



# Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIII. évfolyam 4. szám

Alapítás éve: 1892

2003. április

## Álom és valóság/Reform vasúton

Az utóbbi évek vasútpolitikája egy jelszótól hangos. Erre hivatkozva tesznek szokatlan intézkedéseket, és szabdalják darabokra az utolsó magyar mamutvállalatok legnagyobbját.

REFORM! „Újítás, megújulás, változtatás, javítás, rendezés” írja magyarázatként a lexikon, e latin eredetű szóról. Ennek tudatában remény költözött a szívembe a jövőt illetően. Nézzük, mi is történik e nemes cél érdekében.

Megalakult az ÁFU és a SZEPU, hogy önálló üzletágként hatékonyabban termeljék meg a profitot, ami ugye felvirágzásunk záloga. Persze az első dolog, amit az egészsből láttunk, hogy újabb vezetői posztok teremtődtek, így át lehetett címkézni az amúgy sem szűkös adminisztratív állományt. Na de aztán! És már kezdek is álmodozni a szép jövőnkéről. A pályázatokon nyertes szakembergárda rádöbben, hogy a mi fuvarozó cégünknek a szállítás hozza a hasznot, nem az utóbbi 12 évben alkalmazott tevékenység-leépítés, felszámolás, vonattlemondás. Ezen felbuzdulva az ÁFU-s ügynökök, mint túlbuzgó biztosítási ügynökök hajszolják az újabb és újabb fuvaroztatókat, persze bérüket is a teljesítményük függvényében kapják.

Látom, ahogy a SZEPU-s szervezők egy laza kéz-

mozdulattal lesöprik asztalaikról az eddig követett „utasbarát” vasútpolitikát. Ami ugye vonatmegszüntetésekkel, esztelen menetrendekkel elérte azt, hogy az emberek leszokjanak a vonatról, létrehozva ezzel a „kisforgalmú mellékvonalak” tömkelegét. Fáradtságot nem ismerve, helyi viszonyokat jól ismerő szakembereik felkeresik az önkormányzatokat, javaslatokat gyűjtve az ideális menetrendek megalkotásához, ne adj Isten új megállók létesítéséhez, az igényeknek megfelelően. Visszaállítják a megszüntetett munkás és csatlakozó vonatokat, amiért sok település képviselői hiába könyörögnek évek óta. És szépen fellendül az utasforgalom, a vasút, a kollégáinknak nem kell félniük a vonalbezárásoktól, a létszámleépítésekkel. Bevallom, már-már rózsaszín köd ereszkedik szememre, csakúgy, mint mikor a Vasutas Hírlapot olvasom. Ekkor egy országos hír, mint egy darázscsípés ráz fel álmodozásaimból. „Január 23-án 00.00-tól a kijelölt vonalakon a vonatforgalom bizonytalan ideig szünetel” Mindezt a Bz motorkocsik tengelyrepedéseinek balesetveszélyes voltával magyarázzák. Országos káosz, jogosan felháborodott nem tájékoztatott utasok és vasutasok ezrei, vagyonokat felemészítő vonatpótló buszok, kétségek közt hányódó vonali dolgozók, akik már attól félnek, hogy többé nem kell a munkahelyükre menniük.

## Miről lehet olvasni...

Megállapodás .....	2.
Szomorú, de tény .....	4.
A MOSZ jogtanácsosa válaszol .....	8.
Az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének 5. Kongresszusán elhangzott elnöki beszámoló .....	10.
Levelezésünkből .....	16.

*Európai érdekvédelmet teremtettünk!*



Ez igen! Én, mint Bz-n sűrűn szolgálatot teljesítő egyszerű masinista eddig teljes nyugalommal utaztam ezeken a járműveken. A nyakamat tettem volna rá, hogy jeles műszaki, gépészeti vezetőink ama Bz-s baleset óta bevizsgált(att)ák szépen egymás után az ominózus tengelyeket. Hiszen, mint tudjuk ezek a motorkocsik, mint minden vontatójármű rendszeresen leállnak különböző rendű-rangú vizsgálatokra. Gondolom, nem vagyok egyedül, aki értetlenül állt, és követve a különböző médiákon az eseményeket, valamint a vasútforgalom nehézkes helyreállítását. Matuska Szilveszter, ha élne, a sárga irigység ölte volna meg most ezen akció láttán.

Az álmaim romokban. Ez lenne a valóság? Nos azt hiszem ilyen felháborító, szégyenteljes módon való kezelése ezen problémának, köszönő viszonyban sincs a magasztos jelszó - REFORM - eszmeiségével. Ezek után már csak remélni merem, hogy a reprezentatív szakszervezeteink nagyjai tudják, mihez asszisztálnak azzal, hogy aláírták a négyéves megállapodást.

Így kiábrándulva, hitehagyottan, mivel is zárhatnám e sorokat? Hmm...

Boldog, eredményekben gazdag REFORM-ot minden jobb sorsra érdemes vasutas kollégámnak.

*Nagy Sándor főmozdonyvezető*

## Megállapodás

Végre megszületett a Kollektív Szerződés mozdonyvezetőket érintő szabályainak értelmezése. A fogantatás már több hónapra nyúlik vissza, de a születés csak április 11-én történt meg. E napon kézjegyükkel látták el a felek a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén. A tervezetet még március elején átadtuk a társ szakszervezeteknek véleményezés céljából. Mivel észrevételeket nem kaptunk, így joggal bízunk abban, hogy az április elsejei ülésen a tárgyaló felek azt aláírják. Lehet, hogy csak áprilisi tréfa volt, de az egyik „repi” szakszervezet az aláírást az utolsó pillanatban elutasította. A több hete megismert anyagot - átolvasás után - megkifogásolta. Szerencsére 11-én - némi módosítást követően - az értelmezést ellátta kézjegyével. Reményeink szerint a vitás kérdések megoldódnak most már a szolgálati helyeken.

Az aláírt értelmezés pontos szövege az alábbi:

### **Megállapodás a Kollektív Szerződés egyes rendelkezéseinek közös értelmezéséről**

#### **KSZ 16. § f) pontjához:**

A rendkívüli munkavégzést a munkáltatói jogkör gyakorlója, vagy megbízottja jogosult - főszabály szerint írásban - elrendelni. E körbe tartozóként kell érteni a végrehajtó szolgálat munkájának operatív szervezésével megbízott, döntéshozatalra hatáskörrel rendelkező, így különösen az üzemirányítói, diszpécseri munkakörben foglalkoztatott munkavállalókat. A már megkezdett szolgálat rendkívüli munkavégzésként történő folytatását nem szükséges előzetesen írásban elrendelni.

#### **A KSZ 23. § 2. pontjához:**

A munkavállaló munkaidő-beosztásának a KSZ 25. § 1. pontja szerinti elkészítése során a kötelező munkaidőt (munkaidőkeretet) - legalább - a KSZ 23. § 2. pontja szerinti mértékben kell megállapítani.

#### **KSZ 26. § 2. pontjához:**

Az Mt. 124. § (4) bek. alapján kijelölt vasárnapra eső pihenőidő biztosítására vonatkozó előírástól érvénye-

sen eltérni nem lehet. Amennyiben a munkavállaló részére havonta csak egy vasárnap van kijelölve pihenőidőként, akkor erre a napra rendkívüli munkavégzést - az Mt. 128. § (1) bekezdésében foglaltak kivételével - nem lehet elrendelni.

A 2. pont utolsó bekezdésében a KSZ 12. § 2. pontjára történő hivatkozás kiterjesztőleg nem értelmezhető. Az előírás csak kikéréssel érintett szolgálatra, valamint csak a kikéréssel érintett szakszervezeti tisztviselőre értelmezhető.

Amennyiben a KSZ 26. § 2. b) pontja alapján átvezényelt munkavállaló a megállapodással érintett szolgálata(i)nak teljesítése aló mentesül (Mt. 107. §), akkor átvezényelési díjra való jogosultságát elveszíti.

#### **A KSZ 26. § 4. pontjához:**

Az előírás utolsó mondatát az alábbiak szerint kell értelmezni.

- Az ötödik és további szolgálatokat érintő munkaidő-beosztás módosítás kizárólag díjazási szempontból minősül a rendkívüli munkavégzés szabályai szerint. Ez azonban nem érinti a munkavállaló rendkívüli átvezényelési díjra való jogosultságát, ha

*Kiss L.*

a módosítás tíz napon belül, megállapodással történik.

- A rendes és rendkívüli munkavégzésként díjazott időtartamokat az eredeti és a módosított szolgálat időtartamainak összehasonlításával kell megállapítani oly módon, hogy a módosítással nem érintett időtartamot rendes munkaidőként, az ezen kívül eső – ténylegesen ledolgozott – időtartamot(okat) pedig a rendkívüli munkavégzés szabályai (KSZ 37. § 1. pont) szerint kell díjazni.

