



Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIII. évfolyam 11. szám

Alapítás éve: 1892

2003. november

Mi van a pakliban?

(Tájékoztató a Mozdonyvezetők Szakszervezete 2004. évi tárgyalási stratégiájáról)

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Ügyvivő Bizottsága november 12-én megtárgyalta és a november 27-i küldöttközgyűlésen vitára előterjeszti a 2004. évi foglalkoztatási, bér és kollektív szerződési tárgyalási stratégiáját.

A tárgyalási javaslat összeállításának célja az, hogy kialakítsuk a MOSZ álláspontját a tagságát érintő legfontosabb kérdésekben, és offenzívan képviseljük a 2004. évi megállapodásokat előkészítő érdekegyeztető tárgyalásokon.

Ez a stratégia jelenti a mandátumot a MOSZ tárgyaló delegációjának, és a tárgyalások lezárását követően ez lesz a viszonyítási pont az elért eredmények értékelésekor.

Az itt közölt írással tájékoztatjuk a mozdonyvezető kollektívát az előttünk álló tárgyalások várható körülményeiről, a MÁV Rt. eddig megismert javaslatairól, és a MOSZ törekvéseiről.

A körülmények

Az előttünk álló tárgyalásokat meghatározó körülmények elemzése elengedhetetlen.

A MÁV Rt. jelentős késében van a középtávú megállapodásban bevállalt munkáltatói előterjesztések kidolgozásában (nincs KSZ-tervezet, nincs kidolgozott, teljes javaslat a bértarifa rendszerre, és a káféteráira, csak szakértői, munkaközi javaslatok vannak) miközben év végén lejár a KSZ, januártól be akarja vezetni az új bérrendszert és a jelenlegi juttatási formák helyett választható, fix összegű béren kívüli juttatásokra akar áttérni. A MÁV Rt. felmondta az önkéntes pénztárak munkáltatói tagdíj hozzájárulására vonatkozó szerződéseket a

szakszervezetekkel és a pénztárakkal. Nincsenek létszámtervek 2004-re, miközben 20%-os létszámleépítésről szóló kormánydöntés van a levegőben, és az üzletágak konkrét elbocsátásokat készítenek elő.

Van OÉT megállapodás, és érvényes középtávú megállapodás a MÁV Rt-vel, amelyek meghatározzák a tárgyalási mozgásteret. Ezek együttes hatásaként elég jók a kilátások ahhoz, hogy ne kelljen a megállapodásból kilépést, és ezzel a keményebb fellépést fontolgatnunk.

A vasútról kedvezőtlen kormánydöntés született (amit írásban még senki sem látott), ez középtávon minden vasutasra egzisztenciális fenyegetést jelent, de érdemben nem befolyásolja a mozdonyvezetők 2004-es kilátásait. Rövidtávon nincsen foglalkoztatási fenyegetettség a mozdonyvezetőkre nézve.

Válságban van a VÉT. Sok az üresjárat (a VDSZSZ jóvoltából értelmetlen szócséplés folyik), nem készülnek el a munkáltatói előterjesztések, a nem reprezentatív szakszervezetek kizorításával törvénytelené válnak a KSZ tárgyalások, általában is feszült a viszony a szakszervezetek között. Számolni kell azazal, hogy ha a megfelelő működést nem sikerül helyreállítani, külön kell a tárgyalásokat folytatnunk.

Az offenzív magatartást a fentebb vázolt körülmények indokolják. Ebben a vákuumban a kezdeményező magatartásunkkal jobban tudunk hatni a tárgyalások menetére és eredményére.

A fontossági sorrend nem változott

A MOSZ tárgyalási javaslata – az eddigi gyakorlatnak megfele-

Miről lehet olvasni...

ÜT és munkavédelmi képviselő választási körkép	7.
Korkedvezmény	8.
ALE elnökségi ülés	8.
VÉT(k)esek közt cinkos, aki néma	10.
Vakvágányon?	13.

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



lően – három téma köré csoportosul: foglalkoztatásbiztonság, bér, kollektív szerződés.

Az, hogy 2004-ben nem lesz elbocsátási veszély a mozdonyvezetőkre nézve, nem jelenti azt, hogy ne első helyen szerepeljen a törekvéseink között a foglalkoztatásbiztonság. Egyrészt, mert a nem mozdonyvezető tagjaink sajnos fenyegetve vannak, másrészt mert a megvalósítása hosszú távú gondolkodást, a foglalkoztatást befolyásoló körülmények alapos elemzését és a várható tendenciák nagyfokú előrelátását igényli. (Ha abból indulunk ki, hogy a mozdonyvezetők kiképzésének és létszámán tartásának költségei az ezzel elérhető túlóra megtakarításból 6-7 év alatt térül meg, akkor legalább ilyen időtávon kell előre látni a létszámszükségletet.)

Foglalkoztatásbiztonság

A MOSZ célja az, hogy továbbra is fenntartsa a mozdonyvezetők foglalkoztatási biztonságát. A nem mozdonyvezető tagjaink esetében a fenyegetettség mérséklése a cél, foglalkoztatási biztonságot nem tudunk vállalni.

A MÁV Rt-vel kötött középtávú megállapodás egyfelől szabad kezét ad a munkáltatónak a foglalkoztatás hatékonysága érdekében szükséges intézkedések megtételére, másfelől évenkénti egyeztetési kötelezettséget ír elő az éves létszámtervekről és a munkaerő szükségletéről.

Több hónapos küzdelem árán sikerült a gépészeti üzletágot tárgyalóasztalhoz ültetni (11. hó 19-re van kitűzve az egyeztetés) a mozdonyvezető gyakornok felvétel és képzés ügyében.

(Még a tárgyalások megkezdése előtt sikerült egy nagyon fontos eredményt elérnünk, a gépészet levette napirendről az egy szakvizsgás, egyszerűsített tartalmú képzés tervét.)

Elkészítettük a saját felmérésünket a 3000 km-nyel, megszünéssel fenyegetett mellékvonalon foglalkoztatott létszámról, és az esetleges vonalbezárások foglalkoztatási hatásáról.

Sem a vasútról szóló kormánydöntés, sem a MÁV Rt. középtávú fejlesztési terve nem irányozza elő a mellékvonalak bezárását. A vasúti kiszolgálás szünetelésének, vagy megszüntetésének veszélye azonban nem szűnt meg, mert a tervek egy fil-lér fejlesztési forrást nem szánnak ezekre a vonalakra. Mindezek alapján középtávon mintegy 600 fő munkahelye megszünésének kockázatával számolunk.

Átadtuk a tárgyalási javaslatot

A gépészeti üzletág vezetőinek átadtunk egy tárgyalás előkészítő javaslatot, amelyben az alábbi alapelvek közös elfogadását indítványozzuk:

- Folyamatosan biztosítani kell a gépészeti üzletág mozdony-

vezetői munkaidő szükségletének gazdaságos, a munkáltatási szabályok betartása melletti kielégítését. Ezt akkor kell teljesítettnek tekinteni, ha a túlórák éves mennyiségét egy közösen meghatározott átlagos szinten belül lehet tartani.

- A mozdonyvezető-gyakornokok kiképzésének és létszámán tartásának költsége meg kell, hogy térüljön a foglalkoztatásukkal elérhető túlóra csökkenés túlóra pótlékából. Ezért a foglalkoztatást befolyásoló körülmények hatását a megtérülés időtartamára (6-7 év) az éves képzési tervek összeállításakor minden évben vizsgálni kell.
- Alternatív munkaidőalap biztosítási módzatokkal (túlórák, nyugdíjjogosultak foglalkoztatása, uniós, magyar anyanyelvű mozdonyvezetők alkalmazása) akkora tartalékot kell képezni a foglalkoztatási rendszerben, amekkora a felmérhető kockázat nagysága. Ez jelenleg mintegy 600 fő.
- A foglalkoztatási hatásokat és képzési igényeket régióként kell vizsgálni és meghatározni.
- Felek nyilvánítsák ki azt a közös szándékukat, hogy tartósan fenn kívánják tartani a mozdonyvezetők foglalkoztatási biztonságát.



A MOSZ Ügyvivő Bizottsága október 28–29-én Székesfehérváron tartott felkészülési tanácskozást a 2004-es tárgyalásokra. Felvételünk a tanácskozás egy pillanatát rögzítette.

Az elsődleges célunk egyéb foglalkoztatási módokkal olyan munkaidő tartalék képzése, amely arányban áll a foglalkoztatási kockázatokkal. Ez azért fontos, mert egy foglalkoztatási krízishelyzetben a tartalékok felélésével (a túlórák megszüntetésével, a nyugdíjjogosultak és külföldiek elküldésével) elbocsátások nélkül lehet foglalkoztatási egyensúlyt teremteni.

Egy ilyen krízishelyzetben magának a mozdonyvezetői szakmának is mérlegelnie kell, hogy a részmun-

ka-idős foglalkoztatás milyen mértékének vállalásával tud szolidaritást tanúsítani az elbocsátással fenyegetett kollégákkal szemben. Ezt a mérlegelést helyi, regionális és országos szinten is el kell végezni.

Béremelés

Elszámoltatni a MÁV-ot a vezetői béremelésekkel!

A bruttó béremelés átlagos mértéke a MÁV Rt-nél – az OÉT ajánlás középértéke (7,5%) – és a MÁV Rt-vel kötött középtávú megállapodás (reformprémium 3,5%) alapján 11%. Ennek terhére a 2003. évi bérmegállapodásban elkötelezettség van a diplomás munkavállalók bérfelzárkóztatására (350 Mft). A MOSZ a keretösszeg 2004. évi felhasználásának feltételül kívánja szabni, hogy a MÁV Rt. elszámol a szervezeti változások kapcsán létrehozott vezetői munkakörök és vezetői kinevezések keresetekre gyakorolt hatásával. Az elszámolásnak vezetői kategóriánként (külszolgálati munkáltatói jogkör gyakorlóig bezárólag) üzletáganként (+ központi szolgáltató) tartalmaznia kell az átszervezés előtti és utáni létszámot és alapbért,

valamint a prémium összegét a célkitűzés szintjén. Meggyőződésünk, hogy az átszervezéssel indokolatlanul megnőtt a vezetői munkakörök száma, és a kinevezésekkel belső béraránytalanságok jöttek létre.

Arra törekszünk a tárgyalások során, hogy a mozdonyvezetők körében átlagosan legalább a 11%-os bruttó keresetnövekedés realizálódjon. Ez még mindig nem jelent személy szerint mindenkinek 11%-os béremelést, mert vagy a tarifa, vagy a tarifa nélküli egyéni bérmegállapítások különbségeket okoznak, ezért indokolt meghatározni azt a legalacsonyabb emelés mértékét, amit mindenkinek meg kell kapnia. (Pl. 7-7,5 %-kal biztosítható lenne a reálbér megőrzése.)

