



Sajátos elképzelése van a MÁV-HÉV Zrt. vezetésének a munkaügyi kapcsolatokról,

hiszen az e tekintetben „sorvezetőként” is felfogható Munka törvénykönyve rendelkezéseit rendre figyelmen kívül hagyja. Persze az is lehet, hogy csak a munkaügyi kapcsolatokkal foglalkozó humán szervezet nem áll a helyzet magaslatán, vagy összejátszik az egyik kollektív szerződéskötésre jogosult szakszervezettel a többi érdekképviselőt kizorítása érdekében, esetleg mindhárom tényező együttesen fennáll. Egy biztos, ezek olyan súlyos problémák mind szakmai, mind kapcsolati szempontból, amelyek mellett nem lehet szó nélkül elmenni.

A MÁV Csoport szintjén létrejött bérmegállapodás differenciált bérfejlesztésre vonatkozó részét a MÁV-HÉV Zrt. megsértette azzal, hogy nem a bérmegállapodásban rögzített alapelvek mentén osztotta fel a differenciált bérfejlesztésre rendelkezésre álló költségkeretet, illetve hogy csupán egyetlen munkakör munkavállalói körében osztotta fel azt.

Sajnálatos tény, hogy erre a jelenlegi KSZ kötésre jogosult szakszervezetek – a VSZ minden érve és javaslata - ellenére áldásukat adták. Később ígéretet kaptunk arra vonatkozóan, hogy a javaslatainkat figyelembe véve, rendezik a műszaki szakszolgálat munkaköreiben dolgozó munkavállalók bérét is, azonban erre a mai napig nem került sor. Ígéretet kaptunk a március 5-én megküldött KSZ módosító javaslataink megtárgyalására is (HÉV vasúti járművezetők 35%-os bérpótléka a járművezetéssel töltött időre, illetve a munkaruházati ellátás módosítása), azonban hogy-hogy nem, ez sem került érdemben terítékre.

Azt csak mellékesen említjük, hogy a tárgyalásokra szóló meghívót a legjobb esetben is csak a tárgyalást megelőző nap késő délután szoktuk megkapni, de volt olyan eset is, amikor – véletlenül – pont mi maradtunk le a címlistáról. A legutolsó alkalommal már mondhatnánk, hogy figyelmesebbek voltak - hiszen május 11 és 14-e között volt 2,5 nap szervezésre hagyott idő -, de az igazság az, hogy május 11-e pénteki napra esett és a HÉV humán szervezetének munkatársai annyira elfoglaltak voltak, hogy csak 18.45-kor sikerült a meghívót kiküldeni...sicc!

Na, de a lényeg: a meghívóval érkezett egy munkáltatói javaslat, amely a következőket tartalmazta (bértáblával, összegekkal együtt).

- A HÉV vasúti járművezetők valamint a forgalmi szolgálattevők díjazására új, magasabb bérminimum és bértábla bevezetésére kerül sor,
- a megszakítás nélküli munkarendben dolgozók délutáni műszakpótléka 30%-ra emelkedik közel 35, a forgalom lebonyolításában összefüggő végrehajtói munkakörben,

- új díjazási elemként bevezetésre kerül a „START” és a „STOP” pótlék a legelső és a legutolsó járatokra 1.000,- Ft/szolgáltatónként.
- Az érvényes HÉV vasúti járművezetői engedéllyel rendelkező munkavállalók munkakörétől és az MMK besorolástól függően alpbéremelésben részesülnek.
- A behíváson alapuló munkaviszony alapján HÉV vasúti járművezető munkakörben foglalkoztatott munkavállaló esetén az alpbér 1.800,- Ft/óra összegre emelkedik és az alpbéren felül besegítői órabér-kiegészítés illeti meg a besegítő munkavállalót.

A késői meghívó ellenére, a VSZ részt vett az egyeztetésen, ahol jeleztük, hogy a munkáltatói javaslattal nem értünk egyet és nem azt nem írjuk alá. Ezzel egy időben javaslatot fogalmaztunk meg az infrastruktúra területén dolgozók piaci bérszínvonalhoz történő felzárkóztatására felhívva a munkáltató figyelmét arra, hogy az e területen dolgozó munkavállalók immár harmadik éve csak a kötelező minimális béremelésben részesültek. Hozzá tettük, hogy a vasúti járművezetők bérfelzárkóztatása ugyan dicséretes és kiemelten fontos, ugyanakkor a HÉV-es munkavállalók így is közel 20.000 Ft-os lemaradásban vannak a MÁV-START-nál azonos munkakörben foglalkoztatott dolgozóinak béréhez képest.

A munkáltató 2018. május 16. 10 óráig kért írásos visszajelzést a munkáltatói javaslat aláírásáról.

2018. május 15-én írásban is megküldtük javaslatunkat, amelyet kiegészítettünk egy átfogó, az átlagbérekre vonatkozó tájékoztatáskéréssel. A vezérigazgató visszajelzésében úgy reagált, hogy a felvetésünkkel egyetért és megvizsgálják a pályás, TEB-es szakmák bérfelzárkóztatási, valamint a megszakítás nélküli munkarendben foglalkoztatottak – szintén általunk felvetett - délelőtti műszakpótlék kérdéskörét is.

A május 16-i aláírási nyilatkozatra nem reagáltunk, ezzel jelezve, hogy álláspontunk nem változott, illetve feltételezve, hogy a tárgyalások folytatódnak a javaslatainkra tekintettel.

Azonban nem így történt.

Május 15-én, tehát a visszajelzésre megadott határidő előtt egy nappal, az FHSZ honlapján már megjelent az aláírt megállapodás az azt kiegészítő kommunikációval együtt. Ez már csak abból a szempontból is érdekes, hogy a másik KSZ aláíró, a HDSZ még a tárgyaláson jelezte, hogy ő csak május 17-én reggel tud választ adni. A válasz pedig nemleges volt, tehát a másik aláíró sem támogatta a munkáltatói javaslatot.

Mindebből kétséget kizáróan az derül ki számunkra, hogy a munkáltató nem csak a képviselettel rendelkező KSZ kötésre nem jogosult szakszervezeteket nem tekinti partnerének, de kifejezett megkülönböztetést alkalmaz a KSZ kötésre jogosult szakszervezetei között is! Ez a gyakorlat azonban nem csak jogellenes, de példátlan is a MÁV Csoport értékrendszerében, amit nem kívánunk és nem fogunk szó nélkül hagyni!

Vasutasok Szakszervezete