

## Mi a probléma az európai vasutakkal?



**Feltárta, összegezte és nyilvánosságra hozta az európai vasutak problémáit a tizenegy ország tapasztalt újságíróiból álló Investigate Europe (Vizsgáljuk meg Európát). Írásukban a felelős struktúrákra is rámutatnak. (11. oldal)**

### A VSZ MEGOLDÁST KÖVETEL

Megalázó körülmények között szállásoltak el a Covid-járvány miatt vidékről a budapesti Honvédkórházba felrendelt húsz szakápolót, a Vasutasok Szakszervezete tagjait. A VSZ a Magyar Honvédség Egészségügyi Központjának parancsnokától levélben követelte az ápolók méltó elhelyezését.

(2. oldal)

### MEGMENTETT KEDVEZMÉNYEK

A VSZ-nek köszönhetően nem veszítik el vasúti kedvezményeiket azok az ápolók, akiket a Szolnoki MÁV Kórházból az Országos Kórházi Főigazgatóság (OKFŐ) fenntartásában lévő Hetényi Géza megyei kórház állományaiba helyeztek át.

(3. oldal)

### LEMARADÁSBAN AZ RCH

Nem hallhattak jó híreket a cég eredményéről az RCH Központi Üzemi Tanácsának tagjai a szervezet november 24-i online ülésén, de azért némi fény dereng az alagútban.

(7. oldal)

### HÁROM A MAGYAR IGAZSÁG

Nem unatkozott idén sem az FKG Kft. Jászki-sér Szakszervezeti Bizottsága: két horgászversenyt, egy kerékpártúrát szervezett és ráadásként a Vasutasok Szakszervezete színében indult egy főzőversenyen is.

(12. oldal)

Felrendelt kórházi ápolók méltatlan körülmények között

# A VSZ a parancsnoktól kért azonnali intézkedést

**Végtelenül felháborító és megalázó körülmények között szállásoltak el a Covid-járvány miatt vidékről a budapesti Honvédkórházba felrendelt húsz honvédségi szakápolót, a Vasutasok Szakszervezete tagjait. A VSZ a Magyar Honvédség Egészségügyi Központjának parancsnokától levélben követelte a Balatonfüredről és Hévízről átirányított, áldozatos munkát végző ápolók méltó elhelyezését. A szakszervezet szerint az érintettek joggal tagadhatnák meg a munkát.**

**K**

ulturált elhelyezést, megfelelő pihenési körülményeket ígértek annak a húsz egészségügyi szakápolónak, akit a Covid-járvány miatt felrendeltek a fővárosba, hogy segítse a budapesti Honvédkórházban dolgozók munkáját a fel-futóban lévő Covid-járvány idején. A Vasutasok Szakszervezete – amelynek tagjai az érintett ápolók – döbbenetesen a beígért Podmaniczky úti Vitalitás központ helyett végtelenül méltatlan körülmények között szállásolták el ezt a húsz áldozatkész embert, aki a családjától elszakadva küzd a beteg emberek gyógyulásáért – háborog Meleg János.

A VSZ elnökét végtelenül felháborítja a helyzet, s levélben kérte a Magyar Honvédség Egészségügyi Központjának parancsnokát, hogy intézkedjen, az egészségügyi központ tartsa be a felrendeléskor tett ígéretet, biztosítson megfelelő lakhatási körülményeket a szakápolóknak.

A húsz embert ugyanis a beígért Vitalitás központi szállás helyett a kórháztól távoli, részleges felújítás alatt álló zajos, lógyakorlatoktól is hangos Hős utcai kollégiumban helyezték el négyágyas szobákban, a folyosó végén közös mosdó és zuhany használattal. Ezen a szálláson az ápolók nem tudják rendesen kipihenni magukat, a nehéz szolgálatok után legfeljebb 2-3 órát tudnak nyugodtan aludni – háborog az elnök. Levélben emlékezteti a parancsnokot: „A munkáltató kötelezettsége a pihenés feltételeinek biztosí-

tása, mely most jelentősen sérül”.

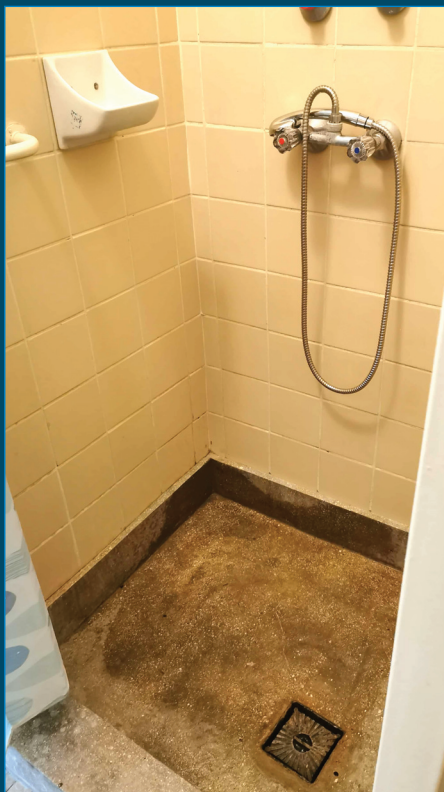
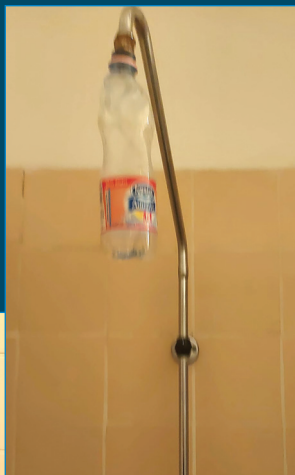
Meleg leszögezi, ezek az emberek megérdemlik, hogy az egyre súlyosbodó helyzetben megfelelő körülmények között pihenhessenek.

A Vasutasok Szakszervezete emlékeztet, a járvány

első hullámában a fél ország rendszeres tapssal köszönte meg az egészségügyben dolgozók hősies munkáját. Ez meghatározó gesztus volt, ám ahhoz, hogy a betegek életéért való küzdelmet változtatlan odaadással tudják folytatni az egészségügyi dolgozók, egyéb megbecsülést is megérdemelnének. Például méltó körülményeket akkor, amikor az otthonuktól távol kell élniük azért, hogy másokért küzdjenek.

A VSZ elnöke szerint ez a méltatlan helyzet egyike azoknak, amelyek miatt a munkavállaló a Munka törvénykönyve szerint indokoltan és jogszerűen megtagadhatná a munkát.

Meleg János levélben felszólítja a parancsnokot, intézkedjen, hogy az érintett szakápolók haladéktalanul megkapják a beígért kulturált elhelyezést.



**A Magyar Hang megkérdezte az ügyben Meleg Jánost, a VSZ elnökét, aki kifejtette: a honvédség alkalmazottjaira vonatkozó szabályok miatt az érintettek nem mondhatnak fel. Az elszállásolással kapcsolatos problémákat jelezték Németh Szilárdnak, a Honvédelmi Minisztérium parlamenti államtitkárának, valamint a Magyar Honvédség Egészségügyi Központja parancsnokának, Kopcsó Istvánnak, ám visszajelzést egyik helyről sem kaptak.**

A MÁV kórházból a Hetényibe

# Új munkáltató, megmentett régi kedvezményekkel

Nem vesztik el vasúti kedvezményeiket azok az egészségügyben dolgozók, akiket a Szolnoki MÁV Kórházból az Országos Kórházi Főigazgatóság (OKFŐ) fenntartásában lévő Hetényi Géza megyei kórház állományaiba helyeztek át december elsejétől. A kedvezmények megmentéséért a Vasutasok Szakszervezete szállt síkra.

Továbbra is a szolnoki MÁV Kórházban végzik a munkájukat azok a vasútegészségügyben dolgozók, akiknek az egészségügyi rendszert érintő szervezeti változás miatt december elsejétől a Szolnoki MÁV Kórház helyett a Hetényi Géza kórház főigazgatója lett az irányító munkáltatói joggyakorlója.

A VSZ azt kérte az illetékesektől, hogy segítsenek megvédeni az érintett dolgozók kedvezményeit. A szakszervezet kezdeményezésére indult egyeztetéssorozat eredményeként végül a munkáltató változása miatt „átszálló” munkavállalók és családtagjaik változatlanul meg fogják kapni a vasúti menetkedvezményt.

A szakszervezetnek azonban nemcsak ezt a jelentős juttatást sikerült megmentenie a tagjai és valamennyi érintett számára, hanem például a kedvezményes éves dolgozói parkolóbérletet is, ami mindaddig megilleti őket, amíg a Hetényi kórház állománszámba tartoznak.



A VSZ elérte az átirányított dolgozók számára azt is, hogy jogosultak legyenek a napi 550 forintos kedvezményes dolgozói ebédjegyre, valamint a kórház kedvezményes díjú mobiltelefon flottájához való csatlakozásra.

A munkáltató változása néhányaknak a sok kezdeti kényelmetlenség után stabilitást ad, ezért is fontos, hogy a szakszervezet megmentette számukra azokat a korábbi kedvezményeket, amelyek elvesztése jelentős bevételkiesést okozott volna a családoknál.

# Biztos, hogy korrekt?

A szakszervezet működését sok minden jellemezheti. Az elért sikerek, az elszenvedett kudarcok, a tagjai érdekében tett kezdeményezések. Vagyis a hitelesség, korrektség.