Az adórendszer változásának és a 11%-os bruttó béremelésnek a hatását – a Pénzügyminisztérium számítási módszerének felhasználásával a mellékelt táblázatban mutatjuk be (A mozdonyvezetőkre jellemző éves kereseti sávokat vastagon szedtük.)

Alapbéremelés

A középtávú megállapodás alapján 2004-ben alapbéresíteni kell a 2003. évi reformprémiumot, és „...alapbéresítéssel megszünteti azon pótlékokat és egyéb bérelemeket, amelyek nem a foglalkoztatás általánostól eltérő körülményeit ismerik el, valamint nem bírnak teljesítményösztönző hatással.”

A cél az, hogy a reformprémium alapbéresítését mindenkinél személy szerint hajtsák végre, és pótlékvonatként csak a műszakpótlék hatását vegyék figyelembe, a túlóráét nem. Ez a havi alapbérnek a 2003-ban kapott reformprémium éves összege 6,4%-val történő megemelését jelenti. (Vigyázat, ez egy 2003-ban meglévő keresetelem alapbéresítése, ettől még senkinek nem nő a keresete!)

A mv-i balesetmentességi és teljesítményjutalmat nem soroljuk az alapbéresítéssel megszüntetendő bérelemek közé, ennek a fenntartását akarjuk elérni.

Amint az a mellékelt kimutatásból látható, az idei kiemelésük ellenére jelentős számban vannak méltánytalanul alacsony mozdonyvezetői (nem gyakornoki!) alapberek. Ha lesz elfogadott tarifa, akkor az rendezi a kérdést. Ha nem lesz, javaslatot teszünk szakmai bérminimumra legalább 3 kategóriában (kezdők, 3 és 6 éves gyakorlattal rendelkezők). Arra törekszünk, hogy ennek bérigényét a MÁV Rt. a hálózati béremelési forrásból finanszírozza, mert az aránytalanságot is a munkáltatói rossz egyéni bérmegállapítások idézték elő.

Bértarifa

A középtávú megállapodás tartalmazza, „A munkáltató 2003. 10. 31-ig kidolgozza, tárgyalásra előterjeszti, és Kollektív Szerződéses megállapodás formájában 2004. január 1-jével bevezeti a munkakör értékelésen alapuló bértarifa rendszert...”

A munkáltató a vállalt kötelezettségét nem teljesítette, nem tudni, hogy a munkáltató milyen tarifarendszerben gondolkodik. Ez a körülmény komoly időzavart okoz, és kérdésessé teheti a 2004. januári bevezetést.

November 10-ig csak a munkakör értékelésekkel és az ezen alapuló munkaköri rangsorról (referencia szintek) készült el, amiből messzemenő következtetéseket nem lehet levonni a bérendszerről. Annyi megállapítható, hogy a mozdonyvezetői munkakör értéke az összehasonlító munkakörökhöz képest nem romlott, de a fizikai munkát általánosan leértékeli a működéstámogató, szakértői és termelésirányító munkakör családokhoz képest. A referencia táblázat egyáltalán nem tartalmazza a vezetői munkaköröket, amiből ezek tarifán kívüli kezelésének, és/vagy kiemelésének szándékára lehet következtetni.

A munkakör értékelés szempontjai között a munkakörülmények nem szerepelnek. Ezek bérben elismertetése a tárgyalás egyik fontos eleme a számunkra.

Háttértárgyalásokból tudható, hogy a MÁV Rt. olyan alapbérendszerben gondolkodik, amely nem ismeri el a szenioritást, azaz ugyanabban a fizetési osztályban az életkor, vagy a gyakorlati idő alapján történő különbségtételt.

A felsorolt okokból nagyon nehéz tarifátárgyalásokra kell felkészülni, és számolni kell azzal a körülménnyel, hogy 2004-ben nem lesz bértarifa. Ha nem tudunk jó tarifa megállapodást kötni, akkor még a mostani állapot is jobb, mint egy rossz bértarifa.

Az önálló mozdonyvezetői bértarifa illúzió

Az önálló mozdonyvezetői bértarifa illúzió

A MOSZ 2002-ben kidolgozott egy saját bértarifa javaslatot, ezért el kell dönteni, tárgyalási alapnak tekintjük-e a mostani tárgyalásokon.

Tekintettel arra, hogy a MÁV Rt. a vállalat egészére érvényes munkakör értékelés és tarifa bevezetését tervezi, nincs esély a mozdonyvezetőkre önálló tarifa elfogadtatására.

E miatt, valamint a munkáltatói javaslat kialakulatlansága miatt a tárgyalási javaslatunknak arra kell irányulnia, hogy meghatározzuk a majdani bértarifával szembeni elvárásainkat.

Ezek az alábbiak (a korábban kidolgozott tarifajavaslatunk elemeinek felhasználásával):

- a rendszernek teljesnek kell lennie abban az értelemben, hogy az első fizetési osztálytól legalább a főosztályvezető-helyettesig bezárólag tartalmaznia kell a vasúti munkaköröket,
- az 1992-es tarifa összehasonlító munkaköreivel szemben javulnia kell a szakma pozíciójának,
- ismerje el azokat a körülményeket, amit a munkakör értékelés nem vesz figyelembe,
- ismerje el, és a fizetési osztályon belül legalább 3 bértétellel díjazza a szenioritást,
- az egyes foglalkozási csoportoknál eltérő ráállási ütem esetén a mozdonyvezetők az első végrehajtási ütembe kerüljenek.

KSZ módosítások, kafeateria

A jelenlegi KSZ megtartására kell törekedni

A munkáltató eddig még nem adott át komplett KSZ javaslatot, csak a választható bérén kívüli juttatási rendszer (kafeteria) tervezett bevezetésével összefüggő változtatások normaszöveg tervezetét valamint a kafeateria rendszertervét tartalmazó munkaközi anyagot. (Ez utóbbi az újságunkban korábban megjelent.)

A munkáltató várhatóan háromszintű (szűkített hálózati keletkezésszerződés, bővített üzletági függelék, helyi függelék) KSZ-t fog indítványozni. Nincs tudomásunk arról, hogy más, alapvető módosítást akarnak kezdeményezni munkáltatói oldalról.

A hálózati KSZ szűkítését és az üzletági függelék kibővítését sem rövid, sem hosszú távon nem áll érdeklünkben támo-



gátani, mert ez gyengítené a MOSZ nyomásgyakorló képességét.

A jelenlegi KSZ a mozdonyvezetőkre nézve alapvetően jó, elsősorban annak megtartására kell törekedni. A technikai, pontosító javaslatainkon túl – ezek közreadásától eltekintünk – egy érdemi javaslatot fogalmaztunk meg. Ennek lényege az, hogy ha a munkáltató az egészségügyi okból munkakörére alkalmatlanná vált kollégáknak nem tud más munkakört felajánlani, vagy a felajánlott másik munkakörből 5 éven belül létszámleépítés, vagy átszervezés címén elbocsátja, akkor az egyébként járó (KSZ+Mt. szerinti) végkielégítés kétszeresét fizesse meg.

Mi mennyi?

A kafeateria éves összegére tett munkáltatói javaslat 130.000,- Ft/fő/év.

A jelenlegi juttatási rendszerben az egyes kereseti sávokként a mozdonyvezetők részére 2003-ban folyósított jövedelmekre vonatkozó számításokat, és az eddigi juttatásokból a rendszerbe bevonnai tervezett forrásokat itt közöljük. Az adatokból megítélhető, hogy a kafeateria esetleges bevezetése hogyan érintené az egyes kereseti sávokba eső kollégákat, hogyan érintené a mozdonyvezetőket összességében (lásd juttatás tömeg összege), illetve milyen kafeateria összeg lehet a többség számára elfogadható.

A kafeateriával kapcsolatban sok tévhit él, amelyek közül kettőre térünk ki. Az egyik az, hogy választani csak a kínálatból lehet, és senki nem veheti fel egy összegben, készpénzben a járandóságát. A másik, hogy ezután sem abba a vállalati üdülőbe és akkor mehet üdülni, amikor akar, hanem amikor - az igénybejelentés időrendjében hely jut.

A kafeateráról a Mozdonyvezetők Szakszervezete az alábbi követelmények figyelembe vételével folytat tárgyalásokat:

- a mozdonyvezetőkre gyakorolt hatás számításánál személyenként két pénztári munkáltatói tagdíjtámogatást, az étkezési utalványt, és az átlagosan jutó üdültetési vállalati támogatást kell figyelembe venni
- a két pénztár tagdíjvállalását a korábbi béremelések részének tekintjük, ezért a kafeateria áttérés személy szerint egyetlen mozdonyvezetőnek sem okozhat keresetvesztést
- a mozdonyvezetők számára kafeateria címén juttatott pénztömeg 2004-ben nem lehet kevesebb, mint amennyit a régi juttatási rendszerben kapnának
- az áttérés nem veszélyeztetheti pénztárakban a pénztártagok egyéni számláin felhalmozott tőke és hozam biztonságát

Az első bekezdésben megfogalmazott követelmény lényege az, hogy mivel minden mozdonyvezetőnek lehetősége lenne belépni az önkéntes nyugdíjpénztárba és az egészségpénztárba, (vagy a VÖKÖP-be) és ezzel hozzájuthatna a munkáltatói tagdíj hozzájáruláshoz, a nem pénztártagok érdekeit figyelmen kívül hagytuk a követelmények meghatározásánál.

Mindig, minden tárgyalássorozatra azt mondjuk, hogy nehéz lesz, és ez az év más, mint a megelőző évek.

Az ideai tárgyalások azért lesznek nehezek, mert a munkáltató késedelme és egyes szakszervezetek magatartása azzá teheti. Nehéznek ígérkezik azért is, mert a tavalyi megállapodások alapján mindkét fél bevállalta a jövedelmi viszonyokat alapvetően meghatározó nagy rendszerek (bértarifa, béren kívüli juttatások) átalakítását, és természetesen mindenki a saját érdekei szerinti átalakítást szeretne.

Mi is.

