

MEGSZÜLETETT

Megállapodás a jövedelmi kérdésekről



125 ÉV

125 év történelmi léptékkal nem kiemelkedő időtáv, de egy szervezet életében már jelentős és megsüvegelhető múlt. Márpedig idén 125. évfordulóját ünnepli a magyar vasutas szakszervezeti mozgalom és annak jogfolytonosa, a Vasutasok Szakszervezete.

(4. oldal)

FONTOS DÖNTÉSEK JÁRVÁNYHELYZETBEN

A járvány miatt idén májusban is – 2020 után már másodszor – ülés tartása nélkül volt kénytelen határozni a működéshez szükséges legfontosabb kérdésekről és feladatokról a Vasutasok Szakszervezete legfelsőbb döntéshozó szerve.

(10. oldal)

ÉS AKKOR AZ ETF

A vasút európai évének kezdetekor a portugál elnökség felkérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy véleményezze az európai vasúti ágazat szétválasztásának, valamint a fokozatos liberalizáció három évtizedének tanulságait.

(11. oldal)

100 DOLGOS ÉV

100. születésnapján ajándécsomaggal, nagy tisztelettel és szeretettel köszöntötte a VSZ Tibori Józsefnét. Margit néni férje volt vasutas, aki sajnos 1964-ben üzemi balesetben elhunyt, de ő maga még mindig a szakszervezet tagja.

(15. oldal)

Hatalmas veszteségek a vasúton

Még nincs vége

Egy év alatt több mint 50 százalékos veszteséget könyvelnek el az európai vasúttársaságok a koronavírus-járvány miatt. És egyelőre nem látszanak a fordulat előjelei.

Az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közössége (CER) legutóbbi kimutatása szerint a vasúti személyszállítási szolgáltatások forgalmának éves vesztesége az EU 27 tagállamában 2020-ban 41 százalékra tehető 2019-hez képest. A visszaesés értéke csaknem eléri a 25 milliárd eurót. Bár tavaly a 40 százalékos veszteséget hozó tél és tavasz eredményein kissé javított a nyári forgalom, az eredmények ősszel tovább romlottak, és november-decemberre rekordmagas, 51 százalékos veszteséget mutattak a számok. Ez a tendencia idén márciusig folytatódott, ami azt jelenti, hogy a vasúti személyszállítás szereplői az elmúlt öt hónapban folyamatosan elvesztették havi bevételeik bő felét (2019 azonos időszakához mérten).

A vasúti áruszállítási szolgáltatások forgalmának éves vesztesége az EU27-ben 2020-összesen 1,8 milliárd euró volt, ami -11 százalékos eredményt jelent. A veszteség 2021 első negyedévére -10 százalékos, azaz 2021. január-március között már majdnem 400 millió euró a szektor vesztesége. Mindebből az is következik, hogy a tavaly második félévi javulás leállt, és idén január óta a havi veszteségek csaknem állandó, két szám-

jegyű, -10 százalékos szintre tértek vissza. Mindez természetesen a hazai ágazatot is súlyosan érinti. Ezért eltérőek a veszteségek.

A CER idén áprilisban a Covid-világjárvány pályahálózat-üzemeltetőkre gyakorolt hatását is vizsgálni kezdte. E szférában tavaly átlagosan 11, 2021 első negyedévében pedig 13 százalékkal csökkentek a bevételek. A helyzet 2020 novemberében kezdett súlyosbodni, míg a veszteség 2021 januárjára fokozatosan elérte a -13 százalékot, és nem is javult 2021 márciusáig.

(Forrás: transpack.hu)

Magas bérek, csapnivaló hatékonyság

Romániában pár év alatt 50 százalékkal nőttek a bérek az állami vasúttársaságnál, a szerelvények üzemeltetési költségei pedig 37 százalékkal.

Alacsony határfokkal, többnyire veszteségesen működik évek óta az állami vasúti személyszállító vállalat, egy frissen közzétett tanulmány pedig rávilágít a helyzet okaira. Az elmúlt négy évben a CFR Călători alkalmazottainak átlagfizetése 50 százalékkal nőtt, 2020 végén bruttó 6 307 lej (nagyjából 445 ezer forint) volt, ami megközelítőleg 18 százalékkal több az országos átlagnál. Ilyen szintű bérfejlesztést a vállalat pénzügyi eredményei nem indokoltak, aminek meg is lett az eredménye. 2016-ban a cég 1,85 milliárd lejes árbevétel mellett még 48,9 millió lejes nyereséget ért el, egy évre rá azonban már 20,7 milliós veszteséget mutatott a pénzügyi mérleg, annak ellenére, hogy a bevételek 1,97 milliárdra nőttek.

2018-ban, stagnáló forgalom mellett 82,7 millió lejre nőtt a deficit, 2019-ben pedig közel megduplázódott, 161 millió lej volt.

A 2020-as eredményeket egyelőre nem közzétették, de a járvány miatt kizárt, hogy javultak volna az előző évhez képest. A Vasúti Reformügyi Hatóság által készített összehasonlító tanulmányból kitűnik, hogy a CFR fő konkurenseinél ugyanazon időintervallumban 30-40 százalékkal nőttek a fizetések. Ezek a cégek ismételtlen arra panaszkodtak, hogy az állami vasúttársaságnál végrehajtott, gazdaságilag megalapozatlan és fenntarthatatlan bérfejlesztések nyomás alatt tartják őket, egyre nehezebben tudják megtartani a dolgozóikat. A magán vasúttársaságok közül az Erdély-

ben igen aktív Transferoviar fizeti a legjobban az embereit, átlagban havi 5 808 lejjel, ami nagyjából 410 ezer forintnak felel meg. A Regio Călători 5 353 lejes (378 ezer forint), a Softrans 5 000, az Astra Transcarpatic pedig 4 281 lejes (350, illetve 300 ezer forint) átlagbért fizet. Az állami vasúttársaság esetén a vezető és adminisztratív munkakörben dolgozók nagy száma miatt ennyire magas az átlagfizetés, a mezei vasutasok valószínűleg nem keresnek lényegesen többet, mint a konkurenciánál.

(Forrás: maszol.ro)

Államosítja a vasutat a brit kormány

Új állami vasúti társaság alakul az Egyesült Királyságban. A szakszervezetek szerint ez trükkös megszorítás, és olyan ál-államosítás, ami igazából a vasúttársaságok privát milliárdosainak érdekeit szolgálja.

Vége a keresztbe-kasul működtetett franchise-vasúttársaságok korának az Egyesült Királyságban, és 25 év után újjáalakul a Great British Railways.

A kormány döntése a vasúti rendszer 1994 és 1997 között zajló privatizációja óta folyamatosan növekvő káoszt számolja fel a vasúti közlekedés terén. Az 1997-ben kialakult, privát társaságok által franchise rendszerben kibérelt vonalak, egymással versenyző társaságok az elmúlt négy évben óriási jegyár-növekedéshez és kaotikus viszonyokhoz, koszos szerelvényekhez és folyamatosan késő vonatokhoz vezettek. Ráadásul a privát franchise rendszer miatt főleg a holland államvasutak és a Deutsche Bahn profitált a rendszerből.

A most bejelentett intézkedések a legnagyobb változást jelentik a brit állam életében, mióta csak 1994-ben elkezdődött a vasút privatizációja.

Persze, ez sem lesz fájdalomk nélküli változás.

A privát vonattársaságok vezetői megszorítások bevezetésének sorozatáról beszéltek, ráadásul az előzetesen kiszivárgott információk szerint a Great British Railways állami cég lenne ugyan, de ő osztaná ki különböző magáncégeknek a koncessziókat, tehát sokkal inkább egy ppp-konstrukció-szerű rendszer fog a következő években felállni, mint egy teljesen állami kézben lévő, Deutsche Bahn-szerű társaság.

(Forrás: azonnali.hu)

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 Mozgóképműhely 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

MEGÁLLAPODÁS A JÖVEDELMEKRŐL

Egy kivételesen hosszú és nagyon feszült folyamat végén megállapodás született a MÁV-Volán-csoport 2021-2023. évi jövedelempolitikai intézkedéseiről. A most megkötött két és fél éves megállapodás kiszámíthatóvá teszi a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalóinak jövedelmét.

A megállapodás a MÁV Zrt., MÁV-START Zrt., a VOLÁNBUSZ Zrt., a MÁV Szolgáltató Központ Zrt., a MÁV FKG Kft., a ZÁHONY-PORT Zrt., a MÁV KfV Kft., a MÁV Vagon Kft., a MÁV-HÉV Zrt., és a MÁV RAIL TOURS Kft.-re érvényes.

2021-re vonatkozó rendelkezések:

Egyösszegű, egyszeri juttatás

- nettó 200 000 forint értékű juttatás (SZÉP kártya szálláshely alszámla), vagy
- a munkavállaló elektronikus felületen tett nyilatkozata esetén:
- bruttó 200 000 Ft pénzzuttatás kifizetés vagy
- bruttó 100 000 Ft pénzzuttatás kifizetés és nettó 100 000 forint SZÉP Kártya szállás-alszámla juttatás

Munkavállalói lojalitást elismerő juttatás

- decemberben legalább bruttó 300 000 forint (Volánbusz Zrt. és MÁV-HÉV Zrt. bruttó 220 000 Ft)

2022-re vonatkozó rendelkezések:

Egyösszegű, egyszeri juttatás:

- 2022. januárban legalább bruttó 50 000 Ft egyszeri juttatás

Alapbérfejlesztés:

- 2022. január 1-gyel alanyi jogú, 10 százalékos alapbérfejlesztés.

Alanyi jogú SZÉP kártya juttatás

- 2022. április 30-ig 100 000 Ft SZÉP kártya vendéglátás-alszámla juttatás.

A munkavállalói lojalitást elismerő juttatás

- A juttatás összege 350 000 Ft (Volánbusz Zrt. és MÁV-HÉV Zrt. bruttó 310 000 Ft)

2023-ra vonatkozó rendelkezések:

Alapbérfejlesztés:

- 2023. január 1-gyel alanyi jogú, legalább 5 százalékos alapbérfejlesztés.