De mitől is hiteles, mi több korrekt egy szakszervezet? Erre a kérdésre a megalakulás pil-



Meleg János  
elnök

lanata és annak módja is választ adhat. A rendszerváltás idején jött hirtelen nagy szabadságtól fellelkesülve az addigi „egy vállalat, egy szakszervezet” modell villámgyorsan felbomlott (ami, valljuk be utólag, hatalmas hiba volt) a vasúton is. Az addigi egyetlen nagyból létrejött több kisebb-nagyobb, többé vagy kevésbé fel-törekvő szervezet.

Megtörtént az is, hogy az egyik nagyobb szakszervezet erősen feltörekvő vezetője megsértődött és létrehozta a saját érdekvédelmi tömörülését. De olyan is van, aki azért gründolt magának egy új szakszervezetet, mert nem érezte jól magát a korábbiiban. Pestiesen szólva: ezek mennek. Vagyis, bárki, bármilyen indítatásból csinálhat magának egy szakszervezetet. Persze a rendszerváltás utáni hevületben még tán érthető is volt ez a viselkedés, de az azóta eltelt idő alatt mindenki rájöhett – ha akart –, hogy a személyes sértődésből generált mozgalom sok mindenre jó lehet, de arra nem, hogy a munkavállalók valódi javát korrektül szolgálja.

Nos, a közelmúltban ismét kiderült, hogy – minden remény ellenére – nincs új a Nap alatt. Egy, a saját személyes sérelmeit, csalódásait minden és mindenki fölé helyező volt szakszervezeti erős – ám a saját hierarchiájában csak másodikként elismert – ember azzal kezdte tölteni nyugdíjas éveit, hogy szétverje azt, amit több évtizeden át maga is segített felépíteni. Az volt a legnagyobb sérelme, hogy sok furmány, némi csapkodás és néhány bírósági beadvány ellenére sem tudott az elnöki székbe emelkedni. Kreált hát magának, már a nyugdíj biztonságában gyorsan egy másik – korrektnek nevezett – szakszervezetet, ahol vezetői törekvéseinek immár senki sem szabhatott gátat.

Persze mondhatnánk, hogy „egy kutyát”. De egy hiteles szakszervezet mégsem mehet el szó nélkül amellett, hogy a korrektséget a nevében viselő érdekvédelem mögé bújtt sértett ember folyamatos sárdobálása mekkora kárt okoz a mozgalomnak, a munkavállalóknak. Ez ugyanis már nem korrekt.

Friss hírekért, információkért  
látogasd a Vasutasok  
Szakszervezete honlapját  
[www.vsz.hu](http://www.vsz.hu)

# KELET-EURÓPAI

**2021. november 9-10-én a liberalizáció és a 4. vasúti csomag tapasztalatainak megvitatására Prágában találkoztak a kelet-közép-európai vasutas szakszervezetek egy ETF (Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége) által finanszírozott konferencián, amelyet a Cseh Vasúti Dolgozók Szakszervezete szervezett. A rendezvényen 12 ország vett részt: Ausztria, Magyarország, Észtország, Litvánia, Grúzia, Lengyelország, Oroszország, Szerbia, Horvátország, Csehország, Szlovénia, Szlovákia. A Vasutasok Szakszervezetét Zlati Róbert alelnök, Soós József szakmai képviselővezető és Cseke Hajnalka nemzetközi referens képviselte.**

Martin Maly, a Cseh Vasúti Dolgozók Szakszervezetének elnöke köszöntőjében a liberalizáció és a privatizáció vasútra gyakorolt hatásai között megemlítette, hogy nem lehet tagadni a pozitívumokat, de nem lehet nem észrevenni a negatívumokat sem.

A CD Cargo Csehországban versenyképes monopól céggé vált. Ezt Tomás Toth, a CD Cargo elnöke jelentette ki, hozzátéve, hogy Németországban, Ausztriában, Magyarországon, Horvátországban, Lengyelországban és Németországban is tevékenykednek, s elsősorban irányvonatokra összpontosítanak. Csehországban 90 árufuvarozási operátor cég működése mellett 56 százalékos részesedésük van a piacon. Nagyon alacsony árréssel dolgoznak, ami nem engedi meg a gördülőállomány megújítását, de az munkavállalókba történő megfelelő befektetést sem. Elismerte, hogy e tekintetben vannak sokkal jobb cégek is. Véleménye szerint állami támogatás nélkül nincs megfelelő működés. Munkáltatóknak és szakszervezeteknek kéz a kézben kell fellépniük annak érdekében, hogy a feltételeket javítsuk, újítani és növekedni tudjunk.

## *Pandémia és klímaprogram*

A vasút évét emelte ki tájékoztatójában Giorgio Tuti, az ETF vasúti szekciójának svájci elnöke. Elmondta, hogy a pandémia mellett a klímaprobléma is itt van velünk. A megoldás a vasút kezében van. A kiindulási helyzet jó, megvan az esély, de a kockázat is, amelyek közül a demográfiai problémákat emelte ki. Rövid időn belül nyugdíjba vonul a vasutasság 40 százaléka, és ennyi embert toborzásához a jelenleginél attraktívabb módszerek kellene. Nagy probléma, hogy az Unió egyszer sem tekintette át alaposan a korábbi vasúti csomagok hatását. Dömpinghelyzet alakult ki a munkaidő kapcsán, mert nincs megfelelő munkaidőnyilvántartás, illetve -rögzítés (tachográf), a képzési idő tekintetében is verseny alakult ki, és komoly problémákat okoznak a bérkülönbségek is.

A cseh vasút helyzetét bemutató előadásokból megismerhettük, hogy 9468 kilométeres hosszal a legsűrűbb vonalhálózattal rendelkeznek Európában. 1995-ben még 227 millió utast fuvaroztak, a mélypont 2010-ben volt 165 millió utassal, de 2019-ben már újra 193 millió utast szállítottak el. Szerencsére folyamatos a növekedés, ami a beruházásoknak és az átlagsebesség ennek köszönhető növekedésének is betudható. Az utaslétszámból a CD részesedése 182 millió fő (utas-

kilométerre vetítve 86 százalékos a részesedés), a fennmaradó mennyiséget a személyszállítási piacon megjelenő versenytársak, a Regio Jet, az Arriva Trans, a Leo Express, a GW Train Regio és a Die Landerbahn szállítja. A finanszírozási rendszer jól működik, 10 éves közszolgáltatási szerződést van érvényben a CD-vel. A közvetlen odaitélés működik a liberalizált piacon. A Prága-Ostrava vonal az egyetlen, ami kitermeli, fenntartja önmagát, annak ellenére, hogy az állam nem rendel fuvart.

A CD Cargo részesedése 58 százalék a 90 millió tonnás vasúti árufuvarozási piacból. A probléma ugyanaz, mint Magyarországon és mindenütt máshol: a piac nem nőtt a magánvasutak megjelenésével, csak a torta szeletelődött tovább és az autópályák továbbra is telítettek a kamionokkal.

Az árufuvarozásban drámai volt a változás a foglalkoztatás területén. A korábbi 100 millió tonnás forgalom mellett 13000 alkalmazott volt az egyetlen fuvarozóként szereplő állami vasútvállalatnál. Most a CD Cargonak is van tizenkét leányvállalata, összesen 300 fővel és az anyavállalatnál ma már csak 6120-an dolgoznak. Ez 15 év alatt valósult meg. A magántársaságoknál 60 százalék a tényleges munkavállaló, a többi csak kölcsönzött munkaerő. Kifosztják a munkaerőpiacot, átcsábítják a dolgozókat, rosszabbodott a munkabiztonság. A biztonsági beruházások költségesek, a fejlett országokkal nem tudják tartani a lépést. 15 vállalat már jelezte, hogy nem vállalja az ETCS bevezetését sem.

## *50 százalékos szervezetség*

A Cseh Vasúti Dolgozók Szakszervezete 1990-ben jött létre, a szervezetségük 50 százalékos. Magántársaságokban is jelen vannak. Igaz, a Regio Jetben, az Arriva Transban és a Leo Expressben csak néhány fővel, de mindenhol az állami vasútból átigazolt tagok keresték meg őket a szakszervezet működtetésének igényével. Jó példa az Unipetrol árufuvarozó vasútvállalat, ahol a 246 munkavállalóból 164 szakszervezeti tag, ennek köszönhetően pedig kollektív szerződéssel is rendelkeznek. A lengyel tulajdonos jó partner. A többi vállalathoz el sem jutottak, az árufuvarozás területén működő Metrans például tiltja is a szakszervezeti jelenlétet. Pedig a szociális dömping elleni fellépés és az érdekek képviselése miatt mindenhol ott kell lennie a szakszervezeteknek.

# ÖSSZEFOGÁS

**Kifosztják a munkaerőpiacot, átcsábítják a dolgozókat, rosszabbodott a munkabiztonság.**



Érdekes volt hallgatni Szergej Csernogajevnek, az Orosz Vasutas Szakszervezet elnökének előadását a kiszervezések oroszországi hatásairól. De mindenképp előtt arról, hogy 93,3 százalékos szervezettség mellett 1,3 milliós tagsággal rendelkeznek, 34934 alapszervezetet működtetnek.

Oroszországban kiszervezték az épület- és perontakarítást, a gördülőállomány mosását, a létesítmények őrzését, egyes javítási és karbantartási tevékenységeket, valamint a közúti szállítási szolgáltatásokat. Jelenleg a számviteli tevékenységek kiszervezése van folyamatban. Kiszervezés esetén egy évig kell fenntartani a megszerzett jogokat, de sikerült hosszabb távú megállapodásokat is kötniük. A vasutasok bére az átlaghoz képest csökkent, korábban 20 százalékkal volt magasabb, ma ugyanennyivel alacsonyabb.

