

## **Egy MÁV-START-os e-hírlevél margójára, avagy a munkáltató nem minden esetben mond igazat?**

Érdekes olvasási élményt jelent a MÁV-START 2015. 04. 22-i e-hírlevele, mely a múlt század 50-es éveinek „hurrá-optimizmus” hangulatát tükrözi. A vezetők részéről az országjárás dicséretes dolog, de az olvasónak olyan érzése támad, mintha a rácsodálkoznának a jelenlegi állapotokra és munkáltatási viszonyokra. Úgy tesznek, mintha ezek a negatívumok „maguktól” alakultak volna ki, de az országjárás felnyitotta a szemüket és mint jószágos „nagyapók”, rendet, jogot szolgáltatnak a munkavállalóknak. A szövegből kibuggyanó, a társasági túlaradó gondosság mögött viszont ellentétes magatartás lapul.

### **Mi a valóság?**

**A cégvezetés cselekedeteiben támadást intézett a jelenlegi mozdonyvezetői hivatás foglalkoztatási és jövedelmi viszonyai ellen, le kívánja rontani a törvényi és a kollektív szerződésben foglaltakat!**

A Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) által készített új Vasúti törvénytervezet társadalmi egyeztetésre kiküldött változatában megerősítésre kerültek a közlekedésbiztonság személyi tényezőit befolyásoló foglalkoztatási rendelkezések. A hatályos Vasúti törvényben (2005. évi CLXXXIII. törvény) (Vtv.) szereplő a vezetési időről, a lakóhelyi napi pihenőidőről szóló rendelkezések mellé bekerültek a fel- és lejelentkezési helyre és az utazási időre vonatkozó szabályok is. Ezek a rendelkezések jelenleg megtalálhatók a vasúti utazó munkavállalókat (mozdonyvezetőt és jegyvizsgálót) legnagyobb létszámban foglalkoztató MÁV-START Zrt. Kollektív Szerződésében (KSZ).

Az NFM által összehívott egyeztetésen a MÁV Csoport vezetése támadta az új Vtv tervezetének a közlekedésbiztonsággal összefüggő foglalkoztatási szabályait. Oly sikeresen lobbiztak a minisztérium vezetésénél, hogy a jelenleg hatályos Vtv-ben szereplő a belföldi mozdonyvezetők maximum 10 órás vezetési idő korlátját, továbbá a belföldi utazó munkavállalók lakóhelyi napi -12 órás- pihenőidejére vonatkozó rendelkezését is kigyomláztatták az új Vtv-tervezetéből. Nem értjük, hogy miért szükséges ez a kufár magatartás és milyen elvárás következménye ez a felelőtlen munkáltatói szándék, mely veszélyezteti a vasúti közlekedésbiztonságot. Ha ez az állapot, így marad (szerk.: dolgozunk azon, hogy ez ne következzen be), akkor szenvedni el az igazi hátrányt a társaság a „magántársaságokkal” szemben, hiszen a 12 órás napi lakóhelyi pihenőidő a KSZ Helyi függelékeiben megtalálható. Ezzel szemben a „magántársaságok” számára a 8 óra napi pihenő lenne a kötelező, ez az igazi versenyhátrány, amit a vasúti vezetők maguknak idéztek elő. De mi lehet a mögöttes szándék? Talán azzal a sirámokkal jönnek majd, hogy ez a KSZ szabály versenyhátrányt okoz és a hatékonyság csökkenését, ezért felmondják a Kollektív Szerződést? **Innen is üzenjünk, hogy a Kollektív Szerződésben foglalt foglalkoztatási és jövedelmi viszonyokat megvédjük, ha kell, készek vagyunk a munkabeszüntetésre is!**

**Álljunk meg egy szóra! A Kollektív Szerződés munkáltatói módosítási és az alól történő kiszervezési szándékokról.**

A közel múltban a jóhiszemű joggyakorlás témájában kellett konzultációt folytatni a cégvezetéssel, mert például a VSZ-nek, a VDSZSZ-nek és a MOSZ-nak ugyanabban a témában más-más KSZ módosítási javaslatot adott. Példaként emeljük ki: a tanúkénti meghallgatás szakszervezetként eltérő tervezett díjazását. De az is érdekes jelenség, amikor a vezérigazgató-helyettes néhány helyszínen a KSZ hatálya alóli kiszervezés lehetőségét propagálta, miszerint, aki lemond 5% műszakpótlékról, annak a mozdonyvezetőnek 0 óra és hajnali 5 óra között nem lesz munkakezdése.

