

Járatritkítás

Mellékvonalak végveszélyben?
(4. oldal)

HELYZETJELENTÉS

A MÁV-csoport jól vészelte át a koronavírus-járványt, a mellékvonali járatcsökkentést pedig felül kell vizsgálni – hangzott el többek között a VÉT egyeztetésén. Kiderült, a társaságnak nincs elfogadott üzleti terve 2020-ra, s hamarosan 160 milliárd forint hiányzik majd a gazdálkodásából. (3. oldal)

KONGRESSZUS

A Vasutasok Szakszervezete kongresszusi küldöttei rendkívüli helyzetben, rendkívüli módon értékelték, s jónak minősítették az elmúlt év munkáját. (10. oldal)

EÜT: JÁRVÁNY IDEJÉN IS

Az Európai Üzemi Tanács (EÜT) teherszállítási szekciója a járvány ellenére is minden héten ülésezik, s figyelemmel kíséri Ausztria és Magyarország belső vasúti árufuvarozási helyzetét is. (7. oldal)

ERŐS SZAKSZERVEZETRE VAN SZÜKSÉG

Azok az országok jutnak túl gyorsabban egy válságos időszakra, ahol a kormány hatékonyan alkalmazza a szociális párbeszédet, érdekegyeztetést – derült ki egy online konferencián. (10. oldal)



K

ormányokon, sőt rendszereken, történelmi korszakokon átívelő probléma a magyar vasút helyzete. Komoly fejlesztések és vonalbezárások követték egymást, gyakran párhuzamosan ment a vissza-fejlesztés a korszerűsítéssel. Jelenleg is zajlanak felújítások, de lassan évszázados hagyomány szerint ismét felröppentek rossz hírek, ezúttal éppen nem vonalbezárásról, hanem jelentős járatritkításról. Nem csoda, miért érzí néha a vasutas – és természetesen az utas –, hogy hullámvasútra emlékeztetünk.

Mindez akkor is aggályos, ha tudjuk, voltak nagy pofonok is a magyar vasút történetében. Az elsőt alighanem Trianontól kaptuk. Az új határok a vasutat is brutálisan megcsónkították, sok vonal vezetett a semmibe, állomások maradtak funkciók nélkül. Mire aztán fejlesztésekre került volna sor, ismét pofon következett, még ha áttételesen is, hiszen az 1929-33. évi világválság megakadályozta egy újabb vasúti koncepció megvalósítását. Viszont a párhuzamosság jegyében 1932-ben Kandó Kálmán tervei alapján elkészült a Budapest-Komárom vonal villamosítása, a vontatás a kiváló Kandó mozdonyokkal zajlott.

Kármentés és újjáépítés

Aztán, mire a gazdasági válságból kikecmergett az ország, jött a háborús készülődés, majd a világháború. A második világhéges természetesen nemcsak a fejlesztéseket akadályozta, de tovább rombolta az éppen csak „lába-



Dolhai József

dozó” vasúti hálózatot is. Ezért a múlt század második fele a vasúton is kármentéssel, illetve újjáépítéssel kezdődött. Becsületükre az akkoriaknak, komoly és gyors munkát végeztek, de közben nem bezártak és megszüntettek, hanem meghagyták a lehetőségét, hogy egy jobb korszakban jobb vasút jöhessen létre.

Születtek is tervek, kezdődtek munkálatok, de a pénzhány miatt kevés valósult meg az elképzelésekből. Sőt 1959-ben megkezdődtek az első vonalbezárások a trianoni határok miatt kettévágott vonalakon. És természetesen párhuzamosan történt ismét valami jó is: a gőzösöket dízelmozdonyra kezdték cserélni, később pedig a villamosítás folytatódott gőzerővel. Majd 1968-ban született egy közlekedéspolitikai koncepció, mely a közút és a vasút kapcsolatát vizsgálta. Nem nehéz kitalálni, hogy nem a vasút nyert. Igaz, a döntéseket „megalapozó” adatok hitelessége is kérdéses volt akkoriban.

Több mint ezerötyszáz kilométernyi vasútvonal bezárásával vélték megúszni a vonalak elhanyagoltsága miatt várható költségeket. Pedig a forgalom közútra terelése akkor sem lett volna olcsóbb hosszú távon, ha nincs a soron következő olajárrobbanás. De bizony volt. És így sem lett több pénz a közutak fejlesztésére, sem vasútfejlesztésre. Megtakarítás nemigen látszott, a vasút helyzete, műszaki állapota egyre csak romlott, az állami pénzek csökkentek.

A hullámvasutazás folytatódik

Ami a rendszerváltozás korát illeti, a hullámvasutazás tovább folytatódott.

Átszervezések, privatizációk, kiszervezések sora között volt fejlesztés, de vonalbezárás is a kétezres években. Majd vonalak újranyitása következett, és rendszeresen felröppenő pletykák újabb bezárásokról. Nemrég pedig kiderült: járatritkítás várható sok mellékvonalon, ezért Meleg János, a Vasutasok Szakszervezetének elnöke május 25-én levélben kért tájékoztatást az illetékes államtitkártól. Az elnök többek között megkérdezte: „...változott-e a kormány azon álláspontja, miszerint minden szempontból a vasutat részesítik előnyben...?” És egyben kérte: a döntés előtt közös konzultáción egyeztessenek minden érintettel. Már csak azért is, hogy senkinek ne kelljen találgatnia.

Az biztos, hogy lesz járatritkítás. Ami nem biztos: csak ideiglenesen. Mert – ahogy ilyenkor szokott – beindult az utasok és a vasutasok fantáziája egyaránt. Az is biztosnak látszik, hogy továbbra sem költenek sokat ezeknek a vonalaknak a jobbítására, így a fantáziánk logikája szerint akár meg is szűnhetnek az érintett mellékvonalak.

Nem tudni, kinek jó ez. Az utasoknak és a vasutasoknak biztosan nem.

VSZ: Átlagkereset a karantén idejére!

A hivatalos tájékoztatások szerint a járvány már lecsengőben, azonban utóhatásai még velünk maradnak.

Néhány utazó kollégánk kénytelen volt hatósági karanténba vonulni, mert a fertőzöttek kontaktkutatása közben kiderült, munkavégzésük során érintkeztek olyan személyekkel, akiknél kimutatták a koronavírus jelenlétét.

Azonban a karanténban eltöltött időszakban ők csak táppénzre voltak jogosultak. A Vasutasok Szakszervezete a MAV START Zrt.-nél kezdeményezte, hogy azoknak a munkavállalóknak a táppénzét egészítsék ki az átlagkeresetre, akik hatósági karanténba kerültek ugyan, ám szerencsére nem fertőződtek meg a koronavírussal. A kezdeményezésünkben személy szerint felsoroltuk érintett tagjainkat. Természetesen rajtuk kívül is lehetnek még érintettek így, ha eredményt érünk el, az rájuk is vonatkozik fog.

HELYZETJELENTÉS

Járványon innen és mellékvonalakon túl

A MÁV-csoport eddig jól vészelte át a koronavírus-járványt, a mellékvonali járatcsökkentést pedig felül kell vizsgálni – hangzott el többek között a június 10-i egyeztetésen. A megbeszélésen az is kiderült, hogy a MÁV Zrt.-nek nincs elfogadott üzleti terve 2020-ra, s hamarosan 160 milliárd forint hiányzik majd a gazdálkodásából.

A gazdasági élet fokozatos újraindításával a MÁV-csoporton belül időszerűvé vált a munkaügyi kapcsolatok menetének visszaállítása a megszokott mederbe, ezért a Vasutasok Szakszervezete kezdeményezte a csoportszintű VÉT (Vállalati Érdekegyeztető Tanács) összehívását, amelyre június 10-én került sor.

Homolya Róbert elnök-vezérigazgató beszámolt a MÁV-csoport jelenlegi helyzetéről.

- A vezérigazgató kifejezte köszönetét minden vasutas munkavállalónak a járvány ideje alatt tanúsított helytállásért. Kiemelte: a vállalat-csoportban eddig hárman fertőzöttek meg, egyikük sem munkavégzés közben.
- 5300 munkavállaló dolgozott otthonról a vírusos időszakban, ennek tapasztalatait összegezve vizsgálják meg a home office további, esetleg részleges folytatásának a lehetőségeit.
- Különösen fontosnak tartotta, hogy időben sikerült jó, keresetnövekedést eredményező bérmegállapodást kötni.
- Kijelentette: a MÁV Zrt.-nek nincs elfogadott üzleti terve 2020-ra. Szeptemberre – előreláthatóan – 160 milliárd forint hiányzik majd a gazdálkodásából. Ez csak a működési és fenntartási költségeket fedezi. Ennek kezelésével kapcsolatos előterjesztés hamarosan a kormány elé kerül.
- A kormány tárgyalja a versenyképes vasút programját is. Van esély arra, hogy az évek óta halogatott döntések végre megszületnek az egységes tarifarendszerről, valamint a közúti és vasúti személyszállítás közötti harmonizált menetrendről. A vasút jelen állapotában drága és lassú, ezért további fejlesztésre van szükség. A fejlesztések következtében át fog alakulni a foglalkoztatási szerkezet.

Több jelentős projekt is elindult:

- új HÉV-kocsik és hibrid motorvonatok beszerzése,
- további jegyautomaták vásárlása és telepítése,
- a vasúti menetrend internetes felületének megújítása,
- Konténer átrakás elindítása Záhonyban egy kínai céggel közös konzorcium létrehozásával.

