



# Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIII. évfolyam 7. szám

Alapítás éve: 1892

2003. július

## Mozdonyvezetők Országos Találkozója 2003. július 5-6. Tiszaújváros

Tizenegyedik alkalommal került megrendezésre a **Mozdonyvezetők Országos Találkozója**. Az idén a miskolci tagcsoport szervezésében, Tiszaújváros adott otthont az egyre nagyobb érdeklődést kiváltó eseménynek.

Az eddigi hagyományoknak megfelelően a MOSZ Kupa döntőinek lebonyolítására is ekkor kerül sor. Újra éledt az a valamikori hagyomány, hogy a profi focisták előtt a MÁV Rt. Gépészeti Üzletágának vezetőivel, mérte össze labdarugó tudását (tudását???) a MOSZ ügyvivő bizottsága. A gépészet csapatát a humánpolitikai vezérigazgató helyettes, míg a MOSZ csapatát német mozdonyvezető vendégeink erősítették. A két-szer tíz perces gigászi küzdelemben a gépészet csapata 2:1 arányban győzedelmeskedett a MOSZ csapatával szemben. Mondhatnám, hogy tisztelen helytálltunk, udvarias házigazdák voltunk, vagy tán azt is, hogy időnként mindenkinek szüksége van a sikerekre, stb. de az igazság, hogy focizni jobban fociznak nálunk.

A vidám mérkőzést követően került sor a „véresen” komoly döntők lebonyolítására. A küzdelmes mérkőzéseken, helyenként nagyszerű játékkal ajándékozták meg a csapatok a közönséget. A csepergő eső ellenére színvonalas, helyenként kemény mérkőzéseken a következő végeredmény született.

- |                |                 |
|----------------|-----------------|
| I. Szolnok     | IV. Miskolc 1   |
| II. Mezőhegyes | V. Szombathely  |
| III. Debrecen  | VI. Miskolc II. |

A gólkirály Szűcs József debreceni, a legjobb kapus Pintér József szolnoki, legjobb mezőnyjátékos Tóth Sándor szolnoki, a legjobb borsodi játékos Juhász Tamás miskolci kollégák lettek.

A hagyományoknak megfelelően a sport után az esti bál következett a hagyománynak megfelelő enyhe késéssel.

Kiss László elnök köszöntötte a bálon megjelent kollégákat és családtagjaikat, Kugler Flórián vezérigazgató helyettes úr mondott pohárköszöntőt, majd csodálatos táncbemutatót tekinthettek meg a bálozók. A pompás vacsora után az esti órákban került sor a díjkiosztásra, melynek egyik üde színfoltja volt Lachó Gábor és kedves feleségének köszöntése, kik esküvőjüket hozták korábbi időpontra annak érdekében, hogy részt vehessenek a MOSZ kupa rendezvénysorozatán. Az eredményhirdetést követő táncblokk után találtak gazdára az igen értékes tombolatárgyak. A fődíj mely egy DVD lejátszó volt Ceglédre „költözött”. A tombola után a virradatig táncoltak a lelkesebbek.

A rövid éjszaka után, a korai reggelit követően a csodálatos tiszaujvárosi strandon pihenhetek, rehabilitálódhattak a kollégák. Az ebédet követően a lefoglalt vasúti kocsikban térhettek haza a résztvevők, kissé csendesebben ugyan, mint odautazáskor, de annál felejthetlenebb élményekkel gazdagodva.

Mindenkinek köszönjük a segítségét, aki hozzájárult e két csodálatos nap sikeréhez. Nehéz lenne mindenkit itt most felsorolni, de egyet azért szeretnék kiemelni, nevezetesen a miskolci tagcsoport kollégáit, kik fáradtságot nem ismerve gondoskodtak 600 ember két napos önfeledt szórakozásáról.

Köszönjük!

*Kiss László elnök*

Képes összeállításunk a 8-9. oldalon.

## Miről lehet olvasni...

Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár .....	6
Új vezetők a gépészetnél .....	7
Mozdonyvezetők Országos Találkozója képekben .....	8-9
Meg kell teremteni a társadalombiztosítás feletti kontrollt .....	12
Szilánkok .....	15

*Európai érdekvédelmet teremtettünk!*



## A hír

Vasutas Önkéntes Kölcsönös  
Kiegészítő Nyugdíjpénztár

Budapest  
Andrássy u. 66.  
1062

Tisztelt Címzett!

Alulírott Mándoki Zoltán a Magyar Államvasutak Részvénytársaság vezérigazgatója, a Társaság képviseletében az alábbi jognyilatkozatot teszem.

A Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár (Pénztár), valamint a Magyar Államvasutak Részvénytársaság (Munkáltató) között 1996. február 16. napján a Munkáltató pénztári tagsága és ennek alapján a munkáltatói hozzájárulás tárgyában kötött Megállapodást a Munkáltató a jelen jognyilatkozattal – a Megállapodás 9. 3. pontja alapján – 2003. december 31. napjára felmondja.

Tájékoztatom, hogy a jelen felmondással egyidejűleg a Munkáltató részéről felmondásra került valamennyi Megállapodás, amelynek megkötésére a Munkáltató, illetőleg az Öpt. hatálya alá tartozó más Pénztár között, a Munkáltatóval munkaviszonyban álló munkavállalók tagdíjának átvállalása tárgyában került sor.

Kérem a fentiek szíves tudomásulvételét.

Budapest, 2003. június 30.

## Az előzmények

Személyügyi Főosztály  
Gy.46-160/2/95.

### Megállapodás

Magyar Államvasutak Rt. kijelenti, hogy a Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár MÁV Rt-vel munkaviszonyban álló tagjainak, a Pénztár alapszabályában 1996. január 1-jei hatállyal meghatározott tagdíja 50%-át – mint a Pénztár munkáltatói tagja a Pénztár és a MÁV Rt. között létrehozandó szerződés előírásainak megfelelően – 1996. január 1. napjától kezdődően átvállalja.

Vállalja továbbá, hogy az 50%-os részre eső, a vonatkozó jogszabályok szerinti járulékokat (pl. társadalombiztosítási járulék) szintén a pénztártag (munkavállaló) tagdíjának részeként fizeti be a pénztárba. A MÁV Rt-nek a tagdíj felét meghaladó mértékű kötelezettségvállalása hatályát veszti, ha a jogi szabályozás annak vonatkozásában kedvezőtlenebb feltételeket teremt.

Fenti kötelezettségvállalás részletes szabályait a MÁV Rt, mint munkáltatói tag, illetőleg a Nyugdíjpénztár között a vonatkozó törvény és a Pénztár Alapszabálya szerint megkötésre kerülő szerződés tartalmazza.

Budapest, 1995. november 23.

### Megállapodás

A Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár (székhelye: 1062 Budapest, Andrássy u. 66.) (a továbbiakban: Pénztár), valamint a Magyar Államvasutak Részvénytársaság (székhelye: 1067 Budapest, Andrássy u. 73-75.) (a továbbiakban: Munkáltató) a Munkáltató pénztári tagsága és ennek alapján a munkáltatói hozzájárulás tárgyában az alábbi megállapodást kötötték:

#### 1. Alapelvek

A Pénztár az Önkéntes Kölcsönös Biztosító Pénztárakról szóló 1993. évi XCVI. törvény (a továbbiakban: Öpt) alapján tagjai részére – a vonatkozó jogszabályok és a Pénztár Alapszabálya szerint – nyugdíj szolgáltatást biztosít.



Munkáltató érdekelt munkavállalói szociális biztonságának megerősítésében, és e cél megvalósulásáért anyagilag is hozzá kíván járulni pénztári tag munkavállalói nyugodt idős korának megteremtéséhez.

Előzőekre tekintettel, szerződő felek megállapodnak abban, hogy Munkáltató, az Öpt 12. § (1) bekezdése, valamint a Pénztár Alapszabálya 31. pontjára tekintettel a pénztári tag munkavállalóinak pénztári tagsági jogviszonya alapján fennálló tagdíj-fizetési kötelezettségét ezen Megállapodásban foglaltak szerint részben átvállalja.

