



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XIV. évfolyam 5. szám

Alapítás éve: 1892

2004. május

Korkedvezmény

Komoly veszély fenyegeti a korkedvezményes munkakörökben foglalkoztatott munkavállalókat, köztük a mozdonyvezető kollégákat. A kormány 2005. január 1-től meg akarja szüntetni ezt a jogintézményt. A munka világában ebből feszültség, akár konfliktus is lehet, amennyiben nem változik a kormány szándéka, magatartása. Az alábbi összeállítás igyekszik bemutatni a vita lényegét, az eddigi egyeztetések történéseit.

Dr. Borsik J.

Részlet az Érdekegyeztető Tanács 1997. áprilisi ülésének emlékeztetőjéből

(Előzmény: a Kormány az 1997-es nyugdíjreform kapcsán a korkedvezményt 1998. január 1-től meg akarta szüntetni.)

„7. A korkedvezményre jogosító munkakörökkel kapcsolatban a munkavállalói oldal által kezdeményezett javaslatokat elfogadják. Ennek értelmében:

A Kormány az átalakításra vonatkozó eddigi javaslatát visszavonja.

A ma hatályos jogi szabályozást 1999. december 31-ig hatályban tartják.

Ez alatt az idő alatt foglalkozás-egészségügyi szakemberek bevonásával, az ÉT munkabizottsága - amely 1997. szeptember 30-ig megalakul - kidolgozza a korkedvezményre jogosító munkakörök új jegyzékét és az ÉT plenáris ülése elé terjeszti. A szociális partnerek egyetértése esetén a Kormány rendeletben hirdeti ki az új szabályokat.”

AZ ÖREGSÉGI NYUGDÍJ

1. Cím

A nyugdíjjogosultság

Az 1997. december 31-ét követő és 2009. január 1-jét megelőző időpont között megállapításra kerülő öregségi nyugdíj

Tny. 7. § (1) öregségi teljes nyugdíjra az 1997. december 31-ét követő és 2009. január 1-jét megelőző időponttól az jogosult, aki a hatvankettedik életévét (a továbbiakban: öregségi nyugdíjkorhatár) betölti, és

legalább húsz év szolgálati időt szerez.

(2) Öregségi teljes nyugdíjra jogosult az a nő és az a férfi is, aki 1991. január 1-je előtt az ötvenötödik, illetve a hatvanadik életévét betöltötte, és eddig az időpontig tíz év szolgálati időt szerzett.

(3) Öregségi résznyugdíjra jogosult az a nő, illetve az a férfi, aki húsz évnél kevesebb szolgálati időt szerzett, azonban

a) az ötvenötödik, illetve a hatvanadik életévét 1990. december 31-ét követően és 1993. július 1-jét megelőzően töltötte be, és eddig az időpontig legalább tízévi

KORKEDVEZMÉNY

Miről lehet olvasni...

Korkedvezmény	1-7
Akinek inge, vegye már magára	7
Az európai vezetői engedély	8
Mozdonyt vezetni mindenki tud!?	11
Levelezésünkől	13

Európai érdekvédelmet teremtettünk!



szolgálati időt szerzett, valamint az, aki
b) a reá irányadó öregségi nyugdíjkorhatárt 1993. június 30-át követően és 2009. január 1-jét megelőzően eléri (elérte) és eddig az időpontig legalább tizenöt év szolgálati időt szerez (szerzett).

(4) Az (1) bekezdésben foglaltaktól eltérően a nő öregségi nyugdíjkorhatára, amennyiben

- a) 1940. január 1-je előtt született, az 55.,
- b) 1940-ben született, az 56.,
- c) 1941-ben született, az 57.,
- d) 1942-ben született, az 57.,
- e) 1943-ban született, az 58.,
- f) 1944-ben született, az 59.,
- g) 1945-ben született, a 60.,
- h) 1946-ban született, a 61.

betöltött életév.

(5) A (1) bekezdésben foglaltaktól eltérően a férfi öregségi nyugdíj korhatára, amennyiben

- a) 1938. január 1-je előtt született, a 60.,
- h) 1938-ban született, a 61. betöltött életév.

A karkedvezmény

Tny. 8. §1 Aki 2005. január 1-je előtt a szervezet fokozott igénybevételével járó, továbbá az egészségre különösen ártalmas munkát végzett, a 2000. december 31-én hatályos rendelkezések szerint karkedvezményben részesül.

Karkedvezményre jogosultság 2005. január 1-je előtt

R. 1. § (1) Az igénylőre irányadó öregségi nyugdíjkorhatárhoz képest (Tny. 7. §) kétévi karkedvezményben részesül

a) az a férfi, aki legalább tíz és az a nő, aki legalább nyolc éven át karkedvezményre jogosító munkakörben, továbbá

b) az, aki legalább hat éven át egy légköri nyomásnál nagyobb nyomású légtérben dolgozott.

(2) A karkedvezmény további egy-egy év

a) a karkedvezményre jogosító munkakörben végzett minden újabb öt-, nőnél négyévi, illetőleg

b) az egy légköri nyomásnál nagyobb nyomású légtérben végzett minden újabb háromévi munka után.

(3)1 Az (1)-(2) bekezdés rendelkezéseit a 2005. január 1-je előtt megszerzett karkedvezményes időre kell alkalmazni.

(4)2 Az, aki 1997. január 1-je előtt az akkor hatályos rendelkezések szerint karkedvezményes öregségi nyugdíjra jogosultságot szerzett, erre az ellátásra - függetlenül az igényérvényesítés időpontjától - nő az 55., férfi a 60. életévének betöltését alapul véve jogosult.

R. 2. § (1) A karkedvezményre jogosító munkakörök (munkahelyek) jegyzékét az 1. számú melléklet tartalmazza.

1. számú melléklet
a 168/1997. (X. 6.) Korm. rendelethez
Karkedvezményre jogosító
munkakörök jegyzéke

Munkakör

11. Közlekedésnél végzett munka

Mozdonykísérő [mozdonyvezető, dízel-, villamos-, gőzmozdonyvezető, segédkezelő, fűtő, mozdonyfűtő, utazó kazánfűtő, utazó gépkezelő, mozdonyfigyelő, dízel-gépkezelő, dízel-gépkísérő, dízel-motorkenő, dízel- és gőzhajtású daruvezető (kötött pályán), utazó, oktató mozdonyfelvigyázó]

Munkakör leírása

Mozdony- (motor-)vezető: a vontató jármű vezetése, vonat továbbítása, a gép továbbítása, műszaki kiszolgálása, kezelése, kocsi sorolása, berendezése tolatása. Segédkezelő: állomáson és pályaudvaron tolatás végzése. Utazó kazánfűtő: gőzmozdonyok, fűtőkocsik kazánjának fűtése. utazó gépkezelő: korszerű vontató-járműveket (dízel, villamos) a mozdony kezelése (olajozás, tisztítás, ellenőrzés), menet közben a pálya, jelző és a gép megfigyelése. Dízel és gőzhajtású daruvezető: jármű vezetése, műszaki kiszolgálása. kezelése, emelés végzése. Utazó oktató mozdonyfelvigyázó: mozdonyszemélyzet gyakorlati képzése, ellenőrzése, a gép műszaki ellenőrzése.

Tájékoztató az Országos Érdekegyeztető Tanács 2003. november 14-i üléséről

Napirend előtt a munkavállalói oldal a kiszámíthatóság és a jogbiztonság érdekében kezdeményezte, hogy az OÉT keretein belül kezdődjön meg az egyeztetés a karkedvezményes nyugdíj szabályozásának felülvizsgálatáról. A felvetést a munkaadói oldal is támogatta. A kormány vállalta, hogy legkésőbb 2003. december 31-ig az OÉT elé terjeszti a tárgyalási ütemtervet, és a tárgyalások 2004 elején megkezdődnek

Délutáni Krónika

Műsorvezető: Kristóf G., Pintér S.

Mv.: - A karkedvezményes nyugdíjrendszer felülvizsgálatát sürgeti az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége.

B.: - Az érdekképviselő közleményben emlékeztetett arra, hogy Medgyessy Péter még 1997-ben mint a kormányt képviselő pénzügyminiszter vállalta azt a kötelezettséget, hogy a szakszervezetekkel és a munkáltatói érdekképviselőkkel együtt felülvizsgálják, és átalakítják a jogintézményt. Azóta nem történt semmi azon túl, hogy a kormány egyoldalú lépésként önkormányzati választott tisztségviselőket emelt a rendszerbe. Az autonóm szakszervezetek szerint a karkedvezményes nyugdíj körüli bizonytalanság munkavállalói bizonytalanságot, feszültséget kelthet.

Info - délután

Szűcs Péter: – Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége felhívja a kormányt, hogy teljesítse a kerkedvezményes nyugdíjrendszer felülvizsgálatára vonatkozó többször vállalt kötelezettségét. Benyó Rita kérdezte Borsik Jánost az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnökét.

Borsik János – A dolog lényege, hogy van egy kormányrendelet ami 14 csoportba tömöríti ezeket a munkaköröket és mi azt mondjuk hogy aktualizálni kell. Vannak olyan munkakörök amelyek mögött már nincs létszám, gondolkodok itt a nehéziparra, esetleg a bányáiparra és vannak olyan most dolgozó munkavállalók, akik a több műszak miatt szeretnének bekerülni a kerkedvezményes munkakörbe és ezt évek óta követeli az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége, hogy ez megtörténjen. Nem szabad 97 óta tologatni az ügyeket. Jellemző, hogy akkor az Érdekegyeztető Tanácsban úgy állapodtunk meg, többek között Medgyessy Péter akkori pénzügyminiszter úrral, hogy 2001. január 1-től az új rendszer már fel fog állni, és eszerint működik a kerkedvezményes nyugdíj, mint jogintézmény. 2004 van és az ég világon semmi nem történt. A kormányfőt kettős kötelezettség terheli, egyrészt 1997-ben és ez jogfolytonos ez a megállapodás, ő állapodott meg velünk a felülvizsgálatról, másrészt mint miniszterelnök tavaly júliusban az Országos Érdekegyeztető Tanács fontosságát és az érdekegyeztetés és a munka világa jó működését tüzte célul a kormány. Igaz, hogy azóta a miniszterelnök urat nem láttuk az OÉT-ben, de azt gondolom hogy őt is felelősség terheli, ha valamilyen feszültség alakul ki ez ügyben Magyarországon.