#### **A KSZ 26. § 5. pontjához:**

Az ebben a pontban foglalt rendelkezéseket valamennyi havi (kéthavi) munkaidőkeretben foglalkoztató munkavállaló vonatkozásában alkalmazni kell.

#### **KSZ 28. § 6. pont b) alpontjához:**

Az egy szolgálatban legfeljebb eltölthető 12 órás napi munkaidő csak a készenléti jellegű munkakörökben vagy az Mt. 128. § (1) bek. foglaltak miatt léphető túl.

#### **KSZ 28. § 6. pont c) alpontjához:**

A valamennyi szolgálat teljes vagy részleges elmaradása esetén a munkavállalót a műszakpótlék is megilleti.

Tehervonati szolgálat részben vagy egészben történő elmaradása esetén az eredetileg tervezett szolgálatnak megfelelő időtartamot, de legalább 10 órát kell elszámolni.

#### **A KSZ 28. § 6. pont d) alpontjához:**

A szolgálat részleges elmaradása esetén a ténylegesen teljesített időtartamot – értelemszerűen műszakpótlékkal – kell elszámolni.

Ha a szolgálat teljes egészében elmarad és helyette másik szolgálatot nem jelölnek ki, akkor az eredetileg tervezett szolgálatnak megfelelő időtartamot – figyelemmel az Mt. 151. § (1) bek.-ben foglaltakra is – munkaidőként, távolléti díjjal kell elszámolni.

Nem minősül teljes szolgálat-elmaradásnak, ha a munkavállalót a munkáltató az eredeti vezénylés szerinti tényleges szolgálata helyett – ugyanazon időtartamra – a munkaköréhez tartozó más feladattal látja el, illetve ha más munkakörbe tartozó feladat elvégzésére utasítja, az átirányítás szabályai szerint.

Kéthavi munkaidőkeret alkalmazása esetén, ha az 5. vagy további munkaidő-beosztás módosítás alkalmazása során a tárgyhóban elmaradó szolgálatot a munkaidőkerethez tartozó második hónapra helyezik át, ezt a szolgálatot a munkaidőkeret végén annak tényleges teljesítésétől függetlenül a KSZ 26. § 4. pont utolsó mondatában foglaltak értelemszerű alkalmazásával rendkívüli munkavégzés szabályai szerint kell díjazni.

#### **A KSZ 28. § 6. pont c) és d) alpontjához:**

A hivatkozott KSZ 25.§ szerinti „eredetileg tervezett” szolgálata alatt a módosított, az elmaradt helyett kijelölt, illetve rendkívüli munkavégzésként elrendelt szolgálatot is érteni kell.

#### **A KSZ 42. § 3. pontjához:**

Kettőnél több pihenőnap összevonása esetén érvényesíteni kell az Mt. 124. § (7) bek.-ben foglaltakat. Eszerint hat nap munkavégzést követően egy pihenőnap [Mt. 117. § (1) bek. i) pontja] kiadása kötelező. Budapest; 2003. április 11.

## Összefoglaló

A Pénztár főbb jellemzője a stabilitás, a megbízhatóság, az ellenőrizhetőség. A Pénztár célkitűzése a magas taglétszám elérése, gazdaságos, ügyfélorientált működés, minden igényt kielégítő, színvonalas szolgáltatások nyújtása, és a tagok számára kedvező reálhozam elérése.

A beszámolási időszakot érintő a törvényi és jogszabályi változások gyakorlati végrehajtása – és ezzel összefüggésben az alapszabály, a kapcsolódó szabályzatok módosítása és egységes szerkezetben történő elkészítése, a magánpenztári ágazat hosszú távú tervének előterjesztése, az informatikai terület átvilágítása – jelentős hatással volt a penztári munkára

A Küldöttközgyűlés és az Igazgatótanács elé terjesztett anyagok, összeállítások részletesek és szakszerűek voltak, amelyek elősegítették a penztártagok érdekét szolgáló megalapozott döntések meghozatalát.

A Pénztár 2002. évben is kiegyensúlyozott gazdálkodást folytatott, következetesen megtartotta a jogszabályi rendelkezéseket, érvényre juttatta az Alapszabályban, Szabályzatokban foglaltakat, valamint a Küldöttköz-



gyűlés és az Igazgatótanács által hozott határozatokat. Az **eredményes működés, a fizetőképesség és a kötelezettségek összhangja, a folyamatos ügyvitel, a stabil személyi állomány biztosítva volt.**

A Pénztár megalakulása óta, a befektetési tevékenység – kiemelt figyelemmel történő koordinálásának – eredményeként kedvező, sok esetben a piaci átlagot meghaladó hozamot ért el. A beszámolási időszakban is reálhozamot biztosított a pénztártagok számára.

Az ügyfélszolgálat az érdeklődők részére minden esetben a szükséges felvilágosítást megadta. Törekedtünk arra, hogy az információ áramlás, a kapcsolattartás hatékonysága és színvonala az igényeket messzemenően kielégítse. A beszámolási időszakban egy beadványt kezeltünk panaszként.

Önkéntes Pénztári Ágazatnál a pénzmosás gyanúja – az előző évekhez hasonlóan – nem merült fel. A Pénzmosási Szabályzatban foglalt előírások megtartása biztosított volt, amelyet az Ellenőrző Bizottság és a belső ellenőr vizsgálata is megerősített.

Élve a jogszabályi felhatalmazással, az éves zárást követően június hónapban kerül kiadásra a számlaértékesítő.

Budapest, 2003. április 9.

Dr. Kurucsai László  
igazgatótanács elnöke

---

## Szomorú, de tény,

hogy jó ideje a mozdonyvezetők az orvosi alkalmassági vizsgálatokat bizonyos helyeken a megfélemlítés egyik eszközeként élik meg. Nincs kizárva, hogy ebben némi túlzás is van, minden esetre kellemetlen, hogy még mindig léteznek visszatérő problémák e téren, melyek „orvoslása” várat még magára. A megoldás érdekében megkerestük az illetékest levélben is.

(K. L.)

**Debreczeni Katalin**  
főosztályvezető részére

**MÁV Rt. Vezérigazgatósága**  
**Foglalkozásegészségügyi, Munkabiztonsági és**  
**Környezetvédelmi Főosztály Budapest**

Tisztelt Főosztályvezető Asszony!

2001. okt. 30-án írt levelében arról tájékoztattott, hogy a mozdonyvezetők baleset utáni (útátjáróban történő ütközés, öngyilkos elütése, vagy egyéb gázolást követően) gondozásának, rehabilitációjának módszere – a Gépészeti Üzletág és az egészségügyi szolgálat bevonásával – a kidolgozás stádiumában van.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete szeretné mihamarabb megismerni, hogy az elmúlt fél év alatt milyen egyeztetések történtek a rehabilitációs rendszer kidolgozásával kapcsolatban.

Kérem, hogy az ezzel kapcsolatos írásos dokumentációkat szíveskedjen szakszervezetünk részére eljuttatni.

Személyes megbeszéléseink egyikén ígéretet tettünk arra, hogy ha a foglalkozásegészségügyi vizsgálatok alkalmával az érvényben lévő jogszabályoktól eltérő vizsgálati időszakokat észlelünk, azt jelezzük Önnek. Így történt, hogy több hónappal ezelőtt győri kollégáink pszichológiai vizsgálatával kapcsolatos (csökkentett érvényességi idő) problémákról tájékoztattuk Önt.

Szintén szóban felvetettük már, hogy Miskolcon minden különösebb indokoltság nélkül – a korábban a MOSZ

jogszolgálat vezetőjének tett ígéret ellenére – a jogszabályban foglaltaktól eltérően, rövidebb időre adják meg az alkalmasságot. Pl...

Kérem az eseteket kivizsgálni, és erről írásban szíveskedjen tájékoztatni szakszervezetünket.

Tájékoztatom, hogy a Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén azzal a kéréssel fordultam a MÁV Rt-t képviselő Kugler Flórián vezérigazgató-helyettes úrhoz, hogy - pont az ilyen vitatható esetek miatt - a foglalkozásegészségügyi orvosok felé, az érvényben lévő jogszabályokat ismételten adják ki.

Segítségét köszönöm.

Budapest, 2003. 04. 10.

Tisztelettel,

Kiss László  
elnök

#### KÖZCÉLÚ MAGÁNBERUHÁZÁSOK ÁLLAMI TÁMOGATÁSA

## Szakítópróba

**Mintha a Demján Sándor nevével fémjelzett beruházásokra találták volna ki a gazdasági tárcánál készülő előterjesztést a közcélú magánberuházások állami támogatásáról. De a Ferihegy és a városközpont közötti vasút gyors megvalósíthatósága még ilyen háttérrel is kétséges.**

Az eredeti tervek alapján ez év végén már a Demján Sándor nagyvállalkozó érdeklősége által üzemeltetett vasútnak kellene összekötnie a Ferihegyi repülőteret a városközponttal, a beruházás sorsa azonban ma is teljesen bizonytalan, még a pálya nyomvonaláról sincs egyezés. Az Orbán Viktor volt kormányfő kanadai látogatásakor, 1999 októberében Torontóban aláírt szándéknyilatkozat szerint a Demján érdeklőségekbe tartozó TriGránit Fejlesztési Rt. (HVG, 2003. február 22.) az általa épített Westend City Center, illetve a Nyugati pályaudvar és Ferihegy közötti magánvasúton kívül egyebek között 5 ezer fős konferencia-központ építését vállalta az akkor még a Kincstári Vagyoni Igazgatóság kezében lévő, Duna-parti volt expótelkeken.

