



# Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIII. évfolyam 12. – XIV. évf. 1. szám Alapítás éve: 1892

2003. december – 2004. január

## Megállapodtunk

Hosszú tárgyalások után 2003. december 31-én a négy reprezentatív szakszervezet megállapodott a MÁV Rt. vezetésével

- a Kollektív Szerződés módosításáról,
- a 2004. évi béremelésről,
- a béren kívüli javadalmazásról. (Ez utóbbit a VDSZSZ nem írta alá, a MÁV Rt. vezérigazgatója 2004. január 9-én viszont bejelentette ennek bevezetését.)

A Mozdonyvezetők Szakszervezete küldött-közyűlésen értékelte az eredményeket, összevetve saját tárgyalási javaslatukkal. A testület – vita után – 1 ellenszavazattal és 4 tartózkodással jóváhagyólag elfogadta az aláírt dokumentumokat.

A mozdonyvezető kollégákra vonatkozó bér-

tábla és besorolási szabály is megkapta a testület jóváhagyását.

Összegezve:

- a mozdonyvezetőket a nagyarányú létszámcsökkentés nem érinti, 2004-ben is foglalkoztatási biztonság van,
- önálló megállapodást kötöttünk az idei béremelésről és tarifáról,
- a Kollektív Szerződés stabilizálódott, sok tekintetben javult.

Az újságban változtatás nélkül közöljük az aláírt dokumentumok szövegét azzal, hogy a Kollektív Szerződés egységes szerkezetbe foglalt tartalmát – terjedelmi okok miatt – a MÁV Rt. által biztosított formában tesszük közzé.

*Dr. Borsik János*

## Miről lehet olvasni...

Az év végi tárgyalások margójára . . . . .	2.
Bértarifa 2004 – csak a mozdonyvezetőknél . . . . .	3.
Megállapodás a 2004. évi bérintézkedések végrehajtásáról . . . . .	4.
A Vasutas Nyugdíjpénztár tájékoztatója . . . . .	11.
Válaszd az egészséget! . . . . .	12.
Tiltakozás . . . . .	15.
Háttér . . . . .	15.
Kormányülések után . . . . .	18.
Átalakításról döntött a kormány a MÁV-nál . . . . .	20.

*Európai érdekvédelmet teremtettünk!*



## Az év végi tárgyalások margójára

A Mozdonyvezetők Szakszervezetének elmúlt 13 éve alatt mindig kemény és hosszú tárgyalásokon kellett kivívnia az elkövetkező évekre vonatkozó foglalkoztatási, Kollektív Szerződési és béremelési megállapodásokat, amelyek garanciákat tartalmaztak tagságunkra nézve. Egy, talán két év telt el úgy, hogy a tárgyalások az év végi ünnepek előtt befejeződtek. Az idei, pontosabban a 2003. évi egyeztetések nem ide tartoztak. A több mint száz tárgyalási óra meghozta az eredményeket, amelyeket a lapban részletesen megismerhettek. Most – a teljesség igénye nélkül – szeretném az olvasó elé tárni, hogy időnként mi is zajlott a tárgyalóteremben, s azon kívül.

A MOSZ eddigi hagyományainak megfelelően olyan tárgyalási javaslattal indult neki az ősznek, amelyet döntéshozó testületeink elfogadtak. A foglalkoztatási biztonság fenntartása, a Kollektív Szerződés vívmányainak megőrzése, esetleges javítása, valamint a középtávú megállapodásból fakadó legmagasabb béremelési szint elérésére hatalmazta fel a tárgyaló delegációt a MOSZ Küldöttközgyűlése. Azt, hogy ezeket a célokat mennyiben sikerült megvalósítani, ugyanez a testület fogja eldönteni. De mégis, hogy miképpen jutottunk el a december 31-i megállapodások aláírásához, nem árt megismerni néhány körülményt. Azt mindenki tudja, hogyha csak magunkkal kéne megállapodnunk, aránylag könnyen menne. A tárgyalásoknak van egy olyan sajátossága, hogy több fél kívánja érvényre juttatni akaratát, de, hogy ezt miképpen teszi, arról talán kevesebb az információ.

Kezdjük talán a Kollektív Szerződéssel, s annak módosításával. Két írásos javaslat készült ebben a témakörben. Az egyik a MÁV Rt. javaslata volt, a másik pedig a MOSZ-é. Az érdekvédelmi oldalon helyet foglaló társzakszervezetek nem tüsténkedtek e téren, de amikor a konkrét tárgyalásokra került sor, hemzsegtek javaslataik. Természetesen ezek között nem volt ritka az sem, hogy egyetértve a MOSZ javaslataival, azokhoz felzárkóztak, s ha már lúd, legyen kövér, azokat túl is licitálták. Talán ez volt az oka, hogy néhány elképzelésünket nem is tudtuk megvalósítani.

A KSZ módosítás egyik legizgalmasabb része a 6. fejezetben volt, amelyet egy teljesen új rendszerrel a Választható Béren Kívüli Juttatásokkal (Javadalmazásokkal) (VBKJ) kívánt kiváltani a munkáltató. Ezzel kapcsolatban a MOSZ álláspontját szeretném először az olvasó elé tárni. Kezdetben az újonnan megálmódott rendszer elfogadhatatlan volt számunkra. A keretösszeg 120 ezer forintra történő indítása azt jelentette volna, hogy tagságunk fele kedvezőtlenebb helyzet-

be került volna a jelenlegiétől. Álláspontunkat mindaddig határozottan meg tudtuk védeni, ameddig ki nem derült, hogy a MOSZ tagjaiból 1800 fő nem tagja két kiegészítő pénztárnak. Ami ebből a legelkeserítőbb, hogy az 1800 főből 750 tagunk egy pénztári támogatást sem vett igénybe ez ideig(!) A VBKJ-ról folyó tárgyalások menetében fontos elem volt, amikor a munkáltató a keretösszeget 150 ezer forintra emelte. Ezzel a mozdonyvezetőknek juttatandó keresettömeg a régi 480 Mft/évről 680 Mft/évre nőtt.

Számunkra a végső fordulat akkor következett be, amikor a munkáltató elfogadta azt az álláspontunkat, amely szerint, a rendszerre történő ráálláskor a hátrányosabb helyzetbe kerülőknek kompenzálni kell veszteségeiket, valamint azt, hogy 2005-ben az éves keretösszeget a béremelés mértékével emelje meg.

Természetesen ezzel a megállapodással a VDSZSZ tagsági körében sem maradt kárvallottja a rendszer bevezetésének, de ennek ellenére tárgyalódelegációjuk azt nem fogadta el pénztárunk védelme miatt. Ekkor már el kellett gondolkodnunk azon, hogy mi a fő kérdés a VDSZSZ-nél: tagjai érdekvédelme, vagy pénztára anyagi támogatásának megingása.

A következő tárgyalási napon a munkáltató új javaslattal állt elő. A többször megfogalmazott munkaidő-csökkentés addig elutasított lehetőségét felajánlotta abban az esetben, ha a VDSZSZ aláírja a Választható Béren Kívüli Juttatások (Javadalmazások) rendszerét. Amennyiben a megállapodást a VDSZSZ aláírja, Kollektív Szerződéses megállapodás alakulhat ki a VBKJ-ról, cserébe vállalja, hogy a napi munkaidőt – minden munkavállaló esetében – 2005. január 1-től 0,1, 2006 január 1-től további 0,1 órával csökkenti. A VDSZSZ döntése ekkor már kihatott a MÁV Rt. összes munkavállalójára, hiszen aláírása nélkül nem léphet hatályba a munkaidő csökkentése. Teljesen érthetetlen módon a VDSZSZ a megállapodást ezek után sem írta alá. Nem szeretném minősíteni döntésüket, de elutasító magatartásuk most már nem csak saját tagságukat, hanem az összes vasutast hátrányosabb helyzetbe hozta. Hogy miért? A VÖKKÖP miatt. Tudni kell, hogy a többi önkéntes pénztárak, ha nem is örülnek az új rendszer bevezetésének, felkészültek arra, hogy azt jó kommunikációval, a szolgáltatások bővítésével zökkenőmentesen kezeljék, a tagok kellő megalégedésére. Talán ezt kellett volna tenni a VÖKKÖP-nek is!

A vasutas munkavállalók munkaidő csökkentése a VDSZSZ magatartásán bukhat meg. Csak reménykedhetünk abban, hogy győzedelmeskedik a józan ész!

## Bértarifa 2004 - csak a mozdonyvezetőknél!

Január 22-én a MÁV Rt. és a Mozdonyvezetők Szakszervezete aláírta a mozdonyvezetőkre és mozdonyvezető gyakornokokra vonatkozó 2004. évi bérmegállapodást. Ennek alapján a mozdonyvezetők alapbérét januártól – az alanyi jogon járó béremelésen túl – a tarifa megállapodás szabályai szerint állapítják meg.

A kollégáink természetesnek szokták tekinteni a megállapodásokban megtestesülő eredményeket – és ez így is van jól – de ahhoz, hogy valóban értékelni lehessen, nem árt ismerni létrejöttük körülményeit.

### Szakmai szolidaritás nélkül nincs tarifa

Mindenekelőtt le kell szögezni, hogy a mozdonyvezetői bértarifa ismételt bevezetése az egész szakma sikere. Nem jöhetett volna létre anélkül a belső szolidaritás nélkül, amely lehetővé tette, hogy mozdonyvezető és mozdonyvezető között különbség legyen a béremelés mértékében. Ez a belső szolidaritás működött az első, 1990-es mozdonyvezetői tarifa bevezetésekor is. Az akkori tarifának főként a vidéki és a két szakvizsgás kollégák voltak a kedvezményezettjei, a mostaninak a fiatalok és a középkorosztály, valamint azok az egy szakvizsgások, akik valamilyen ok miatt a régi bérrendszerben nem tudtak bekerülni a 14. fizetési osztályba.

Az ilyen szolidaritás létén, vagy hiányán nem kevesebb múlik, mint az, hogy egyáltalán létrehozható-e a tarifabérezés, vagy sem. A többi vasutasnál ez annyira nem működött – mindenekelőtt az őket képviselő szakszervezetek „jóvoltából” – hogy még az egyes munkaköri csoportokra vonatkozó bérminimumok alkalmazásában sem sikerült megállapodni. Az alpbéresítések és a béremelés ráépültek a meglévő, aránytalan alpbérekre, tovább növelve az indokolatlan különbségeket, és ezzel minden korábbinál távolabb került a tarifa a megvalósítástól.

### Mit ért a MÁV a tarifabérezés alatt?

A tárgyalásokat számunkra leginkább meghatározó körülmény az volt, hogy a MÁV Rt-nek milyen elképzelései vannak a tarifabérezésről. A tárgyalások kezdetén ez olyan messze esett a MOSZ által képviselt elvektől, mint Makó Jeruzsálemtől, ezért egészen január közepéig kétséges volt, hogy sikerül-e tarifa megállapodást kötni.

A MÁV tarifa javaslatának lényege az volt, hogy a különböző munkaköri csoportokra egy bérminimum és bérmaximum által határolt bérsávot állapít meg. A sávon belül a munkáltató a saját belátása alapján szabadon határozza meg az alpbéreket, egyénenként téve különbséget az emberek között. A mozdonyvezetők esetében ez a sáv 115.000-171.000 Ft lett volna. Mindenkinek fel kellett volna emelni az alapbérét az alsó határra (ez elvitte volna az éves alapbéremelési forrás 80%-át), senki nem

haladhatta volna meg a felső határt és ezzel a tarifabérezés a MÁV értelmezése szerint megvalósul. Nem lett volna alanyi jogú alapbéremelés, a bérrendszer nem ismeri a szenioritást, vagyis egy adott munkakörben az életkor előrehaladtával az alpbérek nem nőnek, nincsenek bértételek. Csak látszólag látványos tehát a MÁV bérsáv javaslata, valójában egy irreálisan magas bérminimumra tett javaslatot azon az áron, hogy kollégák 80%-a nem kapott volna alapbéremelést.

Innen kellett eljutni addig, hogy az alanyi jogú bérfejlesztés 8% (4,5+3,5) legyen, hogy szélesebb legyen a bérsáv és a bérsávhoz bértételek tartozzanak, hogy a szakmai gyakorlati idő legyen az alpbér megállapítás kritériuma. El kellett fogadtatni, hogy a mozdonyvezetői munka sajátossága miatt (utasításra, szabályzatokra történő munkavégzés, nincs lehetőség sem túlteljesítésre, sem alulteljesítésre, a hibás munkavégzésnek büntetőjogi, kártérítési, fegyelmi következményei vannak, stb.) nem lehet helye egyéni bérmegállapításnak.

Nem került volna különösebb erőfeszítésünkbe olyan megállapodást kötni, hogy mindenki az általános, összességében 11%-os béremelésben részesül. A többiekre ilyen megállapodás született. A tárgyaló delegációt azonban kötelezte a mozdonyvezetők általános igénye a tarifabérezés bevezetésére, amit küldöttközgyűlési és kongresszusi határozatok is kifejeznek. Tudtuk, ha most nem tarifában állapodunk meg, akkor véglegesen elveszik a mozdonyvezetők elvárásainak megfelelő tarifabérezés bevezetésének lehetősége.

Azt is tudjuk, hogy ezzel a tarifa kialakítása nem ért véget. Most nem volt pénz magasabb bértételekre, ezért a további években kell fokozatosan az arányokon változtatni.