Benyó Rita: – Önök kiadtak egy tiltakozó nyilatkozatot, de ha ennek nincs hatása mit kívánnak tenni, meddig mennek Önök el?

Borsik János – Ha ebben nem történik meg a tárgyalások felvétele, és az idő múlásával halmozódik a feszültség ezekben a munkavállalókban mert a kiszolgáltatottságot és a bizonytalanságot nem kívánjuk senkinek, hogy ezt átéljék úgy mint ezek az emberek akkor ez feszültséget és bizonyos esetekben konfliktust is eredményez a munka világában, ami ugyancsak nem lenne kívánatos.

Késik a kerkedvezményes nyugdíj koncepciója

Tovább késik a kerkedvezményes nyugdíjrendszer felülvizsgálata, legalábbis erre utal a munkaügyi tárca helyettes államtitkárának, Herczog Lászlónak a levele, amely további türelmet kér az ügyben a szociális partnerektől. Miközben már 2001. január 1-jén életbe kellett volna lépnie az új kerkedvezményes nyugdíjrendszernek, máig nem készült el a koncepció, ezért a régi konstrukció érvényességét - sokadszor - tavaly

2004. december 31-ig meghosszabbították. A döntés százezer, jelenleg még aktív munkavállalót érint. Borsik János, az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke a tárgyalások azonnali megkezdését követeli.

(K.J.E.)

Év végéig lesz új szabályozás

A munkaügyi tárca államtitkára szerint nincs késésben a kormány a kerkedvezményes nyugdíj új rendszerének kidolgozásában. Csizmár Gábor rövidesen ütemtervet ígért a szakszervezeteknek, amelyek tiltakoztak a kérdés halogatása miatt, és követelték a mielőbbi felülvizsgálatot.

Néhány héten belül megkapják a szociális partnerek azt az ütemtervet, amely alapján megkezdődhetnek a tárgyalások a kerkedvezményes nyugdíj szabályainak módosításáról -ígérte Csizmár Gábor, a munkaügyi tárca államtitkára. Azt mondta, hogy a kormány még nincs késésben, hiszen az új szabályok kidolgozására az év végéig van lehetőség.

Előzőleg az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége tiltakozott, amiért a kormány nem tartotta magát az Országos Érdekegyeztető Tanácsban vállalt kötelezettségéhez. Borsik János, a szövetség elnöke elmondta: november közepén ígéretet kaptak arra, hogy év végéig megkapják az ütemtervet, és idén megkezdődhetnek a megbeszélések, ez azonban azóta sem történt meg. Borsik János felhívta a figyelmet arra, hogy már 1997 óta húzódó kérdéstről van szó. Medgyessy Péter akkor pénzügyminiszterként vállalta, hogy a szociális partnerekkel közösen megkezdődik a jogintézmény felülvizsgálata, átalakítása. Az új rendszernek eredetileg már 2001-ben életbe kellett volna lépnie, a koncepció azonban máig nem készült el, ami csaknem 100 ezer dolgozót tart bizonytalanságban - tett hozzá. Borsik János szerint aktualizálni kellene a szabályozást: törölni kellene a létszámban már kiüresedett munkaköröket, ugyanakkor új munkavállalók felvételére lenne szükség. Kifogásolta, hogy miközben például a közlekedés vagy a vegyipar műszakos dolgozói nincsenek a rendszerben, egyoldalú lépésként önkormányzati választott tisztségviselőket emeltek be.

Csizmár Gábor államtitkár lapunknak azt mondta, hogy itt mindössze néhány száz emberről van szó, ráadásul ők más jogcímen, a polgármesterek jogállásáról szóló törvény alapján kaptak lehetőségek a kerkedvezményes nyugdíjra. Szerinte ha valaki három cikluson át volt tisztviselő és elmúlt 55 éves, az már nem tudna a korábbi szakmájában elhelyezkedni. Az államtitkár hozzátette, hogy indokolt foglalkozni a kerkedvezményes nyugdíjrendszer felülvizsgálatával.

M.Cs.



Jövőre megszűnhet a karkedvezményes nyugdíjrendszer

Jövőre megszűnhet a karkedvezményes nyugdíjrendszer – áll a kormány erre vonatkozó előterjesztésében. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke elfogadhatatlannak nevezte a tervet.

Medgyessy Péter 1997-ben még pénzügyminiszterként vállalt kötelezettséget arra, hogy a szakszervezetekkel és a munkáltatói képviselőkkel közösen felülvizsgálják a karkedvezmény kérdését. Ennek lényege – állították akkor – a gyakorlatban már megszűnt ágazatok, munkakörök rendszerből való törlése, illetve a jogos igényekkel fellépő munkavállalók, munkakörök felvétele lett volna a kedvezményezettek listájára. A napokban elkészült kormányzati koncepcióból azonban az olvasható ki, hogy 2005-ig – a társadalombiztosítási nyugellátásról szóló törvény eddig teszi lehetővé a jelenlegi rendszer működését – megszűnik a karkedvezmény. A kabinet szerint a karkedvezmény jelenleg „diszfunkcionális”, mert bár elismeri egyes munkakörök

egészségkárosító hatását, azokat nem előzi meg. A kormány a munkavédelmi előírások betartásában, az egészségi ártalmak mielőbbi felismerésében, a munkavállalók káros környezetből való kiemelésében látja a megoldást.

Borsik János, az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke vitára alkalmatlannak tartja a javaslatot. Teljességgel szakmaiatlan felvetés szerinte a munkavállalók káros környezetből való kiemelésének víziója, hiszen egy éjszaka dolgozó buszsofőr vagy mozdonyvezető nem szállíthatja az utasokat nappal. – Nagy bátorság kell ahhoz, hogy a kormány ilyen, közel százezer munkavállalót hátrányosan érintő javaslattal állt elő – fogalmazott Borsik, és kijelentette: az Országos Érdekegyeztető Tanács pénteki ülésén az előterjesztés visszavonására szólítják fel a kormányt.

*Bákonyi Ádám
Magyar Nemzet*

Más-Nap

Műsorvezető: Berecz Anna

Mv.: – Vendégem Borsik János, az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke. Jó reggelt kívánok. Borsik János elnök, Autonóm Szakszervezetek Szövetsége: – Jó reggelt kívánok.

Mv.: – Tegnap megtárgyalta a szövetség elnöksége az egészségügyi és szociális tárca tervezetét a karkedvezményes nyugdíjrendszer átalakításáról. Egy állásfoglalást adtak ki erről, amely úgy kezdődik, hogy megdöbbenéssel fogadták. Miért?

B. J.: – Mert ennek van egy előtörténete. 1997-ben az akkori Érdekegyeztető Tanács ülésén a kormány javaslatot tett a rendszer felülvizsgálatára és megállapodtunk konszenzussal, tehát a munkáltatók, szakszervezetek és a kormány, hogy valóban felül kell vizsgálni a karkedvezményes nyugdíjrendszert Magyarországon és közösen fogunk javaslatot tenni a módosításra ugyancsak konszenzussal.

Mv.: – Ez '97-ben volt, ugye?

B. J.: – '97-ben. Ez óriási jelentőségű, hogyha nem egyoldalú akarat érvényesül ennél a jogintézménynél.

Mv.: – Ez rendben van, de ha már '97-ben látták, hogy ez felülvizsgálatra szorul a rendszer, most 2004-et írunk. Közben nem történt semmi?

B. J.: – De. Volt kormányváltás és nem történt semmi. Tehát '97-ben akivel megállapodtunk, az az akkori pénzügyminiszter volt, hiszen ennek természetesen anyagi vonzatai is vannak a TB-ben és '97 óta gyakor-

latilag mindig követeltük, hogy tűzzük napirendre ezt a kérdést, és a kormányok mindig halogatták és általában azzal a megoldással éltek, hogy a jogszabályok időbeni hatályát meghosszabbították. Most ez 2005 január elseje.

Mv.: – Értem. De azért most úgy néz ki, hogy mégis csak megindult valamilyen fajta felülvizsgálata a rendszernek. A következő mondat az állásfoglalásnak az, hogy elfogadhatatlan a cél, a tartalom és az irányultság. Ez azért magyarázatra szorul.

B. J.: – Valóban. Ugye Magyarországon a kormányrendelet alapján 14 csoportba sorolják azokat a munkaköröket, amelyekben a munkavállalók számíthatnak a karkedvezményre.

Mv.: – Sőt. Szinte jár nekik, nem?

B. J.: – Pontosan. Jogszabály biztosítja, szerzett jogról is van szó, tehát ez nem olyan egyszerű dolog, hogy mondjam, kiiktatni a rendszerből. Én '97-ben elmondtam az akkori pénzügyminiszternek, hogyha ezt megteszik egyoldalúan, akkor valószínűleg egy országos közlekedési sztrájkot akasztunk a nyakukba. Ez így nem fog működni.

Mv.: – '97-ben az akkori pénzügyminiszternek. Ha jól emlékszem, az a jelenlegi miniszterelnök.

B. J.: – Igen. Jól emlékszik. Tehát azt gondolom, hogy válasszuk ketté a dolgot. Egyrészt a '97-es megállapodást jogfolytonosnak ismerte el mind a két kormány. Az Orbán-kormány is és a Medgyessy-kormány is. Azt gondolom, hogy a miniszterelnök úrnak különös fe-

lelőssége van ebben a kérdésben, hiszen itt több tízezer emberről van szó.

Mv.: – Igen, veszélyes munkakörökben dolgozók.

B. J.: – Pontosan. Nagyon sok embert érint. Nem történt semmi. Tavaly az OET-én az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége, mint a legérintettebb szövetség javasolta...

Mv.: – Miért önök a legérintettebbek?

B. J.: – Azért, mert a mi szövetségünk tömöríti a legtöbb közüzemet Magyarországon és ezzel közvetlen a lakossági szolgáltatást bírja. Mondjak néhány példát, ide tartozik a villamosenergia-ipar, a BKV, az összes VOLÁN társaság, a mozdonyvezetők.

