

Béremelésre várva (2. oldal)



TÖBB AZ ELSZÁMOL- HATÓ HELYET- TESÍTÉS

A szakszervezetek és a munkáltató megállapodásának köszönhetően bővült a helyettesítésként elszámolható esetek köre. Ezt kollektív szerződésben is rögzítették a felek.

(3. oldal)

MEGOLDÁST KÖVETELNEK A CARGÓSOK

Feladni kényszerülhet egyik legfontosabb tevékenységét a legnagyobb magyar vasúti áru fuvarozó cég, a Rail Cargo Hungaria Zrt., és ezzel több ezer ember munkahelye is veszélybe kerül, amennyiben a kormány nem teljesíti a tavaly kötött stratégiai megállapodásban vállalt támogatást.

(5. oldal)

SZOCIALISTA REALIZMUS

Szakszervezetünk a vasutasok számára jól ismert helyszínen, a MÁV SZK Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ Tatai úti képzési egységében tartott a munkakörülményeket ellenőrző bejárást, tagjaink jelzése alapján.

(10. oldal)

A NYUGDÍJAS ELNÖKSÉG SZEGEDEN

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezetének elnöksége Szegeden, a Területi Képviselőlet székhelyén tartotta kihelyezett elnökségi ülését 2020. január 21-én.

(14. oldal)

Bér, bér, bér



Dolhai József

Jócskán bent járunk már az új esztendőben, ki-ki a maga módján, de folytatja, esetleg újrakezdte az életét. Sokféle a vasutas nép, így a gondolkodásuk sem egyforma. Szerencsére azért vannak közös pontok, amelyek kellenek is ahhoz, hogy sikerrel működtessék munkahelyüket, a vasutat. Nagy cég – vállalatcsoport –, nagy rendszer, nagy kérdésekkel és időnként nagy gondokkal is. Igaz, nem feltétlenül a halandó vasutasnak kell megválaszolni, illetve megoldani mindent, ám kíváncsi a válaszokra és a megoldásokra egyaránt. Mostanában például az idei béremelés, illetve annak hiánya foglalkoztatja a többséget, bár azért tudják, valójában semmi új nincs a késelemben.

Már csak azért sincs újdonság bérkérdésben, mert már évek óta tavaszba hajlik a döntés, hát még a kivittelezés. Az okokat keresvén nyomban látszik, hogy a vasutasokon nem múlik az időrend, és azt is tudhatja mindenki, akit nem csak idén kezdett el érdekelni a bére, hogy nem az érdekvédők késlekednek az egyeztetések megkezdésével. Hiszen a Vasutasok Szakszervezete már tavaly nyár végén, majd ősszel is többször jelezte tárgyalási készségét, rövid- és középtávú javaslatokat megfogalmazva. De a január sem telt tétlenül, az érdekeltek lefutották az első kört, és mire e sorok megjelennek, túl lesznek a másodikon, talán még a harmadikon is.

A tárgyalásoktól a munkáltató sem zárkózott el sőt, jelezte, hogy szerintük is el kell ismerni a vasutasok munkáját. De hogy mindezt hogyan képzei el, ma még homály fedi. Tény, a konkrétumokhoz ismerni kéne azokat a pontos összegeket is, amelyekből összeállhat majd az idei javadalmazás.

Ez utóbbi olyan új kifejezés, amely alighanem jóval szélesebb körű, mint maga az idei bérünk mértéke. Ám továbbra is várni kell, mégpedig a tulajdonos döntésére.

Azt viszont, hogy a tulajdonos mire vár, nem tudjuk, és nem is dolgozunk helyette megmagyarázni a késedel-



met. Azt látjuk, halljuk, hogy az ország munkáltatóinak nagy része már túl van az idei bérfeljesztés nyűgein. Aminek tudatában talán még bosszúsabb lesz a vasutas, no meg más munkahelyek alkalmazottjai is. Mert bizony a cégeken, intézményeken keresztül a legnagyobb foglalkoztató hazánkban valószínűleg a mi cégtulajdonosunk.

Ez viszont nem magyarázat a lassúságra, legfeljebb egy ok a sok közül.

Ami biztos: mindenki talpon van, mindenki tárgyalni akar és tárgyalni is fog. A VSZ-nek továbbra is konkrét javaslatai vannak, melyeket remélhetőleg már mindenki ismer, természetesen a munkáltató is. De sajnos muszáj még futni egy-két kört. Reméljük, hamarosan felgyorsul a tulajdonos és a munkáltató is, szakszervezetünk tárgyalói pedig bírják majd az iramot.

A lehetséges mértékeket ugyan még nem tudhatjuk, de azt igen, hogy az nem függ a késedelemről. Mint ahogyan az sem, hogy bármikor és bármennyi lesz is az idei jussunk, az január elsejétől lesz érvényes, visszamenőleg és mindenkinek. Szóval türelem! Hamarosan eljön az a szép tavaszi nap, amikor valószínűleg mindannyian szimpatikus számokat látunk majd a folyószámlánkon. Addig is drukkoljunk a Vasutasok Szakszervezete tárgyalóinak!

A tulajdonos halogatja a megállapodást

A szakszervezetek már többször, legutóbb február 12-én azzal a felfokozott várakozással ültek tárgyalóasztalhoz, hogy a munkáltató megteszi a 2020. évre vonatkozó bérájánlatát. Ehhez képest azzal szembesültünk, hogy a MÁV vezetésének semmilyen felhatalmazása nincs erre.

Abérmegállapodás halogatása egyértelműen hátráltatja az egyik legnagyobb állami vállalat foglalkoztatási gondjainak megoldását, egyebek között az elvándorlás megakadályozását, holott a vasutat elhagyók 60 százaléka éppen az alacsony jövedelmet jelöli meg a távozás indokaként. A Vasutasok Szakszervezete elnöke, Meleg

János a legutóbbi tárgyaláson is egyértelműen fogalmazott az alanyi jogú bérfeljesztés mértékével kapcsolatban: 10 százaléknál kevesebbet nem fogadunk el, az írásban is benyújtott követeléseinket fenntartjuk.

A tárgyalást követően a kollektív szerződést kötő szakszervezetek megállapodtak abban, hogy február 20-ra összehívják a Közszolgáltató Vállalatok Konzultációs Fóruma munkavállalói oldalát azért, hogy összehangolják a bérkövetelésekkel, illetve a megállapodások megkötésével összefüggő cselekvési terveiket.

Az elmúlt hetek tétlensége arra kényszeríti szakszervezetünket, hogy elnökségünk február 19-én kollektív munkaügyi vitát kezdeményezzen.

Több lett az elszámolható helyettesítés

A szakszervezetek és a munkáltató megállapodásának köszönhetően bővült a helyettesítésként elszámolható esetek köre. Ezt kollektív szerződésben is rögzítették a felek.

A hivatalos meghatározás szerint: „helyettesítésnek minősül az is, ha az adott szolgálati helyen a munkavállaló úgy látja el az adott szolgálatot, hogy az általa ellátott munkakörre irányadóan meghatározott technológiai létszám nem biztosított.”

A helyettesítésként elszámolható helyzetek bővítésével módosult KSZ a forgalom lebonyolításával összefüggő munkakörben dolgozók – jellemzően forgalmi szolgálattevők, rendelkezők, táblakezelők, stb. – helyzetét rendezi azokon a szolgálati helyeken, ahol a munkáltató meghatározta a „technológiai létszámot”.

Azonban más szakterületeken – pályás, TEB-es, ingatlanos – nem

határoztak meg létszámminimumot.

Ezen a területen ezért nehézségekbe ütközik az azonos munkakörben dolgozók – főleg a (pálya)felügyeleti tevékenységet ellátók – egymás között történő „helyettesítése”.

Szakszervezetünk álláspontja, hogy ezekben a munkakörökben

az elrendelt többletmunkával (még abban az esetben is, ha nem merül fel rendkívüli munkavégzés) járó felelősségvállalást a kollektív szerződésben vagy külön megállapodásban meghatározott módon és mértékben díjaznia kell a munkáltatónak. A díjazás érdekében tárgyalást kezdeményeztünk a munkáltatónál.



Munka a talajszint alatt

Rezeg a kelenföldi pénztárosok munkahelye

Nehezen szokják az aluljáróban kialakított munkahelyüket a pénztárosok Kelenföld vasútállomáson: rendszeres pszichés problémákról, a munkavégzésükkel összefüggő komoly egészségügyi gondokról panaszkodnak.

Kelenföld vasútállomáson 2019 szeptembere óta dolgoznak talajszint alatt a pénztárosok, szolgálatonként 4-5 koléga. Az új munkahelyükre költözés óta rendszeresen panaszkodnak: a pénztár felett elhaladó vonatok okozta folyamatos rezgés miatt neurológiai és pszichés problémák jelentkeznek náluk. Ennek hatására felmerült a kérdés, hogy az érintett szolgálati helyre

készült-e munkavédelmi kockázatértékelés.

A törvény kötelez

A munkavédelemről szóló törvény vonatkozó bekezdése szerint „a munkáltatónak rendelkeznie kell kockázatértékeléssel, amelyben köteles minőségileg, illetve szükség esetén mennyiségileg értékelni a munkavállalók egészségét és biztonságát veszélyeztető

kockázatokat, különös tekintettel a munkavállalókat érő terhelésekre, valamint a munkahelyek kialakítására.” A hivatkozott jogszabály alapján a munkáltató a kockázatértékelést, a kockázatkezelést és a megelőző intézkedések meghatározását a tevékenység megkezdése előtt, indokolt esetben azonban azt követően is, de legalább 3 évente köteles elvégezni. A törvény szerint indokolt esetnek tekinthető minden olyan, az eredeti tevékenységgel összefüggő változtatás, amelynek eredményeképpen a munkavállalók egészségét, biztonságát meghatározó munkakörülményi tényezők megváltozhattak. Ideértve a munkaklíma-, zaj- és rezgésterhelést is.