Ha nem nyújt több támogatást az állam, inkább lakásokat építünk a kongresszusi központ helyett - jelentette be tavaly májusban Sokorai István, a TriGránit által alapított Duna Sétány Székház Kft. (DS) ügyvezetője. A Magyar Államvasutak Rt. (MÁV) és a TriGránit 50-50 százalékos részvételével 2001 nyarán a vasútberuházás irányítására létrehozott Ferihegy Express Kft. ugyancsak tavaly májusi taggyűlésén pedig úgy döntöttek: a cég az év szeptemberéig a kormány elé terjeszti a gyorsvasút előzetes tanulmányát, s „növelni kívánja a projektben az ál-

lami szerepvállalás mértékét”. Sokorai elégedetlensége annyiban sajátos, hogy a tervezett több mint 8 milliárd forintos konferencia-központ 2001-ben az akkori gazdasági tárca már odaítélt 2,3 milliárd forintos, vissza nem térítendő támogatást. Néhány nappal a kormányváltás előtt, tavaly májusban a leendő kongresszusi központ szomszédságában a TriGránit-csoport által tervezett, 5 milliárd, illetve 6,2 milliárd forintba kerülő termál szállókra pedig 500-500 millió forint, vissza nem térítendő támogatást ítélt oda Matolcsy György akkori gazdasági miniszter. Ennek ellenére egyelőre csak az eredetileg tartanak a volt expóingatlanokon, a szállodákak semmi nyoma. Az új Gazdasági és Közlekedési Minisztérium közigazgatási államtitkára, Réthy Imre – akinek előző munkahelye a TriGránit-csoport volt – viszont egy, a magánbefektetők számára ígéretes konstrukció előkészítésébe fogott. Az angol rövidítéséből ppp-nek nevezett közcélú magánberuházás intézménye közvetlen támogatást nem jelentene ugyan, viszont kormány pénzből garáncálná a fontosnak tartott magánberuházások biztos megteremtését.

A tárca javaslatának lényeges része – tudta meg a HVG a befektetési főigazgatóságon –, hogy



a kormányzat vizsgálja meg, milyen jogi megoldásokkal biztosítható a magánbefektetők számára, hogy a hosszú lejáratú, több választási cikluson is átívelő megállapodásokat állami részről be is tartásuk. Mintaberuházásként történetesen éppen egy budapesti kongresszusi központ és a belvárost a nemzetközi reptérrel összekötő vasút, Szombathegyen bőrtön, Nyíregyházán szociális bérlakások építését említették a minisztériumban. Az állam biztosítékot adna, hogy a létesítményeket bérbe veszi, s a beruházás megtérülését fedező bérleti díjat fizet a pályázati úton kiválasztott befektetőnek, aki – további szolgáltatási díj fejében – az üzemeltetést is átvállalhatja.

Demján szempontjai közvetlenül is érvényesülhetnek az új szabályozásban, a részleteket a társtárcaikkal és nagybefektetőkkel – köztük a nagyvállalkozóhoz kötődő Polus Investment Co. és a TriGránit szakembereivel – egyeztetve, szakmai albizottságok javaslatai alapján terjeszti a minisztérium, várhatóan áprilisban, a kormány elé. A biztos kormánypenzt jelentő ppp-beruházások első fecskéje efféle különleges állami szabályozás nélkül is születőben van a DS 11,8 milliárd forint saját forrásából, valamint 27,2 milliárd forint hitelből épülő 8 milliárd forintos áfával együtt 39 milliárdba kerülő Duna-parti kulturális központ a Ferencvárosban, miután a torontói szándéknyilatkozatot követően, 2000-ben az 5,5 hektárnyi, 11 Duna-parti volt expóingatlant 43 ezer forintos négyzetméteráron, 2,38 milliárd forintért megvehette a TriGránit. A Modern Művészetek Múzeuma, a hangversenyterem és a Hagyományok Háza a hitelkamatokkal együtt 52 milliárd forintba kerül, az Orbán-kormány ehhez igazodva 2013-ig 40 milliárd forint bérleti díj kifizetésére vállalt garanciát, valamint arra, hogy további 11,8 milliárdért három éven belül megveszi a DS üzletrészét (HVG, 2001. október 27.). A parlament a 2000. évi zárszámadról szóló törvénybe csempészte bele – fideszes képviselők egyéni módosító javaslatára – a kezességvállalásra szóló felhatalmazást. A tavalyi választási kampányban a szocialista Keller László kifogásolta ugyan, hogy nem közbeszerzéssel választják ki a kivitelezőt, a kormányváltás után azonban a kulturális minisztérium által indított vizsgálat csendben helybenhagyta az ügyletet.

A reptéri vasút megvalósítását viszont nemcsak a pénz hiánya gátolja, de a megtérülése is kétségbe vonható. A 2001 elején a MÁV és a TriGránit által elfogadott vasúti tanulmány szerint az évi 4 millió légi utas és a dolgozók kétharmada saját vagy bé-

relt gépkocsival megy a reptérre, 14 százalékuk buszt, 8-8 százalékuk taxit, illetve repülőtéri minibuszt vesz igénybe. Így igencsak merésznek tűnik az a számítás, amely – évi 3,2 millió utassal számolva – a beruházás öt év alatti megtérülését jósolta. 2000 tavaszán a MÁV és a TriGránit közötti együttműködési szerződés ünnepélyes aláírását Kátona Kálmán közlekedési miniszter jelenlétében egy negyedórás vonatozással kötötték össze – ekkor azonban az összes, útkjba eső szerelvényt félre kellett állítani. A reptérhez legközelebbi ceglédi vonalon ugyanis öt-percenként követhetik egymást a szerelvények, s az óránként 12 lehetséges vonat közé már nem fér be a tervezett három, húszpercenként járó ferihegyi vonatpár. A gondon egy harmadik vágány beépítésével lehetne segíteni, de a Nyugatinak akkor sem a Westend felőli, hanem a másik oldalát kellene használni, ellenkező esetben ugyanis az esztergomi és a szobi vonal keresztezése miatt csúcsidőszakban felborulna a menetrend.

A Nyugati másik oldala viszont csak egy mintegy 15 milliárd forintos fejlesztéssel – egyebek közt a biztosítóberendezések cseréjével – tehető alkalmassá a feladatra. Így körülbelül 50 milliárd forintba kerülne a ceglédi vonalon a fejlesztés, igaz, cserébe az elővárosi járatokat is sűrítethetné a MÁV. Ez viszont a ferihegyitől független nagyvasúti beruházás része, amit nem vállalhat magára a TriGránit – mondta a HVG-nek a Ferihegy Express Kft. ügyvezetője, Muzbek András.

Gyorsvasutat emlegetni egyébként e tervek kapcsán nagyotmondás. Legfeljebb óránként 100 kilométeres sebességgel járhatnának a vonatok akkor is, ha a TriGránit számára vonzóbb pályán, a Westend előtti vágányokról a Budapest-Ujászászon vonalon, Rákosrendezőnél és Rákoson külön szintű keresztezéssel és egy kincstári erdőben 8,4 kilométer új pályán érnék el a légikikötőt, ami egyébként mintegy 25 milliárd forintos beruházást igényelne. A MÁV érdeke a ceglédi vonal fejlesztése lenne; az újászasi vonal felhasználása erre a célra nem szerepel a főváros településszerkezeti tervében, illetve 2001-ben elfogadott közlekedési rendszerfejlesztési tervében, márpedig közgyűlési jóváhagyás nélkül az erdő funkcióját nem lehet megváltoztatni. Ráadásul a főváros szakértői megvizsgálendő alternatívának tartanak a metró meghosszabbítását is az útközben sehol meg nem álló „gyorsvasúttal” szemben.

## Mi újság a képzés terén?

A Mozdonyvezetők Szakszervezete több alkalommal felvetette, hogy a mozdonyvezető képzés átalakításra, bővítésre szorulna. Az EU-s csatlakozás küszöbén újra előtérbe került azon javaslatunk, mely szerint a tanfolyamokon lehetőséget kellene biztosítani alapfokú nyelvi képzésre. E téren az elmúlt négy évben nem sikerült előre lépni. A VÉT ülésén ismételen felvetődött e kérdés, melyre adott választ most közzé adjuk a lapban, annak reményében, hogy további pozitív változásokról is tudjuk tájékoztatni majd az olvasót.

