖBB Holdingban, a Rail Cargo Group viszont terv alatt szerepelt tavaly – derült ki az EÜT ülésén Bécsben. Jó viszont a piaci részesedés, ami a hatalmas konkurencia ellenére az RCH esetében 63, az RCA-nál pedig 76 százalék.

Már mindenki a karácsonyi ünnepekre készült, ám ezt az Európai Üzemi Tanács (EÜT) szervezői nem így gondolták, mert a szokásos éves ülést december 21-22-re hívták össze. Az első nap délutánja Roman Hebenstreit EÜT-elnök köszöntője után a kölcsönös tájékoztatás jegyében telt. Az ÖBB Holding minden egységét górcső alá vették a tanács tagjai azzal, hogy a következő napi plenáris ülésen a meghívott vezetők a felmerülő kérdésekre a választ is meg tudják adni. A plenáris ülésen megjelent Andreas Matthä, az ÖBB Holding nemrég kinevezett vezérigazgatója, Ferdinand Schmidt, a Rail Cargo Austria igazgatója valamint a TS vezetője, Mathias Moser is.

500 millió utas kell!

A tájékoztatók sorát a Holding vezetője kezdte, és az elmúlt tíz hónap eredményeit ismertette. Mint mondta, a sze-

mélyszállítás és az infrastruktúra stabil, a tervnek megfelelően teljesít, míg a Rail Cargo Group a terv alatt szerepel. A jelenlévők kitekintést kaptak a jövőt illetően, amely 2022-ig ad egyfajta tervezést a konszern számára. A célok között szerepel, hogy az első tizben legyünk, mint munkaadók. A fenntarthatóságnak és biztonságnak köszönhetően bizalmat teremtsünk és gazdálkodjunk ki a költségeinket. Végül pedig stabilan meglegyen az évi 500 millió utas, valamint a teherfuvarozásban a 150 millió tonna teljesítmény. A teljesítményi mutatók közül a piaci részesedést emelte ki a teherszállítás területén, ahol az RCA 76 százalék fölött van, míg a Rail Cargo Hungaria eléri a 63 százalékot. Megemlítette, hogy a versenyhelyzet nagy, hiszen Ausztriában több mint harminc, míg Magyarországon negyvenhárom versenytárs van a piacon.

A munkavállalók utánpótlása az egész Holding szintjén probléma, mivel a teljes cégcsoportnál 45,8 év az átlagéletkor, így az utánpótlást, fiatalítást már most

el kell kezdeni tervezni. Ezt a feladatot kapta Dr. Veronika Zügel, aki idén január elsejétől a személyzeti politikaért felel az ÖBB Holdingban. Végezetül a magyar állami szerepvállalással kapcsolatban elmondta, hogy a jövő évben kölcsönösen segíteni kívánja egymást az ÖBB és a MÁV Zrt.

A jövő kilátásai

A továbbiakban Ferdinand Schmidt, az RCG jelenlegi helyzetéről valamint a jövő kilátásairól beszélt. Reményeit fejezte ki, hogy a 2017-es év egy jobb év lesz, és a csoport is jó évet fog zárni, mert az előrejelések is ezt mutatják. A TS képviselőjében jelen lévő Mathias Moser pedig reményét fejezte ki, hogy Miskolcon, a TS-ben a vezetőcserék után rendeződnek a munkaügyi kapcsolatok, és a jövő évben jelentős teljesítménynövekedés következik majd. Annál is inkább, mert elindul egy nagyon komoly, 22 millió eurós beruházás, melyből 8 millió telekvásárlásra, 14 millió fejlesztésre és a kapacitásbővítésére fordítható. Ebben az összegben benne van a magyar kormány anyagi támogatása is.

Magyarországra készülnek

Végezetül a baráti hangulatú tájékoztatók és az azt követő beszélgetés után EÜT-alelnökként meghívtam Andreas Matthä elnök-vezérigazgatót, valamint Dr. Veronika Zügel személyzeti vezetőt Budapestre, hogy itt folytassák az RCH-ra vonatkozó rövid- és középtávú elképzelések megbeszélését. A meghívást a meghívottak elfogadták.



Zubály Bertalan

Üres lakások kiutalásáról is döntöttek

A MÁV Zrt. történetében most először fordult elő, hogy a képzési tervről már az előző év végén tárgyalni lehetett, köszönhetően annak, hogy a felmérést már időben elvégezték – derült ki a cég december 15-én tartott KÜT ülésén.

A MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsa tavalyi utolsó, december közepén tartott ülésének első napirendi pontjaként a cég tulajdonában lévő üres lakások foglalkoztatáspolitikai célú kiutalásával kapcsolatos javaslatot terjesztette a KÜT tagjai elé Móricz Judit humán erőforrás menedzsment-vezető. Hat lakásról lehetett dönteni, 14 kérelmet kellett elbírálni. A testület a munkáltatóval együtt végül a budapesti területen 2 Startos, a szegedi területen egy Startos és egy MÁV Zrt.-s, a miskolci és a szombathelyi területen pedig 1-1 MÁV Zrt.-s, munkavállaló lakáskérését fogadta el. Az előterjesztő megemlítette: készül a humán és vagyongazdálkodási lakásutasítás módosítása, amelyet 2017-ben terveznek bevezetni.

Felmérték az oktatási igényeket

Az ülés második napirendjében Dobás László képzésszervezés vezető a 2017. évi tervről adott tájékoztatást. Elmondta, hogy a MÁV Zrt. életében először van lehetőség erről már az előző év végén tárgyalni, amelynek előzménye, hogy szeptemberben a

humán partnerek felmérték az oktatási igényeket. A 2017. évi képzési terv metodikája nem változik – jelentette ki Dobás, aki azt is ismertette, hogy elkészült a BGOK képzési tervezési naplója. Ebből jól látható, hol, mikor, milyen helyszínen lesz oktatás. A külső kurzusokkal kapcsolatban a vezető hangsúlyozta, hogy a szervezetek részére képzési keret áll rendelkezésre, amelyből előre tervezhetik a szükséges tanfolyamokat.