## *Elrettentő példa*

Oleg Tschubarov, az Észt Vasutas Szakszervezet elnöke egy elrettentő példával ismertette meg a közönséget, ugyanis az észt hálózatot 1998-ban teljes mértékben privatizálták, 66 százalékát egy amerikai cég vásárolta meg. Infrastruktúra-beruházás egyáltalán nem történt és 2007-ben vissza is vásárolta az állam. Azóta viszont van fejlesztés, 2022-re teljesen villamosított hálózat lesz Észtországban.

Újabb elrettentő példaként hallhattuk azt is, hogy a balti államban három hónap alatt is lehet mozdonyvezető valakiből.

A szakszervezetek az ETF tevékenységét is értékelték. Zlati Róbert, az ETF Vasúti Szekciójának alelnöke

**A CD Cargo részesedése 58 százalék a 90 millió tonnás vasúti áru fuvarozási piacból. A probléma ugyanaz, mint Magyarországon és mindenütt máshol: a piac nem nőtt a magánvasutak megjelenésével, csak a torta szeletelődött tovább és az autópályák továbbra is telítettek a kamionokkal.**

az észrevételekre reagálva elmondta, hogy a régóta létező nyelvi problémák nem enyhültek, de az ETF tevékenységéből akkor lehet nyerni, ha egyáltalán beleteszünk valamennyit. A nyereség annyi lesz, amennyit belefektetünk. Elmondta, jól mutatja a szervezet figyelmét a keleti szakszervezetekre, illetve a problémákra, hogy a következő kongresszust 2022-ben Budapesten tartja a szövetség. Az alelnök javasolta, hogy a keleti szakszervezetek tapasztalatainak megosztása érdekében egy információs platformot hozzanak létre, illetve rendszeresebb információcserét alkalmazzanak. A már meglévő karbantartási, utazói és mozdonyvezetői tanácsadó csoport mellé javasolta, hogy a szekció hozzon létre egy infrastruktúra tanácsadó csoportot is. A jelenlévők ennek megalakítását támogatták.

A találkozó a korábban évente megrendezett, de 2006 óta elmaradt kelet-közép-európai vasutas szakszervezetek állandó konferenciájának újraindításaként is értelmezhető, legalábbis a résztvevők megfogalmazták ezt a szándékot. A grúz szakszervezet fel is ajánlotta, hogy jövőre megrendezi a soron következő eseményt.

# Ötszáznál is többen jártak jól a bértömeg-gazdálkodással



**Átlagosan 36 ezer forinttal nőtt 571 kolléga alapbére a bértömeg-gazdálkodás eredményeként – hangzott el a MÁV Zrt. központi üzemi tanácsának Skype-on megtartott novemberi ülésén.**

**A** járványhelyzet miatt online tartott ülés első napirendi pontjában Kovács Tamás, a MÁV Zrt. humán erőforrás-gazdálkodási igazgatója ismertette a július 1-jén bevezetett bértömeg-gazdálkodás eredményeit.

Elmondta, hogy eddig összesen 68 pozíciót zártak le, ebből 571 munkavállaló kapott átlag 36000 forintos alapbéremelést. A területi igazgatóságok vezetői, egyeztetve a végrehajtó szervezeti egységek vezetőivel, Budapesten 29 pozíciót zártak le, amiből 257-en részesültek személyi alapbéremelésben. Ugyanezek a számok Debrecenben 1 pozíció, 8 fő, Miskolcon 1 pozíció 11 fő, Pécsen 6 pozíció 114 fő, Szegeden 1 pozíció 11 fő, Szombathelyen 7 pozíció 75 fő, míg a vezérigazgatóságban 23 pozíció lezárásából 95 munkavállaló bérét emelték meg.

Kérdésre válaszolva Kovács Tamás hangsúlyozta, hogy nincs szolgálati helyhez kötve a felhasználás, valamint azt is, a pozíciók zárásával keletkező összeg fordítható a magasabb munkaintenzitás anyagi elismerésére, vagy a minőségi munkaerő megtartására, megszerzésére.

Arra a javaslatra, hogy közvetlenül a végrehajtó egység kapja meg a lehetőséget, az igazgató elmondta, a helyi területi vezetés látja legjobban, hová kell adni a többletet, azaz a területi igazgatóság szintjén döntenek.

Kramli Ferenc vasútszakmai képzésszervezés vezető a MÁV Zrt.-nél zajló oktatás, vizsgáztatás jelen állásáról elmondta, az előrehozott időszakos vizsga lezajlott, már csak a sikertelen javítóvizsgát tevők vannak hátra. Az eltérés alapvizsgára felkészítő forgalmi oktatásokat november 12-től a járványhelyzet miatt bizonytalan időre leállították.

A vizsgáztatás KAV hatáskör, melyet a KTI rendszerén elektronikusan tartanak meg, mindaddig, míg lesz érintett munkavállaló. Novemberben és decemberben a lejelentett időpontokban a BGOK által biztosított termekben, legfeljebb 15 fős csoportokban napi három alkalommal tartanak számítógépes vizsgákat. A vizsgára az online felületen lehet készülni, a vizsgakérdéssort az ott található kérdéshalmazból választja ki véletlenszerűen a gép.

A gyakorló vizsgakérdések felülvizsgálatának tervezett befejezését novemberre ígérték, de még nem fejeződött be teljes mértékben, a tervezett konzultáció nem

történt meg. A vizsgáztatást jogi értelemben a KAV bonyolítja le, de az elektronikus vizsgáztatási rendszert a KTI felügyeli. Az elhangzottakkal kapcsolatban a KÜT tagjai megjegyezték, hogy most nem az utasítás tartalmi ismeretét lehet felmérni, hanem csak a teszt tudást.

A KÜT felkérte a vezetőt, jelezze a KAV felé, hogy a végleges kérdéssor a frissítés után megkülönböztetve (pl. más színnel) jelenjen meg.

A járványhelyzettel és az oktatással kapcsolatos EVIG-rendelkezések gyakorlati alkalmazásáról Tar Zsanett munkajogi vezető adott tájékoztatást. Kiemelte, a kormányzati intézkedések határozzák meg a munkáltató lehetőségeit az egyes járványügyi intézkedések meghozatala kapcsán. Újdonság a munkáltató által elrendelhető kötelező oltás. A vezető beszélt még arról, hogy a védettségi igazolvánnyal rendelkező munkavállaló szoros kontaktnak minősül-e. Az országos tisztifőorvos által kiadott eljárásrend alapján ugyanis nem kerülnek járványügyi megfigyelés (karantén) alá azok, akik védettségi igazolvánnyal rendelkeznek. Ha a védettségi igazolvánnyal rendelkezők szoros kontaktnak minősülnek, akkor a munkáltatói jogkör gyakorló dönthet arról, hogy fennáll-e egészségügyi kockázat a munkahelyen történő további munkavégzése kapcsán. Ennek eldöntésére a munkáltatói jogkör gyakorló gyorsteszt elvégzését kezdeményezheti a VNK Kft.-nél. A fertőzéstől/kontaktálódástól számított negyedik naptól alkalmazható a gyorsteszt, tehát ez idő alatt, ha nincs lehetőség otthoni munkavégzésre, akkor állásidőn lesz a munkavállaló. Ha az eredmény negatív, akkor a munkahe-

**MAGYAR VASUTAS**

**A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA**  
- KIADJA ÉS TERJESZTI:  
**A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE**  
E-mail: [vsz@t-online.hu](mailto: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 Mozcóképműhely Kft.:  
Tel.: 06/70-315-7815, [www.impactfilm.hu](http://www.impactfilm.hu),  
e-mail: [kapcsolat@impactfilm.hu](mailto:kapcsolat@impactfilm.hu)  
ISSN: 0460-6000;  
Egyéni előfizetési díj: 960 Ft/év + postaköltség

[www.vsz.hu](http://www.vsz.hu)

# Nagy lemaradásban az RCH

**Nem hallhattak jó híreket a cég eredményéről az RCH Központi Üzemi Tanácsának tagjai a szervezet november 24-i ülésén, de azért némi fény dereng az alagútban.**

**A** járványhelyzet miatt online formában megtartott ülés első napirendi pontjában Nyíri András üzemeltetési igazgató tartott tájékoztatót az elmúlt időszakról, ebben az egyes kocsi támogatásról szóló megállapodás aláírását emelte ki. A folytatásban az informatikai fejlesztések – RC-GO, RailCube és a Motis 3 – helyzetéről tájékoztatta a jelenlévőket.

Az üzemeltetési teljesítményekről elmondta, a múlt évhez képest 10 százalék, az ideai tervhez képest pedig 24 százalékos az elmaradás. A helyzeten év végéig még javíthat, hogy a kínai konténerek, valamint a Dunaferri forgalma folyamatosan nő. A jövő évi tervezéseknél nagy szerepet játszanak a vagányzárak, pályazavartatások, mert ezek jelentős költségnövekedést jelent a fuvarozásban.

## Intenzív bértárgyalások

A következő napirendi pontban dr. Vincze Teodóra HR igazgató a Covid-19-helyzetről, valamint a pandémiás bizottság döntéseiről is tájékoztatta a tanács tagjait. Beszült a bértárgyalásokról is, amelyek szerinte intenzíven zajlanak, hogy december közepén megállapodás születhessen.

