



Mozdonyvezetők Lapja



A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

XVIII. évfolyam 1. szám

Alapítás éve: 1892

2008. január

Megállapodtunk!



13+1 kérdés Zsákay László György úrnak

2. oldal

A megállapodások a célok tükrében

3. oldal

Megállapodás

4. oldal

Autonóm Szakszervezetek Szövetsége 6. Kongresszus 2007. december 4-5.

11. oldal

Területi hírek

13. oldal

Határmenti érdekvédelem 2007

17. oldal

Mozdonyvezetők Lapja 2008.



Másfél évtizedes múltra tekint vissza a Mozdonyvezetők Lapja. A kezdeti fénymásolási technikával készített első példányok olvasottságán és sikerén felbuzdulva, ma már korszerű nyomdai technikával készül a Mozdonyvezetők Lapja. Egyik figyelemre méltó megjelenési változtatásra akkor került sor, amikor a LAP kívülről színessé vált. Belső tartalmi elemei nem sokat változtak az elmúlt években. A szerkesztőbizottság

igyekezett minden olyan információt megosztani az olvasókkal, mely közérdeklődésre tarthatott számot. E célt szem előtt nem tévesztve az idén további megújuláson fog az újság átteni.

A 2008. évi tervezett változásokról. A szerkesztőbizottság összetétele s maga a lap is változni fog az idei évtől.

Szándékaink szerint állandó rovatok kapnak helyet újságunkban. Többek között: szakmai, munkavédelmi, jogi, nemzetközi, sport oldalak. Visszakerül az újságba a közkedvelt „megkérdeztük” rovat is, mely véleményem szerint hűen tükrözte kollégáink véleményét egy-egy kérdésekkel kapcsolatosan. Rengeteg esemény történik a hálózaton a különböző régióikban. Ezekről oly keveset hallunk, pedig némelyikéből hasznos következtetéseket lehetne leszűrni. Ezért a jövőben az Ügyvivő Bizottság tagjai – annak érdekében, hogy a területek érdekességeit megismerhesse minden kedves olvasó – területi hírek rovatot fognak indítani.

A lap olvasottságához elengedhetetlen, hogy olyan anyagok kerüljenek az újságba, melyek kellő információt hordoznak magukban, s elengedhetetlen, hogy az aktuális hírek mellett érdekességeket is közöljünk.

A mozdonyvezetők között rengeteg olyan kolléga van, aki igen jó „tollforgatónak” számít. Várjuk azokat az írásokat, melyek közérdeklődésre tarthatnak számot. A MOSZ irodalmi pályázata megmutatta, hogy igen sok tehetséges, írói vénával rendelkező kollégánk van.

A mozdonyvezetők – mint általában az emberek – különböző érdeklődési körrel rendelkeznek. Többen hódolnak érdekes hobbinak, elfoglaltságoknak, melyről szívesen tájékoztatnánk az olvasókat. A MOSZ fotópályázata bebizonyította, hogy tagtársaink között rengeteg profi fotós található, akik elkápráztattak minket életképeikkel. Ezekre a – hétköznapiakat megörökítő – képekre is számítok az elkövetkezendő időkben.

Az átalakulás alatt lévő MÁV csoporton belül a Trakció Zrt. vezetőinek is helyet biztosítunk a lapban, annak érdekében, hogy aktuális kérdésekkel kapcsolatban tájékoztathassák Kollégáinkat, olvasóinkat.

Kedves Kollégák!

Egy régebbi közvélemény kutatás szerint a Mozdonyvezetők Szakszervezetének tagsága egyik legfontosabb információ szerzési forrásnak a Mozdonyvezetők Lapját tekinti. Annak érdekében, hogy ennek az elvárásnak megfeleljünk meg kell újítanunk újságunkat, melyhez a vezetők és a szerkesztőbizottság tagjai nem mindig elegendők. Ezért kérem Kollégáinkat, hogy javaslataikkal, írásaikkal, képeikkel – melyek az ismert címekre eljuttathatók – segítsék munkánkat.

Szerkesszük együtt a Mozdonyvezetők Lapját!

Kiss László
elnök

13+1 kérdés Zsákay László György úrnak



2008. január 1-től a MÁV Gépészeti Üzletága önálló társaságokká szerveződött. Elkezdi önálló munkáját a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. A változásokról kérdeztük a vasútvállalat vezetőjét Zsákay László György urat:

Az év végén olyan hírek láttak napvilágot, hogy a Magyar Vasúti Hivatal nem adta meg a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. számára a szükséges engedélyeket. Mi a helyzet jelenleg, indul-e az új társaság január 01-én?

2007. október 31-én folyamodtunk személyszállítási vasútvállalati engedélyért, majd időben a hiánypótlást teljesítettük. 2007. december 4-én az árutovábbítási vasútvállalati engedélykérelmet is benyújtottuk, jelenleg a hiánypótlási szakaszban vagyunk. Azért nem kértük a(z) – amúgy logikusnak tűnő – vontatási vasútvállalati engedélyt, mert az EU-ban nem kaphatnánk nemzetközileg jegyzett ERA nyilvántartási számot. A fenti két engedélytípust a Hivatal elnöke javasolta, hogy kérelmezzük. A sajtóból értesültünk arról, hogy elutasítást nyert a személyszállítási engedélykérelmünk, azóta írásban is megkaptuk az indoklást. Az elutasítási indoklásban csupa olyan – amúgy többségében nem valós – ok szerepel, amely a hiánypótlási eljárásnál nem volt szempont. Január 1-jével feltökésítésre került a MÁV-TRAKCIÓ Zrt., egyelőre a MÁV engedélye alapján működik, alvállalkozóként, és folytatjuk az egyeztetéseket az MVH-val, hiszen a társaságunk működése nemzetgazdasági érdek is.

Mekkora munkaerő-állománnyal indul az új cég, mi ennek az összetétele?

Cca. 5.200 fővel indulunk, a struktúra 4.151 mozdonyvezetővel és 227 fő gyakornokkal számol, a központi funkciók 141 főt igényelnek, a területi irányítás és adminisztráció 6,7%-ot tesz ki, amely az informatikai fejlesztéseink hatására 10-15%-kal csökken.

Mit jelent a mozdonyvezetők szempontjából az új Társaság megalakulása?

Nagyobb fókusz a mozdonyvezetői tevékenységre vonatkozóan, a hálózati szintű biztonsági követelmények betartásáért jobb „érdeképviselőt”, hiszen magának a Társaságnak is hasonlóak a törekvései, mint a nyáron megfogalmazott MOSZ követelések.

A vasútvállalati engedély körüli viták ellenére nem kérdéses, hogy a mozdonyvezetők január elsejétől a MÁV-TRAKCIÓ-val állnak munkaviszonyba.

A MÁV Cargo Zrt. megalakulásakor plusz 10 %-os alapbéremelésre került sor. Tervez-e hasonló intézkedést a Trakció Zrt. megalakulásakor?

A MÁV Cargo megalakulását követően lejárt az a megállapodás, amely kötelezővé tette a kiszervezések feltételeként meghatározott 10%-os alapbérfejlesztést. Egyébként ilyen mértékű bérfejlesztés olyan költségnövekedést okozna, amely nem lenne tolerálható a piacon, a minden évben az átlagot meghaladó mozdonyvezetői bérfejlesztés egyelőre nem hozott semmilyen hatékonyságnövekedést.

Megállapodások a célok tükrében

Mint ismeretes, 2007. 12. 29-én a Mozdonyvezetők Szakszervezete aláírta a mozdonyvezetők foglalkoztatási, kereseti és munkavégzési körülményeit 2008-ban meghatározó megállapodásokat.

A MOSZ korábbi gyakorlatának megfelelően a tárgyalások megkezdése előtt a küldöttközgyűlés megvitatta és elfogadta a legfontosabb érdekvédelmi törekvéseket és az alkalmazandó taktikát magába foglaló tárgyalási stratégiát. A stratégiának nem csak az a szerepe, hogy megkönnyítse a tárgyalásvezetést, hanem az is, hogy a megállapodások értékelésének alapja legyen.

Az értékelést a MOSZ küldöttközgyűlése 2008. január 23-án el fogja végezni, és dönt a megállapodás elfogadásáról.

Most e lap hasábjain közzétesszük mind a stratégia, mind a megállapodások legfontosabb elemeit, így minden mozdonyvezető kolléga maga is kialakíthatja a saját értékítéletét.

A tárgyalások nem értek véget december 29-én, mert a MÁV TRAKCIÓ Zrt-vel 2008. március 31-ig meg kell kötni az új kollektív szerződést, és a MOSZ célja az, hogy az új KSZ-ben további érzékelhető keresetnövekedést biztosítson a mozdonyvezetők részére. Ebben az értelemben a megállapodások értékelése is csak március végén-április elején végezhető el teljes körűen.

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tárgyalási javaslata a 2008. évi foglalkoztatási, bér, és kollektív szerződési tárgyalásokra

Bevezető

A MOSZ javaslata szerint a 2007. őszi tárgyalásoknak két, önálló megállapodásokkal végződő témakörrel kell folynia. Egyrészt a 2008. évi foglalkoztatási, bér és KSZ módosítási javaslatokról, másrészt a gépészeti vállalatok létrehozásához kapcsolódó garanciális kérdésekről kell tárgyalni és megállapodni.

Jelen írásos javaslatunk mindkét témára kiterjed. A tárgyalási javaslat átadásával az a célunk, hogy egyértelműen tudassuk a partnereinkkel az egyes kérdésekben kialakított álláspontunkat, és ezzel elősegítsük a hatékony tárgyalásokat.

A tárgyalások keretei és módszere

A tárgyalások keretei a MÁV Zrt. VÉT-ülések, ahol az év végéig javasoljuk a „napirend előtti kérdések” és az „egyebek” összevont, utolsó napirendként történő tárgyalását, és az ülések számának szükség szerinti sűrítését. A tárgyalások december 22-ig várhatóan nem zárulnak le, ezért szükség lesz a két ünnep közötti egyeztetésekre.

Szándékunk az, hogy a megállapodásokat a MÁV Zrt-vel még 2008-ban kössük meg, de azokat a trakciós vállalatnak is alá kell írnia. Az új céggel mindazokat a garanciális szabályokat új megállapodásokban kívánjuk rögzíteni, amelyek jelenleg a MÁV Zrt-vel fennálló különféle megállapodásokban öltenek testet. (Bérbesorolás és bértarifa, foglalkoztatásbiztonsági garancia, gyakornokfelvétel, stb.)

A munkáltató átadta a béremelésre vonatkozó javaslatát, de még nem ismertek a KSZ módosítására, a foglalkoztatásra, és létszámra vonatkozó elképzelései, és nem tett javaslatot a gépész utódvállalatok létrehozásához kapcsolódó megállapodás-tervezetekre. Ezeket a hiányokat sürgősen kérjük pótolni.

A VÉT-el párhuzamosan szükség szerint szakértői tárgyalásokat kell tartani.

Foglalkoztatási biztonság

A MOSZ célja az, hogy továbbra is fenntartsa a mozdonyvezetők foglalkoztatási biztonságát.

Ez kellő előrelátással és gondos tervezéssel elérhető, és a vállalat gazdálkodási szempontjaival összhangban is biztosítható.

Meg kívánjuk újítani a határozott idejű foglalkoztatási garanciáról, létszámtervezésről, az utánpótlás felvételéről és kiképzéséről aláírt megállapodást.

A mellékvonalakon esetleg szerveződő régió vasutakat a ma aktív (MÁV munkaviszonnyal rendelkező) mozdonyvezetők számára nem tartjuk elfogadható alternatívának.

A bér- és a KSZ-tárgyalást csak a foglalkoztatásra gyakorolt hatások figyelembe vételével tudjuk lefolytatni.

Tárgyalási javaslat: A munkáltató 2008. májusig számszerűsítse azokat a tervezett változtatásokat, amelyek kihatnak a mozdonyvezetők jövő évi foglalkoztatására. (Mellékvonalai közlekedést érintő kormányzati intézkedések, menetrendi kínálat, piaci hatások, stb.) Ennek alapján lehet tárgyalni a 2008-as gyakornok felvételéről.

Az új foglalkoztatási megállapodás tervezetét mellékeljük.

Béremelés mértéke, végrehajtásának módja

Bruttó béremelés

A MOSZ csak jól érzékelhető reálbér növekedést biztosító bruttó béremelést tud elfogadni. Ennek konkrét mértékére később, a tárgyalásokon szóban tesz javaslatot.

Alapbéremelés

A 2007. évi teljesítményösztönző alapbéresítését a tarifa értékek emelésének részeként javasoljuk végrehajtani.

A mozdonyvezetőkre fenn kívánjuk tartani, a segédkezelőkre és a felvigyázókra pedig javasoljuk kiterjeszteni az általánostól eltérő bérmegállapodás (tarifa bérezés) lehetőségét.

A bérfejlesztésre rendelkezésre álló teljes forrást a tarifa tételek emelésére javasoljuk fordítani, minden bértétellel azonos összegben.

Bértarifa

A mozdonyvezetők mellett a tarifabérezést javasoljuk kiterjeszteni a mozdony segédkezelőkre és a mozdonyfelvigyázókra is. (A felvigyázókra vonatkozó javaslatot korábban átadtuk, most a segédkezelői résszel kiegészítve mellékeljük.)

A mozdonyvezetői besorolási szabályok módosítására nem teszünk javaslatot.

A munkakör értékelési rendszer egészével kapcsolatos szakmai aggályaink (nem értékeli a kockázatot, felelősséget, munkakörülményeket), és a mozdonyvezetői munkakör alulértékelésére vonatkozó véleményünk nem változott. Ebből következően csak korlátozottan fogadjuk el a bérarányok munkáltatói értékelését és a megváltoztatásukra irányuló munkáltatói törekvéseket.

Továbbra is kezdeményezzük a külsős mozdonyfelvigyázók 12-es referencia szintre sorolását, mert a szakmai képesítési és iskolai végzettségi követelmények azonosak a mozdonyvezetőkével.

Egyéb bérelemek

Más bérelemek megváltoztatására a kollektív szerződés módosítások között teszünk javaslatot.

KSZ módosítások, kafeateria

A trakciós társaságba lényegében a jelenleg hatályos KSZ továbbvitelét javasoljuk, illetve legkésőbb 2008. áprilistól – a jelenlegi tartalommal – új KSZ-ként javasoljuk megkötöni.

A KSZ-ben fix összegben meghatározott díjazási tételeket a béremelés mértékével legalább meg egyező százalékkal javasoljuk megemelni.

Módosítási javaslatainkkal megismételjük a 2007-re tett, el nem fogadott indítványainkat.