Kérdések a vizsgáról

A KÜT tagjai kérdéseket tettek fel a közlekedésmérnökök vasúti felsőfokú szakmai képzéséről, az újfelvetelesek részére szervezett egyszerűsített forgalmi vizsgáról, a pályás vasúti munkavezető oktatás feltételéről. Felmerült azonban az is, hogy cél-szerű lenne a jövőben módosítani a külső képzésen való részvétellel jelenlegi szabályozását, az átutalással történő részvételi díjak megfizetésének gyorsítási lehetőségével. A képzésszervezési vezető ezt követően a miniszteri rendelet módosítására tett MÁV Zrt.-s javaslatról, a térközüri tanfolyam szétválasztásáról tájékoztatta a testület tagjait.

A különféleképpen belüli szociális segélyekről is döntött a testület: öt rendkívüli élethelyzetbe került – tartós táppénz, daganatos betegség, tűzkár – munkavállaló kap támogatást. Ezen kívül, azoknál a szervezeti egységeknél, ahol nincs üzemi tanács, a helyi keretek terhére munkabérelőleg és szociális segély odaítéléséről döntött a KÜT.

(az összefoglaló a MÁV Zrt. KÜT Hírlevele alapján készült)

Titkári évzáró Pécsen

Terítéken a bérkövetelés és a házi lángos

A Pécsi Területi Képviselő 2016. november 30-án tartotta évzáró titkári értekezletét a Vasutas Művelődési Házban.

A Vasutasok Szakszervezete Pécsi Területi Képviselőtnek vezetője, Horváthné Czindery Zsuzsanna köszöntötte az értekezleten megjelenteket, külön köszöntötte a Vasutasok Szakszervezete alelnökeit, Horváth Csabát és Kotter Józsefet.

A VSZ és az OTP között megkötött megállapodásról Károlyfiné Tihanyi Enikő, az OTP Pécsi Területi Régió vezetője tájékoztatta a titkári értekezletet. Ezt követően a MÁV Zrt. Pécsi Forgalmi Csomóponti Főnökség vezetője, Kissné Kiss Ágnes ismertette a Csomópont elmúlt időszakában folytatott munkáját és jövőbeni elképzeléseit.

A Vasutasok Szakszervezete alelnökei részletes tájékoztatást adtak a Vasutasok Szakszervezete 2017. évi bérköveteléseiről, valamint szervezetpolitikai feladatairól.

Az értekezlet zárásaként a Területi Képviselő vezetője külön megköszönte Kövesdi Tamás, Dombóvár Gépészeti Főnökség SZB titkárának kiemelkedő munkáját, valamint Bencze János, a VSZ ONYSZ Pécsi segítőjének áldozatos tevékenységét. Az értekezlet



befejezéséként Horváthné Czindery Zsuzsanna képviselővezető megköszönte a jelenlévők egész évi munkáját és mindenkinek nagyon boldog ünnepeket kívánt. Ezúton is külön köszönet Farkas Józsefné Villányi DRV. SZB titkárának, aki gondoskodott az általa elkészített, helyben sült friss lángos felszolgálásáról.

Horváthné Czindery Zsuzsanna képviselővezető

A múlt év végét az ajándékoknak és az ajándékozási szerződésnek szenteltük. Megnéztük, mi fán terem az ajándékozási szerződés, és hogy milyen körülmények esetén követelhető vissza az ajándék. 2017 januárját is szenteljük az ajándékozásnak, olyan sok érdekességet rejt még ez a téma!

Az ajándék visszakövetelésével zárult az előző, tavalyi év végi cikkünk. Most nézzük azokat az eseteket, amikor nincs helye a visszakövetelésnek, ha a fene, fenét eszik, akkor sem!

Emlékszünk még a tavalyi szilveszteri orrba gyűrős példára? Folytassuk a gondolati játékot! Visszakövetelhetem a bántalmazó barátomnak ajándékozott mobiltelefont, mivel súlyos jogsértést követett el a sérelmemre. Igen ám, de a barát bevallja, hogy az év végi mulatságba menet elveszítette a készüléket. A válaszát hallva dühösen kifakadok: „Talán nem kellett volna annyit innod! Talán akkor az én orromat se verted volna szét! Kérem vissza a mobilt vagy az árát!” Szó szót követ, végül a jogvégzett cimborá kinyögi, hogy nem követelhetem vissza az ajándékot, mert ő már az orrom beverése előtt elveszítette a telefont. Márpedig ez a törvény szerint kizáró ok. A polgári törvénykönyv szerint ugyanis a visszakövetelésnek nincs helye, ha az ajándék vagy a helyébe lépett érték a jogsértés elkövetése időpontjában már nincs meg.

A megbocsátás következményei

Nézzünk egy másik esetet! A haver orrba gyűr szilveszterkor, én pedig istenesen

Az ajándékozási szerződések és a varánuszgyíkok

Mégis kié a nászajándék?

megharagszom rá ezért. Nem állok vele szóba még farsangkor sem. Aztán, nagyjából a busójárás utáni időszakban küldök neki egy sms-t: „Nincs semmi baj, végül is emberek vagyunk, történnek ballépések, spongea rá.” A nagy összeborulás öröme találok szívesen és eszünk egy jót. A desszert tájékán mosolyogva rukklok elő a mondanivalómmal: „Figyeld, az rendben van, hogy megbocsátottam, de azért a mobilt kérném vissza, ha lehet.” A barátom, kezében a telefonnal így szól: „Ezt? Ezt biztos nem kapod vissza.” A hangnemváltástól tágra nyílt szemmel meredek rá: „Hogyhogy?” A haver, miközben hanyagul nyomkodja a készüléket, így szól: „A törvény szerint, ha megbocsátottad a sérelmet, akkor már nem követelheted vissza az ajándékot.” A barátom a szemem elé tartja a készüléket: „Itt van az SMS, amit írtál, amiben megbocsátottad a dolgot.”

Egy utolsó eset ebben a témában. Az alapfelállás ugyanaz: a haver orrba gyűr szilveszterkor, megharagszom rá, nem beszélünk húsvétig. Május elsejéig. Augusztus huszadikán eszembe jut, hogy azért mégiscsak jó lenne visszakapni a telefont. Üzenek, hogy haladéktalanul adja vissza a készüléket. Nem fogom visszakapni. A jogszabály szerint megbocsátásnak, illetve a visszakövetelésről való lemondásnak számít, ha az ajándékozó az ajándékot megfelelő ok nélkül hosszabb ideig nem követeli vissza.