A mellékvonalakról szóló napirend keretében megismerhettük a munkáltató álláspontját.

- A járatcsökkentésre vonatkozó előírást a tulajdonos adta ki.
- Az utasítás szakmaiatlan.
- Felül kell vizsgálni a jelenlegi intézkedést. Ahol gyorsabbak vagyunk, ott meg kell tartani a kötőtpályás szolgáltatást, de be kell látni, hogy 15-20 vonalon jelenleg nem versenyképes a vasút.
- A felújított vasúti vonalszakaszok mellett felesleges párhuzamosan közlekedtetni az állami finanszírozással Volán járatait is.
- Regionális közlekedési koncepció készült a Dél-Alföld és a Nyírség területére, amit az érdekképviseltek véleményezhetnek.

Elhangzott, hogy a vasutasnap ünnepséget és a kitüntetések átadását szeptember második hetére tervezik, ha addig nem áll be súlyosan negatív változás a járványhelyzetben.

A munkáltató megerősítette, hogy a szakszervezetekkel kötött megállapodásnak megfelelően a szenioritási jutalmat – az eddigiekhez képest dupla összegben – a júniusi bérrel, a júliusi bérfizetési napon kapják meg az érintettek.

Állunk elébe

2021 az Európai Unióban a vasút éve lesz. Vajon, mit hoz ez nekünk? Remélhetünk-e a hazai vasút számára is egyértelműen pozitív változásokat ebben a kiemelt időszakban? Az biztos, hogy újabb kihívások várnak ránk. Lépést kell tartanunk a világban zajló változásokkal, például az éppen a küszöbön álló 4. ipari forradalommal járó minden újdonsággal. Biztosan találkozni foguk most még ismeretlen fogalmakkal, mint amilyen alig néhány évvel ezelőtt volt a ma már mindenki számára legalább ismerősen csengő digitalizáció, automatizáció, klímaváltozás és demográfiai változás.



Meleg János

Válaszokat kell adnunk a XXI. század harmadik évtizedének a kihívásaira is. Állunk elébe. A Vasutasok Szakszervezete mint a magyar vasúti ágazat legrégebbi és ma is legtöbb taggal rendelkező felelős munkavállalói érdekképviselője azonban felkészült a válaszokra, vagy legalábbis arra, hogy hitelesen és jól reagáljon minden változásra.

A klímaváltozás miatt – is – felerősödtek a környezetvédelmi szempontok, s ez akár a vasúti közlekedés reneszánszát is jelentheti. A gyorsvasutak ugyanis egy bizonyos távolságon belül a légitranszportnál fenntarthatóbb és versenyképesebb alternatívát jelenthetnek. Nem véletlen, hogy 2011-ben az Európai Bizottság leszögezte: 2030-ig a több mint 300 kilométer távolságot meghaladó közúti áru fuvarozás 30 százalékát vasúton vagy vízen kell teljesíteni. Ezt az arányt a bizottság 2050-ig 50 százalékra növelné. Vagyis szükség lesz egy erős és korszerű vasútra. Magyarországon is. Szerintem a mintegy 8 ezer kilométeres hazai hálózat – amelyből 3 ezer villamosított és 1300 kétvágányú – csaknem teljes mértékben alkalmas a cél elérésére, hiszen szinte teljesen lefedi az országot. Az infrastruktúra azonban jelentősen lemaradt, s jelenleg a magyar vasúthálózat mintegy 40 százalékán lassú-jel korlátozza a haladást.

Tisztában vagyunk azzal, hogy nagy célokat hosszú távon lehet elérni. Nekünk a VSZ-nél nagyok a céljaink, de van időnk, erőnk és kellően elszántak is vagyunk, hogy elérjük azokat. Nem úgy, mint az Európai Unió, amelynek tizenhat éve vagyunk a tagjai, s azt látjuk, hogy az igazán nagy ambiciózus célokat csak nehezen éri el. Mit tehetünk mi, szakszervezetek ez ügyben? Sokat. Csak néhány a sok közül: folyamatosan tájékoztatni kell a vasutas társadalmat, hogy közös felelősségünk van ezen a területen is, s tematikus programokkal, de akár a Kollektív Szerződések klímaváltozásokkal összefüggő módosításaira tett javaslatokat kell felkészíteni 2021-re, a vasút évére.

Az ország 34 vasútvonalán lépett életbe új menetrend június 6-án, amelyet „ideiglenes járványügyi menetrendnek” nevez a változásokat elrendelő, a közlekedési ügyekért felelős Innovációs és Technológiai Minisztérium. Ez alapján – minisztériumi utasításra – a MÁV-START jelentősen megritkította bizonyos vonalakon a naponta közlekedő járatok számát.

A bejelentett új menetrendet és a minisztérium járatritkításáról szóló döntését – amelyet csak kiszivárgott információk, de semmiféle egyeztetés nem előzött meg – élesen bírálja több közlekedésügyi szakértő és hozzáértő civil szervezet. Egytől egyig szakmailag megalapozatlannak, károsnak, az esetleges gazdaságossági célok elérésére is alkalmatlannak tartják a minisztérium lépését. Ráadásul attól is tartanak, hogy a változások nem ideiglenesek, valószínűbbnek tartják, hogy a járványhelyzetre való – egyébként fals – hivatkozással most kezdi elsorvasztani a minisztérium a MÁV-nál is csak koloncnak tartott – változó kihasználtságú és állapotú – regionális vonalakat.

Azért is hibás és a lakosság érdekeivel is ellentétes a járvány alatti utazási szokásokhoz igazítani a vasúti közlekedés jövőbeli rendjét, mert azokat a korlátozások feloldása utáni időszak menetrendjének megszabásához nem lehet reprezentatívnak tekinteni. A járványhelyzetre való hivatkozás – talán Tarlós István volt főpolgármester ötletétől vezérelve – nem több ürügynél a MÁV mellékvonalainak régóta terítéken lévő leépítéséhez. A vidéki mellékvonalakra ugyanis hosszú ideje „teherként” tekintenek mondván, ezek rossz állapotban vannak és kevés utassal, tehát gazdaságtalanul működnek.

Kis magyar abszurditás

A járatritkításban azonban van egy nagy ellentmondás: a meglévő vasúti infrastruktúrán csak csökkentett – sok helyen drasztikusan csökkentett – számban közlekednek majd vonatok, míg ugyanezen a vonalakon pótlóbuszok áll-

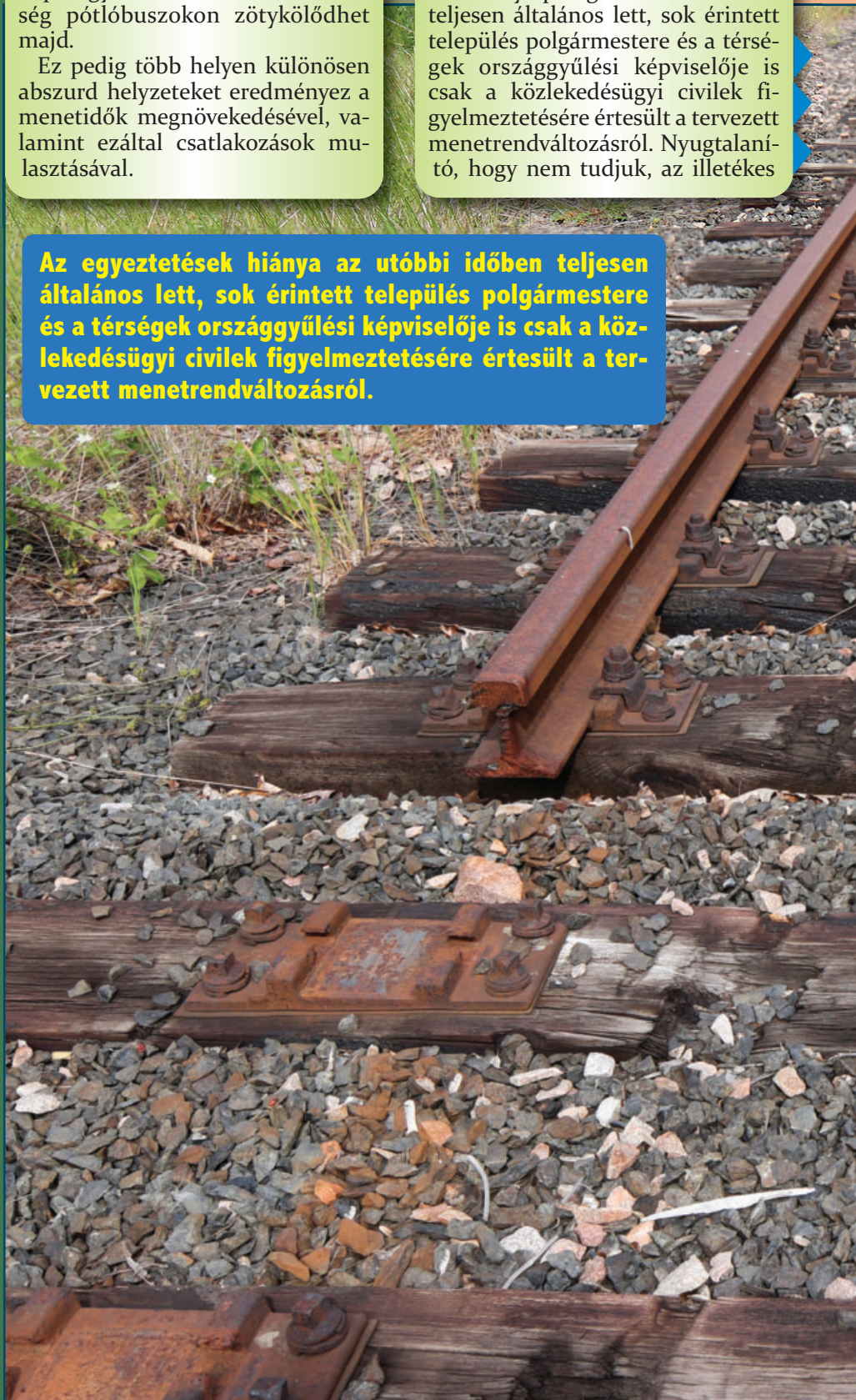
Most és

nak majd forgalomba. Tehát ott lesz a vasúti sín és a napi néhány vonatpár „kedvéért” a járművek és a vasúti személyzet is, miközben a nap nagy részében az utazóközönség pótlóbuszokon zötykölődhet majd.