Simon Ferenc HR gazdálkodás és partner szervezetvezető a munkagazdasági beszámoló keretében elmondta, október végéig a szabadság felhasználása 75 százalék körül alakult, a túlóra mértéke pedig 13,5 százalékkal növekedett az előző évhez képest.

A létszám 1895 fő, a fluktuáció mértéke pedig 9,6 százalék.



## Mi lesz a vizsgákkal?

Gyöngyösi-Homik Katalin HR ösztönzés és fejlesztés vezető a SZÉP-kártyával kapcsolatos változásokról tartott tájékoztatót.

A pandémiás helyzetre való tekintettel az oktatók és vizsgáztatások rendjének változásairól is elmondta, az időszakos oktatás és vizsgáztatás további helyzetének tisztázására várják az ITM rendelkezését.

## Egyre több a légkondi

Gyevnár Sándor pénzügyi, kontrolling és beszerzési igazgató beszámolt az idej ingatlanfejlesztésekről és a jövő évi tervekről. Kiemelte, a klímák beszerelése a végéhez ér, jövőre a maradék igényeket is teljesítik. Az idén mintegy 40 millió forintot költött a társaság ingatlanfelújításra, s 2022-ben is hasonló összeggel számolnak.

Hangsúlyozta, mennyire fontos a vállalat pénzügyi helyzetének szempontjából az egyes kocsis támogatás, de ezen túl a kombinált fuvarozás támogatására is szükség van. Ezzel párhuzamosan további forgalmat kell szerezni, közben pedig a jelenlegit megtartani. A többletköltségeket a lehetőség szerint a vállalási árban érvényesíteni kell.

Zubály Bertalan KÜT-elnök a november 17-19. között megtartott három napos EÜT-ülésről adott tájékoztatót a KÜT tagjainak, majd az ÜT-elnökök a szociális segélykeret idej felhasználásáról adtak tájékoztatót. Végezetül a rendkívüli élethelyzetbe került munkavállalók segélyeinek oda ítéleséről döntött a tanács.

*Zubály Bertalan*

lyi munkavégzése engedélyezhető.

A 8988-7/2021/MAV. sz. EVIG rendelkezés értelmében továbbra is marad az otthoni munkavégzés lehetősége: legalább két munkanap otthoni munkavégzés, figyelve arra, hogy az egy irodában történő munkavégzés esetében a járványügyi előírásoknak is meg kell felelni. Amennyiben a munkavállaló betegség tüneteit tapasztalja, akkor maradjon otthon, és haladéktalanul jelentse a munkáltatójának. A rendezvényeket, megbeszéléseket, egyeztetéseket le-

hetőleg online formában kell megtartani. November 22-től távoktatást vezettek be azon tanfolyamokon, ahol a feltételek rendelkezésre állnak, ahol pedig személyes részvételt kell biztosítani, ott legfeljebb 10 fő vehet részt. November 22-től az időszakos oktatásokat felfüggesztették.

A negyedik napirenden belül a KÜT ügyendjét módosított, majd személyi kérdésekben döntött a testület.

A KÜT elnökhelyettese, Pető Ferenc lemondott választott tisztiségeiről (MÁV-ÉVEK programban vesz részt), a testület egyhangú

szavazással Mravik Pétert elnökhelyettesnek, Dzubák Károlyt a debreceni területi lakásbizottság tagjának delegálja.

Különféleken belül három rendkívüli élethelyzetbe került munkavállaló segélykérelmét bírálta el a testület, majd a budapesti területen a lakáspályázaton nyertes munkavállaló visszalépése miatt új javaslatot tett a területi igazgatónak.

A következő KÜT ülés várható időpontja: december 14.

*Bodnár József*  
KÜT elnök, sajtóreferens

Egy picit nem figyelünk oda, és tessék, már megint eltelt egy év. Az első oltási kampányt követően ránk szakadt a kánikula, aztán jött a többnapos dínom-dánom Szent István ünnepén, majd a pápalátogatás, vándorszati kiállítás, egy új évad az X-faktorból és az előválasztás, valamint a nagy sikerre való tekintettel egy újabb évad a járványból. Az évből már csak a nyugati világ legnagyobb becsben tartott ünnepe, a fenyőfá vásárlás, személyi kölcsönben eladósodás, egész nap evős-ivós karácsony marad hátra. A Megváltó születésnapját a magyar ember zabálás-

sal és részegeskedéssel, valamint felesleges vackok vásárlásával ünnepi meg. De mi történik, ha a vásárolt kacat hibásnak bizonyul?

N

agy biztonsággal fogadnék, hogy valamelyik, két ünnep között leadott híradóban kiemelt téma lesz a hibás műszaki eszközöket és mérethelytelen, ronda pulcsit cserélni akaró tömegek támadása a vevőszolgálatok ellen.

December 24. a Szenteste napja, az azt követő két nap pedig a karácsony. Logikus, hogy a jövőben december 27. a Vevőszolgálat-nap nevet viselje. Nos, hogy ezen a szent napon ne érjen miniket meglepetés, igyekszem egy kis jogi útravalóval szolgálni.

### Garantált zavar

A jogi rovatban számos alkalommal kapott helyet a garancia kérdése, de mivel fontos és aktuális is ez a jogintézmény, elevenítsük fel a fogalmat! Jótállás, szavatosság, garancia – hasonló a jelentése ezeknek a szavaknak, de mégsem teljesen szinonimák. (A „garancia” szó kakuktktojás, mert a magyar polgári jog nem ismeri ezt a fogalmat, így a hétköznapi nyelvben a garancia egyszerre jelent jótállást és szavatosságot, mintegy gyűjtőfogalomként, de számos esetben találkozhatunk vele, a jótállás szinonimájaként.)

Mindhárom szó a termék vagy szolgáltatás hibájának kiküszöbölését jelenti, ebben közösek a fogalmak.

Szavatosság és jótállás alapján is igényelhető javítás, csere, árcsökkenés vagy éppenséggel elállás. A fogalmak közötti különbség a bizonyítási tehernél jelentkezik.

Míg a szavatosság esetében nekünk kell bizonyítani, hogy a hiba a vásárolt termékben eleve megvolt, addig a bizonyítás megfordul a jótállás esetében: az eladónak kell valahogy igazolnia, hogy az áru hibátlan volt az eladás időpontjában, és csak utóbb merült fel egy olyan ok, ami hibához vezetett.

Másként fogalmazva: jótállás alapján az eladónak kell bizonyítania, hogy a mobiltelefon nem azért olvadt el, mert hibás volt az akkumulátora, hanem, mert a kedves vevő hétszáz watton megmirkózta.

Beláthatjuk, hogy – a teljesen nyilvánvaló eseteket kivéve – ez szinte teljesen lehetetlen feladatot jelent az eladóknak, akik ezért különösebb vita nélkül szoktak eleget tenni a jogsza-

bályban és szerződésben rögzített kötelezettségüknek.

### Semmi sem kötelező?

A jótállás és a szavatosság közötti másik markáns különbség az, hogy míg a szavatosság jogszabály alapján áll fent, addig a jótállást a forgalmazónak kifejezetten vállalnia kell. Ez érthető is, hiszen a megfordított bizonyítási teher jelentette kiszolgáltatott eladói helyzetet méltánytalan lenne a forgalmazóra erőltetni. Végül soron a jótállás lényege az, hogy az eladó csak kifejezett vállalása esetén köteles a rögzített időtartamon belül kérdés nélkül javítani vagy cserélni. Igaz persze, hogy ennek a vállalásnak megvan az ára, hiszen a jótállásból eredő kockázatok az eladó kalkulálja az árban. (Nem is beszélve arról, hogy már jó ideje szokás a kereskedelembe, hogy külön díjfizetés ellenében hosszabb jótállást vállalnak a forgalmazók.)

De hogy ne legyen ilyen egyszerű a helyzet, létezik egy – mindannyiunkat érintő – hibrid kategória is, mégpedig a kötelező jótállás fogalma. A tartós fogyasztási cikkek – a fagyasztótól a rizsfőzőn át a gázbojlerig temérdek termék – esetében ugyanis rendelet írja elő, hogy tízezer forint értékhatár felett az eladót jótállási kötelezettség terheli. Más szóval, teljesen mindegy, hogy vállalja-e a jótállást a bolt vagy sem, a szigorúbb jótállási szabályok az akaratától függetlenül, a jogszabály erejénél fogva fognak kiterjedni rá.

### Csapás a tervezett avulásra?

Sajnos, szinte mindenki találkozott már olyan mosógéppel, ami pontosan az egyéves jótállási idő lejártát követő hónapban romlott el. Olyan mobiltelefonokkal, amik a garanciális időt követően titokzatos módon megbolondultak. Mikrohullámú sütőkkel, amiknek a lemezborítása épphogy kibírta a garanciális időtartamot. A tervezett avulásnak hívott jelenség sajnos az életünk részévé vált. Olyan termékek vesznek körül minket, melyekbe hihetetlen mérnöki bravúrral „időzített bombát” építettek. Egy áramkört, melynek éppen csak egy picivel nagyobb az ellenállása, mint ami ideális lenne. Egy fogaskereket, mely ugyan

# Karácsonyi avagy örjögés

kiválóan szuperál, de az anyaga gyengébb minőségű műanyagból van, hogy az átlagos használat mellett biztosan kihúzza a jótállási idő végéig, de utána már ne nagyon működjön, és kénytelenek legyünk az aprócska hiba miatt egy vadonatúj, méregdrága eszközt vásárolni, mely a jótállási idejét követően ugyanúgy beadja a kulcsot, mint az elődje. Tervezett avulás. Földenyácska alattomos gyilkosa, a fogyasztói téboly alantas kiszolgálója.