A Vasutasok Szakszervezete a munkavállalóknál jelentkező tünetek mielőbbi megszüntetése és a megfelelő munkavédelmi intézkedések megtétele érdekében kéri, hogy amennyiben ilyen kockázatértékelés még nem készült el, úgy azt haladéktalanul pótolják.



A tavalyi után egy újabb nehéz év vár

A tavalyi rossz után ismét nagyon nehéz év elé néz a Rail Cargo Hungaria – mondta el a Központi Üzemi Tanács januári ülésén a vállalat pénzügyi igazgatója. Még átmeneti foglalkoztatási intézkedésekre is szükség lesz, bár azt nem részletezte, hogy ez pontosan mit jelent.

Megtartotta idei első ülését az RCH Központi Üzemi Tanácsa. Első napirendi pontban Horváth Ottó üzemeltetési igazgató adott tájékoztatást, s nem tudott jobb hírekkel szolgálni, mint amit eddig is tudtunk. 2019 nem volt sikeres év. Kevés volt a forgalom, ezt mutatja az is, hogy nincs tele az ország oszlatott vonatokkal – fogalmazott. Január rosszabb, mint a december, a hónap elején volt 30 százalékos visszaesés is, ezt követően kicsit jobb lett a helyzet, de még így is 15 százalékos a forgalom visszaesése. Sajnos az előrejelzések szerint a február és március sem lesz jobb. Sok helyen jelentős a visszaesés. A Dunafernek összesen 40 normál rakott kocsija van Záhonyban, ez negatív csúcs. Fényeslitkén 500-1000 nyitott kocsi áll folyamatosan üresen. Bevételeket kell növelni, és a kiadásokat csökkenteni. Létszámstop van érvényben, min-

den felvételhez az RCA igazgatójának, Kovács Imrének az engedélye szükséges. Mozdony tekintetében többletkapacitásunk van, de így van ezzel a többi fuvarozó társaság is. MÁV-START-os és magánvasúti vontatási teljesítményeket mondunk vissza. Van folyamatban lévő mozdonyvezetői tanfolyamunk, de az idei tervezett kettő indítása kérdéses.

Nincs közvetlen veszély

A második napirendi pont keretében Kotiers Román pénzügyi igazgató elmondta, 2019-ben jelentős, 10 százalékos forgalomvisszaesés volt.

A sok megtakarítási intézkedéssel végül -1,5 millió euróra sikerült „beállítani” az eredményt. Az egy-szeri intézkedések között szerepelt mozdonyeladás is. Az autó- és acélipar miatt ez az év is rosszul indult, ráadásul fellendülés nem látszik, csak a stagnálás. A MÁV-os bérfejlesztéseket nem fogjuk tudni követni, a tulajdonos erre nem fog pénzt biztosítani. Lesz ugyan bérfejlesztés, de kisebb léptékű. A társaságnak nincs likviditási problémája. Azonnali veszély nincs, de hosszú távon nem fenntartható a jelenlegi helyzet. A jövő miatt is fontos,

hogy beinduljon a gazdaság és legyen egyes kocsik támogatás is. Készsül az ezzel kapcsolatos kormányzati előterjesztés, amely biztosítaná 2022-től ezt a fajta támogatást. Nagyon nehéz évnek nézünk elébe, átmeneti foglalkoztatási intézkedések is szükségesek – fejezte be az igazgató.

Nadrágszój effektus

A napirend folytatásaként Vincze Teodóra HR igazgató is azt emelte ki, hogy rosszul állunk, össze kell húzni a nadrágszíjat. Kezdődik a bértárgyalás, de kétszámjegyű bérfejlesztést nem tudnak ebben a helyzetben biztosítani, pedig szükség lenne rá. Létszámleépítés nincs tervben, de a nyugdíjba vonulókat nem pótolja a cég. Simon Ferenc HP szervezetvezető elmondta, hogy a fluktuáció 2 százalékkal javult az előző évihez képest, most 14,8 százalékos. A hajdúszoboszlói Rudolf Hotelben összeállt az egészségmegőrző program, 30 ember részvételére ad majd lehetőséget, főszezonon kívül. Benyus Julianna HR ösztönzés és fejlesztés vezető a folytatásban elmondta, hogy a VBKJ-ról február 4-17 között kell nyilatkozni (lapunk a határidő után jelent meg). Alapvető változások nincse-

Az autó- és acélipar miatt ez az év is rosszul indult, ráadásul fellendülés nem látszik, csak a stagnálás.



az RCH-ra

nek. A SZÉP kártya szorzója 1,325-re csökken, a készpénzjuttatás 251 466 forintot jelent a teljes VBKJ-ke-re vetítve. Azt is elmondta, hogy jelenleg két mozdonyvezető tanfolyam zajlik. Az egyik márciusban zárul, a másik tavaly november 4-én indult 28 résztvevővel. Egyelőre úgy tűnik, idén nem indul több tanfolyam.

Eurómilliókat kell spórolni

A harmadik napirendi pontban Gyevnár Sándor kontrolling igazgató elmondta, a tervezett intézkedé-

sekkel idén 5-6 millió eurót meg lehet spórolni.

A magyar számviteli szabályok szerinti 2019-es eredményünk (vesztességünk) -3,5 milliárd forint lesz. Még egy hasonló veszteséges év esetén a tulajdonosnak közbe kell lépnie.

Az egyes kocsi támogatás fontos lenne, de még akkor is van teendők bőven, hogy a céget nyereséges pályára állítsuk. Az idén is folytatódhatnak a munkahely- és munkakörülmény javító intézkedések. Az ingatlanfelújításokra 42 millió fo-

rintot fordít a társaság. A korábbi évekről áthúzódó klímabeszerezés is folytatódik s év végén talán be is fejeződik. A celldömlői kocsimosó felújítása is lezárul – fejezte be az igazgató.

A negyedik napirendi pontban a KÜT kialakította véleményét a korábban átadott oktatási és képzési utasítással kapcsolatban. Majd Zubály Bertalan elnök a két ülés közt történekről adott tájékoztatást a tanács tagjainak. Bekk István, a Műszaki Szakbizottság vezetője a február 5-ei ülés fontosságára hívta fel a figyelmet, egyben kérte, hogy a szakma az E2., valamint az E12. utasítások tervezetét küldje meg a szakbizottságnak véleményezésre.

Zubály Bertalan



Megoldást követelnek a cargósok

Veszélyben egy vasúti alapszolgáltatás és ezzel több ezer vasutas munkahelye

Feladni kényszerülhet egyik legfontosabb tevékenységét a legnagyobb magyar vasúti áru fuvarozó cég, a Rail Cargo Hungaria Zrt., és ezzel több ezer ember munkahelye is veszélybe kerül, amennyiben a kormány nem teljesíti a tavaly kötött stratégiai megállapodásban vállalt támogatást. Az RCH esetleges kivonulása az egyes kocsi fuvarozásból, közvetve a teljes hazai vasút működésére is veszélyt jelent – írja közös közleményében a vasútnál működő két nagy szakszervezet.

Híába ígérte a kormány, eddig egyetlen fillért sem fordított a hazai vasúti áru fuvarozás egyik legfontosabb alaptevékenységének, az úgynevezett egyes kocsi forgalomnak – amelyet a számtalan vasúttársaság közül egyedül az RCH végez – a megmentésére.

A teherárak állomásonkénti összegyűjtését – ezt nevezi a szakma egyes kocsi forgalomnak – úgyiszlóvn közszolgáltatási feladatként végzi megalakítása óta az RCH. A tevékenység magas költsége és az ezzel szemben álló alacsony fedezet – az RCH és a magyar állam közötti, tavaly aláírt stratégiai megállapodásban foglalt támogatás nélkül – több milliárd forintos veszteséget okoz a társaságnak – olvasható a Vasutasok Szakszervezete és a VDSZSZ Szolidaritás közös közleményében. Annak ellenére, hogy a stratégiai megállapodásból egyértelműen kiderül: az ágazat biztonságos fennmaradásához szinte nélkülözhetetlen ennek a tevékenységnek a támogatása, úgy tűnik, az illetékesek nem vették komolyan az RCH jelzését. A szakszervezetek azért foglalkoznak ezzel a témával kiemelten, mert amennyiben a cég nem végzi ezt a hazai kis- és középvasúti fuvarozások működéséhez is fontos tevékenységét, az ágazatban akár kétezer vasutas – az RCH munkavállalóin kívül mozdonyvezetők, tolatásvezetők, kocsi rendezők, járműkarbantartók, stb. – válhat munkanélkülivé.

A szakszervezetek ezért most az eddigieknél is hangosabb riasztásba kezdenek, kongatják a vészharangot, amely hamarosan magától is megszólalna – írják. Az ugyanis, ha az RCH felhagy ezzel a nemzetgazdaság számára is fontos tevékenységgel, a teljes hazai vasúti közlekedésre kedvezőtlen hatással lesz.

Az egyes kocsi forgalom felszámolásával drasztikusan megnőhet a közúti forgalom – miként ez történt a Ro-La vonatok megszüntetése

nyomán is –, évente 400 ezer teherautó zúdulhat az utakra, amely elképzelhetetlenül nagy terhet jelentene a hazai úthálózatra és a környezetre is. Ez viszont a klímavédelmi programmal is szembemegy – érvelnek a szakszervezetek. Kiemelték: a közúttal kapcsolatos adóbevételek növekedése mellett több járművezetőre is szükség lesz, s nagy valószínűséggel állandósulhatnak a közlekedési dugók, több lesz a közúti baleset, s évente 2,3 millió tonnával több veszélyes árut szállít majd közúton összesen 60-80 ezer tartályos kamion.