Ezek az alábbiak:

- a vezényelt (egyenlőtlen) munkaidő beosztáshoz tartozó műszakpótlék 40%-ra emelése
- havi munkaidőkeret alkalmazása a vontatási utazóknál

- a munkába járás költségtérítésének kiterjesztése helyi közlekedési költségtérítés, illetve átalány formájában minden utazó munkavállalóra

Ezek összefüggnek azzal az általánossá váló munkáltatói törekvéssel, hogy a munkaidő jobb kihasználása érdekében később esti és kora hajnali jelentkezési időket igyekeznek meghatározni.

A VBKJ megállapodás szövegének módosítására nem teszünk javaslatot. Az éves keretösszeget a jövő évtől legalább 243.000 Ft-ban javasoljuk megállapítani.

A MÁV Trakció Zrt. létrehozásához kapcsolódó garanciák

Kiinduló pontnak a MÁV START Zrt. létrehozásakor megkötött megállapodást tekintjük. Ezen túlmenően meg kívánjuk újítani az összes olyan két, vagy többoldalú megállapodást, amely a mozdonyvezetők bérezéséről, munkavégzésének szabályairól, foglalkoztatásáról szól.

A megújítás azt is jelentheti, hogy különböző megállapodások egyes elemeinek, pontjainak összevonásával új megállapodás jön létre.

Ennek szellemében mellékeljük a megújítani kívánt megállapodások tervezetét.

Melléletek:

- Segédkezelői, felvigyázói tarifa javaslat
- Megállapodás a mozdonyvezetők foglalkoztatásáról
- Megállapodás a mozdonyvezetők alapbér megállapítási szabályairól
- Megállapodás a Mozdonyvezetők Szakszervezete működési feltételeinek biztosításáról

Budapest, 2007. 12. 12.

Mozdonyvezetők Szakszervezete
Németh László
ügyvezető alelnök

Megállapodás

A MÁV Zrt. és az aláíró reprezentatív szakszervezetek – mint megállapodó felek – a jogilag önálló vontatási társaság (a továbbiakban MÁV-TRAKCIÓ Zrt.) történő tevékenység-kihelyezési eljárással kapcsolatban az alábbiakról állapodnak meg.

1. A MÁV Zrt. a Munka Törvénykönyvének a munkáltató személyében bekövetkező jogutódlásra vonatkozó szabályainak (40/A. §, 85/A-B. §) alkalmazásával jár el.

2. A MÁV Zrt. a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. létrehozásával és az érintett munkavállalóknak az új társaságban történő foglalkoztatásával kapcsolatban, az 1. pontban foglaltakon túl az alábbi kötelezettségeket vállalja:

a) A jogutód (MÁV-TRAKCIÓ Zrt.) munkáltató az alábbiakban felsorolt megállapodásokat az alábbiakban meghatározott időpontig alkalmazza.

- A jogutód munkáltató a MÁV Zrt. Kollektív Szerződésében foglaltakat a jogutód munkáltatónál másik kollektív szerződés megkötéséig, ennek hiányában a MÁV Zrt. Kollektív Szerződés hatályának lejártáig (2008. december 31-ig) alkalmazza.
- A MÁV Zrt. munkavállalóinak foglalkoztatásáról és bérezéséről 2007-2010. évekre kötött együttműködési megállapodásban foglaltakat a jogutód munkáltató 2010. december 31-ig alkalmazza.
- A jogutód munkáltató a MÁV Zrt. 2008. évi bérintézkedéseiről és a béren kívüli juttatások feltételeiről szóló megállapodásban foglaltakat 2008. december 31-ig alkalmazza.
- A jogutód munkáltató a MÁV Zrt. 2008-2010. évi foglalkoztatáspolitikájához kapcsolódó eljárási szabályokról, valamint a gondoskodó eszközrendszer juttatásairól szóló megállapodásban foglaltakat 2010. december 31-ig alkalmazza.

b) A MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-hez átkerülő munkavállalók a MÁV Zrt. által nyújtott kamatmentes és kedvező kamatozású lakásépítési és vásárlási kölcsönöket mindaddig az eredeti kölcsönszerződésben foglaltaknak megfelelően törlesztik a MÁV Zrt.-nek, amíg az új munkáltatónál a munkaviszonyuk a nekik felróható okból meg nem szűnik, illetve a kölcsönszerződésben kikötött feltételek az új munkáltatónál fennálló munkaviszonyuk alatt teljesülnek.

c) A MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-hez átkerülő azon munkavállalók, akik MÁV Zrt. tulajdonú bérlakással rendelkeznek, lakáshasználatukat mindaddig az eredeti lakásbérleti szerződésben megfelelően folytathatják, amíg munkaviszonyuk az új munkáltatónál fennáll. A lakás értékesítése esetén a vásárlást a MÁV Zrt. munkavállalóival azonos feltételek mellett biztosítja a tulajdonos.

d) A jogutódlásban érintett munkavállalók a MÁV Zrt.-vel szemben fennálló, munkabér előlegből származó tartozásuk megfizetését az eredeti ütemezés szerint folytathatják.

e) Ha a jogutód munkáltató - az e megállapodásban foglaltakat is figyelembe véve - megszünteti a MÁV Zrt.-ből átkerült munkavállaló munkaviszonyát, a munkavállaló mentesül a tanulmányi szerződésből eredő kötelezettségei alól.

Megállapodás

a mozdonyvezetők személyi alapbér megállapításának szabályairól

A MÁV Zrt.-nél és a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-nél foglalkoztatott mozdonyvezetők személyi alapbér minimumát (tarifa bért) a szakmai gyakorlati idő alapján kell meghatározni.

Az öt évenkénti gyakorlati idő sávokhoz tartozó alapbér értékekről felek évente tárgyalnak és állapodnak meg. Eltérő megállapodás hiányában a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-vel kötött megállapodást a MÁV Zrt. is alkalmazza.

Minden betöltött öt év szakmai gyakorlati idő elérésekor a mozdonyvezetőt át kell sorolni a magasabb bértételbe. Az alapbér előresorolást év közben, a gyakorlati idő elérésének hónapja első napján kell végrehajtani.

Teljes egészében gyakorlati időként kell figyelembe venni a mozdonyszolgálati időt.

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

A nem mozdonyszolgálati időbe számító más MÁV, MÁV Zrt., vagy MÁV-TRAKCIÓ Zrt. munkaviszony időket a gyakorlati idő számításánál fele részben kell figyelembe venni. Több ilyen munkaviszony esetén a munkaviszonyban töltött időket össze kell számítani.

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

Amennyiben a mozdonyvezető gyakornoki besorolást műhelyszolgálatnak minősülő idő előzte meg, (pl mozdonyserelőből sorolták át gyakornokká, amikor tanfolyamra ment,) a gyakornoki időbe (és ezzel mozdonyszolgálati időbe) legalább a kiképzési terv szerinti műhelyidőt számításba kell venni. A gyakornoki idő ebben az esetben sem haladhatja meg a két év időtartamot.

Az új alapbér megállapításáról szóló munkavállalói értesítőbe a mozdonyvezetőknél fel kell tüntetni a számított gyakorlati időt.

A 2008. 01. 01-én érvényes tarifa bér értékek az alábbiak:

0-4 betöltött év gyakorlati idő	161 600,- Ft alapbér
5-9 betöltött év gyakorlati idő	173 000,- Ft alapbér
10-14 betöltött év gyakorlati idő	184 300,- Ft alapbér
15-19 betöltött év gyakorlati idő	195 600,- Ft alapbér
20-24 betöltött év gyakorlati idő	206 600,- Ft alapbér
25-29 betöltött év gyakorlati idő	217 300,- Ft alapbér
30. betöltött évtől kezdődően	228 400,- Ft alapbér

Megállapodás a mozdonyvezetők foglalkoztatásáról

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. és a Mozdonyvezetők Szakszervezete a mozdonyvezetők foglalkoztatása tárgyában az alábbi megállapodást kötik:

1. A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. kötelezettséget vállal arra, hogy a jelen megállapodást követő 4 (négy) évig mozdonyvezető munkakörben foglalkoztatott munkavállaló munkaviszonyát létszámleépítés, vagy átszervezés címén nem szünteti meg.

Amennyiben előre nem tervezhető események, vagy folyamatok (pl.: vonalbezárások, forgalomszüneteltetés, jelentős piacvesztés) miatt ki nem használt mozdonyvezetői kapacitás keletkezik, felek az alábbi intézkedések alkalmazásában állapodnak meg:

a) A körülmények ismertté (eldöntötté) válása esetén a folyamatban lévő utánpótlási terveket, képzéseket, valamint a más munkakörben történő foglalkoztatás lehetőségeit közösen felülvizsgálják és megállapodnak a teendőikben.

A foglalkoztatási nehézségek kezelésére Munkáltató elsősorban feladatátcsoportosítást, átirányítást alkalmaz.

b) Amennyiben szükséges, további intézkedésként a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. csökkenti, vagy megszünteti a nyugdíjas mozdonyvezetők alkalmazását, illetve a mozdonyvezetők rész-munkaidős foglalkoztatására tér át. Az ilyen helyzetben alkalmazandó munkarendekről és a munkabékekről Felek megállapodás kötnek.

c) A pályaalakmatlanság miatt mozdonyvezetőként, vagy más munkakörben nem foglalkoztatható, és korengedményes nyugdíjra jogosult mozdonyvezetőkkel Munkáltató a nyugdíjazásról megállapodást köt. A regionális, vagy általános foglalkoztatási nehézségek kezelésére a korengedményes nyugdíjazás alkalmazásáról Felek szükség esetén külön állapodnak meg.

d) A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. az előzőekben részletezett intézkedéseket mindaddig fenntartja, amíg természetes létszámfogyással a foglalkoztatási egyensúly helyre nem áll.

2. A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. kötelezettséget vállal arra, hogy a mozdonyvezető-gyakornoki munkakörben alkalmazott munkavállalók létszáma, a mozdonyvezető kiképzés, valamint a nyugdíjas mozdonyvezetők vissza- illetve továbbfoglalkoztatása kérdésében 2008. évben fenntartja a tárgyalásos viszonyt a Mozdonyvezetők Szakszervezetével. Ennek keretében Felek a mozdonyvezetői létszámigényről – munkáltatói előterjesztés alapján –, a felvehető mozdonyvezető-gyakornok létszámáról, valamint a vissza- illetve a továbbfoglalkoztatott nyugdíjasok számáról megállapodnak.

3. A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. vállalja, hogy a MÁV Zrt., a MÁV Cargo Zrt. és a Mozdonyvezetők Szakszervezete között 2007. 07. 13-án létrejött valamint a MÁV Zrt., a MÁV-START Zrt. és a Mozdonyvezetők Szakszervezete között 2007. 06. 27-én létrejött foglalkoztatási megállapodásokat magára, mint gépészeti utódszervezetre nézve kötelezőnek tekinti, és előírásait betartja.

Budapest, 2008. január. 2.

Megállapodás

A MÁV-TRAKCIÓ Zrt. (továbbiakban Munkáltató) és a Mozdonyvezetők Szakszervezete (továbbiakban MOSZ) között a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. kollektív szerződésének megkötéséről.

1. Felek megállapítják, hogy a MÁV-TRAKCIÓ Zrt.-nél 2008. 12. 31-ig a MÁV Zrt. Kollektív Szerződése előírásai érvényesek.

2. Felek kifejezik azt a közös érdekeltységüket, hogy a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. mielőbb saját Kollektív Szerződéssel rendelkezzen. Ennek létrehozása érdekében legkésőbb 2008. február 1-jén tárgyalásokat kezdenek. Amennyiben az új Kollektív Szerződés megkötéséről nem sikerül megállapodni, Felek kötelezettséget vállalnak arra, hogy a MÁV Zrt. Kollektív Szerződés, valamint annak Gépészeti Üzletágra vonatkozó Üzletági Függeléke technikai módosításával (megnevezések aktualizálása, a szervezeti változással értelmüket veszítő pontok, vagy szövegrészek elhagyása, stb.) 2008. 03. 31-ig hoznak létre új Kollektív Szerződést.

3. Munkáltató vállalja, hogy az üzemi tanács választásokhoz és a központi üzemi tanács delegálásához szükséges technikai és egyéb feltételeket maradéktalanul biztosítja.

Budapest, 2008. január 02.



Borsik, Németh alelnök urak a VDSZSZ „harcosával”



Itt még csak szemlélők, idén már megállapodó felek lesznek (Szűcs Lajos, Zsákay László)

Megállapodás

A MÁV ZRT. 2008. ÉVI BÉRINTÉZKEDÉSEIRŐL ÉS A BÉREN KÍVÜLI JUTTATÁSOK FELTÉTELEIRŐL

A MÁV Zrt. és az aláíró szakszervezetek megállapodnak, hogy

- a Társaság 2008. évi bérintézkedéseit és a béren kívüli juttatások feltételrendszerét a 6-17 MÁV Zrt. Munkaköri Kategóriába (a továbbiakban MMK) sorolt munkavállalók vonatkozásában az alábbi szabályok mentén határozzák meg; és
- a humán erőforrás igazgató a bérintézkedések végrehajtásáról a megállapodás aláírását követő 15 napon belül végrehajtási utasítást ad ki.

A 2008. évi intézkedések

- Kötelező heti munkaidő megállapítása és a 2007. december 31-i személyi alapberek rögzítése
- Személyi alapbérfejlesztés
- Intézkedések bérpiaci felzárkóztatáshoz
- Munkavállalói csoportok béremelése
- Béren kívüli juttatások rendszere

I. Kötelező heti munkaidő megállapítása és a 2007. december 31-i személyi alapberek rögzítése

a) Az aláíró felek rögzítik, hogy 2008. január 1-től a kötelező heti munkaidőt változatlanul a MÁV Zrt. 2007. évi bérintézkedéseiről és a béren kívüli juttatások feltételeiről szóló, Gy.177-498/2006. számú megállapodásnak a Gy. 177-70/2007. számú megállapodással módosított IV. pontjában meghatározott mértékben állapítják meg az alábbiak szerint:

- Állomási levelező és vonatkezelő levelező munkakörökben 37,5 óra
- Mozdonyvezető-gyakornok és a többi munkakörben 38 óra

b) Figyelemmel az a) pontban foglaltakra felek megállapodnak, hogy a 2008. évi személyi alapbér fejlesztés vetítési alapjának a munkavállaló Gy. 177-70/2007. számú megállapodásban foglaltak alapján megállapított, 2007. december 31. napján hatályos személyi alapbérét tekintik.

Végrehajtása: egyidejűleg a Kollektív Szerződés 50/A.§-át (Munkaidő-növeletési pótlék) és 85.§ 1. pontjának 2-5. bekezdéseit pótlás nélkül törölni kell.