Amennyiben Magyarország főbb gazdasági mutatóinak változása indokolta teszi, a felek tárgyalásokat folytatnak a megállapodás 2023. évre vonatkozó módosításáról.

Alanyi jogú SZÉP kártya juttatás

- 2023. április 28-ig 100 000 Ft SZÉP kártya vendéglátás-alszámla juttatás.

Munkavállalói lojalitást elismerő juttatás

- decemberben legalább bruttó 350 000 Ft.

További rendelkezések:

Munkáltató vállalja, hogy a jogszabályi változásból eredő esetleges megtakarítások felhasználását egyedi bérmegállapodások keretei között rendezi.

A felek megállapodtak, hogy a munkáltatói önkéntes egészségpénztári tagdíj-kiegészítés bevezetéséről szóló megállapodás időbeli hatályát 2022. december 31. napjáig meghosszabbítják, és kölcsönösen vállalják, hogy 2022. negyedik negyedévében tárgyalásokat folytatnak ezen megállapodás további meghosszabbításának lehetőségeiről.

Munkáltató vállalja továbbá, hogy a hivatkozott megállapodásban nem részes munkáltatók társasági szinten megvizsgálják a kiterjesztés lehetőségét.

Felek megállapodtak abban, hogy „a szolgálati idő elismerése” juttatás intézményét jelen megállapodás időtartama alatt legalább azonos mértékben fenntartják és közösen értékelve a szolgálati idő elismerés rendszerének tapasztalatait, mérlegelik annak a jövőbeni fenntartásának lehetőségét, 2025. december 31. napjáig.

A munkáltató vállalja, hogy 2023-ban megvizsgálja, lesz-e lehetőség az alanyi jogú SZÉP kártya juttatás összegét 120 ezer forintra emelni.

Nehéz volt

Ami idén a közszolgáltató vállalatok bértárgyalásai körül zajlott, az minden, csak nem a megszokott rutinok, kialakult szokások szerinti klasszikus alkufolyamat volt.

A másfél éve tartó járványhelyzet, amely az emberi tragédiákon túl a gazdaságban is súlyos helyzetet teremtett, valamint a hozzá kapcsolódó jogszabályok a szakszervezetek nyomásgyakorló képességét is erősen korlátozták.

Ilyen helyzetből indultunk el az úton 2020. december 16-án. Elindultunk, de nem jutottunk messzire. Legalábbis sokáig nem, hiszen az egyeztetések nem kezdődtek el. Mondanom sem kell, ez nem rajtunk múlt. A munkáltató nem volt abban a helyzetben, hogy bérájanlatot tegyen, hiszen a tulajdonos sokáig hallani sem akart a MÁV-VOLÁN-csoport munkavállalóinak jövő évi fizetésemeléséről.

Aztán némi nyomásra sikerült elérni, hogy az állami vállalatok bértárgyalásaihoz alapot adó Közszolgáltató Vállalkozások Konzultációs Fóruma (KVKF) végre kikecmeregjen tetszhalott állapotából. Majd egy szép napon, a KVKF tárgyalásainak egyikén megjelent a tulajdonos egyik, döntéshozóval egyáltalán nem rendelkező képviselője – értsd: nem miniszter, de még csak nem is államtitkár –, aki nemhogy ajánlatot nem tett, hanem felmondva a betanult leckét közölte, hogy a közszolgáltató vállalatok munkavállalói legyenek kedvesek örülni mindannak a jónak, amit a munkahelyük megtartása jelent.

Igen, a stabil munkahely nagyon fontos. De a vasutasok ennél többet érdemelnek. A vasút a járvány legsötétebb óráiban is teljes kapacitással működött. Ez csak az elkötelezett, nélkülözhetetlen vasúti dolgozók miatt volt lehetséges, akik a nehéz helyzetben is folytatták a munkát és hozzájárultak a teljes rendszer fenntartásához.

A kezdeti kormányzati passzivitást szisztematikus munkával sikerült kimozdítani a holtpontból. Azonban a lassú tulajdonosi döntéshozatal erőteljesen megkötötte a munkáltató kezét és gyakorlatilag elvette minden mozgásterét. Egy idő után a munkáltató és a szakszervezetek között egyezség született a jövedelmeket érintő sarkalatos pontokban, azonban ezt – a tulajdonos miatt – nem követte megállapodás.

A károgó, mindenhez értő „aknamunkások” erőködése ellenére – bár nem mindig látványosan – tettük a dolgunkat, és hogy a legjobb megoldás születhessen, folyamatosan tárgyaltunk, lobbiztunk, egyeztetünk.

Nagyon nehéz időszak volt. A végeken helyt álló tisztségviselőinknek különösen. Köszönjük a hitet, köszönjük a kitartást!

Most sem pihenünk. Tennivaló van bőven.



Meleg János
elnök

125 év történelmi léptékkel mérve nem kiemelkedő időtáv, de egy szervezet életében már jelentős és megsüvegelhető múlt. Márpedig idén 125. évfordulóját ünnepli a magyar vasutas szakszervezeti mozgalom és annak jogfolytonosa, a Vasutasok Szakszervezete.

Az

elmúlt 125 év arra kötelez bennünket, szakszervezeti tagokat és tisztségviselőket, hogy visszatekintsünk a múltba, tiszteljük elődeinket, nézzünk a jövőbe, őrizzük meg és vigyük tovább a mozgalom lényegét, hogy az eddigi küzdelem ne legyen hiábavaló.

A mögöttünk álló időszak rengeteg harcot, küzdelmet és sok áldozatot követelt a szakszervezektől. Ma már távoli és hihetetlen, de volt idő, amikor a munkásjogokért való kiállásért nem elismerés, hanem kirúgás, börtön vagy egyenesen halál járt. De a vasutas szakszervezeti mozgalom a legnagyobb tiltás és üldözés idején sem szűnt meg létezni, sőt folyamatosan – még az illegális pincéiben is – fejlődött.

Újkori ellenségek

Ma újabb ellenségek állnak a kapuban: a közöny és az egyéni érdek. Bár most senki nem fenyegeti a szakszervezeteket kirúgással vagy börtönnel, de így is nagyon veszélyesek. A közönyös vagy csupán az egyéni érdekeket hajszoló emberek, ha nem vigyázunk, tönkreteszhetik mindazokat az eredményeket, amelyeket eddig elértünk. És félreértés ne essék, ha győznek, nemcsak a szakszervezet szűnik meg, hanem vele együtt a munkásság ereje, ami esélyt jelenthet a jobb foglalkoztatási feltételekért folytatott folyamatos küzdelemben.

Hajlamosak vagyunk azt gondolni, hogy a XXI. század Magyarországon, a kialakult társadalmi viszonyok között, törvényekben garantált munkavállalói jogok-

kal felvértezve már nem érhet nagy baj bennünket, munkásokat, főleg ha tisztességgel elvégezzük mit ránk bízta.

125 év alatt bizonyos lényegi dolgok nem változtak. A kiszolgáltatottság és a mindig létező ellenérdekű féllel, a hatalommal szemben egyetlen módon lehet védekezni: összefogással és szolidaritással. Ebben lehetnek iránymutatók elődeink küzdelmei.

Óriási ellenállás és elbocsátások

Az önálló vasutas szakszervezet megteremtését azok a vasúti műhelyekben dolgozó emberek kezdeményezték, akik már korábban részt vettek az ipari munkások szak- és munkásképző egyleteinek megalakításában. 1896. szeptember 20-án, „az összegyűlt vasúti munkások tartalmas vita után fogadták el Klaus Antal indítványát, amely szerint általános vasúti munkások egyesülete alakítandó.” A vasutas szakszervezet létrehozása óriási ellenállásba ütközött. A MÁV és a kormány kezdetben megtorlással – tömeges elbocsátásokkal –, később apróbb engedményekkel igyekezett eltéríteni a vasutasokat a szervezkedéstől. Eredménytelenül.

Nyilvánvalóvá vált: a munkások az érdekeiket csak saját szervezetük létesítésével védhetik meg. A szervezkedés következő állomását 1904. április 15-én a Magyar Vasutas című, azóta is rendszeresen megjelenő újság útjára bocsátása jelentette, amelynek első felelős szerkesztője Faragó Pál lett. A

„Zászlóbontás!

Megmozdultunk! Vegyék tudomásul akiket illet, tudják meg följobbvalóink, hogy nemcsak a hivatalnokok, hanem a magyar államvasutak műhelyeinek munkásai, a forgalom és a pályáknál alkalmazott páriák is megmozdultak. A magyar állam igazi rabszolgái is megunták már az évek hosszú során át tartott túrást és szenvedést.”

125

ÖRT ÁLL



A
MAGYAR VASUTAI
ORSZ. SZABAD S

év



ASOK ÉS HAJÓSOK
ZAKSZERVEZETE

szervezet az újsággal is küzdött a túrhetetlen és megalázó munkakörülmények ellen, a vasutasok gyülekezési és egyesülési szabadságáért.

Sztrájk

Alig pár nappal a Magyar Vasutas első számának megjelenése után, április 20-ára nagygyűlésre hívták a vasutasokat Budapestre. A gyűlést azonban a rendőrkapitány betiltotta. De a felkerekedett tömeget már nem lehetett megállítani: 1904. április 19-én Rákosrendezőn megkezdődött a Magyar Királyi Államvasutak 35 ezer forgalmi dolgozójának munkabeszüntetése. A MÁV teljes hálóján megálltak a vonatok. A kormány és a MÁV vezetése se fenyegetéssel, se vesztegetéssel nem tudta elérni, hogy újrainduljon a forgalom. A király április 23-án aláírta a katonaköteles vasutasok bevonultatásáról szóló parancsot. A sztrájkot végül a karhatalom bevetésével, a vasutasok bevonultatásával sikerült letörni. A forgalom megindult, de a vonatok még hónapokig a vasúti ezred katonáinak felügyelete alatt közlekedtek. A sztrájkot követően 1600 vasúti alkalmazott ellen indítottak bírósági eljárást.

A szervezet legális működéséért, s a Magyar Vasutas fennmaradásáért folytatott küzdelem mindnapos volt. Végül 1908-ban alakulhatott meg az első legális szervezet, a Vasúti Munkások Országos Szövetsége. A VMOSZ azonban mindössze két és fél évig működött. A szervezet elévülhetetlen érdeme a vasutasok alapvető egyéni és kollektív jogainak elismertetése és gazdasági érdekeinek érvényesítése.