Munkáltató ezen megállapodás aláírásával egyidejűleg a Pénztár munkáltatói tagjává válik.

## 2. A munkáltatói hozzájárulás mértéke

2.1. Szerződő felek egyezően rögzítik, hogy a Pénztár Alapszabálya 35. pontja szerint, 1996. január 1-je napjától az egységes tagdíj mértéke a tag főfoglalkozású munkaviszonyában elért havi bruttó keresete illetőleg a társadalombiztosítás keretében kapott ellátás 4%-a (azaz: négy százaléka). A tag tagdíjfizetési kötelezettségének utólagosan, a tárgyhot követő 15. (tizenötödik) napjáig köteles eleget tenni.

2.2. Munkáltató kötelezettséget vállal arra, hogy a vele főfoglalkozású munkaviszonyban álló pénztártagok havonta fennálló és a 2.1., pontban is a részére átadott, illetőleg a birtokába jutott információkat üzleti titokként köteles kezelni.

7.4. Pénztár és Munkáltató ezen Megállapodásban foglaltak teljesítését legjobb tudásuk és akaratuk szerint elősegítik.

7.5. Az ezen Megállapodás alapján létrejött jogviszonyban

- a Pénztárt az Igazgatótanács nevében annak elnöke, illetőleg az Igazgatótanács által meghatározott körben az ügyvezető,
- a Munkáltatót annak képviselőjére feljogosított személy(ek) képviselik.

## 8. A jogviták rendezése

Szerződő felek ezen Megállapodással kapcsolatos jogvitáikat elsősorban egymás között, békés úton, peren kívül rendezik. Ennek eredménytelensége esetére felek a Pesti Központi Kerületi Bíróság illetőleg (az ügyértéktől függően) a Fővárosi Bíróság kizárólagos illetékességét kötik ki. Felek választott bírósági eljárásban is megállapodhatnak.

## 9. Hatályba léptető és egyes rendelkezések

9.1. Ezen Megállapodás aláírásának napjával, de 1996. január 1-jére visszamenőlegesen lép hatályba.

9.2. Ezen Megállapodás határozatlan időtartammal jött létre.

9.3. Ezen Megállapodást bármelyik fél hat hónapi felmondási idővel az év utolsó napjára szólóan írásban felbonthatja. A Munkáltató részéről történő felmondás érvényességéhez a Munkáltatónál képviselettel rendelkező reprezentatív szakszervezetek egyetértő nyilatkozata is szükséges.

Ezen Megállapodás a Munkáltató részéről mindaddig nem mondható fel, amíg Munkáltató a vele munkaviszonyban álló munkavállalójának tagdíját az Öpt hatálya alá tartozó valamely más pénztárban részben vagy egészben átvállalja.

9.4. Munkáltató ezen Megállapodás aláírásával kijelenti, hogy a Pénztár Alapszabályát ismeri és egyidejűleg kötelezettséget vállal az abban foglaltak betartására.

9.5. Az ezen Megállapodásnak a munkaviszonyt érintő, illetőleg az azzal összefüggő kérdéseit a Munka Törvénykönyvéről szóló 1992. évi XXII. törvény szerint kell értelmezni.

9.6. Az ezen Megállapodásban nem szabályozott kérdésekre a vonatkozó jogszabályok, így különösen

- az Önkéntes Kölcsönös Biztosító Pénztárakról szóló 1993. évi XCVI. törvény,
- a Polgári Törvénykönyvről szóló 1959. évi IV. törvény rendelkezéseit, valamint a Pénztár Alapszabályát kell alkalmazni.

9.7. Pénztár köteles ezen Megállapodás egy példányát, az aláírást követő 15 (tizenöt) napon belül a Pénztárfelügyeletnek megküldeni.

Budapest, 1996. február 16.

---

Vasutasok Szakszervezete, Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete,  
Mozdonyvezetők Szakszervezete, Pályavasúti Dolgozók Szakszervezete  
Székhelyeiken

Az önkéntes kiegészítő pénztárakról szóló törvény 2003. évtől hatályos módosítása lehetőséget teremt a munkáltatónak arra, hogy pénztári tagság vállalása során differenciáljon az egyes pénztártípusok között. Közismert tény az is, hogy a 2002. december 20-án megkötött Együttműködési Megállapodásban foglaltak szerint a MÁV Rt. egységes béren kívüli juttatási rendszer bevezetését készíti elő 2004. évtől.

Fenti változások szükségessé teszik a MÁV Rt. vonatkozásában tevékenységet kifejtő önkéntes kiegészítő pénztárakkal fennálló kapcsolatrendszer átgondolását és a kialakult viszony szükség szerinti módosítását. Bár a pénztárak irányába kezdeményeztük az egyeztető tárgyalásokat, s bízunk abban, hogy azok eredményre fognak vezetni, a MÁV Rt. érdekeinek fokozott szem előtt tartásával meg akarjuk teremteni annak lehetőségét, hogy szükség esetén a MÁV Rt. élhessen a rendes felmon-



dás jogával. A pénztárakkal kötött szerződések döntő többségében viszont az a kikötés szerepel, hogy a munkáltató részéről a felmondás joga a reprezentatív szakszervezetekkel egyetértésben gyakorolható.

Fentiek együttes figyelembevételével kérjük szíves soron kívüli nyilatkozatokat arra nézve, hogy a szükséges intézkedéseket, így szükség esetén a felmondást egyetértésükkel tudjuk-e megtenni.

Válaszukat várva, tisztelettel:

Apavári József főosztályvezető

Dr. Hadházi Ákos főosztályvezető

Budapest, 2003. június 2.

## A válasz

Dr Hadházy Ákos úr főosztályvezető részére

MÁV Rt. Vezérigazgatósága Igazgatási és Szabályozási Főosztály  
Budapest

Tisztelt Hadházy Úr!

Gy.26-328/2003. számú levelével kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom:

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a vasutas önkéntes pénztárak hosszú távú, biztonságos működésében érdekelt, ezért semmi olyan lépést nem támogat, amely ezt kérdésessé tehetné.

Ennek megfelelően nem kívánjuk látatlanban elvi hozzájárulásunkat adni a pénztárak és a MÁV Rt. között meglévő szerződések módosításához, vagy felmondásához.

A pénztárak és a választható béren kívüli juttatások összefüggéseiről akkor tudunk érdemben nyilatkozni, ha megismerjük a MÁV Rt. erre vonatkozó konkrét javaslatait (a pénztárak működési biztosítékai, a javasolt juttatási összeg, a juttatások köre, a KSZ érintett pontjainak módosítása, stb.)

Tisztelettel:

Németh László ügyvezető alelnök

Budapest, 2003. 06. 10.

Mozdonyvezetők Szakszervezete

Kiss László úr  
Elnök

Budapest, Bácskai u. 11.

Tisztelt Elnök úr!

Tájékoztatom, hogy a MÁV Rt. és az önkéntes pénztárak közötti szerződések felmondása tárgyában a reprezentatív szakszervezetek irányába történő megkeresésünk eredményre nem vezetett. A szerződésekben rögzített nyilatkozatokat a reprezentatív szakszervezetek nem adták meg.

Az önkéntes pénztárak, a szerződések módosításával kapcsolatos egyeztető tárgyalások folytatására irányuló kérésünkre, nem reagáltak teljes körűen.

Mindezen körülmények figyelembevételével, valamint az Együttműködési Megállapodásban rögzített Választható Béren Kívüli Juttatások rendszerének kialakítása okán, a MÁV Rt. az önkéntes pénztárakkal kötött Megállapodásokat, a szerződésekben foglaltaknak megfelelően, 2003. december 31. napjára felmondja, elősegítve ezzel azok újragondolását, módosításának megvalósítását.