Ez pedig több helyen különösen abszurd helyzeteket eredményez a menetidők megnövekedésével, valamint ezáltal csatlakozások mulasztásával.

Sajnos ez ismét szakmailag megalapozatlan döntés, olyan, mint amilyen az elmúlt évtizedek során többször is született. Az egyeztetések hiánya pedig az utóbbi időben teljesen általános lett, sok érintett település polgármestere és a térségek országgyűlési képviselője is csak a közlekedésügyi civilek figyelmeztetésére értesült a tervezett menetrendváltozásról. Nyugtalanító, hogy nem tudjuk, az illetékes

Az egyeztetések hiánya az utóbbi időben teljesen általános lett, sok érintett település polgármestere és a térségek országgyűlési képviselője is csak a közlekedésügyi civilek figyelmeztetésére értesült a tervezett menetrendváltozásról.



mindörökre?

minisztérium egyeztetett-e bármely érintett féllel ez ügyben, garantált-e az intézkedések átmenetisége, valamint – a mi szempontunkból egyáltalán nem mellékesen – az érintett vasutasok foglalkoztatásának beígért biztonsága.

Egyelőre csak kérdések vannak

A kiszivárgott hírek hallatán a Vasutasok Szakszervezete is tájékoztatást kért Fónagy János nemzeti vagyonnal kapcsolatos parlamenti ügyekért felelős államtitkártól, Kerékgyártó József MÁV-START vezérigazgatótól. Az ügyet a MÁV VÉT-en is napirendre vetet-

tük. Még Révész Máriuszt, az aktív és ökoturisztikai fejlesztésekért és ezek népszerűsítéséért felelős kormánybiztost is megszólítottuk. Szerintünk ő a jelenlegi, de egy korábbi kormányzati megbízatása, a kerékpározás népszerűsítése miatt is érdekelt. De megszólítottuk az érintett önkormányzatokat is. Arra kértük a polgármestereket, hogy tájékoztassanak bennünket a tervezett intézkedéssel kapcsolatos véleményükről, álláspontjukról.

Szerintünk ugyanis a szóban forgó vasútvonalakon és járatokon tervezett intézkedés ellehetetlenítené a munkába és iskolába járást és negatív hatással lehet a térség gazdasági helyzetére is. Az esetleges teljes vasúti személyszállítási szolgáltatás megszüntetésével pedig a lakossági alapellátás is veszélybe kerülhet.

Kérdéseinkre még nem kaptunk választ a kormányzati szereplőktől, a VÉT is csak lapzártánk után ülésezik, de az önkormányzatok sem kényeztettek el minket gyors reagálással.

Mi úgy tudtuk – legalábbis a szakszervezetünknek azt erősítet-

ték meg az illetékesek –, hogy a vasút elsődlegességének kérdése eldőlt: ahol a vasúti és a közúti közlekedés párhuzamosan zajlik, ott a kötött pályát kell előnyben részesíteni, sőt! A jövőbeni fejlesztési források elosztásakor is a vasúté az elsőbbség.

El kell végre dönteni, hogy így van-e, s így lesz-e a jövőben, vagy sem. Az nem járja, hogy százmilliárdok mennek el vasútfejlesztésre, de végül vonalakat zárunk be, illetve vonatok helyett buszok hordják az utasokat. Tudjuk, hogy a nagy pénzeket nem a most érintett vonalakra költötték, de alaposan meg kellene vizsgálni mellékvonalak fejlesztési lehetőségeit is. Természetesen a döntés előtt egyeztetni kell az érintett szakmai és szociális partnerekkel.

Amennyiben egy tervezett módosítás vagy fejlesztés a vasutasok munkahelyeit is érintené, akkor annak megoldási módját új foglalkoztatási megállapodásban előre rendezni kell.

Zlati Róbert



Mindeközben máshol

Ausztriában külön mentőcsomagot raktak össze a tömegközlekedésnek. Az osztrák kormány 300 millió eurós, az eddigi legjelentősebb befektetési segélycsomaggal támogatja a tömegközlekedést – jelentették be Bécsben. A csomagból 150 millió eurót költenek az infrastruktúra, mindenekelőtt a vidéki vasútvonalak fejlesztésére, további 150-et pedig a szolgáltatások korszerűsítésére. A szándék és a célok szerint ez nemcsak az életminőséget javítja, hanem az adott régiót az eddiginél hatékonyabban kapcsolja be az ország vérkeringésébe. A turisztikai célpontokat így környezetbarát módon lehet megközelíteni.

Az is elhangzott, hogy további 250 millió euró jut az elkövetkező két évben a meglévő vasútvon-

alak átépítésére és újak létesítésére. A vasutak modernizálása újabb munkahelyeket teremt Ausztriában.

Andreas Matthä, az osztrák vasúttársaság (ÖBB) elnöke hangsúlyozta: a vasútvonalak kiépítésével jelentősen megkönnyítik az ingázók helyzetét, és várhatóan Ausztria-szerte többen vállalkoznak majd arra, hogy a lakhelyüktől távolabb helyezkedjenek el.

Azzal pedig, hogy a turisztikai látványosságok egy része vonattal megközelíthetőbbé válik, turisták újabb csoportjait sikerülhet megnyerni – tette hozzá.

Úgy tűnik, mintha az, amit a Lajtán innen elvárnak az érintettek, azt a Lajtán túliak hallanák meg.

Átszabta a MÁV szervezetét az új SZMSZ

Fontos szervezeti változások lépnek életbe a nyár első napján a MÁV Zrt.-nél – hangzott el a Központi Üzemi Tanács május közepi ülésén, amit a járványhelyzet miatt az előző üléshez hasonlóan videón tartottak.

Elsőként Dorozsmai Éva humán-erőforrás vezérigazgató-helyettes jelentette be, hogy június 1-jén hatályba lép a Szervezeti és működési szabályzat módosítása. A változásokról dr. Kispál-Király Livia HR projektek és struktúrafejlesztés vezető tájékoztatta a testületet. Mint elmondta, erre elsősorban a jogszabályoknak való megfelelés miatt volt szükség, de az SZMSZ módosításában fontos szerepe van az új beruházások elindításának is.

A szabályzat egyik legfontosabb változása egy tavaly év végén hozott kormányrendelet indokolja, amely alapján a MÁV Zrt.-nél létre kell hozni a Megfelelés Támogatás szervezetet, amely közvetlenül az elnök-vezérigazgató irányítása alá kerül. A kormányrendelet alapján a belső ellenőrzés szervezet feladatait is pontosítja a szabályzat.

Nagy változások

A MÁV Zrt.-nél a másik nagy változás az, hogy a vasúti piacnyitásra való felkészülés és a vasútfejlesztés, beruházások, felújítások szerepének erősödése érdekében elkülönítették a fejlesztési, beruházási, ingatlangazdálkodási és ingatlankezelési tevékenységet, amit egy negyedik vezérigazgató-helyettesi szervezet lát el. A gazdasági vezérigazgató-helyettesi szervezet alól kikerülnek az ingatlan-kapcsolatos feladatok.

A pályavasúti területi igazgatóságok közvetlenül a pályaműködtetési vezérigazgató-helyettesi szervezet alá fognak tartozni.

A vállalati értékmenedzsment szervezet megszűnik, a munkáltatói márkaépítés és kapcsolódó tevékenységek átkerülnek a humán-erőforrás vezérigazgató-helyettesi szervezettől a kommunikációs igazgatósághoz. A kommunikációs igazgatóságon belül – a szolgáltatási színvonal emelése érdekében – létrejön az állomási utastájékoztatás koordináció szervezet. Jelentős változás, hogy a zöldterület karbantartási tevékenység a pályától visszakerül az ingatlanhoz. A KÜT elnöke kérte, hogy a létszám-

mozgásokról kapjon részletes tájékoztatást a testület, mivel az SZMSZ módosítás érintheti az üzemi tanácsok felépítését és a szociálisegységkeretek elosztását is. Felhívta a figyelmet arra is, hogy nem jó, ha Miskolcon kettéválik a szervezet, javasolta az egy szervezetben maradást. Válaszában Virág István általános és műszaki vezérigazgató-helyettes elmondta, hogy tervezik egy második területi permetező vonat beállítását. A hálózati lemaradást így lehet csökkenteni. A KÜT tagjai megfogalmazták azt is, talán egy hálózati külön szervezet lenne hosszú távon a jó megoldás. A napirend zárásaként Dorozsmai Éva hangsúlyozta, várják az üzleti terv jóváhagyását a tulajdonostól.