Mv.: – Legerősebb érdekvégyesítéssel rendelkező csoportok egyébként.

B. J.: – Valóban és ők fokozódó aggodalommal nézik ezt a törekvést. Most megállapodtunk tavaly az Országos Érdekegyeztető Tanácsban, a mi fölvezetésünk kapcsán, hogy december 31-ig egy tárgyalási ütemtervet készít el a kormány. Ezt a tárgyalási ütemtervet allig 4 hónapos késéssel most előterjesztették és egy 1 oldalas indoklással. Az indoklás, az nagyjából az, hogy diszfunkcionális a kordedvezményes

nyugdíjrendszer. Na most szakmailag ennél nagyobb butaságot nem is lehetett volna mondani.

Mv.: – Mit gondol, mi lesz a foganatja ennek az állásfoglalásnak, amelyet most önök kiadtak?

B. J.: – Kettős célja van. Az egyik az, hogy tájékoztassuk az embereket, mire készül a kormány ellenük. A másik pedig az, normális, kiegyensúlyozott, országos szintű tárgyalások kellenek ahhoz, hogy ezt a problémát megoldjuk. Nem árulok el titkot, nagy titkot, hogyha azt mondom, hogy a saját elnökségi ülésünkön már felvetődött az, hogyha nem változik a kormány magatartása ebben az ügyben, akkor ahogy szokták a szakszervezeti vezető kollégák mondani, akkor minden törvényes eszközt felhasználunk arra...
Mv.: – Ja igen, a sztrájkfenyegetés először így szól, hogy minden törvényes eszközt.

B. J.: – ...elég komoly sztrájktapasztalatunk van már, tehát az erősebb és akcióképesebb szakszervezetek azért egy kicsit óvatosak ebben a dologban. Ha meghirdetik, akkor meg is fogják tartani.

(ATV 2004. 04. 23.)

Ütemterv a kordedvezményes rendszer átalakítására (Kormányzati előterjesztés)

A jelenlegi rendszer átalakításának szakmai indokai

A kordedvezményes rendszer diszfunkcionális, mert elismeri az adott munkakörök károsító hatását, de azokat nem enyhíti, nem előzi meg, tehát nem preventív. Szolidáris alapon finanszírozza az egyes ágazatokban meghatározott munkakörökben nyújtott kedvezményt. Ez úgy valósul meg, hogy a járulékfizetés egységes szabályozásából eredően azonos mértékű befizetési kötelezettség terheli az egészséget nem veszélyeztető és az ártalmas körülmények között foglalkoztatókat. Az azonos befizetési mérték mellett a nyugdíjrendszerben jelenik meg az ártalmak kompenzációja, a fiatalabb életkorban történő nyugdíjba vonulással.

Az átalakítás célja, átmenet biztosítása

A kordedvezményes rendszer módosításának célja az ártalmak mind szélesebb körű kiszűrése mellett a munkavállalók egészségének megőrzése. A munkavédelmi előírások fokozott betartása, az egyéni és kollektív védőeszközök használatának megkövetelése mellett a kialakulóban lévő egészségi ártalmak mielőbbi felismerését, a hatékony kezelés azonnali megkezdését kell elérni. A valós prevenciót a foglalkozás-egészségügy rendszerén keresztül kell megvalósítani. Az egészségében károsodott munkavállalót fokozott védelemben kell részesíteni, a károsító környezetből ki kell emelni. A kordedvezmény rendszerének átalakítása annyiban nyugdíjkérdés, hogy bizto-

sítani kell az eddig megszerzett jogosultság elismerését. Megfelelő átmenetet kell biztosítani ahhoz, hogy azok a munkavállalók, akik életpályájukat úgy alakították, hogy hosszú időt dolgoztak kordedvezményre jogosító munkakörben, és rövidesen nyugdíjba vonulhatnának, azt megtehessek. Az átmenet szabályainak kidolgozásában kiemelten számítnak a szociális partnerek együttműködésére.

A kordedvezményes rendszer átalakítása több mint 10 éve napirenden van, eddig érdemi előrelépés nem történt. A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. évi LXXXI. törvény 2005. január 1-jéig teszi lehetővé a jelenleg hatályos rendszer működését. Ahhoz, hogy egy méltányos átmenet mellett a hangsúlyt a prevencióra, az egészséges idős kor elérésére helyezze, érdemi változást jelentő rendszert elő lehessen készíteni, azt határidőben meg lehessen hirdetni, az alábbi ütemezést javasoljuk.

1) A kordedvezményes nyugdíjrendszer átalakítása ütemtervének a megvitatása OÉT Szociális Bizottsági, majd plenáris ülésen.

Felelős: ESZCSM, FMM

Határidő: 2004. április 20.

2) A baleseti ellátásra jogot adó foglalkozási betegségek és kordedvezményre jogosító munkakörök jegyzékének felülvizsgálatára tárcaközi bizottság létrehozása, amelyben az OÉT munkaadói és munkavállalói oldal két-két képviselője is helyet kap.



Felelős: ESZCSM, FMM, PM
Határidő: 2004. április 30.

3) A tárcaközi bizottság megvizsgálja, hogy a baleseti ellátásra jogot adó foglalkozási betegségek jegyzékében milyen kiegészítések szükségesek annak érdekében, hogy a jelenleg kordedvezményre jogosító munkakörökben esetlegesen keletkező egészségi ártalmakat is kezelni tudja a rendszer.

Felelős: ESZCSM, PM
Határidő: 2004. június 30.

4) A vizsgálat eredményét követően javaslat kidolgozása a baleseti ellátásra jogot adó foglalkozási betegségek jegyzékének módosítására, valamint a kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló 1997. évi LXXXIII. törvény és a végrehajtására kiadott 217/1997. (XII. 1.) kormányrendelet, szükség esetén egyéb jogszabályok módosítására.

Felelős: ESZCSM, PM
Határidő: 2004. augusztus 30.

5.) A vizsgálat eredménye alapján kidolgozásra kerü-

ló javaslattal egy időben a finanszírozást is át kell tekinteni.

Felelős: PM
Határidő: 2004. augusztus 30.

6) Javaslat kidolgozása a kordedvezményes rendszer módosításának átmeneti szabályozására. A társadalombiztosítási nyugellátásról szóló 1997. LXXXI. törvény, valamint a végrehajtására kiadott 168/1997. (X. 6.) kormányrendelet módosítására.

Felelős: ESZCSM, PM
Határidő: 2004. augusztus 30.

7) A jogszabálytervezetek megvitatása az OÉT Szociális Bizottságával.

Felelős: ESZCSM, PM, FMM
Határidő: 2004. szeptember 10.

8) A jogszabálytervezetek megvitatása az OÉT plenáris ülésén.

Felelős: ESZCSM, PM, FMM
Határidő: 2004. szeptember 20.

Budapest, 2004. április 5.

ÁLLÁSFOGLALÁS

„Ütemterv a kordedvezményes rendszer átalakítására” című kormányzati előterjesztésről

1. Az Elnökség megdöbbenéssel fogadta, hogy a kormány meg akarja szüntetni a kordedvezményes nyugdíjrendszert ahelyett, hogy a felülvizsgálatról kezdene érdemi tárgyalásokat.

2. Elfogadhatatlannak tartja az előterjesztés célját, tartalmát, irányultságát.

3. A kordedvezményes nyugdíjrendszer teljes átvizsgálására, a módosítási javaslatok kialakítására a tervezett öt hónapos időtartam nem elegendő, nem biztosít lehetőséget a felelős szakmai munkára, az érdekegyeztetés érdemi lefolytatására.

4. Az előterjesztés nélkülöz minden - a felülvizsgálat-hoz és a szükséges módosításhoz elengedhetetlen - alapinformációt.

5. Magyarország eddig is, a jövőben maga alakítja

nemzeti nyugdíjrendszere szabályait. Ennek során figyelemmel kell lenni például arra, hogy 1999-2003 között a saját jogú öregségi nyugdíjba vonulók között mindössze 1,09 % volt a kordedvezményes nyugdíjasok aránya. Ez alapvetően nem befolyásolja a Nyugdíj Alapokat.

6. Az Elnökség az előterjesztést nem fogadja el, hiszen még a kormányzat szakmai koncepciója sem ismert.

7. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége az Érdekegyeztető Tanács 1997. évi megállapodása alapján kíván tárgyalni a rendszer felülvizsgálatáról, konszenzussal történő módosításáról.

AUTONÓM SZAKSZERVEZETEK SZÖVETSÉGE

Koncepciót várnak a szakszervezetek a kordedvezményes nyugdíjra

Elfogadhatatlannak tartja a munkavállalói oldal azt az előterjesztést, amit a kordedvezményes nyugdíjjal kapcsolatosan terjesztett be a kormány az Országos Érdekegyeztető Tanács (OÉT) ülésére. A háromoldalú testület elé kerülő dokumentum szerint ugyanis teljes egészében fel kellene számolni ezt a joginté-

ményt, s helyette sokkal inkább a biztonságos munkavégzés feltételeit kell megteremteni. Az előterjesztésben azzal érvelnek, hogy a kordedvezményes nyugdíj nem enyhíti az érintett munkakörök károsító hatásait, tehát nem preventív

Súlyosan sérti a munkavállalók érdekeit az, ha meg-

szüntetik a karkedvezményes nyugdíjat - jelentette ki az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének elnöke. Bizonyos munkakörökben foglalkoztatottak ugyanis rászolgáltak arra, hogy igénybe vehessék azt, s számítottak is erre - tette hozzá Borsik János. A 14 csoportban felsorolt szakmában dolgozó férfiak egyébként 5 év munkavégzés után igényelhetnek egy év kedvezményt, míg a nők ugyanerre 4 év után jogosultak.

- Egy korábbi megállapodás értelmében egyébként háromoldalú egyeztetések eredményeképp kellene kialakítani a karkedvezményre jogosult szakmák körét: 1997-ben az akkori kormány pénzügyminisztere, Medgyessy Péter azt ígérte, konszenzussal, a munkaadói, a munkavállalói és a kormányzati oldal egyetértésével állítják össze, mely szakmák kerüljenek a karkedvezményre jogosultak listájába, s melyek

kerüljenek ki onnan - magyarázta Borsik János.