Egyúttal tájékoztatom, hogy a MÁV Rt. lehetőséget biztosít a reprezentatív szakszervezetek részére, hogy a társaság szociális- és jóléti célokra fordított valamennyi költségével kapcsolatban teljes körűen információhoz juthassanak.

Ezen információkkal, valamint az időpont egyeztetésekkel kapcsolatban kérem, hogy dr. Vincze Teodórárt (34-67), a béren kívüli juttatások osztályának osztályvezetőjét szíveskedjenek megkeresni.

Együttműködésüket megköszönve.

Üdvözlettel:

Kugler Flórián

Budapest, 2003. június 27.



Valamennyi Szolgálati főnökség vezetője  
székhelyén

Tisztelt Vezetőtársam!

Tájékoztatom, hogy felmondtuk az Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Pénztárakkal kötött szerződéseket. Fontosnak tartom, hogy Önök, vezetők erről időben értesüljenek, ismerjék az intézkedés hátterét.

Szeretnénk felhívni a figyelmet, hogy a megállapodások felmondására azért került sor, hogy 2004. január 1-től a pénztár tagdíjakhoz történő munkáltatói hozzájárulás a VBKJ rendszer részét képezhesse. A szerződésekben foglaltaknak megfelelően a felmondás kizárólag december 31-ére szólhat, 6 hónapos felmondási idővel, ezért ezt a lépést most kellett megtennünk.

Természetesen folyamatosan egyeztetni fogunk a szakszervezetekkel és a pénztárakkal az új szerződések megkötésével, valamint a választható béren kívüli juttatási rendszer bevezetésével kapcsolatban.

A mellékelt szórólapon tájékoztatjuk a munkavállalókat. Kérem, segítse az információk korrekt értelmezését a munkatársai számára.

Üdvözlettel

Kugler Flórián  
vezérigazgató-helyettes

### Tisztelt Munkatársunk!

Ezúton tájékoztatjuk Önt, hogy a MÁV Rt. vezetése és a reprezentatív szakszervezetek Megállapodásban rögzítették a társaság szociális és jóléti juttatási rendszerének átalakítási szándékát, annak 2004. január 1-i bevezetését.

Az átalakítás célja a jóléti juttatások összegének növelése és elosztásának igazságosabbá tétele.

Az új rendszer – mely a Választható Béren Kívüli Juttatások rendszere (továbbiakban VBKJ) – megvalósításának érdekében szükségessé vált a jelenlegi szerződések felmondása a különböző önkéntes kölcsönös kiegészítő pénztárakkal, 2003. december 31-i hatállyal.

Egyidejűleg kezdeményeztük az új, a VBKJ rendszerébe illeszkedő szerződések megkötését.

Hogyan érinti ez önt?

1. A szerződéseknek megfelelően a MÁV Rt. ez év végéig változatlan feltételekkel biztosítja a pénztártagsági hozzájárulást

2. A pénztártámogatás összege, mely 2003. évben várhatóan 2.9 Mrd Ft, hiánytalanul átkerül a bevezetendő VBKJ rendszerbe, amelyen keresztül Ön a saját maga által választott pénztártagságokat finanszírozhatja.

### Miért jó Önnek a választható béren kívüli juttatási rendszer?

- igazságossá válik a juttatások elosztása, mert mindenkinek azonos lehetőségeket biztosít
- a keretösszeget szabadon, saját igényének megfelelően használhatja fel, igazodva eltérő szükségleteihez
- lehetőséget ad a pénzeszközök leghatékonyabb felhasználására, s az adójogszabályokban meghatározott kedvezmények maximális igénybevételére
- versenyezteti a pénztárakat, amely során a pénztárak szélesítik szolgáltatásaik körét, s igyekeznek a tagok és a leendő tagok igényeit a legteljesebb módon kiszolgálni.

## Más szemmel

1. A vezérigazgató úr jognyilatkozata a Vasutas Nyugdíjpénztárral kötött megállapodás 9.3. pontjára alapozódik, figyelmen kívül hagyva azt, hogy „A munkáltató részéről történő felmondás érvényességéhez a munkáltatónál képvisellel rendelkező reprezentatív szakszervezetek egyetértő nyilatkozata is szükséges”.

E szerint a szerződés felmondása érvénytelen.

2. Az 1995. november 23-án kötött Megállapodás része az akkori bérmegállapodásnak, ezért a MÁV Rt. kötelezettségvállalása – meghatározatlan időtartamra – nem tekinthető juttatásnak.

3. Ezzel a megállapodással a felek határozatlan időtartamra kötötték szerződést azzal, hogy csak a reprezentatív szakszervezetek egyetértő nyilatkozatával lehet azt felmondani. Ehhez a MOSZ nem járult hozzá, tudomásunk szerint a többiek sem.

4. Ezt a hozzájárulást kérték Apavári József és dr. Hadházy Ákos főosztályvezető urak azzal, hogy a szakszervezetek soron kívül tegyék meg nyilatkozatukat azért, „hogya a szükséges intézkedéseket, így szükség esetén a felmondást egyetértésükkel tudjuk-e megtenni”. Láthatólag itt az önszükség az igazi kényszer, legfeljebb az önn nyugtató motívum érvényesült még: „nem mondhatják, hogy mi nem kérdeztük meg őket”. Mármint a szakszervezeteket.

5. Ennél a levélnél már mutatkozik némi időzavar, hiszen a vezérigazgató június 30-án mondta fel a megállapodást, de egy később – korábbi dátumozású (június 27.) – érkezett levélben már tényként közli a vezérigazgató-helyettes a felmondást:

„... Választható Béren Kívüli Juttatások rendszerének kialakítása okán, a MÁV Rt. az önkéntes pénztárakkal kötött Megállapodásokat a szerződésben foglaltaknak megfelelően, 2003. december 31. napjára felmondja, elősegítve azok újragondolását, módosításának megvalósítását”.





Na most, ha a szerződésekben foglaltaknak megfelelően mondták volna fel a megállapodásokat, akkor nem lehetett volna felmondani. De a gondoskodási szándék példamutató, hiszen elő akarja segíteni az újragondolását a megvalósításoknak. Csak van egy bökkenő. Ezt a „segítséget” sem a szakszervezetek, sem a pénztárak nem kérték.

6. Megtisztelték a munkahelyi vezetőket a „vezetőtársam” megszólítással. Persze a valós beltartalma azért más ennek a „társágnak”.

A lényeg azért fellelhető a levélben: „... a megállapodások felmondására azért került sor, hogy a 2004. január 1-től a pénztár tagdíjakhoz történő munkáltatói hozzájárulás a VBKJ rendszer részét képezhesse”. Világos beszéd. Döntött ügy, döntött időpont.

De nem ez a legjobb, hanem az, hogy a szerződésszegő felmondásnál a szerződésben foglaltakra hivatkoznak. Azután egy praktikus szempont: ... a felmondás kizárólag december 31-re szólhat, 6 hónapos felmondási idővel, ezért ezt a lépést most kellett megtennünk”.

Már-már sajnálatot ébreszt, hogy ilyen időkénszer alatt „cselekedett” a munkáltató.

Végül, szinte lehetetlen kéréssel fordulnak a „vezetőtársakhoz”, mely szerint „segítse az információk korrekt értelmezését a munkatársai számára”.

Hát ez embert próbáló feladat, már csak a korrektség olvas-tán is.

7. Végül a „Tisztelt Munkatársunk”

Az átalakításnak nem az a célja, ami a szórólapon áll, hanem, hogy: a munkáltatói hozzájárulás a VBKJ rendszer részét képezhesse

– ezek a „Juttatások” költséghatékonyan működjenek, a MÁV Rt. javára.

Nem volt szükséges a megállapodások felmondása, hiszen ismert jogintézmény a szerződés-módosítás, tárgyalások eredményeként.

A MÁV Rt. szerint: „Egyidejűleg kezdeményeztük az új, VBKJ rendszerébe illeszkedő szerződések megkötését.”