A tervezett avulás káros hatásainak mérséklésére – is – szolgál a kötelező jótállásra vonatkozó rendelet ideai módosítása. Eszerint – értékhatártól függetlenül – egytől három évig terjedő időszakra jótállás terheli az értékesített fogyasztási cikkeket. (Egy húszezer forintos hangszóróra legalább egy év, egy kétszázhatvan ezer forintos okostévére minimum három év kötelező jótállás vonatkozik.) Ez a módosítás részint környezetvédelmi, részint fogyasztóvédelmi szempontból fontos előrelépés, de azt sajnos kétségesnek tartom, hogy a kötelező helytállás idejének növelésével sikerülne szöveget verni a tervezett avulás koporsójába.

### Újdonságok a fogyasztói jogok kapcsán

Az ideai módosítás számos újdonságot hozott a jótállásban, az ismertetett garanciaidő megnövelése mellett.

2021-től a jótállási jegy immáron elektronikusan is átadható, ami – valljuk be – igen hasznos, mert egyrésztől Földenyácska és a fák is nyugodtabban alhatnak, másrésztől mert az igényérvényesítés lényegesen könnyebbé válik azzal, hogy nem kell a fiók mélyén dühödten kutatni egy kifakult, pecsétet fecni után, aminek a létezésére is alig emlékszünk.

### Tévhit, vevőszolgálatos csaták

„Kérem, én szívesen kicserélném a tegnapi vásárolt vasalót, de sajnos, mivel nem hozta vissza az eredeti csomagolást, nem áll módomban teljesíteni a kérését” – mondja igen rosszul leplezett kárörömmel a szaküzlet munkatársa. Magabiztosságának hátterében a tudatlansága áll: a fogyasztói igények érvényesítésének soha nem volt feltétele a termék csomagolásának bemutatása. Életszerűtlen is lenne, hogy a megvásárolt tévé, vagy mosó-



# Lidércnyomás, az ügyfélszolgálaton

JOGI  
esetek

gép hordónyi dobozát a szegény vásárló évekig őrizze a szekrény mögött. Nyilvánvaló, hogy ez az alaptalan, önkényes követelmény kizárólag a jótállás alól kibújni akaró vállalkozások érdekét szolgálta. A dobozt soha nem kellett megtartani, s erre nézve számos hatósági állásfoglalás, sőt ítélet született. Ám hogy semmiképpen ne legyen félreértés, a jogalkotó januártól rendelkezéssel megerősítette a joggyakorlatot: „a jótállásból eredő igények jótál-

lasi jeggyel érvényesíthetőek, amelyeknek nem tehető feltételévé a fogyasztási cikk felbontott csomagolásának a fogyasztó általi visszaszolgáltatása.” Ha legközelebb a csomagolás hiányára hivatkozással szeretné az üzlet eltanácsolni Önöket, úgy javaslom, hogy hivatkozzanak erre a mondatra.

Apropó, jótállási jegy! A forgalmazók számos alkalommal a jótállási jegy hiányára hivatkozással akarnak a kötelezettségük alól kibújni. „Sajnos, a cse-

**A 2021-től hatályos rendelkezések szerint, ha nem javítható a termék, és a fogyasztó sem óhajt mást, nyolc napon belül cserét kell alkalmazni. Ha a termék nem cserélhető, akkor a vételárat kell visszatéríteni, szintén nyolc napon belül.**

rét vagy javítást jótállási jegy birtokában tudjuk elvégezni. Ha csak a számla van meg, az sajnos, kevés lesz. Én nagyon szeretném cserélni, de a jogszabály egyszerűen nem engedi” – sajnálkozik a bolt ügyfélszolgálatosa. Ő is téved: a jótállási jegy hiánya soha nem jelentette a garanciális kötelezettség akadályát. Régi szabály a fogyasztási cikkek körében, hogy a jótállási jegy szabálytalan kiállítása vagy a jótállási jegy fogyasztó rendelkezésére bocsátásának elmaradása a jótállás érvényességét nem érinti. Ez esetben a számla vagy a nyugta bemutatásával lehet érvényesíteni a jogainkat.

## A javított termék ismételt kijavítása, a cserélt áru ismételt cseréje

Megtörtént már Önökkel, hogy a hibás tévét visszavitték a boltba, ott megígérték, hogy kijavítják, két hét múlva visszakapták a készüléket, használták két napig, ismét tönkrement, bosszankodtak, visszavitték, egy héttig javították, visszakapták, használták három napig, tönkrement, Önök megőrültek, visszamentek a boltba, ahol megígérték Önöknek, hogy most már isti-bizti jó lesz, két napig bütyköltek valamit, visszaadták a tévét, Önök használták, egy nap után megint elromlott, majd végül Önök ámokfutásba kezdtek?

Ha politikusba oltott marketinges lennék, most így kiáltanék fel: „ennek mostantól egyszer s mindenkorra vége!” Ám, mivel mindkét szakma távol áll tőlem, lényegesen higgadtabban fogalmazok. A cserék és javítások végeláthatatlan sora ellen a jogalkotó az új rendeleti szabályokkal igyekszik fellépni.

A 2021-től hatályos rendelkezések szerint, ha nem javítható a termék, és a fogyasztó sem óhajt mást, nyolc napon belül cserét kell alkalmazni. Ha a termék nem cserélhető, akkor a vételárat kell visszatéríteni, szintén nyolc napon belül. Szintén új szabály a rendeletben, hogy ha a termék a jótállási idő alatt háromszori javítás után is meghibásodik, a fogyasztó választása szerint nyolc napon belül a vételárat le kell szállítani, vagy cserét kell alkalmazni, végső esetben pedig, ha a vásárló kéri, a vételárat vissza kell fizetni. (A vevő azt is megteheti, hogy az eladó költségére mással javíttatja meg a terméket.) A rendelet a javítási idő hosszát harminc napban maximálja, s ha a határidő eredménytelenül telik el, cseréire, vételárcsökkenésre, vagy az összeg visszafizetésére kerülhet sor.

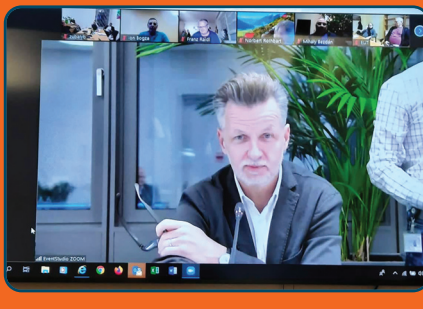
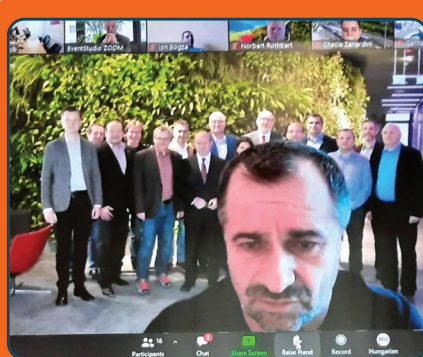
Nem rossz, de még messze vagyunk az áhított világtól, amiben, ha meg is hibásodik valami, a problémát egykettőre orvosolni lehet.

Minden kedves olvasónak békés, boldog ünnepeket és ügyfélszolgálati csatározástól és elmebajtól mentes december 27-ét kívánok!

Balczer Balázs

# Tíz éves a bécsi székhelyű Európai Üzemi Tanács

A járványhelyzet miatt online formában, némi technikai nehézséggel tartotta meg ülését november 17. és 19. között a megalakulásának 10. évfordulóját ünneplő Európai Üzemi Tanács.



A résztvevő országokban kialakult Covid-19-helyzet miatt online formában volt kénytelen megtartani idei ülésorozatát az EÜT. Az olasz, román, magyar és osztrák tagok éltek is ezzel a lehetőséggel, a német küldöttek azonban technikai okok miatt távol maradtak.

Az első napon a carrier szekció ülésezett. Gerhard Tauchner szekcióvezető ismertette a Covid hatását a szekcióra, majd a határon átnyúló munkavégzésről, annak szabályozásáról készülő megállapodást részletezte.

## A csehek stratégiája

A Rair Cargo Austriáról (RCC) Sebastian Sperker igazgató tartott tájékoztatót. A prezentációjából a teljesítményeket a megtett kilométereket, létszámot valamint a túlórák alakulását mutatta be. Részletesen ismertette a mozdonystratégiát ami egészen 2027-ig szól. A cégnek jelenleg 925 mozdonya van, 2027-ig ez a szám az új beszerzésekkel 983-ra nő. A résztvevők a mozdonyvezetők orvosi alkalmatlansága esetén alkalmazandó programokat, valamint a mozdonyokon található biztonsági berendezéseket tekintették át.

A második napon a teherszállítási és a műhely szekció közös ülését Norbert Rothbard nyitotta meg. Az RCA-t az osztrák állam jelentős támogatása segítette a működésben, bár a következő években már csökkentik a hozzájárulást. Örvendetes, hogy Magyarországon is megszületett a megállapodás az egyes kocsis támogatásról, ami segíti az RCH-t az eredményes működésben. Kiemelendő a TS Miskolc eredménye, a jó teljesítményben pedig további segítséget nyújt majd a következő években megvalósuló hétmilliárd forintos beruházás. Azért vannak nehézségek, így az alkatrészek vagy a megfelelően képzett dolgozók hiánya.