Az egyes kocsi forgalom esetleges megszűnése azonban a vasúti piac szereplői mellett a magyar államra, önkormányzatokra, a kkv-kra és a fuvarozatókra egyaránt jelentős negatív hatást gyakorolna.

A szakszervezetek felhívják az illetékesek figyelmét: gyors segítségre van szükség, amíg nem késő. A példa adott, hiszen Ausztriában létező rendszert kellene meghonosítani hazánkban is. Attól kezdve, hogy az említett tevékenység megszűnik, feleslegessé válnak a rendezőpályaudvarok is, márpedig ezek bezárása visszafordíthatatlan folyamatot indít el.

A cargósok arra is felhívják a figyelmet, hogy ennek a veszteséges, valójában közszolgáltatási szegmensnek a fenntartása támogatások nélkül, a bérezés terén is behozhatatlan hátrányba hozza a céget.

MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
– KIADJA ÉS TERJESZTI:

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE

E-mail: vsz@t-online.hu

Felelős kiadó: MELEG JÁNOS

a Vasutasok Szakszervezetének elnöke

Főszerkesztő: NÉMET H. ERZSÉBET

Felelős szerkesztő: HORVÁTH CSABA

Tervezőszerkesztő: KÁROLYI MARIANNA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8;

Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622;

Nyomdai előkészítés-nyomás: Filmhíradó Működőképműhely Kft.

Tel.: 06/70-315-7815, e-mail: kapcsolat@impactmedia.hu

ISSN: 0460-6000; Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

Folyamatosan dolgozza le elmaradását a ruhaellátás, de még van feladat

Gyorsabb kiszolgálás, egyszerűbb rendelési felület, több átadópon – egyebek mellett ezekben kell fejlődnie a ruhaellátásnak. Ezt a terület vezetői is tudják, hiszen ők maguk mondták el a MÁV Zrt. Központi Üzemi Tanácsának januári ülésén.

Elsőként Molnár Péter, a MÁV SZK Zrt. raktárgazdálkodás vezetője mutatta be a MÁV-csoport ruhaellátásának alakulását, az egyes mutatók mellett külön részletezve a pontkeretes rendszer új folyamatában rejlő lehetőségeket.

Kiemelte a fő feladatokat: a munkavállalókkal való közvetlenebb kapcsolat, a kiszámíthatóság, a tervezhetőség, a reklamációkezelés felgyorsítása, egységesítése. Hangsúlyozta, idén tovább növelik azoknak a helyszíneknek a számát, ahol a próbakollekciókat el lehet érni.

A ruhaátadó pontok és nyitvatartási idők felülvizsgálata megkezdődik, hogy a jelenleginél is jobban igazodjanak az igényekhez. E témakörben felmerült kérdésre reagálva jelezte, hogy a raktárak, ruhaátadó pontok mobiltelefonos elérhetősége nem személyhez, hanem szolgálati helyhez kötött.

A ruházati utasítás főbb változásai között megemlítette, hogy éven túli távollétről történő visszajövetel esetén a korábbi kielégítetlen igény sorokat az aktuális időszakra írják jóvá. Újfelvételes munkavállalókról 3 munkanapon belül kell méretet venni a területileg illetékes ruha-raktárakban. Méretes ruházat kizárólag személyes méretvétel alapján kiállított raktári igazolással igényelhető.

Minőségi reklamáció és méret-probléma kizárólag az erre rendszeresített reklamációs adatlap kitöltésével érvényesíthető. Ismertette az elmúlt 3 év igénylési időszakában leadott online és papír alapú igények megoszlását, amelyből kiderült, hogy a 2020-ra indított folya-

matoknál 6 százalékra csökkent a papíron leadott ruhaigény aránya.

Munkásruhából nagy a hiány

A hátralékok termékkörönkénti bontásánál a legszembetűnőbb továbbra is a munkásruha. Ezt Molnár Péter mondta, amikor az elmúlt évek kielégített és hátralékos igény-sorainak megoszlását és alakulását ismertette.

Tájékoztatást adott az érintett beszerzési eljárás sikerességéről és a szerződés aláírásáról, valamint ígéretet tett a beszállítást követő soron kívüli kiszolgálásra.

Zárszávéban két újonnan fejlesztett, január 14-től éles automatikus PKR üzenetre hívta fel a figyelmet. Az egyik üzenetben az e-mail-címmel rendelkező munkavállalók a konkrétan megnevezett járandóságai raktári kicsomagolásáról kapnak tájékoztatást, míg a másikban az igénylési folyamatuk elindításáról, illetve az üzenetben található linkre kattintva az igénylés külön bejelentkezés nélkül elvégezhető.

Bozó György, a MÁV SZK Zrt. Raktár- és készletgazdálkodási üzletág-vezetője bemutatta az üzletág 2019-es eredményeit és a 2020-ra tervezett stratégiai feladatokat.

A növekvő forgalom és a gyorsabb kiszolgálás bemutatása mellett kiemelte a felhasználói tervezés fontosságát, ami a további fejlődés alapja. Prezentációjából kiderült, hogy az SZK általános anyagforgalma az elmúlt két évben 38 százalékkal nőtt.

A növekedést a jelentkező új igények kiszolgálása és az elmaradások ledolgozása eredményezte. Az általános anyagok kiszolgálási ideje a felére csökkent, amit a készletszintek újragondolása és a beszállítók szigorúbb számonkérése eredményezett. A 2019-ben elvégzett vevői elégedettségmérésből egyértelműen kimutatható, hogy a következő területeken kell fejlődni az anyagellátásnak:

1. gyorsabb kiszolgálás;
2. egyszerűbb rendelési felület a termékhez tartozó képek és biztonsági adatlapok elérhetőségével;
3. a rendszerben található cikkek műszaki leírása megfelelően, egyezzen a kiszállított áruéval;
4. a megrendelt áru státuszáról kapjon visszajelzést az igénylő.

A MÁV-csoport igénylőinek széles körű tájékoztatása érdekében, a hat területi igazgatóságon interaktív konferenciát tervez 2020 tavaszán. A találkozók célja a Raktár- és készletgazdálkodás üzletág 2019-es eredményeinek és a 2020-as tervezett szolgáltatási színvonalat növelő feladatainak bemutatása (gyorsabb kiszolgálás alapjai, eszköz- és szoftverfejlesztések stb.).

Segélykeret és előleg

A 2019-es szociális segélykeret és munkabérelőleg felhasználásáról Kovács Tamás humán erőforrás gazdálkodási igazgató és Császárné Nikolausz Krisztina humánpolitikai szakértő elmondta: a temetési segélyeket az igények alapján nagyjából kifizették, a szervezeti egységek kezelésében lévő szociális segélyekből azonban egy jelentősebb összeg megmaradt. Ezt a keretet nem lehet átvenni a következő évre.

A nagycsaládosok év végi támogatására elkülönített összeget a decemberi bérfizetési napon 129 munkavállaló (összesen 580 gyermek) megkapta.

Fontos, hogy a szervezeti egységek részére történő 2020. évi operatív tervkiadás előtt szociális segélyek közül kizárólag temetési segély fizethető, munkabérelőleg pedig a 2019. I. negyedévi keretösszeg erejéig. Különbőféleken belül az szja-törvény alapján az IC kártya használatának szabályairól és annak dokumentálásáról egyeztetett a testület. A következő KÜT ülés időpontja: 2020. február 18.

Forrás:

Bodnár József
KÜT elnök beszámolója



A szakszervezetek és a klímaváltozás

Kihívások

2019 decemberében a portugáliai Sesimbra adott otthont a szakszervezeti tisztségviselők számára az ETUI által rendezett szemináriumnak, melyen a Vasutasok Szakszervezetét Meleg János elnök és Komiljovics Máté szakértő képviselte.

A klímaváltozás már jó ideje komoly hangsúlyt kap a politikában, a gazdaságban, a médiában és az élet megannyi szegmensében is jelen van. A témával foglalkozni kell és ebben a szakszervezeteknek is részt kell venni. Az újonnan megválasztott Európai Bizottság egyik képviselője jelentette ki nemrégiben, hogy a klímaváltozás problémáját a szakszervezetek, munkavállalók nélkül nem lehet kezelni.

A szervezők az alábbi célokat fogalmazták meg a rendezvényhez:

- megismerni, hogy a szakszervezeteknek milyen szerepük van a klímaváltozás elleni harcban;
- megismerni a klímaváltozás foglalkoztatásra gyakorolt hatásait;
- megismerni, hogy milyen nem-

zeti és nemzetközi intézkedéseket lehet tenni.

Senki ne gondolja, hogy a klímaváltozás a jövő, a jövő generációjának a problémája: ez egy aktuális kérdés, a mai kor embere kell, hogy megtegye az első lépéseket a megoldás irányába. Másik oldalról viszont egy meglehetősen komplex jelenség. Az Európai Unió különböző földrajzi egységeit eltérően érinti: a tengerpartok, hegyek és városok vannak a legnagyobb veszélyben. Erős az észak és dél közötti különbség is.

A legveszélyeztetettebb ágazatok:

- mezőgazdaság
- halászat
- turizmus
- közlekedés
- építőipar

A közlekedési ágazatban már a saját bőrünkön is érezzük a klímaváltozás hatásait: a nyári hőhullámok miatt romlanak a munkakörülmények. Bár egyre több szolgálati hely vagy jármű klimatizált, de a tartós meleg sok helyen elviselhetlenné teszi a normális munkavégzést. A Vasutasok Szakszervezete ismét prioritásként fogja kezelni ezt a

kérdést a következő időszak tárgyalásai során.

A klímaváltozás és a széndioxid-kibocsátás csökkentése érdekében új típusú járművek új technológiákkal jelennek meg, amihez a munkavállalók képzése, oktatása szükséges.

Kérdésként merülhet fel, hogy mit tehetnek ebben a helyzetben a szakszervezetek.