Ez nem igaz. Nem kezdeményeztek szerződéskötést.

A „Hogyan érinti ez Önt?” két pontja önmagában elgondolkodtató, mert

– ez év végéig biztosítja a hozzájárulást, feltehetőleg ez a kötelezettségvállalás már 2004-re nem terjed ki

– a 2,9 Mrd Ft – írják – hiánytalanul átkerül a VBKJ rendszerbe. Így van. Ez a cél.

Álláspontunk szerint tehát a felmondás érvénytelen, a változtatás a pénztártag munkavállalóknak nem hoz előnyt, megkérdőjelezi a munkáltató szerződéskötési hitelességét, hiszen csak akarattal szeretnék érvényesíteni. A felmondás módja, tartalma, irányultsága negatív módon hat ki a későbbi tárgyalásokra is.

*Dr. Borsik J.*

## Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár

### Tisztelt Vasutas Munkavállalók!

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár az 1861-ben létrehozott első vasutas magánnyugdíjpénztári hagyományokat követve az Önök érdekében Önökért alakult.

A Vasutas Nyugdíjpénztár országos működési területtel rendelkezik, szervezete nyitott (bárki tagja lehet) és a vasutas munkavállalók családtagjainak, hozzátartozóinak belépését is várja.

A Vasutas Nyugdíjpénztár célja, hogy a pénztártagok részére a nyugdíjas évekre nyugdíjszolgáltatást nyújtson. A megalkulás óta ennek érdekében dolgozik a Nyugdíjpénztár vezető testülete és munkaszervezete.

A Nyugdíjpénztár óvatos, konzervatív befektetési politikát folytat és ezért jellemzője a biztonság, stabilitás és kiegyensúlyozottság.

Az értékpapírok őrzését pénztári letétkezelő végzi, aki el látja többek között a vagyonkezelő szervezetek ellenőrzését is.

A Pénztár letétkezelő és folyószámla vezető bankja az országos fiókhálózattal rendelkező, nagy múltú Magyar Külkereskedelmi Bank Rt.

A megalakulás óta eltelt időszak alatt elért eredmények alapján a Vasutas Nyugdíjpénztár a nyugdíjpénztári piac meghatározó szereplőjévé vált. Az elmúlt évben az önkéntes pénztári tagoknál 9,9%, a magánnyugdíjpénztári tagoknál 9,3% hozam és értékelési különbözet jóváírására került sor az egyéni számlán, amely az 5,3%-os inflációhoz viszonyítva jelentős realhozamot jelent.

A 2003. évi pénzügyi terv alapján az önkéntes pénztártagok vagyona meghaladja a 11 milliárd Ft-ot, a taglétszám a 37.000 főt. A magánnyugdíjpénztári tagok vagyona meghaladja a 3,1 milliárd Ft-ot, a taglétszám a 8.500 főt.

A pénztártagokkal való közvetlen együttműködést biztosítja az ügyfélszolgálat, valamint a területi szervezői és képviselői szervezet.

### Történeti bevezetés

A nyugdíjreform eredményeként a nyugdíjrendszer második és harmadik pillére mindenki számára lehetővé teszi, hogy nyugdíjas éveinek biztonságáról saját maga gondoskodjon egy jól ellenőrizhető rendszer keretében. Az állami nyugdíj mellett kialakított önkéntes és magánnyugdíjpénztár rendszerre a teljes körű nyugellátást szavatolja.

Az első vasutas magánnyugdíjpénztárt a Déli Vasút megalakulásakor 1861-ben hozták létre. Jelenleg a MÁV Rt. Nyugdíj Igazgatósága 135.000 vasutasnak folyósít nyugdíjat.

A Magyar Királyi Államvasutak nyugdíjintézetének és nyugbérpénztárának hagyományait követve alakult meg 1995. október 3 án a Vasutas Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár 104 alapító taggal.

A Nyugdíjpénztár Küldöttközgyűlése 1997. december 16-án hozott határozatával megalapította a magánnyugdíjpénztárt és így létrejött a Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár, amely az eltelt idő alatt a hazai nyugdíjpénztári piac meghatározó szereplőjévé vált.



A Vasutas Nyugdíjpénztár egy jogi személy, egy adószámmal ( 18077153-1-42 ), de két – Önkéntes és Magán – pénztári ágazattal rendelkezik. A gazdálkodás, vagyonkezelés, nyilvántartás és könyvvezetés azonban a két Ágazatnál elkülönítetten történik.

A Vasutas Nyugdíjpénztár önkormányzati elven működik, legfőbb szerve a Küldöttközgyűlés, amely 122 önkéntes és 29 magánpénztári küldöttből áll. Két vezető testülete az igazgatótanács és ellenőrző bizottság, melyek összetételükből adódóan lehetővé teszik a közvetlen kapcsolatot a tagsággal.

A Vasutas Nyugdíjpénztár az ügyrendjéből fakadó adminisztrációs feladatokat nem külső szolgáltató közreműködésével, hanem a működési költséggel történő takarékos gazdálkodás érdekében saját hatáskörben végzi.

vel, hanem a működési költséggel történő takarékos gazdálkodás érdekében saját hatáskörben végzi.

Az Igazgatótanács és az Ellenőrző Bizottság a pénztártagok érdekeit szem előtt tartva az önállóság megtartásával az eredményes működés érdekében teljesíti vállalt kötelezettségét.

Amennyiben felkeltettük érdeklődését a Vasutas Nyugdíjpénztár iránt, készséggel állunk rendelkezésére részletes tájékoztató megküldésével is.

Budapest, 2003. május 23.

## Miért érdemes a Vasutas Nyugdíjpénztár tagja lenni?

- Stabilitást, megbízhatóságot és ellenőrizhetőséget biztosít.
- Ügyfélorientált működést, színvonalas szolgáltatást nyújt.
- Az önkéntes pénztártag által az egységes tagdíjon felül fizetett többlet tagdíj 100%-ban az egyéni számlára, a fedezeti tartalékba kerül.
- A MÁV Rt. és egyéb MÁV szervezetek munkavállalói esetében a 4%-os önkéntes pénztári egységes tagdíjból a munkáltató által átvállalt rész 2,64%.
- A biztonságos befektetési politika kedvező hozamot eredményez.
- Referenciákkal, nagy szakmai tapasztalattal rendelkező folyószámla vezető és letétkezelő bankkal, vagyonkezelőkkel dolgozunk.
- Szakszerű, pontos és megbízható az adminisztrációs és gazdálkodási tevékenység.
- Klépitett, személyes és jól működő kapcsolatrendszert alakítottunk ki a munkáltatókkal.
- Egyszerű a Nyugdíjpénztárba való belépés és átlépés. A pénztártagnak a belépési nyilatkozat kitöltése után nincs

további teendője, az adminisztrációs feladatokat a Nyugdíjpénztár intézi. Belépési díj nincs.

- A 3 éves tagsági viszonyal rendelkező önkéntes pénztártag tagi kölcsönt igényelhet.
- A nyugdíjszolgáltatási igényeket a benyújtástól számított 30 napon belül intézzük.

Felhívjuk a Vasutas Munkavállalók figyelmét, hogy akik 1998. július 1-je és 2002. december 31. között pályakezdőnek minősültek és jelenleg nem tagjai magánnyugdíjpénztárnak, utolsó lehetőségük, hogy 2003. december 31-ig a Vasutas Nyugdíjpénztár Magánpénztári Ágazatába belépjenek és ezzel a fent említett előnyöket élvezhessék. Ugyanez vonatkozik azokra is, akik 2003. január 1-jén még nem töltötték be a 30. életévüket.

Természetesen időbeli korlát nélkül van lehetőség másik magán- illetve önkéntes nyugdíjpénztárból a Vasutas Nyugdíjpénztár Magánpénztári illetve Önkéntes Pénztári Ágazatába történő átlépésre.