## Baljós jelek

A Rail Cargo Austria részéről Kovács Imre, az RCH részéről pedig Roman Ko-

tiers igazgatók értékelték az év eltelt időszakát. Kovács Imre elmondta, hogy már a Covid-válság előtt is voltak baljós jelek az autópárhelyben és az acélpárhelyben. Az elmúlt tíz évben nagyon sok magánvasút kezdte működését mindkét országban. A piaci részesedés is csökkenő tendenciát mutat, hiszen Ausztriában a piaci részesedés 60-64 százalék között van, az irányvonalos részesedés ennél kisebb. Magyarországon rosszabb a helyzet, hiszen a piaci részesedés 50 százalék alá esett, az irányvonalos pedig már csak 40 százalék körül van.

## A magyaroknál rossz volt az ősz

Roman Kotiers az RCH működésének pénzügyi részét ismertette. Az év eleje jól, terv szerint alakult. Az utolsó két őszi hónap viszont nagyon rosszra sikeredett, elsősorban a villamosenergia drasztikus áremelése miatt. A saját tolatási képesség kialakítása is folytatódik, a feladat ellátásához 60-70 főt vettünk át, illetve fel. Zajlik a saját vontatási képesség kialakítása is, már nagyjából 80 százalék-

nál tart. Nem sikerült azonban eredményt elérni az a kocsivizsgálók utánpótlásánál. Ezért is kellett a Fradiba egy munkahelymegtartó programot bevezetni. A futó javítások terén is szeretnénk fejlődni, a jövőben ezt a feladatot TS Miskolc jármű javítóval fogjuk közösen felépíteni.

A nap zárásaként a szekciókon átívelő ülésen a munkavállalói elégedettség (MAB) felmérésének kiértékelése volt a napirenden. Az ülés résztvevőit Bettina Eckrieder, a felmérést végző IFES szakértője, valamint az ÖBB holding részéről Thomas Seitz tájékoztatta. Kiemelték az RCH jó szereplését, az RCC-k esetében pedig a gyenge eredményeket említették. Ez már az ötödik ilyen jellegű felmérés volt, amelynek során a több mint 43 ezer munkavállalóból 23 864 fő, azaz 55 százalék adta le a véleményét. Az RCH ennél is többen, a kollégák 56 százaléka vett részt a felmérésben, a TS HU-nál azonban csak 36 százalékuk. Az eredmények alapján az elégedettséggel az RCH-nál nincs probléma, a 21 megkérdezett pont esetében 15-nél nagyon jó, 5-nél jó, egyenél pedig közepes eredmény jött ki.

## Megállapodás a home office-ről

Andreas Mattä, az ÖBB holding vezérigazgatója és Roman Heibenstreit EÜT-elnök aláírta a home office munkavégzésre vonatkozó csoportszintű megállapodást. Az áru fuvarozást érintő problémákról a vezérigazgató kiemelte, hogy az RCH-t a következő években növekvő pályára kell állítani, s olcsóbban kell üzemelnünk. Ez nem a bérköltségek csökkentését jelenti, hanem az egyéb üzemeltetési költségeket. Kérdésre válaszulva elmondta, az elmúlt időszakban Magyarországon járt, találkozott minisztériumi vezetőkkel és a MÁV Zrt. vezetőjével is, akikkel tudatosította, hogy az RCH a magyar gazdaság fontos szereplője. Az RCH jövőjét illetően pozitív az, hogy megszületett az egyes kocsis forgalom támogatása, de tovább kell menni és a kombinált fuvarozás támogatását is el kell érni, mert ezek a forgalmak önmagukban veszteséget termelnek.

Az ülés végén a Covid-19 elleni oltással kapcsolatban elhangzott, hogy év végéig a társaság átvállalja a tesztek költségét, de az igazi megoldás az oltás lehet, ami Ausztriában jövő év februárjától már kötelező lesz.

Zubály Bertalan



# MI A PROBLÉMA AZ EURÓPAI VASUTAKKAL?

## Ma

egy egységes, határokon átnyúló európai vasúti hálózat inkább csak álom, mint valóság. Ennek számos oka van, kezdve az évtizedek óta tartó alulfinanszírozástól a nemzeti társaságok „erőd” mentalitásán át a '90-es évekbeli liberalizációig. Íme egy útmutató a sok-sok vágányról, amelyeken el kell navigálni ahhoz, hogy megértsük az európai vasutakkal kapcsolatos problémákat.

Az európai vasutak jelenlegi állapota inkább egy foltvarrat, mintsem egy hálózat. Az európai országok évtizedeken át lényegesen többet fektettek a közutakba, mint a vasúti infrastruktúrába, így az széttagolt, kihasználatlan és leggyakrabban haszontalan maradt. Az elmúlt 20 évben 6000 kilométer vasútvonalat szüntettek meg.

Az Osservatorio Balcani e Caucaso olasz kutatóközpont szerint az uniós országok között mindössze 125 távolsági vasúti összeköttetés van egy átlagos napon. Az ígéretnek ellenére az európai vasúti törzshálózat fejlesztése jelentős késésben van, és az egységes jelzőrendszer (ERTMS) kiépítése is megrekedt, 90 százalékban még nem készült el.

Az európai vasúti infrastruktúra sivár állapotához hozzájárult az is, hogy a vasút helyett a közutakba történő beruházások jelentősen nagyobbak voltak. Az EU-ban, az Egyesült Királyságban, Norvégiában és Svájcban 2000 és 2019 között összesen 843 milliárd eurót fektettek a vasúti infrastruktúrába, míg közúti infrastrukturális beruházásokra 1341 milliárd eurót fordítottak. Ez a különbség az elmúlt években lassan csökkenni látszik, de valódi elmozdulásnak még nincs jele.

A nagy nemzeti vasúttársaságok nem könnyítik meg a helyzetet. Bár az EU arra ösztönzi őket, hogy versenyezzenek a különböző nemzeti piacokon, sokan közülük mégsem teszik ezt. A belföldi összeköttetések feletti monopóliumot és az egymással kötött „meg nem támadási paktumot” választják – mondták az Investigate Europe-nak (IE) bennfentesek.

A Greenpeace egy nemrégiben készült jelentése szerint az EU 150 legforgalmasabb rövid távú repülőjártatából

Feltárta, összegezte és nyilvánosságra hozta az európai vasutak problémáit a tizenegy ország tapasztalt újságíróiból álló Investigate Europe (Vizsgáljuk meg Európát). Írásukat, amelyben a felelős struktúrákra is rámutatnak, két részletben közöljük. Az eredeti írás alapján készült cikket Zlati Róbert szerkesztette.

csak 51-nek van hat óránál rövidebb alternatívája vonaton. Ráadásul az utasoknak számos különböző menetrend, weboldal és jegyértékesítési rendszer között kell eligazodniuk, ami rendkívül nehézkesé teszi a vonatjegyek lefoglalását egyik európai városból a másikba. Eközben az Európai Unió Tanácsában az európai kormányok mindent megtesznek annak érdekében, hogy a különböző vasúti hálózatok között ne legyen közös jegyrendszer.

*Valóban a vonat a legzöldebb közlekedési mód?*

A válasz egyértelműen igen. Világszinten a közlekedési kibocsátások 75 százalék a közúti járművekből származik, míg a vasút mindössze 1 százalékát teszi ki.

A vasúthálózat kiválóan alkalmas a megújuló energiaforrások felhasználására, mivel állandó energiaigénye van.

Európában például az Osztrák Vasutak (ÖBB) villamosított hálózata 100 százalékban megújuló energiával működik, nagyrészt vízerőművekből. A német vasúthálózat (Deutsche Bahn) 2014-ben még csak 40 százalékos megújuló energia-részarányt ért el, ami 2020-ra 60 százalékra nőtt, és 2038-ra 100 százalékos célt tűzött ki maga elé. Ez azt mutatja, hogy a nulla kibocsátási cél a vasút esetében reális.

Eközben a légitölekedési ágazatban az új flottával rendelkező fapados légitársaságok esetében a korábbiakhoz képest alacsonyabb az egy utaskilométerre jutó szennyezés, de még mindig háromszor-négyszer szennyezőbbek, mint a vasút.

*Akarnak egyáltalán az emberek vasúton utazni?*

Úgy tűnik, igen. Az EU-pinionions 2020-as közvélemény-kutatása szerint háromból

két európai polgár támogatná, hogy az éghajlatváltozás elleni küzdelem érdekében tiltsák be a 12 órán belül vonattal elérhető célállomásokra irányuló rövid repülőjáratokat. Németországban (63%), Franciaországban (72%), Lengyelországban (73%), Spanyolországban (80%) és Hollandiában (65%) az emberek többsége azt szeretné, ha több éjszakai vonatot használnának, ésszerű költségek mellett.

A forgalmas útvonalakon, ahol nagyobb sebességű vasútvonalakba fektettek be (például Madrid-Barcelona vagy Milánó-Róma), több utas hajlamos inkább vasúton utazni, mint repülővel.

*Mi az EU álláspontja a közútról a vasútra való átállással kapcsolatban?*

Az Európai Bizottság az európai zöld megállapodás 2019-es elindítása előtt közleményt készített „Tisztább bolygót mindenkinek” címmel.

Ebben a közép- és hosszú távú áruszállítás leghatékonyabb energiahatékonysági megoldásaként a vasutat nevezte meg és kijelentette, hogy a transzeurópai vasúti törzshálózat (TEN-T) 2030-ra elkészül. Ez összhangban állt a Zöld Megállapodás azon felhívásával, hogy 2050-ig 90 százalékkal csökkenteni kell a közlekedésből származó kibocsátást, hogy elérjék az éghajlatvédelmi célokat.