Szerződések meghosszabbítva

A második napirendi pontban dr. Tar Zsannett munkajog vezető kapcsolódott a videokonferenciához és adott tájékoztatást az elmúlt időszak legfontosabb munkajogi intézkedéseiről. Kiemelte az újfelvetelesek munkaszerződéseinek és tanulmányi szerződésének meghosszabbítását. Szintén meghosszabbították – 2020. október 31-ig – a vasúti felsőfokú tiszti- és átképző tanfolyamok esetében a tanulmányi szerződéseket. Részletesen szólt az EVIG 15005/2020.sz. rendelkezés gyakorlati végrehajtásáról, majd az otthoni munkavégzésből való visszatérés lépéseit mondta el. Rotációs rendszerben 2020. május 11-től Budapest és Pest megye kivételével legfeljebb két munkanapot a munkahelyen tölthetnek azok, akik laptoppal rendelkeznek. Az asztali számítógépen otthon dolgozók egyelőre maradnak home office-ban. Felhívta a figyelmet a 10796/2020. EVIG rendelkezésre, mely a saját gépjárművel történő munkába járás költségtérítéséről intézkedett.

A KÜT tagjainak kérdéseire dr. Nemeskéri-Kutlán Endre jogi főigazgató válaszolt. Kiderült például, hogy a 65 év feletti munkavállalók maradnak állásidőn, mivel a kockázat nem szűnt meg. Egyelőre nincs központi

rendelkezés az évvégi tevékenységi szünetről, így az ezzel kapcsolatos szabadságról sem tudott mit mondani.

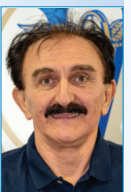
A járvány miatti biztonságos távolságtartásról elmondta, ahol zárt légtérben nem biztosítható munkavégzés közben huzamosabb ideig a 1,5 méteres távolság, ott javasolt maszk és a kesztyű használata. A szabadság kiadásával kapcsolatos rendelkezésről elmondta: elsődlegesen a vasútüzem üzemvitelének biztosítását követően kerüljön sor, míg az otthoni munkavégzésnél az első félévi időarányos szabadság kiadását kell szorgalmazni.

Nehéz tökéletes rendszert létrehozni

Béres Barna üzemeltetési főigazgató szintén a vállalati Skypeon kapcsolódott a KÜT ülés munkájába. Elmondta, továbbra is fontosnak tartja a jó együttműködést, megköszönte az írásos észrevételeket, melyek többsége beépült a tervezetbe. Ismertette az állomási besorolások módosításának tervezetét, és hozzátette, hogy nehéz tökéletes rendszert létrehozni, mivel minden szolgálati hely különbözik, ezért egyenlőségek alakultak ki. Az Utasítás nem a munkavállalói leterheltséget, hanem az állomások leterheltségét vizsgálja, figyelembe véve az 1-24 óra alatt leközeledett vonatokat számát, a hálózathozzáférési díj bevételeket, valamint az állomásokon nyújtott szolgáltatások után beszedett díjakat. Alapvetően a sorrend meghatározása bevétel alapú, míg második helyen a közlekedő vonatok száma, valamint az elmúlt öt év állomási bevételei a meghatározóak. Az állomások I-es, II-es, III-as, IV-es kategóriák közötti lefelé mozgása a jelenleg ott dolgozó munkavállalók bérét nem érinti. A főigazgató kiemelte, a tartós teljesítményjavulást tudják értékelni, de az idényjellegű felfutásokat is figyelembe veszik, hisz a több éves átlag az idényjellegű többlet teljesítményeket is tartalmazza.

A különfélekén belül egy tagtársunk temetési segélykérelmét bírálta el a testület.

(Forrás: **Bodnár József** KÜT elnök beszámolója)



Lassan újraindulhat az élet, itt-hon és Ausztriában is fokozatosan visszatelepülhetnek az Európai Üzemi Tanács munkatársai is a munkahelyükre. A teherszállítási szekció a járvány ellenére is minden héten ülésezik, s figyelemmel kíséri az aktuális állapotokat, különösen Ausztria és Magyarország belső vasúti áruforgatási helyzetét – derült ki az EÜT legutóbbi egyeztetésén.

A Covid-19 megjelenése csak megerősítette, hogy nagy szükség van az Európai Üzemi Tanácsra. A szakmai egyeztetések mellett ilyen helyzetben is tudunk egymásnak segíteni és olyan információkat átadni, amelyek mindkét fél számára előnyök lehetnek. A teherszállítási szekció Norbert Rothbard elnökletével minden héten ülésezik, s figyelemmel kíséri az aktuális állapotokat, különösen Ausztria és Magyarország belső vasúti áruforgatási helyzetét. A szekció tagjai nagy figyelmet fordítanak továbbá az RCC Rail Cargo Carrier működésére, amely már tizenkét Európai országban van jelen, s jelentős forgalmat bonyolít le.

Az elmúlt időszak aktualitása, hogy a munkatársaink Ausztriában és Magyarországon is fokozatosan visszatelepülhetnek a munkahelyükre a szabályok betartása mellett. Ez a folyamat több hétig is eltarthat. Nagyon fontos betartani azokat az utasításokat, amelyeket a járványügyi bizottság hozott mindkét országban. Szintén a közelmúlt híre, hogy elmaradnak az Ausztriá-

Járvány idején is működik az EÜT

ban, a holding területén meghirdetett felügyelőbizottsági ülések, mivel lecserélik a kormány által delegált FB-tagokat. Június 9-én EÜT elnökségi ülést tartottak Skype-on. A megbeszélés napirendjén több pont is szerepelt, az egyik legfontosabb az RCG helyzetének bemutatása, kiemelve a járvány okozta visszaesést is. A tanács tagjai megismertették a cégcsoport jövőjét és a várható ki hívásokat is.

Szintén a napirendi pontok között szerepelt a TS Hungária Kft.

Miskolc helyzete is. Az elmúlt hetekben azért került a figyelem középpontjába a járműjavító, mert a munkáltató – erőfőlényét kihasználva – előnytelen munkaidőkereget akar ráerőltetni a munkavállalókra.

A EÜT szeretné megnyugtatóan rendezni a helyzetet úgy, hogy a munkavállalóknak is kedvezzen a megállapodás.

Zubály Bertalan



Amit az EÜT-ről tudni érdemes

Bár az Európai Üzemi Tanács létrehozásának első kezdeményezései az 1970-es évekre tehetők, az első uniós jogszabály a Tanács 1994. szeptember 22-i 94/45/EK irányelve volt. Ez abból a felismerésből született, hogy a tagállamokban a tájékoztatás és a konzultáció szabályai gyakran nem álltak összhangban a vállalkozások nemzetfeletti szerkezetével, és ez a különböző tagállamokban foglalkoztatott munka-

vállalók közötti egyenlőtlen bánásmóddhoz vezetett.

Hasonlóképpen rendezni kívánta az irányelv azt az esetet is, amikor a vállalkozás az Unión kívüli székhellyel működik. Ennek érdekében az irányelv két lehetséges megoldást tartalmazott: európai üzemi tanács létrehozását, illetve más, a célnak megfelelő eljárás kialakítását tette lehetővé.

A jelenlegi EÜT háromszintű szervezetét az elnökség vezeti el-

nökkel és két helyettesessel, következő szint a tanács 13 tagja, (9 osztrák, 2 magyar, 1 cseh, 1 német, 1 román) majd a szekciók következnek.

A bécsi központtal működő EÜT az összes ausztriai állami vasútvállalatot tömöríti, míg Magyarországon az RCH-t, a TS Hungariát, RCO-t, RCL-t valamint a tizenkét európai országban működő RCC-t is megtalálhatjuk az EÜT képviselésében.

Tibor, a Masszív Környezetvédelmis története január óta kínál állandó témát a rovatnak. A védőoltás és egyéni védőeszköz hiánya miatt azonnali hatályú felmondással élő munkavállaló szövevényes története lassan véget ér. Az elmúlt öt számban megvizsgáltuk, hogy milyen okból mondhat fel a dolgozó azonnal, milyen határidővel gyakorolhatja ezt a jogát, mit érvényesíthet a perben, és hogy milyen dokumentumokkal igazolható a munkáltató kötelezettségzegése. Az utolsó előtti fejezetben szemügyre vesszük a tanulmányi szerződésre vonatkozó szabályokkal kapcsolatos bonyodalmakat.

**Kullancsok,
sisakok,
védőkesztyűk**

Ógörög dráma a bíróságon

Epeiszodion 4.

- A tanulmányi szerződés mélységei

Mivel az évek óta húzódó per eposzi méretűre duzzadt, logikusnak tűnt, hogy Tibor történetét az ókori görög drámák szerkezetére húzzam fel. Így a tagtársunk történetét az antik kardalok, panaszdalok és „epeiszodionok” – azaz epizódok – újrahasznosításával meséltem el. A mostani epizódban a tanulmányi szerződés megszűnésével kapcsolatos galibákat elemezzük.

Ha visszaemlékezünk, beugorhat, hogy Tibornak volt egy tanulmányi szerződése, melynek keretében a munkáltató vállalta, hogy finanszírozza tagtársunk számára a számítógépes tanfolyama költségeit. Tibor cserébe kötelezettséget vállalt arra, hogy a munkaviszonyát a tanfolyam elvégzése után egy darabig nem szünteti meg.

A hatályos törvényi előírások alapján a tanulmányi szerződésben a munkáltató vállalja, hogy a tanulmányok alatt támogatást nyújt, a munkavállaló pedig arra kötelezi magát, hogy a megállapodás szerinti tanulmányokat folytatja és a képzettség megszerzése után a támogatás mértékével arányos időn keresztül munkaviszonyát felmondással nem szünteti meg. Ha a dolgozó idő előtt felmond, vissza kell fizetnie a nyújtott támogatást.