### Új elérhetőségünk 2003. 09.15. napjától:

**Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár 1145 Bp. Columbus u. 35.**

Telefonszámaink, email címeink változatlanok.

Ügyfélszolgálat ideje: Hétfőn és pénteken: 9-12 óráig, szerdán: 9-16 óráig

Tel/Fax: 01/302-5081, vasúti: 01/31-90, 35-05, 35-08

E-mail: [vasutas@axelero.hu](mailto:vasutas@axelero.hu)

[www.cegorigo.hu/vasutaspenztar](http://www.cegorigo.hu/vasutaspenztar)

## Új vezetők a gépészetnél

A Gépészeti Üzletág átalakulását követően – mint arról már a Hírlevél útján tájékoztattuk a kollégáinkat – pályázat útján döntés született a területi gépészeti központok vezetőinek, azok osztályvezetőinek és a gépészeti főnökségek vezetőinek személyéről.

A mellékelt táblázatban (10–11. oldal) tájékoztatjuk kollégáinkat a gépészeti központok vezetőiről.

Kiss L.



# Mozdonyvezetők Országos Találkozó



Útban a találkozóra



Érkezés Tiszaújvárosba



Kritikus szemek



A vacsora



Báli hangulat



Jólesik a pihenés a strandon



Megy a gőz



# Mo...zója 2003. július 5-6. Tiszaújváros



A mérkőzés



A győzelem mámore



Díjkiosztó



A kupa



Akik a sört csapolták



...őzős Kanizsára a táncparketten



Hazafelé





<b>Területi Gépészeti Központok vezető munkatársai:</b>			
<b>TGK vezető</b>	<b>Fenntartási ov.</b>	<b>Üzemeltetési ov.</b>	<b>Kocsivizsgálati ov.</b>
Budapest	Krisztián Árpád	Póstyéni Zsolt	Bartha László
Miskolc	Kósa Zoltán	Kovács József	Petró István
Debrecen	Guba Sándor	Mészáros László	Orosz György
Szeged	Kodé László	Szilágyi Károly	Szerencsi István
Pécs	Zentai János	Gerecs László	Handl Gyula
Szombathely	Molnár Gyula	Nagy Alfonz	Beke Csaba
			Balogh Tibor
			Buda Zoltánné
			Kiss László
			Ludvig Zoltán
			Desztics József
			Bognárné Harasztovics Tímea

### **Telephelyek vezető munkatársai: Budapest TGK.**

<b>Fenntartási műhely</b>	<b>Mozdonyüzemeltetési telephely</b>	<b>Kocsivizsgálói telephely</b>
Győr	Varga László	Varga III. László
Hatvan	Barna Sándor	Vadicskó Ferenc
Székesfehérvár	Illés Endre	Dian László
Szolnok	Csibrányi Attila	Hegedűs István
Bp. Ferencváros	Neue Vilmos	Zolyomi János
Bp. Északi	Kövér Imre	Tóth Géza
Bp. Keleti	Márta István	

### **Miskolc TGK.**

<b>Fenntartási műhely</b>	<b>Mozdonyüzemeltetési telephely</b>	<b>Kocsivizsgálói telephely</b>
Miskolc	Oláh András	Gilányi Zsolt

### **Debrecen TGK.**

<b>Fenntartási műhely</b>	<b>Mozdonyüzemeltetési telephely</b>	<b>Kocsivizsgálói telephely</b>
Debrecen	Takács Károly 03/28-02	Fazekas László 03/27-61
Nyíregyháza	Hanzel András 03/40-80, 40-81	Mikó Mihály 03/42-48, 43-17
Záhony	Csépke Andriás 03/31-44	Kovács János 03/31-80

### **Szeged TGK.**

<b>Fenntartási műhely</b>	<b>Mozdonyüzemeltetési telephely</b>	<b>Kocsivizsgálói telephely</b>
Szeged	Németh György 06/16-69	Barna Imre 06/15-14
Szentes	Makra Zoltán 06/71-04	Csapó Csaba 06/72-94
Békéscsaba	Pacsika József 06/33-68	Szenti István 06/32-75



**Pécs TGK.**

	<b>Fenntartási műhely</b>	<b>Mozdonyüzemeltetési telephely</b>	<b>Kocsvizsgálói telephely</b>
Pécs	Földvári István 05/12-80	Karlay Gyula 05/14-74	Gayer Tibor 05/15-50
Dombóvár	Tóth Árpád 05/62-01	Harmati Zoltán 05/64-17	Sávai Zoltán 05/64-24
Nagykanizsa	Kapusi Győző	Balogh József 05/42-05	Baumgartner Péter 05/42-55

**Szombathely TGK.**

	<b>Fenntartási műhely</b>	<b>Mozdonyüzemeltetési telephely</b>	<b>Kocsvizsgálói telephely</b>
Szombathely	Jánosi László 07/14-36	Ámon József 07/14-23	Fejes Róbert 07/14-86
Celldömök	Kovács László 07/ 62-87	Czigány Gyula 07/63-87	Németh László 07/63-86
Zalaegerszeg	Dolgos Győző 07/32-35	Óvári Gyula 07/32-82	Kulcsár György 07/33-81

**Gépészeti Technológiai Központ.**

Horváth Lajos igazgató	Hamza János Technológiai és Fejlesztési ov. igazgató helyettes
Fekete István Anyagvizsgáló ov., igazgató helyettes	Murárik László Átvételi ov.
Juhász Erzsébet Koordinációs ov.	

Dr Csiba József főigazgató úr részére

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

Tisztelt Csiba Úr!

Kugler Flórián vezérigazgató-helyettes úr zöld szám bevezetéséről szóló, Gy. 118-119/2 003. számú levelével kapcsolatban az alábbiakról tájékoztatom.

A vezérigazgató-helyettes úr javaslata alapján kérem a legközelebbi GÉT ülés napirendjei közé felvenni azt a javaslatot, melyet már másfél évvel ezelőtt a VÉT és a GÉT ülésén is, illetve néhány héttel ezelőtt a VÉT ülésen ismételt felvetettünk. Nevezetesen azt, hogy rendkívüli események bekövetkeztek nem minden esetben biztosított a gyors segélykérés.

Ennek érdekében azzal a javaslattal élünk, hogy a területi igazgatóságokon (Területi Irányító Központokban) létesítsen a MÁV Rt. olyan ingyenesen hívható zöld számokat – a területileg illetékes főirányító mellett – melyeket a mozdonysemélyzet bármely rendkívüli esemény bekövetkeztek fel tud hívni.

Balesetek esetén a gyors intézkedés akár életeket is menthet meg, de ugyanakkor a vasúti közlekedés közben bekövetkező műszaki hibák elhárításakor is lényegesen gyorsabb lehet annak megszüntetése.

Azért, hogy indokolatlanul senki ne zavarja az irányítók felelősségteljes munkáját, ezért azzal a javaslattal élünk, hogy csak a hívószám azonosításával kezdeményezett hívások kerüljenek fogadásra.

Javaslatunkra adott régebbi válasz, miszerint a 112-es segélyhívószámon keresztül bármilyen rendkívüli eseményt el lehet hárítani, teljesen megalapozatlan, s az általunk felvetett javaslattal egyáltalán nem kompatibilis. A 112 általában mobil szolgáltató rendszerbeli problémák elhárítására alkalmazandó.

Javaslatunkkal elsődlegesen a vasúti közlekedés hiányosságainak, rendkívüli eseményeinek mihamarabbi elhárítását kívánjuk elősegíteni, melyet valószínűleg a közvélemény is kedvezően fogadna, ennek elutasítását viszont nem biztos.

Üdvözlettel,

Kiss László elnök

Budapest 2003. 07. 08.