Csatlakozott a munkavállalói oldal egységes állásfoglalásához a Szakszervezetek Együttműködési Fóruma is. Szabó Endre lapunknak leszögezte: a karkedvezmény haladéktalanul le kell tennie egy koncepciót, amelyben pontosan megfogalmazza elképzeléseit a jövőbeli rendszerrel kapcsolatban. Egyelőre ugyanis csak egy ütemterv készült el az egyeztetésekről. Addig azonban nem lehet érdemben állást foglalni az elképzelésekről, amíg nem születik konkrétum. Szabó Endre szerint az biztos, hogy a karkedvezményes nyugdíj rendszerét meg kell őrizni, csupán felülvizsgálat jöhet szóba. Olyannyira, hogy inkább bővíteni, mint szűkíteni kellene a rászorultak körét.

Népszava-információ

Időzavarban a karkedvezményes nyugdíj

A szakszervezetek attól tartanak, hogy a kormány azért késlekedik a karkedvezményes nyugdíjrendszer felülvizsgálatával, mert meg akarja szüntetni azt. Az ügyben leginkább érintett autonóm szakszervezetek - szerveződési területükön több, az egészségre veszélyes munkát végző, például vegyipari cég is dolgozik - tiltakoznak amiatt, hogy bár a törvény szerint 2005. január 1-jéig működhet a jelenleg hatályos rendszer, máig nem készült érdemi előterjesztés az új konstrukcióról. Hasonló a munkaadói szövetségek álláspontja is. Az 1999 és 2003 között a saját jogú öregségi nyugdíjba vonulók között egyébként 1,09 százalék volt a karkedvezményesek aránya. A kormány nem zárkózik el a jelenlegi rendszer átalakítása elől - mint Ungváry György, a Fodor József Országos Közegészségügyi Központ főigazgatója kifejtette

- , mert az elismeri ugyan egy sor tevékenység egészségkárosító hatását, de meg sem kísérli megelőzni az ártalmak kialakulását. A szakember szerint ettől függetlenül garantálni kell az eddig megszerzett jogosultság elismerését, azt, hogy a karkedvezményre jogosító munkakörben ledolgozott évek után nyugdíjba lehessen vonulni.

A karkedvezményes rendszer átalakítása több mint tíz éve napirenden van, mindeddig azonban nem történt, mindössze annyi, hogy április 30-ig tárcaközi bizottságnak kell alakulnia, amely felülvizsgálja a bal-eseti ellátásra jogot adó foglalkoztatási betegségek és karkedvezményre jogosító munkakörök jegyzékét.

K.J.E.

Népszabadság 2004. április 23.

Akinek inge, vegye már magára!

2004. április 22-én hosszú idő elteltével újra ülésezett a MÁV Rt.-nél valamikor működő Ruházati Bizottság.

A bizottság elkészítette saját ügyrendjét, s döntött arról, hogy a jövőben az üléseken vegyen részt az EBK Főosztály Munkavédelmi Osztályának képviselője is. Arról is döntés született, hogy a Központi Üzemi Tanács - mivel máskor sem képviseltette magát - ne legyen meghívott tagja a testületnek. (most sem volt jelen, annak ellenére, hogy a meghívottak között akkor még szerepelt)

A testület összegezte a különböző területeken felvetődött ruházatot érintő kérdéseket.

A Ruházati Bizottság ülésén javasoltuk, hogy a mozdonyvezetők részére - a régihez hasonló - sapka kerüljön beszerzésre. A jelenlegit viselése minősíti legjobban.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete részéről ismételt

elmondtuk azon kérésünket, melyet már maholnap évek óta feleslegesen teszünk szóvá mindenegyes ruházati fórumon. Jelesül, hogy a mozdonyvezetők ruházati keretébe - a jelenlegi ponthatárok megtartása mellett - kerüljön bele a rövidnadrág. Mondjuk ezt azért, mert a vontatójárművek vezetőállásainak nyári hőmérséklete továbbra sem csökkent, egyéb technikai megoldások bevezetésével, s mondjuk ezt azért is, mert más egyenruhás munkakörök betöltésénél is létezik hasonló ruhadarab.

A testület úgy döntött, hogy kérésünket továbbítja az EBK főosztály felé, majd ezután, az Arculati Bizottsághoz (hogy létezik-e manapság ilyen, azt senki sem tudja, de hogy szakszervezetek nem voltak ennek tagjai, az, sajnos biztos). Amennyiben az Arculati Bizottság elvi engedélyét bírjuk, utána készül csak el egy mintadarab. Addig jön, nyár, jön tél...



Szkeptikus vagyok a rövidnadrággunkkal. Nincs jelenleg egy ember ma a MÁV Rt.-nél aki némi empátiát érezve a mozdonyvezetők iránt, döntene arról, hogy szolgálatban a nevezett ruhadarabot retorzió nélkül viselhessék a kollégák.

Tavaly október közepén a Gépészeti Üzletág vezetője írásban tájékoztatta a MÁV Rt. humánpolitikai vezérigazgató-helyettesét a rövidnadrággal kapcsolatos álláspontjukról. (a levél mellékelve) Több, mint fél éve nincs felelős vezető, aki felvállalná, e mozdonyvezetőket kedvezően érintő döntést! Nem értem. Miért?

Nézzük, mi érdeklí ma az utazóközönséget. Tán zavarja, hogy a jármű vezetője - akit nem is lát az esetek túlnyomó többségében - rövidnadrágban továbbítja a vonatot? Szerintem nem. Jobban érdeklí, hogy zsúfolt, koszos a vonat, hogy még tájékoztató jellegűnek sem jó a menetrend, hogy tömeg van a pénztáraknál, hogy nincsenek normális mellékhelységek és még sorolhatnám napestig a jogos kritikákat. Egy bizonyára nem za-



varná az utast (kivéve néhányat, azok közül, akik arcképes igazolvánnyal rendelkeznek), hogy a mozdonyvezető milyen ruhában végzi el feladatát.

Addig marad a forróság és a kockázat, hogy valaki bejelentést tesz a mozdonyvezető öltözködésére. Mert hát a jelenlegi szabályok erre jók. Mondjuk úgy, hogy ez még a Bajnai örökség része melyet a Kollektív Szerződés még mindig magában hordoz.

Mi lehetne a gyors megoldás? Mivel a forróság már itt toporog a küszöbön, gyorsan kellene lépni. Engedélyezni kéne a saját rövidnadrág viselését, ameddig el nem készül a mindenki elvárásainak megfelelő ruhadarab. Ennek használatáért nem büntetné a munkáltató a dolgozót a ruházati utasítástól eltérően. Véleményem szerint - bár én el-

fogult vagyok - ez nem egy világot megrendítő döntést igényelne. De döntení már kellene.

„Az ing keresi gazdáját.”

Kiss László

Kugler Flórián úr
humánpolitikai
vezérigazgató-helyettes
Helyben

Tisztelt Kugler Úr!

A Mozdonyvezetők Szakszervezete írásban kérte Öntől nyári időszakban a rövidnadrág viselésének engedélyezését.

Az Egészség-, Biztonság és Környezetvédelmi Főosztály a jármű vezetése közben nem emel kifogást a rövidnadrág viselése ellen, de a géptérben végzett hibaelhárítás, kezelés, javítás során hosszúszerű nadrág viselését írja elő.

Mivel az utasítások a mozdonyvezetők részére szolgálatonként rendszeres géptérben végzendő ellenőrzést írnak elő, így a rövidnadrág viselését abban az esetben javasolom engedélyezni, ha a szolgálatban hosszúszerű nadrágot is tartanak maguknál. Ez lehet munkanadrág vagy a formaruhához tartozó hosszúnadrág is.

Budapest, 2003. október 14.

Tisztelettel:

Dr. Csiba József
főigazgató h.

Az európai vezetői engedély nemzetközi vontatási szolgálat ellátásához

II. rész

I. MELLÉKLET

EGÉSZSÉGÜGYI ÉS BIZTONSÁGI FELTÉTELEK

1. Bevezetés

A vasúttársaság személyzetének megfelelő egészségi állapotban kell lennie, hogy megfeleljen az összes biztonsági és üzemeltetési feltételnek. A vasúttársaságnak kell összeállítani és dokumentálni azt az eljárást, mely leírja a személyzettel szemben támasztott orvosi, pszichikai és egészségügyi feltételeket.

A személyzet nem végezhet veszélyes munkát, ha az ébersége csökkent, olyan anyagok hatására, mint az alkohol, drogok, vagy pszichikai hatású gyógyszerek. Ezért a vasúttársaságnak eljárásokat kell kidolgoznia, hogy ellenőrizze annak kockázatát, hogy a személyzet veszélyes tevékenységet lásson el ilyen anyagok hatása alatt, vagy ilyen anyagokat fogyasszon munka közben.

Azon területek nemzeti törvényei, ahol ezt a szolgálatot ellájtják, rendelkeznek azokról a korlátozásokról, amelyek a fent említett anyagok fogyasztását érintik.

2. Az üzemorvosok és az egészségügyi szervezetek jóváhagyására vonatkozó feltételek

A vasúttársaságnak és az infrastruktúrát irányítóknak követelményeket kell támasztaniuk az orvosi gyakorlatot folytatókkal és az olyan szervezetekkel szemben, amelyek orvosi vizsgálatokat is folytatnak a nemzeti szabályoknak és gyakorlatnak megfelelően, abban az országban, ahol az vasúttársaság vagy az infrastruktúrát irányítók be vannak jegyezve illetve engedélyezettek. Az egészségügyi felmérés, és minden egyéb személyzet egyéni alkalmasságát érintő döntés egy elismert orvosnak kell vezetni, aki:

- munkaegészségügyben jártas,
- ismeri a munkavégzéssel és a vasúd környezettel együtt járó veszélyeket,
- tudja, milyen mérések során lehet megszüntetni vagy csökkenteni az egészségügyi képességek hiányából adódó veszélyek kockázatát.

A feltételeket teljesítő üzemorvos kereshet külső orvosi szakértőt vagy szakorvosi segítséget (pl. szemorvosi segítséget) hogy kiegészítse a vizsgálatot és a felmérést.

3. Pszichológusok által végzett vizsgálatok lebonyolítására és jóváhagyására vonatkozó feltételek, és a pszichológiai vizsgálatok követelményei.