Egyszerű, mint a pofon: támogat-talak, kedves dolgozó, és te cserébe egy ideig nem keresgélisz a munkaerőpiacon. Tisztességes, korrekt üzlet, nem?

Igen ám, de mi történik, ha a munkáltató nem tartja be az rá vonatkozó alapvető szabályokat? Ha – mondjuk – nem fizet bért? Vagy ha megalázó hangnemen beszél a dolgozóval? Vagy – mint Tibor esetében – nem tartja be a munkavédelmi előírásokat? Akkor is kötelező lehorgonyozni a munkaadónál, ha annak mulasztása miatt az egészségünk kerül veszélybe?

Tibor úgy vélte, hogy nem tartozik semmivel sem a munkaadójának. Nem kapta meg az oltást és a védőeszközöket. A munkáltató tehát vétett az előírások ellen, melynek az lett a következménye, hogy, így Tibor azonnali hatállyal felmondott, azaz „kirúgta” a munkáltatót. Márpedig a Munka törvénykönyve szerint a munkavállaló mentesül a tanulmányi szerződésből folyó kötelezettségek alól, ha a munkáltató lényeges szerződésszegést követ el. Az pedig, ha a munkaadó az egészséget nem veszélyeztető és biztonságos munkavégzést nem szavatolja, vitán felül lényeges szerződésszegésnek tekinthető.

Azonban, a munkáltató azonban másként vélekedett. Álláspontja szerint Tibornak a munkáltatói mulasztás esetén akkor is le kellett volna töltenie a vállalt idejét, ha a munkáltató mulasztást követ el. Állítása igazolására a munkaadó meglobogtatta az aláírt tanulmányi szerződést, melyen feketén – fehéren ez állt: „a Munkavállaló kötelezi magát, hogy a munkaviszonyát a tanfolyam elvégzése után hat hónapig nem szünteti meg”.

Apró különbségek?

Sokszor hallottam gyerekkoromban, hogy a jogászokkal nagyon óvatosnak kell lenni, mert úgy tudják csúzni-csavarni a mondatokat, hogy észre sem vesszük, máris csőbe húztak. A pályára lépve megtapasztaltam, hogy ez igen ritkán fordul elő az életben, de sajnos Tibor tanulmányi szerződése esetében pontosan ez volt a helyzet.

Kollégánk a tanulmányi szerződésben ugyanis nem azt vállalta, hogy

munkaviszonyát a tanfolyam elvégzése után hat hónapig felmondással nem szünteti meg, hanem azt, hogy a munkaviszonyt a szerződés szerinti időtartam alatt egyáltalán nem szünteti meg! Másként fogalmazva, aláírtak tagtársunkkal egy olyan szerződést, mely szerint semmilyen jogcímen nem lehet kihátrálni a tanulmányi szerződésből, azaz nem lehet gyakorolni az azonnali hatályú felmondást, de még a közös megegyezéses megszüntetés jogát sem.

A mi álláspontunk ezzel szemben viszont az volt, hogy a megszüntetés jogának teljes kizárása érvénytelen. Elsőként hivatkoztunk arra, hogy a törvény szerint a munkavállaló mentesül a tanulmányi szerződésből folyó kötelezettségek alól, ha a munkáltató lényeges szerződésszegést követ el. Márpedig a munkáltató lényeges szerződésszegést követett el, hiszen nem teljesítette az egyik legfőbb kötelezettségét: elmulasztott védőoltást és védőeszközt biztosítani, mellyel veszélyeztette a munkavállaló egészségét. Az alperesi ügyvéd, a Vídiaménységű Okos Róka más álláspontot képviselt. Szerinte a munkavállaló csak akkor farolhat ki a megállapodásból büntetlenül, ha a munkaadó a tanulmányi szerződéssel – tehát nem magával a munkaviszonnyal – kapcsolatosan követ el mulasztást. Ha tehát a munkáltató nem teszi lehetővé a tanfolyami előadások látogatását, vagy ha nem fizeti ki határidőre a tandíjat, esetleg nem biztosít tanulási szabadidőt, a dolgozó valóban mentesülni fog a visszafizetés alól. Ám – hangzott az érvelés –, ha a munkaviszonnyal kapcsolatosan mulaszt a munkáltató, a dolgozónak fennmarad a visszafizetési kötelezettsége.

Ezt az érvelést nem tudtam elfogadni. Az álláspontom az volt, hogy jóerkölcsebe ütközik az a megállapodás, ami a súlyos munkáltatói mulasztások esetén sem teszi lehetővé a dolgozónak az azonnali hatályú felmondást. Hangsúlyoztam, hogy az ilyen megállapodások megkötése végső soron modern kori rabszolgá-

(6. rész) Tanulópénz

**Akkor is kötelező lehorgonyozni
a munkaadónál, ha annak mulasztása miatt
az egészségünk kerül veszélybe?**

ságot eredményezne. Képzeljük el – érveltem –, hogy a munkaadó hónapokig nem utal bért, vagy éppen szexuálisan zaklatja a munkavállalót! Talán ilyenkor sem mondhat fel a dolgozó anélkül, hogy a tanulmányi támogatást vissza kelljen fizetnie?

Ráadásul a Munka törvénykönyve 43. § (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy a szerződés – eltérő rendelkezés hiányában – a törvényben foglaltaktól eltérhet, de csak a munkavállaló javára. Márpedig a tanulmányi szerződésben teljességgel kizárni a szerződés megszüntetésének jogát, nem tekinthető éppenséggel a dolgozó javára történő eltérésnek. Így a megszüntetés jogának kizárása érvénytelen, tehát a szerződés ezen pontjára nem lehet jogot és kötelezettséget alapítani, azaz, a munkáltató által nyújtott támogatás sem követelhető vissza.

A tanulópénzt meg kell fizetni

A felperesi oldal szerint a munkáltatónak nem volt joga a támogatás visszakövetelésére, mert éppen a munkaadó súlyos mulasztása vezetett az azonnali hatályú felmondáshoz. Igen ám, de munkáltató már visszakövetelte a pénzt, hiszen végrehajtót küldött Tiborhoz, és pár hónap alatt levonatta a béréből a tartozást. Az ügyben tehát nemcsak az volt az

eldöntendő kérdés, hogy a munkaadónak volt-e joga visszakövetelni a támogatást, hanem az is, hogy miként lehetne visszaszerezni a már végrehajtott összeget.

Ez volt aztán a kemény dió! A munkáltató ugyanis fizetési felszólítást alkalmazott. Ez a jogintézmény 2012. óta része a hazai munkajognak. A lényege az, hogy a munkáltató a minimálbér háromszorosát meg nem haladó követelésére írásbeli felszólítást küldhet a dolgozónak, aki pert indíthat, ha kifogása van a követeléssel szemben. Ha nem teszi, a felszólítás végrehajthatóvá válik. Sajnos, pont ezt történt Tibor esetében is.

(E helyen szükséges pár szót szólnom a munkáltatói fizetési felszólítás jogintézményével kapcsolatos aggályaimról. Ha belegondolunk, igen komoly fenyegetés ez a munkavállalóknak. Képzeljük el, hogy a munkáltató – aki sem nem bíró, sem nem közjegyző – ír egy felszólítót a dolgozónak, akinek 30 napja van pert indítani a követeléssel szemben. Ha nem teszi, futhat a pénze után. Faramuci helyzet. A munkavállalóval szemben áll fent a követelés, mégis neki kell perelnie, ha nem akar fizetni. Ráadásul, ha elkésik a perindítással, hamarosan számíthat a végrehajtó látogatására.)

Volt tehát egy jogerős, végrehajtható, sőt már végrehajtott követelés, amivel kapcsolatosan a perindítási határidő letelt. Hiába volt vitatható a

munkaadó követelésének jogi alapja, a 30 napos perindítás határidő eltelte miatt, eljárásjogi szempontból Tibor sakkot kapottunk. Ki kellett találni egy jogcímet, aminek segítségével valahogy visszaperelhetjük a pénzt.

Úgy gondoltam, hogy kártérítés keretében lenne mód a végrehajtott összeg visszaszerzésére.

A törvény szerint ugyanis a munkáltató a munkaviszonnyal összefüggésben okozott kárt objektív felelősség mellett köteles a dolgozónak megtéríteni. Márpedig a munkáltató kárt okozott – vagyoni veszteséget idézett elő, hiszen nem volt joga a támogatás visszakövetelésére. Ráadásul a kártérítési igények előterjesztésére nem a rövid 30 napos jogvesztő, hanem a lényegesen hosszabb, hároméves elévülési idő vonatkozik.

A Vidiakeményiségű Okos Róka, az érvelésünket hallgatva csóválta a fejét: „Kérem szépen, lett volna lehetősége a dolgozónak vitatni a követelést, 30 napja volt a fizetési felszólítás perlésére, de elaludt rajta. Ez a hajó elment, már édesmindegy, hogy igazuk van-e vagy sem. Felesleges kitálni mindenféle jogcímetek, kártérítést, miegymást. Szíveskedett volna a felperes pert indítani!”

Tényleg igaza volt? Ha a fizetési felszólítással kapcsolatosan azonnal nem indítunk pert, akkor bottal üthetjük a pénzünket? Akkor is, ha egyébként igazunk van? A választ a következő számban árulom el, de előzetesen annyit azért elmondhatok: A tanulópénzt meg kell fizetni.

Folytatjuk.