## Meg kell teremteni a társadalombiztosítás feletti kontrollt

### Interjú Borsik Jánossal

• *Alig egy hónappal ezelőtt az ASZSZ középtávú bérfelzárkóztatási program felállítását sürgette. Nem sokkal ezután úgy tűnt, hogy a kormány is előállt egy hasonló ajánlattal, csak kissé más „számokkal”. Lehet azt mondani, hogy elkezdődtek a tárgyalások?*

– Nincs tárgyalás, ezek olyan korai szakértői vélemény-cserék, amelyeknél nincs se jegyzőkönyv, se emlékeztető. A kormány igyekszik drámai módon bemutatni a 2003-as bérfelzárkóztatást; hogy a gazdasági egyensúly megbomlott, és gazdaságpolitikai és államháztartási szempontból is korrekcióra van szükség. Ugyanakkor a legkevesebb eredménnyel kecsegtető területet választották, amikor a bérek visszafogása mellett kezdtek agítani. Olyasfajta társadalmi-gazdasági megállapodás kíséreltetem látni ebben a kommunikációban, amit 1994-1995-ben az akkori szocialista-liberális kormány egyszer már megpróbált, csak most egy kicsit célirányosabb formában: a szakszervezetek ne lépjenek fel bérköveteléssel, hanem önkéntes béremelési korlátozást gyakorolva próbálják visszatartani magukat az őszi bértárgyalásokon.

– Tehát úgy gondolom, hogy a szakszervezetek és a közvélemény megdolgozása kezdődött el, és ez talán fontosabb, mint az, hogy tartanak-e szakértői tárgyalásokat, vagy sem. Ezt addig lehet folytatni, amíg láthatóvá nem válnak a jövő évi költségvetési törvény keretszámai: azokból az adatokból már látható lesz, milyen kondíciókban gondolkodik a kormány.

– A tavalyi, közsférában végrehajtott béremelés erősen motiválta a közüzemi és a profitszférában folyó bértárgyalásokat, ennek a motiváló erőnek pedig van egyfajta „tehetetlenségi nyomatéka”, ami rá fog húzódní az őszi tárgyalásokra is. Nem hiszem, hogy az amúgy sem magas átlagkeresettel bíró magyar munkavállaló a kormányzat gazdasági helyzetértékelésétől vezetettve visszalép saját bérkövetelésétől. Azt gondolom, hogy szeretné megkapni azt a pénzt, ami a munkájának az ellenértéke, és úgy látom és úgy értekelem, hogy ez az ellenérték nem fejezi ki annak a munkának az igazi értékét, amit ezek az emberek végeznek.

• *Az Autonóm Szakszervezetek részéről is voltak az Európai Szakszervezeti Szövetség tizedik kongresszusán. Milyen benyomásokkal tértek haza?*

– Olyan mértékű személyi változásokra került sor a kongresszuson, amelyre eddig még nem volt példa. Lehet, hogy ez jelképes is volt, hiszen 10 ország uniós csatlakozása áll küszöbön, de a bővítés munkaerőpiaci-foglalkoztatáspolitikai hatásai is jelentősek.

– Új és újabb feladatoknak kell megfelelniük a belépő országoknak – így Magyarországnak is –, és ez nem elhatározás, hanem egyszerűen helyzet kérdése. Szerencsésebb lett volna ezért, ha a kongresszuson az európai jövőkép tárgyalása során önálló fejezetben váltanak szót a küldöttek a csatlakozó országok helyzetéről, ezen belül a szakszervezeti feladatokról, azon belül pedig arról, hogy milyen segítséget tud nyújtani az ESZSZ ezeknek a szakszervezeteknek. Ilyen módon ez nem lett megtárgyalva, és ezt elég nagy hiányosságnak érzem.

• *Az utóbbi évek szakszervezeti „slágertémái” a globalizáció és a rugalmas foglalkoztatási formák voltak. Mire kell felkészülni, mik a feladatok ezen a téren?*

– Szóba került a globalizáció, hogy bizony nőtt a munkavállalók kiszolgáltatottsága, és hogy a flexibilitás nincs egyensúlyban tartva a fokozott munkajogi védelemmel, kollektív szerződésekkel és egyéb körülményekkel. A probléma lényege az, hogy ha a munkáltatók az új körülmények miatt rugalmasságot várnak el a munkavállalóktól, akkor ennek az ára nemcsak az, hogy esetleg a többletbevételből ők is tudjanak részesedni, hanem az is, hogy még erősebb munkajogi védelemre van szükség. Mert a rugalmas foglalkoztatásnak megvannak a maga veszélyei is: kevésbé követhető, kevésbé kiszámítható. Ha a mérleg nyelvét nem tartjuk egyensúlyban egy erősített munkaügyi jogvédelemmel, akkor bizony ebből csak a rugalmasság fog maradni, ami elég riasztó kép a munkavállalók jövőjét illetően.

• *Hogyan látja az Európa-szerte megjelenő társadalombiztosítási válság magyarországi hatásait, elérhet ez bennünket?*

– Az a furcsa állapot jött létre, hogy a magyar politikai törekvések egy jóléti társadalom kialakítására idejekorán ellentmondásos helyzetbe kerültek. A cél ugyanis – az EU tagállamainak jóléti rendszere, annak szerkezete, minősége, emberközponúsága – most úgy néz ki, mozgó célponttá vált. Ismert a társadalom elöregedésének tünete, amely Németországban, Franciaországban, Ausztriában az erős tiltakozás, sztrájkok ellenére is negatív korrekciót okoz a társadalombiztosítási rendszerben. Ha pedig a követendő példa megváltozik, az a hazai társadalombiztosítási problémákat is fel fogja erősíteni.

– A választások előtt a nagyobbik kormánypárt ígéretet tett a társadalombiztosítás feletti kontroll megteremtésére, ami a járulékfizetők kontrollját jelenti a munkavál-



lalók és a munkáltatók oldalán. Ha úgy megy végbe az egészségügyi és esetleg a társadalombiztosítási reform, hogy csak utólag akarják ezt a kontrollt kiépíteni, akkor egy elég furcsa helyzet alakul ki.

– Két, homlokegyenest ellenkező forrásból lesz ugyanis megoldva a finanszírozás. A közpénzek – ismerve a magyar politikai életet – életveszélyes kategóriát jelent, a magántőke pedig semmi mást nem tesz, mint a saját törvényszerűségeit követi. A Két dolog nagyon messze áll egymástól, és ha találkoznak, akkor bizony ütköznek.

Ez önmagában is egy veszélyes tényező.

– Ezért mi azon az állásponton vagyunk, hogy haladéktalanul meg kell teremteni a társadalombiztosítás kontrollját. A kormány szóbeli ígéreteket tett arra, hogy lesz erre javaslatuk – talán már van is – azt azonban még nem ismerjük.

– Egy dolgot azonban világosan szeretnék leszögezni: az EU nyilvánvalóan nem fogja azokat a gondokat megoldani, amelyekkel itthon a szociális partnereknek és a kormánynak kell foglalkoznia. Ha saját magunkon nem tudunk segíteni, és a hazai érdekvédelmet nem tesszük jobbá, eredményesebbé, akkor nem fog felértékelődni a nemzetközi munkánk sem.

*Szakszervezetek.hu*

## Európai határátmenő forgalmak

**Legutóbbi számunkban már közzétettük azt a tanulmányt, melyet az Atkins Danmark cég készített, több vállalat és belga szakértő bevonásával. Akkor a mozdonyvezetői képzési és személyi követelményekkel ismertettük meg az olvasókat, most szeretnénk közreadni a határon átmenő forgalmat vizsgáló tanulmányokat.** *Kiss L.*

### Határon átmenő forgalmat vizsgáló esettanulmányok

A határon átmenő forgalmat vizsgáló esettanulmányokat két különböző szempont alapján választották ki. Sikeresen és a jövőben potenciálisan sikeresen működő, de egyelőre még nem sikeres határon átmenő forgalomra estek a választások. Minden határon átmenő forgalom fajtát bevontak a tanulmányba. (nagysebességű személyszállítást, hagyományos személy- és teherszállítást, és helyi és regionális vasúti szolgáltatásokat):

**Dánia-Svédország (Öresund)** ahol 1998-ban nyitották meg a határon átmenő forgalmat. A személyszállítást helyi és regionális szolgáltatók és nagysebességű szolgáltatók végzik Kobanhavn és Stockholm/Göteborg között. A teherszállítási szolgáltatás kialakítása folyamatban van a Railion és IKEA Rail közti együttműködés eredményeként. Mozdonycseré nélkül közvetlen teherszállító szerelvényeket indítanak Közép-Svédországból különböző németországi pontokba. Dán, svéd vagy angol nyelv használata helyett sajátos kommunikációs rendszert használnak, amely egy másik egyedülálló dolog a Öresund esetén.