Ugye ma mennyire alapvetőnek tűnnek a kollektív jogok? Mennyire természetes az, hogy kollektív szerződés védi a vasutasokat és biztosít nekik egyebek között nem kevés többletjövedelmet? Annyira megszoktuk, hogy már észre sem vesszük, hiszen az „jár nekünk”. Pedig nem. Az bizony – és ebben nincs változás az 1908-ban megkötött első vasúti kollektív szerződés óta – folyamatos küzdelem ered-

ménye. Míg annak idején magának az intézménynek a megteremtése volt a cél, manapság már az évek során elért eredmények megtartásán, fejlesztésén van a fő hangsúly.

Áldozatokkal kiharcolt munkásjogok

1914. nyárutóján kitört az első világháború.

A vasúti forgalom zavartalanságának fenntartása a hadvezetés elemi érdeke volt, ezért a vasutasok legjelentéktelenebbnek látszó bérmozgalma és bekapcsolódásuk a háború elleni küzdelmekbe a Monarchia hadereje elleni támadásnak minősült. A vasutasok mozgalmát ebben az időben is saját lapjuk, a Magyar Vasutas vezette. A hadvezetés egyértelműen negatívnak értékelte az újság irányvonalát: 1915 januárjában bevonultatta és a frontra vezényelte a lap felelős szerkesztőjét, Faragó Dezsőt. A Magyar Vasutas erre „Nem ijedünk meg” című vezércikkével válaszolt.

A bevonultatás, mint retorzió ezután sem tűnt el a hatalom eszköztárából. Szervezkedésben való részvételért 1917 augusztusában 32 bizalmi küldött a kormány a frontra. Erre válaszként 40 ezer vasúti munkás lépett sztrájkba, amelynek eredményeként a kereskedelmi miniszter elismerte a bizalmi rendszert, s kijelentette, szakszervezeti bizalmi nem lehet bevonultatni és büntetésből áthelyeztetni sem.

A munkásjogokért folyó küzdelem halálos áldozatokat is követelt. 1918. júniusában a MÁV-gépgyári munkások a bérkövetelésüket nyomatékosító sztrájkba léptek. A tömeg – amely az egyik sztrájkoló letartóztatását akarta megakadályozni – és a kivezényelt csendőrség összecsapásában 3 munkás meghalt és 19 súlyosan megsebesült. Erre válaszul egyre több műhelyben tették le a munkát, míg végül országossá duzzadt a sztrájk.

Természetesen a küzdelem ezzel nem ért véget.

Folytatjuk...

Saját forrásból nem tervez béremelést a MÁV



Stabil volt a tavalyi év a MÁV Zrt.-nél, de a 2021. évi üzleti terv saját forrásból megvalósítható bérfeljesztést nem tartalmaz – hangzott el a cég Központi Üzemi Tanácsának május 12-i ülésén.

Apandémia miatt a tavalyi évet a takarékos gazdálkodás jellemezte, bár a csoporton belül a MÁV Zrt.-t érintette legkevésbé a Covid-19 hatása – mondta a társaság 2020. évi gazdálkodásának főbb jellemzőiről és az idei

üzleti tervéről adott részletes tájékoztatásban Bakos Krisztina kontrolling igazgató. Az év során az állam megtérített minden korábbi pénzügyi követelést, valamint a járvány és a 2020. évben végrehajtott bérfeljesztés többletköltségét is, így a társaság likviditása stabil volt – közölte.

A személyvonatok menetrendszerűsége 2,84 százalékkal javult. Az igazgató a MÁV Zrt. költségterítését, valamint az üzemeltetési költségeket is ismertetve megemlítette a személyi jellegű ráfordításokat, s kiemelte: a tervtől elmaradó létszám-nak köszönhető költségsökkenést évvégi kifizetésekre használták fel. Túlóra főleg a hiányszakmáknál jelentkezett – mondta.

A MÁV Zrt. 109 milliárd forint értékű beruházást hajtott végre, köztük olyan nagyokat, mint a Budapest-Nyugati pályaudvar tetőszerkezetének, valamint a Ferencvárosi forgalmi épület tetőfelújítása, a Budapest-Déli mellvéd rekonstrukciója, valamint nagymértékű informatikai fejlesztések.

Országsszerte 3,6 milliárd forintot fordítottak állomások és megállóhelyek, valamint környezetük átalakítására.

Elhangzott: a MÁV Zrt. nagy hangsúlyt fektetett a munkakörülmények javítására, a járvány idején minden óvintézkedést betartott.

A munkavállalók számára szájmaszkot, gumikesztyűt, kézfertőtlenítőt biztosított és ahol csak lehetett, elrendelte az otthoni munkavégzést, pedig a MÁV nem egy tipikus home office berendezkedésű vállalat. Az igazgató az egyéb intézkedések között említette a távoktatás bevezetését, a digitális aláírás

alkalmazását, a humándokumentumok elektronikus továbbítását. Véget ért hangsúlyozta, hogy a MÁV Zrt. csatlakozott az ITM „Tisztítsuk meg az országot!” programhoz, a vasúti területekre jogellenesen elhelyezett nagy mennyiségű hulladék felszámolására.

A 2021-2023. évi üzleti terv a költségvetési forrásokat figyelembe véve készült. A pályaműködtetési szerződés alapján (2016-2025) 3 éves tervet kell készíteni. A Covid-19-járvány miatt bevételkieséssel nem számolnak.

A 2021. évi üzleti terv saját forrásból megvalósítható bérfeljesztést nem tartalmaz, a létszám és a személyi jellegű ráfordítások növekedését feladatbővülés, az üres pozíciók betöltésének áthúzódó hatása indokolja.

A 2021. évi kiemelt feladatok között az emeltszintű karbantartást, az FKG által végzett karbantartást és a sínkösörűlést említette, továbbá kiemelte, hogy 2021. évben is folytatódik a Nyugati pályaudvar szolgáltatási színvonal javító felújítása. A KÜT tagjai felvetéssel éltek a Fényeslitkén épülő átrakó tervezésével kapcsolatban, továbbá a MÁV SZK Zrt. Tatai úti szállás I-II. emeleti felújításának fontossága ügyében.

Legtöbbször az idősebbek sérülnek meg

A munkabaleseti helyzet alakulását Korozs Hajnalka, a MÁV SZK Zrt. munkavédelmi vezetője szemléltette, területi igazgatóságoként, majd szakágak összetételében, valamint munkakörönkénti bontásban elemezte a helyzetet.

A beszámolóból kiderült: a három napon túli kieséssel járó munkabalesetek elsődleges oka a „sérült kizárólagos figyelmetlenségére” vezethető vissza, amely arányaiban nagyjából azonos az országos átlaggal. Jelentősen alacsonyabb esetszám-ban, de a két leggyakoribb okként az „előírásoknak nem megfelelő kör-

nyezet, munkaeszköz közrehatósa” szerepel.

Kor szerinti összehasonlításban a legtöbb esetszám az 51-60 év, valamint 41-50 év közöttieknek következett be, bár ez utóbbinál a tavalyi évhez képest csökken.

A pandémiás helyzet okozta korlátozó intézkedések miatt tavaly munkabiztonsági ellenőrzések és szemlék is maradtak el a tervhez képest.

A vérvétellel járó esetekről és a vértárolásával kapcsolatban felmerülő anomáliákról a munkavédelem vezető azt a tájékoztatást adta, hogy korábbi megkeresés miatt a munkaegészségügyi szolgáltatóval felvette a kapcsolatot a kérdések tisztázására. A KÜT tagjai megkérdezték az előadót, hogy a kullancscsípések esetek megjelennek-e a munkabaleseti statisztikában; a válasz szerint igen, ha bejelentették az eseményt a munkavédelem szervezetnek.

A jelentkezők 64 százaléka alkalmatlan

Idén január és április között 9128-an jelentkeztek a vállalathoz, közülük összesen 401-et vettek fel. Ezt már Kiss Mária, a MÁV Zrt. pályaaorientáció és toborzás vezetője mondta, hozzátéve, hogy a toborzás zömében Budapestet érinti. A jelentkezők 64 százaléka alkalmatlan – sokszor már a jelentkezéssel beadott önéletrajz alapján –, de van, hogy maga a jelentkező lép vissza.

Elmondta, a járványhelyzetben megtartott online állásbörzék nem olyan eredményesek, mint a személyes találkozások. Az idén már három egyetem használta az online álláskeresést.

Nagy lehetőség az EFOTT fesztivál, melyen a MÁV is részt vesz. Hirdetési kampányokat folytatnak a Facebookon is, de folyamatosan keresik a további új felületeket is. Hangsúlyozta, hogy megváltozott a szakképzés teljes rendszere, jelenleg 175 alapszakmát lehet megszerezni, melyből az első kettő szakképesítés végzettségtől függetlenül ingyenes és ezek mellett egy rövidebb ciklusú, szakképző intézményben szervezett szakmai képzést is ingyen lehet

Kevesebb munkavállaló, több túlóra az RCH-nál

A létszám és a kiadott szabadság csökkent, a túlóra viszont nőtt az elmúlt év hasonló időszakához képest – hangzott el a Rail Cargo Hungaria Központi Üzemi Tanácsának legutóbbi ülésén.



Beindultak az időszakos vizsgáztatások is

A folytatásban Benyus Julianna HR ösztönzés és fejlesztés vezető az aktuális feladatok között említette az időszakos oktatások, vizsgáztatások beindítását, valamint hogy a tanfolyamok is elkezdődhetnek a következő napokban. Említést tett még a munkáltatói jogkört szabályozó utasítás módosító javaslatairól is. Végezetül a Medicoverrel kötött megállapodás felülvizsgálatával kapcsolatban elmondta, az érintettek megkeresést kapnak, hogy vállalják-e továbbra is a programban való részvételt. A 150 fős kontingenst nem kívánja a munkáltató bővíteni, de a hiányzó létszámot feltölti – fejezte be a vezető.

Ferencvárosnak több feladata lesz

A második részben Czékus József üzemeltetés-támogatás vezető aktuális feladatokról elmondta, az SC projektben érintett Kiskunfélegyházán és Székesfehérváron helyszíni felmérések következnek.