Balczer Balázs

Hatékony munka

A Vasutasok Szakszervezete kongresszusi küldöttei rendkívüli helyzetben, rendkívüli módon értékelték az elmúlt év munkáját.

A II. világháború óta nem volt olyan világméretű válsághelyzet, mint amivel január közepe óta szembesülünk és amelynek következtében Magyarország kormánya egészségügyi válsághelyzetet hirdetett. Ez a helyzet egy eddig ismeretlen, alattomosan és láthatatlanul érkező járvány következtében állt elő, formálta át alapvetően egyik napról a másikra életünket. A kormányzat által naponta meghozott intézkedések miatt csupán egy-egy nap áll rendelkezésre ahhoz, hogy alkalmazkodjunk, hogy elemezzük a lehetséges kockázatokat, hogy kérdéseket tegyünk fel, vagy éppen megoldási javaslatokat dolgozzunk ki.

Az évek óta tartó eszmefuttatás a digitalizációról és annak hatásairól szintén egy pillanat alatt vált valósággá és robbant be a mindennapjainkba: százezrek dolgoznak otthon, gyermekeink, szintén otthonról digitális munkarendben tanulnak. Mindezek olyan további kérdéseket vetnek fel, amelyekkel nagyon hamar foglalkoznunk kell. A jövőben már semmi nem lesz ugyanolyan, mint eddig. Vége a ráérős, „eddig is így volt” szemléletnek, ez a járvány rámutatott arra, hogy bármi, bármikor megtörténhet, és nem érünk rá másokra mutogatni, felesleges köröket futni, hosszasan várakozni. Az marad talpon, az marad életben, aki azonnal alkalmazkodik, aki döntést mer hozni, aki nem fél az újtól, az ismeretlentől: vagyis aki cselekszik. Persze nem ész nélkül, nem kapkodva, de mindenképpen gyorsan.

Szavazás

„ülés tartása nélkül”

A Vasutasok Szakszervezete már korábban elindult azon az úton, amely során megteremtettük azokat a technikai és szabályozási fel-

tételeket, amelyek segítettek helyt állni a mostani rendkívüli körülmények között is. Ennek eredményeképpen minden lehetőségünk és képességünk megvolt arra, hogy 103 kongresszusi küldöttünk ülés tartása nélkül hozza meg azokat a döntéseket, amelyeket – törvényi kötelezettségünknek megfelelően – a Vasutasok Szakszervezete Kongresszusának minden évben meg kell hoznia.

Ezek a fontos kérdések az elmúlt évről szóló szakmai, pénzügyi, és felügyelőbizottsági beszámoló, valamint a 2020. évi működést alapvetően meghatározó költségvetés. Ebben az évben ráadásként döntést kellett hozni a VSZ Felügyelőbizottságának működését szabályozó ügyrendről is. Az elmúlt egy évről készült beszámoló kiemeli, hogy a nehézségek ellenére, hasonlóan az elmúlt öt évhez, a

A kormányzat által naponta meghozott intézkedések miatt csupán egy-egy nap áll rendelkezésre ahhoz, hogy alkalmazkodjunk.

Továbbra is

Stabil alkupozíció

Az elmúlt egy évről készült beszámoló kiemeli, hogy a nehézségek ellenére, hasonlóan az elmúlt öt évhez, a Vasutasok Szakszervezete továbbra is stabil alkupozícióval rendelkezik, melynek köszönhetően ebben a beszámolási időszakban is sikerült hatékony, a tagjaink érdekeit kifejezésre juttató munkát végeznünk.

és megfontolt gazdálkodás

Ebben az évben döntést kellett hozni a VSZ Felügyelőbizottságának működését szabályozó ügyrendről

Vasutasok Szakszervezete továbbra is stabil alkupozícióval rendelkezik, melynek köszönhetően ebben a beszámolási időszakban is sikerült hatékony, a tagjaink érdekeit kifejezésre juttató munkát végeznünk.

Jó példa erre a bérmegállapodások megkötése.

Mire hosszú előkészítés és várakozás után eljutottunk a csoportszintű megállapodás megkötéséig, a járványhelyzet miatt rohamosan gyengült a pozíciónk. Kimondhatjuk: a lehető legjobb döntés volt a bérmegállapodások megkötése. Ha ez nem történik meg, ma már semmilyen bérfejlesztésről, plusz juttasról nem beszélhetnénk. Ma

annak is örülhetünk, hogy a vasút helyzete – stratégiai szempontból – stabil, így a vasutasok munkája, megélhetése – az átmeneti nehézségeket leszámítva – nincs veszélyben.

A szakmai beszámolót a 103 küldöttből 102 elfogadta, egy ellene szavazott.

Jól gazdálkodunk

Átlátható, megbízható és a törvényi előírásoknak is tökéletesen megfelel a Vasutasok Szakszervezete vagyoni és pénzügyi gazdálkodása – derült ki a 2019. évi gazdálkodásról készült pénzügyi beszámoló értékeléséből. A legfrissebb könyvvizsgálói szakvélemény hűen mutatta be azt a megfontolt, takarékos gazdálkodást, amit a Vasutasok Szakszervezete folytatott. A pénzügyi beszámolót a küldöttek 102 igen és egy tartózkodó szavazattal fogadták el.

A mostani bizonytalan helyzetben különösen fontos, hogy a szakszervezet megalapozott és elfogadott költségvetés alapján gazdálkodjon. Ezért a küldöttek elé terjesztett költségvetéssel a VSZ vezetése az elmúlt évekhez hasonlóan takarékos gazdálkodásra tett javaslatot. Ezt 100 küldött elfogadta, 2 nem értett vele egyet, s 1 valaki tartózkodott a szavazástól.

A kongresszus a Felügyelőbizottság tevékenységét is értékelte. Az Fb 2019. évi munkájáról szóló beszámolót is a költségvetéshez hasonló arányban fogadták el a küldöttek: százan igennel szavaztak, egy valaki tartózkodott, ketten pedig nem értettek egyet az anyaggal. Az Fb működését szabályozó ügyrendet 1 tartózkodás mellett 102 igennel elfogadta a kongresszus.

Erős szakszervezetekre van s

Azok az országok jutnak túl gyorsabban egy válságos időszakon, ahol a kormány hatékonyan alkalmazza a szociális párbeszédet, érdekegyeztetést – derült ki egy online konferencián. Magyarország sajnos nem ilyen.

ANemzetközi Munkaügyi Szervezet Munkavállalói Részlege (ILO-CTRAV) május 20-án tartott egy online szemináriumot az alábbi címmel: „A Covid-19 - szétrombolja az életet, gazdaságokat, társadalmakat: kihívások és lehetőségek a szakszervezetek számára”. A volt szocialista országok (Baltikumtól Albániáig) szakszervezetei számára rendezett „webináriumon” mintegy 30 résztvevő vett részt, hazánkat György Károly, a MASZSZ nemzetközi titkára és Komiljovics Máté szakértő képviselte.

Bevezetőjében Maria Helena Andre az ILO nevében elmondta: a rendezvény célja, hogy megismerjük, milyen folyamatok zajlottak le az elmúlt pár hónapban a különböző országokban, információt cseréljünk egymással, jó példákat és gyakorlatokat fedezzünk fel.

Tarolt a vírus

Általános tapasztalat, hogy munkavállalók nagy tömege vált fertőzötté vagy hunyt el, és sokan sajnos a vírus okozta válság következtében veszítették el a munkájukat. A tapasztalatok viszont azt mutatják, hogy azon országok jutnak túl gyorsabban egy válságos időszakra, ahol a szociális partnerek, a kormány hatékonyan alkalmazza a szociális párbeszédet, érdekegyeztetést.

Egyetlen ország és természetesen egyetlen ENSZ-ügynökség sem képes egyedül kezelni ezt a válságot. A válságban jobban reagáló szakszervezeti szervezetekre van szükség, amelyek erős politikai és technikai kompetenciával rendelkeznek.

A vírus az országokat és azok gazdaságát is eltérően érintette és a különböző országok kormányai is különböző módszereket alkalmaztak a gazdaság, a munkavállalók

védelme érdekében. Azt ki lehet jelenteni, hogy a kelet európai országok gyorsan reagáltak a járványra, ennek is köszönhető a nyugatinál alacsonyabb fertőzésszám és halálozási mutatók.

Sok gyümölcsöt mostanában kell szüretelni, de több nyugati országban is gondot okoz a – döntően kelet-európai – munkaerő hiánya. Szintén aggasztó statisztika, hogy szerkezetében Európában 2020 áprilisában 80 százalékkal kevesebb új autót értékesítettek, mint 2019 áprilisában.

Magyarország járványkronológiája

A Magyarországgal kapcsolatos eseményeket és változásokat György Károly kolléga

foglalta össze. Kronológiailag mutatta be az eseményeket, a kormány intézkedéseinek folyamatát – a munka világát alapvetően befolyásoló szabályozások változásait, a foglalkoztatás rugalmasabbá tételét. Utalt a felhatalmazási, vagy úgynevezett veszélyhelyzeti törvényre és a magyar kormányt emiatt ért kritikákra. Szólt a szakszervezetek indítványairól, a járvány hatásainak munkaerőpiaci vonzatairól, a munkanélküliség növekedéséről és az ellátások hiányairól, valamint arról, hogy a munka világának új szabályozásai aránytalanul a dolgozók és a munkavállalói érdekképviselők kárára történnek. A szakszervezetek fontosnak tartják a megfelelő munkahelyeket, a jövedelmeket megvédő intézkedéseket és ezekre folyamatosan javaslatokat is tesznek.