### A bértételbe sorolás szabályai

A bértételbe sorolás szabályai elvileg szabadon megválaszthatók lettek volna, legalábbis még egy sor más szempontot is figyelembe lehetett volna venni. Tudni kell azonban, hogy bármilyen szabályt választunk, attól





nem lesz több pénz a tarifa bevezetésére, vagyis ugyanazt a pénzt osztogatjuk másként. Ha a szabályok megengedők, akkor többen kerülnek magasabb bértételbe, de csak alacsonyabb bértétel határokra futja a rendelkezésre álló pénzből, és fordítva. A MOSZ tárgyalóit az vezette, hogy a szabályok minél jobban találkozzanak a mozdonyvezetők igazságérzetével, ez a törekvésünk között a MÁV szakmai elvárásaival. Az elfogadott szabályok jobbára mindkét szempontnak megfelelnek. Ami talán magyarázatra szorul, az a kiképzési idő mozdony-szolgálati időbe számításának 2 évben maximálása. Erre azért volt szükség, mert a különböző szolgálati helyeken nagyon eltérő volt a munkaügyi gyakorlat a gyakornokok foglalkoztatásában. Egyes helyeken a kiképzés szünetelése alatt is gyakornoki létszámba vették fel a jelentkezőket, másutt a műhelybe szerelőnek, megint másutt a kiképzés részeként budapesti kirendelésben, egyéb munkakörben voltak gyakornokok, ezért nem lett volna igazságos a munkaügyi gyakorlat okozta különbségeket a besorolásnál érvényesíteni. Ezért kellett az itteni időtartamot maximálni. (Természetesen az itt figyelembe nem vett időt a MÁV időbe beszámítják.)

Az új alapbérekről kézhez kapott besorolási értesítón mindenki közlik a számított gyakorlati időt is. Azt javasoljuk a kollégáknak, hogy ezt mindenki ellenőrizze, és ha kétsége támad a számítás helyességét illetően, a jogorvoslati határidőn belül kérjen egyeztetést a munkáltatójától. Ezt akkor is célszerű megtenni, ha ez most nem jelent bértétel ugrást. A tisztségviselők, illetve a jogtanácsos segítenek ebben.

### Függőben maradt viták

Közel sem zárult le minden érdekvitánk a MÁV-val a mozdonyvezetői bérezésről. Megmaradtak a nézetkülönbségek a munkakör értékelés alapján megállapított referenciaszintekről, illetve az egyes referenciaszintekhez tartozó alapbér sávok helyességéről. A MÁV által elfogadott munkakör értékelési módszer véleményünk szerint nem tudta megragadni a mozdonyvezetői munkakör lényegét (felelősség, kockázat, munkakörülmények), ezért önmagában, kiegészítő keresetelem nélkül nem fogadható el. Álláspontunk szerint a mozdonyvezetőket is magában foglaló 12-es referenciaszint piaci bérsávja magasabban helyezkedik el, mint amire a MÁV javaslatot tett, ezért hosszabb távon lefelé szorítaná a mozdonyvezetői alapbéreket, tehát elfogadhatatlan.

Ez a vita elhalasztódott a későbbiekre, mert az idei béremelésre nem hatott ki a munkakör értékelés, de ezt a csatát később még meg kell vívunk. A problémát nem oldottuk meg, csak megkerültük.

Nem oldódott meg a vezetői bérek megugrásával kapcsolatos vitánk a MÁV-val. Követelésünkre a MÁV bemutatta a szervezeti átalakulással kialakított vezetői kör létszámának és bérének változását, de a január közepén átadott elemzésről még nem folytattunk vitát. A következő lapszámunkban közölni fogjuk az adatokat, igen tanulságos olvasmány. Ott fejtjük ki a MOSZ álláspontját is erről a kérdéstről.

*Németh László*

## MEGÁLLAPODÁS a 2004. évi bérintézkedések végrehajtásáról

A MÁV Rt. és a szakszervezetek megállapodnak, hogy a Társaság 2004. évi bérintézkedéseit a 2003–2006. évekre szóló Együttműködési megállapodás III. fejezetében foglaltaknak megfelelően, az alábbiak szerint hajtják végre.

### A megállapodás célja:

A 2004. évi bérfejlesztés végrehajtási szabályainak meghatározása.

### A bérintézkedések végrehajtására rendelkezésre álló források:

A 2004. évi bérintézkedések végrehajtása során a 2004. évre vonatkozó bázis átlagkereset 11 %-kal növekszik.

A bérintézkedések végrehajtásának időpontja: 2004. január 1.

### A bérintézkedések, illetve azok végrehajtási sorrendje a következő:

#### 1. A balesetmentességi jutalom, a teljesítmény- és balesetmentességi jutalom alapbérésítése:

A 2003. évben hatályos megállapodások alapján balesetmentességi jutalomban, valamint teljesítmény- és balesetmentességi jutalomban részesülő munkavállalók körében kifizetett jutalmak alapbérésítését az érintett munkavállalók egyszeri, átlagosan 3,08 %-os mértékű személyi alapbéremelésével kell végrehajtani.

Az alapbéremelés vetítési alapja a 2003. december 31-én és 2004. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban lévő munkavállalók 2003. december 31-i személyi alapbére.

#### 2. 2003. évi reformprémium alapbérésítése:

A 2003-ban kifizetett, a bázis átlagbére vetített 5%-os mértékű reformprémium alapbérésítését az érintett munkavállalók egyszeri 4,6%-os mértékű személyi alapbéremelésével kell végrehajtani.

Az alapbéremelés vetítési alapja a 2003. december 31-én és 2004. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban lévő munkavállalók 2003. december 31-i személyi alapbére.

re, illetve a jelen megállapodás 1. pontjában érintettek-nél az aszerint keletkezett személyi alapbér.

### 3. Bérfejlesztés:

A MÁV Rt. munkavállalói alanyi jogon 7,5%-os személyi alapbérfejlesztésben részesülnek, az alábbiak szerint.

A bérfejlesztés végrehajtásának módja:

- Az alapbéremelés vetítési alapja a 2003. december 31-én és 2004. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban lévő munkavállalók 2003. december 31-i személyi alapbére, illetve a jelen megállapodás 1. és 2. pontjában érintettek-nél az aszerint keletkezett személyi alapbér.
- A bérfejlesztés a MÁV Rt. 2003. december 31-én és 2004. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban lévő főállású, teljes- és részmunkaidős munkavállalói részére jár.
- A jogi állományban lévő munkavállalók személyi alapbérét a státuszukban bekövetkező változás időpontjában kell rendezni.

A keresetemeléskben részesülő munkavállalók vonatkozásában a reprezentatív szakszervezetek munkavállalói csoportok képzésére tehetnek javaslatot, akik között – de a csoporton belül maradván – az átlagostól eltérő béremelési módszert indítványozhatnak. A javaslatot tevő reprezentatív szakszervezetek és a munkáltató között létrejött megállapodásokat az aláíró felek elfogadják.

### 4. Bérésávok:

- 4.1. A munkáltató – a Gy. 149-1131/2003. számú humánpolitikai vezérigazgató-helyettesi utasításban foglaltak szerint – 2004. január 2-i hatállyal bevezeti a 2003. évi munkakör-értékelés szerinti MÁV Rt. munkaköri kategóriákat.
- 4.2. Az aláíró felek jelen megállapodásban rögzítik a MÁV Rt. munkaköri kategóriáihoz tartozó személyi alapbérésávokat, azzal, hogy az elkövetkezendő évek bérintézkedései során elsődleges célnak tekintik a személyi alapbérrendszer megvalósítását. (A hivatkozott munkaköri kategóriákat és a hozzájuk tartozó személyi alapbérésávokat az 1. sz. melléklet tartalmazza.)
- 4.3. Az általános munkakörök munkaköri kategóriájának megváltoztatására vonatkozó igényt a VÉT felhatalmazása alapján szakértői bizottság vizsgálja felül, melynek tagja a munkáltató, továbbá a reprezentatív szakszervezetek egy-egy képviselője. A bizottság konszenzuson alapuló javaslatáról a VÉT 30 napon belül dönt.
- 4.4. A jelen pontban foglaltak felmondására vonatkozó szabály megegyezik a MÁV Rt. 2004. évben hatályos Kollektív Szerződése felmondásának szabályával.

### 5. Alapbérkiegészítés:

Alapbérkiegészítés jogcímű kifizetésre fordítandó a munkavállalók tárgyhavi alapkeresete 4%-os mértékének megfelelő összeg.

### 6. 2004. évi reformprémium:

Reformprémium jogcímű kifizetésre fordítandó a munkavállalók 2003. évi bére 3,5%-os mértékének megfelelő összeg, amelyet az arra jogosult munkavállalók a ledolgozott munkaidő szerint alanyi jogon, részletekben, havonta kapnak meg.

### 7. Teljesítménybérezés:

Felek meghosszabbítják a pályafenntartási, valamint a biztosítóberendezési munkavállalók teljesítménybérezésére vonatkozó megállapodás időbeni hatályát 2004. december 31. napjáig azzal, hogy a 2003. évben ilyen célra meghatározott keretösszeget 7,5%-kal megemelik.

### 8. Egyéb rendelkezések:

- 8.1. A 2004. év végéig fel nem használt rendelkezésre álló bértömeg felhasználásáról a felek megállapodást kötnek.
- 8.2. A munkáltató a reprezentatív szakszervezeteknek 2004. január 15-ig bemutatja
  - a 2003. évi évközi béremelések munkáltatói értékelését, valamint
  - a MÁV Rt. komplex átalakítása után a vezetői munkakörök számának, és az abban foglalkoztatott munkavállalók javadalmazásának változását.
- 8.3. A 2003-2006. évekre szóló együttműködési megállapodás „II. Foglalkoztatás” fejezetében megfogalmazott, 2004. évre vonatkozó foglalkoztatáspolitikai célkitűzések megvalósítását elősegítő megállapodás létrejötté érdekében a felek az egyeztetéseket az üzletági egyeztetéseket követően, de legkésőbb 2004. január 9-ével megkezdik, és lehetőség szerint 2004. január 31-ével megállapodnak.

*Budapest, 2003. december 31.*

### 1. sz. melléklet. A MÁV Rt. munkaköri kategóriákhoz tartozó személyi alapbérésávok

MÁV munka- köri kategória	Személyi alapbér minimuma (Ft/hó)	Személyi alapbér maximuma (Ft/hó)
6	53 000.-	74 000.-
7	53 300.-	80 500.-
8	53 600.-	87 500.-
9	57 300.-	103 000.-
10	67 900.-	122 000.-
11	78 000.-	140 500.-
12	95 000.-	171 000.-
13	119 700.-	215 500.-
14	141 700.-	255 000.-
15	172 500.-	310 500.-
16	212 000.-	381 000.-
17	259 700.-	467 000.-



## MEGÁLLAPODÁS a MÁV Rt Kollektív Szerződésének módosításáról

1.) A KSZ I. § 2. pontját ki kell egészíteni: „A KSZ hatálya az Mt. 188/A. § szerint vezetőnek minősülő munkavállalókra az Mt. X. fejezetében foglalt eltérő rendelkezések figyelembevételével terjed ki.”

2.) A KSZ I. § 4. pontjában a „2003” évszámot „2004” évszámra kell változtatni.

3.) A KSZ 4. §-ában a „2003” évszámot „2004” évszámra kell változtatni.

4.) A KSZ 5. § 3. pontját az alábbi szövegre kell változtatni:

„Az üzletági (igazgatósági) illetőleg a helyi függelékek a Kollektív Szerződéstől csak akkor térhetnek el, ha az eltérésre a KSZ kifejezett felhatalmazást ad, vagy az eltérés a munkavállalókra kedvezőbb rendelkezést tartalmaz.”

5.) A KSZ 6. §-ának 4. pontja a következőképpen végződik: „... és az intraneten, valamint az interneten való közzétételére.”

6.) A KSZ 13. § 8. pontját ki kell egészíteni: „Az ülésekre az előterjesztéseket a napirendi javaslat előterjesztőjének legalább három nappal az ülést megelőzően írásban meg kell küldenie a VÉT többi tagjának.”

7.) A KSZ új 21/B §-sal egészül ki, a következő szöveggel:

„21/B § A MÁV Utasellátó Rt-től munkajogi jogutódlással átvett utazószolgálatot ellátókra vonatkozó külön rendelkezések

A MÁV Utasellátó Rt-től munkajogi jogutódlással átvett utazószolgálatot ellátó munkavállalókra vonatkozó speciális – eltérő – szabályokat az Mt. 117/A § (1) bek. d.) pontja, valamint a tárgyban kötött külön kollektív szerződés erejű megállapodás alapulvételével helyi függelékben kell szabályozni.”

8.) A KSZ 24. § 2. pontban: Az utolsó mondatot át kell helyezni a 25. § 2. pontjának végére.

9.) A KSZ 26. § 3. pontban: A 800 Ft összeget 900 Ft-ra kell emelni.

10.) A KSZ 26. § 4. pontjának utolsó mondata az elfogadott közös értelmezésnek megfelelően a következő szövegű:

„Minden további munkaidő-beosztás módosítás – kizárólag a díjazás szempontjából – rendkívüli munkavégzés elrendelésének minősül.

11.) A KSZ 28. § 2. pontban a 2. mondat új szövege a következő: A várakozási idő felső határa legfeljebb 7 óra lehet, ettől azonban helyi függelék rendelkezése legfeljebb 8 óra mértékig eltérhet.

## MEGÁLLAPODÁS A VBKJ bevezetésével egyidejűleg a 2004. évben:

### I. a rendszerre történő átállást segítő egyszeri kiegészítésről II. az üdülési szolgáltatás igénybe vételéről

Az aláíró felek az alábbiakban állapodnak meg:

1. 1.) A Választható Béren Kívüli Javadalmazások (VBKJ) rendszerének bevezetése miatt, a munkáltató 2004. évben egyszeri, a rendszerre történő átállást segítő kiegészítést biztosít a 16-os MÁV Rt. munkaköri kategória alatti munkakörben foglalkoztatott, azon munkavállalók részére, akiknek 2004-ben az átállás a korábbi szabályozáshoz képest tényleges veszteséget okozna. Az átállási kiegészítés összege megegyezik a tényleges veszteség mértékével.