II. A 2008. évi személyi alapbérfejlesztés

Mértéke: 6-17 MMK-ban **6,9%**

Végrehajtása:

- A 6-13 MMK-ba tartozó munkavállalóknál 6,9%-os (minimum 6000 Ft összegű) alanyi jogú bérfejlesztést kell végrehajtani.
- A 14-16 MMK-ba tartozó munkavállalóknál a munkáltatói jogkört gyakorlók differenciálási lehetőségének biztosításával átlagosan 6,9% mértékű, de alanyi jogon minimum 6000 Ft összegű bérfejlesztést kell végrehajtani.

- A 17 MMK-ba tartozó munkavállalóknál az átlagosan 6,9% mértékű bérfejlesztést a munkáltatói jogkört gyakorlók differenciálási lehetőségének biztosításával kell végrehajtani.

A szervezeti egységek közötti, a munkáltatói jogkör gyakorlók által kezdeményezett bértömeg átcsoportosítási lehetőségről a főtevékenységi kör vezetői saját hatáskörben dönthetnek.

Az alapbéremelés vetítési alapja a 2007. december 31-én és 2008. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban foglalkoztatott munkavállalóknak a jelen megállapodás I. pontjában rögzített 2007. december 31-i személyi alapbére.

A bérfejlesztés a MÁV Zrt. 2007. december 31-én és 2008. január 1-jén egyaránt statisztikai állományban foglalkoztatott teljes és részmunkaidős munkavállalói részére jár. A jogi állományban lévő munkavállalók személyi alapbérét a státuszukban bekövetkező változás időpontjában kell rendezni.

A MÁV Zrt-nél a megjelölt időpontokban statisztikai állományban foglalkoztatott munkavállalókkal azonos módon kell eljárni azon munkavállalók esetében, akik 2007. december 31. napján a MÁV Zrt., míg 2008. január 1. napján már a MÁV-TRAKCIÓ Zrt-nél, illetve MÁV-GÉPÉSZET Zrt-nél vannak statisztikai állományban.

A végrehajtás időpontja: 2008. január 1-jei hatállyal, a 2008. januári bérek kifizetésével együtt, a 2008. februári bérfizetési napon

III. Intézkedések bérpiaci felzárkóztatáshoz

A 2007-2010. évekre szóló középtávú együttműködési megállapodásnak megfelelően a munkaerő-piaci pozíció erősítése, az egyszerűbb, átláthatóbb működés hatékonyságának növelése érdekében az aláíró felek egyaránt kívánatosnak tartják



A munkáltató töri a fejét.



- a MÁV Zrt. Munkaköri Kategóriákhoz tartozó személyi alapsávok szűkítését,
- a vasutas jövedelmeknek a nemzetgazdasági bércpiaci szinthez történő azonos vagy hasonló mértékű közelítését valamennyi munkaköri kategóriában,
- a munkaköri hierarchia tisztaságának megteremtését,
- a munkaköri konzisztencia alapú bérezési, juttatási rendszer kialakítását,
- a besorolási és bérmegállapítási nehézségek mérséklését,
- az esetlegesen fennálló bérfeszültségek objektív feloldását.

A felek megállapodnak, hogy a MÁV Zrt. a bércpiaci pozíció javítása érdekében jelen megállapodás II. pontjában foglalt személyi alapsávfejlesztés mellett **1,5%-os bércfejlesztésnek megfelelő bértömeg mértékéig további intézkedések** végrehajtásának lehetőségét teremti meg.

A munkáltató az intézkedéseket az alábbi szempontok és elvek mentén hajtja végre:

1. A munkaköri kategóriákhoz rendelt személyi alapsáv minimum és maximum értékeit a bércpiaci mediánra figyelemmel határozza meg.

2. A 6-13 MMK-ban differenciált szempontok szerint kiemelt munkaköröket határozott meg a MÁV Zrt. szakmai tevékenység alapú munkaköri rendszerében foglaltak (3. számú melléklet) szerint.

Az állomási kategória besorolás szerinti I-II kategóriába tartozó állomásokat a 2. számú melléklet tartalmazza (I. kategória: 25 db állomás; II. kategória: 38 db állomás).

3. Figyelemmel a kiemelt munkakörökre, valamint a MÁV-nál eltöltött munkaviszony időtartamára (5 év alatt, 5-15 év között, 15 év felett) a munkaköri kategóriákban 2008. évi ajánlott munkaköri bércrendszeri személyi alapsáv minimumokat állapít meg. MÁV-nál eltöltött munkaviszonynak számít a munkavállaló személyi adatai között 2008. január 1-jén nyilvántartott MÁV munkaviszony, amely kizárólag a MÁV Zrt-nél vagy többségi tulajdonú társaságainál eltöltött, a MÁV Zrt. által egyéni vagy kollektív megállapodással folyamatosan elismert munkaviszonyt jelenti.

4. A MÁV Zrt-nél kialakított feltételhiányos munkaköri rendszert megszünteti, és

- a munkavállalók személyi alapsávját 6-13 MMK-ban a munkavállalók által betöltött munkakör 2008. január 1-jétől érvényes sávminimumán állapítja meg, amennyiben a II. pontban meghatározott bércfejlesztést követően a 2008. január 1-i személyi alapsáv nem éri el a 2008. évi sávminimum értéket.
- a jelenleg 14 MMK-ba sorolt feltételhiányos munkakörökben foglalkoztatott munkavállalókat átsorolja abba a munkakörbe (MMK-ba), amelyet a munkakör betöltéséhez szükséges feltételek teljesülését követően betölthetnének, és személyi alapsávjukat az új munkakör 2008. január 1-jétől érvényes sávminimumán állapítja meg, amennyiben a II. pontban meghatározott bércfejlesztést követően a 2008. január 1-i személyi alapsáv nem éri el a 2008. évi sávminimum értéket.

Az I. pontban rögzített 37,5 és 38 órás heti kötelező munkaidő mellett 2008. január 1-jétől hatályos személyi alapsáv minimumokat és sávmaximumokat, illetve az ajánlott munkaköri bércrendszeri személyi alapsáv minimumokat az 1. számú melléklet szerint kell alkalmazni.

A meghatározott személyi alapsáv minimumok figyelembe veszik a kötelező legkisebb munkabér (minimálbér) és a garantált bércminimum megállapításáról szóló 316/2005. (XII. 25.) Korm. rendeletben foglaltakat.

A sávminimumra való ráállás (alulról felzárkóztatás) kötelező és a személyi alapsáv megállapítás

- azon munkavállalók esetében, akik a munkakör betöltéséhez szükséges követelményeknek nem felelnek meg a piaci mediánhoz igazított sávminimumon történik;
- az új felvételes munkavállalók tekintetében a piaci mediánhoz igazított sávminimumon, vagy a besorolási és bércmegállapítási szabályokat tartalmazó hatályos utasítás alapján a humánerőforrás igazgató, illetve a főtevékenységi kör vezető jóváhagyásával történik a bércgazdálkodási kereteken belül;
- azon nem új felvételes munkavállalók esetében, akik a munkakör betöltéséhez szükséges követelményeknek megfelelnek, legalább az ajánlott munkaköri bércrendszeri személyi alapsáv minimumon történik a MÁV-nál eltöltött munkaviszony időtartamának megfelelően.

A MÁV Zrt-hez újonnan belépő, felsőfokú állami iskolai végzettséggel (oklevéllel ill. diplomával) rendelkező pályakezdők minimális személyi alapsávjára

- főiskolai végzettség esetén 191.000 Ft/hó,
- egyetemi végzettség esetén 210.000 Ft/hó.

IV. Munkavállalói csoportok bércemelése

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

V. Választható bércen kívüli juttatások

A VBKJ keretösszege 250.000 Ft/fő/év.

Végrehajtása: A munkavállaló részére járó VBKJ keretből – 2008. február 12-ig megtett nyilatkozata alapján – választott elemek értékének átutalását havonta utólag egy ízben, a tárgyhót követő 10. napig kell teljesíteni. A VBKJ keretből járó részösszeg első utalására 2008. március 10-ig kerül sor, azaz a munkavállalók a februári fizetéssel kapják meg az első kéthavi, részarányos VBKJ összegét.

Bércfejlesztés a 2008. január 1-jétől önállóan működő társaságoknál

A 2008. január 1-jétől létrejövő önálló MÁV-TRAKCIÓ Zrt-nél, illetve MÁV-GÉPÉSZET Zrt-nél a 2008. évi bércfejlesztés mértéke és végrehajtása a jelen megállapodásban és a MÁV Zrt. humánerőforrás igazgatója által kiadott végrehajtási utasításban foglaltak szerint történik.

Egyéb megállapítások

A bércfejlesztés végrehajtásáról a munkáltató a Vasúti Érdekegyeztető Tanácson a végrehajtást követő két hónapon belül tájékoztatást ad.

1. számú melléklet

A MÁV Zrt. Munkaköri Kategóriákhoz tartozó* 2008. évi személyi alapbérsávok és a 2008. január 1-től érvényes munkaköri bérrendszerei személyi alapbér minimumok

MMK	sávminimum	Ajánlott munkaköri bérrendszerei minimumok a MÁV-nál eltöltött munkaviszony alapján			sávmaximum
		5 év alatt	5-15 év	15 év felett	
6	75000	78000	80000	82000	95000
7	78000	82000	84000	86000	99000
8	80000	86000	88000	90000	114000
8 kiemelt		90000	92000	94000	
9	87000	94000	96000	98000	128 000
9 kiemelt		100000	102000	104000	
10	100 000	104000	106 000	108 000	145 000
10 kiemelt		113000	115000	117000	
11	113000	117000	119000	121 000	177000
11 kiemelt		127 000	129000	131000	
12	127 000	131 000	133000	135000	202 000
12 kiemelt		152000	154000	156 000	
13	170000	170 000	172000	174000	246 000
13 kiemelt		195000	197000	199000	
14	204 000	204 000	206 000	208 000	300 000
15	234 000	234 000	236 000	238 000	372 000
16	300 000	300 000	302 000	304 000	476 000
17	387 000	387 000	389 000	391 000	614000

* Állomási levelező és vonatkezelő levelező munkakörökben 37,5 óra, mozdonyvezető-gyakornok és a többi munkakörben 38 óra heti kötelező munkaidő mellett.

megkérdeztük

Tisztelt MOSZ tagok, kedves kollégák!

Tájékoztatlak Benneteket, hogy a Mozdonyvezetők Lapjának szerkesztő bizottsága úgy döntött, hogy visszahozza a régebbi időkben már létezett közkezdvelt rovatot a „MEGKÉRDEZTÜK”-et. Ebben megkérdezzük mindig más tagcsoportoknál dolgozó, találmásra kiválasztott kedves kollégát, hogy egy konkrét kérdésre szíveskedjen válaszolni, arról mondja el véleményét, gondolatait ossza meg kollégáival, az újságolvasókkal. Úgy gondoljuk, hogy ez nagyban hozzásegít bennünket abban, hogy megismerjük egymás véleményét. Segít abban is, hogy megtudjuk, tagságunk az ország különböző részein hogyan vélekedik az előttünk álló feladatokról, kihívásokról. Kérünk Benneteket válaszaitokkal segítsétek munkánkat!

Tisztelettel:

Velkei Béla
területi ügyvivő

KÉRDÉS: Mit vár Ön 2008-tól?

Tóth József mozdonyvezető Bátaszék

- A TRAKCIÓ Zrt vezetője adjon garanciát a mozdonyvezetők teljes körű foglalkoztatására.
- A munkakörülmények, a vontatójárművek műszaki állapotának jelentős javulását várom.
- A MÁV-tól elkerülő munkavállalók, és azok családtagjaik részére a menetkedvezmény a jelenlegi formájában továbbra is megmaradjon.
- Nagyon fontos, hogy a mellékvonalak sorsa az érintett munkavállalók és az utazóközönség számára is megnyugtató módon rendeződjön 2008-ban.

Szaniszló Zsolt mozdonyvezető Balassagyarmat

- Remélem sikeresen zárulnak mind a különbözőzeti, mind az időszakos vizsgáztatások 2008-ban.
- Bízom benne, hogy a veszélyeztetett mellékvonalak továbbüzemeltetése megoldódik ezáltal munkahelyeink hosszútávú fennmaradása biztosítottá válik, foglalkoztatás-biztonságunkat garantálják.

Varga Csaba mozdonyvezető Sopron

- A GySEV hálózata jelentősen kibővült ezért remélem, hogy a foglalkoztatás biztonságunk hosszú távra biztosított.

- A jelentős utazói létszámnövekedés kapcsán a túlórák valószínű, hogy visszaesnek. Ez remélhetőleg rávilágít arra, hogy a GySEV-nél a mozdonyvezetők bére erősen túlóra függő.
- A MOSZ-tól azt várom, hogy a jelenlegi bérszínvonalunkat túlórák nélkül is közelebb, illetve felzárkóztassa a MÁV-os mozdonyvezetői bérekhez.
- Remélem 2008-ban munkavégzésünk egyértelmű keretek közé kerül, letisztulnak a ránk vonatkozó szabályok mind szakmailag, mind jogilag.

Balogh Norbert mozdonyvezető Dorog

- A TRAKCIÓ Zrt megalakulásától azonnali gyors és jelentős változásokat nem várok. Szerintem a jelenlegi szemlélet vívódik tovább. Változások később, esetleg személcserék után várhatóak. Ennek ellenére a Trakcióval a MOSZ rugalmasabb megállapodásokat köthet akár bériben akár szakmai kérdésekben.
- Azt várom, hogy a foglalkoztatás-biztonságunkat továbbra sem veszélyeztetni semmi.

Felhívás üzemi tanács és munkavédelmi képviselő választásra.

A MÁV TRAKCIÓ Zrt. szolgálati főnökségein
2008. március 17-20-án
egy időben zajlanak le az üzemi tanácsai és
munkavédelmi képviselői választások.

**A választáson való részvétel
minden munkavállaló érdeke.**

A magánvasutak megjelenésével egyre több vasútvállalat foglalkoztat mozdonyvezetőket. Milyen bér és foglalkoztatási intézkedésekkel kívánja a mozdonyvezetőket az új társaságnál megtartani?

Visszakérdezhetek? Lemásoljuk ezen társaságok jövedelemjuttatási rendszerét, kollektív szerződését, munkaidő struktúráját? Azt gondolom, közösen kell megteremtünk azokat a hatékonyságnövelő akciókat, amelyek megtakarításaiból közösen lehet fejleszteni a körülményeken!

Mit tervez a Trakció Zrt. a – megörökölt – MÁV Kollektív Szerződéssel rövid, illetve hosszú távon?