Az Európai Bizottság a vonatokat a közúti és légitölekedés fenntartható alternatívájaként népszerűsíti a turisták, az ingázók és a teherszállítás számára.

Az Európai Bizottság 2021-et a „vasút évének” nyilvánította, és egy különleges uniós PR-vonat (Connecting Europe Express) szeptember 2. és október 7. között több mint 100 városban megállva járta be a kontinenst.

A korábbinál sokkal több beruházás történik a vasútra. Mégis, az európai vasúthálózat sok területen hosszú távú elhanyagoltságtól szenved.

A távolsági vonathálózatok jó példa erre: nagyon kevés a szinkronizált menetrend, és a járatok általában az országhatároknál állnak meg, kevés a határokon átnyúló kényelem.

(Folytatjuk...)

# Három a magyar

Nem unatkoztunk idén sem, alapszervezetünk, az FKG Kft. Jászkisér Szakszervezeti Bizottság idén két horgászversenyt, egy kerékpártúrát szervezett és ráadásként a Vasutasok Szakszervezete színében indult egy főzőversenyen.

**E**lső rendezvényünk június 26-án volt Jászkiséren, a Csalogány-telepi horgásztavon. Tagjaink nagy izgalommal és lelkesedéssel fogadták a megméretést.

12 csapat, összesen 36 versenyző adta le a jelentkezését. A verseny napján 5 órakerékpártúrát állítottunk, rendeztük a verseny helyszínét. Mire felkelt a nap, horgászaik is megérkeztek. Gyors létszámmellenőrzés után technikai megbeszélés következett, majd a helyek kiosorolása után 7 órakerékpártúrát kezdődött a verseny. Horgászaik ellátásáról segítők és a kísérők gondoskodtak. Szorgos kezek kenték a hagymával, paprikával és paradicsommal gazdagított zsíros kenyereket. Az időjárás talán túlságosan is a kegyeibe fogdott volt, több mint 30 fok, ezért a kísérők folyamatosan hordták a frissítő italokat. Szakácsaink közben hozzáfogtak az ebédünk elkészítéséhez. A verseny 13 órakerékpártúrát befejeződött. Mérlegelés után eredményhirdetés következett. Versenyzőink és a jelenlévők már nagy izgalommal várták az eredményt.

A 12 csapat összesen 38,47 kiló halat fogott.

I. FISHING TIME 15,40 kg.

II. CÁPAVADÁSZOK 6 kg.

III. HÚGYAGYÚAK 4,36 kg.

Az első három helyezett serleget és oklevelet, a további helyezettek oklevelet kaptak.

Budai Éva női versenyzőnkől érkezett egy felajánlás az utolsó helyezett részére Lyukas haltartó elnevezéssel. E különdíj története tavaly indult, amikor versenyzőnk először vett részt horgászversenyünkön, amelyen az „Első női horgász” különdíjban részesült. Évának a díj nagyon jól esett. „Nagyon szeretek kapni, de adni is. Ezért az utolsó helyezett részére szeret-



ném felajánlani a különdíjat, amely a Lyukas haltartó nevet kapta” – mondta akkor, és így is tett. A Lyukas haltartó különdíjat a JAMAICAI BOBCSAPAT vette át.

Ebédünk is elkészült közben, pincepörkölt, savanyúsággal és

kenyérrel. Szakácsaink izgatottak voltak, mert több mint 80 főre még nem főztek. A rendezvény résztvevői nagy tapsal köszönték meg a finom ebédet.

A nap további része beszélgetéssel telt.

## Újabb horgászverseny

Néhány hét pihenés után ismét készültünk, mégpedig a területi horgászversenyre. Hagyományá vált, hogy a tavaszi horgászverseny első és második helyezett csapatot benevezük a területi horgászversenyre. A Vasutasok Szakszervezete Miskolc Területi képviselő szeptember 13-14-én rendezte meg 24 órás horgászversenyét. Horgászaik eredményesek voltak, a legnagyobb súlyú halat fogó különdíjjal térünk haza.



# igazság, egy a ráadás!

**Gratulálunk  
a helyezetteknek!**



Egy gyönyörű, 14,27 kg-os nyurga ponty került Emődi Vendel horgára (alapszervezetünk tagjának nagyfia).

Szeptember 18-án rendeztük meg a Horgász Vándor Kupánkat (HOVÁKUPA). A rendezvény helyszínéül ismét a Jászkiséri Csalogány-telepi horgásztavat választottuk. A versenyre 11 csapat, összesen 33 versenyző nevezett. Mire versenyzőink megérkeztek, összeállítottuk sátrinkat és a padok, asztalok is a helyükre kerültek. Létszámenőrzés és technikai megbeszélés után megkezdődött a he-

lyek kisorsolása. A verseny hangos dudaszóra, 7 órakor elkezdődött. Közben a segítők és a kísérők elkészítették a szokásos reggelit, zsíroskenyér lilahagymával, paprikával és paradicsommal. Horgászaink a halakat etették különféle etetőanyaggal, horgászaikat pedig a kísérők látták el reggelivel, kávéval, sörrrel és pálinkával. Az időjárás kedvezett, igaz reggel még borongós, esőre álló idő volt, de napközben szépen kitisztult. Szakácsaink tüsténkedtek a bográcsok körül, készítették az ebédet. A verseny 14 órakor ért vé-

get. Mérlegelés után megkezdődött az eredményhirdetés. Versenyzőink és a jelenlévők már nagy izgalommal várták, hogy melyik csapat fogta a legtöbb súlyt, mivel a vándorserleget egy évig, a következő HOVÁKUPA megrendezéséig az első helyezett csapat fogja őrizni. Budai Éva ezúttal is felajánlotta az utolsó helyezett csapat részére a Lyukas haltartó elnevezésű vándorserleget. A jelenlévők nagy tapsal fogadták a felajánlást.

HOVÁKUPA 2021 évi nyertes csapata a RAGADOZÓK, a Lyukas haltartó vándorserleget pedig az ELDORÁDÓ csapat őrizheti egy évig.

Szakácsaink elkészültek az ebéddel, amely pástortarhonya volt savanyúsággal. A délutáni beszélgetés teli hassal már jobban ment.

## Szeretlek!

Nagy izgalommal vártuk szeptember 25-ét. A Jászkisér, Szeretlek! elnevezésű rendezvényen alapszervezetünk a Vasutasok Szakszervezete színében főzőcsapatot nevezett be a versenyre. Reggel 7 órakor már elkezdtük összeállítani sátrun-

kat a verseny helyszínén, a jászkiséri Szent István parkban, és mire a szomszéd csapatok megérkeztek, mi már a reggeli zsíros kenyereinket fogyasztottuk. A Vasutasok Szakszervezete csapata marhapörköltet készített tarhonyával.

Amíg a bográcsban főtt a pörkölt, volt idő egy kis szomszédolásra, beszélgetésre. Csaknem 20 főzőcsapat mérte össze tudását.

Csapatunk helyezést ugyan nem ért el, de sátrunkban a hangulat nagyon jó volt. Mi szó szerint vittük a mondást, miszerint „amit főztél, edd is meg!”, így jó étvággal el is fogyasztottuk a pörköltet.

## Pattanj bringára!

Gyertek, mozogjunk, bringázzunk együtt! felkiáltással hirdettük meg október 16-ára bringatúránkat.

Helyszínéül a Hanyi-Tiszasúly víztározót választottuk, mivel a 40 kilométeres táv kellemes körülmények között, a gáton tekerhető. A túra napján a hőmérő reggel 8 órakor mindössze +4 fokot mutatott, talán ez is volt az oka, hogy túrára 12-en jöttek el. 9 óra 10 perckor nyeregbe pattantak és elindultak, hogy letekerjék a 40 kilométert. Együtt, csapatban tekertek! 10-20-30 km-nél tartottak kisebb pihenőket, így 11 óra 40 perckor célba értek. A 40 km-es távot 2 óra 30 perc alatt teljesítették. Egy kis szusszanás után megkezdődött az energiapótlás, zsíros kenyér, pogácsa, üdítő, kávé és gyümölcs. Kellemes napsütöses időben beszélgetéssel folytatódott a délután.



**Farkasné Szabó  
Eszter**

VSZ MÁV FKG Kft. Jászkisér

**A VSZ ONYSZ november 16-án tartotta soros elnökségi ülését személyes jelenléttel, a pandémiás szabályok betartásával. Mindenki arra számított, hogy az idő múlásával a Covid már csak kellemetlen emlék marad, de sajnos nem így történt. Az elnökségi tagok szigorúan betartották az előírásokat, mindenki maszkot viselt.**

# Elnökségi ülés távolságtartással



Dr. Pásztélyi Zsolt

**M**olnárné Szlávik Györgyi, a VSZ ONYSZ elnöke ismertette a napirendi pontokat, majd Móri Gábor, a VSZ ONYSZ alelnöke felhívta a figyelmet, hogy az alapszervezeteknél és a taglétszámmal kapcsolatosan sajnos az egész országban gondok vannak, melyet nem kizárólag a pandémiás helyzet okozott.