Az átállásikiegészítés számításának módszeréről, a kifizetés időpontjáról a felek 2004. március 31-ig megállapodást kötnek.

2.) Az aláíró felek célszerűnek tartják, hogy azon munkavállalók, akik 2003. december 31-én a rend-

szerbe bevont pénztárak tagjai, a 2004. évi VBKJ nyilatkozat kitöltésekor, a tagdíj mértékét a keretösszegeből kössék le.

3.) Az aláíró felek 2004-ben összegzik és értékelik a VBKJ rendszer működésének tapasztalatait és amennyiben szükséges Kollektív Megállapodással módosítják annak szabályait.

II. A Választható Béren Kívüli Javadalmazások bevezetésével egyidejűleg 2004. évben a MÁV Rt. munkavállalói, (családtagjai) és nyugdíjasként az alábbi üdülési szolgáltatásait a következők szerint vehetik igénybe.

1.) A MÁV Rt. kötelezettséget vállal arra, hogy a 2004. főidényben (2004. június 22.- augusztus 20.-ig) a teljes kapacitást leköti a tényleges munkavállalók üdülési lehetőségének biztosítására az alábbiakban felsorolt üdülőkben.



Üdülő neve	Üdülő címe	Kategória
Gárdony	2483, Gárdony, Üdülők u. 27.	I. osztály
Balatonkenese családos „A” épület	8173, Balatonkenese, Koppány sor 41.	I. osztály
Balatonboglár	8630, Balatonboglár, Kodály Z. út 9-15.	I. osztály
Mezőkövesd	3400, Mezőkövesd, Olajfa u. 6.	II. osztály
Vonyarcvashegy	8314, Vonyarcvashegy, Arany J. u. 7.	I. osztály
Balatonfenyves	8646, Balatonfenyves, Kölcsey út 7. sz.	I. osztály

2.) Fent megjelölt üdülőkben a térítési díjak meghatározása a következő

I. osztályú üdülők esetén:

felőtt 3500 Ft/fő/nap + ÁFA

gyermek 2500 Ft/fő/nap + ÁFA

II. osztályú üdülő esetén:

felőtt 2500 Ft/fő/nap + ÁFA

gyermek 1800 Ft/fő/nap + ÁFA

(jelen megállapodásban gyermeknek tekintendő a 2-18 éves korú, önálló keresettel nem rendelkező személy)

Üdülési csekk igénybe vétele minden MÁV munkavállaló számára kötelező.

3.) Gyermeküdültetés:

Nyári gyermeküdültetésben 7-14 éves korú gyermekek vehetnek részt 10 napos (egy darab) illetve 14 napos (négy darab) turnusokban a Balatonkenesei Gyermektáborban.

Térítési díja: 1000 Ft/fő/nap + ÁFA.

4.) Nyugdíjasok üdülési lehetősége:

2004. évi elő- és utószezonban a 2003. évi 150 millió Ft támogatási összeget üdülési férőhelyek igénybe vételére a MÁV Rt. garantálja.

Az igénybevétel ütemezését és módját a VSZ Országos Nyugdíjas Szervezettel kötött megállapodás rögzíti.

5.) A GYES-en, GYED-en lévő munkavállalók – a GYES, GYED idejére – a tényleges munkavállalókra vonatkozó azonos térítési díj ellenében jogosultak az üdülési szolgáltatás igénybe vételére.

III. Az aláíró felek megállapodnak abban, hogy a MÁV Rt.-nél a teljes munkaidő valamennyi munkavállaló esetében 2005. január 01-től 0,1 órával, 2006. január 01-től további 0,1 órával csökken. A megállapodás ezen pontja akkor lép hatályba, ha a KSZ 6. fejezetére vonatkozó – jelen megállapodáshoz mellékelte – munkáltatói javaslat a Kollektív Szerződés részévé válik.

*Budapest, 2003. december 31.*

## MEGÁLLAPODÁS (A MÁV Rt. Kollektív Szerződés 6. fejezet módosításáról) A MÁV Rt. béren kívüli javadalmazási rendszeréről

### I. ALANYI JOGON JÁRÓ JUTTATÁSOK

#### Biztosítási szolgáltatások

1. A munkáltató kötelezettséget vállal arra, hogy a munkavállalót ért munkabaleset esetére kötött biztosítási szerződést, vagy annak megfelelő értékű szolgáltatást nyújtó biztosítást a 2004. évre megkötött Kollektív Szerződés hatálya alatt fenntartja és szolgáltatások értékállóságát biztosítja.
2. A munkáltató munkavállalói javára nem munkabaleseti halál esetére is életbiztosítást köt. Az örökös (kedvezményezett) részére kifizetett biztosítás összege 530.000 Ft. A munkáltató ezen összeget biztosítási szerződés hiányában is megfizeti.
3. Az évenként megújított biztosítási szerződésben kötött szolgáltatások jegyzékét a kapcsolódó eljárási renddel a munkáltató köteles a szakszervezetek ren-

delkezésére bocsátani, továbbá a MÁV Értesítőben évente közzétenni, illetőleg, ha új biztosítást kötne azt előzetesen véleményeztetni a szakszervezetekkel.

4. Az 1. és 2. pontban foglalt kifizetési kötelezettségét a munkáltató illetve a biztosító társaság, az esemény tudomásra jutásától és a szükséges dokumentumok benyújtásától számított 30 napon belül teljesíti.

#### Ruhaellátás

A munkavállaló ruhával történő ellátásának szabályait a Kollektív Szerződés 4. sz. melléklet (A MÁV Rt. Ruházati Szabályzata) tartalmazza.

### II. RENDKÍVÜLI ÉLETHELYZETEKHEZ KAPCSOLÓDÓ JUTTATÁSOK

#### Rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó juttatások

1. A munkáltatóra rendkívüli élethelyzethez kapcsolódó



juttatásokra a 2004. évre 76,5 millió Ft keretösszeget biztosít.

2. Rendkívüli élethelyzetbe kerülő vagy szociális helyzetük miatt rászoruló munkavállalók részére különös méltánylást érdemlő esetekben szociális segély adható.
3. Az a munkavállaló, aki közeli hozzátartozóját temette el, 30.000 Ft-ot meg nem haladó mértékű segélyben részesíthető.  
A temetési segély Halotti anyakönyvi kivonat és a kérelmező nevére kiállított temetési számla másolatok egyidejű csatolásával fizethető ki.
4. A szociális, illetőleg a temetési segélyek személyre szóló odaítéléséről a munkáltató és az üzemi tanács (üzemi megbízott) közösen dönt.

5. A MÁV Rt-től tényleges katonai szolgálatra bevonult és leszerelése után 14 napon belül munkába álló munkavállaló részére egyszeri segélyt kell folyósítani, melynek mértéke legalább 15.000 Ft.

### III VÁLASZTHATÓ BÉREN KÍVÜLI JAVADALMAZÁSOK

#### Választható béren kívüli javadalmazások

1. A felhasználható keret:

A felhasználható keret összege a 2004. évre vonatkozóan 150.000 Ft/fő.

A keretösszeg mértéke 2005-ben az Együttműködési Megállapodásban rögzített keresetnövelési mértéknek megfelelően, az követően pedig évente legalább a fogyasztói árindex mértékével növekszik.

#### 2. A VBKJ rendszer elemei és a jogosulttá válás gyakorisága

Rendszer elemei	Gyakoriság
1. Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Nyugdíjpénztár tagdíj hozzájárulás	Havonta
2. Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Egészségpénztár tagdíj hozzájárulás	Havonta
3. Önkéntes Kölcsönös Kiegészítő Önszegélyező Pénztárak tagdíj hozzájárulása	Havonta
4. Étkezési hozzájárulás	Negyedévente
5. Üdülési támogatás	Év elején egyszer
6. Egyösszegű lakástámogatás	Igény szerinti támogatás
7. Továbbképzés, tanfolyami hozzájárulás	Igény szerint számla alapján
8. Gyermekek utáni támogatás (beiskolázási támogatás)	Évente egyszer, júliusban
9. Közlekedési hozzájárulás	Igény szerint számla alapján
10. Ruhapénz (magáncélú)	Igény szerint számla alapján
11. Otthoni Internet	Igény szerint számla alapján
12. Albérleti támogatás	Havonta

A rendszer részletes szabályait a munkáltató évente, a szakszervezetek egyetértésével kiadott, utasításban szabályozza.

3. A vasutas munkavállalók üdülését, a munkáltató első sorban az e megállapodást kiegészítő megállapodásban szereplő hat kiemelt üdülőben – a VBKJ rendszer szerint – biztosítja. Az üdülési kapacitás munkáltató általi lekötéséről, annak mértékéről és a térítési díjakról a felek évente megállapodást kötnek.
4. A VBKJ rendszerből nem részesülő GYES-en, GYED-en lévő munkavállalóknak, a 2004. évben a GYES, GYED időtartamára a munkáltató:
  - a.) Biztosítja, hogy hat kiemelt üdülőben, a tényleges munkavállalókra vonatkozó térítési díjak megfizetése mellett igénybe vehetik az üdülő szolgáltatásait.
  - b.) Három alkalommal 5000 Ft/fő támogatást biztosít utalvány formájában.

5. A vasutas nyugdíjasok részére biztosított juttatásokról a MÁV Rt. és a nyugdíjasok képviselői évente külön megállapodást kötnek.

### IV. AZ ÜZEMSZERŰ MŰKÖDÉST ELŐSEGÍTŐ JUTTATÁSOK

#### Munkásszállás

#### Átmeneti pihenő, vendégszoba

MÁV munkásszálláson tényleges államvasúti munkavállalók, a MÁV Rt-vel szerződéses viszonyban állók, továbbá a MÁV-nál gyakorlati oktatásban részesülő szakmunkástanulók, termelési gyakorlatot folytató egyetemi, főiskolai hallgatók, szakközépiskolai tanulók helyezhetők el, az üzemi érdekek figyelembevételével.



1. MÁV munkásszálláson nem helyezhető el, aki:
  - nem rendelkezik állandó bejelentett lakással, kivételt képeznek az állami gondozásból munkásszállásra költözők, valamint a külföldi állampolgárok a tényleges vasúti foglalkoztatásuk idejére,
  - a munkahellyel azonos közigazgatási helységben lakástulajdonnal, vagy lakásbérlettel rendelkezik.
2. A munkásszállást el kell hagyni annak a munkavállalónak:
  - akinek a MÁV-nál munkaviszonya megszűnt (beleértve a nyugdíjazást is)
  - aki a szállás rendjét, fegyelmét, a társadalmi együttélés szabályait súlyosan, vagy rendszeresen megsérti és emiatt a szállást fenntartó szerv vezetője tőle a szállásjuttatást megvonta.
3. Az állandó munkásszállásokat -műszaki és szolgáltatási színvonaluk alapján- az üzemeltetőnek kategóriába kell sorolni.
4. Az állandó munkásszálláson elhelyezetteknek térítési díjat (Ft/fő/hó) kell fizetni, amelynek mértéke a kategória besorolástól függően az alábbiak szerint kerül meghatározásra:
 

Munkásszálló kategóriája	Térítési díj Ft/fő/hó
Garzonház (Bp. Soroksári út)	13.000
I. kategória	5.000
II. kategória	3.500
III. kategória	3.000
IV. kategória	2.500
V. kategória	2.000

A kategóriába nem sorolható állandó munkásszállás, valamint az ideiglenes munkásszállások férőhelyeinek térítési díja egységesen 1.000 Ft/fő/hó.

A mobilszálláson biztosított szállás férőhelyéért térítési díjat fizetni nem kell.
5. Öt napnál hosszabb ideig tartó igazolt távollét (szabadság, betegség) esetén a távolléttal összes napok arányában a havi térítési díj csökkenthető.
6. Elhelyezésre nem jogosult szálláshelyet elfoglaló személy térítési díjként az e férőhelyre eső teljes költséget (üzemeltetési és fenntartási) tartozik megfizetni.



7. A MÁV Rt. az utazó személyzet részére átmeneti pihe-nőket (laktanyákat) biztosít, térítésmentesen.
  8. A MÁV Rt. elsősorban a hivatalos kiküldetésben lévő munkavállalók részére vendégszobákat tart fenn. Hivatalos kiküldetésben lévőknek kell tekinteni az érdekképviseleti szervezetek tisztségviselőjét is, aki igazoltan érdekképviseleti ügyben jár el.
  9. A vendégszoba szállásért fizetendő térítés mértékét külön utasítás (22/1997. (MÁV Ért. 16. SzeF.) határozza meg.
  10. A hivatalos célra igénybe nem vett szobák kiadhatók:
    - Elsősorban kedvezményes térítéssel a MÁV munkavállalók és vasutas nyugdíjasok, a vasúti érdekvédelmi szervezetek, ÖTA, VTI munkavállalói, valamint azok arcképes igazolvánnyal rendelkező – ideértve a 4 éven aluli gyermekeket is – családtagjai részére,
    - Kereskedelmi célú hasznosításra, a 2. pontban és a 3. pont első bekezdésében foglalt igények kielégítése után.

A szállásért fizetendő térítés mértékét külön utasítás határozza meg.
- A béren kívüli egyes juttatásokban a munkáltatóval együtt döntési jogot gyakorló szervek**
- Az Mt. 65. § (1) bek. hatálya alá tartozó juttatások odaítélésében a munkáltatóval az üzemi tanács (üzemi megbízott) gyakorolja az együttdöntési jogot.