Elsőre mosolyog az ember, amikor ilyeneket hall és úgy gondol az ilyen vezetőre, mint a foglalkoztatási gyógykovácsra, aki a maga munkáltatási területén ösztönös tehetségével bugylibicskával hályogot operál. Ez a próbálkozás is jogellenes, mert a KSZ normatív része kötelező hatállyal rendelkezik, ami azt jelenti, hogy annak rendelkezéseitől munkaszerződésben eltérni csak a munkavállaló javára lehet. Tehát a munkaszerződés alanyai a KSZ-ben foglalt feltételeknél kedvezőtlenebb feltételekkel nem köthetnek, illetve nem módosíthatnak munkaszerződést. Lehet, hogy kevés a munkajogász és nincsen aki ezt elmondja előzetes véleményként, vagy egyszerűen csak nem hallgatnak rájuk? Pedig azt is tudják szerintünk a munkajogászok, hogy a mozdonyvezetői munkakör nem lehet készenléti jellegű munkakör, hibába szeretné azzá tenni a társaság vezetése, a hírlevélben azt sugallva, hogy a miskolci és a szegedi terület mozdonyvezetőinek tömegei követelik ezt, s ők csak ezt az igényt kívánják kiszolgálni. Kollégák, óvakodjunk a munkáltatók ajándékától!

### **A vezénylet, mint örökzöld sláger. Megítélésünk szerint kétféle ember létezik: az egyik hiszi, hogy van Isten, a másik úgy véli, ő az!**

Szakszervezetünk mind a helyi szinteken, mind központilag folyamatosan görcsö alatt tartja a vezényleti anomáliákat és annak embertelen hatásait. Az alapszabály az, hogy a munkáltató olyan vezényleteket készít, amilyet akar. Az olcsó igazságok boltjában bevásárolt üres frázisokat puffogatnak, miszerint az „emberséges” vezénylet lerontja a hatékonyságot, többletköltséget okoz. Már több éve kérjük az aktuális cégvezetéstől, hogy adják meg telephelyi bontásban a vontatási feladatok ellátáshoz szükséges létszámokat. Ez ideig ezt a feladatot nem sikerült még teljesíteni. Idén ismét mozdonyvezetői létszámhiányt állapítottak meg, még pedig 300 fő hiányzik 2015-ben. Emlékeztetőként: 2010-ben, 2011-ben országos közforgalmú vasúti járművezetői tanfolyamot indítottak, hiába tiltakoztunk ez ellen, majd 2012-ben 400-700 fő közötti mozdonyvezetői többletről nyilatkoztak és be kívánták vezetni az „állásidő 2” intézményét a foglalkoztatási gondok „enyhítésére”. A munkáltató nem tudott és nem tud mozdonyvezetői létszámot tervezni! Így arra hivatkozni, hogy az emberséges vezénylet nem hatékony és plusz költséget jelent, teljes mértékben hiteltelen. Jelenleg erőltetik a hajnali kezdéseket, de nem vizsgálják az ezzel kapcsolatos gépkocsi költségterítési költségeket. Többször kezdeményeztük, hogy az összes „járulékos költségelemet” tartalmazó összehasonlítást készítsenek a klasszikus négyes fordával összevetve. Nem kaptunk még ilyen kimutatást, lehet azért, mert az sem kerülne többre? A munkáltató kénye-kedvére változtatja a szolgáltatások tartamát, ha akarja, szétbontja a 12 órás szolgáltatást kettő vagy akár több szolgáltatásra is. De ennek az ellenkezőjét is tapasztaltuk már, ha ráviszi a kényszer, akkor képes „összehúzni a szolgáltatásokat”. Vegyük példának a „legegyszerűbb eset”-et, a balassagyarmati vezénylet. Köztudomású tény, hogy árufuvarozási megrendelés nem terheli a „társasági vasutat”, mégis két egyforma hónap, amikor megegyeznének a jármű- és a személyzetfordulók, annak ellenére, hogy a menetrend nem változik hónapról hónapra. Ki érti ezt? Mi biztos nem.

Látszik a munkáltatói álságos törekvés, a bevonás technikájának alkalmazása a vezénylet ingoványos területére, így porlasztva szét a foglalkoztatás felelősségét, miközben szórakoztatásként a kommunikációban megrajzolják az efféle eljárással elégedett munkavállalói emberkép fapados kifestőjét.