A vonatkezelési projektben érintett Algyő és Szajol állomásokról kell még egyeztetéseket lefolytatni. A határtechnológiák változtatása folyamatban van a szlovák és román határállomásokat érintően. Kiemelte, hogy Hidasnémeti állomáson a jövőben mozdonycsere nélkül tudnak majd a vonatok tovább haladni. A BILK-en elkezdődött a vonat- és a rendelkezéses folyamatok szétválasztása, mely következtében Ferencváros vesz át feladatokat.

Napirenden az informatikai kialakítás

A harmadik részben Simon Zoltán IT vezető a szervezet munkáját mutatta be. Kiemelten foglalkozott a pandé-

miás időszak alatt végzett tevékenységgel. Elmondta, az elmúlt több mint egy évben a munkatársaival (7 fő) nagy munkát végeztek. A home office miatt kitélepített eszközök működtetése, a VPN-kapcsolat kiépítése nem kis feladat volt. A mintegy 2000 felhasználónál lévő 4000 eszközt kellett ellenőrizni, karbantartásukat végezni, ami eddig maradéktalanul teljesült. Az évi több mint 5500 hibajegyet is tudták a munkatársak kezelni. A jövőt illetően az egyes kocsi támogatást segítő program kialakítása, RC-GO, MOTIS III, MOKKA, DOCKER, VIKI, KOTTA valamint a NAV online számlázást segítő informatikai kialakítások vannak napirenden.

A gyerektábor elmarad, vasutasnap júlialisok viszont lesznek

A negyedik napirendben Szalay Rita marketing és kommunikációs vezető az ideai rendezvényekről adott tájékoztatást. Elmondta, hogy a vírus sok rendezvény megtartását lehetetlenné tette, a nyárra tervezett gyerektábor pedig érdeklődés hiányában elmarad. A vasutasnap júlialisok a MÁV Zrt. megrendezi. A hat területi rendezvényre a munkavállalóink saját döntésük alapján vehetnek részt, de az RCH most nem fog sátraikkal kitélepülni. Egy viszont fontos, az igényelt étkezési jegyeket csak a helyszínen lehet átvenni, a szabályokat pedig be kell tartani. A szeptember elejére tervezett RCH-s családi nap ebben az évben elmarad, helyette viszont a szervezetenkénti kisebb csapatösszetartásokhoz (bográcsolás, kirándulás, stb.) a vezetés pénzügyi támogatást biztosít.

Zlati Róbert az elmúlt heti felügyelőbizottsági ülésről adott tájékoztatást, majd Zubály Bertalan elnök a FES által szervezett EÜT konferenciáról, valamint az aktuális feladatokról beszélt. Elmondta, hogy ha a szabályok engedélyezik, a júniusi ülést már személyes részvétellel szervezik. Végezetül a tanács szociális segélyben részesítette a kérelmeket benyújtó, rászoruló munkavállalóinkat.

Zubály Bertalan

Amájus 26-án online megtartott ülés első részében humán tájékoztatók hangzottak el. Elsőként Simon Ferenc HR partner szervezet vezető elmondta, hogy a szabadságkiadás az elmúlt év hasonló időszakához képest közel 5 százalékkal csökkent, azaz kevesebb szabadságot adtak ki. Létszám tekintetében a tervhez képest kevesebben vagyunk, vélhetően ennek következménye, hogy a túlórakészítés növekvő tendenciát mutat. Szociális segélyben több mint száz munkavállaló részesült eddig a koronavírus miatt, azaz az RCH jelentős támogatásban részesíti azokat a munkavállalókat, akik a vírus következtében kerültek nehéz helyzetbe. A folytatásban az egészségmegőrző program beindításáról is szó esett, jelesül, hogy augusztus végétől már Hajdúszoboszló várja a munkavállalókat. A munkáltató egyoldalú kötelezettségvállalása következtében eddig 84 munkavállaló kapott táppénz kiegészítést, amely szintén a Covid-19-hez kapcsolódik.

elvégezni. Tavaly ősztől szakképzési munkaszerződést lehet kötni, ennek legfontosabb célja, hogy a szakképzés és a munkaerőpiac közötti kapcsolatot a korábbiakhoz képest jóval szorosabbra fűzze, ezáltal is motiválva a tanulók és a vállalat szakképzésbe való bekapcsolódását, és elősegítve a későbbi munkavállalói-munkáltatói kapcsolatok kialakulását is.

Ezen kívül tanulmányi ösztöndíj is lehetőség van.

Különléleken belül egy munkavállaló szociális segélykérelméről döntött a testület.

Összeállítás

Bodnár József
KÜT elnök írása alapján

Ebben a cikkben a halálról lesz szó. Pontosabban a halálról és annak vagyoni jogi vonatkozásairól, így különösen a végintézkedésről. A téma izgalmat adja, hogy a vagyonáról rendelkező személy szándékát – például azt, hogy kinek szánta a Herendi étkészletet – már kizárólag a végakaratából tudhatjuk meg.

Akaratos kié legyen a

A

Mennysország kapujában áll egy férfi, aki veszettül röhög, a térdét csapkodja a nevetéstől. A bosszús Szent Péter feltépi a Mennys ország kapuját, és rárivall a fickóra:

– Fiam! Mégis, mit művelsz itt Isten országának kapujában? Mivégre ez a nagy vígság?

A fickó a fel-felbukkanó hahotázását elfojtva próbál válaszolni:

– Bocsásson meg nekem, de nem bírom nevetés nélkül. Nézzen le oda! – mutat fentről a budapesti János kórházra – mit lát ott?

– Nos – kezdi Péter a fejét csóválva –, látok egy műtőt a második emeleten.

– Jó, jó, rendben, de mit lát a műtőben? – kérdi a fickó, és újra röhögni kezd.

– Mit, mit, hát látok orvosokat, meg fel-alá szaladgáló asszisztenseket – feleli a szent bosszúsan.

– Na, jó – kezd el nyírteni az ismeretlen –, és mit csinálnak?

– Hát műtenek – vágja oda Szent Péter ingerülten.

– Na, de kit műtenek? – ordít a röhögéstől a látogató.

– Nem tudom! – emeli fel a hangját Péter – Kit műtenek?

– Ha-ha-ha! Hát engem!

A fenti bugyuta vicc olvasása során minden bizonnyal rájött a kedves olvasó, hogy ezúttal a halálról lesz szó. Közelebbről: annak vagyoni jogi vonatkozásairól, így különösen a végintézkedésről. A téma izgalmat adja, hogy a vagyonáról rendelkező személy szándékát már kizárólag a végakaratából tudhatjuk meg, hiszen még nem épült ki telefonos kapcsolat a túlvilág és a mi világunk között, hogy az elhunytak a haláluk után beszámolhassanak arról, hogy kinek szánták a Herendi étkészletet.

Favor testamenti

A latin kifejezés jelentését nem a Harry Potter-filmekben, hanem a Ptk-ban érdemes keresnünk. A több ezer éves jogelvet fedő formula annyit tesz: a végintézkedéseket az örökha-

**JOGI
esetek**

gyó feltehető akarata szerint kell értelmezni. Ugyan a jogszabály csak a szellemében tartalmazza ezt az előírást, de a gyakorlat teljes mértékben követi azt. A szabály lényege, hogy a végintézkedés tartalmával kapcsolatos kétség esetén a szöveget az örökhagyó feltehető akaratának megfelelően kell értelmezni, méghozzá úgy, hogy ez az akarat lehetőség szerint érvényre jusson.

Miért fontos mindez? Azért, mert a polgári jog az elhunyt ember vagyonának sorsát mindenképpen rendezni akarja. A gazdátlan vagyon rossz vagyon, hiszen nem vesz részt a gazdaságban, bizonytalanságot szül, mely károkat okoz. Ezért fontos az, hogy a bizonytalan tartalmú végintézkedések szövegét addig értelmezze a bíróság közjegyző – vagy bíró –, amíg a lehető legpontosabb képet sikerül feltárni az örökhagyó szándékairól.

Visszaulok a címre: az „akaratossal halottak” alatt nem duzzogó zombikat kell érteni, hanem valós embereit akaratokat, melyeket úgy kell tiszteltben tartani, mintha élő személyektől származnának. Az akaratot és a tartalmát megengedett, sőt szükséges értelmezni, még akkor is, ha az, aki beszámolhatna a szöveg értelméről, már nincs az élők sorában. Az utólagos értelmezéssel a kisebb hiányosságok még orvosolhatók lesznek. Ám azt is szükséges megjegyezni, hogy az értelmező szabály alkalmazásával sem orvosolható a végrendelet alaki hibája. Tehát ha a végintézkedés nem tartalmaz kelteztést, esetleg a géptel végrendeletet nem látták el tanúkkal, azon a világ összes elemző, értő olvasása sem fog segíteni.

Rég rossz

Leszögezhetjük, hogy bár kiemelkedően fontos és hasznos az örökhagyó feltehető akaratának feltárása, az régen rossz, ha ezt az akaratot utólag, tárgyalóteremben, érvekkel és bizonyítékokkal kell alátámasztani. A halálunk után az örökösökre maradó vagyon pontos jogi sorsának rendezé-

K Ö R Ü L T E K I N T Ő E N !

A vagyonunkra egy kicsit nehezebb vigyáznunk, ha már meghaltunk. Ezért mindenkinek azt javaslom, hogy végintézkedés esetén keressen fel jogi szakembert, nehogy az örökösök kellemtelen meglepetés érje.

halottak, avagy: Herendi étkezészet

seért viszonylag egyszerűen és költséghatékonyan sokat tehetünk.

Először is fordítsunk kiemelt figyelmet az alakiságokra. Ez a belépő, a legelső lépés ahhoz, hogy nyugodtan tudjunk öröklétre szenderülni. Ha a végrendeletünk alakilag hibás, máris elbuktunk, az utolsó nyilatkozatunk tartalmával egy árva lélek sem fog foglalkozni. Az a barát, aki életünk végéig önzetlenül segített nekünk, semmit nem fog kapni, a gyerekek pedig, akit az életmódja miatt legszívesebben kitagadtunk volna, mindent megkap. Ezt mindenképpen el kell kerülnünk.

