

Kínából Záhonyon át

(4-5. oldal)

A PÁLYÁSOKNAK IS JÁR!

Mindig öröm, ha csak egy kis lépéssel is, tovább tudjuk erősíteni egy-egy vállalat kollektív szerződését. Ráadásul úgy, hogy az adott KSZ a tagjaink összefogásának eredményeként már így is az ország egyik legerősebbje.

(3. oldal)

ANONIM ÚR ÉS A KÁRTÉRÍTÉS

Anonim úr kedves, barátságos, melegszívű, derűs fickó, akibe születésekor jókora adag igazságérzetet szereltek, ami nem hagyja nyugodni, ha neki kell helyesen eljárnia, de akkor sem, ha méltánytalanságot szenved el. Bevallom, irigylem a meggyőződéséért.

(8. oldal)

BESZÉLJÜNK AZ ELEKTRO-SZMOGRÓL!

A technika vívmányai megkönnyítik életünket, de minden egyes készülék elektromágneses sugárzásokat bocsát ki, ezek pedig megfelelő műszaki ellenőrzés és munkáltatói kontroll nélkül károsíthatják az emberi szervezetet.

(12. oldal)

EGYÜTT A MUNKA-HELYI ERŐSZAK ÉS A ZAKLATÁS ELLEN

Csatlakozott az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) – amelynek tagja a Vasutasok Szakszervezete is – a nemzetközi szakszervezeti mozgalomhoz, hogy a nőnap alkalmából is felszólítsák az összes kormányt az ILO 19-es számú, az erőszak és zaklatás felszámolásáról szóló egyezményének megerősítésére.

(14. oldal)

Új vasúti vágányokon a Duna felett

Átjárható a déli körvasút fejlesztésének első ütemében megvalósuló új híd szerkezet, amely a déli összekötő vasúti Duna-híd harmadik vágányának ad helyet.

Mintegy hetven év után először új vasúti vágányon nyílik majd átkelési lehetőség a Duna felett. Az első vonatok még idén tavasszal áthaladhatnak az új híd szerkezetén. Voltak nehézségek: a Duna magas vízállása miatt a kivitelezők csaknem egy hónapot voltak kénytelenek várakozni az utolsó hídelem beemelésével. Február 18-án azonban megkezdheték a beemelést, amely már befejeződött, így teljesen átjárhatóvá vált az új vasúti vágányt hordozó híd szerkezet. A még hátralévő munkálatok – a hídtartozékok szerelése, a korrózióvédelem tökéletesítése, a vasúti szakági munkák – az utolsó simítások ahhoz, hogy az új vasúti híd teljes értékűen hozzájáruljon a

dunai látképhez is. Ezzel párhuzamosan megkezdődött a közeplős híd szerkezet egyes tartozékainak bontása. Egyelőre csak az üzemi járdát és az ahhoz tartozó korlátot bontották el, de hamarosan indul az acélszerkezet darabolása és elszállítása is, ezt – akárcsak az építést – a vízről végzik.

A déli összekötő vasúti Duna-híd fejlesztése az Innovációs és Technológiai Minisztérium megbízásából történik. Az összekötő vasúti hidat a déli körvasút fejlesztése részeként korszerűsítik. A déli körvasút fejlesztésének célja, hogy több elővárosi vonat járjon az agglomeráció és Budapest között, a vasút pedig az új megállók és kapcsolatok révén versenyképessé váljon és nagyobb szerephez jusson a főváros közlekedésében. Ilyen nagyságú és jelentőségű vasútfejlesztés Budapest belső területén több mint száz éve nem történt.

(MTI)

B

A Covid és a vasút

Az Európai Vasúti és Infrastruktúra Társaságok Közösségének (CER) legutóbbi közgyűlésén kiemelt figyelmet kapott a Covid-19 világjárvány vasúti ágazatra gyakorolt hatása. A CER legfrissebb, 2021. januári felmérésének adatai alapján a vasúti személyszállításban 2020-ban hetente átlagosan 472 millió euró bevételkiesést regisztráltak. A tavaszi drasztikus visszaesés után nyáron némi fellendülést tapasztalhattak a társaságok, amit őszől a negatív trend folytatása követett.