A törvény szerint a szokásos mértékű ajándék visszakövetelésének sincs helye. Még akkor sem, ha egyébként visszakövetelhetném azt.

Más szóval, ha szokásos mértékben ajándékoztam, nem kérhetem vissza az ajándékot. Még akkor sem, ha a cimborám orrba gyűr, nem bocsátok meg neki, és haladéktalanul jeleztem: visszavenném a korábbi „szuvenírt”. Sok mindent visszakövetelhetek, de a szokásos mértékű ajándékot nem.

Hogy mi a szokásos mértékű ajándék? Az attól függ! Például attól, hogy milyenek a körülményeink. Ha történetesen orosz oligarchák vagyunk, akkor egy szép helikopter, jacht, vagy egy gyémántgyűrű is szokásos mértékűnek minősülhet. Ahány ház, annyi szokás. Nekem egy doboz bonbon a szokásos, másnak egy Ferrari. Ezért azt, hogy melyik ajándék a szokásos mértékű és melyik nem, mindig az eset összes körülménye dönti el.

Közös tulajdon?

Az ajándéknak vagy egy másik érdekes vetülete is, méghozzá a házassági vagyoni jogban. A főszabály az, hogy a házastársak vagyoni közösségben élnek, azaz az életköz-





zösségük alatt bármi, amit szereznek, osztatlan közös tulajdonukba kerül. Bármi? A törvény felállít néhány kivételt, például a felek különvagyonába tartozik a házasságkötéskor már megvolt – hétköznapi szóhasználatnál élve a „házasságba hozott” – vagyontárgy, de ilyen az örökség is. Az ajándék is kivétel: egyik házassfél sem tartozik a közös vagyonba. Tehát, ha a feleségemet megajándékozta egy távoli rokona egy drága autóval, akkor váláskor az autón nem fogunk osztozkodni, az mindenképpen a feleségemé lesz. Na és a nászajándék? – teheti fel a kérdést joggal a vájtszemű olvasó.

Amikor a szerelem elillant

Tegyük fel, hogy az ifjú menyasszony szülei tehetős emberek, és a fiatal párnak egy családi házat adnak ajándékba! Az esküvő után a lányuk kezébe nyomják a kis rózsaszín szalaggal díszített házkulcsot: „Lányom, meglepetésnek szántuk a házat – mondja az apa – A te nevedre kerül az ingatlan, de a közös jövőtök alapjában szántuk.” A szerelem és a megbecsülés azonban gyorsabban illan el, mint ahogy a lakodalomban elfogyasztott bor száll ki a fejekből.

Az ifjú pár egy év múlva már a válóperes tárgyaláson ül. A feleség magának követeli az ingatlant, mondván, az ajándékot az ő szülei adták és a ház az ő nevében van. A bíró azonban másként dönt: bár a lány szülei vették a házat, és valóban csak az ő nevében van az ingatlan, valójában azt a házasságkötésre tekintettel, nászajándékként kapták – ketten. Így, bár formálisan csak az egyik házassfél a megajándékozott, valójában az ajándékot ketten kapták, ezért fele-fele arányban szereznek tulajdont azon.

Ismét felmerülhet egy kérdés: és mi van akkor, ha a nászajándékként a férj egy bajuszkötőt kapott? Vagy a feleség a műköröm építőt szettet? Akkor is fele-fele tulajdoni hányadot szereznek a házasságok? A válaszem ezúttal nemleges.

Ha a nászajándékot kifejezetten csak az egyik félnek címzik – a kizárólagosan megajándékozott személyre a körülményekből is lehet következtetni –, akkor a dolog nem jön létre közös tulajdon.

Az ajándék varánuszgyík esete

Végezetül: a korábban hatályos Ptk.-ban szerepelt egy érdekes rendelkezés, amivel kapcsolatosan megosztok egy fikatív, de annál izgalmasabb jogesetet.

Luca úgy dönt, hogy barátjának, Valérnak egy természetes varánuszt ad ajándékba születésnapjára. A választás logikusnak tűnik: Valér szereti az állatokat, legalább három természetfilmet látott már életében. Sőt, ért is hozzájuk. Gyerekkorában volt egy helyes fehér nyuszi, amit persze a húsvéti ünnepeket követően petrezselymes krumplival el is fogyasztott. A lényeg, hogy a varánuszgyík új gazdája, bár széles körű ismeretekkel rendelkezik a kondérban főtt nyulakról, a hüllők terén korlátozottan mondható tudással bír. Erre fény is derül a hüllő érkezésének estéjén. A kedves kis pikkelyes a nappaliban egy harappal belakmározza Picurt, a méregdrága csivavát, majd megharapja Valér lábát. A varánusz fogaiban levő méreg hamar elkezd dolgozni, reggelre a fiatal ember vádlója lilába borul, estére – a nagyobb bajok elkerülése érdekében – térdből amputálni kell a csendben oszladozó végtagot.

Valér, miután az első sokkon túlesik, elkezd gondolkodni. Luca szólhatott volna, hogy micsoda pernahajder ez a gyík. Elmondhatta volna, hogy milyen szokásai vannak, hogy harap és a fogai mérgezőek, hogy a kutyákkal nem jön ki jól. Valér úgy dönt, hogy perre viszi a dolgot. Luca azzal védekezik, hogy Valér mulasztotta el a szükséges óvintézkedéseket megtenni, amikor a kutyát közel engedte a jászághoz. A hüllőharapás pedig az ilyen állatok tartásának kockázati faktora.

Kinek a javára dönt a bíró? Aki arra szavazott, hogy Valér lesz a pernyertes, az megveregetheti a vállát.

Bár tény, hogy Valér óvatlan, sőt, ostoba is volt, amikor közel engedte a kutyához a ragadozót. Elvárható egy felnőtt embertől, hogy tudja, mekkora kockázatot jelent egy kiskutyára egy nagy hüllő.

A megharapott – majd amputált – láb esetében azonban más a helyzet. Luca nem mondta el Valérnak, hogy a jászág szája méreggel van tele, leírást nem adott az állatról, így a megajándékozottnak fogalma sem volt arról, hogy az ajándék ilyen veszélyes. A régi Ptk. szerint, ha az ajándékozó nem tájékoztatja a megajándékozottat az ajándék lényeges tulajdonságáról, felel az ebből fakadó károkért. Ez a szabály ugyan már nem szerepel a hatályos Ptk.-ban, de a most is irányadónak kell tekintenünk.