A végrendeleti alakiságoknak korábban már több cikket is szenteltünk, ezért most csak nagy vonalakban térnénk ki a leglényegesebb előírásokra. Ha úgy érezzük, hogy közeleg az óránk, és nincs lehetőségünk ügyvédhez vagy közjegyzőhöz fordulni – a járvány idején, sajnos, ez volt a mindennapi szomorú valóság –, megírhatjuk a végrendeletet magunk is. Még tanú sem kell hozzá. A lényeg, hogy saját magunk írjuk meg kézírással és tollal, a lapokat számozzuk meg, keltezzük és írjuk alá. Ez a végrendelet már alakilag nem lesz kifogásolható. Lehet úgy is magánvégrendeletet tenni, hogy más gépeli le a szöveget. Ebben az esetben viszont tanúk is szükségesek a végrendeletre, és a tanúk nem lehetnek örökösök. Létezik szóbeli végrendelet – megint csak a pandémiás jogi mindennapok része –, amit akkor tehetünk meg, ha már írásbeli végrendelet megtételére sincs lehetőségünk. Ekkor sem mellőzhető a két tanú jelenléte. (A teljeség kedvéért megosztok egy gyakori kérdést, melyet a szóbeli végrendeletekkel kapcsolatosan tesznek fel nekem: vajon a szóbeli végrendelet megtételekor készíthető hang- vagy képfelvétel? A válaszom: igen. Hasznos, ha az örökhagyó akaratát képen vagy hangban rögzítik, mivel így később, kétség esetén felidézhető lesz a végrendelet pontos tartalma. Ám ez nem jelenti azt, hogy a két tanú mellőzhető, tehát pusztán az, ha magányosan, diktafonnal a kezemből rögzítem a végakaratomat, még nem teszi az utolsó mondataimat érvényes végrendeletté.)

Ami a tartalmat illeti

Az alakiságokat követően térjünk át a végrendelet tartalmára! Természetesen, a Magyar Vasutas teljes idei évfolyamának terjedelme sem lenne elég arra, hogy a végintézkedések tartalmi buktatóit sorra vegyünk. Ám néhány fontos előírásra, szabályra mindenképpen szeretném felhívni a kedves olvasó figyelmét.

Kizárt dolog

„Úgy áll a helyzet, hogy az apám kitagadott – mondta Árpád, barátságos jegyzetgázló kollégánk. Olvastam a végrendeletét, jövő héten meg hagyatéki tárgyalás lesz. Kitagadott, el se hiszem. Nem ártottam neki... Meg nem is kellene semmi a hagyatékból, odaadnám anyámnak. De rosszul esik a dolog. Maga szerint mit csináljak?” S azzal elem telt egy gyűrt, fénymáslott lapot.

A végrendelet szabályos volt, minden alaki előírásnak megfelelt. Láthatóan jogász közreműködése nélkül készült, mivel számos jogi furcsaság szerepelt benne, kezdve azzal, hogy az örökhagyó apuka a végrendeletet „büntetőjogi felelőssége tudatában tette meg.” Mégis, milyen büntetőjogi felelőssége van egy halottnak? Talán nyomozni fognak utána? Kihallgatják, esetleg el is ítélik, mondjuk, szabadságvesztésre? (Tisztában vagyok azzal, hogy az otthon megírt végrendeletek zöme tartalmazza ezt a formulát – minden bizonnyal megszokásból –, de amikor ilyet olvasok, mindig elmosolyodok.) A probléma nem is a bevezetővel volt, hanem a következő mondattal: „Árpád fiamat nagyon szeretem, igazi gondoskodó fiú, példás életet él. Mégis, úgy döntöttem, hogy kitagadom, mert azt szeretném, ha az örökséget feleségem kapná meg, mivel neki nagyon alacsony a nyugdíja.”

A kérdés az, hogy a bácsi kitagadta-e a fiát valójában. A válaszom az, hogy nem. Kitagadni ugyanis csak az örökös súlyos mulasztása vagy felróható cselekedete miatt lehet, a törvényben meghatározott okból. Ilyen okot Árpád nem szolgáltatott, sőt az apuka kifejezetten el is ismerte, hogy a fia rendes ember, méltó a hagyatékra. Tehát nem tagadhata ki a fiát. Az

örökhagyó valójában rossz kifejezést használt: ő nem kitagadta a fiát, hanem kizárta az öröklésből. Nem mindegy! Akit kitagadnak, az egy fillérre se számíthat. Megdolgozott érte: vagy az örökhagyó életére tört, vagy érdemtelenné vált az öröklése, vagy más alantas módon érte el, hogy megfosszák az örökségtől. Akit viszont kizárnak az öröklésből, örökölni fog. Igaz, hogy nem a teljes törvényes örökrészt, de a kötelesrészt mindenképpen megkapja. (A kötelesrész a törvényes örökrész harmada.) Az apuka tehát, bár a „kitagadás” szót használta, valójában csak kizárta a fiát az örökségből, azaz kötelesrésze szorította.

A teljes igazsághoz hozzátartozik, hogy Árpád még az őt megillető kötelesrészt is lemondott az anyja javára, apja kérésének megfelelően.

Lemondás és visszautasítás

Sokan keverik az örökségről való lemondást az öröklés visszautasításával. Hasonló fogalmak, mégis teljesen mást jelentenek!

Ha lemondok az örökségről, azt szerződésben tehetem meg. No de ki szerződik? Hát én és az örökhagyó, még életében. Egyszerűen írásba foglalják, hogy a leendő örökös nem szeretne örökölni és megállapodhatnak abban, hogy ezt ingyenesen teszi, vagy anyagi ellenszolgáltatás fejében – másként fogalmazva, „kikéri az örökrészt”. Lehetséges az is, hogy az örökös egy másik személy javára mond le az öröklésről, és az is, hogy a hagyatéknak csak bizonyos elemeit nem kéri.

Nagyon fontos, hogy az öröklésről lemondani csak az örökhagyó életében, a vele kötött megállapodás útján lehet.

A hagyatéki visszautasítása teljesen más eset. Az örökséget visszautasítani csak az örökhagyó halálát követően lehet, és csak egészében. Más szóval, az örökös a visszautasítás során nem mondhatja azt, hogy a telket kéri, de a rozszadt Ladát nem. Ráadásul visszautasítás esetén nem nevezheti meg az örökös, hogy helyette ki kapja az örökrészt.

Mi ennek a jelentősége? Nagyon is sok. Ha ugyanis a hagyatéki tárgyaláson „mondok le” az örökségről, mondjuk a szomszéd javára, akkor azt a jog úgy tekinti, hogy a hagyatékot elfogadtam, majd tovább ajándékoztam. Ez viszont azt a helyzetet eredményezi, hogy megszerzem a hagyatékot, annak minden terhével együtt, majd, amit továbbadok, az a tiszta érték lesz, adósság és egyéb teher nélkül.

Balczer Balázs

A működéshez szükséges legfontosabb előterjesztések a kongresszusi küldöttek asztalán

A járvány miatt idén májusban is – 2020 után már másodszor – ülés tartása nélkül volt kénytelen határozni a működéshez szükséges legfontosabb kérdésekről és feladatokról a Vasutasok Szakszervezete legfelsőbb döntéshozó szerve.

Törvényi és alapszabályi kötelezettségünk is, hogy évente egyszer beszámoljunk a mögöttünk álló év szakmai munkájáról, pénzügyi helyzetéről, és elfogadjuk a szervezet tárgyevi költségvetését. Ezen az évente egyszeri alkalmon a felügyelőbizottság is számot ad az elvégzett munkájáról.

A kongresszusi küldöttek május 17-21. között dönthettek az előterjesztésekről, amelyeket korábban tanulmányozásra, megfontolásra megküldtünk nekik. A szavazásra első alkalommal használtuk honlapunk új, saját fejlesztésű modulját.

A kongresszusi küldöttek az előterjesztésekről az alábbi módon döntöttek:

A Beszámolót a Vasutasok Szakszervezete 2020. évi Kongresszusa óta eltelt időszakról 98 igen, 0 nem, 1 tartózkodás mellett elfogadták.

A Vasutasok Szakszervezete 2020. évi pénzügyi beszámolóját 96 igen, 1 nem és 2 tartózkodás mellett elfogadták.

A Felügyelő Bizottság munkájáról szóló beszámolót 92 igen, 0 nem és 7 tartózkodás mellett elfogadták.

A Vasutasok Szakszervezete 2021. évi költségvetését 97 igen, 1 nem és 1 tartózkodás mellett elfogadták.



A Vasutasok Szakszervezete kiválasztott könyvvizsgálójának megválasztását 96 igen, 1 nem és 1 tartózkodás mellett elfogadták.

Köszönjük minden küldöttnek a döntésekben való lelkiismeretes részvételt.

GYERMEKSZÜLETÉSI TÁMOGATÁS

20 ezer forinttal segíti az újszülöttek szüleit a VSZ

Gyermekszületési támogatást ad tagjainak a Vasutasok Szakszervezete minden újszülött érkezésekor. Az újszülött megérkezéséhez, s a szükséges költségekhez a szakszervezet 20 ezer forinttal járul hozzá. Ha mindkét szülő VSZ-tag, mindketten felvehetik a támogatást.

Az adótörvényeket is figyelembe véve nemcsak az a tag kaphat születési támogatást, akinek gyermeke született, hanem az is, aki 3 év alatti gyereket hivatalosan örökbe fogad.

Születési támogatást csak azok kaphatnak, akik 1 százalékos tagdíjat fizetnek.

A születési támogatás mértéke 2021. július 1-től gyermekenként húszezer forint, s azoknak a gyerekeknek a szülei kaphatják, akik 2021. január 1-je után születtek. Ha mindkét szülő VSZ-tag, mindketten megkaphatják a támogatást.