Budapest, 2003. december 31.

### Gyászjelentés

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Pécsi Munkahelyi Tagcsoportja megrendüléssel tudatja, hogy

**Lengyel Péter**

mozdonyvezető

életének 54. évében tragikus hirtelenséggel elhunyt.

MOSZ, Pécs

### Gyászjelentés

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Kaposvári Munkahelyi Tagcsoportja megrendüléssel tudatja, hogy

**Németh György**

mozdonyvezető

életének 53. évében tragikus hirtelenséggel elhunyt.

MOSZ, Kaposvár



## MEGÁLLAPODÁS

### Az újfelveteles, illetve a munkakörbe újonnan bekerülő munkavállalók 2004. évi minimális személyi alapbéréről

A MÁV Rt. és az aláíró szakszervezetek – a 2004. évi bérintézkedések végrehajtásáról szóló megállapodás alapján – egyetértenek az újfelveteles, illetve a munkakörbe újonnan bekerülő munkavállalók 2004. évi, a MÁV Rt. munkaköri kategóriáihoz tartozó minimális személyi alapbéreit illetően.

Az újfelveteles, illetve a munkakörbe újonnan bekerülő munkavállalók 2004. évi, a MÁV Rt. munkaköri kategóriáihoz tartozó minimális személyi alapbéreit jelen megállapodás 7. sz. melléklete tartalmazza.

*Budapest, 2003. december 31.*

#### 1. sz. melléklet

Az újfelveteles, illetve a munkakörbe újonnan bekerülő munkavállalók 2004. évi, a MÁV Rt. munkaköri kategóriáihoz tartozó minimális személyi alapbérei

MÁV munkaköri kategória	Személyi alapbér minimuma (Ft/hó)
6	53 000.-
7	53 300.-
8	53 600.-
9	57 300.-
10	67 900.-
11	78 000.-
12	95 000.-
13	119 700.-
14	141 700.-
15	172 500.-
16	212 000.-

## MEGÁLLAPODÁS

### A mozdonyvezetők és mozdonyvezető gyakornokok 2004. évi béremelésének végrehajtásáról

A MÁV Rt. és a reprezentatív szakszervezetek között 2003. 12. 31-én létrejött „Megállapodás a 2004. évi bérintézkedések végrehajtásáról” – a továbbiakban Megállapodás – 3. pontja alapján a MÁV Rt. és a Mozdonyvezetők Szakszervezete a mozdonyvezetőkre vonatkozóan 2004. január 1-től bértarifa alkalmazásában állapodik meg.

Ennek megfelelően a mozdonyvezetők és mozdonyvezető gyakornokok béremelését az alábbiak szerint kell végrehajtani:

1. A balesetmentességi jutalom alapbérésítése a Megállapodás 1. pontja szerint.
2. A 2003. évi reformprémium alapbérésítése a Megállapodás 2. pontja szerint.
3. Valamennyi mozdonyvezető és mozdonyvezető gyakornok részére alanyi jogon 4,5%-os alapbéremelés végrehajtása a Megállapodás 3. pontja szerint.
4. Azoknak a mozdonyvezetőknek a személyi alapbérét, akiknek a fentiek szerint megállapított új alapbére nem éri el az itt meghatározott bértétel értékeket, ezekre az értékekre ki kell egészíteni.

0-4 év gyakorlati idő      95 000 Ft személyi alapbér  
5-9 év gyakorlati idő      103 000 Ft személyi alapbér

10-14 év gyakorlati idő      111 000 Ft személyi alapbér  
15-19 év gyakorlati idő      121 000 Ft személyi alapbér  
20-24 év gyakorlati idő      131 000 Ft személyi alapbér  
25-29 év gyakorlati idő      140 000 Ft személyi alapbér  
30. évtől kezdődően      149 000 Ft személyi alapbér

#### 5. A bértételbe sorolás szabályai:

A bértételbe sorolást a gyakorlati idő alapján kell elvégezni. A gyakorlati idő számításánál a besorolás évének a 2004. január 1-jéig betöltött éveket kell figyelembe venni.

Teljes egészében gyakorlati időként kell figyelembe venni a mozdonyozolgálati időt.

Mozdonyozolgálati idő a bármely munkáltatónál mozdonyvezetői, vasúti járműves daruvezetői, mozdonyfűtői, mozdony segédkezelői, vontatási vonatkísérői munkakörben teljesített idő, valamint a mozdonyozolgalatra történt kiképzés időtartamából legfeljebb két év.

A nem mozdonyozolgálati időbe számító más MÁV munkaviszonyban töltött időket a gyakorlati idő számításánál fele részben kell figyelembe venni. Több MÁV munkaviszony esetén a munkaviszonyban töltött időket össze kell számítani.

*Budapest, 2004. 01. 22.*

A gyakorlati idő számításának részletes szabályai:

A mozdonyvezetői gyakorlati idő számításánál a katonai szolgálat idejét ott kell figyelembe venni, ahol azt teljesítette. Ha pl. mozdonyvezetőként, akkor mozdonyvezetői időként, ha gyakornokként vonult be, akkor gyakornoki időként, ha egyéb MÁV idejére esett, akkor ott, ha nem MÁV munkaviszonyban teljesítette, akkor ott.

Amennyiben a mozdonyvezető gyakornoki besorolást

műhelyszolgálatnak minősülő idő előzte meg (pl. mozdonszerelőből sorolták át gyakornokká, amikor tanfolyamra ment), a gyakornoki időbe (és ezzel mozdonyszolgálati időbe) a kiképzési terv szerinti műhelyidőt számításba kell venni.

Ezen felül az új alpbér megállapításáról szóló munkavállalói értesítőbe a mozdonyvezetőknél fel kell tüntetni az ilyen módon számított gyakorlati időt.

## A Vasutas Nyugdíjpénztár tájékoztatója

A MÁV Rt. által bevezetendő Választható Béren Kívüli Javadalmazási Rendszer (VBKJ) az első helyen sorolja fel az önkéntes nyugdíjpénztári tagságot.

### MIT JELENT A VBKJ RENDSZER AZ ÖNKÉNTES NYUGDÍJPÉNZTÁRI TAGNAK?

A jelenleg önkéntes nyugdíjpénztári tagoknál (36.711 fő), az önkéntes nyugdíjpénztári tagdíj két részből áll: a munkabérből levont saját befizetésből (1/3 rész) és a munkáltató által átvállalt (2/3 rész) összegből. Az önkéntes nyugdíjpénztári tagokat érintő változás 2004. évtől az, hogy minden vasutas munkavállaló 150.000 Ft-os éves kerettel rendelkezik és a korábban munkáltató által átvállalt tagdíj részt ebből lehet fizetnie. Természetesen a teljes összeg is fizethető a VBKJ keret terhére.

Ez a változás megnyitja a lehetőséget azok előtt az önkéntes nyugdíjpénztári tagok előtt is, akik tagjai az önkéntes nyugdíjpénztárnak, de valamilyen ok miatt a tagdíjfizetésnek nem tettek eleget. Azok a munkavállalók, akik eddig nem léptek be az önkéntes nyugdíjpénztárba, mert nem ismerték fel annak előnyeit, most kihasználva a VBKJ rendszer nyújtotta előnyöket beléphetnek egy belépési nyilatkozat kitöltésével. Különösen érintettek azok, akik rövid időn (5-10 év) belül válnak jogosulttá a nyugdíjazásra.

Azok a vasutas munkavállalók, akik jelenleg más önkéntes nyugdíjpénztárnak tagjai egy belépési nyilatkozat kitöltésével átléphetnek a Vasutas Nyugdíjpénztárba.

### MIÉRT ÉRDEMES AZ ÖNKÉNTES NYUGDÍJPÉNZTÁRT VÁLASZTANI?

Több éves tapasztalat, stabil működés, több év átlagában kiemelkedő hozam. A nyugdíjpénztár a működéséhez szükséges feltételekkel rendelkezik. 2003. szeptember 1-jétől ingatlan befektetésként is funkcionáló önálló épületben működik.

A fedezeti alap: 94,74%, működési alap: 5%, likviditási alap: 0,26%.

A pénztár-tag 3 éves tagdíjjal rendezett tagsági viszony után tagdíj kölcsönt igényelhet kedvező kamatozási feltételekkel.

Az igényelhető maximális összeg a pénztártag egyéni számláján lévő összeg 30%-a.



### MI A CÉLJA AZ ÖNKÉNTES NYUGDÍJPÉNZTÁRI TAGSÁGNAK?

- A munkaviszonyban töltött évek alatti előtakarékoskodás annak érdekében, hogy a nyugdíjas években biztosított legyen a kiegyensúlyozott életvitel a társadalombiztosítási nyugdíj kiegészítéseként.

A VBKJ rendszer bevezetése miatt a Vasutas Önkéntes Nyugdíjpénztár is áttért a %-os mértékű tagdíjról a fix összegű tagdíjra, amelynek összege havi 5.300 Ft. Az 5.300 Ft-on felüli többlet tagdíj – függetlenül attól, hogy a VBKJ keretből vagy a munkabérből történik – teljes egészében a pénztártag fedezeti alapjába kerül jóváírásra.

Példa a döntés megkönnyítéséhez:

- Amennyiben a nyugdíjpénztári tag az önkéntes tagdíj egy részét pl. (3.800 Ft) a VBKJ keret terhére, egy részét (1.500 Ft) saját jövedelméből kívánja fizetni, a nyilatkozat kitöltése a következő: VBKJ nyilatkozaton fel kell tüntetni az éves 45.600 Ft-ot (3.800 x 12) és a munkabér levonási nyilatkozaton megbízást kell adni a munkabérből történt havi 1.500 Ft levonására is. Amennyiben az 5.300 Ft egységes havi tagdíjon felül többlet tagdíjai is fizet, ugyanezt a módszert kell követni. Figyelem! A munkabérből, csekken vagy lakossági folyószámláról fizetett tagdíj után a pénztártag 30%-os adókedvezményt vehet igénybe.

- A nyugdíjpénztári tag nyilatkozhat úgy, hogy a havi 5.300 Ft egységes-tagdíjat teljes egészében a VBKJ keret terhére vállalja. Ebben az esetben a munkáltató havonta



5.300 Ft-ot utal a nyugdíjpénztár részére, tehát a VBKJ nyilatkozaton feltüntetett éves összeg 63.600 Ft. A VBKJ teljes éves kerete (150.000 Ft) is fizethető az önkéntes nyugdíjpénztárba. Figyelem! A 63.600 Ft-on felüli összeg teljes egészében a pénztártag fedezeti alapjába kerül jóváírásra.

- Ha a pénztártag csak havi jövedelméből fizeti a tagdíjat, csak munkabér levonási nyilatkozatot ad a havi egységes tagdíjra (5.300 Ft) és az esetleg ezen felüli többletre. Figyelem! A 30%-os adókedvezményt a vállalt teljes összegre igénybe veheti.

A Pénztártagsági jogviszony a nyugdíjazást kivéve a 10 éves várakozási idő után szüntethető meg. Ebben az esetben az egyéni számla összegét SZJA-előleg fizetési kötelezettség terheli. Rokkantsági nyugdíjazásnál tagsági viszonytól függetlenül, egyéb nyugdíjazás esetén 3 év tagsági viszonytal és 20 év eltelte után az egyéni

számla összegét SZJA nem terheli. Ha a pénztártag a tagdíjfizetési kötelezettségének nem tesz eleget, az éves hozamból maximum a hozam erejéig levonásra kerül az 5.300 Ft-nak megfelelő működésre (5%) és likviditásra (0,26%) jutó havi hányad.

További információval készséggel állunk rendelkezésére.

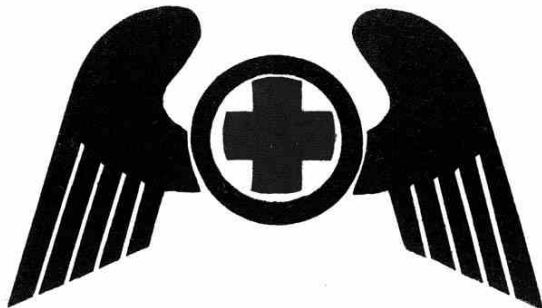
#### Elérhetőségeink:

Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár  
1145 Budapest, Columbus u. 35.  
Levelezési cím: 1590 Bp. Pf. 83.

**Ügyfélszolgálat:** hétfőn és pénteken 9 és 12 óra között, szerdán 9 és 16 óra között

Vasúti telefon/fax: 01/31-90, 01/35-05.01/35-08  
Városi telefon/fax: 06/1/220-8778, 06/1/221-7193,  
06/1/363-7716

## VÁLASZD AZ EGÉSZSÉGET!



A MÁV Rt januárban bevezette a VBKJ rendszerét, amelyből a Vasutas Egészségpénztárba fizetett tagdíj is finanszírozható. A VBKJ kereten felül is érdemes egyéni tagdíjat fizetni, mivel adókedvezmény csak az egyéni befizetés után vehető igénybe: A mozdonyvezető kollégák választás előtt állnak. A jó döntéshez szeretne segítséget nyújtani a Vasutas Egészségpénztár.

A december 18-ai küldöttközgyűlés által elfogadott pénzügyi tervben a küldöttek 5000 Ft egységes-tagdíjat szavaztak meg.

#### Miért válassza a Vasutas Egészségpénztárt?

##### Stabil működés:

A pénztár hét éve stabilan működik, vagyona meghaladja a 1,8 milliárd forintot, taglétszáma a 25 200 főt.

##### 1-es szorzó:

A jegyzett összeget a MÁV Rt. levonás nélkül 1-es szorzóval utalja az Egészségpénztárba.