3.1 A pszichológus alkalmassága (bizonyítványa).

A pszichológusnak rendelkeznie kell egyetemi szintű pszichológusi minősítéssel, a nemzeti törvények szerint és rendelkeznie kell praxissal abban az országban, amelyben az vasúttársaság vagy az infrastruktúrát irányítók be vannak jegyezve illetve engedélyezettek.

3.2 A pszichológiai vizsgálatok tartalma és menete

A pszichológiai vizsgálatok tartalmát és lefolytatásának menetét pszichológusnak kell meghatározni, figyelembe véve a vasúti munkát és környezetet.

Az alkalmazás utáni rendszeres orvosi vizsgálat minimális tartalma:

Ha az alkalmazott teljesíti azokat a feltételeket, amelyeket a gyakorlat és alkalmazás előtti vizsgálaton megkövetelnek, a rendszeres orvosi vizsgálatnak minimum a következőket kell tartalmaznia:

- általános orvosi vizsgálat,
- érzékelés (látás, hallás, színérzékelés) vizsgálat,
- vizelet és vérvizsgálatok a cukorbetegség és más körülmények megállapítására, amelyeket a klinikai vizsgálatok jeleznek,
- a tiltott drogok vagy pszichotrópikus gyógyszerek fogyasztásának felderítése.

41 év feletti mozdonyvezetők esetén ECG vizsgálatot is kell tartani.

4.4 A fizikai állapot értékelése más esetekben

A fizikai állapotot ellenőrizni kell rendszeresen és minden munkabaleset után. Az orvos, vagy a vállalat egészségügyi szolgálata dönthet további vizsgálatok bevezetéséről is, részben a gyógyulást követő 30 nap után. A munkáltató kérheti az orvost, hogy ellenőrizze a fizikai állapotát a

vezetőnek, ha a munkáltatónak vissza kellett vonnia a vezetőt a szolgálattól biztonsági okokból

4. Általános orvosi követelmények

A személyzetet nem lehet alávetni olyan orvosi vizsgálatoknak, vagy orvosi kezeléseknak, amelyek az alábbi következményekkel járhatnak:

- hirtelen öntudatvesztés,
- koncentrációképesség vagy a tudatállapot csökkenése,
- hirtelen cselekvőképtelenség,
- egyensúlyérzék vagy koordináció elvesztése,
- mozgásképesség jelentős lecsökkenése.

5. A mozdonyvezetőkre vonatkozó speciális egészségügyi követelmények

6.1 Látóképesség

- Segédeszközzel vagy anélkül, a távollátás élessége 1,2, és legalább 0,5 a rosszabbik szemre.
- Színezet kontaktlencse és fotokromatikus lencse nem megengedett. UV szűrő lencse használata megengedett.
- Korrekciós lencsék esetén a maximum: hypermetropia + 5 / myopia – 8. Az üzemorvos ettől eltérő értékeket is engedélyezhet kivételes esetben és miután egy szem-specialista véleményét is kikérte.
- Közepes és közellátás: akár segédeszközzel akár segédeszköz nélkül megfelelő.
- Normál színlátás: felismerő teszt alkalmazásával, mint az Ishihara, más felismerő tesztekkel kiegészítve, ha szükséges.
- Látómező: teljes
- Binokuláris látás: fennáll
- Kontrasztérzékelés: jó
- Növekedő szemromlás nem tapasztalható
- Lencse implantátumok, keratotomia és keratektomia csak olyan körülmények között megengedett, hogy évente ellenőrzik az üzemorvos által előírt időtartamoknak megfelelően

6.2 Hallási és beszédképesség követelmények

II MELLÉKLET

MOZDONYVEZETŐKTŐL MEGKÖVETELT SZAKMAI KÉPESÉGEK

Ez a melléklet előírja a munkahelyen megkövetelt képességeket, amelyekkel a határok nélküli szolgálatot ellátó mozdonyvezetőknek rendelkezniük kell.

Képességek: ismeretek és az ismeretek alkalmazása

A vezetőnek képesnek kell lennie minden olyan feladat ellátására, amelyet a megfelelő szolgálat ellátása során, a biztonsági szabályok alkalmazásával előírnak. Képesnek kell lennie teljesíteni az írott és szóbeli utasításokat azon a nyelven, amely a biztonsági tanúsítványban szerepel, amelyet annak az országnak a hatósága adott ki, amelyen átutazik.



Folyamatos képzésben kell részesülnie, hogy képes legyen a követelményeknek minden időben megfelelni.

Az ismeretek és a feladatok meghatározása, amellyel a vezetőnek rendelkeznie kell

A legfontosabbak a következő pontok:

1. Az indulás előtt a mozdonyon kötelezően elvégzendő vizsgálatok és ellenőrzések.

- Megfelelő időben előkészíteni a feladatra.
- Meghatározni az elvégzendő szolgálatot és a szükséges dokumentumokat.
- Összegyűjteni a dokumentumokat és a szükséges eszközöket.
- A vontatójármű üzemképességét ellenőrizni.
- A menetokmányokban ellenőrizni a bejegyzett jelzéseket.
- Ellenőrzésekkel és vizsgálatokkal biztosítani, hogy a vontatási egység képes a megfelelő vonóerőt szolgáltatni és hogy az adott helyen, a biztonsági előkészületek megfelel-e a követelményeknek.
- Ha elvégezhetők, teljesíteni a rutinszerű fenntartási feladatokat.

2. Jármű ismeret

A mozdonyon való munkához, a vezetőnek ismernie kell a kezelőszervek és kijelzők helyét, elrendezését konkrétan a következők vonatkozásában:

- vontatás
- fékezés
- közlekedés biztonsághoz tartozó elemek.

Azért, hogy képes legyen megtalálni és beazonosítani a járművön előforduló rendellenességeket, jelenteni azokat és meghatározni, milyen javítás szükséges, és bizonyos esetekben elvégezni a szükséges beavatkozásokat, a járművezetőnek tudnia kell:

- a jármű alkotó részeit, feladatuk és a sajátos megoldásokat a járművekben (fővezetékkel működtetett önműködő légfék).
- külső és belső feliratok és jelek a járműveken, különös tekintettel a veszélyes anyagok szállításakor alkalmazandó jelölésekre;
- a vontató jármű különböző részei

7. Megfelelő módon kell vezetni a járművet, vagyis nem szabad tönkre tenni a berendezéseket vagy a járművet, részletesen:

- Minden elérhető vezérlő rendszert használni kell az alkalmazási szabályoknak megfelelően
- A vonat indításakor a tapadást és a vonóerő korlátozást
- A vonat helyét mindenkor pontosan ismerni kell a vonalon
- Használni kell a féket a lassításhoz és a megálláshoz, figyelembe véve a szerelvényt és a berendezéseket.
- A vonat sebességét a menetrendnek és lehetséges energia megtakarításnak, valamint a vontató jármű, a vonat, a pálya és a környezet sajátosságainak figyelem-

be vételével kell meghatározni.

8. A berendezések és a járművek működési rendellenességeinek minél hamarabb történő észlelése, felderítése és jelentése.

- Legyen figyelmes – amennyire a vonat működtetése megengedi – a szokatlan jelenségek iránt, amelybe az infrastruktúra és a környezet (jelzések, pálya, energiaellátás, keresztezési szintek, pálya környezet, egyéb környezet) jelenségei is beletartoznak.
- Legyen figyelmes a vonat viselkedésének szokatlan jelenségei iránt.
- Ismerje fel a működési rendellenességek jelentkezését, tegyen különbséget köztük, és cselekedjen a viszonylagos fontosságuk figyelembevételével, mindig adjon elsőbbséget a vasúti közlekedés biztonságának és a személyi biztonságának.
- Pontosban tudja határolni a akadály kiterjedését.
- Ismerje a védelem és a kommunikáció elérhető lehetőségeit.
- Tájékozassa az infrastruktúra irányítóját amint lehetséges a megfigyelt rendellenesség helyéről és tulajdonságairól.
- Bizonyosodjon meg, hogy a beszélőpartner megértette az üzenetet.

9. Kisebbségi jármű rendellenességek kijavítása, és utasítás alapján a pálya rendellenességeinek kijavítása is.

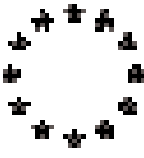
- Amikor csak szükséges bizonyosodjon meg a forgalom és a személyek biztonságáról.
- Ha szükséges ellenőrizze a vonatot vagy a pályát, a rendellenesség helyének meghatározásához.
- Rendszeresen jelentse a hibákat az infrastruktúra irányítójának.
- Kísérlelje meg helyreállítani a rendellenességet a szerelvényen és ha erre utasítják a pályán.
- Ha lehetséges értékelje a rendellenességet és kezdeményezzen intézkedéseket a pálya kiürítésére, ha szükséges.

10. Működési problémák és balesetek esetén alkalmazott lépések, különösen tüzeset, és olyan baleset esetén, amelyben ember került veszélybe.

- Baleset esetén az érintett személyek számára tegyen védelmi lépéseket és adjon figyelmeztetéseket.
- Határozza meg, hogy ha a jármű közlekedés árut veszélyeztet, és azonosítsa be a vonat összetételi lista és más megfelelő dokumentumok alapján.
- Határozza meg a vonat megállási pontját tűz esetén és tegye lehetővé az utasok számára a jármű elhagyását, ha szükséges.
- Szolgáltasson megfelelő információt a tűzről amint lehetséges, ha a vezető nem tudja saját maga eloltani a tüzet.