A képzés másik, de igen fontos kérdése, hogy mekkora mozdonyvezetői létszámgigény merül fel a MÁV Rt. átalakítását követően. A Bz-k katasztrófa-elis hullása rámutatott, hogy mennyire törekeny a mozdonyvezetők foglalkoztatása. A túlórák (rendki-

vüli munkavégzések) szinte pillanatok alatt eltűntek. Információink szerint az üzletág mégis tanfolyamok indítását tervezi. Mindezt teszi úgy, hogy a jól bevált két szakvizsgás képzés helyet, egy vizsgás tanfolyamokat indít, mondván, hogy egyes helyeken soha nem lesz szükség a másik szakvizsga használatára. Mind a mellett, hogy hosszútávon ez jelentős költségnövekedést okoz, hátrányosan is érinti a kollégákat. Az Unió csatlakozást követően, az amúgy is röghöz kötött emberek elvesztik annak lehetőségét, hogy alkalmazkodva a szállítási igényekhez, esetleg más gépészeti egységénél folytassák mozdonyvezetői hivatásukat.

A gondok megoldása miatt levéllel fordultunk Dr. Csiba József főigazgató úrhoz.

**Dr. Csiba József**  
főigazgató úr részére

**MÁV Rt. Gépészeti Üzletág**  
1062 Budapest, Andrásy u. 73-75.

**Tisztelt Csiba Úr!**

A Gépészeti Üzletág Vontatási Főosztálya szóban tájékoztatott bennünket arról, hogy az üzletágnak szándékában áll a mozdonyvezetők képzésének megváltoztatása, és kérte, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezete fejtse ki az ezzel kapcsolatos álláspontját. Szakszervezetünk elvben nem ellenzi a mozdonyvezető képzés korszerűsítését, amennyiben az a képzés céljában, módosításának irányában koncepcionálisan kidolgozott, és figyelembe veszi a mozdonyok várható műszaki fejlődését, a képzés technikai feltételeinek javulását, és a munkavállalókkal szembeni követelmények (többirányú alkalmazhatóság, mobilitás, nyelvismeret stb.) változását. Készek vagyunk ilyen előkészítő munkában részt venni. A jelenlegi két szakvizsgás egyenes képzés bevezetését hosszas előkészítő munka és egyeztetés előzte meg, és jól működik. Vélt, számításokkal alá nem támasztható költségmegtakarítási okból történő módosítását határozottan ellenezzük. E helyett rövid távú, 2003-ban jól érzékelhető költségmegtakarítást eredményező megoldásnak tartjuk, ha az évre ütemezett tanfolyamokat az üzletág nem hirdeti meg. (Az ezeken kiképzett mozdonyvezetők csak 2005-ben hatnak érdemben a foglalkoztatási szintre!) A Bz motorkocsik tömeges leállítása miatt kialakult helyzet rámutatott arra, hogy a mozdonyvezetők foglalkoztatása milyen mértékben függ a mellékvonali személyforgalomtól. Ugyanakkor ismert, hogy a MÁV Rt. középtávon több ezer km mellékvonalat akar regionális üzemeltetésre átadni, amelyeknek a sorsa ezzel nyilvánvalóan bizonytalanra válik. Ebben a helyzetben gazdálkodási és foglalkoztatási szempontból egyaránt kockázatosnak – ezért értelmetlennek tartjuk a mozdonyvezető képzés erőltetését. Számításaink szerint legalább hat évig kell foglalkoztatni egy mozdonyvezetőt ahhoz, hogy a kiképzése és létszámban tartása költségei megtérüljenek. Ez azt jelenti, hogy új tanfolyamok indítását csak akkor tudjuk elfogadni, ha az üzletág legalább ilyen időtartamú foglalkoztatási garanciát biztosít a mozdonyvezetők számára.

Budapest, 2003-03-14.

Üdvözzel:

Kiss László elnök



## Francia vasút: sztrájk a piac ellen

Súlyos fennakadásokat okozott Franciaországban a vasutasok keddi sztrájkja, amelynek következtében a regionális járatok és a TGV szuper-expresszek döntő része nem közlekedett. A francia vasutasok utoljára másfél éve tartottak országos munkabeszüntetést. A szakszervezetek a mostani akcióval a teherszállítás részleges liberalizációja ellen tiltakoztak.

Az Európai Unióban Franciaország a tagállamok között az utolsók egyike a vasúti teherszállítás állami monopóliumának eltörlésében. A keddi sztrájk nem sokkal előzi meg a tizenötök közlekedési minisztereinek március végi ülését, ahol a téma a vasutak teljes liberalizációja. A határidő a teherfuvarozásban 2006, a személyszállításban 2008.

A részleges liberalizáció a francia állami vasúttársaság (SNCF) hálózatának ugyan jó egyharmadát érinti, a hét különböző szakszervezet azonban most egységesen lépett fel. Az érdekvédők szerint a piacnyitáshoz a vasúti teherfuvarozásban olyan magánvállalkozások jelenhetnek meg, akik költségeik csökkentése érdekében az SNCF-nél jóval alacsonyabb biztonsági és szociális szabványokat alkalmaznak.

Louis Gallois, az SNCF elnöke azzal próbálta leszerelni a háborgó szakszervezeteket, hogy egyelőre nem fenyeget a magánszféra tömeges inváziója. Franciaországban a vasúti árufuvarozás hanyatlóban van: míg a nyolcvanas évek elején az SNCF ez a logisztikai ágazatban több mint negyven százalékos részesedéssel bírt, addig ma e mutató húsz százalék körül mozog. Gallois szerint a „karcsúsítás”, a versenyhelyezethez való alkalmazkodás elkerülhetetlen, mivel a teherfuvarozási üzletág tavaly több mint 150 millió eurós veszteséget hozott a trikolóros állami vasúttársaság számára.

A vasutasok mellett tegnap a francia pedagógusok is sztrájkoltak – elsősorban a jobbközép párizsi kormány beharangozott nyugdíjreformja ellen, amely keretében a közalkalmazotti járulékfizetést 37,5 évről negyvenre emelnék. Bár Jean-Pierre Raffarin kormányfő folyamatosan a szociális párbeszéd fenntartása mellett érvel, a romló gazdasági mutatók és az emelkedő munkanélküliség egyre kényelmetlenebb helyzetbe hozzák a miniszterelnököt. A 2003-as francia gazdasági növekedés 2,5 százalékos előrejelzés helyett mindössze 1,3 százalékos lesz, miközben a nyugat-európai állam költségvetési deficitje – megsértve az eurózóna szabályait – várhatólag a GDP 3,4 százalékára fog nőni. A rossz gazdasági klíma ellenére a liberális-konzervatív politikus kitarthat a nagyarányú adócsökkentési politikája mellett, mivel ezzel akarja újabb munkahelyteremtő beruházásokra ösztökélni a vállalkozói rétegeket.

*Forrás: Népszabadság*

## A MOSZ jogtanácsosa válaszol

A nyugdíjba vonulással kapcsolatban rendszeresen érkező kérdések miatt a legfontosabb tudnivalókat az alábbiakban foglalom össze.

Bizonyára ismeretes, hogy a társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. tv., a nyugellátásra jogosultság feltételeiben 1998. január 1-i hatállyal változásokat hozott. Ezek közül a leglényegesebb, hogy az öregségi teljes nyugdíjra való jogosultság feltételét 60 helyett 62. életév betöltéséhez kötik, a szükséges minimum 20 évi szolgálati idő megszerzése mellett.

Természetesen ettől a főszabálytól több eltérés is lehetséges. Ezek közül a legfontosabb, hogy a férfiak részére a 62 év helyett a 60. életév betöltésétől „előrehozott” öregségi nyugdíj jár, amennyiben 38 év szolgálati idővel rendelkeznek.

Az előrehozott öregségi nyugdíj szempontjából szolgálati időnek kell tekinteni a rokkantsági, illetve baleseti-rokkantsági nyugdíj folyósításának időtartamát is.

Az a dolgozó (jelen esetben mozdonyvezető), aki 2005. január 1. előtt kordedvezményre jogosító munkakörben dolgozott, 10 év után 2, és minden további 5 év ilyen munkakör betöltése után 1-1 év kordedvezményben részesül. (A kordedvezményes idő kiszámításánál a jelenlegi szabályozás értelmében a mozdonyvezető-gyakornoki időből csak a ténylegesen utazással töltött időtartamot veszik figyelembe.)

Annak a mozdonyvezetőnek, aki az előrehozott öregségi nyugdíjhoz, tehát a 60. életévhez képest kordedvezményes nyugdíjat kíván igénybe venni, 38 év szolgálati idővel kell rendelkeznie. Ez azonban a mozdonyvezetők esetében nem ténylegesen teljesített 38 évet jelent, hanem a tényleges szolgálati időnek a kordedvezmény éveinek számával megnövelt idejét.