Három lehetőségük, feladatuk biztos van:

- informálni a kollégákat
- figyelemfelhívás
- nemzeti stratégiák összeállításában való részvétel.

Meleg János hozzászólásában kifejezte, hogy szakszervezetként természetesen rengeteg területen tudunk segíteni a klímaváltozás elleni küzdelemben, azonban azt sose felejtjük el, hogy a szakszervezetek elsősorban a munkavállalókat képviselik és a tagjaik érdekeit kell védeniük. Hozzátette, hogy a klímaváltozás és a digitalizáció az a két fő terület, ahol a munkavállalói érdekképviselőknek a következő időszakban jelentős feladatai lesznek.

Komiljovics Máté



Előző számunkban megkezdtük a „Tibor, a masszív környezetvédelmis” című szövevényes dráma felgombolyítását. A történetben addig jutottunk, hogy Tibor, elunva azt, hogy sem kullancs elleni védőoltást, sem egyéni védőeszközt nem kapott a veszélyes anyagokkal végzett munkájához, azonnali hatállyal megszüntette a jogviszonyát. Azaz, annak rendje s módja szerint, „kirúgta” a munkáltatóját. Most innen folytatjuk.

Kullancsok, sisakok, védőkesztyűk

Ógörög dráma a bíróságon

lyú felmondással szüntette meg a jogviszonyát.

Ez a lehetőség minden dolgozó számára adott, ha a munkáltatója a munkaviszonyból származó lényeges kötelezettségét szándékosan vagy súlyos gondatlansággal jelentős mértékben megszegi. Tibor kullancsfertőzött területen dolgozott és veszélyes vegyületekkel került kapcsolatba, így érthető, ha második gyermeke születését követően sérelmezte az agyhártyagyulladás elleni védőoltást és az egyéni védőeszközök hiányát. A munkáltatónak – a dolgozó álláspontja szerint – kötelezettsége lett volna biztosítani ezeket a védőeszközöket, ám többszöri kérés ellenére sem tette meg. A jogkérdés tehát elsőrendűen az, hogy volt-e kötelezettsége a munkáltatónak a védőeszközök és az oltás biztosítására, és ha igen, teljesítette-e ezt a feladatot.

A második igen fontos kérdés, hogy kollégánk megfelelő időben nyújtotta-e be az azonnali hatályú felmondását.

A törvény szerint ugyanis, azonnali hatályú felmondásra csak akkor van lehetőség, ha a másik fél jogsértésről való tudomásszerzéstől még nem telt el tizenöt nap. Ezt a tizenöt napos határidőt nevezi a munkajog „szubjektív határidőnek”. Ha tehát meg is történt a jogsértés, csak akkor gyakorolható ez a rendkívül súlyos szankció, ha még nem telt el tizenöt nap a tudomásszerzéstől. Tibor már évek óta rágta a főnöke fülét, hogy nagyon kéne neki az oltás és az összes védőeszköz. Kérdés, hogy a tizenöt napos határidőből kifutott-e a kolléga. A jogsértésről ugyanis nem tizenöt napja, hanem már legalább másfél éve tudott.

Anélkül, hogy lelőném a poént, itt kell említést tennem az úgynevezett „folyamatos jogsértés” munkajogi kategóriájáról. Eszerint, ha valamilyik fél folyamatos jogsértésben van, akkor a tizenöt napos határidő nem az első tudomásszerzőkor, hanem azon a napon kezdődik, amikor a jogsértés véget ér. Példával érzékeltetve: ha a munkáltatómtól nem kapok már fél éve bért, azonnali hatállyal felmondhatok, hiszen a jog-

sértés folyamatos, így a tizenöt napos határidő még csak nem is kezdődött el.

Két nagyon fontos kérdést kell tehát megvizsgálni: elmulasztotta-e a munkáltató a kötelezettségét, illetve, hogy Tibor betartotta-e a tizenöt napos szubjektív határidőt a felmondás közlése során? A kérdésekre később választ fogunk kapni.

Az azonnali hatályú felmondás jogkövetkezményei

Nézzük meg, hogy pontosan milyen jogkövetkezményekkel jár, ha egy munkavállaló azonnali hatállyal szünteti meg a jogviszonyát!

Ha a dolgozó felmondása alapos, azaz ha a munkáltató jelentős mértékű jogsértést követett el a sérelmére, és ezt a jogot határidőben gyakorolja, akkor a munkáltatónak igencsak a zsebébe kell nyúlnia. A törvény ugyanis a jogszerű munkavállalói azonnali hatályú felmondáshoz azokat a jogkövetkezményeket rendeli, melyek a munkáltató (rendes) felmondása esetén alkalmazandók, tehát a munkáltatónak nemcsak a felmondási időre járó távolléti díjat, de a végkielégítést is ki kell fizetnie. Ez egy tízéves munkaviszony esetén háromhavi végkielégítést és ötven nap felmondási időt jelent, azaz összesen csaknem öt havi távolléti díjat. Ez akár milliós tétel is lehet, így a jogszerűen gyakorolt munkavállalói felmondásnak meglehetősen súlyos anyagi hatásai lehetnek a munkáltató pénztárcájára.

Tibor és a pénz

Tibort, a „masszív környezetvédelmist” a legkevésbé sem érdekelte a pénz. Őt csak az a cél vezérelte, hogy biztonságban tudhassa az egészségét, a megélhetését és így a családját is. Nem kellett neki sem a végkielégítés, sem a felmondási időre járó távolléti díj, a maga részéről úgy volt vele, hogy hagyják őt békén. Nem is követelt egy fillért sem, pedig súlyos százezreket kaphatott volna.

A fizetési felszólítás körüli mizériák

Már tudjuk, hogy a munkáltató a tanulmányi szerződés alapján kifize-

Tibor tehát, ahogy írtuk, kilépett, dobbantott, elhúzta a csíkot. Igen ám, de volt egy tanulmányi szerződése, amely szerint a jogviszonyát nem szünteti meg a képzést követő fél évig. A munkáltató, dolgozói jogsértést vélelmezve felszólította hősünket a tanfolyami költség visszafizetésére, melyet – a törvényi előírások alapján – tagtársunk visszautasított. Néhány írásbeli felszólítást követően, egy szép tavaszi napon Tibornál megjelent a végrehajtó...

Eddig jutottunk a mesében, és most vegyük fel ismét Ariandé fonalát, és próbáljunk kitalálni ebből a szövevényes jogi labirintusból!

In medias res (a dolgok közepébe vágva)

Eltökélt szándékom, hogy ezt a szép hosszúra nyúlt bírósági hercehurcát az ókori görög drámák kötelező kellékeinek segítségével mutassam be. Az „in medias res” annyit tesz, hogy a történetmesélő a dolgok közepébe vágva adja elő a történetet, az előzmények pedig a dráma során, mintegy visszautalásként ismerhetők meg. Az „in medias res” történetmesélési technikának az volt a célja, hogy a hallgatót megkímélje a háttértörténet átismétlésétől: a görögök ugyanis imádták a mondákat, kívülről tudták az összes történetet, így felesleges volt az előzményeket újra meg újra elmondani.

A jogi kitekintés során azonban mégis szükség lesz egy kevés törvényi előzményre, háttéranyagra, mert bár biztos vagyok abban, hogy a kedves olvasók jártasak a munkajogban, úgy gondolom, egy kis átismétlés sosem árt.

A munkavállalói azonnali felmondás

Láthatjuk, hogy Tibor, a „masszív környezetvédelmis” azonnali hatá-

A munkáltató a minimálbér háromszorosát meg nem haladó követelését a dolgozónak küldött felszólítással is érvényesítheti, bírósági eljárás nélkül.

(2. rész)



Azonnali hatályú felmondásra csak akkor van lehetőség, ha a másik fél jogsértéséről való tudomásszerzéstől még nem telt el tizenöt nap. Ezt a tizenöt napos határidőt nevezi a munkajog „szubjektív határidőnek”.

tett százhatvanhétezer forintot vis-sza akarta követelni.

Három felszólító levelet is küldött, amelyben a határidőre történő vis-szafizetésre szólította fel tagtársun-kat.

A fizetési felszólítás a 2012. évi Munka törvénykönyve újítása. Esze-rint a munkáltató a minimálbér há-romszorosát meg nem haladó köve-telését a dolgozónak küldött felszó-lítással is érvényesítheti, bírósági el-járás nélkül. Ha a munkavállaló nem ért egyet, 30 napon belül pert indít-hat, de ha ezt elmulasztja, akkor a követelés végrehajthatóvá válik.

Másként fogalmazva: ha a munka-vállaló elmulaszt a felszólítással szem-ben pert indítani, a munkáltató akár 483 ezer forintot is behajthat a dol-gozótól, mindenfajta bírósági eljá-rás, vagy fizetési meghagyás nélkül. Ugye, milyen bizarr jogintézmény? A munkavállalóval szemben áll fenn követelés, de neki kell perelnie, ha nem akar fizetni.

A dokumentum és a fabatka

Tibor a felszólításokra vállat rán-tott. Egyrészt, meggyőződése volt,

hogy az igazság az ő oldalán áll, hi-szen a törvény szerint a munkáltató jogsértése esetén nem kell visszafi-zetni a támogatást.

Másrészről tudta, hogy ha a felszó-lítások nem tartalmaznak úgyneve-zett „kitanítási záradékot” – mely a jogorvoslati eljárásra vonatkozó sza-bályokat ismerteti a dolgozóval – akkor a dokumentum fabatkát sem ér. Márpedig három felszólításról teljes egészében hiányzott ez a zára-dék, így Tibornak ezekkel a felszólí-tásokkal nem volt semmi dolga. Ám a negyedikre már ráírta a munkálta-tó, hogy a felszólítással szemben melyik bíróságon és milyen határ-idővel lehet pert indítani, így e do-kumentum érvényességéhez már nem férhetett kétség.