#### Tagdíjfizetés módja:

Az egységes tagdíj fizethető:

- VBKJ keretfelhasználásával,
- Munkabérből történő levonással,
- A VBKJ keretből és a munkabérből együttesen.

A munkavállaló döntésétől függően, az egységes tagdíjon felül többlet tagdíj is fizethető a VBKJ keretből vagy a munkabérből.

#### Felhasználás:

Az átutalt keret 90%-val saját maga rendelkezik, egyéni felhasználású. nincs kötelező igénybevétel. Az egységes tagdíjon felüli befizetésből, a pénztár nem képez, sem működési sem likviditási alapot, a havi 5000 Ft feletti rész teljes egészében az egyéni számlára kerül.

#### Szolgáltatások:

A pénztár életkortól és jövedelmi helyzettől függetlenül elérhető szolgáltatást biztosít a vasutas munkavállalók részére. A pénztár szolgáltatásai adómentesek, a belépés után 3 hónap várakozási idő után igénybe vehetők.

#### Szolgáltatásra felhasználható összeg:

Az egységes tagdíj 90%-a, a többlet tagdíj (havi 5000 Ft-on felüli befizetés) 100%-a az egyéni számlára kerül. A pénztártag által igénybe vett szolgáltatás értékét az érintett tag egyéni számlájának a megterhelésével fizeti a pénztár.

#### Bővülő adókedvezmény:

Az egyéni tagdíjak után személyi jövedelemadó-kedvezmény vehető igénybe, a befizetett összeg 30%-a vonható le az adóból, a munkáltatói támogatás adómentes.

Külön 10%-os adókedvezmény jár az egészség célú megtakarításra, valamint a megelőző célú szolgáltatások igénybevétele után.

A pénztár szolgáltatásai:

A szolgáltatások két csoportba sorolhatók.

a) Természetbeni szolgáltatások

- Állapotfelmérés
- Fogászati ellátás
- Gyógyüdülés, üdülés
- Egyéb egészségügyi szolgáltatás

A pénztár a természetbeni szolgáltatásokat a vele szerződésben álló szolgáltatók útján nyújtja. A számlát a pénztár nevére és címére kell kiállítani.

b) Egészségügyi célú önszegélyezés keretében nyújtott pénzbeli ellátás.

- Gyógyszerár-támogatás
- Gyógyászati segédeszköz ártámogatás

- Pénztártag betegsége miatt kieső jövedelem-támogatás
- Pénztártag halála esetén a hátramaradottak támogatása

A számlákat a pénztártag, vagy közeli hozzátartozója nevére kell kiállítani. Kieső jövedelem-támogatás csak a pénztártag nevére kiállított igazolással vehető igénybe. Hátramaradottak támogatása szolgáltatás igénybe vételekor az igénybejelentőhöz csatolni kell a halotti anyakönyvi kivonatot, valamint a közeli hozzátartozó nevére kiállított temetési számlákat.

Bővebb felvilágosítás [www.epenztar.hu](http://www.epenztar.hu) címen, a 01-41-36, 01-41-79, 06-1-373-1578, 06-1-373-1579 telefonszámokon kaphatnak tagjaink és az érdeklődők.

Reméljük, hogy a mozdonyvezető tagjaink és leendő tagjaink az egészséget, a Vasutas Egészségpénztárt választják.

## Tisztelt Kollégák!

A mozdonyvezetői szakma presztízsről lehetne vitatkozni, az azonban biztos, hogy még mindig sokak által irgelyelt szakma, amely az átlagosnál több felelősséggel és kötelezettséggel párosul. Meggyőződésem, hogy a mozdonyvezetők többsége büszke a munkájára és a nehézségek ellenére sem szívesen válna meg tőle. A mozdonyvezetők munkájához kapcsolódó megkülönböztetett figyelem azonban másképp érvényesül a munkaügyi bíróságok előtt, ahol az elbírálásuk szigorúbb mérce alá esik, mint más dolgozóké. Minden kommentár nélkül a szükséges következtetések levonása érdekében teszem közzé az alábbi jogesetet.

Z. mozdonyvezetőnek hajnali időpontban kellett volna szolgálatba jelentkezni, azonban elaludt és a vonatát más továbbította. Időközben a mozdonyfelvigyázó telefonon felébresztette és lehívatta a felvigyázói irodába, ahol is egy szondával várta. Z. belefűjt a szondába, majd zsebrevágta és nem volt hajlandó visszaadni a felvigyázónak.

Az eset miatt a dolgozót rendkívüli felmondással elbocsátották, amit a munkaügyi bíróságon megtámadtunk. Az I. fokú bíróság az ügyben felhozott minden kifogásunkat - nem vettek fel ittassági jegyzőkönyvet, a dolgozó nem lépett még szolgálatba, stb. - elutasított és helybenhagyta a munkáltatói határozatot.

Idézet az I. fokú bíróság ítéletéből: „A Legfelsőbb Bíróság



állásfoglalása értelmében ha a munkavállaló az alkoholtól befolyásolt állapotának, vagy a rá vonatkozó alkoholtilalom megtartásának ellenőrzésére irányuló vizsgálatban való közreműködést megtagadja, ez önmagában is alkalmas lehet a hátrányos jogkövetkezmények alkalmazására...” „...felperes cselekedetével az ittasságra irányuló vizsgálatban való közreműködést megtagadta, és kötelezettségét vétkesen megszegte. A veszélyes

üzemet működtető felperes esetében fel sem merülhetett az, hogy a munkáltató alaptalanul vizsgálja a felperes ittasságát. Ezzel szemben a felperes alaptalanul tagadta meg a szonda visszaadását...” „...A bíróság leszögezi, hogy a perben nem arra folyt bizonyítás, hogy a felperes a perbeni napon ittas volt-e, hanem abban a körben vizsgálódott - a rendkívüli felmondás indokain belül -, hogy a felperes alaptalanul tagadta-e meg a befolyásoltság megállapítására irányuló eljárást. Ebből következően a felperesi képviselő azon kifogása, hogy a felperes nem volt szolgálatban, az ügy érdemére nem volt kihatással...” „...A felperesnek, mint mozdonyvezetőnek tisztában kellett volna lenni azzal, hogy amennyiben a szonda eredményét nem mutatja meg, az eljárás megtagadása jogellenes.” „...Mindezek alapján a Bíróság megállapította, hogy a felperes munkaviszonyából származó kötelezettségét szándékosan és jelentős mértékben megszegte, ezért a rendkívüli felmondás jogszerű volt!



Idézet a II. fokú bíróság ítéletéből: „A munkáltatónak nemcsak joga, de kötelessége is ellenőrizni, hogy a munkavállalók az adott munkakörnek megfelelő, biztonságos körülmények között végezzék munkájukat. A vasút fokozottan veszélyes üzem, a munkavállalóknak a teljes munkavégzési idő alatt számítaniuk kell arra, hogy a munkáltató ellenőrzi munkaképességüket. Azaz, hogy a felperes a munkahelyén, ha késve is, de megjelent, szolgálati ideje megkezdődött...” „...Fentiek miatt a II. fokú bíróság teljes egészében osztja az I. fokú bíróság álláspontját a munkáltatói intézkedés jogszerűsége tárgyában, ezért az I. fokú ítéletet a Pp. 253. §. /1.1 és 254. §. /3./ bek. alapján helyben hagyta. Az ítélet jogerős”.

*Dr. Arany József jogtanácsos*



# Mozdonyvezető Farsang 2004.

Pécsi terület:  
Bátaszék, Dombóvár, Kaposvár, Nagykanizsa, Pécs  
tagcsoportjai szervezésében.

Helye: Pécs, Állomás Delta Étterem  
(Indóház tér 2.)

Ideje: 2004. Február 20. 20<sup>00</sup>-tól

Jelentkezés a tagcsoporti  
tisztviselőknél február 9-ig.  
Mindenkit szeretettel várunk.

A rendezvény támogatói:



## Tiltakozás

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége Elnöksége tiltakozik az ellen, hogy a kormány az Országos Érdekegyeztető Tanácsban vállalt kötelezettségét nem teljesítette.

2003. november 14-én a Szövetség napirend előtti felszólalásában követelte a kordedvezményes nyugdíjrendszer felülvizsgálatára irányuló tárgyalások haladéktalan megkezdését, melynek célja, hogy megszűnjön az a bizonytalanság, ami 1997 óta terheli az ilyen munkakörökben foglalkoztatott munkavállalókat.

Medgyessy Péter 1997-ben, mint a kormányt képviselő pénzügyminiszter vállalta azt a kötelezettséget, hogy közösen a szakszervezetekkel és a munkáltatói érdekképviselőkkel, megkezdődik a jogintézmény felülvizsgálata, és a felek konszenzussal átalakítják azt. Erre egyrészt a már létszámi kiüresedett munkakörök törlése, másrészt a jogos bekerülési igénnyel fellépő munkavállalók felvétele miatt van szükség.

Azóta nem történt semmi azon túl, hogy a kormány egyoldalú lépésként önkormányzati választott tisztségviselőket emelt a rendszerbe. Ez önmagában is botrányos.



A vonatkozó jogszabály időbeli hatálya „tologatásának” veszélyére az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége számos esetben felhívta a kormányok – a jelenleginek is – figyelmét, mert társadalmi érdekekkel ütközik a munkavállalói kiszolgáltatottság, jogbizonytalanság.

A tárgyalások megkezdése nem halogatható tovább. Ennek érdekében javasoljuk az egyeztetések haladéktalan megkezdését és a munkavállalók által elfogadható megállapodás megkötését.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége felhívja a kormányt és dr. Medgyessy Péter miniszterelnököt, hogy teljesítse többszörösen vállalt kötelezettségét a kordedvezményes nyugdíjrendszer felülvizsgálatában konszenzusos megállapodásra jutva, mert a munkavállalói kiszolgáltatottság, bizonytalanság feszültséget, konfliktust eredményezhet a munka világában.

Budapest, 2004. január 21.

*Dr. Borsik János elnök*

## HÁTTÉR

### 2003. december 8. 18<sup>30</sup> Kossuth Rádió Estí Krónika c. műsor (rövidített változat)

*Vass István Zoltán:*

*Jó estét kívánok hölgyeim és uraim, jó estét valamennyi kedves hallgatóinknak. Amiről a következő szűk fél órában hallanak, az látszólag érinti csak a vasutas szakszervezeteket és a Magyar Államvasutakat. Bízást mondhatom is uraim, nyugodtan cáfoljanak meg, amennyiben ezt esetleg tévesen mondanám, hogy az utazóközöniséget általában és az országot általában is érinti.*

– Így van. Jó estét kívánok Borsik János vagyok a Mozdonyvezetők Szakszervezetének ügyvezető alelnöke. Persze, messze meghaladja saját jelentőségét, ez a tárgyalássorozat és ez a helyzet, ami a vasútnál kialakult.

*V.I.Z. – Természetesen a Magyar Államvasutak Rész-*

*vénytársaság vezetői közül is szívesen üdvözlünk volna a stúdióban egy felelős vezetőt, ők azonban a meghívást – rendkívül udvariasan, sietek hozzátenni – elhárították arra hivatkozván, hogy a tárgyalások még folynak, ha úgy tetszik, még alkupozícióban vannak.*

– Jó estét kívánok, Simon Dezső vagyok, a Vasutasok Szakszervezete elnöke. Én úgy gondolom, hogy nincs nagyon vitáznunk a MÁV vezetésével. Hiszen legfeljebb arról lehet dönten, hogy ezt a 11 ezer embert, akit el kell bocsátani, vagy tevékenység-kihelyezés kapcsán más munkahelyre kell küldeni, hogy válasszuk ki. De az, hogy ez 11 ezer ember, ez már eldőlt.

*V.I.Z. – Én úgy vélem, hogy a MÁV fölöttébb kényelmet-*



len helyzetben van, tudniillik kettős szorításban van. Az egyik szorító fél Önök, a másik szorító fél pedig az a tény, hogy a költségvetés bizonyos számokat meghatározott, hogy ennyi jut a MÁV-nak, ha úgy tetszik fejlesztésre. És itt ezek a számok adottak, kérdés, hogy mennyire változtathatók?

S.D. – Jelen pillanatban a kormány nem válaszolt a leveleinkre. Konkrétan a szaktárca nem válaszolt a kérdéseinkre, tehát nem hajlandó velünk tárgyalni.

V.I.Z. – *Ez azt jelentené, hogy a mai kibővített választmányi ülésükön szerették volna ott látni a kormány valamely képviselőjét?*

B.J. – A Magyar Államvasutak Rt-nél kb. június elejére várták a kormányzati döntést és ez később született meg, és nem az, amit remélt a MÁV Rt. vezetése. Az elején kellene kezdeni, hogy az új kormány felállásakor kialakult egy szerencsétlen helyzet, miszerint a Gazdasági és Közlekedési Minisztériumot összevonták, ami egy koalíciós kényszer.

V.I.Z. – *Azt találta volna helyesnek, ha önálló a közlekedési tárca?*

B.J. – Így van. Ezt olyannyira sérelmesnek tartom, hogy az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége nevében Medgyessy Péter miniszterelnök úrhoz fordultam, hogy próbáljuk ezt megoldani. Ő azt mondta, hogy nem tudjuk megoldani.

V.I.Z. – *Ne haragudjon. A hallgatóság kedvéért kérdzem csak, hogy ez pusztán presztízskérdés, vagy ennél sokkal többről van szó?*

B.J. – Nem, nem presztízskérdés, mi már ezeken túl vagyunk. Tehát azt gondolom, hogy ahogy kicsit a gazdaságpolitikai koncepció hiánya is, a közlekedés problémája is visszavezethető ennek a tárcának a munkájára, azt gondolom, hogy ezen tényleg érdemes lenne gondolkodnia a miniszterelnök úrnak is.