Németh László
ügyvezető alelnök

Mozdonyvezetők alapbérének szórása (2003. 09. Havi adatok alapján)

Alapbér	Létszám
70 000–74 999	2
75 000–79 999	380
80 000–84 999	38
85 000–89 999	79
90 000–94 999	219
95 000–99 999	206
100 000–104 999	615
105 000–109 999	300
110 000–114 999	411

Alapbér	Létszám
115 000–119 999	601
120 000–124 999	522
125 000–129 999	460
130 000–134 999	367
135 000–139 999	151
140 000–144 999	75
145 000–149 999	8
150 000–154 999	1
Összesen	4435



A fizetendő személyi jövedelemadó, a nettó kereset és a reálkereset változása

Dinamikus modell, a bruttó átlagos keresetnövekedés: 11,0%										
Bruttó kereset		Fizetendő személyi jövedelemadó				Nettó kereset				Reál- kereset változása (2004/03)
2003	2004	2003	2004	eltérés	változás	2003	2004	eltérés	változás	
300 000	333 000	0	0	0	-	262 500	288 045	25 545	9,7%	3,5%
350 000	388 500	0	0	0	-	30 6250	33 6053	29 803	9,7%	3,5%
400 000	444 000	0	0	0	-	35 0000	384 060	34 060	9,7%	3,5%
450 000	499 500	0	0	0	-	39 3750	432 068	38 318	9,7%	3,5%
500 000	555 000	0	0	0	-	43 7500	480 075	42 575	9,7%	3,5%
550 000	610 500	0	1 890	1 890	-	48 1250	526 193	44 943	9,3%	3,1%
600 000	666 000	0	11 880	11 880	-	52 5000	564 210	39 210	7,5%	1,4%
650 000	721 500	8 188	21 870	13 683	167,1%	560 563	602 228	41 665	7,4%	1,4%
700 000	777 000	22 125	31 860	9 735	44,0%	590 375	640 245	49 870	8,4%	2,3%
750 000	832 500	36 063	44 450	8 388	23,3%	620 188	675 663	55 475	8,9%	2,8%
800 000	888 000	50 000	58 880	8 880	17,8%	650 000	709 240	59 240	9,1%	2,9%
850 000	943 500	63 938	73 310	9 373	14,7%	679 813	742 818	63 005	9,3%	3,1%
900 000	999 000	77 875	87 740	9 865	12,7%	709 625	776 395	66 770	9,4%	3,2%
950 000	1 054 500	91 813	102 170	10 358	11,3%	739 438	809 973	70 535	9,5%	3,3%
1 000 000	1 110 000	105 750	116 600	10 850	10,3%	769 250	843 550	74 300	9,7%	3,5%
1 050 000	1 165 500	119 688	131 030	11 343	9,5%	799 063	877 128	78 065	9,8%	3,6%
1 100 000	1 221 000	133 625	145 460	11 835	8,9%	828 875	910 705	81 830	9,9%	3,7%
1 150 000	1 276 500	147 563	159 890	12 328	8,4%	858 688	944 283	85 595	10,0%	3,7%
1 200 000	1 332 000	161 500	174 320	12 820	7,9%	888 500	977 860	89 360	10,1%	3,8%
1 250 000	1 387 500	175 438	195 500	20 063	11,4%	918 313	1 004 688	86 375	9,4%	3,2%
1 300 000	1 443 000	189 375	219 920	30 545	16,1%	948 125	1 028 275	80 150	8,5%	2,3%
1 400 000	1 554 000	231 250	275 240	43 990	19,0%	993 750	1 068 970	75 220	7,6%	1,5%
1 500 000	1 665 000	287 125	337 400	50 275	17,5%	1 025 375	1 102 825	77 450	7,6%	1,5%
1 600 000	1 776 000	343 000	399 560	56 560	16,5%	1 057 000	1 136 680	79 680	7,5%	1,5%
1 700 000	1 887 000	398 875	461 720	62 845	15,8%	1 088 625	1 170 535	81 910	7,5%	1,4%
1 800 000	1 998 000	454 750	515 240	60 490	13,3%	1 120 250	1 213 030	92 780	8,3%	2,2%
1 900 000	2 109 000	510 625	557 420	46 795	9,2%	1 151 875	1 266 865	114 990	10,0%	3,8%
2 000 000	2 220 000	557 500	599 600	42 100	7,6%	1 192 500	1 320 700	128 200	10,8%	4,5%
2 100 000	2 331 000	595 375	641 780	46 405	7,8%	1 242 125	1 374 535	132 410	10,7%	4,4%
2 200 000	2 442 000	633 250	683 960	50 710	8,0%	1 291 750	1 428 370	136 620	10,6%	4,3%
2 500 000	2 775 000	746 875	810 500	63 625	8,5%	1 440 625	1 589 875	149 250	10,4%	4,1%
3 000 000	3 330 000	936 250	1 021 400	85 150	9,1%	1 688 750	1 859 050	170 300	10,1%	3,9%
3 500 000	3 885 000	1 125 625	1 232 300	106 675	9,5%	1 936 875	2 128 225	191 350	9,9%	3,7%
4 000 000	4 440 000	1 317 008	1 443 200	126 192	9,6%	2 191 024	2 416 461	225 437	10,3%	4,0%
4 500 000	4 995 000	1 517 008	1 654 100	137 092	9,0%	2 471 024	2 732 811	261 787	10,6%	4,3%
5 000 000	5 550 000	1 717 008	1 865 000	147 992	8,6%	2 751 024	3 049 161	298 137	10,8%	4,6%
6 000 000	6 660 000	2 117 008	2 286 800	169 792	8,0%	3 311 024	3 681 861	370 837	11,2%	4,9%
7 000 000	7 770 000	2 517 008	2 708 600	191 592	7,6%	3 871 024	4 314 561	443 537	11,5%	5,1%
8 000 000	8 880 000	2 917 008	3 130 400	213 392	7,3%	4 431 024	4 947 261	516 237	11,7%	5,3%
9 000 000	9 990 000	3 317 008	3 552 200	235 192	7,1%	4 991 024	5 579 961	588 937	11,8%	5,5%
10 000 000	11 100 000	3 717 008	3 974 000	256 992	6,9%	5 551 024	6 212 661	661 637	11,9%	5,6%



A mozdonyvezetőknek jelenleg folyósított juttatások összege jövedelmi sávonként

Két pénztár tagja mv. átlagkeresettel	Két pt. tagja 150 eFt ker.	Két pt. tagja 160 eFt ker.	Két pt. tagja 170 eFt ker.	Két pt. tagja 180 eFt ker.	Két pt. tagja 190 eFt ker.	Két pt. tagja 200 eFt ker.	Két pt. tagja 210 eFt ker.
Nyugdíjpénztári támogatás	54490	47520	50688	53856	57024	60192	66528
Egészségp.támogatás éves	54490	47520	50688	53856	57024	60192	66528
Étkezési jegy éves	30000	30000	30000	30000	30000	30000	30000
Üdültetési támogatás éves	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11 000	11000
összesen kapott juttatás	149979	136040	142376	148712	155048	161 384	174056
Azok aránya, akik az adott jövedelmi sáv fölött vannak	57%	75%	70%	60%	48%	34%	11%

A mozdonyvezetők által igénybe vehető béren kívüli juttatás tömeg éves összege különböző éves kafeteria összegeknél

Kafeteria éves összege	149980	136041	142377	148713	155048	161 384	167720	174056
Kafeteria éves tömege	674906400	612180000	640692000	669204000	697716000	726 228 000	754 740 000	783 252 000

Kafeteriába bevonni tervezett források:

Albérleti hozzájárulás	29 251 000	Üdültetés	550 000 000
Étkezési utalvány	1 841 762 000	Lakástámogatás	500 000 000
Üzemi konyha költségei	215 000 000	Összesen	6 663 880 000
Gyermekint. támogatása	560 000 000		
Nyugdíjpénztár Eg.pénztári tagdíj VÖKÖP	a három pénztár együtt		

A munkáltató javaslata a kafeteria éves összegére:

130 000

ÜT és munkavédelmi képviselő választási körkép

Október folyamán lezajlottak az ÜT és munkavédelmi képviselő választások a gépészeti üzletág üzemeltetési telephelyein. A választási jegyzőkönyvek másolatait a tagcsoportok beküldték a MOSZ központjába is, így módunk volt összesítést készíteni, és értékelni az eredményeket.

A győzelem valóban nem volt kétséges

Október végéig valamennyi üzemeltetési telephelyen befejeztek a választások. (Kivéve ez alól Szentest, és a vezényleti helyeit – Mezöhegyest, Kecskemétet – ahol formai okból érvénytelen volt a választás, ezért meg kell ismételni.) A telephelyek többsége a választás időpontjaként elfogadta a MOSZ által javasolt október elejét, de voltak ettől eltérő időpontok is.

A választás elsöprő MOSZ sikert hozott. Minden üzemeltetési telephelyen a MOSZ jelöltjei szereztek többséget az ÜT és a munkavédelmi képviselő választáson egyaránt, és az egész hálózaton összesen négy nem MOSZ jelölt szerzett ÜT mandátumot. A munkavédelmi képviselőink száma meghaladja a korábbi. Az előző választással ellentétben most majd minden helyen a törvény által biztosított maximális létszámot választották meg.

Voltak kritikus helyek (Pl. Zalaegerszeg), ahol nagyon meg kellett küzdeni az eredményért, de a kollégáink helyt álltak. Köszönet nekik érte, és köszönet mindenkinek, aki a választások előkészítésében és lebonyolításában részt vett. Köszönet a partner szakszervezeteknek, hogy együttműködtek a választási bizottságokban.

Ami a mozdonyvezetők részvételi arányát illeti, az úgy tűnik, a korábban megszokott mértéket érte el. Nagyon nehéz a számszerű értékelés, mert a jegyzőkönyvek csak a szavazásra jogosult munkavállalóhoz viszonyított arányt tartalmazzák, az összes leadott szavazathoz viszonyítást pedig hálózati adatok hiányában nem lehet elvégezni.

Ez a választási eredmény felelősséggel jár, és szeretnénk megfelelni ennek a felelősségnek.

Amint az erőnk engedi (várhatóan kora tavasszal) képzést tervezünk az ÜT tisztségviselőinknek. A helyi üzemi megállapodások megkötéséhez addig is közvetlen tanácsadással (és esetleg személyes részvétellel) kívánunk segítséget nyújtani. Aki ezt igényli, nyugodtan hívja a MOSZ központját az ismert számon. Ha valahol pillanatnyilag nincs lehetőség jó üzemi megállapodásra, ott inkább halasszák el a megkötését.