Csak az(ok) jogosult(ak) a támogatásra, aki(k) bemutatják a gyermek születési anyakönyvi kivonatának másolatát – halvaszületés esetén is – vagy az örökbefogadást hivatalosan igazoló okiratot és a kérelmet. A támogatást a VSZ által rendszeresített segélykérő lap kitöltésével kell igényelni. A kitöltött és az alapszervezet véleményével ellátott igénylést a VSZ Központnak kell megküldeni. Mellékelni kell a születési anyakönyvi kivonat vagy örökbefogadás esetén az azt igazoló hivatalos okirat másolatát. A VSZ központ, amennyiben az igény megfelel a feltételeknek, a támogatás összegét a kérelmező alapszervezetének számlájára átutalja. Az alapszervezet a támogatást a forrásaiból kiegészítheti, de a központtól kapott összeget maradéktalanul és kimutatható módon köteles kifizetni az igénylő részére. A támogatás átvételéről kiállított bizonylatot a VSZ Központ részére meg kell küldeni.



ÉS AKKOR AZ ETF

Az

ebben a lapszámban szemlézett cikkek (2. oldal), ha nem is minden, de jónéhány rákfenéjét megmutatják a vasút liberalizációja során keletkezett, vagy korábról megmaradt, tovább élő problémáknak.

A román vasút példáján a bérverseny hatásait lehet megfigyelni. Az állami vasút munkatársainak fizetése olyan mértékben növekedett az elmúlt években, hogy az a magánvasutak tulajdonosait – panaszaik szerint – már nyomás alatt tartja. Tény, hogy az állami cég hatékonysága nem veszi fel a versenyt a frissen piacra lépett szereplőkkel, de a liberalizáció minden bizonnyal Romániában is azt jelenti, hogy a magánvasutak a szolgáltatási paletta csak egy-egy szegmensén, az egyszerűbben elvégezhető, jövedelmezőbb részén tevékenykednek. A kevesebb eredményt termelő, de társadalmilag legalább olyan hasznos, ha nem még hasznosabb tevékenységet végzők érik be kevessebbel? Ez társadalmilag elfogadhatatlan. Legalábbis az kell legyen.

Az állatorvosi ló

A brit vasutak a liberalizáció állatorvosi lovai a kezdetektől fogva. A problémákat megelégtelve jutottak el odáig a döntéshozók, hogy – talán nem teljes egészében, de – visszaállítják az egykori dicső állami vasutat. Vajon leszűrjük-e a megfelelő tanulságot a briteken kívül mindazok, akik hasonló úton indultak el, vagy terveztek elindulni? A tapasztalatok szerint ugyanis egyre drágább lett a „magán vasutazás”, és ami a legszomorúbb, nem is lett biztonságosabb. A legújabb és ismét a munkavállalókat sújtó tapasztalat pedig az, hogy a liberalizáció első számú bűneként aposztrofált szociális dömping – bérek és egyéb juttatások csökkentése, kollektív jogok csorbitása – a szakszervezetek szerint nemhogy megfordulni, hanem inkább folytatódni látszik.

Gondolta valaki, hogy egyszer egy repülőgéppilótából mozdonyvezető lehet? Úgy tűnik, erre is van példa – Németországban. Persze ez a „módi” egyelőre nem terjed Európában, legkevesebbé sem látszik feltűnni Magyarországon. De talán egy ismételt – bár igen apró – bizonyíték arra, hogy a vasút igenis biztos, azon belül is az állami

A vasút európai évének kezdetekor a portugál elnökség felkérte az Európai Gazdasági és Szociális Bizottságot, hogy véleményezze az európai vasúti ágazat szétválasztásának, valamint a fokozatos liberalizáció három évtizedének tanulságait.

vasút a legbiztosabb, legkiszámíthatóbb és legtartósabb foglalkoztató. Egy hazai vasúti vezetőtől hallottam egyszer azt a megfogalmazást, hogy mi hosszútávútok vagyunk a foglalkoztatók és persze a foglalkoztatottak között is. A fiatalabb rövidtávútok – legyen az a munkáltatói oldalon akár egy diszkont légitársaság vagy egy projekt vasútvállalat, munkavállalói oldalon egy mozdonyvezető vagy egy vasútépítő szakember – el-el hagynak, megelőznek minket, de az idő előre haladtával mindenki inkább a hosszú távon tud biztosan teljesíteni.

Vasúti tradíciók

És vannak, akik kitartanak. Kitartanak a vasúti tradíciók, vagy a tradicionális vasutak mellett. Ausztriát érintette legkevésbé a vasúti liberalizáció. Szomszédaink igyekeztek megőrizni a vasút egységét és – felismerve annak társadalmi hasznosságát – megfelelő állami patronálását. Ausztria vasúti utasai lettek az elmúlt évek során a legelégedettebbek Európában. Remélhetőleg ezt az eredményt sikerül majd kiterjeszteniük a határaikon kívülre a tervezett új expressz, illetve éjszakai vonataikkal.

Ha az osztrák rendszert, színvonalat nem is sikerülhet egyik napról (évről) a másikra megvalósítani, elérni, azért apróbb elemeket lehetne alkalmazni a vasút helyzetének jobbá tétele érdekében máshol, így hazánkban is. Talán nem véletlen, hogy az Unió által a pandémia miatt megengedett PHD támogatást sógoraink a kezdetektől alkalmazták. Európában már az engedmény meghosszabbításáért lobbiznak vasúti szakszervezetek, Magyarországon az eddigi lehetőséget sem sikerült kiaknáznia a hazai fuvarozó vállalatoknak.

Egy be nem váltott ígéret

Nemcsak a sajtó, de a saját tapasztalataink szerint is egyértelmű az, amit

európai szövetségünk, az ETF is megfogalmaz: a liberalizáció három évtizede nem váltotta be az ágazat növekedésének, a szolgáltatások javításának vagy a vasúti közlekedés hatékonyabbá tételének ígéreteit.

Éppen ezért az európai és nemzeti vezetőknek el kell állniuk a verseny ideológiájától, és ahelyett egy olyan stratégiával kell előállniuk, amely a vasúti közlekedést általános érdekű szolgáltatásként ismeri el és elősegíti a szélesebb körű fenntartható közlekedési rendszer gerinceként. Minden tagállam érdeke, hogy ne csak a gazdaságilag vonzó vonalakat és szolgáltatásokat biztosítsák, hanem minden régió, ágazat és polgár élvezhesse a jól működő, megbízható vasúti rendszer előnyeit.

A fenntartható, jó szolgáltatást, munkakörülményeket és biztonságot nyújtó vasúti közlekedés leginkább az integrált, közfinanszírozású, köztulajdonban lévő és működtetett vasúttársaságok révén érhető el. Ez elősegíti, hogy a vasút a multimodális közlekedés integrált részévé váljon.

Olyan intézkedésekre van szükségünk, amelyek fellendítik a vasúti áru- és személyszállítást, a személyi költségek csökkentése helyett a szolgáltatások minőségét és a fenntarthatóságot helyezve előtérbe.

Az Egyesült Királyság esete bizonyítja, hogy a határtalan verseny nem javítja a vasúti közlekedés egyetlen aspektusát sem. Az európai és nemzeti politikai döntéshozóknak ezért tanulniuk kellene a svájci és osztrák példából, ahol úgy döntöttek, hogy vasúti rendszereiket állami tulajdonban tartják.

De még ha ezeket a tanulságokat szem előtt tartják is, nem lesz mindenre egyforma megoldás. Minden ország vasúti rendszerének megvan a maga története, kihívásai és erősségei. A kormányoknak ezért minden szinten ösztönözniük kell a szociális párbeszédet, és aktívan be kell vonniuk a szakszervezeteket és más érdekelt feleket az út minden egyes lépésébe, hogy olyan rendszert biztosítsanak, amely a munkavállalók és az utasok számára magas színvonalú, megbízható és biztonságos közlekedést biztosít mind a fedélzeten, mind az állomáson.

Zlati Róbert



A mai magyar nyugdíjrendszer áttekinthetetlenné, szabályainak egy része túlhaladottá, követhetetlenné vált, ami nem csoda, hiszen a jelenlegi szabályozását 24 évvel ezelőtt alkották. Az elmúlt évtizedek társadalmi, gazdasági változásai rengeteg módosítást hoztak, így mára a magyar nyugdíjrendszer az átlagember számára érthetetlenné vált. Tájékoztatónkban a legfontosabb problematikus elemeket emeljük ki.

Átláthatatlan

Az emberek nem értik a rendszert, így nem is fordulnak érdeklődéssel e kérdések felé, a problémákkal csak akkor szembesülnek, amikor nyugdíjassá válnak. Az aktív korosztály számára nincs ösztönző hatása, leggyakrabban a kérdést úgy kezelik, hogy „nekünk már ügysem lesz nyugdíjunk”. Ma senki nem tudja előre meghatározni, hogy mennyi nyugdíjra számíthat majd a jogosultság megszerzése után. Az emberek nem tudnak előre kalkulálni, senki nem látja előre, hogyan nő a nyugdíj, hogyan épülnek a jogosultságai. A rendszer átláthatatlanságát tovább növeli a nyugdíjrendszerünk EU-s szinten is egyedülálló sajátossága, hogy bruttó keresetekből – bonyolult számítási folyamattal – kalkulálnak ki egy nettó nyugdíjat. Ezzel szemben Európa más részein a bruttó keresetekből bruttó nyugdíjakat számítanak – tehát az adórendszer ki van terjesztve a nyugdíjakra is –, így lehetséges egy azonnali előrejelző nyugdíjrendszert kialakítani.

Merev

Az öregedő társadalmak nyugdíjgondjainak megoldásában az egyik legegyszerűbb eszköz az átlagos nyugdíjkorhatár, azaz nyugdíjba vonulási kor (az úgynevezett korcentrum) emelése. A járulékulcs emelése vagy a nyugdíj/kereset arány csökkentése politikailag nehezebb és gazdaságilag sem vonzó. Magyarországon sajnálatos módon főleg az általános korhatár emelésére figyeltek. 2012 óta a korhatárminimum az általános korhatárra ugrott, és csak a 2011-ben bevezetett Nők40 kedvezményezettjei mentesültek eme páratlan szigorúságú törvénytől. Egy esetleges nyugdíjreform keretében viszont visszahozható lenne egy rugalmasabb nyugdíjba vonulási szisztéma mindenki számára a korhatár betöltése előtti utolsó években – természetesen csökkentett nyugdíjösszegekkel. A nők kedvezményes nyugdíjával kapcsolatban ugyanis éppen az képezi a legtöbb kritika tárgyát, hogy csökkentés nélküli teljes nyugdíjra biztosít jogosultságot a korhatár betöltése előtt, pedig az érintett nők korábban kilépnek a járulékfizetők köréből és hosszabban lesznek majd nyugdíjasok, mint az erre a nyugdíjra nem jogosult nők és a férfiak – vagyis jobban terhelik a rendszert, mint a többiek.