És milyen az emberi elme? Átsiklik a kis részleteken.

Az esetünkben is így történt: a negyedik felszólítón szereplő nyúl-farknyi kis mondatocská már bizony ott szerepelt, ám ezen a figyelem át-siklott, a harminc napos keresetindí-tási határidő lejárt, a felszólítás vég-rehajthatóvá vált. A munkáltató fel-kereste a végrehajtott, aki annak

rendje, s módja szerint megkezdte a követelés érvényesítését.

A derék végrehajtó felkereste kol-légánkat az otthonában, összeírta a lefoglalható vagyontárgyakat, autót, tévét, miegymást.

S bár nem akarta, a törvény embe-re Tibor két kisgyerekére is a frászt hozta, hiszen hívatlanul, igazolványát felmutatva, hatóságként járt-kelt tag-társunk otthonában.

Kollégánk a végrehajttóval történt találkozást követően elgondolko-dott: évekig nem kapott sem oltást, sem megfelelő védőeszközöket. Fel-mondott és lényegesen kevesebb bérért helyezkedett el máshol. Bár megtehetette volna, nem kért sem vég-kielégítést, sem a felmondási időre járó távolléti díjat.

Egyedül annyi volt a „bűne”, hogy az utolsó fizetési felszólításon átsik-lott a szeme a kitanítási záradékon. Ő a békés megoldást kereste, erre a végén még órá küldenek végrehaj-tót?

És Tibornál ekkor telt be a pohár.
Folytatjuk...

Balczer Balázs

Szakszervezetünk a vasutasok számára jól ismert helyszínen, a MÁV SZK Zrt. Baross Gábor Oktatási Központ Tatai úti képzési egységében tartott a munkakörülményeket ellenőrző bejárást, tagjaink jelzése alapján.

Szocialista realizmus

A

Szocreál – röviden így jellemezhetnénk. Bár az egypártrendszerre igazán jellemző domborművek ezt az épületet nem „díszítik”, ugyanakkor az épület egyszerű külső és belső megjelenése hűen tükrözi a kor elvárt, sőt erőltetett építészeti stílusát.

Ahogy közeledünk az épülethez, átjár bennünket a szocreál filing. A külsőhöz jól illeszkedik a belső kialakítás, a lépcsőház, a burkolati elemek vagy a felvonó. Egyszerűen aki ide belép, az évtizedeket utazhat vissza a múltba. Az időutazás nem csak az építészeti stílusra, hanem a belső megjelenésre, bútorokra, kiegészítőkre is értendő.

A létesítmény közműhálózata, valamint maga az épület előregedett. Ugyanez vonatkozik a nyílászárókra. Mindezek cseréje, felújítása olyan költségekkel járna, amit a tulajdonos MÁV Zrt. nem vállal.

A jelenlévő vezetők arról tájékoztatták szakszervezetünket, hogy a MÁV Zrt. stratégiai érdekei szerint (utánpótlásképzés, meglévő állomány továbbképzése) egy új képzési egység megépítéséről döntött. Jelenleg az előkészületek zajlanak. Az újonnan megépülő létesítmény már a XXI. század elvárásainak megfelelő körülményeket fog biztosítani a képzéseken résztvevők számára tantermek, konferenciaterem, valamint a szociális helyiségek terén, beleértve a pihenés feltételeit is.

2017-ben egyébként – szintén szakszervezetünk kezdeményezésére – már tartottunk bejárást a Tatai úton. Az akkor tapasztaltakhoz képest úgy látszik, az üzemeltető és a bérlő is megtette, amire erejéből képes volt. Ugyan az épület általános előregedése eleve meghatároz egyfajta alacsonyabb komfortérzetet, a berendezési tárgyak folyamatos cseréjével próbálnak javítani a körülményeken. Ezen

túlmenően a komfortérzet növelése érdekében csökkentik a szobákban elszállásolható létszámot. Az ebből fakadó alacsonyabb befogadóképesség kiegészítéseként külső szálláshelyek igénybevételével biztosítják a képzésben résztvevők elhelyezését. Tekintettel arra, hogy a képzési egység még évekig biztosít helyszínt tagjaink számára, a Vasutasok Szakszervezete javasolta, a MÁV SZK Zrt. kezdeményezze, hogy a MÁV Zrt. a később létesítendő képzési egység használatbavételéig vállalható mértékben javítson az épület külső és belső állagán. Ha a nyílászárókat nem cserélik, legalább azok karbantartását, festését, végeztessék el az épület külső festésével együtt. Természetesen feljegyzésünkben felhívtuk az érintettek figyelmét azon részletekre, melyek elvégzése szükséges és nem igényel beruházást, továbbá az azonnali intézkedést követelő problémákra.

Horváth Csaba, Kondor Norbert, Pék Károly



A berendezési tárgyak folyamatos cseréjével próbálnak javítani a körülményeken.

**Akár százhatvan kilométeres sebességgel is szá-
guldhatnak azok a vonatok, amelyek új moz-
donnyal közlekednek majd a főváros és a me-
gyeszékhelyek között – írta a Magyar Hírlap
annak kapcsán, hogy kiderült, a MÁV-Start Zrt.
115 új mozdony beszerzésére írt ki pályázatot.**

115 új mozdonnyal

A szolgáltatás minősé-
gének javulását, az
üzemeltetési költség
csökkenését várja a
MÁV-Start Zrt. és az
állam is attól a 115 új
mozdonytól, amelyre a közel-
múltban írtak ki pályázatot.
Kerékgyártó József, a MÁV-
Start Zrt. vezérigazgatója a
napilapnak elmondta, hogy a
mozdonyokat hitelből vásárol-
ják meg: egyrészt erre rendel-
kezésre áll az Eurofima pénz-
ügyi konstrukció, a fennmara-
dó rész pedig piaci alapú hi-
telmegoldás lesz. Ezek a jár-
művek nem olcsók, hiszen a
piacon egy-egy mozdony be-
szerzési ára felszereltségtől
és áramnemtől függően egy és
1,3 milliárd forint között válto-
zik – mondta. Mivel ezeket a

mozdonyokat nemzetközi vi-
szonylatban is közlekedtetni a
MÁV-Start Zrt., kilencven dar-
ab két-, huszonöt darab pedig
háromáramnemű lesz.

Az eltérő villamosítási rend-
szerek miatt ugyanis azonos
mozdonnyal nem lehet közle-
kedni Magyarországon, Né-
metországban, Ausztriában
vagy Csehországban és Szlo-
vákiában. Másrészt az új moz-
donyoknak a nemzetközi haszná-
lat miatt kétszáz kilométeres
sebességre kell alkalmasnak
lenniük, és a járművek har-
mincéves élettartama alatt ez
a sebesség várhatóan Ma-
gyarországon is hasznosulni
tud – magyarázta Kerékgyártó.
Ez a beruházás ugyanakkor
megtérül a vasúttársaságnak
is – mondta a vezérigazgató. A

kevesebb energiafogyasztás-
nak és a karbantartási költség-
gek csökkenésének köszön-
hetően évente négy milliárd
forinttal lehet kisebb a MÁV
működési költsége a jelenlegi
mozdonyparkhoz képest – ma-
gyarázta.

A jelenleg közlekedő V43-as
mozdonyok százhusz kilomé-
teres sebességgel tudnak ha-
ladni, és rendelkezésre ál-
lásuk csak 70-72 százalékos. A
korszerű villamosmozdonyok
elvárt rendelkezésre állása
pedig 95 százalék körüli, ami
azt jelenti, hogy száz járműből
95 mindig tud közlekedni. Eb-
ből adódóan a 115 új jármű 150
V43-as mozdonyt tud kiváltani,
a fennmaradó ötven helyett
pedig a szintén új elővárosi
KISS motorvonatok közleked-
hetnek. Az új mozdonyok ugyan-
akkor a szolgáltatási színvo-
nalban is előrelépést jelente-

nek, hiszen nemcsak hogy na-
gyobb sebességűek, de jobb
gyorsítóképességük révén a
menetrendet is jobban tudják
tartani, és a késéseket csök-
kentik. A mozdonyvezetők szá-
mára pedig azért jelentenek
előrelépést, mert jobb a törés-
tesztjük, biztonságosabbak, és
a zajterhelésük is alacso-
nyabb. Kerékgyártó József el-
mondta azt is, hogy az ilyen
szintű mozdonyok teljesítmé-
nye 5600 és 6400 kilowatt –
vagyis 7600 és 8400 lóerő –
közötti, a tengelyterhelésük
pedig 21,5 tonnánál nem lehet
nagyobb, hogy valamennyi
magyar szakaszon közleked-
hessenek. Eredményes eljárás
esetén a szerződés megkötése
2020 végére várható, az első új
mozdonyokat a MÁV-Start leg-
korábban 2022-ben helyezheti
forgalomba.

(forrás: Magyar Hírlap)

Jönnek a Stadler motorvonatok

Emeletes vonattal már tavasztól

**Emeletes motorvonattal lehet utazni március 15-étől először a
Cegléd–Szolnok vonalon, áprilistól pedig már a váci elővárosi
forgalomban is. Év végéig tizenkilenc, 2022 végére pedig össze-
sen negyven darab nagy kapacitású KISS típusú motorvonat áll
forgalomba – írta a Magyar Nemzet.**

Az első KISS motorvonat Budapest-Nyugati–Cegléd–Szolnok
(100a), a második a Budapest-Nyugati–Vác–Szob (70 sz.) vasútvo-
nalon fog közlekedni. Eredetileg már februárban indítottak volna
emeletes vonatokat, de a lap információ szerint a gyártó Stadler
alvállalkozóinál jelentkező munkaerőhiány miatt jelentős csúszá-
sok voltak a projektben.