Prolongált választások a MÁV Rt-nél

A MÁV Rt. egészén igen vegyes a választási kép. Több üzletágnál, illetve szakigazgatóságnál (személyszállítás, árufuvarozás) – bár teljes körűen kell választani – szórványos választások voltak, az ingatlangazdálkodásnál és a forgalomnál januárig nem is lesznek, a pályafenntartásnál eddig döntően nem kellett, ezért nem is voltak választások. A volt központi üzemi tanács irodájára november közepéig az egész hálózatról 15-16 helyről érkeztek választási jegyzőkönyvek.

A tervezett létszámcsökkentések és tevékenység kihelyezések miatt az átszervezés második hulláma a jövő év elején éri el a MÁV Rt-t, ami várhatóan újabb üzemi tanácsai és munkavédelmi képviselő választásokat gerjeszt. Vagyis a MÁV Rt. – az elmúlt fél évet és az elkövetkező időszakot összeszámítva – egy, másfél évig permanens ÜT választás állapotában lesz. Erről beszélünk július közepe óta, csak akiknek az lett volna a dolga, hogy erre felkészüljenek, azok nem láttak tovább az orruknál.

KÜT delegálás: vita van, KÜT nincs

Időközben a volt KÜT kezdeményezésére a MÁV Rt-nél képviselővel rendelkező szakszervezetek megkezdték az előkészületeket az új központi üzemi tanács és központi munkavédelmi bizottság delegálását előkészítő bizottság létrehozására. A bizottságról és ügyrendjéről az eddigi két tanácskozáson nem sikerült egyezsége jutni. A MOSZ álláspontja az, hogy a bizottságnak – mivel a volt KÜT a megszűnése előtt nem hozta létre – úgy kell létrejönni és működni, mintha az üzemi tanácsokra vonatkozó törvényi előírások megjelenése utáni első választás lenne a mostani. Azaz az előkészítő bizottság munkájában nem vehet részt a volt KÜT, viszont valamennyi, a MÁV Rt-nél képviselővel rendelkező szakszervezetnek biztosítani kell az érdemi részvételjogát.

A nagy kérdése a KÜT delegálásnak nem az, hogy a szakszervezetek az előkészítő bizottságról hogyan tudnak megállapodni, hanem az, hogy mikor jön el az a pillanat a permanens helyi választási folyamatban, amikor a törvényi feltételeket kielégítő módon létre lehet hozni az új központi üzemi tanácsot.

Ettől most olyan messze vagyunk, mint Makó Jeruzsálemtől.

Németh László

Két év után végre megvalósult

A MÁV Rt. Gépészeti Üzletága és a Mozdonyvezetők Szakszervezete megállapodást kötött az ingyenesen hívható „zöldszám” alkalmazásáról. A mozdonyvezetők saját mobiltelefonjukon segítséget tudnak kérni, illetve tájékoztatást tudnak adni az illetékes Területi Irányító Központok felé rendkívüli események bekövetkezésekor.

A területi gépészeti irányító, csak olyan hívást fogadhat, amelyet hívószám azonosítással kezdeményeztek.

A mozdonyvezetők a vonali rendkívüli eseményekről, az Üzemirányító Központokban szolgálatot teljesítő budapesti területi gépészeti főirányítót, területi gépészeti főirányítót a zöldszám felhívásával tájékoztatni tudja a hálózat különböző területein.

A hívható szám: 06 80/630-710

A szám hívását követően gépi hang kéri a hívófelet a terület kiválasztására, amely a következő kódokon érhetőek el:

- 1 Budapest - budapesti terület**
- 3 debreceni terület**
- 4 miskolci terület**
- 5 pécsi terület**
- 6 szegedi terület**
- 7 szombathelyi terület**

A „zöldszám” létesítésével, a Mozdonyvezetők Szakszervezete régi célkitűzése valósult meg. Fontos, hogy azt rendeltetésének megfelelően használjuk.

Kiss László elnök



Korkedvezmény

Mint ismeretes, 1997-ben a kormány az Érdekegyeztető Tanács ülésén kezdeményezte a korkedvezmény jogi felülvizsgálatát. Hosszú vita után a munkáltatók, a szakszervezetek és a kormány megállapodtak abban, hogy közösen tekintik át és aktualizálják a jogi szabályozását ennek az intézménynek. De a legfontosabb, hogy változtatni, csak konszenzussal lehet a rendszeren. Ez nem kevesebbet jelent, mint hogy az egyre sokasodó igények vizsgálatakor a szakszervezeteknek néhány esetben majd nemet kell mondani. Jelenleg 14 munkaköri csoport, több száz munkaköréről van szó, olyanokról is, ahol alapvetően megváltoztak már a feltételek. Példának okáért ilyen a vaskohászat és a bányászat.

1997 óta az előző kormányok és ez idáig a mostani sem foglalkozott a korkedvezménnyel. A döntések csak arra szorítottak, hogy a jogszabályok időbeli hatályosságát rendre meghosszabbították, jelen pillanatban 2004. december 31-ig. Az Országos Érdekegyeztető Tanácsban többször felmerült ez a késelem, ahol a szakszervezetek a bizonytalanságot neveztek a legnagyobb problémának. Magyarországon a moz-

donyvezető kollégákkal együtt több tízezer munkavállaló szeretné biztonságban tudni saját helyzetét a korkedvezménnyel összefüggésben. Egy ilyen rendszer átalakításának időigénye – legalábbis a szakértők szerint – egy-két év. Ha nem kezdődnek meg a tárgyalások, akkor esély sincs arra, hogy a következő években az érintett munkavállalók helyzete javuljon, és megszűnjön a bizonytalanság.

November 14-én az Országos Érdekegyeztető Tanács ülésén az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége napirend előtt kért szót a korkedvezmény jogintézményének rendezetlensége okán. Itt elmondtuk az érveinket, és a kormány részéről a következő választ kaptuk. Még 2003-ban a Foglalkoztatáspolitikai és Munkaügyi Minisztérium az OÉT elé terjeszti azt a tárgyalási ütemtervet, melynek alapján 2004 elejétől megindulnak a tárgyalások a korkedvezmény felülvizsgálatára és módosítására. Most első esetben vállalta a jelenlegi kormány ezt a kötelezettséget.

Dr. Borsik János



ALE Elnökségi ülés Bukarest



Az Autonóm Mozdonyvezetők Szakszervezeteinek Európai Szövetsége (ALE) elnökségi ülésére 2003. október 23-25 között került sor. Az őszi ülés helyszíne Románia fővárosa, Bukarest volt.

A hagyományoknak megfelelően az ülést az ALE elnöke Manfred Schell úr nyitotta meg. Köszöntőjében elnézést kért azért, hogy a tavaszi elnökségi ülés – mely Brüsszelbe volt tervezve – a német vasúton kialakult konfliktus miatt elmaradt. Ennek részleteiről, a tagszervezeti beszámolónál részletesen szól.

Tájékoztatta az elnökség tagjait, hogy a portugál mozdonyvezetők ismételtelen nem képviseltetik magukat az ülésen, s távolmaradásuk oka tisztázatlan. Az elnök úr felkérte a spanyol szakszervezeti delegáció tagjait, hogy vegyék fel a kapcsolatot portugál kollégáinkkal.

2003. szeptemberében 4-én a tartotta cseh szakszervezet soros kongresszusát, ahol új elnököt választottak. Az ALE elnöke bemutatta Petr Cechak elnök urat, aki röviden bemutatkozott az ülés elején.

Az ALE felvette a kapcsolatot a belga mozdonyvezető szakszervezettel, de a megkeresést még válaszra sem méltatták. A francia kollégákat is megkeresték, de azon túl, hogy sikerült meg-



Balról román, holland, magyar, szerb delegációk.

állapodni a határátmeneti forgalom zavartalan lebonyolításával kapcsolatban, további együttműködési szándékukat nem fejezték ki a gall kollégák.

Az elnöki köszöntőt követően a napirendi pontok kerültek elfogadásra. Az írásban előzetesen megküldött napirendekhez képest új témakört kellett felvenni a tárgyalandók körébe. A holland szakszervezet elnöke Hubertus Pejpers úr lemondott elnöki tisztségéről, mely automatikusan azt jelenti, hogy megszűnt az ALE-n belüli alelnöki posztja is. Az ALE alapszabálya értelmében – mivel két alelnök van meghatározva – új választást kell kiírni a hiányzó poszt betöltésére. Az elnökségi ülésen az a határozat született, hogy a választásra a legközelebbi ülésen kell sort keríteni, kellő előkészítést követően.

A következő napirend az előző ülés (Szófia) jegyzőkönyvének elfogadása volt. Apróbb kiegészítésekkel a jegyzőkönyv elfogadásra került.

Önálló napirendként tárgyalta a testület, hogy a jövőben alakuljanak munkacsoportok a mozdonyvezetők foglalkoztatása egységes európai normarendszerének kidolgozása érdekében. A munkacsoportok létrehozásának célja, hogy egységesített javaslatokat dolgozzon ki a mozdonyve-

zető képzésről, a munkaidő mértékéről, annak vonatkozó tartamáról. Ennek egyik alapja a még 1998-ban kidolgozott normakatalógus és annak aktualizálása. A munkabizottságokban a német, holland, spanyol, svájci, szlovák és a magyar szakszervezetek képviselői vesznek részt.

Az ebédet követően került sor a tagszervezetek beszámolóira. A német kollégák arról tájékoztatták a résztvevőket, hogy tarifátárgyalások voltak. Az önálló tarifátábla megvalósításáért hirdettek sztrájkot, melyet a munkaadó bíróság előtt megtámadott. A bíróság a munkavállalók képviselőinek adott ígazat, amelyet követően mégis csak sikerült megállapodni a DB képviselőivel. Külön tarifátábla készült az utazók számára. A vasútnál lévő többi szakszervezet még mindig nem tudott megállapodni a vasút képviselőivel.

A német kollégák beszámoltak arról a kormányzati elközelésről, amely szerint a jelenlegi 65 év nyugdíjkorhatárt 67 évre kívánják emelni. Ezzel kapcsolatban a horvát kollégák elmondták, hogy hazájukban a mozdonyvezetők minden év után fél év karkedvezményben részesülnek.

Bulgáriában is át kívánják alakítani a nyugdíjrendszert, bár ezzel kapcsolatban még nincsenek végleges elképzelések. Természetesen nem az a cél, hogy csökkentsék a nyugdíjkorhatár mértékét.