Méltánytalanság

A jelenlegi nyugdíjrendszer legnagyobb méltánytalansága abból ered, hogy hasonló életpályák, hasonló szolgálati idők, hasonló keresetek mellett is jelentős mértékben eltérő összegű nyugdíjakat állapíthatnak meg attól függően, hogy melyik évben igényelte a jogosult a nyugdíját. Ennek oka, hogy a nyugdíjszámítás során a korábbi évek keresetét a nyugdíjba vonulás évét megelőző év (2021-ben 2019) országos nettó átlagos kereseti szintjéhez kell emelni (valorizálni). Ez elviekben azért szükséges, hogy igazságosabb legyen a nyugdíjrendszer. Azonban Magyarországon 2016 óta az átlagbér nem azt a lassú növekedést mutatta, ami alapján a rendszerbe belekalkulált korrekció még igazságosnak nevezhető.

Miután az utóbbi években meglódult az átlagbér növekedése, a valorizációs mértékek is megugrottak. 2016-ban 7 százalékkal, 2017-ben 10 százalékkal, 2018-ban 8, 2019-ben 14,4, majd 2020-ban 9,7 szá-

ERŐS KRITIKA

zalékkal nőtt az átlagbér. Ezért az egymás utáni évjáratok kezdő nyugdíja közötti különbség is hasonlóan nagy. Úgy tűnhet, hogy az átlagbér gyors emelkedésével mindenki jól jár: az aktív keresők és a friss nyugdíjasok is.

Kirívóan méltánytalan viszont, hogy ennek eredményeként a korábbi években nyugdíjba vonultakat károsítja meg a rendszer. Feszültséget generál a friss nyugdíjas és a korábban nyugdíjba menő között.

Példátlan számítás

Érthetetlen és ma már semmi értelme annak, hogy az egyes szolgálati évek nem egyenlő értékűek. A ledolgozott szolgálati évek különféle szempontok szerinti „megrövidítésére”, az évek súlyának megkülönböztetésére nincs ésszerű magyarázat, Európában nincs is rá példa. Ez a sajátosan magyar szabályozás is hozzájárul nyugdíjrendszerünk átláthatatlanságához.

A nyugdíjemelés „furcsa” módszere

A jelenlegi nyugdíjemelés kizárólag az éves infláció mértékétől függ. Ha az infláció alacsony, miközben a nemzetgazdasági átlagbér növekedése magas, akkor a nyugdíjak az aktív keresők háromszor gyorsabb ütemben növekvő átlagkeresetéhez viszonyítva hihetetlenül gyorsan leszakadnak. Ebből egyenesen következik, hogy látványosan szegényedik minden nyugdíjas az aktív keresőkhöz képest. Másrészt a nyugdíjak inflációs emelésétől függő vásárlóértéke az aktív korúak kereseténél-vásárlóértékéhez képest folyamatosan zuhan, emiatt minden nyugdíjas a relatív elszegényedés felé halad.

A 13. oldalon lévő táblázat bemutatja az átlagkereset és az átlagnyugdíj növekedését.

A táblázatból egyértelműen látható, hogy milyen mértékű az eltérés a bérek és nyugdíjak emelkedése között, jelenleg ott tartunk, hogy az átlagnyugdíj mindössze az átlagkereset fele.

Az infláció számítása is kételyeket ébreszt a nyugdíjasok körében, hiszen az idős emberek által érzékelt szubjektív infláció mértéke magasabb a hivatalos nyugdíjas fogyasztói áremelkedésnél.

Járulékplafon

2012-ben eltörölt járulékplafon miatt nőttek a járulékbételek, ez a pillanatnyilag üdvös hatás azonban sokszorosan visszaüt, hiszen így a magas keresettel rendelkezők várható nyugdíja is felső korlát nélkül nő.

Nem véletlen, hogy egyre többen felvetik ezt a problémát, és követelik a járulékplafon visszaállítását, hiszen az állami nyugdíjrendszer ne mélyítse tovább a szegények és gazdagok között egyébként is tátulózó szakadékot.

A 13. havi nyugdíj és a politika

A nyugdíjasoknak adott kiegészítő juttatások minden alkalommal politikai célokat, főleg szavazatok vásárlását szolgálták. A 13. havi nyugdíj megszüntetése az évek folyamán jelentős megtakarítást eredményezett a költségvetésnek, visszavezetésére nem került sor akkor, amikor folyamatosan azt kommunikálta a kormány, hogy a magyar gazdaság dübörög. 2020-ban a járvány kitörésének kezdeti időszakában a kormány döntést hozott a fokozatos visszavezetésére. A 13. havi ellátásról szóló törvényt a honatyák 2020. július 3-án, 193 igen szavazattal fogadták el. A döntést sok kritika érte. Az egyik leg-erősebb érv az, hogy ez a megoldás az egyre magasabb kezdőnyug-

Látványosan szegényedik minden nyugdíjas az aktív keresőkhöz képest

A NYUGDÍJRENDSZERNEK

díjak okozta probléma kezelésére nem alkalmas, a milliós nyugdíjasoknak is jár, ezzel csak a feszültséget növeli a nyugdíjas társadalomban. Tovább ez a plusz ellátás nem épül be a nyugdíjak bázisába, tehát inkább csak egyfajta nyugdíjprémiumnak tekinthető. Ráadásul a válság miatt nagyot drágult a nyugdíjasok élete 2020-ban, a magyar kormány azonban nem adott számukra pluszpénzt, a 13. havi ellátás első heti összegét pedig csak 2021. február hónapjában utalták ki. A rövid távú politikai szempontoknak megfelelő, a politikai szeszélynek alárendelt döntések tipikus következménye a hosszú távú hatások figyelmen kívül hagyása. Mivel jár összességében a 13. havi nyugdíj? A fentiek szerint évente növekvő, 2025-től legalább évi 280-300 milliárd forint összegű pluszkiadással. A kérdés csak az, hogy ezzel milyen bevételi forrás állítható szembe, ha egyidejűleg csökkennek a nyugdíjassza bevételei? Ráadásul egy olyan gazdasági környezetben, amelynek alakulásáról a pandémia hatása miatt senkinek semmilyen megbízható előrejelzése nem lehet.

A nyugdíjprémiumot egy vagylagos rendelkezés alapján kapják a nyugdíjasok, attól függően, hogy a kormány hogyan alakítja (érdekei alapján) a várható számadatokat. Így mindkét pluszjuttatásról elmondhatjuk, hogy kevésbé a nyugdíjasok érdekét szolgálja, célja politikai hatások elérése.

Válaszok

A nyugdíjrendszer problémáival a nyugdíjas szervezetek sokat foglalkoztak. Sok kérdésben azonos állásponton voltak (átláthatóság, rugalmasság, volarizáció, évek százaléka, stb.) a legkritikusabb kérdésben, az éves nyugdíjemelés módszerében viszont nem volt egyetértés, a szervezetek fellépései nem voltak egységesek, nem tudtak mindenki által elfogadott javaslatokkal előállni. A helyzetet nehezítette a kormány hozzáállása, nem volt hajlandó az országos szervezetekkel sem érdemben tárgyalni, egy látszatszerzetet hozott létre az Időügyi Tanács helyett. A kormány 10 év alatt sem volt hajlandó változtatni a legfontosabb kérdésen az éves nyugdíjemelés módszerén.

A jövő évi választások közeledtével az ellenzéki pártoknak is egyre több javaslatuk van a nyugdíjrendszer apróbb-nagyobb módosításaira, bár az eddigi megnyilatkozásokból még nem áll össze egy valóban koherens változtatási terv. Néhány párt és nyugdíjas szervezet eddig közzétett javaslatai elsősorban az öregségi nyugdíj legkisebb összegének jelentős emelésére, a nyugdíjemelés módszerének megváltoztatására, a nyugdíjas társadalom elszegényedési folyamatának lassítására, ezen belül az alacsony nyugdíjak felzárkóztatására, a korhatár előtti nyugdíjak lehetőségének megteremtésére, a járuléklafon visszavezetésére irányulnak.

Erős kritika

A legtöbb kritika a nyugdíjemelés jelenleg kizárólag az előre jelzett inflációhoz kötött módszerét éri, és a változtatási javaslatok az egységes forintösszegben meghatározott emeléstől a sávos emelésen át a vegyes indexálással történő emelés különféle változatainak visszahozataláig terjednek.

Az eddig nyilvánosságra került elképzelések azonban még messze állnak attól a céloktól, amelyet az Európai Unió a nyugdíjakkal kapcsolatban hármass célkitűzést fogalmazott meg: legyenek

- megfelelőek (adequate pensions),
- fenntarthatóak (sustainable pensions)
- korszerűek (modernised pensions).

A nyugdíjak megfelelősége azzal mérhető, hogy mennyire képesek megelőzni a szegénységet, helyettesíteni a munkából származó jövedelmet, továbbá azzal, hogy mennyi ideig részesülnek az emberek nyugdíjban, arra is tekintettel, hogy a nyugdíjak mennyire tükrözik a nemzedékek egymás közötti szolidaritását.

A nyugdíjak fenntarthatósága attól függ, hogy az állami és a kiegészítő nyugdíjrendszerek pénzügyi stabilitása közép és hosszútávon mennyire biztosított az öregedő társadalmak és a gazdasági kihívások miatt az állami pénzügyekre nehezedő egyre erőteljesebb nyomás közegében, tekintetbe véve az öregedés okozta problémák három irányban kialakítandó költségvetési kezelési lehetőségeit: egyrészt a munkával töltött aktív életszakasz meghosszabbítását és a nyugdíj mellett munkavégzés támogatását,

másrészt a járulékok és járadékok méltányos egyensúlyának (az ekvivalencia elv érvényesülésének) a biztosítását, harmadrészt a tőkefedezeti és egyéb kiegészítő nyugdíjmegoldások elérhetőségének támogatását.