A késés csak az elsőnek megrendelt vonatokra vonatkozik, a
második ütemben készülők már az eredeti tervek szerint érke-
nek. A Stadler kétszintes motorvonatain 600 ülőhely, korszerű
utastájékoztató rendszer, tágas terek, wifi, mobiltelefonok és lap-
topok töltésére alkalmas hálózati csatlakozók, valamint korszerű
kamerahálózat, valamint három hagyományos és egy mozgássé-
rültek számára készült vécé lesz.



Búcsú Nagy Kálmántól

**Nagy Kálmántól búcsúzunk. Egy olyan kedves
kollégától kell végleg elköszönnünk, aki az el-
múlt évtizedekben nemcsak magáért és család-
jáért dolgozott keményen, hanem a szolnoki
csoport megbízottjaként a kollégái érdekeiért
is a lehető legtöbbet tette. Felesége és nevelt
lánya volt a mindene. Példamutató, családköz-
pontú életet élt.**

Nagy Kálmán 1961. február 7-én született. A MÁV Biz-
tonsági Főigazgatóság Vasútbiztonság munkavállalója
lett 1993-ban, azóta tartozott a fegyveres biztonsági
őrök sorába.

2009-től a Vasutasok Szakszervezete tagjaként is
mindig a közösség, a kollégák érdekeit szem előtt tart-
va tevékenykedett. Megbecsült tagja volt mind a mun-
kahelyi, mind a szakszervezeti közösségnek, bárki biza-
lommal fordulhatott hozzá.

2020. február 8-án bekövetkezett váratlan halála min-
den kollégát, barátot és ismerőst mélyen megdöbben-
tett.

Ezúton is búcsúzunk tőle. Emlékét megőrizzük.

A MASZSZ levélben

Személyes találkozót kezdeményezett a miniszterelnöknél és két miniszternél a Magyar Szakszervezeti Szövetség Nyugdíjas Tagozata. A szövetség és a tagozat elnöke Orbán Viktor, Kásler Miklós és Varga Mihálynak írt közös leveléhez csatolta a nyugdíjasok helyzetének radikális megváltoztatására készített 6 pontos követeléscsomagját.

Nem lehet tovább konzerválni azt a végtele-nül igazságtalan és felháborító nyugdíjrendszert, amelyben csaknem 1 millió idős ember nyomorog, mert százezer forintnál kevesebb jövedelemből kell megélnie – olvasható a Magyar Szakszervezeti Szövetség közleményében.

A MASZSZ-nál megelégtették az idős embereket sújtó áldatlan állapotokat, s a szervezet a szövetségi tanácsa jóváhagyásával támogatja, sőt erősíti nyugdíjas tagozatának a követelését: sürgősen változtasson a kormány a nyugdíjrendszeren.

Ennek érdekében párbeszédet szorgalmaznak, ezt abban a levélben is egyértelműen jelzik, amelyet a MASZSZ elnökének, Kordás Lászlónak, valamint a tagozat vezetőjének, Juhász Lászlónak az aláírásával küldött a szövetség a miniszterelnöknek, az EMMI miniszterének és a pénzügyminiszternek is. A több címmel is jelzik, a döntéshozásban nincs felelőse a nyugdíjas ügyeknek, ami egyértelmű jele annak is, hogy a kormány egyáltalán nem fordít kellő figyelmet éppen a legeleset-

tebb, a segítségre leginkább rászoruló generációra – érvel Kordás.

Már tavaly is szóltak

Az elnök emlékeztet: a szövetség már tavaly december végén nyilvánosságra hozta nyugdíjas tagozata 6 pontba foglalt változtatási követelését. Ezt a csomagot most levélben is eljuttatják az illetékesekhez, személyes találkozót kérve annak megbeszélésére. A szövetség és a nyugdíjas tagozat várja a visszajelzést azt remélve, hogy valamelyik miniszter lehetőséget és időpontot is ad az egyeztetésre – mondta az elnök.

Nézzünk szembe a valósággal!

A követeléscsomagban a szervezet egyebek között leszögezi: a kormánynak be kell vezetnie az alapnyugdíjat, a gazdasági növekedéshez, valamint a béremeléshez kell igazítania az éves nyugdíj-emelést, s a nyugdíjak összegének öt éven belül el kell érnie a mindenkori átlagbér 70 százalékát – sorolja a legfontosabb tennivalókat Juhász László, a nyugdíjas tagozat vezetője. A 6 pont egyike-

ként a szövetség elvárja, hogy a kormány mielőbb mérje fel tényszerűen a nyugdíjasok helyzetét, hogy a valós állapothoz lehessen igazítani a megoldást is. A követeléscsomag összeállítói minden egyéb intézkedés mellett fontosnak tartják az érdemi párbeszédet a generációt képviselő szervezetek és a kormány illetékesek között, mert csak így lehet felszámolni a nyomort, amelyben egyre több idős ember él – összegezte a követeléscsomag lényegét Juhász László.

Ami jár, az nem ajándék

Az elnök egyébként élesen kritizálja azt a gyakorlatot, amelyben a kormány az éves nyugdíjemelést szándékosan mélyen a várható infláció alá kalkulálja, majd az év végén kegyet gyakorolva ajándékként adja oda azt, ami a kezdetektől jár. Vagyis az idős, beteg, nyomorgó emberek kölcsönöznek a kormánynak. Ez végtelenül felháborító – jelentette ki a tagozatvezető. Ezek az emberek több évtizedes kemény munkájukkal jelentősen hozzájárultak az ország gazdasági növekedéséhez – amire a miniszterelnök olyan nagyon büszke –, s erre kulturált jogállamban méltó nyugdíj, s nem a nyomorba taszítás szokott lenni a „köszönet” – szögezte le. Juhász László megerősítette: várják a személyes találkozót a döntéshozók valamelyik illetékesével.

1. A 2019. évi, novemberben aktuális kiegészítő nyugdíjemelésnél a kormány 0,7 százalékos növeléssel számolt, mivel a várható éves áremelkedés meghaladja a tervezett – azaz az erősen alultervezett januári 2,7 százalékot. E tervezési hiba miatt azonban a nyugdíjasok mintegy 11 hónapig hiteleztek az államnak, ezért elvárható lett volna az 1 százalékos kiegészítő emelés. Hogy ne ismétlődjen meg ez az elfogadhatatlan helyzet – azaz a zömében szegény nyugdíjasok hitelezik az államot – javasoljuk, hogy a kormány az év eleji nyugdíjemelésnél vegye figyelembe a mértékadó szervezetek (PM, MNB) inflációs előrejelzéseit.

2. Elengedhetetlen a változtatás az éves nyugdíj emelés számításánál: a nyugdíjak évenkénti rendszeres emelésénél a bérnövekedés is legyen számítási alap!

A Magyar Szakszervezeti Szövetség 6 pontos javaslata a

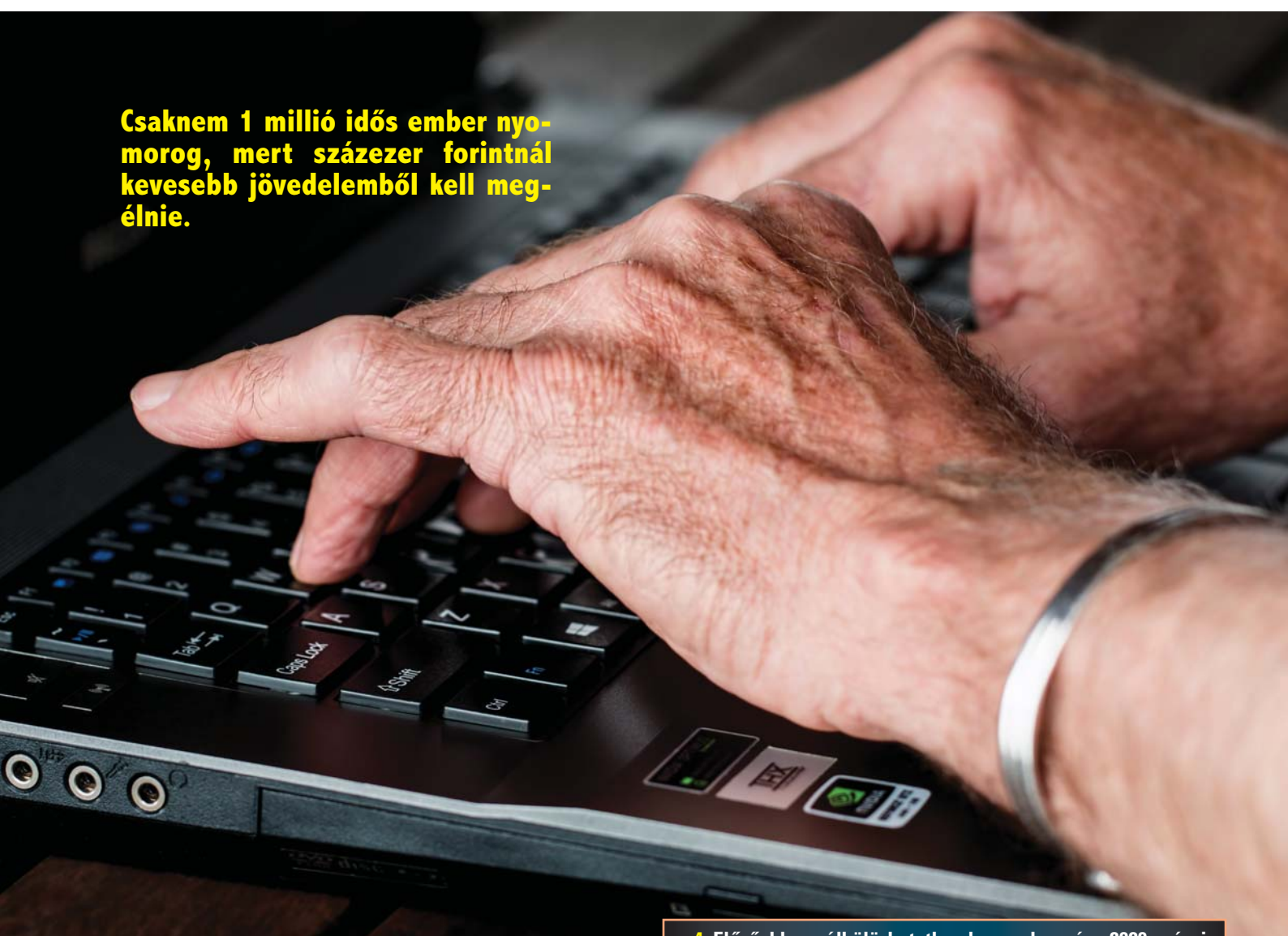
A VEGYES INDEXÁLÁS 2016-tól

Év	Évi nyugdíjemelés, %	Nettó átlagkereset indexe (százalék)	Fogyasztóiár-index, előző év = 100 %	VEGYES INDEX (50%nettó kereset+50%infláció)
2016.	101,6	107,8	100,4	104,1
2017.	102,4	112,9	102,4	107,65
2018.	103	111,3	102,8	107,05
2019.	102,7	108,2	102,7*	105,45**