Jövő szeptemberben jönnek a szakszervezeti választások, amire fel kell készülni, törekedni kell a gondok megoldására, ami nagy kihívás a vasutas szakszervezet számára. Az elnökségi tagok hozzászólásaikban kitértek arra is, hogy mindenhol csökkent az alapszervezetek taglétszáma, a vasutas munkavállalók is sokkal kevesebben vannak, mint 5-15 évvel ezelőtt, vidéken pedig még rosszabb a helyzet. Sok munkahelyi terület, sok munkakör az idők folyamán megszűnt. Központi, területi és helyi szinten törekedni kell az érintettek megfelelő tájékoztatására, arra is, hogy a nyugdíjba vonuló vasutasokat segíteni kell, át kell vezetni őket a nyugdíjas alapszervezetekbe. A szakszervezeti mozgalom minden szintjén van tennivaló, hogy ne rossz szájjal vonuljanak nyugdíjba a tagok. Szomorú, de előfordul, hogy felső- és középszintű szakszervezeti vezetők nyugdíj-

ba vonulása után megszűnik szakszervezeti tagságuk.

Molnárné Szlávik Györgyi tájékoztatta az elnökséget az országos nyugdíjas szervezetek (NYUSZET, MASZSZ Nyugdíjas Tagozat, NYOK, Nyugdíjas Parlament Egyesület) ez évi tevékenységéről, a nyugdíjasok érdekeinek érvényesítéséért végzett munkáról, felhívásról, kiáltványról, írásos anyagokról, nyilatkozatokról, média megjelenésekről.

Szanyi Lászlóné, a VSZ ONYSZ ügyvezető elnöke a gazdasági felelősök felkészítéséről, a könyvelést érintő változásokról, az Idősek Világnapja rendezvény lebonyolításáról beszélt, valamint előterjesztette a 2022. I. félévi üléstervezetet.

A VSZ ONYSZ Elnöksége a beszámolókat, tájékoztatókat az elhangzott kiegészítésekkel együtt, valamint a 2022. I. félévi üléstervet egyhangúlag elfogadta.

## *Problémák a vasútegészségügyben*

Dr. Pásztélyi Zsolt, a Vasútegészségügyi Kht. ügyvezetője általános tájékoztatót

tartott a vasútegészségügy helyzetéről, különös tekintettel a pandémia okozta nehézségekre a vasút, a vasutasság körében. Felhívta a figyelmet a megelőzés fontosságára, egyéni felelősségre. Örömmel nyugtázta a maszk használatát az elnökségi ülésen. Előadásában kitért a vasút és a vasútegészségügy területén tett intézkedésekre, az eljárási rend kialakítására, a folyamatos betegellátásra, az infókommunikáció, a telekommunikáció alkalmazására a betegekkel, az e-recept előtérbe kerülésére, a védőeszközök készítésére, beszerzésére, a paraszolvencia kivezetésére a vasútegészségügyben, annak hatásaira, a létszámra, a szakorvosi ellátásra. A szakdolgozók bérfejlesztése lépcsőzetesen történik, 3 év alatt összesen 70 százalékos mértékű lesz.

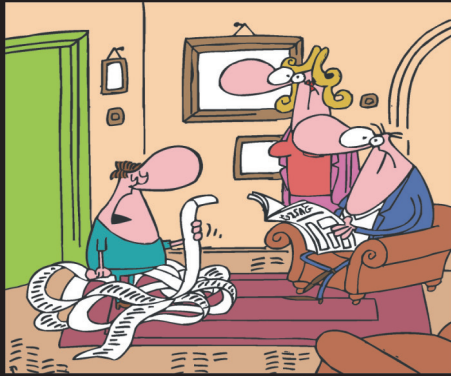
A vasútegészségügyi dolgozók 13. havi fizetést kaptak, valamint 25-30-40 éves szolgálati idő elismeréseként új jutalmazási rendszert vezettek be. A felvetésekre elmondta, hogy a helyi szinten felmerülő gondokat, problémákat – hosz-

szabb várakozási idő, időpont-egyeztetések, kontroll visszahívás, lassú betegellátás – a helyi orvos-igazgatóknak kell jelezni írásban, emailben, mert a helyi gondokat helyi szinten kell és lehet megoldani. Kitért a vasútegészségügy területén történt fejlesztésekre – a területi és fővárosi rendelőintézetekben, kórházakban –, beruházásokra, mely a vasutasok kulturáltabb, gyorsabb, színvonalasabb ellátását szolgálja.

Dr. Pásztélyi Zsolt előadása kellemes hangulatú beszélgetéssel zárult. Az elnökségi tagok a saját területüket érintően mondták el gondolataikat, problémáikat a vasútegészségügyi ellátást érintően, kértek segítséget a megoldásban.

Nagyon sok hasznos információval, tanáccsal lettek gazdagabbak a nyugdíjas szakszervezeti tisztségviselők. Mindenki úgy érezte, hogy a vasutasság szerencsés, hogy saját vasútegészségügye van, jó szakemberekkel.

*Szakolczainé Szabó Erzsébet*



TEST-RÉSZÜNK A PARKOLÓ JELE	ELV RÉSZEI! ERŐD KÖZEPEI!	SIEMENS, RÖVIDEN	GYERMEK- ORRI! ABLAK- VÉDŐ	NEWTON, RÖVIDEN FÉL BÁLA!	HAMA- ROŠAN BEKÖTIK A FEJÉT!	CSAP- SZEG	MOSNI KEZDI!	DIÓBÉLI! EMELET, RÖVIDEN	KIVÁ- NALOM
A POÉN 1. RÉSZÉ		INDIAI VISELET					SÜLYT MEGHÁ- TÁROZ		↓
GAZDAG (TERMÉS)		RÉT					ÖLTÖGET		
FARAD, RÖVIDEN	E NAPI			MAGYAR TEVÉADÓ				NÉMÁN INTÓ!	
FÖLFELÉ MOZGAT	SZÍNÉSZ (KÁROLY)			SZÁNDÉ- KOZIK				TASZÍT	
APRÓ ÉLŐSDI			AMPER, RÖVIDEN	ÁRUHÁZ- LÁNC	KIS GAZ- DASÁGI TELE- PÜLÉS				
AHOGYAN	A POÉN 3. RÉSZÉ	IMA ELEJEI! FIZETÉS FAJTÁJA	HÁZ JELZŐJE IS LEHET LÉLEGZIK	A POÉN 2. RÉSZÉ NAGYOB- BODO	Á	ROSTÉLY SZÉLEI!		RÓMAI 1000-ES	
						RÉGI KATONA		ZÖLDSÉG- FELE	
			CSÖ- VÉGEKI! RACIONÁ- LIS ÉRV		HÚST BE- BUNDÁZ KÁRTYA- JÁTÉK				SZÉT- ÁGAZÓ FOLYÓ- TORKOLAT
GAZBAN ÁLL!				FŐZELEK- NÖVÉNY			MEDICUS, RÖVIDEN		
MELLÉM TASZÍTÁS				NYEREG RÉSZÉ			TÜZELŐ- ANYAG		
SZÁL- FEGYVER			FONTOS FÉM	BETEGSÉG		MÉH- KAPTÁR		ALULRA	
HÚSBOLT- BAN VAN!		EGYETLEN PALÁNTA	HAJÓ RÉSZÉ	TÖMÉR- DEK		DUNA-PAR- TI VÁROS		FEKVŐ- BÚTOR	
SZÁRÍ- TOTT FŰ		TILTÓSZÓ	TÁROLÓ- ESZKÖZ		VAGY, RÖVIDEN		RÖPÜL		
			INDUL A KÉPZÉS!		FÖLÉJE		LES- HATÁROKI		
			ÖSSZE- DOLGOZIK NORVÉG AUTÓJEL				PERZSEL		
							AZ OXIGÉN VEGYJELE		
HŰS- SZELETI	E								

Tanulni mindig érdemes!

# Informatikai képzés szakszervezeti tisztségviselőknél

**H**aladni kell a koral, nem szabad lemaradni, mert aki lemarad, az ki is maradhat fontos dolgokból. Egy életen át történő tanulással, a tudás megszerzésével mindenki gazdagabbá válik. Több ismeret megszerzésével, technikai, informatikai ismeretek birtokában a mindennapi életünket jobbra és színvonalasabbá tehetjük. Ezt pontosan tudja a Vasutasok Szakszervezete is, ezért hirdette meg tisztségviselői körében (aktívan dolgozó és nyugdíjas) az informatikai képzés lehetőségét. A rendezvény célja egyebek között az, hogy a tisztségviselők szakszervezeti feladataikat e téren is hatékonyabban, gördülékenyebben tudják ellátni.

Így került sor több alkalommal az VSZ ONYSZ tisztségviselői körében online informatikai képzésre „Ha-



ladok a koral” címmel. Interaktívok voltak az előadások, emailen is elküldhettük kérdéseinket, az előadások alatt is kérdezhettünk, ha valami nem volt világos.

A kezdetet fenntartások, ismeretlentől való tartózkodás jellemezte, mivel a nyugdíjas korosztály körében nem mindenkinek természetes

az internet és egyéb felületek használata. Az képzés végére az előadó és hallgatók jó ismerősként köszöntötték egymást. A résztvevők széles körben tették fel – kíváncsiságuk és tanuláskielégítését szolgáló – kérdéseiket.

Elmondhatjuk, hogy a képzés végére minden hallgató

többféle ismerettel lett gazdagabb. A gyakorlatban is bemutatott példák, feladatok nagymértékben segítik majd a minden napokban az informatika alkalmazási és az internet szélesebb körű használatát. Tanulni mindig érdemes.

*Szakolczainé Szabó Erzsébet*



*Kellemes karácsonyi ünnepeket  
és  
boldog új évet kíván  
a  
Vasutasok Szakszervezete*