A nyugdíjak korszerűsége megköveteli a nyugdíjrendszer átláthatóságát, a férfiak és a nők eltérő igényeivel összhangban történő működtetését, a nyugdíjtervezéshez szükséges minden információ rendelkezésre állását, továbbá azt, hogy bármilyen nyugdíjreform a lehető legszélesebb társadalmi egyetértésen alapuljon.

Kordás László: A nyugdíjasok egyre kiszolgáltatottabbak

Hogy milyen eszköz van a nyugdíjasok kezében? Semmilyen – nyilatkozta Kordás László. A Magyar Szakszervezeti Szövetség elnöke szerint a nyugdíjasok egyre kiszolgáltatottabbak, részint a megosztottság, részint pedig amiatt, mert a kormány nem veszi őket komolyan. „A nyugdíjasok egyetlen fegyvere az, hogy 2022-ben véleményt mondanak. Ebben pedig nagyon nagy a nyugdíjas szervezetek felelőssége” – szögezte le. Kifejtette: tájékoztatni kell arról az idős korosztályt, hogy mi történik körülöttük, mi történik a világban, hogyan állja ki (pontosabban, hogyan nem állja ki) a nyugdíjuk a más országokban folyósított nyugdíjakkal az összehasonlítást.

KÖSZÖNET A GYORS SEGÍTSÉGÉRT

Horvát kollégáink köszönő levele a földrengés kapcsán adott támogatásunkra.

Tisztelt Kollégák!

Tagjaink nevében köszönjük a segítségetekért, amit akkor kaptunk tőletek, amikor a legnagyobb szükségünk volt rá. A szolidaritásotok és anyagi támogatásotok biztosította számunkra, hogy azonnali segítséget nyújtsunk azoknak a tagjainknak, akiknek tavaly, a decemberi földrengés következtében



lakhatatlanná vált az otthona.

Mind a 26 Sisak, Petrinja és Banovina környéki tagunk érintett volt a földrengésben, nekik sürgős segítség kellett ahhoz, hogy a házukat helyreállítsák, folytassák a normális életet, s jusson pénz a nélkülözhetetlen élelmiszerek, alapszükségleteik megvásárlására is.

Támogatásokatok továbbítottuk tagjainknak, akiknek nevében hatalmas hálával tartozunk.

Az 1 millió forintos támogatási összeg 20 ezer 494 kunát tett ki. A segítséget 11 tagunknak osztottuk el, egyenként 2 ezer kuna támogatást biztosítva számukra.

Őszintén reméljük, hogy nem lesz szükségetek ilyen jellegű segítségre, de ha valaha mégis, akkor számíthatok ránk. Szintén reméljük, hogy a Covid-19-járvány befejeződik és újra találkozhatunk, hogy megosszuk egymással a tapasztalatainkat.

Nagy szakszervezeti üdvözléssel és óriási köszönettel:

Horvát Vasutasok Szakszervezete
Zoran Marsic
elnök



Mint korábban megírtuk, 1 millió forinttal támogatta a Vasutasok Szakszervezete a Horvátországban december végén bekövetkezett földrengés vasutas károsultjait.

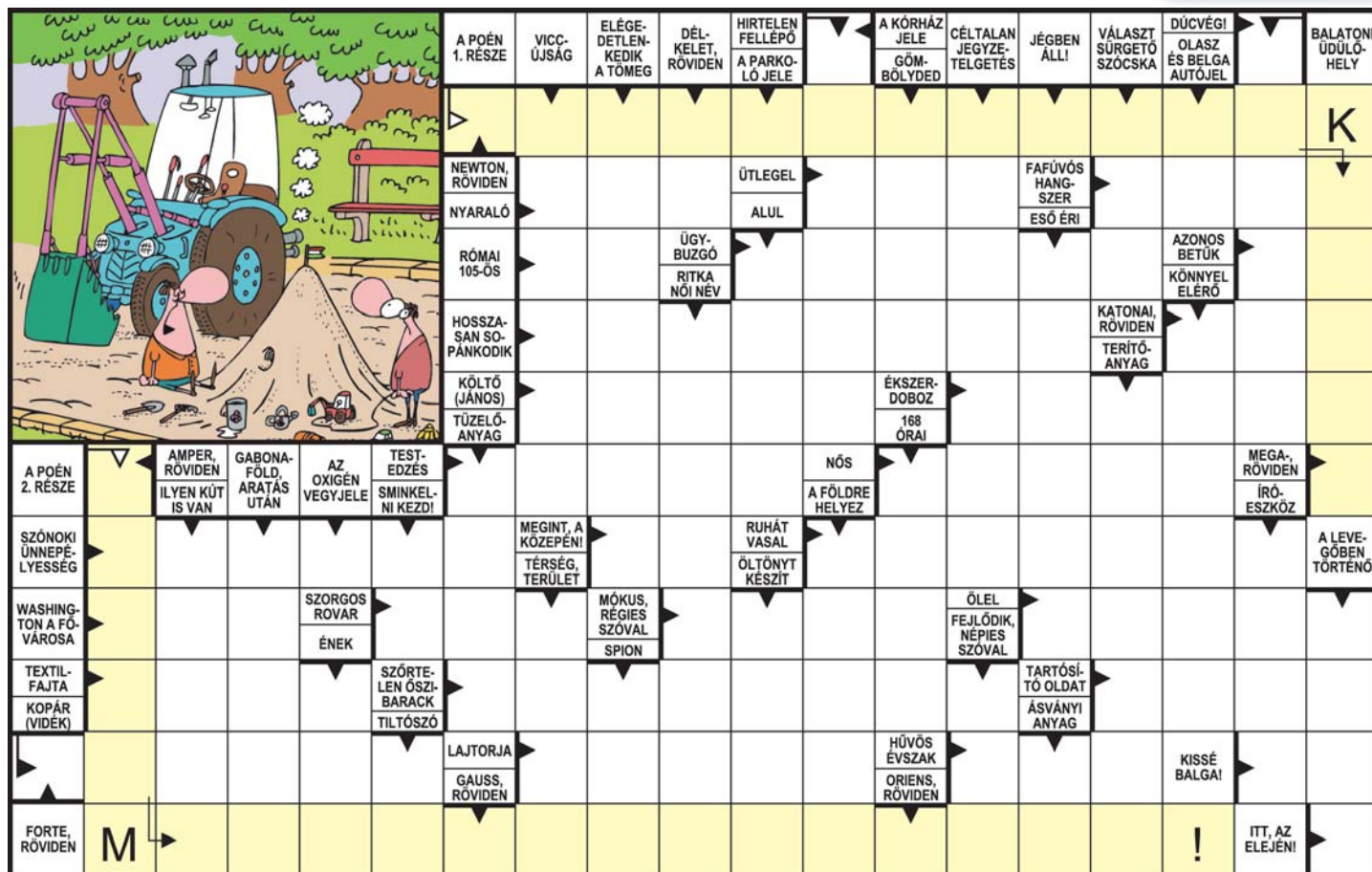
A Horvát Vasutasok Szakszervezetétől kapott információk szerint Sisakban – ahol a tavaly év végi földrengés

Segítettünk

epicentruma volt – és környékén vasutas kollégák otthonai semmisültek meg vagy súlyosan megrongálódtak. A VSZ akkor azonnal

felvette a kapcsolatot a horvát kollégákkal. A horvátországi szakszervezeti konföderáció segélykérését az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége is továbbította tagszervezeteinek, ezzel is segítve az adománygyűjtést.

Keressd a Vasutasok Szakszervezete friss híreit és szolgáltatásait a www.vsz.hu honlapon



100 dolgos év

És még mindig szakszervezeti tag

100. születésnapján ajándécsomaggal, nagy tisztelettel és szeretettel köszöntötte a VSZ Tibori Józsefnét. Margit néni férje volt vasutas, aki sajnos 1964-ben üzemi balesetben elhunyt, de ő maga még mindig a szakszervezet tagja.

Fitten, kissé megilletődötten, de jó hangulatban fogadta az őt köszöntő vendégeit Tibori Józsefné, a VSZ nyugdíjas tagozatának tagja. A Tapolcán élő Margit néni 100 éves lett, s ez alkalomból nemcsak a helyi szervezet nyugdíjas tagozatának képviselői, hanem a VSZ elnöksége nevében Zlati Róbert alelnök is szeretettel gratulált és jó egészséget kívánt neki. A neves alkalomból szervezett köszöntésre Polgár József, a helyi nyugdíjas alapszervezet titkára hívta meg a VSZ elnökségét is.

A látogatáson Papp József alapszervezeti bizalmi – az ünnepelt keresztfia – is részt vett.

A VSZ ügyvezetése ajándécsomaggal és virággal köszöntötte a meglepett és megilletődött Margit néni, aki az ottlétünk alatt sokat mesélt az életéről.

Megtudtuk: három gyermekét özvegyen nevelte fel, s nagyon büszke rájuk, hiszen mindegyikük tanult, sikeres megélhetést biztosító szakmát szerez-



niük. És kiderült, Margit néni szerint a hosszú élet titka a munka és egy kis vörösbort.

Igaz, az emeleti lakásából ma már nem merészke- dik ki a városba, de szép korához képest meglepő fürgeséggel igyekezett megvendégelni látogatóit.

További jó egészséget kívánunk!

A jövedelmet érintő elemek 2021-2023



(választható: bruttó 200.000 Ft,
vagy nettó 100.000 SZÉP kártya és
bruttó 100.000 Ft)



(A jogszabályi változásból eredő esetleges megtakarításokról külön bérmegállapodások.)



Amennyiben
Magyarország
főbb gazdasági mutatóinak
változása indokoltá teszi,
a felek tárgyalásokat
folytatnak a megállapodás
2023. évre vonatkozó
módosításáról.

A munkáltatói önkéntes
egészségpénztári
tagdíj-kiegészítés
2022. december 31-ig
meghosszabbodik.



Júliusi kifizetéssel
„A szolgálati idő
elismerése”
juttatás 2025 végéig
tovább működik.

Továbbra is él
az önkéntes
nyugdíjpénztári 4%-os
tagdíj-kiegészítés.