Megjegyzés: *várhatóan 103.3% lesz, **105,75% lenne

kért találkozót a miniszterelnöktől

Csaknem 1 millió idős ember nyomorog, mert százezer forintnál kevesebb jövedelemből kell megélnie.



nyugdíjrendszer megváltoztatására

Így nem nyílna tovább elviselhetetlen mértékben a dolgozók jövedelme, s a nyugdíjak összege közötti olló. A múltban kemény áldozatokat hozó nyugdíjas korosztályok tagjainak is részesülniük kell a növekedés eredményeiből, hiszen az alapokat ők teremtették meg.

3. A „helyettesítési arány” figyelemmel kísérése és annak törvényileg meghatározott mértékéhez való igazítás legyen a későbbiekben kiigazítási alap. Javasoljuk az átlagnyugdíjnak az átlagbérek 70 százalékához történő felzárkóztatását 5 év alatt. A megoldás szakértői számítások alapján, kormányzati döntéssel történhetne.

4. Előzőekhez nélkülözhetetlen, hogy a kormány 2020. március végéig készítsen felmérést a nyugdíjasok helyzetéről, a korábbi nyugdíjak értékvesztésének mértékéről és tegyen javaslatot a durva különbségek tompításának lehetőségére.

5. A kialakult igazságtalanságok, a nyugdíjas (időskori) elszegényesedés meggátolásához javasoljuk az „alapnyugdíj” bevezetését, amely a nyugdíjasokra vonatkozó létminimum mindenkor összegének felelhetne meg. A nyugdíj két részből állna: az „alapnyugdíjból”, valamint a ledolgozott évek és befizetett járulék alapján járó munkanyugdíjból. „Alapnyugdíjra” azok jogosultak, akik legalább húsz év, Magyarországon ledolgozott jogszerző idővel rendelkeznek.

6. Fontos lépés a nyugdíjasokat terhelő társadalmi egyenlőtlenség rendezéséhez, hogy a kormány tekintse partnernek a mértékadó nyugdíjas érdekképviselőket, döntései meghozatala előtt vegye figyelembe véleményüket, egyeztetett javaslatokra érdemi válaszokat adjon.

A Vasutasok Szakszervezete Országos Nyugdíjas Szervezete (VSZ ONYSZ) elnöksége Szegeden tartotta kihelyezett elnökségi ülését 2020. január 21-én.

Kihelyezett nyugdíjas elnökségi ülés a Szegedi Területi Képviselőnél

tekintése” című előterjesztést is.

Az előterjesztések sorában – melyet írásos formában minden érdekelt előzetesen kézhez kapott és áttanulmányozhatott – Rácz Sándor beszámolója következett a szegedi területi képviselő tevékenységéről és létszámhelyzetéről. A területen



A kihelyezett ülés résztvevőit a Szeged-Rókus állomás melletti TBF Főnökség üzemi helyiségében Molnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke köszöntötte, majd a napirend elfogadása után Móri Gábor alelnök fűzött szóbeli kiegészítést a Szervezetépítési Bizottság (SZÉB) tájékoztatójához, ami a 2019. évi beszámoló taggyűlések tapasztalatait ismertette.

Kiemelte: a beszámoló minden alapszervezetnél rendben lezajlottak, a SZÉB előre kiadott tájékoztatóval, űrlapokkal segítette a sikeres lebonyolítást.

A beszámoló taggyűlések időpontjait koordinálni kell, hogy az elnökség tagjai meg tudják látogatni a rendezvényeket, találkozni tudjanak a tagsággal.

Szinte mindegyik taggyűlésen terítékre került a tagdíj kérdése és a gyorsvonati pótdíj, valamint az arcképes igazolványok ügye, melyeket folyamatosan napirenden kíván tartani az elnökség.

Az elnökség megtárgyalta és elfogadta a Szervezetépítési Bizottság „a VSZ ONYSZ középtávú feladat- és ütemtervében foglaltak értékelése, prioritások át-

működő 11 alapszervezetnek 708 tagja van. A szóbeli kiegészítésben felmerült, hogy az ilyen kihelyezett ülésekre a területi alapszervezetek elnökei is kapjanak meghívást. Fontosnak tartotta elmondani: a tisztségviselők utánpótlásáról időben kell gondoskodni, mert ennek hiányában az alapszervezetek megszűnése is bekövetkezhet.

A Szociális és Egészségügyi Bizottság vezetője, Dr. Simon Józsefné írásos tájékoztatót adott az Egészséges Budapest Pályázati Program keretében kapott pályázati forrás felhasználásáról a Vasút-egészségügyi

Nonprofit Közhasznú Kft.-nél. A hozzászólások során kérdés-ként merült fel, hogy a jelentős támogatási összegből profitálnak-e majd a területi egészségügyi központok is. Elhangzott az is, hogy kiemelt figyelmet kell fordítani a járóbeteg-ellátásra, a rendelési és vizsgálati időpontok betartására. Azt is tényként rögzíthettük: a 65-70 évüket elért időskorúak szűrővizsgálatait már nem végzik az egészségügyben behívásos rendszerben. Esetükben immáron nem a gyógyítás, csak a kezelés a cél!

A VSZ ONYSZ Nyugdíjbiztosítási Bizottsága által készített „A költségvetés és a nyugdíj bizto-

sítási alap kapcsolata” című – kiválóan összeállított – anyagot Ruzsáli Józsefné, a bizottság vezetője terjesztette elő, az elnökség egyhangúan elfogadta.

A kihelyezett elnökségi ülés hivatalos része az aktuális információk átadásával, illetve a rövid határidős feladatok megbeszélésével zárult Szanyi Lászlóné ügyvezető elnök és Molnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke vezetésével.

A Szegedi Területi Képviselő vezetői és munkatársai – a név- és születésnapok köszöntése után – egy finom ebédre hívták meg az elnökségi ülés résztvevőit.

Így lehetőség nyílt arra, hogy fehér asztal mellett is megbeszéljék az aktuális feladatokat, jobban megismerjék egymás tevékenységét.

**Szentes Bíró
Ferenc
Szeged**

Tárlat

Sárai Nándor: a vasutas népművész

Sárai Nándor, a Népművészet Palotai Mestere címmel nyílt kiállítás a VOKE Vasutasok Széchenyi István – egykori Landler Jenő Járműjavító – Művelődési Házban.

A tárlatot Molnárné Zólyomi Julianna, a művelődési ház igazgatójának köszöntője után Pál Gábor, a FISAIC (Nemzetközi Vasutas Kulturális Szabadidő- és Intellektuális Szövetség) magyarországi elnöke nyitotta meg január 15-én.

A vendégek között volt Hajdu László országgyűlési képviselő is.

A köszöntő után Volkova Krisztina és Rendes Péter zenés előadását hallgathatták meg a kiállítás résztvevői.

Sárai Nándor 1941-ben született. Születése óta Rákospalotán él.

Első munkahelye a Magyar Államvasutak Landler Jenő Járműjavító volt, ahol nyugdíjba vonulásáig dolgozott.

A fa megmunkálását mesterei mellett, autodidakta módon sajátította el.

A Frankovics Ifjúsági Házban a fafaragó szakkör tagja lett, később a Koós Károly fafaragó kör vezetője. A 70-es évektől