Szlovákiában folytatódnak a létszámleépítések. A létszámcsökkentésekkor a korengedményes nyugdíj lehetőségével élhetnek a mozdonyvezetők. Szlovákiában a mellékvonalak bezárása ellen folytattak sztrájkot a vasutasok, ezen belül a mozdonyvezetők is. A munkabeszüntetést a bíróság döntése alapján fel kellett függeszteni. Szeptember 26-ra újra sztrájkot kezdeményezett a vasutasok szakszervezete, de annak politikai színezete miatt a mozdonyvezetők nem kívántak részt venni, így az el is maradt. Jelenleg 60 év a nyugdíjkorhatár, mely jövőre 62 évre módosul.

Csehországban 6,3%-os béremelésben állapodtak meg a kollégák a munkáltatóval, de most új bértárgyalásokat kezdeményeztek. Szándékaik szerint külön bérmegállapodást kívánnak kötni a mozdonyvezetőkre nézve.

Olaszországban egyre több szállítási feladatot visznek el a magánvasutak. Osztrák-német vegyes vállalatok vettek át jelentős teherfuvarozási teljesítményeket az olasz vasutaktól.

Olaszországban is változtatni kívánnak a nyugdíjkorhatár feltételein. Jelenleg ez 65 év, a mozdonyvezetők 58 évesen, vagy 40 év szolgálati idővel mehetnek el öregségi nyugdíjba.

Spanyolországban jelentős mértékben növekedett a szakszervezet elismertsége a tavaszi sztrájk és annak eredményei miatt. A törvények ellenére olyan sztrájkot vezényeltek le a spanyol kollégák, melynek első napját követően a még elégséges szolgáltatást sem biztosították. Ezzel nem kis kockázatot vállaltak fel, hiszen ott is törvények rögzítik a sztrájk alatti minimális szolgáltatás teljesítését. Ennek köszönhető-e, de tény, hogy ezt követően gyorsan megállapodásra jutottak a munkáltatóval. Spanyolországban 65 év a nyugdíjkorhatár, a mozdonyvezetők 58 évesen vehetik ezt igénybe 100%-os bérrükkel.

A román szakszervezet szeptemberben figyelmeztető sztrájkot tartott, a munkaidő csökkentése érdekében. Ez ideig még eredményt nem értek el, de a most kezdődő tárgyalásokon továbbra is 35 órára kívánják csökkenteni a jelenlegi 40 órától a heti munkaidőt. A rossz munkakörülmények miatt szeretnék kivívni, hogy 48 évesen nyugdíjba vonulhassanak.

Hollandiában két évre állapodtak meg a bérekben. Ezzel párhuzamosan vonalbezárások történtek, s jelentős fejlesztési forrásokhoz jutottak a megmaradt vonalszakaszok felújítására. A holland szakszervezet élén változás történt, mivel a volt elnök a rivális szakszervezethez távozott.

Szerbiában aláírták a kollektív szerződést, mellyel nem elégedettek ottani kollégáink. Az aláírt megállapodás hat hónapig van érvényben. A szerb vasút is jelentős létszámleépítéseket akar végrehajtani, melyből várhatóan konfliktusok lesznek a jövőben.

Lengyelországban most kezdődnek a bértárgyalások. Nincsenek könnyű helyzetben, ugyanis 26 szakszervezet vesz részt a tárgyalásokon. Tovább bonyolítja helyzetüket, hogy a tehervonat mozdonyvezetők önálló szakszervezetet alakítottak. Törvényi döntést született arról, hogy 2006-ig 65 évre emelik a nyugdíjkorhatárt. A lengyel vasút jelentős fejlesztési pénzekhez jutott hozzá, melyekből az elavult pályahálózatot fogják korszerűsíteni.

Görögországban kongresszus volt az idén, melyen továbbra is a jelenlegi vezetés kapott bizalmat. Két évre írták alá a kollektív szerződést, mellyel elégedettek. A KSZ rögzíti a béremelés mértékét, mely 8+5% a mozdonyvezetők esetében. A görög kollégák 55 évesen, vagy 35 év munkaviszony után mehetnek el nyugdíjba.

A tagszervezeti tájékoztatók után – kérésünkre – a mozdonyvezetők nettó átlagjövedelméről tájékoztatták egymást a résztvevők. A svájci kollégák vonakodásától eltekintve, mindenki nagy figyelemmel kísérte, hogy miképpen is jövedelmező ma a mozdonyvezetők hivatás Európában. Természetesen a vásárlóértéke a béreknek egyes országokban nem ugyanaz. Ilyen összehasonlítást a későbbiekben fogunk elkészíteni.

Nettójövedelmek:

Görögország	1500-2000 euro
Németország	1700-2700 euro
Horvátország	800-1000 euro
Bulgária	220 euro
Csehország	500 euro
Svájc	2800-3000 euro
Olaszország	1500-2100 euro+havi fizetés
Spanyolország	3600 euro
Románia	330 euro
Hollandia	2200 euro
Szerbia	250- 380 euro
Szlovákia	350 euro
Lengyelország	300- 600 euro

A saját átlagunkról nem hiszem, hogy tájékoztatnom kell az olvasót.

Az ülés utolsó napirendje a pénztárosi beszámoló volt. Az ALE fizetési kötelezettségeinek maradéktalanul eleget tett, s pénztár jelentős megtakarításokkal rendelkezik.

A konferencia végén megállapodás született arról, hogy a 2004. évi tavaszi ülést az olasz, míg az őszi a horvát kollégák rendezik.



Informatikai fejlesztés a tagcsoportoknál

A 2002-es kongresszus döntése, majd a 2003-as költségvetésben biztosított forrás alapján október folyamán jelentős informatikai fejlesztést hajtottunk végre a tagcsoportoknál.

Valamennyi tagcsoport kapott egy notebook-ot, egy GPRS adatátvitelre alkalmas mobiltelefont és egy nyomtatót, valamint az eszközök együttműködését biztosító adatviteli kábeleket, Windows XP Home operációs rendszert, és OEM OFFICE XP Small Business szoftvert. Ezzel lehetővé válik, hogy a tagcsoportok egymással, a központtal és a területi ügyvivőkkel elektronikus levelezés útján érintkezzenek. (A GPRS adatátviteli hozzáférés és a levelező rendszer beüzemelése november hó folyamán történik meg.) A rendszer üzembe helyezése után naprakészebb, gyorsabb lehet a tagcsoportok tájékoztatása, a tisztségviselőknek kevesebb idejébe telik az információk küldése, vagy megszerzése, bővíthető a tagoknak nyújtott szolgáltatás (nyomtatványok, űrlapok, levelek kinyomtatása, CD jogtár hozzáférés, stb.), lehetőség lesz internetes információszerezésre.

A számítástechnikai eszközök szállítója a FLAG Számítástechnikai Rt. volt, aki több fordulós, többes ajánlattételi eljárás alapján a legjobb árral nyerte el a megbízást. A kifizetett informatikai feladatok ellátására maradéktalanul alkalmas alapfelszereltséget a központi költségvetésből finanszíroztuk, de a tagcsoportok saját elhatározásból és – az árkülönbséget saját forrásból történő megfizetése mellett – választhattak jobb szolgáltatást nyújtó eszközöket (multifunkciós nyomtató, MMS küldésre alkalmas telefon, CD író/DVD lejátszós notebook) is.

A fejlesztéssel a tagcsoportoknál eddig rendelkezésre álló informatikai eszközök (régebbi típusú mobiltelefonok, hagyományos számítógépek, monitorok, nyomtatók) egy része feleslegessé vált. Ezekkel a tagcsoportok helyben, a tagságuknak kötelesek elszámolni, függetlenül attól, hogy a beszerzésük központi költségvetésből, vagy helyi forrásból történt.

A tagcsoportoknak dönteniük kell az eszközökről – megtartják, és tovább működtetik, selejtezik, vagy értékesítik – majd a döntést helyben közzé kell tenniük. Amennyiben valamit értékesítenek, azt nyilvánosan, a tagok részére meghirdetve tehetik meg, és a legjobb ajánlatot adó tag jogosult megvenni.

A régi eszközök közül valamennyi tagcsoport rendelkezik mobiltelefonnal, Bp-Ferencváros, Székesfehérvár, Sopron, Szombathely, Celldömölk, Dombóvár, Szeged, Békéscsaba, Szolnok, Nyíregyháza, Záhony, Miskolc tagcsoportok számítógéppel, monitorral is.

Reméljük, hogy a megvalósított fejlesztés mindannyiunk javát szolgálja. Azt kérjük az alaposabb számítógépes ismeretekkel rendelkező, vagy a számítástechnika és informatika iránt nagyobb affinitással viseltető kollégáinktól, hogy segítsék a tisztségviselőket az eszközök használatának megismerésében és begyakorlásában. Nem szabad elfelejtenünk, hogy a tisztségviselővé választás előtt nem volt követelmény az informatikai ismeretek megléte. (Egyébként meg biztosan lehet valami üzletet kötni a vezető ügyvivővel, hogy az a kolléga se járjon rosszul, aki segít neki.)

VÉT-(k)esek közt cinkos, aki néma

A vasútnál működő reprezentatív szakszervezetek és a MÁV Rt. között létrejött középtávú megállapodás súlyosan sérült azal, hogy a munkáltató nem hajlandó korrekt, tárgyalható, saját javaslatait tartalmazó előterjesztéseket készíteni. Ez vonatkozik a bérbesorolásra, a 2004. évi létszámtervre és a választható béren kívüli juttatásokra is. Terheli még a tárgyalásokat az is, hogy a Kollektív Szerződés időbeli hatálya 2003. december 31-én lejár. Ha valamikor, akkor most lenne itt az ideje az érdemi tárgyalások lefolytatásának, és a lehetséges megállapodások előkészítésének.

Nyilvánvalóan közrehat a munkáltatói késedelemben a döntésképtelenség, egyrészt a kormány, másrészt a cég vezetői részéről. A vasutas munkavállalók számára viszont a helyzet egyre inkább elviselhetetlen. Nem tudják, hogy kit ér el az elbocsátás, nem tudják, hogy jövőre milyen rendszer szerint kapják a bérüket, nem tudják, hogy mi lesz az ún. juttatásokkal. A VÉT sokkal fontosabb és felelősebb testületként kell, hogy működjön, mint ahogy azt jelenleg teszi.

A négy reprezentatív szakszervezet közötti távolságok elég jelentősek, csakúgy mint ezen érdekképviseleteknek a MÁV Rt. vezetéséhez fűződő viszonya. A fenti nehézségek ezekkel a körülményekkel tovább súlyosodnak. Elég érdekes volt a MÁV Rt. új vezetésének tárgyalási szerepjátszása, szinte közvetlenül a kinevezésük után. A „szólítások csak a keresztne-

vünkön” oda vezetett, hogy a mai semmittevés igen oldott, néhány szakszervezettel kapcsolatban pedig kifejezetten „baráti” környezetben zajlik a VÉT ülésein. Álláspontunk szerint a másik oldalon a vezérigazgató-helyettes úr, a főosztályvezető urak, és más titlussal bíró tárgyalók ülnek, akiknek ez a megszólítás akkor is kijár, ha nem értünk egyet velük, és akkor is kötelező, ha egybeesnek az álláspontok. Amennyiben erről megfeledekzenek a felek, csak az érdekvédelem és a munkaügyi kapcsolatok tekintélyén esik csorba.