Ahhoz, hogy új KSz-ről beszéljünk, tudnunk kell, hogy kivel szerződünk! Jelenleg ugyanazokkal a szakszervezetekkel számolhatunk, akik a Gépészeti Üzletág reprezentatív szakszervezetei voltak (MOSZ, VSZ, VDSZSZ, MTSZSZ, sőt a PVDSZ is). Egyébként egy új kollektív szerződés tárgyalásába minden szakszervezetet be kell vonnunk, nemcsak a reprezentatívokat. Persze ha egy új üzemi tanácsi választás új felállást produkálna, az más helyzetet teremthetne. Egyébként a munkáltatói oldal is szívesebben látna egy, a mozdonyvezetői tevékenységre fókuszáló KSz-t.

Melyek a Trakció Zrt. stratégiájának legfontosabb célkitűzései?

- A piaci viszonyokhoz való alkalmazkodás.
- Domináns pozícióknak további erősítése a vontatási területen.
- A megbízhatóság kézzel foghatóságának megteremtése, ennek elismeretése partnereink részéről.
- A munkavállalói és a megrendelői elégedettség növelése.
- A nemzetközi szervezetek által történő elismerés.
- Olyan költségstruktúra, amely megmutatja a megbízhatósági szintet, és ehhez lehetne illeszteni a piac által elfogadott vontatási díjakat.
- Felkelteni a potenciális befektetők figyelmét, törekedni az együttműködési lehetőségek feltárására.
- Új vontatóeszközök beszerzése, és mindezt perspektívikus környezetben.

Megteremti-e a lehetőségét az önállóság az eszközpark fejlesztésének?

Sokkal jobban, hiszen a Társaság eszközelektési, hitelfedezeti mutatói sokkal jobbak a MÁV-énál, sőt a START-énál is. Ennek megfelelően – az előzetes kutatások eredményeképpen – úgy látjuk, hogy nagy esélye van annak, hogy eszközfedezetű hitelhez, vagy akár még jobb kondíciójú hitelhez juthatunk.

Megkapja-e a cég az önálló működéshez szükséges feltételeket? (ingatlanok, eszközök, stb.)

23 milliárd Ft-nyi tárgyi eszközállománnyal indulunk, 6 milliárd Ft készpénztőkével, és mindezt jegyzett tőkébe helyezve, tehát a tulajdonosaink (MÁV Zrt., MÁV-START Zrt.) bíznak a társaság eredményességében. A további, mintegy 45 Mrd Ft hitellel terhelt – főként Eurofima – eszközállomány tervezetten május 1-jén kerül tőkésítésre. Ez nagy felelősség, hiszen a hiteleket vissza kell fizetni, de ez mentesíti az anyavállalatot, és működővé teszi magát a tőkét is. Mind az Eurofima, mind pedig a brüsszeli jóváhagyók eddig pozitívan nyilatkoztak a konstrukcióról, és most készíti elő a két felelős minisztérium a kormány előterjesztést a hitelek átvállalhatóságára.

Ön milyen eredményt vár a Társaság első évétől?

Az üzleti tervünk szerény eredménnyel számol, de van több olyan tétel, amelyek megjelentek a korábbi évekhez képest, ilyenek pl. a kordedvezményes nyugdíjjarulék, a helyi adó, stb.

Mi a véleménye azokról a hírekről, melyek szerint a Trakció Zrt.-t is rövid időn belül privatizálni kívánja a tulajdonos MÁV Zrt.?

Valóban volt két „kérője” már megalakulása előtt a Társaságnak, de a realitás mégis csak az, hogy először bizonyítani szükséges a piacon, utána válhat „mennnyasszonnyá” valaki. A MÁV menedzsmentje mindig is a tőkebevonás szükségességét preferálta, de ez nem jelent privatizációt, eladást.

A sok munka mellett, milyen szabadidős elfoglaltsággal tud kikapcsolódní?

Meg kell valljam, az utóbbi időben nagyon rosszul menedzseltem a szabadidőmet, pedig imádok úszni, túrázni, kerékpározni, természetesen a családommal. Nyáron töltöttem el kétszer egy hét szabadságot, de így is rengeteg maradt kivetetlenül. Mindebből az következik, hogy egyreelőre a hobbim is a munkám.

Úgy tudom fiú gyermekei vannak. Nem csapta meg még őket a „mozdony füstje”?

Három fiam van, a legkisebb, aki 6 éves, természetesen él-hal a vonatokért. A középső a születésnapj szúrját rendeztette meg velem a Vasúttörténeti Parkban, a legnagyobb pedig már majdnem beüti a fejét a vonatba történő felszálláskor, ő realistább.

Mit lenne a három kívánsága, amely akár teljesül, akár nem?

1. Teljesítsük úgy az első üzleti évet, hogy minden feltétel bejőjön, amit előírtunk magunknak (vasútvállalati engedély, a feltőkésítés második üteme, a pozitív nulla eredmény)!
2. Minden kollégám örömmel jöjjön dolgozni, és kivehesse megérdemelt szabadságát!
3. Minden reggel én vihessem a gyermekeimet óvodába, iskolába és heti kétszer edzésre, különórákra!

Köszönöm a beszélgetést.

Kiss László
elnök

A MOSZ Ügyvivő Bizottsága pályázatot írt ki a MOSZ jogtanácsosi munkakör betöltésére. A testület december 12-én úgy döntött, hogy a több mint félszáz jelentkező közül dr. Király György urat választja jogtanácsosnak. Mellékeljük dr. Király György úr rövid bemutatkozását.



Bemutatkozás

1972. november 18-án születtem Budapesten. 1991-ben érettségiztem a budapesti Vörösmarty Mihály Gimnáziumban. Miután édesapám több évtizede a MÁV Rt. alkalmazottjaként dolgozott, ezért logikusnak tűnt, hogy pályafutásomat a vasútnál kezdem. Így lett első munkahelyem a MÁV Építési Géptelep Főnökség, ahol számítógépes adatbázisoként kezdtem dolgozni. Itt rövid ideig tevékenykedtem, ugyanis időközben felvételt nyertem az Államigazgatási Főiskola igazgatásszervező szakára.

A főiskola elvégzése, valamint a sorkatonai szolgálat letöltése után a Budapesti Rendőr-főkapitányság XI. kerületi Rendőrkapitányság állományába szereltem fel – 1997-ben – hivatásos állományú rendőrnek, ahol bűnügyi vizsgálóként dolgoztam.

Ezen idő alatt sikeresen elvégeztem a Pécsi Tudományegyetem Állam- és Jogtudományi Karát, majd hogy frissen szerzett ismereteimet a gyakorlatban is hasznosítani tudjam, 2000. szeptember 01-től a Belügyi és Rendvédelmi Dolgozók Szakszervezete Jogi Tanácsadó Szolgálatánál folytattam pályafutásomat. A belügyi szakszervezet tagjainak peres képviselőjét láttam el, kiemelten munkaügyi és közigazgatási perekben, fegyelmi és kártérítési eljárások során. Természetesen, ha a kollégák egyéb polgárjogi – esetleg büntetőjogi –, családjogi kérdésekkel kerestek meg megpróbáltam segítségükre lenni, jogi tanácsokkal ellátni őket. A Belügyi és Rendvédelmi Dolgozók Szakszervezeténél töltött évek alatt sikeresen lettem a jogi szakvizsgát is. 2008. január 01-től dolgozom a Mozdonyvezetők Szakszervezete jogtanácsosaként. Amit ígérni tudok: a szakszervezeti tagok munkáltatóval szembeni, illetve bíróságok előtti védelme során minden tőlem telhető megteszek, hogy a munkavállalói érdekek ne sérüljenek. Elérhetőségeim, ahol a T. kollégák el tudnak érni: 30/867-0639 telefonszámon, illetve a kiraly.gyorgy@mosz.co.hu e-mail címen.

Dr. Király György

Megállapodás a vasúti mellékvonalak üzemeltetésének kérdéseiről

A Kormány, a Vasutasok Szakszervezete (VSZ), a Vasúti Dolgozók Szabad Szakszervezete, Szolidaritás (VDSZSZ) között a vasúti mellékvonalak üzemeltetésének kérdéseiről 2007. november 6-án tárgyalások kezdődtek. A tárgyalások eredményeként a Felek az érdekképviseltek által megfogalmazott követelések figyelembevételével az alábbi megállapodást kötik:

1. A Felek a Magyar Köztársaság teljes jogú és felelősségű európai uniós tagságából fakadó kötelezettségekre tekintettel egyetértenek abban és arra törekednek, hogy a vasúti szektor az ország elismert, társadalmilag, ökológiailag is fenntartható fejlődését szolgáló motorja és a nemzeti jövedelemtermelést is dinamizáló tényezője legyen.

2. A GKM a vizsgált 38 mellékvonalból 26 esetében (1. számú melléklet) a teljes 2007/2008. menetrendi évre megrendeli a vasúti közszolgáltatást.

3. 12 viszonylat esetében (2. számú melléklet) a GKM 2008. május végéig rendeli meg a közszolgáltatást, azzal, hogy a Felek a működési reformról, ill. az esetleges szolgáltatóváltásról további egyeztetéseket folytatnak.

4. A Felek az egyeztetések során áttekintik a 2007. márciusában 14+5 vasútvonalon felfüggesztett vasúti személyszállítás gazdasági és társadalmi hatásait.

5. A Kormány vállalja, hogy az egyes vasútvonalak térségi üzemeltetésére vonatkozóan a GKM által megkezdett előkészítő munkába az érintett önkormányzatokat és szakszervezeteket bevonja.

6. A Kormány vállalja, hogy az esetleges szolgáltatóváltás és a térségi vasutak kialakítását célzó tárgyalások, pályázati eljárások során kiemelten kezeli az érintett munkavállalók továbbfoglalkoztatását. Az ezzel kapcsolatos valamennyi információt az érdekképviseltek számára átadja.

7. A Felek egyaránt elkötelezték a vasúti közlekedés szolgáltatási színvonalának javítása mellett, és a vasúti dolgozók munkavégzését érintő egyes kérdések korrekt, méltányos kezelése iránt.

8. A Kormány vállalja, hogy a gazdasági és közlekedési miniszter jelen megállapodás aláírásával egyidejűleg megbízza a MÁV Zrt. vezetését azzal, hogy a vasúti szektor átalakítása, a szervezési intézkedések munkavállalókat érintő negatív hatásainak csökkentése, a munkahelyek megtartása érdekében a MÁV Zrt. és a MÁV Zrt. többségi tulajdonában álló társaságok érintett munkavállalóinak a MÁV vállalatcsoporton belüli tovább foglalkoztatásáról, illetve a munkaerő-piaci elhelyezkedésének elősegítését célzó innovatív eszközrendszerrel, az érintett vállalatok vezetésének kötelezettségvállalásával, a reprezentatív szakszervezetekkel – a 2007-2010. évekre kötött együttműködési megállapodás bázisán – 2008. január 31-ig megállapodást kössön.

9. A Felek a jelen megállapodásban foglaltak végrehajtására Vasúti Egyeztető Bizottságot hoznak létre, amely Bizottság az általa elfogadott munkarend szerint működik. A Bizottság minden hó utolsó hetében előre egyeztetett időpontban ülészik. Az első ülésre január hónapban kerül sor.

10. A megállapodás aláírásával egy időben a Vasutasok Szakszervezete az általa 2007. október 27-én „a vasúti munkahelyek meg-

őrzése érdekében, valamint a vasútvonalak szüneteltetése és a menetrend szűkítése” ellen a MÁV Zrt. és a vállalatcsoport társaságaira kiterjedő sztrájkfelhívást visszavonja. A Mozdonyvezetők Szakszervezete és a Pályavasúti Dolgozók szakszervezete a megállapodás be nem tartása esetét kivéve e megállapodásban rögzítettek megváltoztatására sztrájkot nem kezdeményez.

Budapest, 2007. december 11.

1. számú melléklet

2007/2008. menetrendi évre vasúti közszolgáltatással rendelkező vasúti mellékvonalak listája:

Almásfűzitő-Esztergom-Kertváros:	38 km
Székesfehérvár-Komárom:	82 km
Hegyeshalom-Csorna:	39 km
Körmend-Zalalövő:	23 km
Balatonfenyves GV-Somogyzentpál:	14 km
Balassagyarmat-Ipolytarnóc:	41 km
Újszász-Vámosgyörk:	62 km
Eger-Szilvásvárad:	34 km
Szerencs-Hidasnémeti:	51 km
Kál-Kápolna-Kisújszállás:	74 km
Tiszafüred-Karcag:	45 km
Sáránd-Létavértes:	20 km
Mátészalka-Záhony:	57 km
Mátészalka-Zajta:	43 km
Nyíregyháza-Balsa Tiszapart:	39 km
Herminatanya-Dombrád:	28 km
Újszeged-Mezőhegyes:	66 km
Mezőtúr-Orosháza-Mezőhegyes:	98 km
Véztő-Szeghalom-Gyoma:	52 km
Szeghalom-Püspökladány:	47 km
Kiskunfélegyháza-Lakitelek:	25 km
Lakitelek-Kunszentmárton:	29 km
Kiskunfélegyháza-Szentes:	39 km
Szentes-Orosháza:	40 km
Kecskemét-Törökfái-Kiskőrös:	54 km
Kecskemét-Törökfái-Kiskunmajsa:	52 km

Összesen: 1192 km

2. számú melléklet

Balatonmáriafürdői elágazás-Somogyaszob:	52 km
Mezőfalva elágazás-Paks:	40 km
Börgönd-Sárbogárd:	30 km
Godisa-Komló:	19 km
Pécs-Pécsvárad:	23 km
Villány-Mohács:	24 km
Szilvásvárad-Putnok:	34 km
Kocsord-alsó-Csenger:	25 km
Tiszalök-Ohat-Pusztaköcs:	65 km
Mezőhegyes-Battonya:	18 km
Kisszénás-Kondoros:	6 km
Véztő-Körösnagyharsány:	32 km

Összesen: 368 km



Autonóm Szakszervezetek Szövetsége 6. Kongresszus 2007. december 4-5.

Az ASZSZ december elején tartotta soros kongresszusát Budapesten a Hotel Benczúrban. A közel száz küldött, a területi koordinátorok mellett megjelent:

- Jaap Wienen főtítkárhelyettes a Nemzetközi Szakszervezeti Szövetség,
- Maria Helena Andre főtítkárhelyettes az Európai Szakszervezeti Szövetség részéről.

Hazai, kormányzati vendégek voltak:

- Lampert Mónika miniszter,
- Csizmár Gábor államtitkár,
- Herczog László államtitkár a Szociális és Munkaügyi Minisztérium vezetői.