### **Konkrét példa a fordafellazításra – egy békéscsabai mozdonyvezető véleménye:**

*„Az élehetőbb fordulótervezést szem előtt tartva, a Tisztelt Munkáltatónk egyre több hajnali kezdést biztosít számunkra. Békéscsabán eleve gond, hogy a hajnali (0:25, 1:35, stb.) szolgáltatáskezdések és végzések 90%-át a román 477-es típusvizsgálattal rendelkező 20-25 személynek kell csinálnia. A román gépre helyben típusképzést a munkáltató nem szervez, indoka az, hogy nem sokáig közlekednek Magyarországon ezek a gépek. Először azt mondták, hogy csak júliusig lesznek, a legújabb hírek szerint pedig ez év decemberéig közlekednek.*

*Szóval bennünket ezzel a magyarázattal ráznak le, ami érdekes, hogy ennek ellenére a más fűtőháznál dolgozó mozdonyvezetők közül 15 fő képzését erre a géptípusra, ha minden igaz, most áprilisban mégis elkezdték. Ami viszont érthetetlen számomra, hogy az eddig működő fordulót miért kellett szétszednie a munkáltatónak, ha csak nem az volt eleve a cél, hogy tovább növeljék a hajnali kezdések és végzések számát. Konkrétan, eddig egy éjszakai fordulóval csináltuk a következőt: 7501-es számú vonattal Békéscsaba–Budapest-Keleti, itt gépcsere, román géppel, a 347-2-sel Budapest-Keleti – Kürtös, majd a 472-1-es számú vonattal Kürtös – Békéscsaba. A szolgálatkezdés 17:57-kor, végzés 06:32-kor. Három géppel egész éjszaka menni húzós, de legalább este kezdünk és reggel végeztünk. Ez szét kellett szedniük, és mostantól a következőképpen csináljuk: az egyik szolgálatban egy órával hamarabb 16:57-kor kezdünk és a 7501-es számú vonat helyett a 753-es számú vonatot visszük Békéscsabától – Budapest-Keletiig, itt gépcsere és a 347-2-vel vissza Budapest-Keleti – Békéscsabáig, majd 2:10-kor szolgálat véget ér. A másik mozdonyvezető kolléga kezd 1:29-kor, a 347-2-sel Békéscsabától–Kürtösig vezet, onnan a 472-1 számú vonattal Kürtös – Budapest-Keleti, majd vissza a 752-es számú vonattal, mely Budapest-Keleti–Békéscsaba között közlekedik, a szolgálat véget ér 14:00-kor. Na, ezt a fordulót azzal a „munkavállaló barát szakértővel” csináltatnám, aki kitalálta. Természetesen ezeket a „barátságos kanyarokat” is azok továbbítják, akik a fenti román mozdonytípussal rendelkeznek. Csak ennyit az okos munkáltatói fordafellazításról!”*

### **Amikor a munkáltató nem bontotta ki az igazság minden szelétét.**

A Forgalmi Utasítások módosítása során a munkáltató állította, hogy az Nemzeti Közlekedési Hatóság (NKH) csak úgy engedélyezte a változást, ha az E.1-es és az E.2-es Utasításokat is módosítják. Hamar kiderült, hogy az NKH határozatában nem szerepelt ez a tézis, de a MÁV-START szakértőit ez nem zavarta, erre a hamis állításra, sunnyogva kivették az E.1-es Utasítás módosítás tervezetéből a foglalkoztatást érintő szabályokat. A jelenleg hatályos E.1-es Utasításban szereplő érvényes személyes jelentkezésre vonatkozó rendelkezéseket, nem kis erőfeszítés árán sikerült megtartani.

A Forgalmi Utasítások eltéréseinek ismertetésével igyekeztek leoktatni -az NKH-hoz még be nem adott és az általa jóvá nem hagyott- E. Utasítások tervezett módosítását, veszélyeztetve ezzel a közlekedésbiztonságát és kimerítve a vasúti közlekedésbiztonság veszélyeztetésének gyanúját.

A Forgalmi Utasítások eltéréseire a MÁV Zrt, a GySEV és az RCH is többlet oktatási időt biztosított, csak a MÁV-START nem. Úgy gondolta, hogy elég ezt az időszakos oktatás terhére megtennie a Képzési és Vizsgarendelemben foglaltak ellenére. Úgy tudjuk, hogy NKH már vizsgálódik ez ügyben is. Kérjük a munkáltatót, hogy hozza nyilvánosságra annak eredményét, akár e-hírlevélként, lehet az már nem a belső Pr-os „hurrá-optimizmusról” fog árulkodni.

**Összegezve:** amit a munkáltatónak ajánlhatunk, hogy a szó és a cselekedett hányadosának egynek kell lennie, még a belső kommunikációban is. Hazánkban a dualizmus idején a politikusok arról vitatkoztak, hogy mi szerepeljen a sajtótörvényben. Deák Ferenc ekképpen foglalta össze a polémiát: „hazudni nem szabad”!

Budapest, 2015. április 25.

Mozdonyvezetők Szakszervezete