Úgyhogy, csak óvatosan azokkal a varánuszokkal!

Balczer Balázs

Fontos

Az ajándék visszakövetelésről való lemondásnak számít, ha az ajándékozó az ajándékot megfelelő ok nélkül hosszabb idő nélkül nem követeli vissza. A szokásos mértékű ajándék visszakövetelésének sincs helye. Az, hogy mi a szokásos mérték, esetről esetre eltérő.

Meddig lehet kockáztatni a vasút biztonságát?

A vasúti közlekedés biztonságát súlyosan veszélyezteti a magántársaságok egyre terjedő, a költségek leszorítására alkalmazott gyakorlata, a külső személyzet alkalmazása, alvállalkozók, független mozdonyvezetők megbízása - derült ki az ETF Vasúti Szekció ülésén és Vasútbiztonsági Konferenciáján. A helyzetet rontja, hogy a képzéseken, oktatáson is spórolnak, a mozdonyvezetők pedig akár napi 16 órát is dolgoznak.

Egyre több



Tavaly, 2016. november 9-10-én tartották Brüsszelben az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetségének (ETF) szervezésében a Vasúti Szekció soros ülését, valamint a vasút biztonságával foglalkozó konferenciát, ahol a Vasutasok Szakszervezetét Zlati Róbert alelnök és Komiljovics Máté szakértő képviselte.

A napirend és az előző ülésről készült jegyzőkönyv elfogadását követően elkezdődött az érdemi munka, melyben a 4. Vasúti Csomag (bővebben az 5. oldalon), az Európai Szociális Párbeszéd, az Európai Üzemi Tanácsok valamint az ETF különböző testületeinek beszámolóit álltak a középpontban.

Guy Greivelding, az ETF Vasúti Szekció elnöke az Európai Szociális Párbeszéd helyzetével kapcsolatban kiemelte: sok fejtörést okoz, hogy a szociális partnerek nem a kellő létszámmal és képviselőiben vesznek részt a különböző vasútszakmai fórumokon, ahol egyébként lehetőség lenne egyeztetni. A jövőben mindenképpen össze kell hangolni az ETF Vasúti Szekció és a CER (Európai Vasúttársaságok Szövetsége) illetékes testületének üléseit.

Mi a cél?

Az Európai Üzemi Tanács (EÜT) célja az, hogy a közösségi szintű vállalkozások és vállalkozáscsoportok munkavállalóinak a határokon átnyúló tájékoztatáshoz, valamint konzultációhoz való jogát biztosítsa. Olyan, több uniós országban működő, legkevesebb 1000 munkavállalót foglalkoztató vállalatokról van szó, amelyek legalább két uniós országban országonként 150 munkavállalót foglalkoztatnak.

Az osztrák VIDA szakszervezet nevében Gerhard Tauchner elmondta: rotációs alapon szerveznek találkozókat azokban az

országokban, ahol a Rail Cargo Austriának van érdekeltsége. Kiemelte, hogy az EÜT révén adódik lehetőség a problémák átbeszélésére, információcserére.

David Gobé, a francia CGT képviselője kiemelte, hogy a francia vasúttársaság több országban jelen van, több EÜT-t is működtet. Lényeges elem a folyamatos kapcsolattartás, információ- és véleménycsere.

A bolgár Daniela Zlatkova elmondta, hogy országában rendkívül rosszak a tapasztalatok a tőkeerős multinacionális vállalatokkal szemben. Nehéz a munkavállalókat megszólítani, szakszervezetet alapítani pedig szinte lehetetlen.

Érdekek és ellenérdekek

Sabine Trier, az ETF főtárgyaló-helyettese és a vasúti szekció titkára elmondta, hogy 2016 őszén egyeztettek az ALE-val, az Európai Mozdonyvezetők Szakszervezetének Szövetségével. Az elmúlt 10 évben voltak próbálkozások a folyamatos együttműködés kialakítására, azonban ez mindeddig nem sikerült. Az alapvető probléma az, hogy az ALE az ETF-t versenytársának tekinti és szeretne az

ETF mellett európai szociális partner lenni. Ez természetesen nem érdeke az ETF-nek, pedig a határforgalom miatt egy szorosabb együttműködésre lenne szükség.

Az ülés végén a női, ifi bizottságok képviselői valamint az utazói és mozdonyvezetői munkacsoportok képviselői számoltak be az elmúlt időszak egyeztetéseiről.

Őszintén a vasútbiztonságról!

A második napon rendezték a vasútbiztonsági konferenciát, amelyen mintegy 20 ország 50 küldötte vett részt. Guy Greivelding, az ETF Vasúti Szekciójának elnöke köszöntőjében elmondta: az elmúlt hónapok terrortámadásai, a vasutas munkavállalókkal szembeni mindennapos verbális és fizikai bántalmazások, vasútbalesetek mutatják, hogy egy ilyen rendezvénynek nagyon is van létjogosultsága a mai Európában. A cél, hogy nyíltan és őszintén beszéljünk európai szinten a vasútbiztonságról, az ehhez kapcsolódó oktatás-képzésről, ennek elmaradásáról.

Az európai vasutak működését évek óta a folyamatos átszervezés, liberalizáció és versenyhelyzet határozza meg. A vasút

Egy állami vállalat mozdonyvezetője egyes országokban például naponta maximum 6 órát vezethet, addig egy magán vasúttársaság mozdonyvezetője akár 12-15 órát is. Ez jelentős biztonsági kockázatot rejt magában.

a magántársaság

már rég nem vonzó a fiatalok számára. Sajnos egyre inkább öregszik a vasutas társadalom, új, pláne fiatal kollégákat nehéz toborozni.

Josef Doppelbauer, az Európai Vasúti Ügynökség (ERA) elnöke kiemelte: a konferencián jelenlévők mindegyike azon fáradozik, hogy a vasútnak jobb legyen. A vasútnak rengeteg előnye, de sajnos hátránya is van: rendkívül költséges és a meglévő technikai akadályokat kellene lebontani.

Giorgio Tuti a svájci SEV szakszervezet képviselőjében elmondta: Európa vasútjain nemcsak a technikában, hanem például bérben, de munkaidőben is hatalmasak a különbségek. Egy állami vállalat mozdonyvezetője egyes országokban például naponta maximum 6 órát vezethet, addig egy magán vasúttársaság mozdonyvezető-

je akár 12-15 órát is. Ez jelentős biztonsági kockázatot rejt magában.