A hazai országos szakszervezeti konföderációk részéről megjelent és felszólalt:

- Pataky Péter elnök, a Magyar Szakszervezetek Országos Szövetsége,
- Vígh László elnök, az Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés,
- Pásztor Miklós ügyvezető, a Munkástanácsok Országos Szövetsége képviselőjében.

Levéiben üdvözölte a kongresszust:

- Varga László elnök, a Szakszervezetek Együttműködési Fórumának vezetője.

A Mozdonyvezetők Szakszervezetét szavazati joggal

- Kiss László elnök, Baráth Géza, Dörnyei Szilárd, Vass László, Barsi Balázs,
- és tanácskozási joggal Velkei Béla képviselte.

A kongresszus első napján zajlott a vita az írásos beszámolóról és az ASZSZ elnökének szóbeli kiegészítőjéről. A külföldi és a hazai meghívottak is itt kaptak lehetőséget a felszólalásra.

A vita után került sor az ASZSZ alapszabályának pontosítására, módosítására, majd az Elnökség és a Pénzügyi Ellenőrző Bizottság tagjainak megválasztására.

Másnap, december 5-én az ASZSZ programtervezetéről, valamint a határozatokról folyt a vita.

A beszámolóról

Az írásos beszámoló összefoglalta az 5. kongresszus óta eltelt időszak érdekvédelmi munkáját, széles kitekintést adva a munkavállalók helyzetéről, annak változásairól.

A szóbeli kiegészítőben elemzés hangzott el arról a viszonyrendszerrel, melynek szereplői a kormány, a munkáltatók, a társ-konföderációk. Ezen túl a gazdasági és politikai környezet és a nyilvánosság kapott különös hangsúlyt a kiegészítésben.

A megállapítások között szerepelt a kormányzati jövőkép hiánya, a verseny mindenhatósága. A kormány nem tudott, vagy nem akart vállalható jövőképet kialakítani az ország jövőjéről, saját felelősségvállalásáról. Társadalmi szinten nem fogadható el a piac, a haszonelvűség elsődlegessége, leszorítva a szolidaritást és az igazságosságot, mint tartós társadalmi értékeket.

Külön gondot okozott az elmúlt időszakban, hogy a munkáltatók rendre kísérletet tettek a munkavállalókkal történő egyéni megállapodások megkötésére, akár a béremelésre is.

Nem változik a pártokhoz való viszony. Nem szabad a hazai érdekvédelmet a pártok állandóan változó értékrendjéhez kötni, no plane írásos megállapodást kötni velük.

A programról

A magyarországi érdekegyeztetés három szintje egyenként és önállóan fontos. Az országos szint feladata a munka világát érintő kormányzati döntések befolyásolása, a bérmegállapodás megkötése, a folyamatos egyeztetés a munkáltatókkal és számos más feladat, például a munkavállalókat érintő jogalkotás.

Megteremtődött a középszintű érdekvédelmi munka feltételrendszere az ágazati párbeszédbizottságok létrejöttével, munkájuk anyagi, technikai feltételeinek biztosításával. E szint legfontosabb feladata az ágazatpolitika alakítása, kollektív keretszerződések megkötése.

Helyi szinten születnek a bérmegállapodások, itt kell a legnagyobb segítség a tisztségviselőknek. A konfliktusok döntő része is itt keletkezik, tehát helyben kell kezelni. Ezért folytatni kell a tisztségviselők felkészítését, a szakmai és kommunikációs ismeretek átadásával.

Az Autonóm Szakszervezetek Szövetségének 6. Kongresszusa titkos szavazással megválasztotta tisztségviselőit:

Az ASZSZ Elnöksége tagjai:

- dr. Borsik János elnök,
- Paszternák György, dr. Várnai Zsuzsa, Zsíros Sándor és Korcsolayné Kovács Krisztina társelnökök.

*Dr. Borsik János
ASZSZ elnök*



Gratulálunk az elnökké választásodhoz (Barsi Balázs, Vas László).

Autonóm Szakszervezetek Szövetsége 6. Kongresszusának határozatai

1. A Kongresszus üzenettel fordul a Magyar Köztársaság Miniszterelnökéhez, melyben kifogásolja a társadalmi párbeszédben mutatott kormányzati magatartást, szembesítve a kormányfőt saját, korábbi kijelentéseivel, ígéreteivel és az egészségbiztosítás átalakítása folyamán mutatott kormányzati akarnoksággal.

2. A Kongresszus elutasítja az egészségbiztosítás átalakítására benyújtott törvényjavaslatot, mert nem ért egyet az üzleti biztosítók megjelenésével, a nemzeti kockázatközösség megszüntetésével. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége azonban nem hirdet sztrájkot 2007. december 17-re, mert az egyoldalúan bejelentett munkabeszüntetés nem mentes a pártpolitikai befolyástól.

3. Az Autonóm Szakszervezetek Szövetsége megalakításában, működésében, elévülhetetlen érdemeket szerzett annak alapító elnöke FŐCZE LAJOS úr. Ezért a Kongresszus úgy döntött, hogy „FŐCZE LAJOS EMLÉKÉREM” névvel díjat alapít. Ebben a kitüntető elismerésben évente három személy részesülhet.

Autonóm Szakszervezetek Szövetsége 6. Kongresszus



Az újraválasztott elnök programot hirdet.



A MOSZ küldöttei: Dörnyei, Vas, Kiss, Barsi, Baráth.

Üzenet

A Magyar Köztársaság Miniszterelnökéhez

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Ön 2006. június 10-én a szakszervezetek és a munkáltatók előtt az Országos Érdekegyeztető Tanácsban – többek között – a következőket mondta:

- az ország dolga, a társadalmi partnerekkel közös feladat,
- kormányzásunk a társadalmi partnerségre épül,
- ma csak kezdjük a konzultációt, és gyanítom, hogy sokáig fogjuk folytatni.

Az Ön szavait az elmúlt időszak nem igazolta. Az ország dolgában egyre kevésbé vehetnek részt a társadalmi partnerek, az érdemi párbeszéd beszűkült, a kormány döntéseiben ez egyre fogyó értékkel szerepel. Ha a döntéshozók értékrendjében a piac és a versenyképesség mindenhatósága az első, és legyűrni igyekezik a szolidaritást és az igazságosságot, akkor baj van. Az erősödő gazdasági lobbik egyre növekvő mértékben befolyásolják az amúgy igen beszűkült kormányzati döntéseket. Mindemellett képtelen a kormány olyan jövőképet kialakítani, amiért felelősséget tudna, vagy akarna vállalni.

Akkor Ön úgy vélte, hogy:

- a következő két és fél évben, 2006 és 2008 között a reáljövedelmek nem, vagy alig fognak növekedni.
- Hol vagyunk már ettől. A legfrissebb adatok szerint ebben az évben 5,6 százalékkal csökkentek a reálkeresetek. Magas az infláció, a munkanélküliség 7% körül stagnál, ugrásszerűen nőnek a megélhetés költségei. Meg-megújuló feszültségek alakulnak ki, ami tovább rontja az amúgy is megosztott ország helyzetét. Az egészségbiztosítás átalakítása komoly társadalmi ellenállást váltott ki, de a kormány akarnoksága semmit nem változott.

A 2006-ban bejelentett kormányzati intézkedések és megszorítások kapcsán Ön azt mondta:

„Kis túlzással azt mondanám, hogy nem kell félni, nem fog fájni – de legalábbis nem annyira, mint amennyire az elmúlt hónapokban nagyon sokan megpróbálták elhithetni, vagy megpróbálták jósolni.”

Nem jól látta. Az intézkedések a munkavállalóknál, családjaiknál nagy fájdalmat okoztak és okoznak.

Ön úgy gondolja, hogy a kormányzati változtatások végigvitele létkérdés. Önnek. A munkavállalóknak egészen mást jelent a létkérdés.

Tisztelt Miniszterelnök Úr!

Ön a változtatások melletti kiállás erejét hangoztatja, ahányszor megnyilatkozik. De nem ehhez kell a legnagyobb erő. Az ahhoz szükséges, hogy ne tudja be nyilatkozatait, beszédeit a társadalmi párbeszédbe, hanem tekintse partnernek a szociális partnereket. Erő ahhoz kell, hogy a társadalmi párbeszéd eredményeinek ismeretében tudjon korrigálni a kormányzati terveken. Ehhez kell nagy erő. Ezt üzenjük Önnek.

Budapest, 2007. december 5.

Autonóm Szakszervezetek Szövetsége 6. Kongresszus



területi hírek

Szeged

- November 2-án rendezte meg a terület a 2007/2008 évi MOSZ Kupa őszi fordulóját Békéscsabán. A továbbjutás ténye nyitott maradt, a tavaszon dől el, melyik két csapat jut be a középdöntőbe.
- November hónapban Mezőhegyes rendezett asztalitenisz bajnokságot, tagcsoporti szinten.
- November 15.-re meghívást kapott a MOSZ, és Szeged terület a temesvári szakszervezettől, a Temesvár Vontatási Főnökség 150. évfordulójának ünnepségére. A színvonalas megemlékezésen kelőképpen méltatták az elmúlt 150 év történetét, de bőven esett szó a jövőről is. Többek között a pár héttel korábban, a szakszervezetek által aláírt határátmeneti megállapodásról, amit a kollégák örömmel fogadtak, a munkáltató már kevésbé.
- November 23-án Bukarestben vettünk részt a román szakszervezet által szervezett „csonka” ALE ülésen, ahol a környező országok szakszervezeti vezetői vettek részt. A tanácskozás témája a határokon „átívelő” mozdonyvezetők munka.
- A szabadkai kollégák meghívásának tettek eleget a kiskunhalasi mozdonyvezetők, mikor részt vettek a Palicsi tavon megrendezésre került évadzáró horgászversenyen november utolsó napjaiban.
- Szintén november végén rendezték meg a békéscsabai mozdonyvezetők az asztalitenisz bajnokságukat.
- December 4-5-6-7-én tartottak tudás felmérést Kecskeméten. Az éves időszakos vizsgákon mindenki sikerrel vette az akadályokat.
- December 14-én Szentesen igen színvonalas, jól megszervezett nyugdíjas búcsúztató bál volt, ahol a mozdonyvezetők pályafutásukat befejező kollégáktól köszöntek el az aktívak.
- Szentesen is vizsgáztak a mozdonyvezetők, december 17-18-19-21-én. Az éves időszakos vizsgán itt is megfelelt mindenki.
- December 18-án Makó városában a környék és az érintett polgármestereknek tartott prezentációt Felsmann Balázs a GKM szakállamtitkára, a bezárásra ítéltetett mellékvonalak jövőbeli sorsáról. Sajnos sok újat nem hallottunk.
- Hosszú előkészületek után a szegedi mozdonyüzemeltetési csoport megkezdte a ki, ill. a felköltözést az állomásra. A mozdonyvezetők is hamarosan követik kollégáikat, mihelyt megoldott lesz a mellékhelyiségek, zuhanyzók, öltözők helyzete.
- December 27-én rendezte meg a békéscsabai tagcsoport a közel 15 éves múlttal rendelkező hagyományos TÓT kupa kispályás labdarúgó tornáját, mozdonyvezető és forgalmista csapatok részvételével. A hét csapat közül sajnos most a forgalmászok szerepeltek a legjobban.
- December 27-én megtelt hallgatósággal a Kiskunhalasi Filmszínház, ahol nagyszabású gitár koncerttel búcsúzott a 2007-s évtől Gusztos Károly mozdonyvezető kollégánk. A 3. önálló, teljes estét betöltő koncert nagy sikert aratott, amihez ezúton is gratulálunk és további sok hasonló fellépést kívánunk.

*Baráth Géza
Szeged Területi Ügyvivő*

Debrecen

- 2007 november 30-án újból nagy sikerű, vacsorával egybekötött, hajnalig tartó találkozót tartott a Mozdonyvezetők Szakszervezete Debreceni Nyugdíjas Tagcsoportja. A régi élmények felelevenítésén kívül természetesen hatalmas kártya csatákra is sor került. A rendezvényen 38 nyugdíjas kollégán kívül az aktív tagcsoport vezetői is részt vettek.

- A decemberi menetrend váltás óta a püspökladányi kollégák 2000-es szilivel és 400-as vezérlő kocsival továbbítanak néhány személyvonatot Cegléd és Záhony között. Az új vezérlő kocsik olyannyira elnyerte a kollégák tetszését, hogy módosító javaslatok is született a személyvonatok összeállítási rendjével kapcsolatosan, mégpedig: a mozdonyt kellene középre sorozni és a vonat mindkét végére vezérlő kocsit kéne tenni.
- Karácsony előtt néhány nappal elkészült a debreceni mozdonyfelvigyázó iroda és várakozó helyiségek festése és a PVC padló cseréje, így az ünnepek alatt már szép, kultúrált környezetben dolgozhattak a felvigyázók, menetigazolvány feldolgozók és várakozhattak a kollégák.
- A december 29-én aláírt megállapodások megismerése, értelmezése, értékelése folyamatban van.

Liskás Sándor

Debrecen-Kelet

- Az elmúlt időszakban területünkön, a VDSZSZ által szervezett sztrájkokat kivéve számottevő esemény nem történt. Mivel e sztrájkokkal kapcsolatosan nem vagyok illetékes nyilatkozat tételére, így a közelmúlt egy eseményét szeretném megosztani az olvasókkal, ami a záhonyi tagcsoport életében történt a közelmúltban. A záhonyi és a tiszacsernyői vontatási telepek között már hagyományosnak nevezhető az egymás területén történő látogatás és szakmai eszmecsere tartása az üzemeltetés és a fenntartás területén. Amit tudni kell a szlovák vontatásról, azt leírom pár sorban. A szlovák „reformfolyamatok” kissé másképpen érintették a mozdonyvezető kollégákat, mint az nálunk történik. Ott nem önálló trakciós társaság jött létre, hanem a különböző vasúttársaságokba apportálták a mozdonyvezetőket is! Aki többnyire a személyszállítás területén tevékenykedett az abba a társaságba került, aki a teherfuvarozás területén az a szlovák cargoba (SK CARGO)! A mi kapcsolatunk a teherfuvarozási üzletágba került, így az ottani cargo, vontatási részlegének telephelye lett a „testvér fűtőházunk” a szlovák állam területén.
- Nos ennek a vontatási telepnek a vezetője, a szakszervezeti vezetői, mozdonyfelvigyázók és vezénylők látogattak el hozzánk a közelmúltban. A határhoz való közelsége miatt a dombrádi Kék Laguna vendéglőre esett a választásunk, és kineveztük bázishelynek, hiszen szerettük volna megmutatni a vendégeknek a Nyírvidéki kisvasút hétköznapijait, állomásait, mielőtt még bezárná a közlekedési tárca! A reggelit és a kölcsönös üdvözléseket követően egy „retúr” utat tettünk meg Dombrád és Herminatanya állomások között, illetve megtekintettük a Dombrádon üzemelő Kisvasúti Múzeumot. A hosszú és fáradtságos utazás közben és után megvitattuk a kisvasút helyzetét jelenét és múltját, hiszen ez a vasútvonal része volt a valamikori, a mai Szlovákiát is érintő bodrogközi kisvasútnak! Az utazás végén a fent említett vendéglőbe visszatérve elköltöttük az ebédünket és késő délutánba nyúló eszmecserebe kezdtünk. Megvitattuk a kiválással járó tapasztalatokat, az előttünk álló folyamatok várható alakulását és megtudhattuk a szlovák kormányzat terveit az ottani vasúttársaságokkal kapcsolatosan. Tapasztalat cserét hajtottak végre a felvigyázók és vezénylők, hiszen ott egy kissé más rendszerű a foglalkoztatás politika és más rendszerű a vezénylésük is.
- Jó hangulatban telt el a délután és ígéretet tettünk, hogy eleget fogunk tenni a meghívásuknak és jövő év tavaszán meglátogatjuk őket a tiszacsernyői vontatási telepen.