**Svédország-Norvégia** ahol a határon átmenő forgalom az 1993-as egyezmény aláírása után erősödött fel. Az egyezmény az illetékes képzési központok és a vasúttársaságok között jött létre a határon átmenő forgalomban résztvevő mozdonyvezetők képzéséről szóló együttműködésről.

**Dánia-Németország** ahol a határon átmenő forgalom részben sikeres. A vegyes dán és német vonat személyzet használata a Kobanhavn és Hamburg között közlekedő EuroCity vonatokon jó példa a sikeres határon át-

menő forgalomra, a vasúti vezetők és vasúti személyzet számára.

**Németország-Cseh Köztársaság** ahol a cseh mozdonyvezetők megkezdték ez év elején a teherszállítást a Cseh Köztársaságból a Drezda-Friderichstadt rendező pályaudvarra, és az első német mozdonyvezetők 2002 októberében fejezik be a képzést és a határon átmenő forgalomban megkezdik a részvételt. E határon átmenő forgalomból nyert tapasztalatok érdekesek lehetnek más határon átmenő forgalomra vonatkozóan is, pl. Németország és Lengyelország között.

**Thalys** nagysebességű szolgáltató, amely 1996-óta közlekedtet vonatokot Párizs, Brüsszel, Amsterdam és Köln között, és várható, hogy az elkövetkező években más városokba is indít vonatot, pl. Genovába. A nyelvi- és a nemzeti működtetési szabályokban megjelenő különbségek kezeléséből nyert tapasztalatok, éppúgy, mint a személyzet képzésében és képesítésében megjelenő különbségek kezeléséből nyert tapasztalatok érdekesek lehetnek más európai határon átmenő forgalomra vonatkozóan.

**Eurostar** nagysebességű szolgáltató, amely 1994 óta közlekedtet vonatokot London, Párizs és Brüsszel között.

**Hollandia, Belgium, Luxemburg, Franciaország (Belifret)**, ahol tehervonatokat közlekedtetnek a hatalmas Északi-tengeri kikötőkből (mint pl. Rotterdamból, Antwerpenből, Zeebruggeből) a Benelux államokon keresztül Németország, Franciaország, Svájc, és Olaszország felé. A határokon, beleértve Belifretet is, számos sikeres határon átmenő forgalomról beszélhetünk és számos olyan határon átmenő forgalomról is beszélhe-



tünk, amelyben rejlenek még továbbfejlesztési lehetőségek.

**Franciaország-Olaszország**, ahol, teherszállítási és személyszállítási szolgáltatások már működnek a határon átmenő forgalomban, de a mozdonyvezetőket lecserélik.

**A svájci-francia határ és a svájci-német határ**, ahol az elég jól strukturált svájci szabályzásoknak és szemléleteknek köszönhetően a más országokból származó mozdonyvezetők engedélyezése jól működik. Ez a határforgalmi esettanulmány a 2003-tól tervezett Basel és Mannheim között közlekedő svájci mozdonyvezetőkre is kiterjed.

**Ausztria-Magyarország (Hegyeshalom)**, ahol teherszállító vonatok, EuroCity-k és helyi személyszállító vonatok közlekednek. Mozdonyvezetőket és a vonatkísérő személyzetet lecserélik a határon, de néhány gördülőállományt a határon átmenő forgalomban közlekedtetnek, (pl. az EuroCity vonatokot), amelyet a bizalmi elvnek megfelelően kezelnek.

**Franciaország-Spanyolország**, több határátkelőről is beszélhetünk, és a működtetésre vonatkozó egyezményeket, éppúgy, mint a nyomtáváltásra vonatkozó tapasztalatokat is meg kell említeni.

**Spanyolország-Portugália**, számos határátkelő létezik, és van potenciális fejlesztési lehetőség a határon átmenő forgalomban.

**Észtország-Oroszország (Narva)**, a határon átmenő forgalom Tallinn és Szentpétervár és Moszkva közötti szakaszra vonatkozik, ahol a határátkelő az egykori Szovjetunió része volt, de jelenleg úgy alakítják át, hogy a jövőben EU Harmadik Országbeli határ lehessen.

**Finnország-Oroszország (Vanikkala)**, amely EU Harmadik Országbeli világszínvonalú mintahatár a vámvizsgálatot segítő bonyolult technikai felszerelésnek, és a kereskedelmi és technikai vizsgálatoknak köszönhetően.

**Helyi érdekű és regionális vasút Strasbourg és Kehl között**, ahol az Ortenau-S-Bahn (OSB) 2002. decemberében kezdi meg határon átmenő működését Franciaország és Németország között.

**Villamos-vonat Franciaország-Svájc**, ahol a villamosvonatok 2001-ben kezdték meg működésüket Bellegrade és Genova között. Tervbe van véve, hogy a jövőben kiterjesztik a szolgáltatást, de egyelőre az útlevelel ellenőrzés jelent kihívást.

#### Következtetések

A tanulmány fő következtetései szerint a határon átmenő forgalomban résztvevő vasúti személyzetre vonatkozó jelenlegi képzés és követelmény helyzete az alábbiak szerint foglalható össze:

Jelentős különbségek vannak ország és ország között képzettségi szintre vonatkozólag, amelyet előírnak az újonnan érkező külső munkaerőnek minden személy-

zeti kategóriában. A belső munkaerőt több vasút is szívesebben választja, hogy a feleslegessé váló személyzetet felhasználhassa más célokra.

A személyzet kiválasztásánál az egészségügyi követelmények és az orvosi ellenőrzési rendszer minden országban létezik. Kis különbég van a különböző személyzeti kategóriákra vonatkozó követelményi szintekben, éppúgy, mint az orvosi ellenőrzés gyakoriságában. Úgy tűnik közös megegyezés van az általános minimális egészségügyi követelményekben a személyzet kiválasztása során, és közös megegyezés van az orvosi ellenőrzés egységes megközelítéséről is. Az országok nagy számban támogatnak egy olyan rendszert, ahol a rendszeres egészségügyi felülvizsgálat gyakorisága a kor előrehaladtával emelkedik.

Jelentős különbségek vannak a képzési szemléletben. Az osztálytermi oktatás és a gyakorlati képzés egyensúlya országonként változó. A mozdonyvezetők és a forgalomirányítók képzésére használt szimulátorok országonként különböznek, néhány országban, széles körűen használják, néhol pedig egyáltalán nem.

Az egyéb személyzeti kategóriákra vonatkozólag hasonló különbségeket állapítottak meg a toborzott munkaerő képzettségi szintjében és a képzés tartalmában. Ez azt jelenti, hogy nehéz lesz a képzési szemléletek és képzési módszerek általános egységesítése.

Közös európai működési szabályok és az egységes európai biztonsági szemlélet.

Úgy gondolják, hogy a határon átmenő forgalomban résztvevő személyzet számára szükséges szakismeret egységesítése kívánatosabb, mint a toborzott munkaerő szakismereti szintjének harmonizálása vagy a képzési rendszer egységesítése.