Minden, ami balesethez vezethet

A német EVG nevében Mathias Pippert a mannheimi balesettel kapcsolatos következtetéseit mondta el (2014 augusztusában a mannheimi főpályaudvar területén tehervonat hajtott személyvonatba). A vizsgálat során kiderült, hogy az ERS magántársaság balesetet okozó mozdonyvezetője nem kapott megfelelően oktatást, nem ismerte a jelzéseket, a pályaismerettel is problémák voltak és a pihenőidőt sem töltötte le rendesen.

A baleset legnagyobb tanulsága az, hogy a közlekedési hatóság előzetesen

szinte semmilyen vizsgálatot, monitorozást nem végzett.

Németországban egyébként a vasúti foglalkoztatás terén mindennaposak az alvállalkozói szerződések, a munkaerő-kölcsönzés, a mozdonyvezetővel gyakran e-mailen tartják a kapcsolatot.

Ezeket Sabine Trier is megerősítette. Mint elmondta, az európai mozdonyvezetők az alábbiakról tájékoztatták a konferenciát megelőzően az ETF-et:

- akár 16 órát is mozdonyon töltenek
- gyakori a pályaismeret hiánya
- egyre gyakoribb a külső személyzet alkalmazása, ideiglenes foglalkoztatás, alvállalkozói szerződések, független mozdonyvezetők stb.
- elégtelen mennyiségű és minőségű képzések, egyre több társaság próbál ezen spórolni.

Komiljovics Máté

Akikre büszkék vagyunk

TEB-Díjasunk 2016-ban

Horváth István, a TEB Technológiai Központ alapszervezetének leköszönő titkára vehette át tavaly év végén a 2005-ben alapított TEB Díjat.

december elsején tartotta a 2016-os évzáró Küldöttértekezletét a TEB Szakmai Képviselő. Az elmúlt év értékelése és az aktuális kérdések megbeszélése mellett immár hagyományosan fontos esemény is volt: Bodnár József, a Szakmai Képviselő vezetője ünnepélyes keretek között átadta a TEB Díjat. A 2005-ben alapított elismerést Horváth István, a TEB Technológiai Központ alapszervezetének leköszönő titkára vehette át.

Horváth István 1970-ben „körözött fel” a Dunakeszi Járműjavítóba, és kisebb-nagyobb megszakításokkal tavalyi nyugdíjazásáig vasutas, és szakszervezetünk tagja volt. Mint mondta, a kitérőket sem sajnálja, mert így még inkább tudatosult benne, hogy a vasút-



nál talált a legjobb közösségekre. A Technológiai Központ alapszervezeti titkáráként számtalan gonddal találkozott 2004-es megválasztása óta, a sikerek mellett természetesen kudarokat is számon tart, ám azok mindig rajta, illetve a VSZ-en kívül álló akadályok miatt következtek be. És hogy mi volt a legnagyobb siker? Egyértelműen az, hogy sikerült megakadályoznunk a Központ kiszervezését – válaszolt – és remélem, ez hosszútávon is eredmény lesz!

Ami pedig a múltban és a jövőben ugyanaz: Mindig törekedni kell az összefogásra, együttműködésre – mondta – úgy a tagság között, mint a tagság és vezetők között, területi, és országos szinten egyaránt. Mert tapasztalatai azt mutatják, hogy akkor lehet eredményes a Vasutasok Szakszervezete, ha mindenki egy irányba húzza a szekeret.

Dolhai József



Egy bérmegállapo

Az RCH történetének eddigi legjelentősebb év végi megállapodás-csomagját sikerült tető alá hozni tavaly decemberben. A bérek mellett szó esett egyéb foglalkoztatási kérdésekről is, s a középtávú foglalkoztatáspolitikai megállapodást is meghosszabbították 2022 végéig. A lényeg: jelentős elmozdulást értünk el a munkáltató eredeti 2,4 százalékos ajánlatától, a megállapodás mindenkinek reálbér-növekedést eredményez és csökkenti a bérfeszültséget.

Tavaly, 2016. december 8-án sikerült megállapodást kötni a Rail Cargo Hungaria Zrt.-nél a 2017 évi bérekről, VBKJ-ról, foglalkoztatási kérdésekről és a kollektív szerződésről. A megállapodás időpontja, mint az utóbbi években mindig, most is lehetővé tette, hogy a „karácsonyfa alá” kerüljön egyösszegű kifizetés és a bérfejlesztés is megvalósulhasson december 1-jével. De ez – akárcsak a korábbi években – most sem volt olyan egyértelmű.

A munkáltató eredeti ajánlata – mondhatni – a szokásos volt. Mondjuk úgy, hogy az Ausztriából évek óta „küldött” 2,4 százalék. Ennek ideológiája az, hogy a vállalatnak az évek óta termelt milliárdos veszteségeit nem kompenzálta a 2015-ös év nyeresége és 2016 eredményei is jelen-

tősen elmaradnak a tervektől. Az ajánlat a hazai inflációt bőven meghaladta, és a munkáltató aduja volt még a nemzetgazdasági átlagot 100 ezer forintnál is többel meghaladó RCH-s átlagkereset.

Kezdeti tárgyalások fékezett habzással

A tárgyalások fékezett habzással kezdődtek, hiszen a munkáltatói ajánlat a fenti megközelítés ellenére és a kifejezetten nagy elvárások miatt sem kápráztatta el a szakszervezeti oldal képviselőit. Azonban november 24-én szerencsére létrejött az országos bérmegállapodás, amely az eredetileg tervezett bértömeg kétszeresét biztosította a bérfejlesztési elképzelések megvalósítására.

Az RCH esetében a minimálbérré és a garantált bérminimumra történő ráállás

nem emésztett fel annyi forrást, mint a MÁV-csoport esetében, ezért a szociális hozzájárulási adó (szoccho) csökkentése valódi béremelési forrást jelentett. Ennek a konkrét mértéke 3 százalék volt, ugyanis hiába az 5 százalékos járulécsökkentés, a nagyszámú 55 év feletti munkavállaló (akik esetében csak 13,5 százalék volt a szoccho) és a pótlékvonatok visszaszámolása miatt csak ennyit lehetett bérfejlesztésre fordítani.