*Gyüre Ferenc
területi ügyvivő Debrecen-Kelet*



Budapest-kelet

– Tíz éve kötötték együttműködési megállapodást a GDL Oldenburgi és a MOSZ Szolnoki tagcsoportjai. E megállapodásnak köszönhetően 6 fős mv-i delegáció utazott nov 29-én a németországi Oldenburgba. Az elmúlt tíz évben közel ötven szolnoki mv kolléga látogatható Németországba, ahol a német kollégák jóvoltából fejedelmi ellátásban részesültek. 2008-ban is csoportok cseréjét tervezzük.

– Karácsony alkalmából a szolnoki a hatvani a jászapáti és a salgótarjáni tagcsoportok különböző ajándékok átadásával kedveskedtek kollégáiknak.

– A közelmúltban a salgótarjáni tagcsoport vendégül látta a pásztoói sportpályán a szlovák mozdonyvezetők Füleki tagcsoportjának küldöttségét.

– A kollégák kispályás labdarúgó mérkőzésen, sörivásban és babuglyás évben is összemérték erejüket. Mindhárom eseményen döntetlen eredmény született.

– Január 2-án az elővárosi közlekedésben döntően résztvevő hatvani, ceglédi, és szolnoki kollégák döbbenet tapasztalták, hogy a menetrendben leírtaktól eltérően senki sem tudta, hogy igazából milyen közlekedési rend van érvényben a vasúttársaság hálózatán!! (hivatkoztak a rendkívüli zord időjárásra -7 fok, 10-15 cm-es hó) Nos aug. 20-án ez talán tényleg rendkívüli, de január 2-án???

Velkei Béla
Területi ügyvivő Budapest-kelet

Miskolc

2007 utolsó hava lényegében a szokásos szakszervezeti munkával telt el, kibővítve az év végére jellemző néhány kiegészítő ténykedést.

– December első hivatalos érdekegyeztető munkafórumára (HÉT), a TVSZK-nál 07-én került sor. Kósa Zoltán TVSZK Vezető Úr, tájékoztatást adott az elmúlt egy hónap történéseiről, s tájékoztatót a Trakció Zrt. minket érintő körülményeiről. Elmondta, hogy engedélyezett létszámunk az induláskor 474 fő.

E fórumon is jeleztem a főnök úrnak a laktanyával kapcsolatos problémát, miszerint nem a megállapodásoknak megfelelően történik a mozdonyvezetőink laktanyáztatása. Ő azt válaszolta, hogy semmiféle megállapodásról nincs tudomásuk.

Ez ügyben először, 12-én, majd 15-én is levélben fordultam Kiss László Elnök Úrhoz, aki kétszer is a VÉT-en tolmácsolta a problémát. Ígéretet kapott ott a probléma megoldására, majd másik alkalommal azt közölte Zsáky Igazgató Úr, hogy a VSZK vezetők, már pénteken (14-én), megkapták a megállapodásról szóló tájékoztatást, illetve rendelkezést.

Az Üzemi Tanács ülésére 20-án került sor. Ezen az ülésen a munkáltató képviselőjében, már Pöstyényi György Úr, mint megbízott VSZK Vezető vett részt, ugyanis Kósa Zoltán Úr idő közben betegállományba került. A laktanyával kapcsolatos kérdésekre azt felelte, hogy „pénteken nem jött a TVSZK vezetőknek a laktanyai megállapodásról semmi, csak az, hogy alakult egy bizottság a laktanyák felülvizsgálatára”. Mivel a MÁV levelezési rendszere ennyire megbízhatatlan(!?), átadtam nyomtatott formában az aláírt megállapodások másolatát.

Szomorú dolog ez ügyben az, hogy nem csak a TVSZK-k, hanem a laktanyát üzemeltetők sem hajlandóak tudomásul venni a megállapodást!

Az üggyel kapcsolatban utoljára, 29-én adtam át elnök úrnak egy erről szóló 28-i eseményjelentést, bízva abban, hogy ismét a VÉT elé kerülve e probléma végre, megnyugtatóan záruljon.

Ez úton hívom fel, és kérem meg minden mozdonyvezető kollégám figyelmét, amennyiben nem adottak a pihenés megállapodás szerinti feltételei, ne vállalják át a felelősséget saját magukra, ne vállalják a további szolgáltatást, jelezzék azt az illetékes irányítónak, vagy felvigyáznak, térjenek haza önköltségben, s tegyék meg az eseményről a jelentést! Természetesen ebben az esetben, a teljes idő szolgálati óra!

– A decemberi hónap velejárája, a karácsonyi csomag kiosztása minden tagcsoportunknál megtörtént. A szokásos pezsgő, és szaloncukor mellé az idén minden tagcsoportunknál került egy-egy plusz ajándék, sapka, vagy elemes lámpa. Sajnos a munkáltató a „tagcsoportok csomagjába”, az idén sem tett egy elfogadható, aláírható személyzeti forduló tervezetet. Így az, a mai napig nem lett elfogadva, és aláírva.

– Munkavédelem terén az utóbbi időkből apró, de pozitív előrelépések történtek. Nehéz feladat területünkön ez a munka. Az eredményes munkát elősegítő, Sáfrány Csaba - aki már több cikket is írt a Mozdonyvezetők lapjában -, a kollégákkal történő közvetlenebb kapcsolattartás érdekében, saját honlapot hozott létre. Munkavédelmi problémával bárki, akár más területről is - mint ahogy tudomásom szerint már nem egyszer történt - nyugodtan keresheti a www.safrany.eoldal.hu címen.

Laczai Lajos
Miskolc Területi Ügyvivő

Pécs

Az elmúlt időszak történéseiből...

I.

Egy új vontatási forma körüli események terhelték a mozdonyvezetői foglalkoztatást a dél-dunántúli mozdonyvezetők körében, mely érintette a személyzeti fordulókat, típusismeretek megszerzését és azok közvetett és közvetlen hatásait.

Ahogy már az edzett mozdonyvezetői társadalom „megszokta” az egész ügyet a fejtelenség, kapkodás, nem megfelelő előkészítés és káosz jellemezte.

Igen, kedves olvasó ez a V 43 3000-es sorozat és annak „új” vezérlő kocsija és annak kiszolgálása volt az okozója.

Kérdéskörök: Válaszok:

1. Hol használják? – nem tudják, vagy itt is, ott is.
2. Típusismeret kell-e? – igen is meg nem is, majd megoldjuk.
3. Ki rendelte el vagy meg? – tudjuk is, meg nem is.
4. Ki viseli a költségeket? – a START vagy a „Jó Isten” tudja.

A kérdések száma végtelen, a feladatot meg kell oldani.

A sok-sok kérdés és fejtelenség ellenére az üzem részben beindult, a célszerűség és észszerűség hátra van, köszönhető a „kis vasutasoknak” (Akiiktól ilyenkor elvárás a rugalmasság a munkához történő pozitív hozzáállás, mert ilyenkor feledésbe merül az a tény, hogy a vasútüzemet utasítások szabályozzák. Nyugalom, - ...nem is oly sokára, például a fegyelmi egyeztetések során újjászületnek a munkavállalót terhelő fránya utasítások terhelő pontcskái.)

II.

Mély felháborodásának adott hangot a mozdonyvezető társadalom az új menetrend kései megjelenése és az azt megelőző, írásbeli rendelkezésen megkapott menetrend miatt.

Hála a gondviselésnek, rendkívüli esemény nélkül megúsztuk.

Kérdések itt is vannak.:

- valakit ezért elmarasztaltak?

A „FLIRT” motorvonat Az első év tapasztalatai mozdonyvezetői szemmel

Azt hiszem sokunk előtt ismert, hogy néhány évvel ezelőtt a MÁV pályázatot írt ki új villamos motorvonatok beszerzésére. Hosszas huzavona és pereskedés után a svájci STADLER cég nyerte meg a versenyt, „FLIRT” fantázianevű motorvonatával. Az első szerelvény 2005. december 8-án lépte át a magyar határt Hegyeshalomnál. A vonat a Svájci Szövetségi Vasutak tulajdonát képezte, Magyarországra csak bemutatkozó látogatásra érkezett. A jármű az RABe 521 011-7 pályaszámot viselte.

A Hegyeshalom és Istvántelek közötti szakaszon pilóta szolgálatot teljesítettem a svájci mozdonyvezető mellett, így már ezen az úton megkezdtem az ismerkedést a motorvonattal. Az első benyomásaim nagyon kedvezőek voltak. Lenyűgözött a tágas, világos (jól megvilágított) utastér, a kényelmes, ergonómiailag kifogástalanul megtervezett vezetőállás. A következő meglepetés akkor ért, amikor elindultunk. A jármű hihetetlen gyorsítóképességet mutatott, ami váratlanul ért, hiszen tudtam, hogy csak az első és az utolsó forgóváz hajtott. Mivel Svájc igencsak bővelkedik hegyipályákban, ezért érthető, hogy különös gondot fordítottak a fékberendezések hatásosságára, és azok kezelhetőségére. A szerelvény

megfekeztsége 220%! (Csak összehasonlításképpen, a hegyeshalmi vonalon 160 km/ó-val közlekedő vonatok előírt fékszázaléka 208, emiatt néhány vonat sebességét le kell szállítani 150 km/ó-ra, mert nem képesek teljesíteni ezt a magas követelményt.) A szerelvény mindössze néhány napot tartózkodott Magyarországon, ezalatt az idő alatt sokfelé megfordult, így a sajtó, valamint az utazóközönség egyaránt megismerkedhetett vele.

Az első MÁV motorvonat 2006. decemberére készült el. Mivel a magyar fél kérésére a vonat egy áramnemű változatban épült, a vonali próbákat csak Basel Hbf, és Basel St. Johann közötti rövid szakaszon lehetett lebonyolítani, mert a svájci hálózat 15 kV 16 2/3 Hz-es, a Franciaország felől érkező villamosmozdonyok számára azonban ez a szakasz átkapcsolható 25 kV 50 Hz-es betáplálásra.

Az eredeti svájci motorvonathoz képest több kisebb nagyobb módosítást hajtottak végre. A külső szemlélő számára a leglátványosabb a vonat szép élénkpiros színe, és az, hogy az utastérből eltűntek a nagy méretű LCD kijelzők, amelyek az utastájékoztatót szolgálták, de a mi országunkban ezek amúgy sem lettek



A MÁV számára épített első „FLIRT” típusú villamos motorvonat Basel St Johann állomáson, 2006. decemberében. A magyar fél kérésére a vonat egy áramnemű kivitelben készült.

Folytatás a 16. oldalon

- mit kapott érte?
- meg lehet tudni, hogy ki az?
- (Vagy? – nem marasztaltak el senkit?)
- nem kapott érte senki semmit? – nincs kit megtudni?)

III.

A TVSZK létre jötte óta nem volt olyan hivatalos fórum, ahol a terület tisztviselői ne kifogásolták volna a felesleges nyugdíjas foglalkoztatást.

Az aktív állomány sérelmei:

- elmarad miattuk a túlóra
- kirendelésbe mennek (ez kinek jó?)
- de miért nem ott foglalkoztatják
- miért kell kirendelni
- olyan feladatot végeznek, amit más is szívesen vállalna...

(A problémát áthoztuk az új évre, de reméljük minél hamarabb nyitott fülekre talál.)

Dörnyei Szilárd
Ter. Ügyv. Pécs



A szelektálás jó, a vezérlés az előtte lévő vezérlőkocsin.

volna hosszú életűek.

A szakember számára fontosabb, hogy a járművet EVM 120 típusú vonatbefolyásoló berendezéssel szerelték fel, KNORR rendszerű folytatolagos légféket építettek be, és a vezetőasztalt kiegészítették egy második képernyővel, ahol a számítógépbe előre betáplált szolgálati menetrend jeleníthető meg. Az EVM 120 is kisebb változtatáson esett át. Tudvalevő, hogy a szerelvény üzemi fékje a villamos fék, az EVM azonban úgy ellenőrzi a mozdonyvezető fékezési tevékenységét, hogy a fővezeték nyomását figyeli, és így kap információt arról, hogy a fékezés kellő időben és intenzitással elkezdődött. Ebből az következik, hogy csökkentett sebességre, vagy megállásra kapott felhívás esetén akkor is kell használni a légféket, ha a vonat megállításához a villamos fék önmagában is elegendő lenne. (A vill. fék 200 kN fékezőerőt képes kifejteni.) Ezért a svájci szakemberek egy olyan módszert dolgoztak ki, amely a fékezés megkezdése után nem a fővezeték nyomását figyeli, hanem a vonat tényleges lassulását. Ez a módszer mellett, hogy biztonságosabb, kiküszöböli a fékberendezés felesleges koptatását, és ezáltal jelentős költségmegtakarítást is eredményez.