Dr. Borsik János

Tájékoztató

a Mozdonyvezetők a Biztonságos és Egészséges Életért Alapítvány működéséről.

Az alapítvány kuratóriuma az alapszabályban foglaltaknak megfelelően dolgozott 2003. év folyamán, havonta egy alakommal ülésezünk.

Alapvetően a rendkívüli élethelyzetbe jutott kollégák segítése volt a fő feladatunk. Ezen kívül 1.352.500 Ft-tal támogattuk a Mozdonyvezetők Országos Találkozójának rendezését, melyet a miskolci tagcsoport rendezett Tiszaújvárosban.

A segélykérelmek nagy része intézményes segély volt.

Intézményes segélyre (gyermekszületés, mozdonyvezető halála, házastárs, (élettárs), (nevelt) gyermek halála, daganatos betegség, szívinfarktus, kezelése, transzplantáció, rokkantság esetén, ha a munkaviszonyát ebből az okból megszüntették, gyermek születése) az év folyamán kifizettünk 1.917.000 Ft-ot

Egyre nagyobb számban érkeznek, az ún. „egyéb” kategóriába tartozó szociális segélykérelmek. Ezekre az év folyamán kifizettünk 1.709.000 Ft-ot.

Ezek esetében gyakori a rendkívül hiányos vagy teljesen hiányzó(!) környezetanulmány. A segélykérelem megismétlése nem környezetanulmány. Ha valakinek közeli hozzátartozója hunyt el, az még nem indokolja a segély utalását. Segélyre akkor válik jogosulttá, ha a szomorú esemény következtében rossz szociális helyzetbe kerül a kolléga!

Továbbra is meglepő különbségek vannak a részkiértékelési kötelezettségek összege között.

Ismételten felhívjuk a figyelmét minden olyan kollégának, akit a munkáltató részkiértékelésre kötelezett, hogy keresse a helyi tagcsoport ügyvivőjét, és együtt tegyenek meg mindent, ezen összeg csökkentése érdekében. (Egyeztetés!) Amint látható lesz az Alapítvány pénze sem végtelen, és ne a MÁV Rt. felújítására fordítsuk azt! Ez közös érdekünk!

A napokban kaptuk meg a tájékoztatást az APEH-től, hogy a 2002. évi adó 1%-os felajánlásából 5 millió Ft körüli összeg gyűlt össze. Ez lényegesen kevesebb a 2001. évi 7 millió Ft-nál. Már most kérjük a kollégákat, hogy a 2003. évi adójuk felajánlásakor gondoljanak az alapítványukra, hiszen egy olyan szociális hálót szöhetnek maguk köré, ami rendkívüli eseményekre biztonságot nyújt, és egyetlen fillérjükkbe sem kerül.

Budapest, 2003. október

*Tóth Ferenc Attila
kurátor*

Egy tartozás törlesztésének rövid története

Az elmúlt három év során sok kollégánk tudott szerencsére nyugdíjba vonulni. Sajnos arra nem volt lehetősége tagcsoportunknak, hogy méltóképpen elbúcsúztassuk őket, érdemeik elismerése mellett. Az ok azt gondolom mindannyiunk számára ismert. A megkurtított költségvetésnek köszönhetően a tagcsoportok anyagi lehetőségei jelentősen leszűkültek, ennek köszönhetően jószerevével a dologi költségeink fedezésére volt csak elegendő a pénzünk. Nem volt lehetőségünk tagcsoporti szinten rendezvények szervezésére. Mára – közös erőfeszítéseinknek köszönhetően – a helyzet megváltozott. Helyreállt a régi költségvetés rendje. Ennek eredményeképpen végre méltóan köszönhetünk el nyugdíjba vonuló kollégáinktól.

Ez év szeptember 19-én rövid de hatékony szervezésnek köszönhetően 23 kollégánkat köszöntöttük nyugdíjba vonulásuk alkalmából. Néhányan közülük már két-három éve nyugdíjba vonultak, voltak olyanok, akik egy-két hónapja élvezik a nyugdíjazás előnyeit. Egy mindenképpen közös bennük, a MOSZ-nak kezdettől fogva hűségű tagjai voltak.

A búcsúztató a Nyugati pályaudvaron történt gyűléssel vette kezdetét. Innen különvonattal kimentünk a Vasúttörténeti Parkba (volt Északi fűtőház). Sokan itt kezdték vasúti pályájukat. Rövid nézelődés után kísértünk Angyalföldre a Kisgözös étterembe, ahol már terített asztal várt bennünket, rajta szendvics, pogácsa és ital. Rövid beszélgetés majd a köszöntő beszéd felolvasása után, kiosztottuk az ajándéknak szánt zsebórát. Az ajándékok kiosztása közben jelképesen elbúcsúztunk egymástól. Néhány kollégánk szemmel láthatóan kissé elzékenyült. Ez jóleső érzéssel töltött el, hiszen tőlük tanultuk a mozdonyve-



zetes minden szakmai fortélyát és ők figyelmeztettek a szakma buktatóira. Tőlük tanultuk meg hogy milyen módon álljunk helyt e szép, de nehéz pályán.

Ezután meghívott vendégünk Ágoston László, volt gépezeti főnök úr mondott köszöntő beszédet, és köszönte meg kollégáink áldozatos munkáját. Majd halk zeneszó mellett felszolgálták a vacsorát. A vacsora elfogyasztása után még néhány közös emlék felelevenítése következett.

Lassan eltelt az idő, eljött az ünnepség vége, elköszöntünk egymástól. Erőt, egészséget és hosszú boldog nyugdíjas évet kívánok minden nyugdíjas kollégának az Északi tagcsoport és ügyvivő testülete nevében.

*Bugyi László
vezető ügyvivő*



Választható Béren Kívüli Juttatások?

A MÁV Rt. vezetése korábbi elhatározásához ragaszkodva mindenképpen szeretné felmondani a pénztárakkal kötött megállapodást, és ezeket a forrásokat összegyűjtve tesz kísérletet a címben nevezett jogintézmény bevezetésére. Jelenleg a Vasúti Érdekegyeztető Tanács előtt nincs munkáltatói javaslat, hiszen amit meg lehetett ismerni, az egy ún. munkaközi anyag. A munkáltató képviselői már azon is megsértődtek, hogy korrekt, írásos javaslatot követeltünk az ülésen.

A korai döntés és az előkészítetlenség jelzi azt a görcsösséget, ahogyan ezt a vasút vezetői kezelik. Az indoklás teljes mértékben hiányzik a szótárukból, olyan egyszerű dolgokra gondolva, hogy miért rossz a jelenlegi helyzet, vagy mi az előnye a munkavállalónak a változtatásból. Még

egyszerűbben, miért kell megváltoztatni a jelenlegi szisztémát? Az a szóbeli válasz, hogy a munkavállalóknak előnyösebb lesz a Választható Béren Kívüli Juttatás rendszere, mint a jelenlegi konstrukció, szerintük két dologra vezethető vissza. Az egyik, hogy igazságos lesz a rendszer, a másik, hogy szabadon választhatnak a juttatások közül. Ezekkel az állításokkal kapcsolatban csak egy gond van, hogy nem felelnek meg a valóságnak. Az igazságosság emlegetése szimpla demagógia. Nem lenne szerencsés azt a látszatot kelteni, hogy ezzel a tervezett intézkedéssel a MÁV Rt. egyre szélesedő vezetői köre és a végrehajtott szolgálatnál foglalkoztatott munkavállalók között a különbségek jelentősen csökkennek, vagy eltűnnek, az igazságosság hangoztatásával. Ez badarság. A másik hivatkozott tétel, hogy szabadon választhatnak a juttatások közül, két okból nem igaz. Az egyik, hogy a jelenlegi rendszerben nem juttatásról, hanem megállapodásokban rögzített jogintézményekről van szó, melyek mértékéről évről évre megállapodnak a felek. A juttatás kifejezésben az a tartalom rejlik, hogy valaki valakinek ellenszolgáltatás nélkül juttat valamit. Úgy tűnik, hogy az érdekképviselők, ha lemondanak a megállapodásos rendszerről, és elfogadják a munkáltató javaslatait, önmaguk számára is beszűkítik a tárgyalások színtereit, és egyre inkább átengedik a vasút vezetőinek korábbi közös döntéseiket. A felajánlott kondíciók és az egész filozófiája a tervezett rendszernek nem döntési szabadságot, hanem kényszerdöntéseket fog eredményezni.

Nem szerencsés összehasonlítani a Magyar Államvasutak Rt. működési feltételeit egy profitorientált, jelentős nyereséggel rendelkező más céggel, ahol nem 130 ezer forint az éves ajánlat, hanem több százezer forint. A különbséget mára már illik észrevenni.

Dr. Borsik János

KÖZGYŰLÉSI MEGHÍVÓ

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár Küldöttközgyűlése
2003. december 9-én
(kedden) 10.30 órakor
a MÁV Rt. Bevételeellenőrzési Igazgatóság
konferenciatermében
(Budapest, VI. Nyugati tér 1-2.)
kerül megrendezésre.

Napirendi javaslatok:

1. Tájékoztató a Vasutas Nyugdíjpénztár működéséről.
2. A 2004. évi pénzügyi terv elfogadása.
3. Alapszabály módosítása.
4. Zárszó.

A küldöttek részére névre szóló meghívót és a napirendhez előterjesztést küldünk.

A napirendhez kapcsolódó előterjesztés
2003. november 21-től megtekinthető
a Vasutas Nyugdíjpénztár székhelyén
(Budapest XIV. Columbus u. 35.).

Határozatképtelenség esetén
a Küldöttközgyűlés 11.30 órakor kerül
megtartásra, amely az eredeti napirendek
tekintetében a jelenlévők létszámától
függetlenül határozatképes.

Vasutas Nyugdíjpénztár Igazgatótanácsa

Szakszervezeti nem a táppénzjavaslatra

2003. november 14., péntek 15:27

A munkavállalói oldal szerint nem rövidíteni kell a munkaviszony megszűnése utáni táppénz idejét, hanem az ellenőrzést kell erősíteni. Az illetékes államtitkár azt mondta, ha valóban beteg a munkavállaló, akkor az orvos 270 napig is táppénzen tarthatja. A munkáltatói oldal támogatja a kormány javaslatát.