V.I.Z. – *Úgy érti, hogy a vasutat lenyelte a gazdasági tárca számos más szempontja?*

B.J. – Hát lenyelte, de nem tudta megemészteni, hogy stílusos maradjak. Tehát azt gondolom, hogy bizony az európai uniós csatlakozás egyik nagy vesztese lehet a magyar közlekedés, ezen belül a közlekedési aláágazatok egyike, jelesül a MÁV Rt. Tehát nem lehet ilyen módon foglalkozni a MÁV Rt-vel, a nemzeti vasúttal, mert ez nem vezet jóra. Feszültségek vannak a munkahelyeken, nem tudják, hogy kit fognak elbocsátani, nem mennek a tárgyalások. Hadd mondjak egyetlen példát. Nincs megállapodás a jövő évi létszámról, a kollektív szerződésről, ami december 31-én lejár. Minden 5. ember veszélyeztetve érezheti magát az elbocsátások miatt, és ez nem változtat a véleményünkön, hogy a Mozdonyvezetők Szakszervezeténél 13 éve létszámleépítés címen nem volt elbocsátás. És azt gondolom, hogy 2004-ben sem lesz, mert teszünk róla.

V.I.Z. – *Tetszik tudni, én mint laikus azt mondom, hogy*

*ennek egyetlen lehetséges indoka lenne, hogy ha a műszaki fejlesztések olyan színvonalon járnának, ami ezt indokoltá teszi. Milyen színvonalon járnak, ez a kérdés?*

S.D. – Mi is így gondoljuk, hogy amennyiben egy komoly műszaki fejlesztés elindult volna, akkor bizonyára lehetett volna ilyen címen, sőt kellett volna ilyen címen létszámot leépíteni. Az az anyag, amiről a János az előbb beszélt, az meg is jelöl egy ilyen számot, azt mondja, hogy műszaki fejlesztések következtében mintegy 4800 fő került volna rendes felmondással ki az utcára, vagy más munkahelyekre. De a helyzet az, hogy ez a műszaki fejlesztés nem indul be, és ennek ellenére ugyanez a szám megmarad.

V.I.Z. – *Bocsásson meg, hogy ha nem indult be ez a műszaki fejlesztés – ez megint csak az én laikus gondolkodásom –, akkor nem arról van szó, hogy nagyon is szükség van ezekre az emberekre a vasút biztonsága okán?*

S.D. – Ez is biztonsági kérdés így igaz, mert az agyonterhelt, vagy túlterhelt munkavállaló könnyebben vét.

V.I.Z. – *Csak egy hibás váltoállítás. Isten őrizz.*

B.J. – A dolognak a lényege az, hogy MÁV-reform címen a költségvetés semmiféle forrást nem biztosít.

V.I.Z. – *Hogy hogy semmiféle? Az a 10 milliárd mire ment el?*

B.J. – Az nem az. Általában az a gazdálkodásnak, a pénzügyi gazdálkodásnak a módja, hogy bizonyos hitelmennyiséget időről időre rendszeresen szánál az állam. Illetve olyan hitelszerződésekre ad felhatalmazást a MÁV-nak, ami mögött állami garancia van. Ez a lényeg.

V.I.Z. – *Vagy 67 milliárd a MÁV-nak a pillanatnyi tartozása.*

B.J. – Igen, és azt hiszem, hogy a motorvonatokra kaptak némi pénzt, de olyan cím a költségvetésben nincs, hogy MÁV reform. A következő retorikai fejlődésen ment keresztül a dolog. Reform, EU-konform átalakítás, ma már csak MÁV Rt. átalakítás. A reform teljesen más megújított céget, környezetet jelentene. Erről nincsen szó, és azt gondolom, hogy a MÁV vezetői ezekkel a feltételekkel is elvállalták ennek a cégnek a vezetését, illetve folytatják.

V.I.Z. – *Hát ezért baj, hogy nincsenek itt.*

B.J. – Az baj, persze. Ez olyan, mint annak idején az üres posta vezérigazgatói szék az egyik TV műsorban. Ezekről nyíltan kell beszélni, pontosan azért, amit a bevezetőjében elmondott. A vasút nem önmagáért van. Ez egy lakossági szolgáltatásra létrehozott cég, és a lakossági szolgáltatást a legmagasabb szinten kell megvalósítani. Már a lengyel, a román vasút előttünk jár teljesítményben. Ugye, hogy csodálkozik? Mi is csodálkozunk, de így van. Akkor bizony nem tudom, hogy mire azok a nyilatkozatok, hogy a MÁV versenyképes, és felkészült a csatlakozásra. Szerintem meg nem versenyképes, és nem készült fel a csatlakozásra.



*V.I.Z. – Az utaink zsúfoltak, említette már az agglomerációt, másrészt az üzemanyag-költségek emelkednek, azok látványosan csökkenni már nem fognak. És itt jön a következő gond, amennyire tudom, az Európai Unió mindenképpen favorizálja azt, hogy arccal a vasút felé forduljunk. Gondoljunk csak arra, hogy pl. az osztrákoknál az északi-déli átmenő forgalom ellen milyen tiltakozási akciók vannak, tehát szeretnék vasútra terelni. Namármost, ha Önök nem fejlesztenek, ha a pályatesetek olyanok, amilyenek, hogy ha a kocsi park olyan, amilyen, hogy ha a mozdony park olyan, amilyen, akkor fennáll a kockázata annak, hogy az itt menő tranzitvonalak esetleg nem kapnak hangsúlyt az Európai Unióba. Gondolom én.*

*B.J. – Rendeztünk egy konferenciát az autonómoknál, arra Lotz Károly volt minisztert hívtuk meg. Az Európai Unió törekvése az – amit Ön említett –, hogy az észak-déli forgalmat egyre inkább visszatérlejték a vasútra. Tehát itt a kamionforgalomról van szó. Mert ennek súlya van. Ők úgy gondolják, hogy egyfajta reneszánszra készülnek a vasúti közlekedést illetően. Nagyon egyszerű a képlet, a vasúti közlekedés kapacitása lényegesen nagyobb, mint az autópálya-kapacitás, de hát a dugókat, a baleseteket stb. ismerik a hallgatók is.*

*V.I.Z. – A vasút környezetbarátabb.*

*B.J. – Így van. Nem is beszélve arról, hogy valóban környezetbarátabb a vasút. Azon kívül, hogy a mostani kormányprogramban a gazdasági miniszter nagyjából hetente változó autópálya hosszt jelent be, azon kívül a vasúttal nem foglalkoznak.*

*V.I.Z. – De számokban is megjelenítődik, mert amennyire tudom igaz, hogy a számok is változnak, de a legutóbbi adatok szerint a 300 arányult a 10 milliárdhoz.*

*B.J. – Itt egy számsor van km-ben és milliárdban az autópálya ügyekben, és mindig megpróbálják aktualizálni. Tehát kormányon belül is voltak eltérő vélekedések, és azt gondolom, hogy ez a felelőtlenség ebben a közlekedéspolitikában. Nem is nevezném közlekedéspolitikának, hogy az egyik olyan közlekedési alágazatot, amiben sokkal több lehetőség rejlik, ebek harmincadjára hagyják. Na de az isten szerelmére, pont arról van szó, hogy az embert kellene központba állítani, és azért volt jó a környezetvédelmi közelítése a dolognak, mert ezt követelik pl. a zöldek, a környezetvédők, más civil szervezetek, és azt gondolom, hogy az a normális, ha a vasútvonalakat fejlesztenék. De hogy még aránytalanul el is szakítják a két közlekedési alágazati infrastruktúrát, hogy fölfuttatják az autópályákat, a vasútra költenek valamennyit, de nem olyan mértékben, nem olyan célzattal, nem olyan tartalommal, azt gondolom, hogy ez tényleg felelőtlenség a mostani minisztériumtól és a kormánytól.*

*V.I.Z. – Na, van egy kis szépséghibája a dolognak, nevezetesen, hogy vannak olyan régiók – és ráadásul el-*

*maradott régiók –, amelyek jószerivel csak vasúton közelíthetők meg, és vasúton közelíthetők meg jól. Na most pontosan ezek a régiók, amelyről úgy fest, hogy a MÁV le kíván mondani. Azt hiszem 4 ezer km-nyi hálózatról van szó.*

*B.J. – Hát ez régi történet. Volt egy 1968. évi vasútreform, ahol olyan durván avatkoztak be a kistérségek szerkezetébe, hogy néhány falu elnéptelenedett, közvetlenül ennek következményeképp. Most emlegetnek egy olyan 3000-3500 km-t, és a MÁV Rt. vezérigazgatója egy közleményében, vagy egy interjújában nem is tudott mást mondani, mint azt, hogy nagyon jó híre van a kormányzati döntésről. Semmiféle támogatást nem kapott a reform, viszont a kormány már nem akarja megszüntetni a 3000-3500 km-t, hát mennyire zsurrodott össze ez a kormányzati döntés, ez önmagában szomorú.*

*V.I.Z. – Igen, van is két kísérlet. Azt hiszem az egyik Ballassagyarmat környékén – emlékeim szerint –, a másik meg Békésben.*

*B.J. – És próbálják az önkormányzatokat kapacitálni, hiszen ennek a törvényi megfelelése megvan, de hát úgy néz ki, hogy az önkormányzatoknak kisebb gondja is nagyobb annál, hogy vasutat üzemeltessenek. És emellett van egy szerencsétlenül összehozott minisztérium, tehát elég rossz. Ebből csak úgy lehet kijönni, hogy ha tárgyalunk. De tárgyalni, legalábbis a Mozdonyvezetők Szakszervezete, illetve az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége csak kormányzati tényezőkkel tárgyal. Tehát nem kérjük külön az egyik vagy másik kormányzópart segítségét, és pártvonalon nem indulunk el. Ezt nem mindegyik szakszervezet mondhatja el.*

*V.I.Z. – Ne haragudjon, de nem eszméltek kicsit későn, hiszen a költségvetés sarokszámai már adottak, ezen változtatni nem tudnak.*

*B.J. – Olyannyira kellő időben eszméltünk, hogy 1992–93 tájékán 4, vagy 5 vasutas szakszervezet kibocsátotta azt a felhívást, hogy nincs Magyarországnak egy ökológiai alapokon nyugvó, társadalmi támogatottságot bíró közlekedéspolitikai koncepciója. Azóta sincs.*

*V.I.Z. – Mikor sztrájkoltak utoljára a vasutasok? Bizony rosszul emlékszem.*

*B.J. – 2000-ben sztrájkoltunk, és akkor a kollektív szerződésért, a bérmegállapodásért. Miután a Mozdonyvezetők Szakszervezete eddig 13 sztrájkot tartott, és mind a 13 jogszerű volt, azt gondolom, hogy a legsztrájkképesebb szakszervezet a vasúton belül, és ha ezek az emberek úgy döntenek, hogy nem elégednek meg esetleg valamelyik megállapodással, akkor ők meg is fognak állni.*

*V.I.Z. – Hölgyeim és uraim, Önök a Héttér műsorát hallották.*



## ALAPÍTVÁNYI HÍREK

A Mozdonyvezetők a biztonságos és egészséges életért Alapítványt szakszervezetünk segélyezési tevékenységének működtetése céljából alapította.

A segélyezés, mint érdekvédelmi tevékenység nem a legfontosabb a sorban (sokan megkérdőjelezik érdekvédelmi jelentőségét), de alapvető igény van rá.

Rendkívüli élethelyzetbe került tagjaink esetében különösen. Alapszabályunk is megfogalmaz ilyen célt. E cél megvalósítása túlnyomórészt a „központi segélyezés” szabályai szerint történik.

Emlékeztetőül:

- 1.) A szakszervezet tagjának halála esetén a hozzátartozónak, szociális segély címén: **100.000 Ft.**
- 2.) Házastárs, gyermek (ide értve az élettársat és a nevelt gyermeket is) halála esetén - számla alapján -, temetési segély címén: **50.000 Ft.**
- 3.) 2001. január 1-től a szakszervezet tagjának, kezelést igénylő daganatos megbetegedése, transzplantáció, valamint 3 hónapon túli rehabilitációt igénylő szívinfarktus esetén, szociális segély címén: **25.000 Ft.**
- 4.) Abban az esetben, ha a tag rokkantsági nyugdíját határozattal megállapították, és a munkáltató ebből az okból a munkaviszonyát megszüntette, személyenként egy alkalommal: **50.000 Ft.**
- 5.) Gyermek születése esetén gyermekenként: **10.000 Ft.**

A segélyezés a fentiekén kívüli ok miatt a kérelmező rendkívüli élethelyzetére tekintettel eseti döntés szerint történik. A döntést (segély folyósítása valamint annak mértéke meghatározását) segíti a helyi tisztségviselő javaslata, környeztanulmány, ill. a kérelmező életkörülményének ismeretében. Természetesen mindenki igyekszik a segélyezés indokoltságát alátámasztani, de tudni kell, hogy kizárólag a meglévő forrásunkból gaz-

dálkodhatunk! Gyakori a segélykérelem szülő halála miatt, ami a temetéssel járó költségek miatt a család szociális körülményeire tekintettel indokolt is lehet. Ugyanakkor az a segélykérelem, aminek az indoka „magas örökösödési illeték” önmagáért beszél! A segélykérelmek elutasítására egyre gyakrabban kerül sor a megalapozottság hiánya miatt. A kuratórium ülései nyitottak, az érdeklődő tisztségviselőket szívesen látjuk! Aki betekintést nyer ebbe a munkába, azt követően más lesz a hozzáállása, véleménye! Gazdálkodásunk másik oldala a bevétel. Az alapító (a MOSZ) támogatása, az Alapítványhoz csatlakozók adománya, nem utolsó sorban a Szja. 1%-ának felajánlása bevételünk legfőbb forrása. A törvény szerint a felajánlók személye nem ismert. Természetesen a központi segélyezésben bárki részesülhet, az is, aki kényelmességből, figyelmetlenségből nem „adja” az Alapítványnak 1%-át, vagy éppen más szervezet, intézmény javára ajánlja fel. Esetükben csak a lelkiismeretre, a józan megfontolásra hivatkozva kérjük: FONTOLJÁK MEG ALAPOSAN!