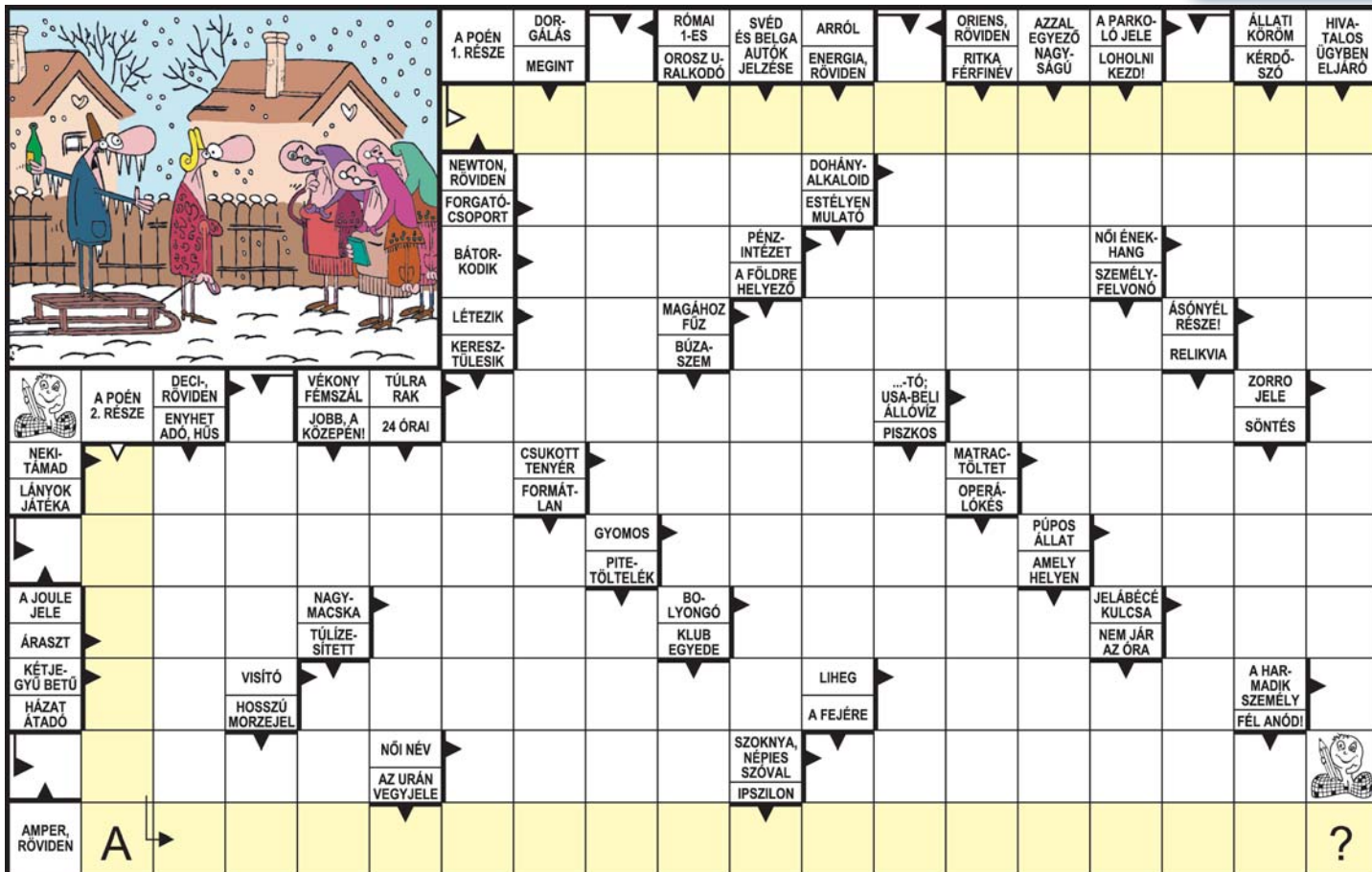
a Vasutas Képzőművész Kör tagjaként alkotott.

A faragásokon kívül festményeket, rajzokat, grafikákat, olajfestményeket, akvarelleket is készít.

Elsajátította a gyakorló művészetek majdnem minden ágát.

1978 óta a Széchenyi Művelődési Ház fafaragó szakkörének tagja, vezetője.

1980-ban gyűjtést végzett a Balatonfelvidéken, Pécs környékén, a Tiszántúlon. Járt Szlovákiában, a Tátrában, a palóc népművészet hagyományaival Kassa környékén ismerkedett meg. Több önálló kiállítása is volt, számos alkalommal láthatta



Köszönet



A Szegedi székhelyű Vasúttörténeti Alapítvány Kuratóriuma köszönetet mond mindazoknak, akik személyi jövedelemadójuk 1%-át az elmúlt évben az Alapítvány céljaira felajánlották. Támogatásukat a hazai vasutak történetének kutatásához, írásos és tárgyi emlékek gyűjtéséhez, kiállításokon való megjelenítéséhez, valamint aktuális rendezvényeink költségei fedezésére kérjük továbbra is.

**A személyi jövedelemadó egy százalékaról rendelkező nyilatkozatra a
18450716-1-06 adószámot**

és a kedvezményezett nevét írják fel: Vasúttörténeti Alapítvány

A nemes támogatásukat köszönjük.

Nagy József kuratóriumi titkár

munkáit az újpesti és a palotai közönség. Kiállított a Griff Áruházban, Nagykanizsán és Fótón is.

Alkotásai megtalálhatóak több közintézményben és közterületen. Kiemelkedő alkotásai: Damjanich János mellszobra, Tóth István domborműve.

1999-ben először, majd 2017-ig szinte minden évben megkapta a Népművészet Palotai Mestere címet.

Sárai Nándort, a VOKE Művelődési Ház igazgató asszonya egy albummal ajándékozta meg, amely a kiállítás anyagát fotókon örökített meg.

Az albumot valamennyi látogató aláírta az esemény emlékéül.

Visi Ferenc



Vasúttörténeti Alapítvány

H-6720. Szeged, Tisza Lajos krt. 28-30.

Telefon: +36 1516 1884; vasúti: 06/18-84 Mobil: +36 30 441 2652

E-mail: vasuttortenet.szeged@gmail.com Honlap: vasuttortenetia.hu

SZJA 1%

Az Önök szja 1%-os felajánlásából 2018-ban 587 ezer forint folyt be egyesületünk-höz.

Fenti támogatást kiegészítettük az egyesület pénzügyi forrásaival, így abban az évben összesen mintegy 157 millió forintot fordítottunk tagjaink gyógyszerköltségeinek támogatására.

Az Önök felajánlásából származó bevételeinket a jövőben is a tagjaink segítetésére kívánjuk fordítani.

Kérjük, támogassa egyesületünket éves adója 1%-ával ez évben is!

Az szja 1%-os rendelkező nyilatkozatok benyújtási határideje 2020. május 20.

A rendelkező nyilatkozatát az alábbi módon juttathatja el az állami adóhatóságnak: papír alapon benyújtott adóbevallásnál a rendelkező nyilatkozatot kell az adócsomaggal együtt az adóhatóságnak elküldeni.

Ha adóbevallását ügyfélkapun keresztül elektronikus úton nyújtja be, akkor a „19EGYSZA” jelű formanyomtatványon kell egyesületünk adószámát (19653613-2-42) megadni.

NAV által történő adómegállapítás esetén

A rendelkező nyilatkozatát lezár, adóazonosító jelével ellátott, ragasztott felületére átnyúlóan saját kezűleg aláírt postai borítékban elhelyezve juttassa el munkáltatójához legkésőbb 2020. május 10-ig.

Amennyiben munkáltatója nem vállalja a rendelkező nyilatkozatok továbbítását a NAV felé, abban az esetben bármelyik NAV igazgató-ságon leadhatja a rendelkező nyilatkozatot legkésőbb 2020. május 20-ig.

Ezúton is köszönetet mondunk mindazoknak, akik eddig is támogat-
ták egyesületünkön keresztül tagjainkat az szja 1% felajánlásával.

2020. február

az ÖTA Elnöksége

Üdülés



A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE 2020-BAN A KÖVETKEZŐ ÜDÜLÉSI LEHETŐSÉGEKET KÍNÁLJA TAGJAINAK EGYÉNI UTAZÁSSAL

GOROGORSZAG: NEI PORI FILOXENIA APARTMAN				MONTENEGRO: SUTOMORE ZSÁRKO LUKSZICS HÁZ					
IDŐPONTOK, TÉRÍTÉSI DÍJAK (férőhely/fő)									
	Szoba / 3 fő	Ap / 6 fő	Stud / 4 fő		Szoba / 2 fő	Szoba / 3 fő	Stud / 3 fő	Stud / 4 fő	Ap / 5 fő
06.05-06.15	250	400	300	06.10.-06.20.	140	210	250	300	400
06.15-06.25	300	450	350	06.20.-06.30	140	210	250	300	400
06.25-07.05.	320	500	390	06.30.-07.10	180	270	300	370	450
07.05.-07.15.	350	600	420	07.10.-07.20	220	330	350	440	550
07.15.-07.25.	400	650	480	07.20.-07.30	220	330	350	440	550
07.26.-08.17.	45/n*	70/n*	55/n*	07.30.-08.09.	220	330	350	440	550
08.17-08.27.	420	670	500	08.09.-08.19.	220	330	350	440	550
08.27-09.06.	380	640	460	08.19.-08.29.	190	280	310	380	460
09.06-09.16.	320	500	390	08.29.-09.08.	160	230	270	330	420
09.16-09.26.	250	400	300	09.08-09.18	140	210	250	300	400

(klíma: 2 euró/nap)

Fakultatív kirándulási lehetőségek:

Görögországban
Meteora kolostorok,
Olympos, Skiatos,
görög est.

Montenegróban
Ostrog apátság,
Kotor, Budva,
Dubrovnik, Albánia.

Az árak tájékoztató jellegűek!

A kirándulások Albánia kivételével egyénileg szervezhetők.

A szállás költsége az adott lakrészre értendő, melyet nagyobb létszámmal nem lehet igénybe venni! A tulajdonosoknak a helyszínen kell euróban fizetni.

Montenegróba és Görögországba a fenti időpontok az első ott töltendő éjszakát, illetve a visszaindulás napját jelzik. Görögországgal és Montenegróval Budapestről közvetlen vasúti összeköttetés nincs. A lejutás

csak belgrádi átszállással lehetséges, valamint egyéni szervezésben (pl. gépkocsi, busz, stb.)

Montenegróban és Görögországban a jelzett időpontokon kívül is van üdülési lehetőség, de ezek előzetes egyeztetést igényelnek. Július 26-tól Görögországba a csillagozott napi térítési díj fizetendő.

A lakrészeket a hazautazás napján 9 óráig kell elhagyni!

További felvilágosítás és előzetes egyeztetés a Vasutasok Szakszervezete Szeged Területi Képviselőtén
Mári Gábornál: 6725 Szeged Indóház tér 11.

Telefon : 62/426-698, vasúti: 06/15-23, 15-24, 30/9321-287

Vasutasok Szakszervezete Szeged Területi Képviselő

Poggyász és balesetbiztosítás megkötését javasoljuk!