11. A járműt érintő előre nem látható esemény után, a működés újraindítása érdekében szükséges tennivalók:



<p>Der Inhaber ist berechtigt, in den genannten Betriebsverfahren auf den bezeichneten Strecken, Netzen zu fahren. A tulajdonos jogosult a megadott működési folyamatban részt venni a megadott pályaszakaszon vagy hálózaton Le titulaire est autorisé à circuler selon les procédures sur les lignes et réseaux désignés Germany, France, Italy, Belgium, etc.</p> <p><input type="checkbox"/> eingleisige Strecken- Egyvágányú pályán- lignes vole unique</p> <p><input type="checkbox"/> mehrgleisige Strecken- Többsvágányú pályán- lignes vole multiples</p> <p>_____ Datum/Unterschrift Prüfer Dátum/ Vizsgáztató aláírása date/signature de l'examineur</p> <p>_____ Datum/Unterschrift Prüfer Dátum/ Vizsgáztató aláírása date/signature de l'examineur</p> <p>_____ Datum/Unterschrift Prüfer Dátum/ Vizsgáztató aláírása date/signature de l'examineur</p>	<p>BEIBLATT ZUM EUROPÄISCHEN FÜHRERSCHEIN Kiegészítő oldal az európai mozdonyvezetői engedélyhez Volet supplémentaire à la licence européenne de conducteurs de train</p> <p>Nr. _____</p>  <p>_____ Vor- und zuname Keresztnév, vezetéknev Nom et prénom</p> <p>_____ Ausgebende Stelle Kiállítás helye Entité responsable</p> <p>_____ Ausstellungsdatum Érvényesség dátuma date de délivrance</p>
<p>Der Inhaber ist für folgende Strecken/Netze geprüft: A tulajdonos a következő pályaszakaszokra/hálózatokra jogosult Le titulaire est contrôlé pour les lignes/réseaux suivants</p> <p>_____ Datum/Unterschrift Prüfer Dátum/ Vizsgáztató aláírása date/signature de l'examineur</p> <p>_____ Datum/Unterschrift Prüfer Dátum/ Vizsgáztató aláírása date/signature de l'examineur</p> <p>_____ Datum/Unterschrift Prüfer Dátum/ Vizsgáztató aláírása date/signature de l'examineur</p>	

Mozdonyt vezetni mindenki tud!?

Jókat szoktam azon mosolyogni, amikor a MÁV Rt. különböző beosztású vezetői azzal dicsekednek, hogy „nekem is van mozdonyvezető jogosítványom”. Valóban papírja igen sok embernek van ehhez. (Én is kitartóan tudok úszni, de legfőképp addig, amíg tudom, hogy leér a lábam a talajig.) Sokan nagyon is szeretnek mozdonyt vezetni, de inkább csak akkor, ha ezt egy gyakorló kollégánk felügyelete és annak felelősségére tehetik. Az önbizalom jelentős mértékben megcsappan akkor, ha mindezt az ember „saját szakállára” teszi.

Ezt az önbizalmat kívánja most feltámasztani a Gépészeti Üzletág vezetése az április 19-én kiadott rendelkezésében.

Az üzletág túlóra-csökkentési elképzelését sosem vitattuk, sőt tudjuk, hogy komoly tartalékok

vannak e téren. Erre viszont a kiadott rendelkezés nem gyógyír.

Nem tisztem a reszortosok érdekvédelmét ellátni, de úgy érzem, hogy a rendelkezés ellen legfőképpen nem a Mozdonyvezetők Szakszervezetének, hanem Nekik kellett volna fellépniük. Kérdés, hogy akarnak-e és mernek-e?

Az eddigi tapasztalataimból arra lehetett következtetni, hogy a reszortosok óriási leterheltséggel végzik munkájukat. Nem tudtam, hogy ilyen plusz tevékenység ellátása belefér munkakörük ellátásába. Nekik kell dönteni!

A felelősség Őket terheli. Akkor főleg, ha egyedül lesznek a vezetőálláson, de akkor már késő gondolkodni.

K. L.

Folyt. a következő oldalon



Valamennyi Területi Gépészeti Központ

S z é k h e l y é n

Szíves tájékoztatásul:
Mozdonyvezetők Szakszervezete
Budapest, Bácskai u. 11. - 1142.

Vasutasok Szakszervezete
Budapest, Üröm u. 8. - 1023.

Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete
Budapest, Benczúr u. 41. - 1068.

A párhuzamos munkavégzés elkerülése érdekében a következőket rendeljük el.

Azokban az esetekben (mozdony futópróba, műhelymenet, stb.), amikor a mozdonyvezető mellett a vezetőálláson szükségszerűen a jármű reszortosa is jelen van a tevékenység, technológiai esemény végrehajtása érdekében, akkor a reszortos lássa el a mozdonyvezetői feladatokat is, az alábbiak betartásával:

– biztosítani kell, hogy a reszortosok rendelkezzenek az előírásoknak (KFF Szabályzat, E.I. sz. Utasítás, stb.) megfelelő feltételekkel, amelyek alapján elláthatják a mozdonyvezetői tevékenységet is,

– a reszortosok mozdonyvezetői tevékenysége csak azokra az előbbieknél megfelelő esetekre vonatkozik, amikor azt a saját munkaidő keretén belül el tudja látni.

Budapest, 2004. április 19.

Dr. Csiba József
főigazgató

Dr. Csiba József úr
üzletágvezető
MÁV Gépészeti Üzletág

Tisztelt Csiba Úr!

A Gy.I384-819/2004.GÜ.VF. számon átküldött levelével kapcsolatban a következő az álláspontunk.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete a vasúti közlekedés biztonságának veszélyeztetését látja a kiadott rendelkezésben. A reszortosok önálló mozdonyszolgáltatának feltételei hiányosak. A hiányzó jogosultságok nem csak E.I.sz utasítás alapján állnak fenn, bár azok szabályaiból sem teljesül maradéktalanul minden feltétel.

A levélből nem derül ki egyértelműen, hogy a reszortosok önálló szolgálatként fogják-e elvégezni a felsorolt feladatokat, erre csak a levél tárgyából lehet következtetni.

Amennyiben a reszortosok munkaidejébe ezen tevékenységek önálló elvégzése beilleszthető, az azt jelenti, hogy napi feladataik nem töltik ki munkaidőkeretüket. A Mozdonyvezetők Szakszervezetének tagsági körébe – egy-két kivétellel – nem tartoznak bele a reszortosok, ennek ellenére meg kell jegyeznünk, hogy olyan felelősséggel és kockázatvállalással kívánja őket az üzletág vezetése felruházni a kiadott rendelkezéssel, amely nem tartozik munkakörükbe.

A kiadott rendelkezést a vasúti közlekedés biztonságának érdekében kérjük visszavonni.

Bp. 2004. április 28.

Üdvözlettel:

Kiss László
elnök

Az európai chartába ütközik a magyar sztrájk törvény

Magyarországon korlátozottabb a sztrájk törvény, mint az Európai Unióban. Legalábbis ez derül ki a Szociális Jogok Európai Bizottságának a magyar kormányhoz címzett figyelmeztetéséből, amely szerint a sztrájk törvény egyik pontja ellentétes az Európai Szociális Charta 31. cikkelyével. A cikkely szerint ugyanis jogszabály eleve nem írhatja elő, hogy az érvényes kollektív szerződés tartalmával szemben munkabeszüntetést kezdeményezzenek. Ilyen „békekötelem” a feleknek – a munkaadóknak és a munkavállalók képviselőinek – kell megegyezniük, vagyis erről csak maga a kollektív szerződés rendelkezhet. Ezzel szemben az 1989-ben született hazai sztrájk törvény vonatkozó része így szól: „jogellenes a sztrájk (...) kollektív szerződésben rögzített megállapodás megváltoztatása érdekében, a kollektív szerződés hatályának ideje alatt”.

A Munkástanácsok Országos Szövetsége – az európai bizottság felhívására hivatkozva – a sztrájk törvény módosítását, a törvényi rész hatályon kívül helyezését indítványozza. Palkovics Imre, a szakszervezeti konföderáció elnöke lapunknak azt mondta: azt követelik a kormánytól, illetve a

magyar törvényhozástól, változtassa meg a hazai munkavállalók alkupozícióját erőteljesen rontó, a sztrájk jogát csorbító törvényt, hogy az megfeleljen az európai jognak. Az érdekvédő közölte: ha a kormány nem reagál az észrevételekre, a szakszervezetek az Európai Unióhoz fordulnak ebben az ügyben.

A munkaügyi tárca illetékese, Herczog László helyettes államtitkár megkeresésünkre úgy nyilatkozott: még nem kapták meg a jelzést. Egyébként a szociális charta magyarországi teljesítéséről a magyar kormány jelentést készített, amelyet az Országos Érdekegyeztető Tanács is megtárgyalta, s a jelzett probléma ott sem vetődött fel. Borsik János munkajogász ugyanakkor azt mondta: korrekt az Európai Bizottság felhívása, a hazai sztrájk törvény ugyanis valóban beavatkozik a munkaadók és a munkavállalók viszonyába, és ez ellentétes az európai normákkal. Hozzátette: az EU-nak nincs az egységes sztrájk törvényre vonatkozó normatívája, kivéve, ha ilyenfajta ütközés tapasztalható.

Szerző: Kun J. Erzsébet

Levelezésünkből



MOZDONYVEZETŐK SZAKSZERVEZETE
1145 Budapest Bácskai utca 11.
Tel/fax: 220-3822, 220-4561, 221-2230, 221-4026
Vasúti: 01/16-62, 19-90, 21-87,18-40

Bp. 2004. május. 11.

Kugler Flórián Úr
humánpolitikai vezérigazgató-helyettes részére

MÁV Rt. Vezérigazgatóság Budapest

Tisztelt Vezérigazgató-helyettes Úr!

A 2002. december 4-én aláírt együttműködési megállapodás IV. fejezete rögzíti a munka- és egészségvédelemmel kapcsolatos követendő eljárásokat.

1. 2004.-től alkalmazni kellene a vasúti járművezetők pszichés eredetű munkabaleseteinek rehabilitációs programját, amely - információink szerint előrehaladott, de - még mindig csak előkészítési szakaszban van.
2. A munkáltató kötelezettséget vállalt, hogy 2004-től alkalmazza a korszerűsített és egységesített munkaköri alkalmassági egészségügyi követelményeket. Ezzel kapcsolatban jelen időpontig, konkrét elképzelésekről tájékoztatást nem kaptunk.
3. Ugyanez a fejezet tartalmazza, hogy 2005. évtől a MÁV Rt. rehabilitációs programot vezet be, elsősorban a forgalom lebonyolításával közvetlenül összefüggő munkakörökben foglalkoztatottaknál jelentkező specifikus elváltozások, megbetegedések megelőzésére, kezelésére.