Ezzel szemben a kormány szinte kivétel nélkül úgy hozott különféle döntéseket egy-egy ágazatra, hogy nem egyeztetett

a szociális partnerekkel. A döntések az érintettek totális kihagyásával születtek meg.

Külön kiemelte a 24 hónapos munkaidőkeret szabályozást és a kulturális dolgozók problémáját, akik november 1-től úgy veszítik el közalkalmazotti státuszukat, hogy velük vagy az őket képviselő szakszervezetekkel a kormányzat erről egyeztetett volna.

Felhívta a figyelmet arra, hogy az ILO részéről is egyértelmű, világos állásfoglalásokra van szükség a jogsértések ügyében – az ILO nem bújhat a tripartizmus „pajza” mögé.

Ahány ország, annyiféle segély

A különböző országok is beszámoltak a náluk zajló folyamatokról. Montenegróban a járvány vége felé járnak és kezdődhet az élet újraindítása. Rengeteg munkavállaló március 15-e óta nem kapott fizetést és sajnos rengetegen elveszí-

Sokkoló számok

A KSH legfrissebb jelentése szerint 2020 február-április között 92 ezer 15-74 éves férfi volt munka nélküli, ez a korcsoportban 3,6 százalékat jelenti. A munkanélküli nők száma 83 ezerre nőtt, ebben a körben 4 százalékra emelkedett a munkanélküliségi arány.

A 15-24 évesek között 35 ezren nem találnak munkát, ebben a csoportban 11,2 százalék a munkanélküliségi ráta. A regisztrált állástalanok csaknem egyötöde ebből a korcsoportból került ki. A 25-54 évesek, azaz az úgynevezett legjobb munkavállalási korúak munkanélküliségi rátája 0,4 százalékponttal, 3,5 százalékra nőtt, míg az 55-74 évesek munkanélküliségi aránya gyakorlatilag nem változott, 2,1 százalék maradt.

A munkanélküliség átlagos időtartama 9,2 hónap volt, a munkanélküliek 25,7 százaléka keresett legalább egy éve állást, vagyis tartósan munkanélkülinek számított – derült ki a Központi Statisztikai Hivatal felméréséből.

zükség a válság leküzdéséhez

tették állásukat. Munkanélküli segély – támogatás – 3 hónapra jár, havonta 150 euró, vagyis nagyjából 50 ezer forint.

Lengyelországban a kormány néhány napos késéssel, de szinte ugyanazt teszi, amit Budapest. Szociális párbeszéd gyakorlatilag nem létezik, semmilyen szinten nincs egyeztetés a szakszervezetekkel. Nő a munkanélküliek száma, a segély összege 200 euró (nagyjából 70 ezer forint) havonta.

Szlovákia kifejezetten jól kezelte a válságot, arányát tekintve alacsonyabb volt a fertőzöttség és a halálozás, mint a szomszédos országokban. A gazdaság azonban már más: a munkanélküliségi ráta ismét közelíti a 10 százalékot.

A koronavírus-járvány gazdasági hatásainak következtében a munkanélküliség meg-

A szakszervezetek fontosnak tartják a megfelelő munkahe-lyeket, a jövedelme-ket megvédő intéz-kedéseket és ezekre folyamatosan javas-latokat is tesznek.

haladja a 35 százalékot Albániában. Az Albán Statisztikai Hivatal adatai szerint április végén a munkanélküliek száma elérte a 221 ezret, ami 37 százalékos növekedést jelent 2019 decemberéhez képest. 61 ezer ember a járvány kitörésének kezdete óta veszítette el munkahelyét.

Komiljovics Máté

2021 a vasút éve az Európai Unióban

„A vasút csak a test – benne a lélek az ember”

A koronavírus-járvány körül kialakult helyzet miatt kicsit háttérbe szorult az a hír, hogy az Európai Bizottság meghirdette: 2021 legyen a vasút éve az Európai Unióban.

A bizottság célja rövidtávon a vasútról alkotott kép javítása a polgárok és a vállalkozások körében. Az európai zöld megállapodásról szóló bizottsági közleményben meghatározott célkitűzéseknek megfelelően erőteljesen fel akarják hívni a figyelmet arra, hogy több utas és áru szállításához vegyék igénybe a vasutat. A hosszú távú cél pedig a vasúti személy- és áruszállítás részarányának növelése az unión belüli közlekedésben, ami hozzájárul az üvegházhatású gázok kibocsátásának csökkentéséhez.

A kezdeményezés az európai zöld megállapodás közlekedéssel kapcsolatos célkitűzéseinek megvalósítását hivatott elősegíteni. Ennek érdekében 2021-ben számos rendezvény és kampány népszerűsíti a vasúti közlekedést mint fenntartható, innovatív, környezetbarát és biztonságos közlekedési módot.

Az európai zöld megállapodás különösen a fenntartható és intelligens mobilitásra való áttérés felgyorsítására szólít fel, mivel a közlekedés felel az üvegházhatású gázok kibocsátásának egynegyedéért az unióban, és ez az arány egyre nő. A klímasemlegesség eléréséhez a közlekedésből származó kibocsátás 90 százalékos csökkentésére van szükség 2050-ig. A csökkentéshez valamennyi közlekedési módnak hozzá kell járulnia. Az európai zöld megállapodás részeként az Európai Bizottság bejelentette, hogy e kihívás megválaszolására és az összes kibocsátási forrás kezelése érdekében 2020-ban fenntartható és intelligens mobilitásra vonatkozó stratégiát fogad el. Az egyéb tervezett intézkedések mellett indokolt, hogy a jelenleg 75 százalékban a közúton megvalósuló szárazföldi áruszállítás jelentős

része átkerüljön a vasútra és a belvízi utakra.

Előnyben a vasút

Az EU korábban egyébként célul tűzte ki, hogy 2030-ra a 300 kilométer feletti közúti áruszállítások 30 százalékát, 2050-re pedig több mint felét vasúton vagy vízi úton bonyolítsák.

Cél, hogy pozitívan mutassák be a vasutat, mind a személyszállítást, mind az áru fuvarozást. A bizottság közleményében kiemeli: „ez az egyetlen olyan közlekedési rendszer, amely 1990 óta szinte folyamatosan csökkentette CO₂-kibocsátását, miközben szállítási volumene növekedett. A vasút Európa-szerte összeköti az embereket, a régiókat valamint a vállalkozásokat, és európai örökségünknek és kultúránknak is szerves részét képezi”.

2021-ben a vasút történetének számos fontos, európai és magyar évfordulóját is ünnepeljük: többek között a Párizs és Brüsszel közötti első vasúti összeköttetés kiépítésének 175. évfordulóját, valamint a francia TGV gyorsvasút 40. és a német ICE gyorsvasút 30. születésnapját. A mi szívünknek viszont a szintén 175 éves Pest-Vác közötti első vonal megnyitása a legfontosabb. A tagállamok a program keretében nemzeti koordinátorokat jelölnek ki, akik az adott országban megrendezett események szervezéséért fognak felelni. A program költségvetése 8 millió euró.

A 30 oldalas dokumentum egyébként rengeteg dologról számol be, egy valómiról, a legfontosabb tényezőről azonban nem: a vasutas munkavállalókról.

Pedig „a vasút csak a test – benne a lélek az ember.”

Komiljovics Máté



Közösen tiltakoznak a szakszervezetek a „Rabszolga-törvény 2.0” elfogadása ellen

Az

érdekképviselők levélben fordultak június elején a parlamenti képviselők-
höz azt kérve, hogy

jelen formájában ne szavazzák meg a kétéves munkaidőkeret bevezetését. A leveleket Kordás László, a MASZSZ elnöke mellett aláírta Kuti László, az Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés elnöke, Mészáros Melinda, a Független Szakszervezetek Demokratikus Ligájának elnöke, Palkovics Imre, a Munkástanácsok Országos Szövetségének el-

Közösen tiltakozik az öt szakszervezeti konföderáció a 24 hónapos munkaidőkeret bevezetése ellen, amelyre a „veszélyhelyzet megszűnésével összefüggő átmeneti szabályokról és az egészségügyi készenlétről” szóló törvénytervezet ad lehetőséget – közölte a Magyar Szakszervezeti Szövetség (MASZSZ).

nőke és Csóti Csaba, a Szakszervezetek Együttműködési Fórumának elnöke.

A törvénytervezet – amit a szakszervezetek „Rabszolga-törvény 2.0”-ként emlegetnek – szerint a foglalkoztatáspolitikáért felelős miniszter engedélyezhetné, hogy a munkáltató új mun-

kahelyteremtő beruházás esetén legfeljebb 24 hónapos munkaidőkeretet vagy elszámolási időszakot alkalmazzon, amennyiben a beruházás megvalósítása nemzetgazdasági érdek.

A szakszervezetek ezt aggályosnak tartják, részben mert a tervezetet előze-

tes egyeztetés nélkül nyújtották be, másrészt pedig az európai uniós szabályozás miatt.

A munkaidő szervezésről szóló uniós irányelv ugyanis maximum 12 hónapos munkaidőkeretet tesz lehetővé, de csak akkor, ha azt a kollektív szerződésben rögzítették vagy a szociális partnerek megállapodtak.

Az érdekvédők szerint a tervezet elfogadása jelentősen rontaná a szakszervezetek alkupozícióit, hiszen a hosszabb munkaidőkeretet vagy elszámolási időszakot a foglalkoztatáspolitikáért felelős miniszter egyoldalúan engedélyezhetné, így az nem a szakszervezetek és munkáltatók megállapodásán alapulna.