A műszaki újdonságok között mindenképpen említésre érdemes, hogy a vonatot GPS helymeghatározó rendszerrel látták el, ami nagyban megkönnyíti a mozdonyvezető munkáját, hiszen elég beütni az aktuális vonatszámot a VULTRON készülékbe, és innentől kezdve a berendezés az utastájékoztatót mindenféle beavatkozás nélkül, automatikusan végzi. Újdonságnak tekinthető még az elektronikus menetrend. A GPS segítségével kiemeli az éppen aktuális állomást, vagy szolgálati helyet, valamint jelzi a mozdonyvezetőnek, hogy mennyit késik, vagy mennyivel közlekedik korábban. A szerelvény egy egysége négy részből áll, és három egység kapcsolható össze egymással, központi ütköző és vonókészülék segítségével. A járművek szét és összekapcsolása a vezetőállásról rendkívül egyszerűen és gyorsan elvégezhető. Ugyancsak gyorsan és egyszerűen ellenőrizhető a fékberendezés működése a diagnosztikai display segítségével, így elvileg, a mozdonyvezető egyedül is megtarthatná a fékpróbát. Azért fogalmaztam feltételes módban, mert a jelenleg érvényben levő E.2.es

számú utasítás ezt egyelőre még nem engedi, annak ellenére sem, hogy a vezetőállásról nyomon követhető külön a tárcsafék, a sínfék, valamint a rugóerőtárolós rögzítőfék működése, ezzel szemben, a vonat mellett, a féket vizsgáló dolgozó csak azt látja, hogy a tárcsafékek kijelzői mit mutatnak. A teljes, mindenre kiterjedő fékvizsgáló program mindössze egy-két percet vesz igénybe.

Az első 5341 sorozatú motorvonat 2007. elején érkezett Magyarországra. Ezután néhány hónapos próbaüzem következett, majd tavasszal már beállt a menetrendszerinti forgalomba. A szerelvények azóta is folyamatosan érkeznek, és állnak szolgálatba. Közben Pusztaszabolcson elkészült a karbantartó bázis, így a tisztítás és a karbantartás is tervszerűen végezhető.

Az utazóközönség is hamar megkedvelte a vonatot, mert gyors, tiszta és a klímaberendezés a nyári nagy melegben is kényelmes utazást biztosít. Az utasteret kamerák figyelik, ami többnyire elijeszti a vandálokat. Rongálások persze így is előfordulnak, pl. a W.C.-ben összekarcolják a tükröt, vagy ellopják a szappanadagolót. Egyik délután Martonvásárról jövet, Albertfalva bejáratánál megdobálták a vonatot, és ennek következtében az egyik ablak külső üvege betörött, de a duplaüvegű ablaknak köszönhetően utassérülés szerencsére nem történt.

Természetesen mint minden új járműnél, műszaki meghibásodások ezeknél a vonatoknál is akadnak. Az egyik ilyen a számítógép képernyőjének a leállása, bár ez nem okoz komoly gondot, mert a vezetőasztalra épített két display funkciója egymással felcserélhető. Előfordultak még ajtóvezérlési zavarok, és egy alkalommal a mozgássérültek utazását megkönnyítő emelőszerkezet hibája okozott komoly késést. Mindent összevetve azonban a vonatok megjelenése a MÁV hálózatán sikertörténetként könyvelhető el. Ez egyrészt a jó, átgondolt konstrukciónak köszönhető, de nagyban hozzájárult a sikerhez a Stadler szakembereinek áldozatkész, a jelentkező problémákat azonnal orvosolni szándékozó magatartása. Erre a magatartásra jól rávilágít a következő példa. Még a svájci próbameneteknél tapasztaltuk, hogy a vonattal lehetetlen finoman megállni, mert közvetlenül a megállás előtt bekapcsol a rögzítőfék, ami a fékhenger nyomását 1,5 Bar-ra megemeli, ezért

bármennyire is ügyeskedtünk, minden megállás olyan volt, mint-ha fálnak mentünk volna. Miután jeleztük a problémát, a fiúk azonnal nekiláttak egy új program kidolgozásának. Este későig dolgoztak, és másnapra a rögzítőfék finomabban töltötte fel a fékhengert, és a nyomása is kisebb lett.

Nem csekély mértékben járultak hozzá a sikerhez a MÁV akkori vezetői, akik a különböző gazdasági érdekcsoportok támadásainak kereszttüzeiben is kitartottak a szakértők véleménye mellett, miszerint a STADLER gyár ajánlata a legmegfelelőbb a Magyar Vasút számára. Ezzel a bátor kiállással elérték, hogy a jövőben ez a megbízható, kényelmes motorvonat határozza meg a MÁV elővárosi közlekedésének az arculatát az utazóközönség és a vasutas dolgozók legnagyobb meglepedésére.

A Flirt motorvonat vezetőállása.



Határmenti érdekvédelem 2007

Éveken, évtizedeken keresztül csendes, nyugodt volt a magyar–román határátmenet. Az elmúlt év elején viszont sikerült felkorbácsolni a hangulatot, felborítani a régi, jól bejáratott rendet. Annak idején, mikor még virágzásnak indult a vasúti közlekedés szép hazánkban, a magyar–román határon közös erővel épült ki Kürtös (Curtici) határállomás, a határ román oldalán. Az akkori kormányok rendeletben szabályozták az államhatáron keresztül megvalósuló vasúti határforgalom lebonyolítását. A rendelet kisebb módosításokkal a mai napig életben van, betartásával, betartatásával eddig nem volt gond. Mi jártunk ki személy és tehervonattal, s Kürtösön volt a mozdony csere.

Az elmúlt év elején viszont megdöbbentő híreket kaptunk a Cargo, a Gépészet és a CFR Marfa háza tájáról. Titkos megállapodásról szóltak a hírek, a határátmeneti közlekedés sajátos átszervezéséről, a mozdonyvezetői munka részbeni átadásáról magyar területen. A megállapodás értelmében a határon mozdonycsere nélkül, CFR mozdonyval közlekednének a tehervonatok. Ezzel még nem is lett volna semmi baj, hiszen erre már volt példa más határátmeneteknél is. De arra nem volt precedens, hogy történetesen a román mozdonyvezető rajta marad a saját román mozdonyán, azt kíséri magyar területen, végtelen véges ideig, amíg újra vissza nem tér a mozdony a román vasút hálózatára. A hitegetés vezetőinktől (legfelsőbb szinten) itt kezdődött, hogy csak felügyeletet végeznek, őrzik a mozdonyaik biztonságát. Már ez is felháborító volt, hogy ennyire nem bíznak meg bennünk, sem Ők, sem a saját vezetőink.

A hangulatot igazából az korbácsolta fel a határ mentén, amikor „elfogtunk egy levelet”, egy megállapodás tervezetet, amelyben ez állt a széljegyzetben: **„Amíg a CFR Marfa mozdonyait és a MÁV Zrt. mozdonyvezetőit használják, illetve foglalkoztatják, a CFR Marfa mozdonyvezetőt biztosít a mozdonyokra, annak érdekében, hogy a CFR Marfa mozdonyvezetői gyakorlati képzést kapjanak és vonalismeretet szerezzenek a MÁV hálózatán”!**

„A MÁV Zrt. február hónaptól szakembert biztosít a CFR Marfa mozdonyvezetőinek kiképzéséhez”! Na ez a hír aztán tényleg kiverte a biztosítékot, úgymond övön aluli volt. Főleg mikor kiderült, hogy az igazi szerződő felek a MÁV Gépészet és a MÁV Cargo. A MOSZ teljes erővel dolgozott az aláírt megállapodás módosításán. VÉT-en, GÉT-en menetrendszerűen napirendek előtt, napirendek után folyamatosan bombáztuk a munkáltatót a megállapodás módosítása miatt. Levelek garmada lett elküldve a TVSZK, a Gépészet vezetőinek, de sajnos hiába. A csabai mozdonyvezetők folyamatosan hozták a híreket a román mozdonyokról és a kollégákról. Sűrűn csengett a telefonom, hogy meddig viseljük még el Őket, meddig kényszerít még a munkáltató bennünket utasítás ellenes munkavégzésre. Budapesten nem akarták megérteni, hogy a román kollégák „csupán felügyeleti jelenléte” is zavar bennünket, arról nem is beszélve, hogy minden utasítást megszegve, engedélyek hiányában tartózkodtak a vezetőálláson, magyar területen. Egyszerűen nem jutottunk közös nevezőre a saját, „Andrássy úti főnökeinkkel”. Az ígérek sorozatos be nem tartása, a semmibe vett véleményünk, az, hogy az idő mú-

lásával egyre több román mozdonyvezető fordult meg a gépeken, eleget téve a Cargo és a CFR Marfa elvárásainak, május közepére elviselhetetlenné tette a csabai légkört. Határozott és egyértelmű döntést hoztunk a helyi MOSZ tags csoportban a kollégák teljes körű bevonásával és támogatásával, hogy egy adott a naptól kezdve addig nem indulunk el a vonatokkal Lőkősházáról, amíg a román személyzet a mozdonyon tartózkodik. Aztán május 21-én éjszaka „elszakadt a türelem cernája”, rövid párbeszéd következett az irányítóval, majd leakasztották a román gépet a vonatról, s félre ált a „parajosba” pihenni. Ezt az akasztást még egyszer meg kellett ismételni másnap délelőtt, mire belátták az illetékesek, hogy az elszántságunk és az összetartásunk kikezdetlen. Természetesen mindkét esetben a helyszínen voltunk, mint MOSZ tisztségviselők, nem hagyva cserben a kollégákat, segítve Őket a határozott döntésük meghozatalában.

A munkáltató ezek után azonnali tárgyalásokat kezdeményezett a CFR Marfával és a Cargoval. És láss csodát, 23-án Bukarestben meg tudtak állapodni, arról hogy a románok leszálljanak a mozdonyaikról a határon. Ez azóta is így megy, minden veszekedés, vita nélkül. Ezt a konfliktust mintha előre sejtettük volna, 2006 őszén a MOSZ elnökével egyeztetést kezdeményeztünk a román szak-szervezet elnökénél. A célunk az lett volna, hogy kössünk megállapodást, hogy a szervezett mozdonyvezetők ne végezzenek semmilyen tevékenységet a szomszédos ország vasútvonalain. Erről a megállapodásról akkor a román fél hallani sem akart. Tele voltak lelkesedéssel, fel voltak „hevülve” az EU-s csatlakozás révén. „Ha kell Párizsig megyünk a vonatokkal, lesz nemzetközi, EU-s jogosítványunk, amivel ki mehetünk a világból.” Mondták akkor Nagyváradon. Egyszerűen nem tudtuk Őket meggyőzni, hogy várják ki a végét, várják ki a csatlakozást a nagy EU-hoz, s rájönnek, hogy álomvilágban élnek. 2007-ben még nincsenek meg a feltételei annak, hogy keresztbe-kasba járjuk Európát. Lehet, hogy eljön az az idő, amikor határok nélkül száguldnak át egymás országain, de ez



A MARFA „gigantja”.



A magyar és román elnök parafál.

nem mostanában lesz. Nagyváradról ekkor csalódottan jöttünk haza. Arra kértünk minden kollégát, aki a határok mentén dolgozik, hogy nyitott szemekkel, fülekkel járjon, s szóljon mihelyt valami rendellenességet tapasztal, mert várható volt Nagyvárad után, hogy előbb utóbb próbálkoznak a román mozdonyvezetőkkel a hálózatunkon. Ez aztán sajnos be is következett 2007 elején, ahogy fentebb erről beszámoltam. A kisebb vihart kavart „lőkösházi akasztások” és a munkáltató megállapodása után megkerestük a határ menti román fűtőházak szakszervezeit. Újra előadtuk az elmúlt évben visszautasított javaslatunkat, miszerint kössünk megállapodást, hogy nem dolgozunk a szomszédos ország vasúthálózatán. A megkeresett szakszervezetek pozitívan álltak rögtön a kéréshez, megértették, hogy a veszély Őket is fenyegeti, hisz mi is át tudnánk járni. A különbség alapján az köztünk, hogy míg Ők eddig át akartak járni, mi sosem akartunk átmenni román területre. Az egyeztetések megállapodással zárultak, sőt kiterjesztettük végig a teljes magyar-román határátmeneti viszonylatra.

A Temesváron aláírt magyar-román határátmeneti megállapodás:

1.) Az aláíró Mozdonyvezetők Szakszervezete (MOSZ) Szeged, Debrecen I., Debrecen II. területek és a SML Arad, Temesvár, Nagyvárad és Szatmárnémeti tagcsoportok képviselői az alábbi megállapodást kötik.

Lőkösháza	–	Curtici,
Kötegyán	–	Salonta,
Biharkeresztes	–	Eoiscozia Bihar,
Nyírábrány	–	Valea Jui Mihai,
Tiborszállás	–	Carei

Határátmeneteken, illetve határállomásokon, a határforgalmi egyezményben rögzített viszonylatban, az egyezményben foglaltak alapján látja el a magyar és a román vontatási utazószemélyzet a mozdonyvezetői munkát.

2.) Az aláíró felek vállalják, hogy a határforgalmi megállapodásban foglaltaktól eltérően, a másik fél országában, annak területén, a fentebb felsorolt határállomásokon túli vasúti vonalakon moz-

donyvezetői tevékenységet nem végeznek, nem látnak el.

3.) Az aláírók kölcsönösen vállalják, hogy ezen megállapodás szerint járnak el, ha bármelyik fél sztrájkot hirdet a saját országában.

4.) Az aláírók vállalják, hogy a megállapodásban foglaltak módosításáról, a rendkívüli helyzetekről kölcsönösen tájékoztatják egymást, és egyeztetnek azokról. (mellékletben rögzítve az elérhetőségek)

5.) A jelen megállapodást felek határozatlan időtartamra kötik meg, mely az aláírás napján lép hatályba.

A megállapodást román részről Temesvár, Arad, Nagyvárad, Szatmárnémeti, magyar részről Békéscsaba, Vésztő, Püspökladány, Debrecen, Mátészalka szakszervezeti vezetői írták alá.

Nos ez a megállapodás meg a CFR Marfa vezetőit háborította fel. Még

perrel is fenyegetőztek, annyira nem tetszett Bukarestben a határ szélén kötött egyezés. Ezek után újabb fordulat következett be, de ez már pozitív irányban. A román szakszervezeti elnök szinte napra pontosan egy évre a temesvári találkozót követően, meghívta a környező országok szakszervezeti vezetőit Bukarestbe egyeztetésre. Meghívást kaptak a bulgárok, szerbek, horvátok, magyarok és az ALE elnöke. A találkozó egyetlen napirendi pontja a határátmeneti problémák megbeszélése volt. Az egész napos egyeztetésen részt vett a román közlekedési tárca képviselője is. A tárgyaláson példa értékűnek és követendőnek ítélték a temesvári magyar-román megállapodást. Kiderült ugyanis, hogy a román-bulgár határon szintén hasonló problémával kell szembe nézniük a szakszervezeteknek. Az összejövetel zárásaként a két szakszervezeti elnök – a magyar és a román – ellenjegyezte a temesvári megállapodásunkat. (A bulgár kollégák rögtön kértek is belőle másolatot, hisz a probléma a román-bulgár határszakaszon is ugyan az mint nálunk.) Ezzel gyakorlatilag megvalósult az, amit egy éve Nagyváradon nem érthettünk el. A temesvári megállapodást aláíró szakszervezeti tagcsoportok közös akaratból 2008. január 04-én Békéscsabán hosszú távú együttműködési megállapodást kívánnak kötni. Elkötelezettséget vállalnak, vállalunk, hogy kölcsönösen tájékoztatjuk egymást minden olyan kérdésben, amelyek érintik, veszélyeztetik a mozdonyvezetők foglalkoztatás-biztonságát, sértik a határátmeneti megállapodásokat. Rendszeressé kívánjuk tenni a közös találkozókat, a személyes kapcsolattartást. Természetesen mindehhez nélkülözhetetlen, hogy egyformán gondolkodjunk, egyformán akarjunk mindezt a határ mindkét oldalán, a vasúttársaságokhoz való hovatartozásunktól függetlenül. Reméljük, s bízunk benne, hogy a 2008-as esztendő nem hoz újabb meglepetéseket a magyar-román határon.