Példák:

Ha a dolgozónak 32 év tényleges szolgálati ideje van, amelyből 30 évet utazott, akkor 6 év a kordedvezménye. A 32 évhez hozzáadva a 6 évet, megkapjuk a 38 év szolgálati időt, így a dolgozó 60-6=54 éves korában kordedvezményes nyugdíjba mehet.

Ha viszont a 32 évből csak 25 év az utazó idő, amely után 5 év a kordedvezmény, ez esetben 32+5=37 év. Tehát még egy évet dolgoznia kell, hogy kijöjjön a 38 év, és ő így 60-5=55 éves korában tud kordedvezményes nyugdíjba menni.

Ha a dolgozó 35 év tényleges szolgálati idejéből 15 évet utazott, 3 év a kordedvezménye, tehát 35+3=38 év, vagyis ő 60-3=57 éves korában mehet kordedvezményes nyugdíjba.

A kordedvezmény időtartama azonban kizárólag az előrehozott öregségi nyugdíjhoz szükséges szolgálati idő meghatározásánál vehető figyelembe, a nyugdíj összegét azonban a ténylegesen megszerzett szolgálati idő alapján kell kiszámítani!

*Dr. Arany József jogtanácsos*



## Megállapodás

A MÁV Rt. Gépészeti Üzletág – a továbbiakban MÁV – és a Mozdonyvezetők Szakszervezete – a továbbiakban MOSZ – között a vontatójárművek vezetőfülkéiben végrehajtandó ergonómiai korszerűsítési munkák teljesítésére

1. Felek rögzítik, hogy a munkavállalók munkakörülményeinek javítása érdekében egymással – és a többi reprezentatív szakszervezet bevonásával – 1999. január 4-én K-6806/1999. számon, majd 2002. december 4-én (közvetéve: 1/2003. MÁV Értesítőben 1/2003.(MÁV Ért.) 1. Hp.F. ut.) kollektív szerződés erejű megállapodást kötöttek.

Felek rögzítik azt is, hogy az 1999-es megállapodásban foglaltakat a MÁV csak részben teljesítette. (A jelen megállapodás aláírásának időpontjában már átalakított járművek pályaszám szerinti listáját a 2.sz. melléklet tartalmazza.)

2. E tényre figyelemmel a MOSZ a MÁV ellen a Fővárosi Munkaügyi Bíróságon, kollektív jogok érvényesítése tárgyában 7.M.5103/2001. ügyszámon peres eljárást indított.

3. A MÁV a jelen megállapodás aláírásával arra vállal kötelezettséget, hogy a K-6806/1999-es megállapodásban részletezett, de abból még nem teljesült munkákat maradéktalanul elvégzi, valamint az abban foglalt műszaki tartalmat kibővíti a vezetőállások oldalablakainak hővédő fóliázásával. A K-6806/1999-es megállapodásban részletezett munkák befejezésének határideje: 2004. december 31. A vezetőállások oldalablakainak hővédő fóliával történő ellátásának határideje: 2005. március 31. A végrehajtás üzemelését a jelen megállapodás mellékletét képező táblázat(ok) tartalmazzák.

4. A MÁV kötelezi magát arra, hogy a tárgyi évben július 10-ig, majd utána minden negyedévet követő hó 10-ig a teljesítést rögzítő részletes listát átadja a MOSZ-nak.

5. A MÁV nyilatkozik arról, hogy a jelen megállapodásban foglalt munka teljesítéséhez – a jelen megállapodás szerinti műszaki tartalom mellett – a pénzügyi kerete biztosított.

6. A MOSZ kijelenti, hogy a jelen megállapodásra tekintettel a 2. pontban hivatkozott perben a keresetétől a jelen megállapodás aláírásától számított 3 napon belül eláll, az elállást tartalmazó periratának másolatát a MÁV jogi képviselőjének átadja. A MÁV az elállással kapcsolatban költségigényt nem érvényesít.

Felek a fenti megállapodást, mint szándékukkal és ügyleti akaratukkal mindenben egyezőt írják alá.

Budapest, 2003. április 1.

### 1. sz. Melléklet

A 2004. december 31-ig végrehajtandó vezetőállás korszerűsítések járműdarabszamos ütemezése:

1. Nagyjavítás, felújítás illetve forgóvázcsere során 2003. december 31-ig elkészülő járműdarabszám és terjedelem

Sorozat	Nagyjavítás, felújítás	Forgóvázcsere javítás
V43	22	45
V46	7	2
V63	7	7
BDv	2	2
M41	12	15
M44	6	5
M62	9	5
Bz mot	58	-

2. A járművek járműjavítói nagyjavításán, illetve forgóvázcsere javításán felül 2004. február 28-ig elkészülő vezetőállás korszerűsítések:

Sorozat	Hűtőszekrény db	Visszapillantó tükör db	Naproló db	Vezetőülés db
V43	23	73	103	89
BDv	6	-	6	-
M62	37	36	34	30
Bzmot	172			

3. Nagyjavítás, felújítás illetve forgóvázcsere során 2004. december 31-ig elkészülő járműdarabszám és terjedelem

Sorozat	Nagyjavítás, felújítás	Forgóvázcsere javítás
V43	18	
V46	7	5
V63		
BDv	3	2
M41		
M44	10	10
M62	5	5
Bzmot	21	-

4. Korszerűsítési terjedelem:

- hűtőszekrény beépítése
- új típusú naproló beépítése
- ventilátor beépítés
- új típusú visszapillantó tükör beépítése,
- új típusú vezetőülés beépítése



## Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége 5. kongresszusán elhangzott elnöki beszámoló (részletek)

Tisztelt Kongresszus!

Amikor értékelésre vállalkozik az ember, néhány alapvetést meg kell tennie. Ilyen a múlt ismerete, mert ebből érthető meg a jelenlegi helyzet, és ezzel felvértezve szabhatjuk ki utunkat a következő évekre, az érdekvédelem, munkavállalókat segítő, oltalmazó eredményességért.

Vizsgálni kell a minket körülvevő tényezőket, feltételeket, hiszen egyfajta viszonyrendszerben végezzük munkánkat, igyekszünk teljesíteni feladatainkat. Nem légüres térben létezzünk. Hatással vannak ránk a gazdaság, a politika, a társadalom változásai, legyenek azok pozitív, vagy negatív folyamatok. Nem merném állítani, hogy ezek között a sorban utolsók lennének a parlamenti választások, vagy azok – számunkra nézve – negatív vagy pozitív következményei, történései.

Fiatal demokráciánk a példák tárházát hozza elénk, de meggyőződésem, hogy az itt jelenlévőknek együtt és személyesen is „akadt dolga” a változó kormányok intézkedéseivel, akár pozitív, akár negatív értelemben.

De nézzük szűkebb területünket, az érdekegyeztetést, ezen belül egy kicsit visszatekintve a kezdetekre, értékelve a mai állapotokat. Ebben az időszámban vessünk egy pillantást a szakszervezetek és az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének előtörténetére, küzdelmeire, eredményeire.

1988–1990 között kialakultak a szakszervezeti pluralizmus feltételei. Sorra alakultak meg az új szakszervezetek, vagy alakultak át az addigi ágazati tömörülések. Ez azonban konfliktusokkal járt. A monolit, egyeduralgó mentalitás nem élhetett tovább, hiszen mint sok más területen, itt is sokan voltak a változások mellett.

Elemzők szerint két irányvonal alakult ki, egyrészt megjelentek az alternatív szakszervezetek, akik az előző szakszervezeti struktúra lebontása, lerombolása mellett törtek lándzsát, mondván; csak a nulláról érdemes újra építeni. Abban a politikai áramlatban úgy is látszott, hogy van létjogosultsága ennek az elképzelésnek.

Másrészt a SZOT akkori vezetése úgy látta, hogy a fokozatos változtatás a célravezető. Politikai ellenfeleiket azzal is lökték a radikalizmus irányába, hogy úgymond „a rendszerváltás kezdeményezői a reformkommunisták lesznek”. Ebben az a helytelen értékelés húzódott meg, hogy lebecsülték az új szakszervezetek erejét.

1988 decemberében a szakszervezetek országos érte-

kezetet tartottak, ahol kimondták a szakítást a pártpolitikával, feladásra került az úgynevezett demokratikus centralizmus, és reformokat sürgettek. Ennek, akkor már nem volt átütő ereje.

A tradicionális és az alternatív elképzelések végig rányomták bélyegüket a változásokra, ma is fel-felújul egy-egy gondolat kísérlet az „egység” szakszervezetre, vagy a rendszerváltásban játszott szakszervezeti szerep túlértékelésére.