A képviselőknek írt levél

„Tisztelt Képviselő Asszony/Úr!

A kormány 2020. május 26-án T/10748 számon nyújtotta be az Országgyűlésnek a veszélyhelyzet megszűnésével összefüggő átmeneti szabályokról és az egészségügyi készenlétről szóló törvénytervezetet.

A törvénytervezet jelenlegi formájában történő elfogadása esetén, annak 56. §. (4) bekezdése szerint a foglalkoztatáspolitikáért felelős miniszter engedélyezhetné, hogy a munkáltató új munkahelyteremtő beruházás esetén munkaidőkeretet vagy elszámolási időszakot – az Mt. vonatkozó rendelkezéseiben foglaltakra figyelemmel – legfeljebb huszonnégy hónap alapulvételével alkalmazzon, amennyiben a beruházás megvalósítása nemzetgazdasági érdek.

A fenti bekezdést súlyosan aggályosnak tartjuk, az alábbiak miatt:

- a törvénytervezet a tripartit szociális párbeszéd mellőzésével került benyújtásra, bármilyen előzetesen egyeztetés nélkül;
- a tervezett szabályozás az Európai Parlament és a Tanács 2003/88/EK irányelve tükrében megfelelőségi aggályokat vet fel, tekintettel arra, hogy az irányelv szellemében a referencia időszak maximuma 12 hónap és az is csak meghatározott feltételek (objektív vagy műszaki okok vagy a munka megszervezésével kapcsolatos okok) fennállása és kollektív szerződés vagy a szociális partnerek között kötött megállapodás alapján lehetséges;
- a tervezet, elfogadása esetén jelentősen rontaná a szakszervezetek alkupozícióit, hiszen a hosszabb munkaidőkeretet vagy elszámolási időszakot a foglalkoztatáspolitikáért felelős miniszter egyoldalúan engedélyezhetné, az nem a szakszervezetek és munkáltatók megállapodásán alapulna;
- a tervezet alapján nem kellően világos, hogy a munkahelyteremtő beruházás megvalósítása mikor minősül nemzetgazdasági érdeknek.

Mindezen aggályok miatt azzal a kéréssel fordulunk Önhöz, hogy a törvénytervezet elfogadását csak abban az esetben támogassa, ha az már a fent említett bekezdést nem tartalmazza.

Budapest, 2020. június 3.

Magyar Szakszervezeti Szövetség
Kordás László elnök sk.

Értelmiségi Szakszervezeti Tömörülés
Kuti László elnök sk.

Független Szakszervezetek Demokratikus Ligája
Mészáros Melinda elnök sk.

Munkástanácsok Országos Szövetsége
Palkovics Imre elnök sk.

Szakszervezetek Együttműködési Fóruma
Csóti Csaba elnök sk.”

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:

NÉMETH ERZSÉBET

Felelős szerkesztő:

HORVÁTH CSABA

Tervezőszerkesztő:

KÁROLYI MARIANNA

Szerkesztőség:

1023 Budapest, Ürömi u. 8.

Központi telefonszámok:

326-1616, 326-1622;

Nyomdai előkészítés-nyomás:

Filmhíradó Művészeti Kft.:

Tel.: 06/70-315-7815,

www.impactfilm.hu,

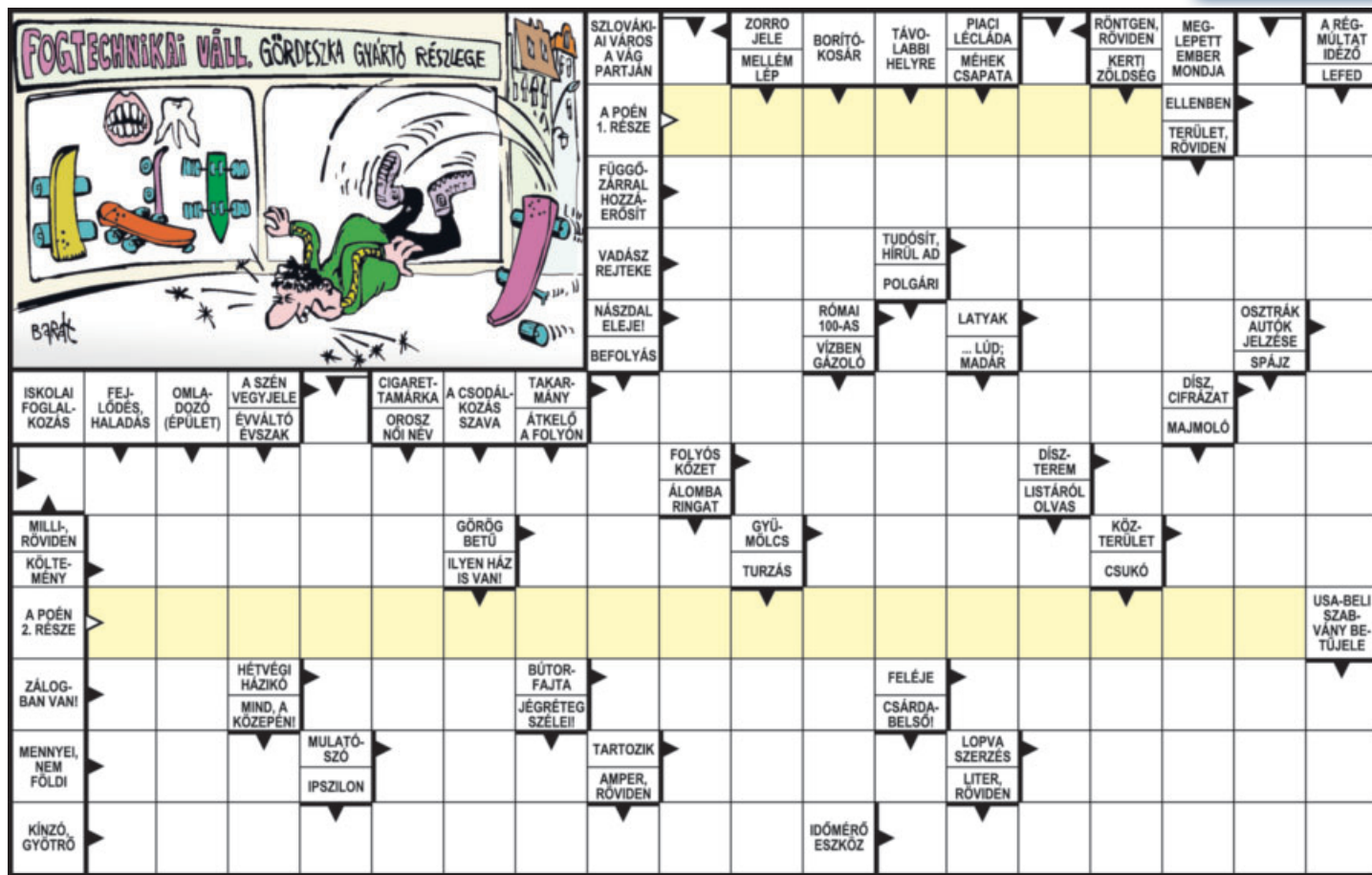
e-mail: kapcsolat@impactfilm.hu

ISSN: 0460-6000;

Egyéni előfizetési díj:

960 Ft/év + postaköltség

www.vsz.hu





Vasutasok Szakszervezete Mert nem vagy egyedül!



A szakszervezeti tagdíjad segít tenni érted!



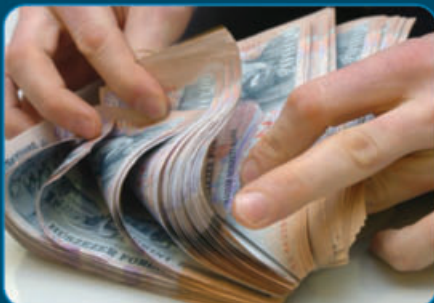
Legolcsóbb védelmed a szakszervezet!

A tagdíjadból teremtjük meg a lehetőséget, hogy ne neked kelljen ütközni, vitatkozni a főnököddel, hanem az erre felkészült szakszervezeti tisztségviselők védjenek meg.

Ha problémád van a munkahelyeden, ha rosszak a munkakörülményeid, vagy csupán valamit nem értesz, bizonytalan vagy, keresd tisztségviselőinket!

Legolcsóbb ügyvéded a szakszervezet!

A tagdíjadból biztosítjuk, hogy te is igénybe vehesd az egész országban elérhető jogsegélyszolgálatunkat.



Mert béremelés és kollektív szerződés sincs szakszervezet nélkül

A tagdíjadból fizetjük meg azokat a szakértőket, akik a te érdekedben tárgyalnak, egyeztetnek a béreldről, a szerződésed feltételeiről.

Mert a legolcsóbb biztosításod a szakszervezet!

A tagdíjadból biztosítunk téged is a tagságod első percétől, hogy ha valamilyen okból kiesel a munkából, az minél kisebb anyagi hátrányt okozzon a családnak.

A tagdíjadból fizetjük ki helyetted a tagdíj sokszorosát elérő összegű kártérítést, ha a munkádban esetleg súlyosan hibázol!

A tagdíjadból adunk temetési segítyt, amikor erre szükség van, és ebből segítünk akkor is, ha egyéb szempontból kerülsz nehéz élethelyzetbe.

**Munkavállalóként egyedül kiszolgáltatott lennél.
Harcoljunk együtt! Harcoljunk a jogainkért!**

TOVÁBBI INFORMÁCIÓK: WWW.VSZ.HU