A szakszervezetek határozottan ellenzik a kormány javaslatát, amely a passzív táppénz jogosultságának idejét rövidítené. A kabinet a költségvetés tervezésekor döbbsent meg azon, hogy milyen mértékben nőtt a munkaviszony megszűnése utáni táppénzfizetések száma. A dolgozók eddig legfeljebb 180 napra mehetek táppénzre a munkaviszony felmondása után, ám ezt az időt a kormány először 30, végül pedig 90 napra csökkentette volna.

Borsik János az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke szerint azonban ez bünteti a valóban beteg munkavállalókat, még továbbra is jogosulatlan táppénzfelvételeket enged azoknak, akik a munkanélküliség elől menekülnek orvosilag indokolatlanul betegszabadságra. Borsik János, az Országos Érdekegyeztető Tanács ülésén felvetette, hogy nem a táppénz idejét kellene csökkenteni, hanem az azt megítélő orvosok ellenőrzését szigorítani.

A foglalkoztatási tárca politikai államtitkára Csizmár Gábor mindegyre a munkáltatói oldal támogatása mellett jelezte, a passzív táppénz idejének 90 napra csökkentésével az Egészségbiztosítási Alap jövőre 4 milliárd forintot spórol meg. A cél azonban igazából az, hogy a munkanélküliség elől menekülők ne az egészségügyi, hanem a munkanél-

küli támogatások rendszerébe kerüljenek, ahol július óta hat hónapig álláskeresői juttatást is kaphatnak. Göncz Kinga, az Egészségügyi Minisztérium államtitkára viszont kiért arra, hogy a 90 nap nem kökemény határ, hiszen ha valóban betegség miatt lép fel a munkaképtelenség, az orvos a táppénz idejét 270 napra hosszabbíthatja. Az ellenőrzés pedig ma is hatékony, hiszen a '96-óta működő rendszerben a jogtalan orvosi döntést, a táppénz elbírálás jogának megvonásával is büntethetik.

Borsik János kérdésére azonban, hogy eddig hány orvost büntettek ilyen módon, nem hangzott el válasz az érdekegyeztető tanács ütésén.

Forrás: Kossuth Rádió, Kotsis Márk

Vakvágányon? Vita az európai vasúti liberalizációról

Míg az EU-tagállamok lassítanák, az Európai Parlament siettetné a – máris megkésített – vasúti liberalizációt. Az igazság közepén van.

Egy sokkoló adat szerint Európában a nemzetközi útvonalakon közlekedő tehervonatok átlagsebessége lassabb (17 kilométer/óra), mint a Balti-tengeri jégtörő hajóké. A csigatempó oka, hogy a menetidőbe azok a hosszú órák is beszámítanak, amiket a szerelvények az országhatárokon vesztegelve eltöltenek. A valamikor szebb napokat látott európai vasút válságos időket él át. Ennek csalhatatlan jele, hogy az áruszállításból való részesedése a jó harminc évvel ezelőtti 21 százalékról mára 8 százalékra esett vissza. Az Egyesült Államokban ezzel szemben a vasút több mint 40 százalékot hasít ki az áruszállítási piacból.

Az Európai Unióban nagy erőket mozgósítanak a lendületéből egyre jobban kifogyó, de még mindig rengeteg munkahelyet fenntartó közlekedési ágazat talpra állítása érdekében. S ahogy ilyenkor lenni szokott, szinte mindenki más gyógyszert adna be a „betegnek”. A legradikálisabb gyógymódot kétségkívül az Európai Parlament ajánlja, amelyegyfajta sokkterápiával a vasúti teher- és személyszállítás gyorsított ütemű liberalizációja mellett tör lándzsát. A képviselőtestület néhány napja nagy többséggel megszavazta azt a javaslatot, amely már 2006. január elsején teljesen megnyitná a nemzetközi és a belföldi vasúti áruszállítást a szabad verseny előtt. Ez két évvel korábbi dátuma lenne az európai vasúti infrastruktúrához való korlátlan hozzáférésnek, mint amiről a tagországok egymás között megállapodtak, márpedig a parlament megkerülésével nem fogadható el az új jogszabály.

CSOMAGOK. Az expresszvonat tempót diktáló eurohonatyák azt is kívánatosnak tartanák, ha 2008 januárjától a nemzetközi személyszállításban is megszűnne a nagy állami vasúttársaságok monopóliuma, és a légi közlekedéshez hasonlóan magáncégek is indíthatnának járatokat. A parlamenti képviselők váltóátállítása a legkevésbé sincs a tagállamok inyére, amelyek ez év márciusában sokkal óva-

tosabban nyúltak a témához. A személyszállítás liberalizációjáról a kormányok egyelőre hallani sem akarnak, míg a belföldi vasúti teherfuvarozási piacon csak 2008. januártól tartják elképzelhetőnek a teljes nyitást. A tömeges elbocsátásoktól és az előre bekalkulálható sztrájkhullámtól tartva Franciaország, Belgium és Luxemburg kora tavasszal így is a „második vasúti csomag” ellen szavazott, bár végül kisebbségben maradt. A teherszállítási piac liberalizálását ugyanis a 2003. március közepén hatályba lépett „első vasúti csomag” kezdte meg, és a reform második hulláma volna hivatott azt kiteljesíteni.

Előbbi a transeurópai vasúti teherhálózat mintegy 50 ezer kilométernyi államközi szakaszán (a nemzetközi hálózat 80-90 százalékán) engedélyezte a versenyt. A következő lépésben – amelyről most folyik különmértékezés a kormányokból álló Európai Tanács és az Európai Parlament között – 2008 januárjától már a teljes nemzetközi és a belföldi teherszállítási piacon is színre léphetnének a nagy állami vállalatok kihívói. Ami az első „sebességfokozatot” – a nemzetközi piac nagy szegmensét – illeti, a vegyi anyagok szállítására specializálódott Rail4Chem, a NetLog, a Shortlines és más szállítványozó cégek ugrásra készen állnak, de bemutatkozásukat késlelteti, hogy egy sor tagállam nem vette át és nem hajtotta végre határidőre a jogszabályt. Az Európai Bizottság a mulasztás miatt nemrég kilenc tagállamot citált az Európai Bíróság elé. Ha a végrehajtás feltételei mindenhol megteremtődnek, a társaságok nemzetközi járatokat indíthatnak majd: pályahasználati engedélyért folyamodhatnak az egyes tranzitországokhoz, amelyek egységes tarifát számolnak fel nekik az infrastruktúra használatáért.

ZÖLD JELZÉS. Több EU-tagország – Ausztria, Olaszország, Németország, Hollandia és Nagy-Britannia – nem várt az Európai Unióra: nemzeti hatáskörben mind az áru-, mind a személyszállításban zöld utat adott a szabad versenynek. A nagy francia állami vasúttársaság, az SNCF egyik leányvállalata a lehetőséggel élve a brit piacon is jelen van. A piaci



pezsgés azonban eddig nem mindenhol váltotta be a hozzá fűzött reményeket, ami más, a folyamatban hátrébb tartó országokat is fokozott óvatosságra int.

A gyors piacnyitás ellenzői általában Nagy-Britanniával példálózhatnak, ahol a nagyobb verseny ellenére nem javult, hanem egyenesen romlott a szolgáltatások színvonala. A vonatok gyakran késnek, s az árak is a legmagasabbak közé tartoznak Európában. Az EU közlekedési biztosának szóvivője szerint a britek ott hibáztak, hogy a vasúti infrastruktúrát is privatizálták. „Mi figyelmeztettük őket, hogy a hálózat magánkézbe adása szigorú állami felügyeletet igényel” – hangsúlyozta

Gilles Cantelet a Figyelőnek. A szóvivő emlékeztetett rá, hogy az uniós normák csak a hálózat és az infrastruktúra-használat szétválasztását írják elő, a magánosítást nem. „Mi nem törődünk azzal, hogy kié az infrastruktúra. Nem öncélból liberalizálunk, hanem azért, mert a verseny tapasztalatok szerint kedvező hatással van a szolgáltatások színvonalára” – szögezte le Cantelet.

A megfontolt előrehaladást választó Európai Bizottság inkább a tagállamok pártjára állt a parlamenttel folytatott vitában, attól tartva, hogy a képviselők túlbuzgóságukkal a vasúti csomag más, nem kevésbé fontos elemeit is kockáztatják. „A legnagyobb veszélyt abban látjuk, ha a személyszállítást belekeverik a vasúti áru fuvarozás liberalizálásába” – ismerte el Loyola de Palacio közlekedési ügyekért felelős bizottsági tag szóvivője.

Brüsszel a verseny élénkítése mellett a vasúti közlekedés európai dimenziójában véli felfedezni azt az eszközt, amely kihúzhatja a szektort a pácból és visszaadhatja korábbi szerepét az áruk és személyek mozgásában. Loyola de Palacio ennek jegyében az uniós döntéshozatal különböző fórumain most vitatott jogszabály tervezetében olyan

egységes európai tanúsítvány bevezetését javasolta, amelyet minden országban elfogadnak,

A nemzeti vasúti hálózatok egységes rendszerben való összekapcsolása, más szóval az interoperabilitás megteremtése is része a csomagnak. A technikai szabványok és a biztonsági szabályok egységesítése nagymértékben megkönnyítené az országhatárokat átlépő vasúti szolgáltatásokat. A strasbourgi képviselőtestület például minden egyes új biztonsági jogszabály bevezetését az Európai Bizottság jóváhagyásához kötné. Az egységes vasúti közlekedési piac kialakulását egy új hatóság, az Európai Vasúti Ügynökség koordinálná, amely 2005-ben kezdhetné meg a munkáját. Egyelőre még az ügynökség irányító testületének összetétele is vita tárgya: annak soraiiban a tagállamok saját képviselőiket szeretnék látni, miközben az Európai Parlament, ha szavazati jog nélkül is, de a szakmának, a vasutaknak is helyet akar szorítani a grémiumban.

EURÓPAI MASINISZTÁK. A határok nélküli vonatozást segítené elő az is, hogy a mozdonyvezetők európai jogosítványt kapnának, amit minden tagállamban elismernének. A mai rendszer egyik rákfenéje, hogy masiniszta kell cserélni, valahányszor egy vonat áthalad az országhatáron. Szó van arról is, hogy a szerelvényeken is kötelező jelleggel bevezetnék a repülőgépekéhez hasonló fekete dobozt, de a kormányok az intézkedés költségvonzataitól tartva egyáltalán nem lelkesednek az ötletért.