Külön vonulat érdemel említést a SZOT átalakulási történetében. A közalkalmazottak és a köztisztviselők, de a tudomány és a felsőoktatás területén dolgozók is kihasználták a kínálkozó alkalmat, és önállósultak. Tették ezt azért, mert már korábban sem voltak megelégedve érdekképviselőjükkel, érdekvédelmükkel. Őket sem a SZOT sem az MSZOSZ nem tudta megtartani. A későbbiekben is megmaradt az ellentét, különös tekintettel a költségvetési terület létszámhelyzetének megítélése tárgyában. Volt ugyan olyan kísérlet, hogy egy együttműködési megállapodásban rendezze viszonyát a két terület, de ez kevéssé realizálódott.

A fenti folyamat leírása nem öncélú. Azt gondolom, hogy a mai helyzet kulcsa inkább a kezdeti hibákban keresendő.

Ilyen előzmények mellett alakult, változott az autonómok csoportja, akik már nem akartak az MSZOSZ-ben maradni, de nem vállalták a túlpolitizált alternatív szerepet sem.

Formalizálódtak a szövetségek. 1990. június 8-án megalakult a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma, 1990. július 3-án az autonómok levelet írtak a munkaügyi tárcához, mely szerint a tömörülés ott akar lenni az Érdekegyeztető Tanácsban.

Nagy kísérlet volt a szakszervezeti kerekasztal, amelyet leginkább az autonómok szorgalmaztak.

A viták keresztüzében a volt SZOT-vagyon megosztása, valamint a szakszervezetek közötti választások kiírása volt. Az előbbi 1992. szeptember 10-én megtörtént, az utóbbiból nem lett semmi.

A kerekasztal nem sokáig húzta, de talán neki is köszönhető, hogy fennmaradt a szövetségek egyeztető rendszere.

1990. november 18-án a Liga Tanács kimondta a vendiktet: „ki kell mondanunk, hogy a szakszervezeti kerekasztal, mint a makroszintű munkavállalói érdekegyeztetés formája, túlhaladott”.

Azért még 1991 februárjáig működött, rendkívül éles viták közepette.

A feloszlatast szorgalmazták, még tettek egy életképtelen javaslatot a „Munkavállalói Egyeztető Fórum” megalakítására.

Mindenki előtt világossá vált, hogy az alternatív szerveződések döntésre akarták vinni a dolgot, elég erősnek érezték magukat arra, hogy hegemoniát szerezzenek. De az első, közvetett megmérettetésen ez a törekvés elbukott, mert az 1993-as társadalombiztosítási választásokon fölényesen nyert az MSZOSZ.

Visszatérve a volt SZOT-vagyon felosztására, az alábbi számok tükrözik az akkori pozíciókat:

MSZOSZ	43,0 %
Liga-MOSZ	32,3 %
ASZSZ-ÉSZT-SZEF	21,3 %

Ma már nem vigasztal bennünket, de az elosztás igazságtalan volt.

Az autonóмок bekerültek az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldalára, de egyúttal vállalni kellett az ottani játékszabályokat is. A csoportosulás országos szakszervezeti szövetséggé szerveződött, előbb, mint az Autonóm Szakszervezetek Országos Koordinációja, utóbb, mint az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége.

A változásokat nyomon lehet követni az 1993-as, 1994-es és az 1997-es kongresszusok munkájában. Szerveződés közben fejlődött, erősödött a szövetség, új belépőink is vannak. Utóbbival kapcsolatban úgy gondolom, nem változott az autonóмок kezdeti hitvallása.

„Ki közénk akar tartozni, elfogadja alapszabályunkat, azt szívesen fogadjuk. A lehetőséget felajánljuk, de nem csábítunk! Kiegyensúlyozatlan, szélsőséges nézeteket valóktól távol tartjuk magunkat.”

Ez így jó, továbbra is követendő. Ez adja hitelünket, ez véd meg bennünket.

Tisztelt Kongresszus! Kedves Vendégeink!

Az előzmények nagyon vázlatos áttekintése után, engedjenek meg nekem néhány gondolatot a mai helyzetről, természetesen autonóm nézőpontból.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége saját erejéhez, készségéhez, felkészültségéhez képest tette a dolgát az elmúlt több mint egy évtizedben. Munkánkat kudarcok is tarkították, legyen elég ebből kiemelni az 1993-as társadalombiztosítási választásokat. De az üzemi tanácsok választásai – melyek a munka világán belül zajlottak – rendre mutatják pozíciókat, az MSZOSZ mellett a leginkább támogatott szövetség a miénk.

Megítélésem szerint egyre többet vállalunk az országos érdekegyeztetés közös munkájából, egyre inkább alakítólag hat véleményünk, szakmai álláspontunk.

Erős tagszervezeteink vannak. Elég itt utalni a közelmúlt bértárgyalásaira, azok jó eredményeire.

Nincs közünk a pártokhoz. Nem írtunk alá megállapodásokat, de mégis partnernek tekintenek minket, és tárgyalnak velünk. Szerintem ez a helyes út.

Nem kellett sem egész, sem félfordulatot tennünk, alap-

elveink szilárdak, magatartásunk partneri.

Nem diktálunk, és nem tűrjük a diktátumokat. Dolgozunk, tesszük azt, ami előre viheti a hazai érdekvédelmet, jobbulást hozva.

Kapcsolatainkra néhány jellemző példa:

- a szövetség munkájában nem kaptak helyet bírósági ügyek, nem vagyunk perben és haragban egyetlen szövetséggel sem,
- nem kaptunk olyan kivételes bánásmódot, előnyöket, melyek után – ha morális okokból is – de magyarázkodnunk kellett volna,
- az ÉSZT, a SZEF és az autonóмок vagyonközössége eredményesen működik, nem éltük fel a nekünk jutott ingatlanokat,
- a sajtómunka színvonalas jelenléte megkímélt bennünket a helyreigazításoktól, a sajtóperektől,
- a makroszintű érdekegyeztetésben számolni kell velünk, a döntések kialakításánál már nem lehet bennünket megkerülni.

Mégis tele van gondokkal a hazai szakszervezeti munka, ebben mi is részesek vagyunk.

1990 óta a negyedik ciklust éljük át. Az első terminusban nyíltan szakszervezet-ellenes kormányzati politikával kellett szembenéznünk, bár azt túlzás lenne állítani, hogy ez teljes mértékben sikeres volt. Voltak persze kivételezettek. Voltak persze szakszervezeti törvények. Mégis a magyar szakszervezetek megállták helyüket, dolgoztak, harcoltak.

Többet vártunk a második ciklustól. Ott azonban nem született meg a kormány, a munkáltatók és a munkavállalók egyezsége, a társadalmi-gazdasági megállapodás. Álláspontom szerint ügyetlen volt az akkori kormány. Utólag persze könnyű okosnak lenni, de akkor még nem tudtuk, hogy jöhet rosszabb is. Jött. A következő kormány. Ez mindenben felülmúlta az 1990-1994-es időszakot. Nyers erővel támadtak bennünket. Kedvükre változtatgatták a törvényeket, nagyképpen oktatták ki a hazai szakszervezeteket. Képesek voltak kísérletet tenni néhány szakszervezet ellehetetlenítésére. Nem sikerült. Mi most is a helyünkön vagyunk, ők nem. Elmúltak, de nyomot hagytak.

Ma jobb a helyzet. Újra megkezdte működését az Országos Érdekegyeztető Tanács, előrehaladott állapotban van a paritásos bizottságok ügye, rendszeresek a tárgyalások, a konzultációk.

(Itt jegyzem meg, hogy nem felhőtlen a kapcsolat néhány minisztériummal, de erre később még visszatérek.)

Mit látunk a szakszervezeteknél?

Magyarországon a korábbi évtizedekhez képest alacsony a szervezettség, becslések szerint mintegy 30%. De ez csak az átlag. Más a helyzet szövetségünk tagszervezeteinél, de más a közsférában is. Ezek a területeken – talán nem túlzás – jóval 50% fölötti állapotok vannak. Az alacsony szervezettség mond is valamit, nem is. Ha Franciaországra gondolok, ahol ez a szám 8% körül van, mégis 80-85%-ban védettek a munkavállalók a kollektív szerződések által, akkor ez elgondolkodtató. Hazánkban csak



minden második munkavállaló bír ilyen védelemmel. De ez az átlagszám, mert az ASZSZ tagszervezeteinél ez az arány sokkal-sokkal magasabb.

Sokszor vizsgálták már a hazai szakszervezeti struktúrát kutatók, elemzők. Az országos, a közép- és a helyi szintű szervezetek nem egyenszilárdságúak, mégis egymásra épül munkájuk, sem egyiket, sem másikat nem lehet kiiktatni. Helyi szinten, a munkahelyeken dolgoznak az érdekvédők, kötnek megállapodásokat konfliktustól kísérve, vagy anélkül. Ma a munkahelyi szintű kollektív szerződések tartják a frontot, egyébként is ez van a legközelebb a munkavállalóhoz. Ezt a stabil bázist igyekezett megbontani az előző kormány, talán maga az akkori kormányfő azzal, hogy tiltakozásuk ellenére kvázi kollektív szerződéskötési jogot adott az üzemi tanácsoknak. A változtatás megbukott, módosult a Munkatörvénykönyv, de a veszélyeztetettséget hiba volna alábecsülni.