Számos ország már megkezdte a mozdonyvezetői tanúsítványok és engedélyezési rendszerek bevezetését. Határozottan szükség van a közös európai szemlélethez e területen. A két szintű szemlélet, amelyet a légi-közlekedési iparban vezettek be, megfelelő modellként szolgálhat az európai mozdonyvezetők engedélyezési rendszeréhez. Európai szinten, előírt követelményeket nem lehet megfogalmazni az európai infrastruktúra használatát jóváhagyó mozdonyvezetői engedélyhez. A nemzeti engedélyezési rendszerek gondoskodnak az ismereti és készségi követelményekről, amelyek a nemzeti vonalakhoz, működési folyamatokhoz és a gördülőállományhoz szükségesek.

A sikeres határon átmenő forgalom lebonyolításához szükséges előfeltétel a közös nyelv és/vagy a közös kommunikációs rendszer megléte. Erre a megoldás, amelyet a legtöbb sikeresen működő határon átmenő forgalom lebonyolításánál alkalmaznak, az a kettő vagy több nyelvet beszélő olyan munkatársak toborzása, akik majd mozdonyvezetői szolgáltatást tesznek és a határon átmenő forgalom lebonyolításában, vesznek részt. Külön nyelvi képzést vezettek be egy pár esetben.

Az egyik legfőbb akadálya a sikeres határon átmenő forgalom lebonyolításnak az országokban előírt különböző működési szabályok. Az összes sikeres határon átmenő forgalom lebonyolítás a nemzeti működési szabályok idevágó részein alapuló képzésre épül (még a speciális szabályok is, amelyek két ország infrastruktúrájának összekapcsolására vonatkoznak). A képzésben már létezik egy jól bevett szokás, mégpedig a különféle működési szabályzatok használata. Jó példa erre az újonnan kialakított határon átmenő forgalomra a Cseh Köztársaság és a Németországbeli drezdai rendező-pályaudvar között. Ezen tapasztalatokat a jövőben Németország és Lengyelország közötti határon átmenő forgalomban is ki lehetne aknázni. A képzési követelményeket csökkenteni lehet hosszú távon, ha közös európai működési szabályokat alakítanak ki. Ez a koncepciók és az általános szabályok további egységesítését vonja maga után, az egységes európai működési szabályok kialakításának fényében.

Hagyományosan, a sikeres határon átmenő forgalom lebonyolításnak a legfőbb építőköve a „vasúti hálózatok” között a követelmények közös felismerése volt. Ezt a

rendszert fel kell váltani, hogy átlátható és egyenlő feltételeket teremtsenek az új és régi vasútműködtetők számára, vagy európai szinten megfogalmazott minimális követelmények bevezetésével, vagy a Tagállamok által közösen elismert követelmények bevezetésével.

A határon átmenő forgalmat vizsgáló esettanulmányok azt mutatják, hogy legalább rövidtávon, nagy számú két vagy három rendszerű mozdony munkába állítása szükséges az európai határon átmenő teherszállításhoz. Az első lépésben ezt teszik meg, hogy a határállomásokon a fékellenőrzés elkerülésével stb., vagy a mozdonyvezető lecserélésével időt spóroljanak. Ez tehát érthetően magával hozza azt is, hogy a mozdonyvezetőknek több határon átmenő forgalom lebonyolításában kell résztvenni. A munkaidőre vonatkozó követelmények, nyelvi készségek és a speciális „külföldi” működtetési szabályok ismeretéhez szükséges képzés gátolhatja ezt a fejlődést. A munkaidőre vonatkozó követelmények, nyelvi készségek és egyéb képzési szükségletek relatív fontossága a rendező pályaudvarok és terminálok aktuális helyszínétől függ, ezért e témában nem lehet általános következtetéseket levonni.

## Szilánkok

### Kicsi a bors, de erős

Egy gyöngyszem a VÉT-ről: Kis létszámú, 12 fős csapat a MÁV belső védelmi osztálya, de úgy helyezték el, hogy behálózza a MÁV szervezetét – mondta Túrós András. Elképzeltem, ahogy a 12 ember behálózza a MÁV-ot. Ha abból indulok ki, hogy a vasút 93.000 km<sup>2</sup>-en terül el, akkor kb. 7.800 km<sup>2</sup> a háló lyukmérete. Nem tűnik nagyon sűrűn szövöttnek.

De biztos baromi erős a kötele.

NL

### A karrier titka

A férfiak többsége az első feleségének köszönheti a karrierjét, és a karrierjének a második feleségét.

NL

### Szívügy

Szintén a VÉT-ről. A VSZ szívügyének tekinti a reform konzultatív bizottság működését – mondja az egyik szakszervezet képviselője. – Apropos, nem tudna valaki kölcsönadni egy ügyrend-tervezetet? Otthon hagytam az enyémet.

Mi lett volna, ha nem szívügye.

NL

### Népnyelv

Mindig meglep, hogy a népnyelv mennyi találmánysággal, tömörséggel, humorral – néha fekete humorral – képes elnevezni a dolgokat. Első munkahelyemen volt egy sánta kollégánk, akit a többiek egyszerűen Körhagyonak – a műveltebbek Excenternek – hívtak. (Aki a gépészetből ismeri ezt a kifejezést, annak nem kell magyarázni, milyen találó a hasonlat.) Egy másikat, akinek az egyik lábát levágta a vonat, Százlábúnak becéztek. És íme a legújabb frappáns elnevezés: az új orosz motorvonatot Uzsgyínak keresztelték.

NL



### Felsőbbrendűségünk újabb bizonyítéka

Egészen hétköznapi dolgokban is megnyilvánul a férfiak felsőbbrendűsége. Én pl. minden nehézség nélkül tudok kettő – sőt, néha három! – élet vasalni a nadrágomba. Megfigyeltem, hogy a feleségemnek egynél több sosem sikerül.

NL

### Megszűnt a KMvB?

A MOSZ évek óta megküldi újságjának tiszteletpéldányát a Központi Munkavédelmi Bizottságnak. Ezt megtette júniusi számával is, de a borítékon egy óriási nyíl, és a következő felirattal érkezett vissza: „vissza megszűnt!”. Lassan terjednek a hírek a MÁV Rt-nél, mert a KMvB a legutóbbi munkavédelmi választások óta – a MÁV Rt. jóvoltából – még megalakulni sem tudott, nem hogy megszűnni.

KL

### Mi lesz veled reform?

A MÁV Rt. reformjához - eddigi információink szerint - kb. 80-85 milliárdnyi forint szükséges. A tárcáért felelős miniszternek ebből az összegből már csak 60 milliárdot mertek elmondani. A miniszter úr a kormány elé már csak 40 milliárdot vállal betérjeszteni. Erről óhatatlanul egy vicc jut az eszembe: villanszerelő beordít az intenzívre: na, emberek, nagy levegő, biztosítékcserre lesz!

Lesz ebből túlélés? (Mármint az intenzíven, természetesen.)

KL

## A vasutasnap margójára

Ünnep van minden év július elején. Tisztavatás, ünnepi beszédek, többnyire jó időben. Idén is ez várható.

A külsőségek mögött azonban néhány komor dolog is meghúzódik. Tavaly, az új gazdasági és közlekedési(?) miniszter köszöntötte a vasutasokat. Ez, így, talán még rendben is volna. De felvonult a MÁV Rt. vezérkara is, az a vezetői kör, akiket gyakorlatilag már leváltottak, csak még nem közölték velük. Fura helyzet volt.

Idén, a legnagyobb bizonytalanság mellett ünnepel a vezetés, köszöntik a vasutas munkavállalókat A 11 ezer fő „leépítése” és a mellékvonalak jövőbeni sorsa foglalkoztatja az embereket, féltve családjuk és saját sorsukat. A vasút „reformja” tárgyában nem tudni kormányzati döntésről, az viszont biztos, hogy az állami tehervállalásról már csak a 2004. évi állami költségvetés tárgyalása során derül ki, hogyan olvad le a MÁV Rt. forrásigénye 80 milliárdról, ennek töredékére.

Ünnep jövőre is várható, csak addig mi lesz? És utána.

Dr. Borsik J.

# Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZECSOX 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)