A rehabilitációs program - Megállapodásban foglalt határidőre történő - érdemi megvalósítása érdekében javaslom, hogy kezdődjenek egyeztető tárgyalások a munkáltató és a Mozdonyvezetők Szakszervezete között, amelyen javaslatainkat részletesen ismertetnénk.

Néhány elképzelésünk:

- Meghatározott munkakörökben – mozdonyvezető, mozdony-segédkezelő, fűtő, vontatási vonatkísérő, mozdonyfelvigyázó, külsős mozdonyfelvigyázó, stb. - a munkáltató, bizonyos időközönként kb. egy hetes időtartamú rekreációs üdülési lehetőséget biztosítson a munkakört betöltő munkavállalók részére. A gyógyüdülés költségeit a munkáltató vállalja.
- A jogosultak körébe tartozzanak bele a fenti munkakörökből, a munkakör ellátására az egészségi állapotuk szolgálatból származó megromlása miatt véglegesen alkalmatlanná vált, és emiatt más munkakörbe sorolt munkavállalók is.
- Az egy hetes időtartamra a munkáltató az érintett munkavállalók részére - KSz-ben rögzített módon - fizetett pótszabadságot garantáljon.
- A gyógyüdülőkben lefolytatott orvosi vizsgálatok, kezelések eredményei a munkáltató részére ne kerülhessenek átadásra, és a munkakör betöltéséhez szükséges orvosi alkalmassági vizsgálatot ne érinthessék.

Együttműködését megköszönve.

Üdvözlettel:

Kiss Iászló elnök

A mundér becsülete

Sok-sok évvel ezelőtt született egy fékutasítás. Hiányt pótolta, hiszen addig a vasúti fékberendezések kezelésére vonatkozó előírásokat a Forgalmi Utasítástól kezdve az E. 1. sz. Utasításon át a Menetrendfüggelékig szétszórta tartalmazták különböző utasítások. Már ekkor is tapasztalható volt néhány olyan előírás, ami kérdéseket vetett fel az alkalmazhatóság tekintetében, de ezt betudtuk gyermekbetegségnek, amit ki lehet nőni. Nem sikerült. Az időközben megjelent módosítások nem sokat javítottak a helyzeten.

Április elsején hatályba lépett az új E. 2. sz. utasítás. (nem áprilisi tréfa!) Az utasítást alkalmazók, oktatók, vizsgáztatók észrevételei szerint szarvas hibákkal. Bizonyára nem a papír hiányzott a hibák korrigálásához (lapcserével megoldható lett volna), hiszen lapcserével a menetrend módosítása során üres lapokat kellett kicserélni új vonat menetrendjére. Az F. 2.

utasításhoz kiadott betétfüzethez is volt elég papír, hogy a szervezeti átalakítást a titulusok lekövessék!

Az élet (meg a vonat) megy tovább. A végrehajtó szolgálat bölcsen, de utasításellenesen végzi a dolgát, tudván, hogy a fizika nagyobb úr, mint akár a Közlekedési Főfelügyelet! Igazán az oktatók, a vonallelenőrök vannak most nehéz helyzetben. A mundért is védeni kéne, meg a vonatoknak is menni kell.

A szabályokra szükség van, még az ultizáshoz is. A hibás szabályok jóvátehetetlen károkat okoznak a munkamorál aláásával. Felesleges vitákat, bizonytalanságot eredményeznek.

Ezek után felmerül a kérdés: ez az utasítás is a vizsga és a felelősségrevonás miatt szükséges?

E.Z.



KÖZGYŰLÉSI MEGHÍVÓ

A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár Küldöttközgyűlése 2004. május 27-én (csütörtökön) 10.30 órakor

a MÁV Rt. Bevételellenőrzési Igazgatóság konferenciatermében
(Budapest, VI. Nyugati tér 1-2.) kerül megrendezésre.

Napirendi javaslatok:

1. A Vasutas Önkéntes- és Magánnyugdíjpénztár Igazgatótanácsának 2003. évi mérleg- és beszámoló jelentése
2. Az Ellenőrző Bizottság 2003. évi beszámolója
3. A könyvvizsgáló jelentése
4. A könyvvizsgálatra kötött szerződés meghosszabbítása
5. Egyebek

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

A napirendekhez kapcsolódó előterjesztések 2004. május 10-től megtekinthetők a Vasutas Nyugdíjpénztár székhelyén (1145 Bp. 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

Észrevételek a másik fél részéről

az „Olvasói levél Kiss László elnök úr részére Egy vizsga margojára” című cikkkel kapcsolatban, melyet névtelenül egy füzesabonyi mozdonyvezető írt

A világirodalomban használnak írói állnevet, de róluk tudjuk, hogy kik ők.

Névtelenül ími jellemtelen, pláne ha a tények helyett az illető a szabad gondolatait írja le.

A válaszomat a megjelent cikk bekezdéseinek megfelelően próbálom megadni, azért így, mert egy a márciusi számban közölt közlő közlő másfél oldalas cikkre idézetekkel túl hosszú lenne a válasz.

1. bek. A levélíróhoz hasonlóan én is szeretném, ha levellem megjelenne lapjokban.

2. bek. Miskolcon a 2002-ben a 466 mozdonyvezetőből elsőre 17 fő, 2004-ben a 459 mozdonyvezetőből 18 fő tett sikertelen vizsgát, ez kevesebb 4%-nál, a javító vizsgákon mindenki megfelelt. A csökkenő létszám mellett a levélíróval ellentétben ez rosszabb, mint az előző.

3. bek. Megdicsérte a levélíró a műszaki oktató kollégákat, de ha a leírtak igazak, akkor annak én nem örülök.

4. bek. A cikkíró idéz a vizsgán elhangzottakból, ami nem lehet igaz, mert az első napon megbukott mozdonyvezetőnél a kijelölt pótvizsga időpontja sem egyezik.

5. bek. Egy mozdonyvezetőnél „egy fél perc kihagyás agyilag” felbecsülhetetlen következményekkel járhat.

8. bek. Téréségünkben valóban költöztek nyugatabbra, de ez minden esetben lakcímváltozással is járt. Általában családok költöznek a jobb megélhetés reményében. Természetesen Miskolcra is jönnek az ország más részéről dolgozók.

A sikertelenül vizsgázottak valóban többlet költséget okoznak a vasútnak, előfordulhat természetesen az is, hogy annak aki megbukott csak nem volt szerencséje, de az is előfordulhat, hogy tényleg nem készült fel becsülettel és ő okozott kárt a vasútnak.

10. bek. A főiskolán nem két évente egyszer, hanem fél évente többször kell vizsgázni és többszörös a bukás is, így megszokja az ember, de nem hiszem, hogy a mozdonyvezetők nagy többsége a gyakoribb vizsgát akarja.

13. bek. Tulajdonképpen az itt leírtak miatt reagálok a cikkre: „A jelenlegi főnök úr” kezdetű részt magamra vettem, mint Mozdonyüzemeltetési Telephely vezető, amennyiben a levélíró rám gondolt, akkor csak annyi a hozzáfűzni valóm, hogy az idézett mondatot én soha nem mondtam, és ebből következően így a kijelentésre adott választ sem hallhattam.

14. bek. Mint az előző bekezdésre adott válaszból kiténik semmilyen ügyvéddel nem beszéltem „aki felhívta a figyelmét, hogy nyugodtan beperelhetik becsületsértés miatt” és ha „egy füzesabonyi mozdonyvezető” nevet adná a leveléhez én mondom, hogy beperelhetném becsületsértésért, mert az egész rágalom.

Így névtelenül viszont gyakorlatilag bármit leközölhetnek, aztán az érintett vagy válaszol, vagy nem, de ha válaszol is az már nem hír értékű.

Napok, hónapok távlatában már konkrét dolgokra senki sem emlékszik, csak arra, hogy Miskolcon valami baj van a vizsgázattal, a légkörrel és a főnökkel.

Javasolom a szerkesztőségnek, hogy amennyiben egy levélben konkrét személy, itt például Kántor Kálmán neve, mint a füzesabonyi tagcsoport vezetője szerepel legalább őt kérdezzék meg egy névtelen levélnél, hogy a leírtak igazak-e.

Miskolc, 2004. április 26.

Bénó Zoltán
Mozdonyüzemeltetési
Telephely vezető
Miskolc. 04/11-80

SZILÁNKOK

Morbiditási terv

Ez év első három hónapjában a MÁV Rt-nél három halálos és egy súlyos üzemi baleset történt – hangzott el az üzemi baleseti helyzetről szóló tájékoztatón. Annyi, mint tavaly egész évben.

Mivel a tavalyi éves szintet negyed év alatt sikerült teljesíteni, több ilyen esemény bekövetkezését a MÁV Rt. erre az évre már nem tervezi.

NL

Áthallás

Azért nagy kár, hogy a mobiltelefonía nem 30 évvel ezelőtt divott Magyarországon!

Ha az anyakönyvvezető előtt állva tudom, hogy két éves húsnegyilatkozatot is lehet tenni, azért elgondolkodtam volna ez az alternatíván. Lehet persze, hogy többszöri aprréddel (upgrade) ugyanide jutok, de kétevenként a készülék és a szolgáltatás cseréjének lehetősége... az sokat megért volna.

NL

Fából vaskarika

Lehet, hogy minden egyes mutató javult, a helyzet azonban mégis romlott – értékelte a VSZ jeles képviselője a 2003. évi baleseti helyzetet a VÉT-en.

Hát, ez igaz lehet, ha figyelmen kívül hagyjuk azt a tényt, hogy minden egyes mutató javult.

NL

Aktuális...

„Egy vasutas nem csinál vasutat, de százból már lehet elbocsátani. Amit száz vasutas csinál, ahhoz viszont egy ember is elég, hogy tönkretegyje.”- olvasom az 1997-ben kiadott Beles Lajos féle Vasutas Murphy-ben.

Nincs új a nap alatt. Csak a szereplők és a számok mások. Ja, és akkor ezt még nem hívták vasútreformnak.