Külön fejezetet érdemelne, hogy néhány kormány, illetve „szakértő” még ma is megkockáztatja ötletét hangsúlyozni, hogy hagyják el a szakszervezetek a munkahelyeket, adják át helyüket az üzemi tanácsoknak. Azt gondolom, hogy ez a helyi szakszervezetek öngyilkossága lenne.

A középszint, különösen az elmúlt évtizedekben, a rendszerváltásig – kissé sarkosan – nem létezett. Ezt egyébként egy, a '70-es években végzett kutatás támasztja alá. A történet ismerős. A közel húsz ágazati szakszervezet, az államigazgatási modellt képezte le, és jelentős kérdésekben a politika döntött. Más a helyzet most. Erősödik a középszint, ágazati, vagy kiterjesztett érvényű kollektív szerződések születtek, döntően az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének tagszervezeteinél. A paritásos bizottságok létrejötte tovább erősítheti ezt a folyamatot.

Mindig változik az országos szint. Itt érezni talán leginkább, hogy milyen kormány van hatalmon. A kétszer négy szűk esztendőben (1990–1994, 1998–2002) a második szakasz volt a legrosszabb. Az a negligencia, fölényesség, kizárólagosság, az megviselte az országos érdekegyeztetés intézményrendszerét. A szakszervezetek – a kormány szemében – nem voltak partnerek, megpróbáltak gátolni társadalmi szerepük betöltését. Emlékezzünk csak! A minimálbér ügye, a Munkatörvénykönyv módosítása, a tárgyalások helyetti konzultáció, a másik politikai megbélyegzése, mind-mind egy-egy példája az akkori kormány magatartásának.

A választások (2002) közeledtével, ilyen előzmények után csábító lehetett volna, hogy az akkori ellenzéki pártok közül a legerősebbel írásos megállapodást kössünk, de nem tettük. És jól tettük. Az ASZSZ iránylátsága, munkája, hitele e nélkül is létezik, látható, és tárgyalási alapot jelent napjainkban is.

A munkahelyi szerveződéseknel, ahol több szakszervezet létezik, csitulnak ugyan az ellentétek, de nem múlt el az összeütközések veszélye. Sok múlik azon, hogy milyenek a viszonyok, a kapcsolatok az országos szakszervezeti szövetségek között.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének viszonya jó a többi országos érdekképviselettel. Természetesen van-

nak véleménykülönbségek, szakmai, esetenként szak-szervezet-politikai vitáink, de ezek természetes velejárói ennek a kapcsolatrendszernek.

Szövetségünk saját munkájának jobbításával, az országos érdekegyeztetésben való mind aktívabb részvételével segíti, és segítheti a jövőben is az együttműködést.

Mi nem akarunk – eddig sem tettük – egyetlen más szövetséget sem kizárni az Érdekegyeztető Tanács munkavállalói oldaláról, de az eltérő felelősséget objektív tényként kezeljük. Ennek kell tükröződnie és kifejeződni a reprezentativitásban, a döntési mechanizmusban. Ez utóbbinál az a törekvésünk, hogy jelentős kérdésekben a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége és az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége együttes akaratával születhessenek csak döntések. Mindhárom terület, a közszféra, a profitszféra és a közüzemi szféra munkavállalói e szövetségekben vannak jelen legnagyobb számban, és képezik az országos érdekegyeztetés gerincét.

Szövetségünk az elmúlt években megerősödött, erőteljesebb arcúval bír, mint korábban. Túl vagyunk azon az 1997-ben megfogalmazott gondon, hogy munkánk sikerebb és eredményesebb, mint amennyit ebből a közvélemény, a társadalom megismerhet. De ez csak egy tiszta, erőteljes kommunikációs munkával valósulhatott meg. Most az a teendőnk, hogy munkánkkal, eredményeinkkel még előbbre lépjünk.

Tennivalónk van a működési feltételek javításában. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége nem a munkájához méltó körülmények között dolgozik, ezt azok láthatják, akik megfordulnak bérelt irodáinkban. A változtatás elkerülhetetlen,

Tavaly csatlakozott hozzánk a PHDSZ, ami az infokommunikációs szektor érdekvédelmi bekapcsolódását jelenti, és ma, ha a Tagszervezeti Tanács megszavazza, ismét új tagszervezetünk lesz, a Légügyi Dolgozók Független Szakszervezete. (Közlekedési szakszervezeti palettánkról már csak talán a vízi közlekedés hiányzik.) Az új és új feladataink ellátásához szélesíteni kell szakértői bázisunkat.

Munkánkat továbbra is a szolidaritás, a tagszervezetek szövetségén belüli önállóságának tiszteletben tartása kell, hogy jellemezze. Mindezek középpontjában az általunk képviselt munkavállalók állnak. A kollektív szerződések, a munkakörülmények, a foglalkoztatottsági helyzet a legfontosabb elemei tevékenységünknek, de a lista nem teljes, nem is lehet az.

A kongresszusi dokumentumok testületi előterjesztések, szerintem jól adják vissza az elmúlt évek munkájának lényegét, alapul szolgálhatnak a következő évek vállalható programjának.

Tartalmas és eredményes véleménycserét kívánva, köszönöm a kongresszus megtisztelő figyelmét

Budapest, 2003. március 26.

*Dr. Borsik János elnök*

Néhány kép a kongresszusról.



## Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége 5. Kongresszusának HATÁROZATAI

1. a.) Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége éves tagdíja 2003-ban 200 Ft/fő.  
b.) A soron következő kongresszusig a tagdíjak minden évben az előző év inflációs mértékével emelkednek. Ezt a mértéket a Központi Statisztikai Hivatal közleményének alapján határozzuk meg.
  2. A Kongresszus nyomtatékosan javasolja a kormányzati struktúra olyan átalakítását, hogy létrejöhön az önálló Közlekedési Minisztérium.
  3. A Kongresszus feladatául szabja az elnökségnek, hogy még ebben az évben teremtsen meg a szövetséghez méltó munkakörülményeket, megfelelő ingatlan, vagy bérlet biztosításával.
- Budapest, 2003. március 26.

*Autonóm Szakszervezetek Szövetsége  
5. Kongresszus*

## Különálló közlekedési minisztériumot szeretnének a szakszervezetek

**Egységes érdekérvényesítést ígér a kancelláriaminiszter**

A Vasutasok Szakszervezete (VSZ) hivatalosan is csatlakozott az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének ahhoz a kezdeményezéséhez, amely önálló közlekedési minisztérium létrehozását követeli a kormánytól. A VSZ tegnap befejeződött kongresszusán emellett újraválasztották az eddig hivatalban lévő elnököt és elfogadták a reformokat tartalmazó programcsomagot.



A Vasutasok Szakszervezetének (VSZ) tisztújító kongresszusán újraválasztották a korábbi elnököket. Simon Dezső beszédében azt emelte ki, hogy a szakszervezet is érdekelt a vasút reformjában, ám ehhez kormányzati támogatás szükséges. Ezért felszólította a kormányt, hogy kompenzálja a vasúti dolgozók bérért és érje el azt, hogy ugyanolyan mértékben támogassák a magyar vasutasokat is, mint az Európai Unió más országaiban dolgozó kollégákat. A szakszervezet elnöke szerint ugyanis csak így tud versenyképes maradni a magyar vasút. Simon Dezső a kongresszuson bejelentette: a VSZ csatlakozik az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének azon kezdeményezéséhez, amely különálló közlekedési minisztérium létrehozását követeli.

A VSZ nyugdíjas tagozatának vezetője úgy vélte, hogy a kormányváltás után összevont Gazdasági és Közlekedési Minisztériumban (GKM) aránytalanul nagy hátrányt szenved a közlekedési ágazat. Ezért azt javasolták, hogy vonják ki a közlekedési tárcát a GKM alól és helyezték Kovács Kálmán informatikai miniszter vezetése alá. A javaslat szerint így még az MSZP-SZDSZ közötti koalíciós tárcaelosztás sem sérülne, hiszen Kovács Kálmán is a szabaddemokratákat képviseli. A kongresszuson Kiss Péter kancelláriaminiszter támogatásáról biztosította a szakszervezeteket és egyetemes érdekérvényesítést ígért. Beszédében azt emelte ki, hogy a múlt század a szakszervezeteké volt, a harmadik évezred közös sikerének záloga pedig az egységben van.

*Forrás: Népszava*

## Az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének kongresszusi NYILATKOZATA az Európai Unióhoz történő csatlakozásról

Magyarország a jövőjét meghatározó fontos döntés előtt áll azzal, hogy 2003. április 12-én ügyszavazás lesz.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége mindvégig azt képviselte, hogy a csatlakozásnak nincs alternatívája. Az Európai Unió tagállamának lenni lehetőség mára, de mindinkább holnapra. Lehetőség az állampolgároknak, a munkavállalóknak, de sokkal inkább az őket követő generációknak. A döntés tehát messze meghaladja önmagát.