Miután az Európai Parlament által második olvasatban elfogadott jogszabály élesen elűt az EU-tagállamok által jóváhagyott verziótól, a következő hetekben intenzív egyeztetés kezdődik a két intézmény között egy mindenki számára elfogadható kompromisszum reményében.

*Gyévai Zolán, Brüsszel
Forrás: Figyelő*

Átszabta szerződéseit a MÁV

A nyugat-európai példákól okulva a MÁV az áru fuvarozásban szolgáltatásainak átalakításával készül a liberalizációra. A tapasztalatok szerint az állami vasúttársaságokat a versenytársak a piacnyitás után az úgynevezett irányvonatok szegmensében tudják a leginkább megszorítani, akár 20-25 százalékkal is alákínálva az áraknak. Ezek olyan szerelvények, amelyek előre rögzített úti célok között rendszeresen viszik egy-egy nagy, vagy több kisebb megrendelő áruit. „A korábbi 6 napról 10 órára csökkentettük az ország keleti és nyugati határai között a szállítási határidőt” – utal a MÁV irányvonatok beindításának hatására Kovács Imre főigazgató.

Az idén a vasúttársaság a legnagyobb megrendelőivel újratárgyalta a fennálló szerződéseit és a legtöbb esetben két-három évre előre ígylezett biztosítani az üzleti kapcsolatot. Egyedi szerződéseket kötött és általában többlétszolgáltatásokat (például raktározást, vámkezelést vagy céges iparvágány karbantartást) is vállalt.

Magyarországon a vasúti áru fuvarozásban halasztást kért és kapott az Európai Uniótól, így 2006-ig csak a pályakapacitás 20 százalékát használhatja a MÁV áru fuvarozási üzletágán kívül más piaci szereplő. A vasúttársaság egyébként az uniós követelményeknek megfelelően az idén már szervezetenként önálló egység-

ként működteti a pályavasúti, az áru fuvarozási, a gépészeti és a személyszállítási üzletágát. Ezek piaci alapon, megrendelői-szolgáltatói viszonyban állnak egymással. A kapacitásokat a pályavasúti üzletág értékesíti, jövő májustól kezdve az áru fuvarozási üzletág mellett a versengő külső szereplők felé is.

Magyarországon évente mintegy 44 millió tonna árut szállít a MÁV, ezzel több mint 10 milliárd forint eredményt termel. A liberalizáció a tortát várhatóan nem növeli, csak több szereplő között oszthatja szét.

*Torontáli Zoltán
Forrás: Figyelő*

SZILÁNKOK 11. 12.

Ez már Hawaii!

Havai János, az ingatlan-gazdálkodási üzletág vezetője a következőt találta mondani az egyik VÉT-en:

– A MÁV IK Kft. bonyolítóként vett részt a vasúti ingatlanok üzemeltetésében.

Úgy tűnik, már bonyolítani sem tud a MÁV saját kapacitással. Egyszerűsíteni meg végképp nem.

De van egy megnyugtató momentum az ügyben: a tervek szerint a jövőben a MÁV IK Kft. nem lesz bonyolító. Még az is felmerült, hogy esetleg lebonyolító lesz.

NL

Hosszúsági fok

A kormány – a sőjtöri vesszőfutása helyszínére mentében – a vonaton Veszprémtől Zalaegerszegig tárgyalta meg a vasút helyzetéről szóló előterjesztést. Ez 117 km hosszú tárgyalás volt. Hát még milyen hosszú döntést hozott! Zalaegerszegtől Záhonyig kell utazni, hogy ki lehessen hámozni, mit is döntött tulajdonképpen!

NL

Téli felkészülés

A MÁV Rt. hogyan készült fel a télre? – hangzik az ártatlan kérdés a VÉT-en.

Ha a hosszadalmas választ röviden össze akarom foglalni, hát, úgy, hogy meglepődött, milyen hamar itt van.

NL

Tudjuk, hány óra!

Az adatok lapzártáig nem érkeztek meg.

Látványos közeledés

A VÉT-en az álláspontok közeledésének hiányát az üléspontok közeledésével pótolták a felek. A terem-berendezők közelebb tolták egymáshoz a két asztalsort.

NL

Összefüggés

A MÁV RT. elnöke a reform konzultatív bizottság ülésén meglehetősen ingerülten válaszolt a feltett kérdésekre a vasútról szóló kormánydöntésről adott tájékoztatóján. Vagyis marad a posztján.

NL

Nyelvi képtelenség

www.hajlektalan.hu – olvasom a Máltai Szeretetszolgálat egyik gépkocsijának hátulján lévő piktogramot.

A weblap kidolgozói nyilván úgy gondolhatták, a hajlektalan fogja a notebookját, GPRS adatátvitelre alkalmas mobilját (telepített, hagyományos gépe, vezetékes telefonja nem lehet, mert hova tenné), ráklikkel a weblapra, és máris tudni fogja, hol osztanak ingyenlevest, vagy hol van szabad éjszakai szálláshely.

Micsoda nyelvi képtelenség: a hontalanok honlapja.

NL

Amnézia

2000-ben nem volt bérmegeállapodás, ami miatt hamarosan általános vasutasztrájk tört ki. – érvelt a VÉT-en a VSZ alelnökasszonya. ÁLTALÁNOS??? Ó, megszépítő emlékezet!

NL

Őszi-téli akciós ár a Cívus Grand Hotel Aranybikában

2.900 Ft/fő/éj 2003. november 1–2004. február 28. (Kivéve: 2003. december 29 - 2004. január 2.)
Legalább 2 éjszaka igénybevétele esetén

Árak Ft-ban/fő/éj: kétágyas szobában 2.900, egyágyas szobában 4.060.

A szobák korlátozott számban állnak rendelkezésre.

Tartalma: szállás bővített kontinentális reggelivel, a szálloda medencéjének és szaunájának korlátlan használata, ÁFA.

Svédasztalos reggeli a helyszínen igény szerint választható, melynek felára 900 Ft/fő.

Idegenforgalmi adó a helyszínen fizetendő. Üdülési csekket elfogadunk!

További információ és elérhetőségeink:

Cívus Grand Hotel Aranybika H-4025 Debrecen, Plac u. 11-15.

Tel.: +36 52 508-600, Fax: +36 52 421-834 • E-mail: aranybika@civishotels.hu • www.civishotels.hu



Egészségmegőrző program a Cívus Grand Hotel Aranybikában

Legalább 2 éjszaka igénybevétele esetén

Kétágyas szobában 2900 Ft/fő/éj, egyágyas szobában 4060 Ft/fő/éj

Az ár tartalmazza: szállás, bővített kontinentális reggeli, a szálloda medencéjének és szaunájának korlátlan használata, ÁFA.

Svédasztalos reggeli a helyszínen igény szerint választható, melynek felára 900.-Ft/fő.

Üdülési csekket elfogadunk! Idegenforgalmi adó a helyszínen fizetendő.

- December 9. 18 óra: Légzés- és mozgásterápia a gyógyításban. Előadó: Dr. Molnár Csaba orvos-természetgyógyász
 2004. Január 6. 18 óra: Az évszakok és a bolygók hatása életünkben. Előadó: Borsos László asztrológus
 2004. Január 20. 18 óra: A gondolkodás, tapasztalás és a hitszerepe az egészség megőrzésében.
 Előadó: Mohácsi Gyula bioenergetikus - természetgyógyász

Minden előadáson ingyenes: Juice Bar, terápiás eszközök bemutatója, egészségmegőrző gyakorlatok elsajátítása, tanácsadás
Belépődíj: 700 Ft előadásonként.

További információ és helyfoglalás:

Cívus Grand Hotel Aranybika H-4025 Debrecen, Piac u. 11-15.

Tel.: +36 52 508-600, Fax: +36 52 421-834 • E-mail: aranybika@civushotels.hu • www.civushotels.hu

MOSZ sítábor a Kojsoi Havasokban!

Nem messze Kassától (25 km) található a Kojsoi Havasok (1246 m), amely jó feltételeket nyújt a síelésre, de turisztikai célokra is ki lehet használni. Kezdők, haladók, profi síelők és a snowboard-ozók is, itt jó körülmények között hódolhatnak szenvedélyüknek.

A tengerszint feletti magasságnak köszönhető, hogy ideális feltételek vannak a rekreációra és a sportolásra. A gyönyörű tájnak köszönhetően nagyszerű kilátás van a Magas- és az Alacsony-Tátrára is.

A turisztikai utak közül jelentős főútvonalak vezetnek a Lajoska vendégházhoz és a Jahodnai vendégházhoz. Népszerű a háromülékes felvonó, amit a turisták és a síelők is használnak. A felvonó kapacitása cca 4700 fő/óra. Rendszerben tartott lesiklók rendelkezésre állnak e sport szeretőinek december felétől teljesen március végéig.



Mindig fejlesztik és újítják a szolgáltatásokat (elszállásolás, étkezési kapacitás, síelési szerviz, sítanfolyam). A Kojsoi Havasok központja felejthetetlen élményeket kínál vendégeinek. Szívesen várják a magyarokat a központunkban! Látogatásuk után biztos megkedvelik a Kojsoi Havasokat.

A 800 m magasságban elhelyezkedő régió a mérsékelt övbe tartozik. Ezen a helyen a telek hidegek, decemberben és márciusban az átlagos hőmérséklet -2 – -3 °C-ra, januárban és februárban -4 – -6 °C-ra süllyed. Az átlagos hótakaró magassága télen 30 – 40 cm, de februárban elérheti az 50 – 60 cm-t is.

Íde hívjuk a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tagjait!

A hely – megfelelő hóviszonyok esetén – alkalmas egy remek hangulatú sítábor megszervezésére, februárban 23–28-ig. A sípálya Kassáról autóbusszal könnyen megközelíthető, közelében szállás van. A tábor tervezett időtartama 6 nap (oda és elutazással együtt). A várható részvételi díj 20–25 eFt, ami magában foglalja a szállás árát és a sibirletet 6 napra. A táborot csak elegendő számú jelentkező esetén rendezzük meg!

Ehhez szükséges egy előzetes igényfelmérés. Kérem azokat a kollégákat, akik részt kívánnak venni, jelentkezzenek nálam a 06 (30) 9197-744 telefonon vagy a bringa@mailbox.hu email címen 2003 december 31-ig.

További információ a területről:

www.skiparkerika.sk és a www.yeti.sk lapokon

Toth Ferenc Attila

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