Itt is köszönetet kell mondanunk mindazoknak, akik a személyi jövedelemadójuk 1%-áról az alapítvány javára rendelkeztek.

Sajnos az előző évihez képest jelentős a csökkenés! A forrás növekedése a segélyösszegek növelését, a jogcímek bővítését tenné lehetővé mindnyájunk hasznára, ezért kiemelten fontos a tagság meggyőzése:

**RENDELKEZZEN a Szja 1%-áról  
az Alapítvány javára (családtagja is!)  
Számlaszámunk: 18174432-1-42.  
Mozdonyvezetők a biztonságos és  
egészséges életért Alapítvány**

*Erdélyi Zoltán a Kuratórium elnöke*

## Kormányülések után. Az eltűnt reform nyomában...

**2003. október 18. Söjtör**

**GÁL J. ZOLTÁN:** Röviden elmondanám, hogy mi történt még a kormányülés nem ünnepi részén.

Miről másról beszélhetett volna a kormány a vonaton, mint a közlekedéspolitikáról, illetve a MÁV Rt. fokozatos fejlesztését szolgáló program koncepciójáról, elveiről. Ez utóbbival kapcsolatban az a döntés született, hogy két hét múlva tér vissza a kormány a

részletekre. A fő cél az, hogy a MÁV a fokozatos fejlesztés eredményeként európai színvonalú közlekedési alternatívát kínáljon az utasok és a fuvarozók számára. A nemzetközi és az európai uniós trend szerint a vasúttársaságok jellemzően a nagyvárosok körüli forgalomra koncentrálnak. A MÁV számára ennek megfelelően a hazai nagyvárosok és agglomerá-

ciójuk közötti elővárosi közlekedés, illetve a városok közötti minőségi intercitély forgalom fejlesztése jelentheti a kitörési pontot. A költségvetés ahhoz nyújt segítséget, hogy növekedjék a járatgyakorosság, csökkenjen a zsúfoltság. Mindezek érdekében megkezdődik a MÁV eszközparkjának megújítása, ennek első lépéseként 30 új villamos motorvonatot szerezhet be a társaság.

A MÁV versenyképességének másik stratégiai pontja az áru fuvarozási szolgáltatás megújítása. A kormány támogatja az áruk közútról vasútra való minél nagyobb arányú áterelését, ugyanakkor a MÁV-nak meg kell tennie a szükséges lépéseket a kombinált fuvarozás arányának növelésére, a környezetkímélő szállítási módok ösztönzésére. Mindezek érdekében a kabinet a páneurópai vasúti közlekedési folyosók korszerűsítését és a schengeni határállomások megfelelő kialakítását, a hitelfelvetelekhez nyújtott garanciavállalással támogatja és biztosítja mindenképp.

Az állami garanciavállalással felvett európai beruházási banki hitelekkel és költségvetési támogatásból 2006-ig mintegy 60 milliárd forintot fordíthat a MÁV vasúti fejlesztésekre. A csatlakozásunk után pedig a kohéziós alpból folytatódhatnak a pályakorszerűsítések. Tehát a költségvetés és az Európai Unió közös támogatásáról van szó.

Nagy az érdeklődés az ún. regionális vasúttársaságokkal kapcsolatban. Ez egy speciális magyar kezdeményezés, egy magyar modell. Először is azt kell leszögezni, szemben minden eddigi hírrel, hogy a mellékvonalakon fenntartjuk a szolgáltatást. Ez a program két regionális vasúttársaság megalapításáról szól, a regionális közigazgatási egységek megvalósulásával, tehát a közigazgatási reform keretében a régiók településfejlesztési koncepciójába illeszkedve. A két társaság Vésztőn és Balassagyarmaton alakulhat meg.

Szintén része a reformnak a működés racionalizálása és a hatékonyság javítása. Ezek elengedhetetlenek a fejlődés megindításához, annak dinamizálásához, és szükségesek ahhoz is, hogy a MÁV megfeleljen az európai uniós előírásoknak. Szükségszerű tehát a létszámcsökkentés. Ez azonban csak szociális gondoskodás mellett valósulhat meg, aktív foglalkoztatáspolitikai eszközök igénybevételeivel, az újratervezés lehető legnagyobb mértékű biztosításával. A MÁV vállalati méretének optimalizálása mellett a minőségi csere, tehát a munkavállalók kultúraváltása a versenyképesség alapja.

Ezek azok az elvek, amelyek alapján a konkrét gyakorlati döntések is megszületnek 2-3 héten be-

lül. Ehhez csatlakozik szintén a mai kormányülésen eldöntött határozati javaslat, amit az Országgyűléshez nyújt be a kormány, s ami a 2003-tól 2015-ig tartó magyar közlekedéspolitikáról szól. Mindebből az következik, hogy a kormány hosszú távon gondolkodik és tartós megoldásokat keres a közlekedési problémákra.

A magyar közlekedéspolitika 2015-ig tartó szakaszának stratégiai fő irányai a következők: az Európai Unióba való szerves integrálódásunk elősegítése, a környező országokkal való kapcsolatok feltételeinek javítása, a területfejlesztési célok megvalósítása, az életminőség emelése, a közlekedésbiztonság növelése, a természeti környezet védelme, valamint a hatékony üzemeltetés feltételeinek megteremtése szabályozott verseny segítségével.

*ÚJSÁGÍRÓI KÉRDÉS: – Körülbelül hány embert érint a létszámcsökkentés a MÁV-nál?*

GÁL J. ZOLTÁN: – Ma korábban már közölt adatok kerültek szóba, végleges döntés erről is két hét múlva lesz. 3 év alatt 20 százalékos létszámcsökkentésre lehet számítani. Ugyanakkor a MÁV vezetői, akik jelen voltak a kormányülés ezen részén, arról számoltak be, hogy ennek a 20 százalékának mindössze negyede olyan munkavállaló, akiknek személyes segítségre van szükségük. A MÁV, a GKM és a kormány számukra személyes segítséget fog adni a munkaerőpiacon történő újra-elhelyezkedéshez. A többiek előnyüdjébe, nyugdíjbe mennek, más munkakörbe kerülnek át.

(Az elhíresült sőtörri kormányülés után megtartott sajtótájékoztatóon a szóvivő szókészletében már nem szerepelt a vasútreform.)

---

## 2003. november 19. Budapest

Döntés született a MÁV Rt. EU-konform átalakításáról és reformjáról szóló javaslatról is. Magyarország európai uniós csatlakozásával a magyar közlekedési struktúra egy nagy nemzetközi rendszer részévé válik, ennek ismeretében vizsgálta meg a kormány a magyar vasút, a magyar közlekedés helyzetét, és ennek ismeretében határozta meg a MÁV Rt. számára a feladatokat.

A MÁV reformjának elsődleges célja, hogy az európai színvonalú közlekedési alternatívát kínáljon az utazóközönség számára, és a közlekedési rendszerek ésszerűsítésével csökkentse a zsúfoltságot. A vasútnak tehát hozzá kell járulnia a közlekedési munka-



megosztás arányának javításához, az energia és a környezetkímélő szállítási módok javára.

A kormány feladatul szabta, hogy egyszerűsíteni kell a MÁV Rt irányítását és gazdálkodását, a hatékonyság javítása és ezen keresztül a vállalati veszteségek, továbbá az állami költségvetési terhek csökkentése a cél. A végső cél a vasúti gazdálkodás egészének jövedelmezővé tétele. Ez ma nincs így. Ennek érdekében a kormány határozott a MÁV pénzügyi egyensúlyának megteremtése és a jövőbeni fejlesztések pénzügyi feltételei ügyében szükséges intézkedésekről. Ennek érdekében az állam kezességet vállal mintegy 60 milliárd forint értékű hitel felvételére.

A kormány döntött arról, hogy a rendelkezésre álló források figyelembevételével a vasúti reform során megvalósuló programban a következő években elsőként a budapesti elővárosi személyszállítási szolgáltatások minőségi fejlesztését kell a középpontba állítani. A budapesti elővárosi forgalomban évente mintegy 60 millió utas közlekedik, és ez a szám folyamatosan nő. A cél az, hogy 2006-ra el kell érni, hogy csúcsidőben a budapesti elővárosi vonalak 80 százalékán 20-40 perces, ütemes menetrend szerint közlekedjenek a vonatok. Az ülőhely-kapacitásra vonatkozó átlagos kihasználtság 65 százalékról 50 százalékra változzon, az európai színvonalnak megfelelően. Fontos, hogy az elővárosi közlekedésben meg kell teremteni az európai színvonalú higiénés feltételeket is a vonatokon és az állomásokon is.

Kormánydöntés nyomán a MÁV elindíthatja 30 villamos motorvonat beszerzésének folyamatát, és további 30 beszerzésének előkészítését.

A pályavasúti rekonstrukciók folytatásáról is szól a mai kormánydöntés. Ezeknek az európai törzshálózatra és a kapcsolódó fővonalakra kell irányulniuk. 2006-ig minőségi belföldi távolsági közlekedés fejlesztéséhez növelni kell a pályasebességet a törzshálózat több mint 20 százalékán. 2006-ig ISPA-források igénybevételével kell végrehajtani három fontos fejlesztést: egyrészt a Budapest-Győr-Hegyeshalom vonalon, másrészt a Zalalövő-Zalaegerszeg-Boba, illetve Budapest-Cegléd-Szolnok vonalakon.

A csatlakozás után az Európai Unió Kohéziós Alapjából elnyert források függvényében elő kell készíteni öt vonal fejlesztését. Ez a Solnok-Békéscsaba-Lökösháza, a Budapest-Székesfehérvár-Boba, a Solnok-Debrecen-Nyíregyháza, Budapest-Dombóvár-Gyékyes, valamint Budapest-Hatvan-Nyíregyháza és Záhony vonalak korszerűsítésére vonatkozik.

2006-ig kormánydöntés célul tűzte ki a MÁV számára, hogy a vállalat létszámhatékonysága közelítse meg a környező államok nemzeti vasúttársaságainak

átlagát. Az ezzel együttjáró, tehát 2004 és 2006 között lezajló létszám- és álláshely-csökkentést a szociális gondoskodás mellett a foglalkoztatáspolitikai eszközök igénybevételével és az újrafoglalkoztatás lehető legnagyobb mértékű biztosításával kell megvalósítani.

Szeretnék itt eloszlatni néhány, a sajtóban is megjelent tévhírt ezzel kapcsolatban. A létszám-racionalizálásban érintett dolgozók 60 százaléka nem kerül elbocsátásra, ők azok, akik vagy elérték a nyugdíjkorhatárt, vagy a MÁV tevékenységének piacosítása révén kihelyezésre kerülnek nem a MÁV által alapított cégekbe. Tehát ez a 20 százalékos létszám-racionalizálásban érintetteknek mintegy 60 százalékát érinti. Az érintettek másik 40 százaléka a túlbürokratizált adminisztratív létszám terhére történő csökkentést jelent, tehát nem elsősorban vasutasokról, hanem irodai dolgozókról van szó. A létszám-racionalizálást kísérő eszközrendszerekről a MÁV kidolgozta a szükséges programokat, szociális csomagot kínál azoknak, akik ebben érintettek, illetve létrehozott egy ügynevezett out-placement\* rendszert, amely a személyi állomány racionalizálását gondoskodó intézkedések révén, vagyis aktív foglalkoztatáspolitikai eszközök igénybevételével és az újrafoglalkoztatás lehető legnagyobb mértékű biztosításával segíti.

(\*out-placement: - kihelyezés, áthelyezés (feleslegessé vált vezetőké)

(A szövegíró tájékoztató semmit nem említ a kormány reformmal kapcsolatos felelősség- és kötelezettségvállalásáról, ami a vasúti reformot realitássá tenné. Itt már szerepel a reform, mint kifejezés. Csak üressé vált, semmi nincs mögötte.)

## HÍREK

### Átalakításokról döntött a kormány a MÁV-nál

2003. november 20.  
FigyelőNet, MTI-Eco

**Az állam 60 milliárd forintos hitel felvételére vállal kezességet a MÁV Rt. átalakítása és a vasúti közlekedés reformjának végrehajtása érdekében – számolt be a kormány szerdai ülésén született döntésről budapesti sajtótájékoztatóján a kormány szóvivő.**

Gál J. Zoltán elmondta: 2004-től 2006 végéig mintegy 11 ezer embert érintő, összesen 20 százalékos „létszám-racionalizálást” hajtanak végre a MÁV-nál. Hangsúlyozta, hogy a 20 százalék 60 százalékát nem bocsátják el, ők vagy elérik a nyugdíjkorhatárt vagy különböző cégekhez kerülnek. A szóvivő tájékoztatója szerint a maradék 40 százalék „a túlbürokratizált adminisztratív létszám” csökkentését jelenti.

„A MÁV Rt. reformjának elsődleges célja, hogy európai színvonalú közlekedési alternatívát kínáljon az utazóközönség számára, és a közlekedési rendszerek ésszerűsítésével csökkentse a zsúfoltságot” – szögezte le Gál J. Zoltán. Az állam hitelfelvételi kezessége alapján a MÁV Rt. elindíthatja 30 villamos motorvonat beszerzésének folyamatát. Mint elhangzott, 2006-ig az ISPA-forrásokból, valamint az EU-csatlakozás után igénybe vehető kohéziós alapból több – többek között a Budapest-Győr-Hegyeshalom, valamint a Budapest-Hatvan-Nyíregyháza-Záhony - vonal korszerűsítését kell megkezdeni.