### ÚTON EURÓPÁBA

A várhatóan 2004. május 1-én létrejövő tagságunknak kötelezően azzal kell járnia, hogy javuljon a munkavállalók helyzete, stabilizálódjon foglalkoztatottságuk, béreik közelítsék, majd éri el az uniós átlagot, véget vetve kiszolgáltatottságuknak, a többletmunkák vállalása miatti hátrányoknak. Törvényben szükséges biztosítani a nyugdíjasok helyzetének javítását minimálisan azzal, hogy nyugdíjuk vásárlóértéke nem csökkenhet. Szövetségünk elvárja a kormánytól, hogy hozzáférhető, pontos

## SÁTORTÁBOR A BÜKKBEN

A Vasutasok Vörösmarty Művelődési Háza tizennegyedik alkalommal hirdeti meg a nyári sátoztáborozást, amely a Bükki Nemzeti Park területén, Szentléleken lesz.

10-14 ÉVESEK RÉSZÉRE

I. turnus július 14-től július 20-ig

II. turnus július 21-től július 27-ig

A 2-4 személyes sátrakat a művelődési ház biztosítja, a gyermekeknek csak hálósákokat és a szükséges egyéni felszereléseket kell vinniük.

A színes változatos programokban megismerkedhetnek a hegység növény- és állatvilágával, emlékeiyeivel, kirándulásokat tesznek barlangokba.

Bőséges étkezésről külön szakács gondoskodik, aki bográcsban készíti el a finomságokat.

A vidék háborítatlan szépsége, remek túrázási és sportolási lehetőséget nyújt.

Naponta 10-15 km-es túrákat lehet tenni, a programban szerepel Lillafüred és környékének a megismerése is.

A táborozással kapcsolatos bővebb felvilágosítást a 04/15-54, a 46/508-909 és 508-910-es telefonszámokon kérhetnek az érdeklődők.

információkkal lássa el Magyarország lakosságát, nem eltitkolva a várható gondokat, nehézségeket.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége eddigi fórumain és a mai kongresszuson is azt a tájékoztató munkát helyezte középpontba, mely segíti az általunk képviselt munkavállalókat, tisztségviselőket.

Még kevesebb, mint három hét, és szavaz Magyarországra!

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének kongresszusa felhívja az általa képviselt munkavállalókat, de egyben minden választópolgárt, hogy részvételével, igenlő szavazatával nyissa meg az Európába vezető út utolsó szakaszát.

### EURÓPA VÁR!

Budapest, 2003. március 26,

*Autonóm Szakszervezetek Szövetsége  
5. Kongresszus*

## Meghívó!

Az egykori szegedi Vasútforgalmi Technikum (korábban Bebrits Lajos Szakközépiskola, jelenleg Gábor Dénes Gimnázium, Műszaki Szakközépiskola és Kollégium) 2003-ban ünnepli fennállásának 50. évfordulóját.

Ebből az alkalomból számos rendezvény – vetélkedő, kiállítás, találkozó, stb. – helyszíne lesz az intézmény, melyek közül kiemelkedik a 2003. június 5-ére 11 órára tervezett iskolai ünnepély.

Ezek a rendezvények, melyeket kiegészít a június 4-én 18 órakor az egykori MÁV Nevelőintézetben (Bakter) sorra kerülő találkozó, alkalmat teremtenek arra, hogy visszaemlékezzünk az elmúlt fél évszázad jelentős eseményeire, találkozzunk azokkal a diákokkal, tanárokkal, akik az iskola meghívását elfogadják.

Kedves „Öregdiákok”!

Ezúton hívunk meg minden egykori diákot az iskolai, illetve a nevelőintézeti ünnepélyünkre. Sajnos nincs arra lehetőségünk, hogy a több mint 8000 végzett tanulót egyenként keressük meg – bizonyára megértik.

A szervezés során kiderült, hogy a különböző ágazatokon végzett diákok, a helyi illetékes főnökségekkel együtt tervezik, hogy az iskolai ünnepély után (2003. június 5.) a déli órákban összegyűlnek és fehér asztal mellett emlékeznek.

Az iskola elérhetőségi lehetőségei:

Postacím: 6724 Szeged, Mars tér 14.

Telefon: 62/558-750, Fax: 62/421-502

E-mail: gabord@gd.c3.hu

## AKCIÓS BALATONI ÜDÜLÉS Siófok-Sóstón

**május 3-tól augusztus 31-ig  
6 nap 14.900 Ft/fő**

Elhelyezés: 2-3-4 személyes nyaralórészekben, hideg, melegvízes komplett fürdőszobákkal, közvetlenül a vízpart mellett, saját stranddal, ősfenyves alatt hangulatos kerti grillezéssel.

A nyaraló megközelítése minden irányból rendkívül kedvező, vasútállomástól 2 perc gyalogosan.

Érdeklődjön a 333-4722 telefonszámon.



## KIADÓ!!!

Harkányban a fürdőhöz közel, 3 szobás 8 férőhelyes összkomfortos nyaraló, parkolási lehetőséggel. Üdülési turnusok: szombattól szombatig.

Május, június: 1.000 Ft/fő/nap  
+300 Ft/fő/nap üdülési adó

Július-augusztus: 1.300 Ft/fő/nap  
+300 Ft/fő/nap üdülési adó

Gyermekkedvezmény: 0-14 évig 25%

Érdeklődni: Komlós Tibor 06/20-4607-322,  
77/426-152 (esti órákban)



## Levelezésünkől

# Mélyponton a Gépész Érdekegyeztetés!

**Kugler Flórián**  
vezérigazgató-helyettes úr részére.  
MÁV Rt. Vezérigazgatósága  
Budapest

**Tisztelt Kugler Úr!**

Az új kollektív szerződés koncepciójának előkészítésével kapcsolatos javaslatkérő levelével kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatjuk.

A gépészeti üzletágnál fennálló érdekegyeztetési zavarokról vezérigazgató-helyettes urat már tájékoztattuk. A helyzet azóta nem javult, fontos kérdésekben továbbra sem tudunk döntésre jogosult vezetővel érdemben tárgyalni, vagy nem kapunk tájékoztatást.

Ilyen körülmények mellett súlyos aggályaink vannak az üzletági érdekegyeztetés jövőbeni működésével kapcsolatban, ezért a helyzet rendezéséig nem tudunk részt vállalni az üzletági kollektív szerződés függelékek hatókörét kiterjesztő előkészítő munkában.

Kérjük vezérigazgató-helyettes úr szíves közreműködését a kialakult helyzet rendezése érdekében.

Budapest, 2003. 04. 17.

Kiss László  
elnök

Közös levél a főigazgatóhoz.

**Tisztelt Üzletágvezető Úr!**

A GÉT munkavállalói oldala ismételten nehezményezi, hogy a többszöri időpont-egyeztetés ellenére a GÉT a mai napon sem tudott érdemi munkát végezni és döntést hozni, tekintettel arra, hogy a munkáltatói oldal megfelelő képvisleti szintjének hiánya az ülés megtartását nem tette lehetővé.

Eddigi tapasztalataink alapján csak az első számú vezető személye garantálhatja a megállapodás lehetőségét, de mivel még egyetlen GÉT ülésen sem vett részt, megállapodások sem jöhettek létre, így az üzletági függelék megkötése továbbra is várat magára.

Határozott álláspontunk szerint a felelősség kizárólag az Üzletág vezetését terheli.

Elvárjuk, hogy a hatékony, a középtávú megállapodásban és a Kollektív Szerződésben is megfogalmazottakkal harmonizáló együttműködés érdekében rövid úton történő egyeztetést követően mielőbb kerüljön sor GÉT-tárgyalásra, melyen – immáron személyesen – részt vesz.

2003. április 17.

Üdvözlettel:

Meleg János sk    Kiss László sk    Gelencsér László sk  
VSZ                    MOSZ                    VDSzSz MÁV Rt.

**Mozdonyvezetők  
Lapja**

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZEC SOX Nyomdában Dombóváron.  
Tel./fax: 06-74/565-468, 565-467, Felelős vezető: Csonti Zoltán

Kiadja: **Mozdonyvezetők Szakszervezete.**

Szerkeszti a Szerkesztőbizottság:

**Dr. Borsik János** ügyvezető alelnök,

**Dörnyei Szilárd** ter. ügyv., **Velkei Béla** ter. ügyv.

A szerkesztőség címe: 1145 Bp. Bácskai utca 11.

Telefon/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026

Üzemi telefon: 01-16-62, 01-18-40, 01-19-90, 01-21-87

Internet: <http://www.extra.hu/mosz>

E-mail: [mosz@mosz.co.hu](mailto:mosz@mosz.co.hu)