Érdemi folytatás

A forrás tisztázása után lehetett érdemben folytatni a tárgyalásokat, amelyek irányát meghatározták a középtávú megállapodásban foglalt vállalások. Ez alapján a munkáltató biztosítja a munkavállalók reálkeresetének emelkedését, megvizsgálja eltérő bértábla bevezetését a kocsivizsgáló, árukezelő-kocsivizsgáló munkaköröknél, beazonosítja a bérfeszültségeket és programot dolgoz ki annak megszüntetésére, biztosítja a restrukturálási bónusz kifizetésének lehetőségét, fenntartja az ÖNyP tagdíj-hozzájárulás intézményét, emeli, és megvizsgálja a 13. havi alapbér bevezetésének a lehetőségét.

Az egyezsége azért került sor, mert a fentiek szinte mindegyikében kiváló eredményt sikerült elérni. A 4 százalékos



dás története



alanyi jogú alapbéremelés a mai inflációt jóval meghaladja, de sokan ennél jelentősebb bérfejlesztésben is részesültek. Önálló bértáblájuk létrehozásával ezek közé tartoztak többen a kocsivizsgálók közül, és a tavalyi elvek mentén folytatott bérfeszültség-csökkentésben érintett munkakörökben foglalkoztatottak közül is szép számmal.

A megállapodásban meghatározott munkakörök minimális alapbére ugyanis a korábbi medián értékről a munkaköri átlagra emelkedett. A bérfeszültségek azzal is csökkennek, hogy a sávhatár feletti bérekkel rendelkezők esetében a

bérfejlesztés az általánosnál alacsonyabb, de az inflációt még így is kezelő két százalékos mértékű.

Már az új alapbér szerint

Az új alapbér már 2016. december 1-től jár az RCH munkavállalóinak. A restrukturálási bónusz 50 ezer forintja két és félszerese a tavalyi mértéknek, amely karácsony előtt mindenki számlájára megérkezett. Az önkéntes nyugdíjpénztári tag-

díj-hozzájárulás mértéke a középtávú megállapodásban vállaltnál egy évvel korábban elérte a 2 százalékos értékét.

A 13. havi bér bevezetésének lehetősége ugyan nem teremtődött meg, a törzsgárda-juttatás elindításában azért sikerült megállapodni. 2017-től, aki az adott évben betölti 20., 25., 30., 45. évnyi vasutas szolgálati idejét, a betöltés hónapjának fizetésében a szolgálati idővel egyező ezresnek megfelelő mértékű bruttó juttatásban részesül.

A VBKJ mértéke változatlanul 450 ezer forint lesz 2017-ben is. A választható elemek közé bekerül a 100 ezer forintos új készpénzjuttatás, az óvodai szolgáltatás térítése és a lakáshitel-törlesztés támogatása.

Sikerült elérni, hogy a végrehajtásban dolgozó, az adott munkakör betöltésére alkalmatlanná vált munkavállalók helyzetének kezelésére a munkáltató eljárásrendet dolgoz ki, amelyet a Cargo Évek programok utódjának szánunk. A bérfeszültségek újbóli keletkezésének elkerülése érdekében megállapodtunk abban is, hogy létre fog jönni a visszavételi bér intézményrendszere.

A középtávú megállapodás hatályát meghosszabbítottuk 2022. december 31-ig. Ez azt is jelenti, hogy ezalatt csak a szakszervezetekkel egyetértésben lehet létszámintézkedéseket tenni és a Kollektív Szerződés sem mondható fel eddig az időpontig. A KSZ-be – ha csak egy évre is – sikerült mindenkire vonatkozóan visszaállni az egyhavi munkaidőkeretre, amely szintén jövedelem növelő tényező.

Az RCH történetének eddigi legjelentősebb év végi megállapodás-csomagját sikerült tető alá hozni, amelyet az eddigi visszajelzések szerint a tagjaink is jól fogadtak.

EREDMÉNYESEBB VÁLLALAT

Az uniós vasutak tekintetében lezárultak a privatizációk, s ahol eddig nem történt meg, ott már nem is várható. Az állami vasúttársaságok helyzete megszilárdult. Ez igaz az RCH-ra is. Megújult eszközpark, racionalizált szervezet, meghatározó piaci szerepvállalás jellemzi a vállalatot. Mindezt – a munkavállalók áldozatvállalásán túl – a jelenlegi tőkeerős tulajdonos teremtette meg.

A magyar állami vasúti árufuvarozás (MÁV Cargo/RCH) privatizációja után, főleg a 2010-es kormányváltást követően előkerültek, felerősödtek és azóta is a felszínen vannak olyan hangok, amelyek újra állami szerepvállalást sürgettek ezen a piacon. Megfogalmazódott egy új állami vasúti árufuvarozási vállalat létrehozása is, de legtöbbször az RCH-ba történő konkrét állami bevásárlásról lehetett hallani. Az ezzel kapcsolatos folyamat előrehaladását azóta is egyetlen „konkrétummal” lehet minősíteni: ilyen közel még soha nem voltunk hozzá.

Az állami bevásárlás az RCH-ba a munkavállalók számára egy még erősebb piaci jelenlétet, ezért eredményesebb vállalatot, nyugalmasabb környezetet jelentene, főleg azzal, hogy elhárulhatna egy konkurens állami cég létrehozásának veszélye.

Mivel az RCH teljesítményének csaknem a fele – egyedülként a magyar hálózaton – gyűjtő, vagyis egyes-kocsi forgalomból származik, ezért valamennyi vasutas számára arányaiban is a legtöbb munkát adja. A MÁV-csoport kiemelt partnereként a vontatási és tolatási szolgáltatás – mozdony és személyzet egyaránt –, ingatlanhasználat, humánszolgáltatás, pályahasználat, őrzés védelem, járműkarbantartás megrendelése területén munkát biztosít a vasutasok nagy családjában dolgozók jelentős részének is. Mindezek miatt valamennyi vasutas érdekét szolgálhatná a részbeni újraállamosítás.



Összeállította: **Zlati** Róbert

Nehéz körülmények között élnek a vasutas nyugdíjasok

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) december 8-án – a munkatervtől eltérően – együttes elnökségi és választmányi ülést tartott, amelyen részt vett Meleg János a VSZ elnöke, Horváth Csaba szervezetpolitikai és Kotter József érdekvédelmi alelnök.