KL

Tavaszcím 2004. Békéscsabán találkoznak a vasutas nyugdíjasok

A dél-alföldi régióban hagyomány, hogy a tavasz beköszöntével - mindig más-más klub székhelyére utazva - felkerekednek a vasutas nyugdíjas klubok tagjai, hogy megismerjék egymás munkáját, értékeljék az eltelt évet, ápolják kapcsolataikat, - rövid műsor keretében - bemutassák szervezetük értékeit. Legutóbb - az elmúlt év áprilisában - Szentesen, a „Lendület” Vasutas Nyugdíjas Klub szerzett kellemes napot, emlékezetes órákat a meghívott vendégeknek.

Ebben az évben Békéscsabán a - Maczkó István igazgató úr által irányított - VOKE Vasutas Művelődési Ház adott otthont a VII. Dél-Magyarországi Vasutas Nyugdíjas Klubok „tavaszcím” Találkozójának 2004. április 20-án, délelőtt 10 órától.

A közel kétszáz nyugdíjast és a meghívott vendéget a Nostalgia Vasutas Nyugdíjas Klub vezetője Valachné Vagyon Margit köszöntötte, majd Maczkó István igazgató méltatta a klubmozgalmat. Bejelentette: a hozzájuk tartozó négy klub egyenként 80 ezer forintos támogatást kap még az év elején. Köszöntötte a találkozó résztvevőit Vágvölgyi Gábor a kerület önkormányzati képviselője és Horváth László is, aki az országos szövetség vezetőjeként az Idősügyi Tanácsban is képviseli a nyugdíjasokat. Szeretet - méltóság - összefogás - magányoldás, ezek voltak nagy tapsal fogadott beszéd kulcsszavai. A szegedi születésű ünnepségsorozat meghívott klubjainak vezetői - közöttük az „újszülött” mezőhegyesi is - virággal köszöntötték a rendező békéscsabaiakat, majd Varga Andrásné, Pirike jóízű konferálása mellett sorra mutatták be tavaszköszöntő, vidám műsorukat a szegedi, lökösházi, szentesi, békéscsabai, kétegyházi csapatok. A sokszínű műsorban, vers, próza, népdal, magyar nóta, megzenésített Petőfi vers egyaránt előfordult, ám a Székely Himnusz már együtt, felállva énekeltek az ünneplők a kétegyházi kórus-

sal. Meghatóan szép verssel búcsúzott el Makra Sándorné a nyilvános szerepléstől: mint mondta megkopott már az egészsége, átadja a stafétabotot a fiatalabbaknak. A szintén békéscsabai Krizsán Andrásné - a most 70 éves műsorvezetővel - Varga Andrásnéval együtt sikert sikerre halmoztak a versmondó és kulturális versenyeken. A Kárpát-medencei szépkorúak versmondó versenyén Pirike a 60 éven fölüliek között már többször ért el aranydíjas szintet. Férje mozdonyvezetőként dolgozott, 86 évesen is jó egészségnek örvend. Ősszel Nagybányán különdíjat vehetett át, de az elmúlt évi nyugdíjasoknak szervezett vasutasnapról is díszoklevéllel és pénzjutalommal tért haza. Még most is gyorsan tanul, segítség nélkül értelmezi, formálja magában a legnehezebb verset is.

A finom ebéd elfogyasztása után kezdődtek a régi kollégák, munkatársak nagy beszélgetései, a közös programok egyeztetései, de nem maradt el ezúttal sem a zene és a felszabadult, fiatalokat is megszágyenítő iramú táncmultság sem.

A Vasutas Nyugdíjklubok Országos Szövetsége és a VOKE Vasutas Művelődési Ház Békéscsaba által támogatott rendezvény az esti órákban ér véget. Megígérték egymásnak: egészségben, békességben, már európai közösséghez tartozó polgárként jövőre is találkozniuk kell. Hogy mi erre a garancia: egyikük idézte néhai főnökük intő szavait:

Betegséget, halálesetet két évvel korábban be kell jelenteni!

Ha nem volt bejelentés, a megjelenés kötelező és punktum!

*A Vasutas Magazin és a MÁV Hírmondót
Szentes Bíró Ferenc tudósította Szegedről*

06/12-50



T-Mobile - JOBB VELED A VILÁG

Az óriási érdeklődésre való tekintettel ismételt közreadjuk a Mozdonyvezetők Szakszervezete és a T-Mobile Magyarország Távközlési Rt. (Westel) között létrejött kedvezményes mobiltelefon-szolgáltatási megállapodás néhány pontját.

2004. április 1-től újabb változtatásokról állapodtunk meg a szolgáltatóval. A csökkentett előfizetési díj teljes egészében lebeszélhetővé vált, társulva a szolgáltatási díjak 40%-os mérséklésével.

A T-Mobile és a MOSZ a megkötött szerződést az alábbiak szerint módosította.

Előfizetés és készülék együttes beszerzése esetén 24 hónapos hűségnyilatkozat aláírása után különböző készüléktípusokat kínálnak akciós áron. (Az akciós árak a készletek erejéig érvényesek.)

A kiemelt ügyfelek esetében a szolgáltató másodperc alapú számlázást biztosít.

A T-Mobile Rt. a Mozdonyvezetők Szakszervezetének, mint kiemelt ügyfelének a következő előfizetési csomagot biztosítja:

Havi alapidj: **1.600 Ft** (utólag, a számlázási ciklusban fizetendő)

Amennyiben a havi belföldi beszélgetés nettó forgalmi díja eléri az 1.600 Ft-ot, abban az esetben a szolgáltató az 1.600 Ft-os havi előfizetési díjat jóváírja az adott óra esedékes számlában.

A percdíjak továbbra is a mindenkori Westel 300 díjcsomagnak megfelelőek, de azokból 40%-os kedvezményt biztosít a szolgáltató, amely a számla végén kerül jóváírásra.

A csökkentett percdíjak a következők:

Belföldi, vezetékes telefonra történő hívás esetén a percdíj csúcsidőben	21,00 Ft
Belföldi, vezetékes telefonra történő hívás esetén a percdíj egyébidőben	18,00 Ft
Belföldi, vezetékes telefonra történő hívás esetén a percdíj munkaszüneti és ünnepnap	18,00 Ft
Belföldi, vezetékes telefonra történő hívás esetén a percdíj éjszaka	18,00 Ft
Belföldi, más mobil hívás esetén a percdíj csúcsidőben	36,00 Ft
Belföldi, más mobil hívás esetén a percdíj egyéb időben	24,00 Ft
Belföldi, más mobil hívás esetén a percdíj munkaszüneti és ünnepnap	24,00 Ft
Belföldi, más mobil hívás esetén a percdíj éjszaka	24,00 Ft
Hálózaton belüli hívás esetén a percdíj csúcsidőben	21,00 Ft
Hálózaton belüli hívás esetén minden egyéb időben (kivételem éjjel)	12,60 Ft
Hálózaton belüli hívás munkaszüneti és ünnepnap	12,60 Ft
Hálózaton belüli hívás esetén a percdíj éjjel	6,00 Ft
Hangpostás felhívása esetén a percdíj munkanap 07-16 h között	21,00 Ft
Hangpostás felhívása esetén a percdíjak minden egyéb időszakban	Díjmentes

2004. április 1-től a T-Mobile Rt-vel kötött szerződés módosítás értelmében a MOSZ részére, az általa üzemeltetett valamennyi előfizetői kártyához a WESTEL Hívócsoport Szolgáltatást biztosítja. (WHSZ) Ennek értelmében, a MOSZ tulajdonában lévő előfizetéses készülékek a következő percdíjakkal kommunikálhatnak egymás között.

Csúcsidőben	15,00 Ft
Minden egyéb időben	9,60 Ft
Éjjel	6,00 Ft

Az átirányítás percdíjai a csoporthoz tartozó hívószámról, csoporton kívüli westeles hívószámra, minden időben 11,40 Ft.

Az eddigi előfizetésben megtalálható sávós jóváírások a kedvező percdíjak miatt megszűntek.

A havi belföldi beszélgetésbe a telefonálás mellett beleértendő a fax és adatátvitel nettó forgalmi díja, valamint az SMS (40 db/SIM/hó feletti) nettó eseti díjai is. A további SMS díjak az eddigi 30 Ft-ról 18 Ft-ra változtak.

A fenti árak nettó árak, a 25% ÁFA-t nem tartalmazzák.

Havi alapidjban bennefoglalt szolgáltatások:

Hangposta, hívástartás, -átirányítás, -várakoztatás, -letiltás, hívószámki-jelzés, SMS (40 db/hó/SIM), fax postás, konferencia-beszélgetés, részletes számla, amennyiben a szerződés megkötésekor a számlafizető erre vonatkozóan nyilatkozik, hívásrészletező interneten keresztül, csak DATA- és Faxüzenet küldésére használható (hívószám nélküli) DATA- és fax szolgáltatás.

Hívásrészletező szolgáltatás

A T-Mobile Hívásrészletező néven 2003. október 1-től olyan új szolgáltatást kínál, amely azokról a hívásokról, amelyek nem érték el a hívott felet - pl. egy másik hívás miatt foglalt volt - SMS-ben ad tájékoztatást. A Magyarországon egyedülálló újdonsággal utólag minden hívási kísérletről értesülhetnek a kiemelt ügyfelek, függetlenül attól, hogy a telefonjuk ki van kapcsolva, foglalt, esetleg a hívó nem hagy üzenetet a hangpostán.

A telefon készülékek előzetes írásos megrendelése a Mozdonyvezetők Szakszervezeténél történik. (Formanyomtatvány a tagcsoportok ügyvivőinél) Írásban kell eljuttatni (faxon is lehet) az igényt a MOSZ Központjába.

A MOSZ 2001. május 3-i Küldöttközgyűlése döntése értelmében, a rendszerbe újonnan belépőknek a szolgáltatás igénybevétele esetén 2.000 Ft egyszeri kiegészítő tagdíjat kell befizetni.

Május 1-ét követően a megváltozott jogszabályok alapján a számhorozást is biztosítani kell a szolgáltatóknak. A Mozdonyvezetők Szakszervezete csak úgy tudja befogadni más mobil szolgáltatók számaikat, ha azt előbb a kollégák - még egyéni előfizetőként - a lakóhelyük szerint illetékes T-Mobile Kirendeltségen módosították. Amennyiben ezt igazolni tudják, lehet kezdeményezni a díjcsomag módosítást a MOSZ-nál a jelenleg is használatos nyomtatványokkal.

Kiss László

Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

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