Baráth Géza
MOSZ Tagcs.vez.
Békéscsaba
Szeged Területi Ügyvivő

Jogok és kötelezettségek a munkavédelmi érdekképviseletben

Országos Érdekegyeztető Tanács Munkavédelmi Bizottság

Az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzéssel kapcsolatos országos érdekegyeztetést a munkavállalók, a munkáltatók érdekképviseleti szervezetei és a Kormány képviselőiből álló, az Országos Érdekegyeztető Tanács keretében, saját ügyrend szerint működő Munkavédelmi Bizottság látja el.

A Munkavédelmi Bizottság az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzésre vonatkozó érdekegyeztető tevékenysége keretében

- Előzetesen véleményezi a munkavédelem alapvető szabályait e törvény, a részletes szabályait e törvény felhatalmazása alapján a foglalkoztatáspolitikáért felelős miniszter által kiadott és más külön jogszabályok, az egyes veszélyes tevékenységekre vonatkozóan a feladatkörében érintett miniszter rendeletével hatályba léptetett szabályzatokat. Munkavédelemre vonatkozó szabálynak minősül a nemzeti szabványosításról szóló jogszabály figyelembevételével a munkavédelmi tartalmú nemzeti szabvány annyiban, hogy a magyar nyelvű nemzeti szabványtól különböző megoldás alkalmazása esetén a munkáltató köteles – vitás esetben – annak bizonyítására, hogy az általa alkalmazott megoldás munkavédelmi szempontból legalább egyenértékű a vonatkozó szabványban foglalt követelménnyel, megoldással.
- Egyéb előírások, intézkedések tervezeteit, a beszámolókat (jelentéseket) és az időszakos programokat azzal, hogy egyhangú állásfoglalását vagy a tárgyaló csoportok eltérő véleményét az előterjesztéseken fel kell tüntetni!
- Részt vesz a munkavédelem országos programjának, annak végrehajtását szolgáló éves intézkedési és ütemterveknek a kialakításában, értékelésében és felülvizsgálatában.
- Tárgyal és állást foglal, illetve ajánlást alakít ki a tárgyaló csoportok által előterjesztett, továbbá az Országos Érdekegyeztető Tanács által hozzá utalt munkavédelmi kérdésekről.

Paritásos Munkavédelmi Testület

A testület elnöki tisztét a munkavállalók, illetve a munkáltatók képviselői felváltva gyakorolják. A testület rendes és pótagyainak számában, a tagok megbízatásának megszűnése, valamint a visszahívás feltételeiben, elnöklési és működési rendjében, ügyrendjében, egyéb, a testület tevékenységével összefüggő eljárási kérdésekben a munkavállalók képviselői és a munkáltatók állapodnak meg. A testület működésének feltételeit a munkáltató biztosítja.

A testület az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzésre vonatkozó érdekegyeztető tevékenysége keretében:

- rendszeresen, de évente legalább egy alkalommal értékeli a részvénytársaság munkavédelmi helyzetét és tevékenység alakulását, és az ezzel összefüggő lehetséges intézkedéseket;
- megvitatja a munkahelyi munkavédelmi programot, figyelemmel kíséri annak megvalósítását;
- állást foglal a munkavédelmet érintő belső szabályok tervezetéről.

A testület működése nem érinti a munkavédelmi képviselő, a munkahelyi munkavédelmi bizottság jogállását, valamint a munkáltatónak a munkavédelmi követelmények megvalósításáért e törvényben meghatározott felelősségét.

Munkavédelmi képviselő, Munkavédelmi Bizottság

A munkavállalónak, a munkavédelmi képviselőnek (bizottságnak) és a munkáltatónak az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés érdekében együtt kell működniük, jogaikat és kötelezettségeiket rendeltetésüknek megfelelően kell gyakorolniuk, illetve teljesíteniük, így különösen a szükséges információt (tájékoztatást) a kellő időben egymás részére megadniuk.

A munkavédelmi képviselő jogosult meggyőződni a munkahelyeken az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzés követelményeinek érvényesüléséről, így különösen:

- a munkahelyek, a munkaeszközök és egyéni védőeszközök biztonságos állapotáról;
- az egészség megóvására, illetőleg a munkabalesetek és foglalkozási megbetegedések megelőzésére tett intézkedések végrehajtásáról;
- a munkavállalóknak az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzésre történő felkészítéséről és felkészültségéről.

A munkavédelmi képviselő a jogának gyakorlása keretében:

- működési területén a munkahelyekre munkaidőben beléphet, tájékozódhat az ott dolgozó munkavállalóktól;
- részt vehet a munkáltató azon döntései előkészítésében, amelyek hatással lehetnek a munkavállalók egészségére és biztonságára, ideértve a szakemberek előírt foglalkoztatására, a munkavédelmi oktatás megtervezésére és megszervezésére, az új munkahelyek létesítésére vonatkozó döntéseket is;
- tájékoztatást kérhet a munkáltatótól minden kérdésben, amely érinti az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzést;
- véleményt nyilváníthat, kezdeményezheti a munkáltatónál a szükséges intézkedés megtételét;
- részt vehet a munkabalesetek kivizsgálásában, az arra jogosult kezdeményezésére közreműködhet a foglalkozási megbetegedés körülményeinek feltárásában;
- indokolt esetben a hatáskörrel rendelkező munkavédelmi hatósághoz fordulhat;
- a hatósági ellenőrzés során az ellenőrzést végző személlyel közölheti észrevételeit;
- munkavédelmi képviselő (bizottság) jogosult az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzéssel összefüggő kérdésekben a munkáltatóval történő előzetes megállapodás alapján szakértőt igénybe venni, továbbá ilyen kérdésekben megbeszélést folytatni a munkavédelmi hatósággal.

Amennyiben a munkáltató munkavédelmi szabályzatban határozza meg a követelmények megvalósításának módját, úgy e szabályzat kiadásához a munkavédelmi képviselő (bizottság) egyetértése szükséges.

Amennyiben a munkavédelmi képviselők száma eléri a hármat, úgy munkahelyi munkavédelmi bizottságot hozhatnak létre. Bizottság létrehozása esetén a munkavédelmi képviselőt megillető jogokat — ha azok a munkavállalók összességét érintik — a bizottság gyakorolja.

A bizottság tárgyalásán — a bizottság kezdeményezésére — a munkáltató vagy hatáskörrel rendelkező megbízottja köteles részt venni.

A munkavédelmi képviselőnek a kezdeményezéseire a munkáltatónak intézkednie vagy 8 napon belül válaszolnia kell.

Amennyiben a kezdeményezéssel a munkáltató nem ért egyet, álláspontjának indokait — kivéve az azonnali intézkedést követelő esetben — írásban köteles közölni.

A bizottságok, képviselők működésének feltételeit a szervezeti egységek vezetőinek kell biztosítani:

- a képviselet tanácskozáshoz a megfelelő helyiség használatát;
- az adminisztráció végzéséhez szükséges eszközöket, kommunikációs lehetőséget, a vonatkozó szakmai előírásokat;
- szolgálati megbízólevelet a működési területre;
- a feladat elvégzéséhez szükséges, átlagkeresettel fizetett munkaidő kedvezményt (ebbe az időtartamba a munkáltatóval való tárgyalás nem számít bele);
- egy választási ciklusban a megválasztást követő egy éven belül 16 óra képzésben, ezt követően évente 8 óra továbbképzésben való részvétel lehetőségét;
- fentiek alapján célszerű együttműködési megállapodásban rögzíteni a munkavédelmi képviselő(k), illetőleg bizottság működésének helyi (konkrét) feltételrendszerét.

Központi Munkavédelmi Bizottság

A MÁV Zrt. felépítésének figyelembevételével a MÁV Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottsága látja el a biztosított jogok társasági szintű gyakorlását. Ezek részletei megegyeznek a munkahelyi munkavédelmi képviselők és bizottságok kötelezettségeivel és lehetőségeivel a társaság valamennyi telephelyére, szolgálati egységére vonatkoztatva. Ez irányú szolgálati megbízólevél tartalmazza a KMMVB képviselő személyes adatait, a területre való belépés engedélyezését, jogosultságokat, személyi igazolvánnyal együtt érvényes, a vezérigazgató aláírása, bélyegzője hitelesíti. A szervezet és a képviselők működési feltételeit, kapcsolatrendszerét a MÁV Zrt. és a MÁV Zrt. Központi Munkavédelmi Bizottsága közötti együttműködési megállapodás szabályozza.



CSALÁDI BIZTONSÁG

SZAKSZERVEZETI CSOPORTOS BALESETBIZTOSÍTÁS

IGÉNYBE VEHETIK:
SZAKSZERVEZETI TAGOK (A TAGDÍJ TARTALMAZZA A DÍJAT)
A SZAKSZERVEZETI TAG CSALÁDTAGJAI
(KÖZÖS HÁZTARTÁSBAN ÉLŐ 0-18 ÉVES KORIG GYERMEKEK ÉS
18-60 ÉVES KORIG
HÁZASTÁRSOK/ÉLETTÁRSOK)

SZAKSZERVEZETI OTTHON-BIZTOSÍTÁS

EGYÉNILEG VEHETŐ IGÉNYBE. AMENNYIBEN AZ ENGEDMÉNYRE
JOGOSULT
SZAKSZERVEZETI TAG NEM TULAJDONOSA A BIZTOSÍTOTT
VAGYONTÁRGYAKNAK,
AKKOR A BIZTOSÍTÁS SZERZŐDŐJE A SZAKSZERVEZETI TAG,
A BIZTOSÍTOTT PEDIG A
TULAJDONOS LESZ. (CSALÁDTAG/OK)
ENGEDMÉNY MÉRTEKE: 20% - 55% (4.000 - 13.000 FT
MEGTAKARÍTÁS/CSALÁD)
A SZAKSZERVEZETI KEDVEZMÉNYRE VALÓ JOGOSULTSÁGOT
IGAZOLNI KELL
(TAGKÖNYV, TAGKÁRTYA, MAKASZ KÁRTYA, STB.)

SZAKSZERVEZETI TAGOKNAK JÁRÓ SZOLGÁLTATÁSOK ÉS ENGEDMÉNYEIK

KÖTELEZŐ GÉPJÁRMŰ-FELELŐSSÉGBIZTOSÍTÁS

EGYÉNILEG VEHETŐ IGÉNYBE.
ENGEDMÉNY MÉRTEKE: 10% - 30% + B/M BESOROLÁS ESETÉN
TOVÁBB CSÖKKEN A DÍJ.
A SZAKSZERVEZETI KEDVEZMÉNYRE VALÓ JOGOSULTSÁGOT
IGAZOLNI KELL
(TAGKÖNYV, TAGKÁRTYA, MAKASZ KÁRTYA, STB.)
(5.000 FT - AKÁR 20.000 FT MEGTAKARÍTÁS)

A SZAKSZERVEZETI TAGSÁG JOGÁN IGÉNYBE VEHETŐ KEDVEZMÉNYEKEL A MEGTAKARÍTÁS ÉVENTE 9.000 FT-40.000 FT/CSALÁD

**SZAKSZERVEZETI TAGSÁG =
JOG A BIZTONSÁGHOZ**

Tudjuk hány óra van!

Mozdonyvezető létszám és szolgálati óra						2007 év 10. hó					
						42 munkanap				319,2 kötelező óra	
Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	"Mínusz" óra	Telephely	Átlagos létszám	Összes szolg.ó.	Kötelezőn felüli óra	Egyéb rk. mk.végzés	"Mínusz" óra
Bp.Ferencváros	341	115407 339	6748 20	280 1	0 0	Szeged	192	66270 346	5725 30	750 4	443 2
Győr	231	80164 347	6429 28	0 0	0 0	Békéscsaba	155	52577 340	3277 21	2073 13	60 0
Székesfehérvár	255	89895 352	8333 33	8 0	0 0	Szentés	182	64803 356	6708 37	1988 11	0 0
Bp. Északi	242	84085 347	6912 29	802 3	96 0	Vésztő	44	16243 369	1476 34	409 9	0 0
Szolnok	274	93466 342	6181 23	3090 11	61 0	Pécs	148	48965 330	1589 11	183 1	0 0
Hatvan	104	35764 344	2682 26	2659 26	114 1	Dombóvár	276	90644 328	2465 9	360 1	41 0
Balassagyarmat	50	17338 347	1368 27	0 0	0 0	Nagykanizsa	159	51726 326	1010 6	220 1	0 0
Miskolc	407	144619 355	14598 36	3502 9	1 0	Szombathely	156	52465 336	2676 17	1789 11	6 0
Debrecen	309	102186 331	3713 12	4497 15	0 0	Celldömök	229	77493 338	4397 19	2819 12	0 0
Nyíregyháza	214	74720 349	6411 30	3550 17	0 0	Zalaegerszeg	85	28343 333	1260 15	417 5	48 1
Záhony	135	45209 335	2117 16	2896 21	0 0	Hálózat	4186	1345520 321	96083 23	32292 8	871 0

Mozdonyvezetők Lapja

A Mozdonyvezetők Szakszervezete tájékoztató kiadványa

Készült a SZECSOX Nyomdában
Dombóváron.
Tel./fax: +36 (74) 565-468, +36 (74) 565-467
Felelős vezető: Csontó Zoltán



Kiadja: Mozdonyvezetők Szakszervezete

Felelős szerkesztő: Kiss László elnök

Szerkesztő bizottság tagjai:

Dr. Borsik János ügyvezető alelnök,

Dörnyei Szilárd területi ügyvivő,

Velkei Béla területi ügyvivő

A szerkesztőség címe: 1145 Bp. Bácskai utca 11.

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

Üzemi telefon: 01-1662, 01-1840, 01-1990, 01-2187

E-mail: mosz@mosz.co.hu Honlapunk olvasható: www.mosz.co.hu