Az első napirendi pont kérésében Simon Dezső, a nyugdíjas szervezet elnöke a MÁV Zrt.-vel kötött megállapodás értékelése után a 2017. évi lehetőségekről tájékoztatta a testületet.

Elmondta, hogy példaértékű az a támogatás, amit a MÁV Zrt. nyújt a nyugdíjas szervezet működéséhez.

A cég az alapellátás mellett 2016-ban is jelentős összeggel támogatta a központi vasutasnap, az Idősek Világnapja méltó megünneplését, valamint a választott tisztségviselők – elnökök és főbizalmiak – továbbképzését. A Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány működéséhez pedig 22,5 millió forinttal járult hozzá. Az elnök az elnökség és a választmány nevében köszönetet mondott a MÁV Zrt.-nek és reményét fejezte ki, hogy a támogatás 2017-ben is folytatódik.

70 EZER FORINT ALATT

A tagság 10 százalékának 70 ezer forint alatt van a havi jövedelme – derült ki a VSZ ONYSZ felméréséből, amelyet a szervezet együttes elnökségi és választmányi ülésén ismertettek.

Jobbító szándék

Az idősek élethelyzetének kilátásáról készült tájékoztatót Szabó Zoltánné, a szociális és egészségügyi bizottság vezetője terjesztette a testület elé. A beszámoló az önkormányzatokhoz rendelt ellátási formáktól a szakápolási otthonokig részletesen tartalmazta a szociális szolgáltatásokat, a térítési díjakat is beleértve. Az állam egyrészt saját intézményeiben, másrészt az önkormányzatokhoz leadott feladatkörök mentén és a civil szervezetek útján biztosítja az idősek élethelyzetének jobbá tételét.

Az aktív és nyugdíjas alapszervezetek együttműködésének lehetséges formáiról készült tájékoztató előterjesztője Mári Gábor alelnök és Zvada Mihály, a szabadidős bizottság vezetője volt. Az alelnök hangsúlyozta: a változások szükségességét felismerve az együtt-

működési folyamat segítségét határozták el. Elvárásként fogalmazódott meg az is, hogy rendeződjenek a területi kapcsolatok. Ezt hívatott elősegíteni a VSZ SZMSZ módosítása is, amely néhány helyi szintű kedvező tapasztalat mellett a regionális együttműködés alapfeltételeit is megteremtette.

Horváth Csaba, a VSZ alelnöke az együttműködésről, a javuló kapcsolatról beszélt. Elmondta: sok még a tennivaló, de ha összefogunk és a munkát közösen végezzük, nem marad el az eredmény.

Élni, 70 ezerből

A VSZ ONYSZ felmérést végzett a tagság életkörülményeiről. A VSZ nyugdíjasok 91 százaléka válaszolt a kérdésekre, s ezekből kiderült, hogy minden tízedik tagnak, összesen 760-nak 70 ezer forint alatt van a

havi jövedelme, ráadásul több mint felük egyedülálló. Nem sokkal jobb a helyzete a 70-120 ezer forint jövedelemmel rendelkezőknek sem. A felmérés alapján készült tájékoztató előterjesztője, Mári Gábor elmondta: az áttekintés legfőbb tapasztalata, hogy az alapszervezetek fókuszába kerültek olyan tagok, akik a létminimum szintjén, vagy az alatt élnek, ezért támogatásra szorulnak. Arra is lehetőség kínálkozik, hogy a legrászorultabbak segélyben részesüljenek.

A VSZ ONYSZ 2017 első félévi munkatervét, majd az Idősek Világnapi rendezvények tapasztalatáról szóló tájékoztatót Győri István ügyvezető elnök terjesztette elő. A testület mind a két tájékoztatót elfogadta. A napirendi pontok tárgyalása után Meleg János, a VSZ elnöke elismeréssel szólt a VSZ ONYSZ-ről. A szervezet munkáját, rendezvényeit karitatív tevékenységhez hasonlította, majd időszerű kérdésekről, egyebek mellett a szervezet gazdálkodásáról, vagyoni helyzetéről is beszélt. Horváth Csaba az oktatás átalakításáról, Kotter József pedig az érdekvédelemről tájékoztatta az együttes ülés résztvevőit.

Visi Ferenc

A hűség jutalma

A hagyományokhoz híven, december 16-án rendezett karácsonyi ünnepségen látott vendégül 60 hosszú tagsági idővel rendelkező egyesületi tagot a Rudolf Segélyegyesület a budapesti székházának pinceklubjában. Alberti Sándor ügyvezető elnök köszöntőjé-