## Nem lesz elnökváltás a MÁV élén

2004. január 9.  
FigyelőNet-lapszemle

Csatát nyert tegnap Pál László, a Horn-kormány egykori ipari minisztere, ezért várhatóan a Magyar Villamos Művek Rt. vezérigazgatója marad és nem lesz a MÁV elnöke – olvasható a Népszabadságban. A cégnél Pál ellenlábasként számon tartott Lengyel Gyula, a villamos művek elnöke ugyanis csütörtökön váratlanul lemondott megbízatásáról. Az MVM két vezetője közötti konfliktus miatt korábban felmerült: Pál László távozik a társaság vezérigazgatói székéből, és a MÁV Rt. élén felváltja Udvari Lászlót, a vasúttársaság jelenlegi elnökét, akinek leváltását a gazdasági és közlekedési miniszter fontolgatja.

## Kormányátalakítás – elmarad

2004. január 16.  
FigyelőNet

**Csillag István és Burány Sándor is megtartja posztját. Januárban rekord mértékű a költségvetési hiány, a minisztériumok nem látják, hogyan érinti őket a kormányzati megtakarítási szándék.**

A kormányzóvivő csütörtökön leszögezte: nincs tudomása arról, hogy a miniszterelnök kormányátalakítást vagy további személycseréket tervezne. „Nincs tudomásom arról, hogy a miniszterelnöknek most ilyen szándéka lenne” – jelentette ki Gál J. Zoltán, a Népszabadság című napilap csütörtöki számában megjelentekre reagálva.

A lap értesülései szerint a miniszterelnök még az európai parlamenti választások előtt – várhatóan május környékén – átalakítja kormányát, és ez nem csupán személycseréket, hanem strukturális átstrukturizációkat is jelenthet. A cikk szerzője azt írja, hogy László Csaba pénzügyminiszter menesztésekor „Csillag István gazdasági és Burány Sándor munkaügyi miniszter posztja is veszélyben forgott”.

A napilap szerint van olyan terv, hogy a gazdasági

tárcáról leválasztják a közlekedésügyet. Az új minisztérium állítólag az infrastrukturális nevet kapná, és a tervek szerint ide kerülnének az útépítéssel kapcsolatos ügyek mellett a területfejlesztési feladatok is.

Medgyessy Péter miniszterelnök legutóbb tavaly májusban szervezte át kabinetjét. Akkor egy televíziós interjúban, kérdésre válaszolva a „választásokat” jelölte meg olyan időpontként, amely után lesz a következő kormányátalakítás.

Nem lesz „hullócsillag”

Minden alapot nélkülöz az a laphír, amely szerint felmerült Csillag István gazdasági miniszter menesztése – közölte Kuncze Gábor szabad demokrata pártelnök. „Jelen pillanatban semmilyen ilyen tárgyalás nem folyik, ilyen javaslatok nem érkeztek” – fogalmazott, hozzátéve: nem merült fel a gazdasági és közlekedési tárca szétválasztása sem.

Kijelentette, a koalíciós kormány koalíciós megállapodás alapján működik, ez a megállapodás rögzíti, hogy milyen tárcák vannak, s hogy az SZDSZ milyen minisztériumokat vezet. „Az SZDSZ által vezetett tárcák irányítóira az SZDSZ tehet javaslatot” – hangoztatta – és egyelőre elégedettek Csillag István tevékenységével.



## KITEKINTŐ

### Munkaerőköltség az EU-ban, a tagjelölteknél

Budapest, 2003. december 9. (MTI-EU)

**A munkaerő alkalmazásának költségei a statisztikai adatok szerint az Európai Unión belül is nagy eltéréseket mutatnak: egy munkavállaló havi alkalmazási költsége Svédországban közel négyszer akkora összeget tesz ki, mint Portugáliában.**

A munkaerőköltség minden olyan, a munkáltatót terhelő kötelezettséget felölel, ami a munkaerő alkalmazásával kapcsolatban felmerül, tehát a béren kívül a nyugdíj- és egészségbiztosítás munkáltató által átvállalt terheit, a munkáltató hozzájárulását a munkanélküliség kezelését szolgáló alapokhoz, a különféle természetbeni és szociális juttatásokat, illetve költségterítéseket és a továbbképzéssel kapcsolatos költségeket tartalmazza.

A fajlagos munkaerőköltség alapján történik a különböző gazdasági ágak és országok közötti összehasonlítás. A viszonyítási alapnak mindenképpen az elvégzett munka mennyiségét kell kifejeznie, ami így lehet például a teljes munkaidőben foglalkoztatottak létszáma, vagy a ledolgozott munkaórák száma. A 2000. évre vonatkozóan végrehajtott uniós szinten harmonizált munkaerőköltség-felvétel az ipar és szolgáltatás minden gazdasági ágára kiterjedt, a vállalkozások nagyságát tekintve 10 fő volt a létszámhatár.

Az iparban és a szolgáltatásban egy munkavállaló havi alkalmaztatásának költsége Svédországban volt a legmagasabb, havi 4.047 euró, míg a bolgár munkáltatóknak „csak” havonta 196 euróba került egy átlagos munkavállaló alkalmazása.

A tagjelölt országok és az EU tagállamok átlaga között hatszoros a különbség: az unió átlaga 3.159,08 euró, míg a tagjelölteké 519,67 euró.

Az Eurostat 2000. évi adatfelvétele szerint Magyarországon 566 euró volt a munkaerőköltség havonta, ami 9 százalékkal magasabb a térség átlagánál, de csak 18 százaléka az EU átlagának. (Portugáliában ennek kétszeresébe, Görögországban háromszorosába, Németországban pedig hatszorosába kerül egy dolgozó.)

A tagjelölt országok közül a munkaerő havi költsége Bulgáriában és Romániában a legalacsonyabb (196, illetve 230 euró), a legmagasabb pedig Cipruson, ahol 1.638 euró. A második helyen Szlovénia állt 1.291 euróval.

A többi hét jelölt országban az alkalmaztatás költsége 350 euró és 700 euró között váltakozott.

A nemzetgazdasági ágak közül a pénzügyi tevékenységben a legmagasabb az egy főre jutó havi munkaerőköltség az EU-ban és a tagjelölt országokban is.

Ezt követik leggyakrabban második és harmadik helyen felváltva a villamosenergia-, gáz-, hő- és vízellátás valamint a bányászat nemzetgazdasági ágak.

Magyarországon a feldolgozóipar a sereghajtók között található, pedig az EU-ban a negyedik helyen szerepel.

Az ipari és szolgáltatási szektort összevetve az az általános tendencia – mind a jelölt országokban mind a tagállamok egyik felénél (Dánia, Németország, Hollandia, Ausztria stb.) –, hogy a szolgáltatásban alkalmazott munkaerő költsége 10-20 százalékkal magasabb, mint az ipari szektorban dolgozóké. A tagállamok másik felében viszont az ipari szektor alkalmazottaira kell többet költenie a munkáltatónak.

A csatlakozásra váró országok többségében a versenyszférán kívül a személyi és társadalmi közösségi szolgáltatások egészét is vizsgálta az Eurostat: a jelölt országok közül az első két helyen álló Ciprus és Szlovénia esetében mondható csak el, hogy a költségvetési szféra által dominált három gazdasági ág együttesében (közigazgatás, társadalombiztosítás; oktatás; egészségügyi és szociális ellátás) alkalmazottak átlagos egy főre jutó havi munkaerőköltsége relatíve alacsonyabb azokénál, akik az üzleti szférában dolgoznak. A többi országban, így Magyarországon is ellenkező a tendencia.

A munkaerőköltség összetétele országonként számottevően eltér, bár legnagyobb hányadát mindenütt a munkajövedelem adja.

Dániában szinte a teljes munkaerőköltséget a munkajövedelem teszi ki (89,3 százalék), Írországon 86,1 százalék ez az arány, míg a csatlakozásra váró országok



közül Ciprus található az elsők között a maga 84,8 százalékos részarányával. A legkisebb részarányt, 66,5 százalékos Svédországban jegyezték fel, ezt követik Románia és Magyarország 67 százalékkal.

Az egy főre jutó havi és az egy órára jutó munkaerőköltség tekintetében főleg az Európai Unió tagországai között fordul elő sorrendváltás, mely az éves teljesített munkaidőalap országok közötti különbségével magyarázható.

Az egy órára jutó munkaerőköltség Dániában volt a második legmagasabb, de a havi munkaerőköltség szerinti ország-sorrendben csak a kilencedik helyen áll, mivel egy dán alkalmazott átlagosan teljesített havi munkaóráinak száma 111, ami jelentősen elmarad a 142 munkaóra EU-átlagtól.

A jelölt országok közötti sorrendben Szlovákia egy helyezéssel előbbre került, így maga mögé utasította Észtországot.

Az egy alkalmazott által havonta ledolgozott órák száma a jelölt országokban 8-10 órával is magasabb, mint az uniós tagállamokban. Az EU-ban Franciaországban, Németországban, Finnországban dolgoznak az átlagosnál kevesebbet. Az alacsonyabb munkaerőköltségű országok közül Írországban, Görögországban, és Portugáliában magasabb a havi munkaidőalap, mint az uniós átlag.

### Gyászjelentés

A Mozdonyvezetők Szakszervezete Pécsi Munkahelyi  
Tagcsoportja megrendüléssel tudatja, hogy

### Major Csaba

mozdonyvezető

életének 32. évében tragikus hirtelenséggel elhunyt.

MOSZ, Pécs

## Több ezer fős leépítést tervez a francia államvasutak

január 16.

[MTI]

A francia államvasutak, az SNCF idei tervében több mint 3500 dolgozó elbocsátása szerepel. A múlt évben mintegy kétezer SNCF-alkalmazottnak mondtak fel, s 2002. szeptemberétől számítva a vasút az idei év végére 7850 emberrel karcsúsodna. Az idej elbocsátásokat csak akkor hajthatják végre a vasút-

társaságnál, ha a vállalati tanács is jóváhagyását adja rá. A jövő hétre szakszervezeti remények szerint a vasút mind a négy érdekvédelmi szervezetének részvételével országos sztrájkakcióra kerül sor. A szakszervezetek szerint az ilyen mértékű létszámcsökkentés a szállítási szolgáltatás jelentős romlását is magával hozza.

## Összeférhetetlenség

A MÁV Rt. utasításban szabályozta az összeférhetetlenséggel kapcsolatos munkavállalói és munkáltatói teendőket.

Több kolléga nehezményezte, hogy a szolgálati helyeken mindenkit kötelezni akartak arra, hogy ha nincs is olyan körülmény (más munkáltatóval kötött, munkavégzésre irányuló szerződés), akkor is kell nyilatkozniuk írásban.

Nem kötelezhetik erre a munkavállalókat. Akinek más munkáltatóval szerződése van, köteles azt bejelenteni, és a munkáltató kötelessége érdeklődni, hogy ez sérti-e a MÁV Rt. érdekeit. Ha igen, akkor felszólítja a munkavállalót a szerződés megszüntetésére.

A megkeresett adatvédelmi biztos leveléből:

- a cél nélküli „készletre” való adatgyűjtés alkotmányellenes, bizonyos feltételek esetén büntetőeljárást vonhat maga után,
- az alkotmányellenes alapelveket szem előtt tartva csak olyan adatok szolgáltatására kötelezhető a munkavállaló, amely alapján egyértelműen megállapítható az összeférhetetlenség esetleges fennállása,
- a hozzátartozó további munkaviszonyának, vagy munkára irányuló egyéb jogviszonyának megítélése nem tartozik a MÁV Rt. kompetenciájába, kivéve a vezető állású munkavállalók tekintetében.

A Vasúti Érdekegyeztető Tanács ülésén az illetékes vezérigazgató-helyettes vállalta, hogy változtatnak a helytelen - törvényellenes - gyakorlaton.

Dr. Borsik János



## Tudjuk hány óra van!

### Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra 2003. év 12. hó, 41 munkanap

Szolgálati hely	Átlagos létszám	Összes szolg. ó.	Kötelezőn felüli óra	„Mínusz” óra	Szolgálati hely	Átlagos létszám	Összes szolg. ó.	Kötelezőn felüli óra	„Mínusz” óra
Hálózat	4471	1209144 325	100875 27	3883 1	Szeged	208	55558 340	6719 41	109 1
Bp. Ferencváros	349	94456 325	7725 27	156 1	Békéscsaba	152	44821 340	5537 42	0 0
Bp. Északi	249	63059 332	6556 35	211 1	Szentés	209	58993 334	6053 34	0 0
Szolnok	292	76434 333	8504 37	642 3	Pécs	169	44288 308	1347 9	60 0
Székesfehérvár	270	72646 330	6894 31	12 0	Dombóvár	295	78368 311	3002 12	149 1
Győr	222	61810 336	6739 37	0 0	Nagykanizsa	176	45819 319	2809 20	72 1
Hatvan	113	31561 335	3331 35	0 0	Szombathely	165	46191 328	4092 29	22 0
Miskolc	454	123709 314	6082 15	257 1	Celldömök	255	66485 317	5755 27	2081 10
Debrecen	354	95113 321	6332 21	28 0	Zalaegerszeg	90	26469 342	3375 44	62 1
Nyíregyháza	216	57966 323	4265 24	25 0	Balassagyarmat	54	15120 319	939 20	0 0
Záhony	130	35974 333	3722 34	0 0	Vésztő	50	14305 325	1099 25	0 0

# 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)