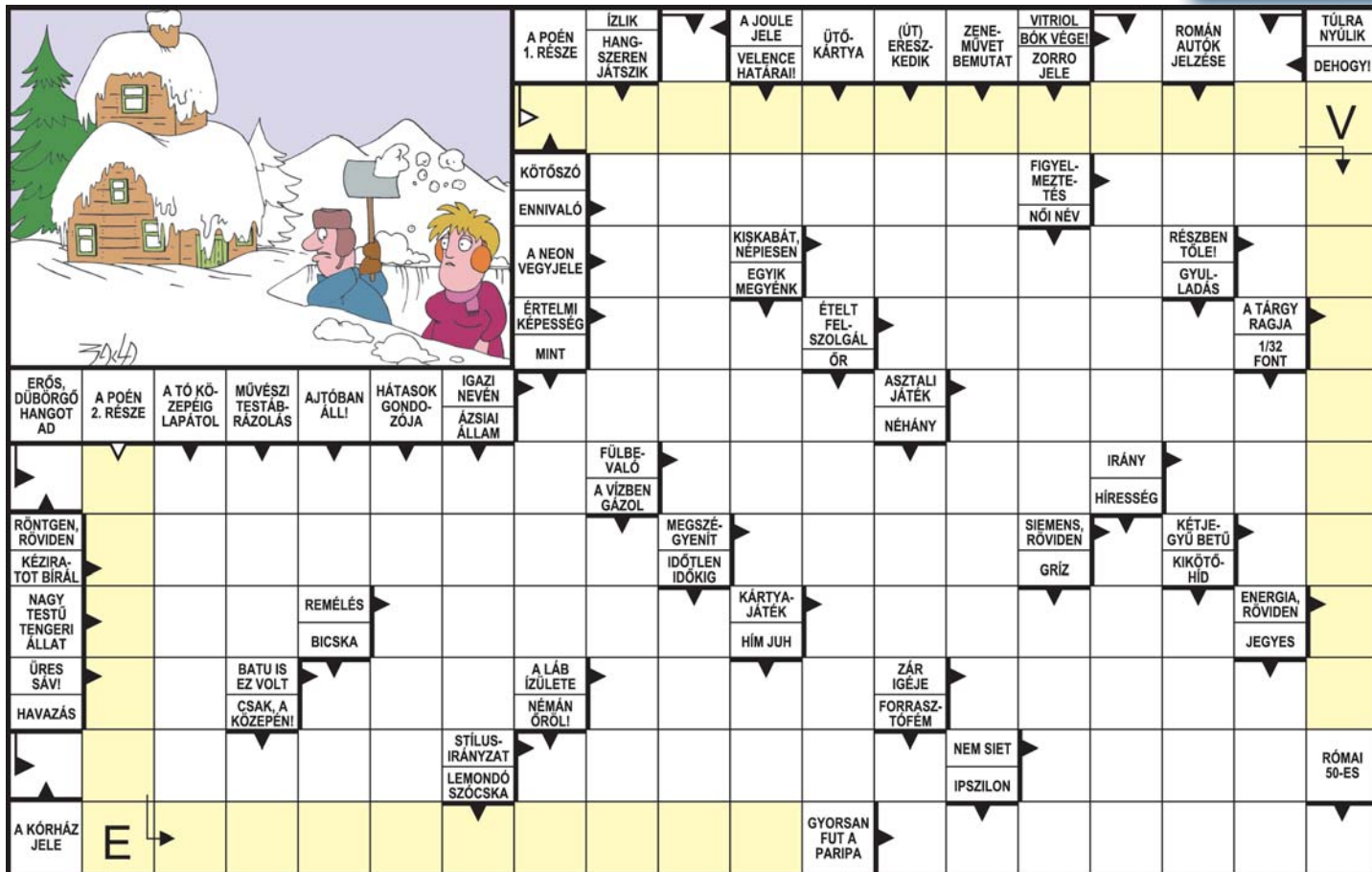
ben elismeréssel szólt az idős tagok egyesülethez való kötődéséről, majd a szolgáltatásokról tájékoztatta a meghívottakat. Elmondta, hogy Hévízen a Hotel Erzsébet, Hajdúszoboszlón a Rudolf Hotel egész évben félpanziós, igény esetén teljes ellátást nyújt a tagoknak. A

Balaton északi partján, Vonyarcvashegyen a Sissi, Parád-fürdőn a Rudolf Panzió májustól szeptemberig fogad vendégeket. Budapesten pedig az egyesület Baross tér 15. szám alatti székházában a vidéki tagok apartmanokat vehetnek igénybe.

Az ügyvezető elnök a köszöntője után Elismerő Oklevéllel és 10 ezer forint rendkívüli segéllyel ismerte el a hosszú tagsági idővel rendelkező tagok egyesület iránti hűségét. Rajtuk kívül további 40 tag részesült 5 ezer forint rendkívüli segélyben, amelyet a posta kézbesít a címükre.

A 2016. évi Rudolf karácsony remek vendéglátással ért véget. A finomságokat a hajdúszoboszlói Rudolf Hotel szakácsai készítették.

Visi Ferenc



Festettünk Hatvanban

SIKERÜLT PONTOT TENNI A RÉGÓTA
HÚZÓDÓ TÖRTÉNET VÉGÉRE...

„Magad Uram...”

Munkakörülmény-javító intézkedés keretében szépültek meg a hatvani kocsiszíngálók szociális helyiségei.

Több éven keresztül várták a kollégák, hogy az ingatlan kezelője javítson a hatvani kocsiszíngálók szociális helyiségeinek állapotán, végül most sikerült pontot tenni a régóta húzódó történet végére, de ehhez maguk vették kézbe az ügyet, pontosabban a festőszerszámot.

Az öltöző és fürdő kifestése volt a feladat, ehhez a munkál-

zódo történet végére, de ehhez maguk vették kézbe az ügyet, pontosabban a festőszerszámot.

Az öltöző és fürdő kifestése volt a feladat, ehhez a munkál-

tató biztosította az eszközöket, az anyagot és persze a munkaidőt is. A kollégák megdöbbenve tapasztalták, hogy a vakolat több négyzetméteren leesett, így azt is pótolni kellett.

Az ablakok cseréjéről azt a tájékoztatást kaptuk, hogy a közeljövőben az állomást felújítják, akkor a több mint 60 éves nyílászárókat is kicserélik.

Fain Csaba SZB-titkár,
Hatvan



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
– KIADJA ÉS TERJESZTI:

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

E-mail: vsz@t-online.hu

Felelős kiadó: MELEG JÁNOS

a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

Főszerkesztő: NÉMET H. ERZSÉBET

Felelős szerkesztő: HORVÁTH CSABA

Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8;

Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622;

Nyomdai előkészítés-nyomás: Filmhíradó Mozcóképműhely Kft.:

Tel.: 06/70-315-7815, www.impactmedia.hu,

e-mail: kapcsolat@impactmedia.hu

ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

www.vsz.hu



100%

kedvezmény!

Praktiker

Mindenre van több ötlete!

**Kedvezményes vásárlási lehetőség a
Praktiker valamennyi magyarországi áruházában
a Vasutasok Szakszervezete**

részére:

**Ezúton szeretnénk felhívni figyelmüket, hogy 2017-ben a 10%-os partnercéges
kedvezményprogram keretén belül, az alábbi napokon tudnak áruházainkban**

kedvezményesen vásárolni:

Január: 12, 13, 14, 15
Február: 9, 10, 11, 12
Március: 9, 10, 11, 12
Április: 6, 7, 8, 9
Május: 11, 12, 13, 14
Június: 8, 9, 10, 11
Július: 13, 14, 15, 16
Augusztus: 10, 11, 12, 13
Szeptember: 7, 8, 9, 10
Október: 12, 13, 14, 15
November: 9, 10, 11, 12
December: 7, 8, 9, 10

Szeretettel várjuk Önöket áruházunkban!

A 10% kedvezmény nem vonatkozik a kiárusításban szereplő, illetve az akciós termékekre.