áruszállítás terén 2020-ban mintegy 1,9 milliárd euró forgalomkiesésről számoltak be a vállalatok, ami évi 12 százalékos csökkenést jelent 2019-hez viszonyítva.

Az infrastruktúra tekintetében egy EU-rendelet lehetőséget adott a hálózat-hozzáférési díjak, le-

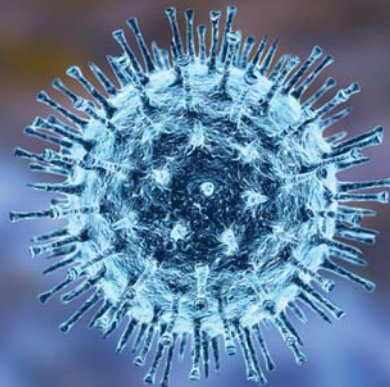
mondási díjak, felárak csökkentésére, illetve teljes díjelengedésre, majd a referencia-időszakot 2021. június 30-ig meghosszabbították. Egyelőre három tagállam élt ezzel a lehetőséggel, Ausztria teljes díjelengedéssel, Franciaország 50 százalékos kedvezményrel a vasúti áru fuvarozásra, valamint Olaszország 40 százalékos kedvezményrel a közvetlen költségekre. A CER javasolja tagjainak az országokénti lobbitevékenység folytatását a kedvezmények igénybevétele érdekében.

A közgyűlésen a Fenntartható és Intelligens Mobilitási Stratégia (EUSM) főbb számait is bemutatták, amelyek a 2011-es Fehér Könyvhöz képest immár egyértelműek. Eszerint 2015-höz képest a nagysebességű vasúti közlekedés megkétszereződik 2030-ig és megháromszorozódik 2050-ig. A vasúti áru fuvarozás forgalma 2030-ig 50 százalékkal növekszik, 2050-ig pedig megkétszereződik, a 2015-ös eredményekhez viszonyítva. Továbbá 2030-ig elkészül a TEN-T törzshálózat, az átfogó hálózat pedig 2050-ig. A CER korábban már tett észrevételeket a stratégiához és általánosságban elégedett annak tartalmával, s a stratégia továbbra is prioritizált téma a CER tevékenységében.

Az oldalt összeállította:
Zlati Róbert



A vasúti személyszállításban 2020-ban hetente átlagosan 472 millió euró bevételkiesést regisztráltak.



A pályásoknak is jár!

Mindig öröm, ha tovább tudjuk erősíteni egy-egy vállalat kollektív szerződését. Ráadásul úgy, hogy az adott KSZ a tagjaink összefogásának eredményeként már így is az ország egyik legerősebbje.

Ilyen kis lépés volt nemrégiben a felügyeleti pótlék 2020. augusztus 1-től hatályos emelése a MÁV Zrt. Kollektív Szerződésében.

Mint ismert, a felügyeleti pótlék, az „O.1.” sz. utasítás alapján végzett betanítást-, vagy munkabiztonsági felügyeletet ellátó munkavállalót, a betanítás (felügyelet) idejére megillető plusz pénz.

A pótlék 20-ról 30 százalékra történő megemelése jelentős, és megnyugvással is tölthetne el bennünket. Azonban igencsak meg-

döbrentünk, amikor tagjainktól megtudtuk, hogy a pályás szakterületen néhány területi igazgatóságon eddig „nem volt szokás” a felügyeleti pótlék fizetése az érintett munkakörökben!

Szomorúan kellett megállapítanunk, hogy csak a Budapesti és Szegedi Igazgatóságokon nincs kifogásolni való ezen a téren.

A helyzet azonnali rendezése érdekében szakszervezetünk tárgyalást kezdeményezett az érintett igazgatóságokon.

A tárgyalások minden esetben sikerrel zárultak, így a továbbiakban az érintett tagtársaink, kollégáink meg fogják kapni a nekik jogosan járó bérpótlékot.

Ha hasonló esetet tapasztalsz, és a Vasutasok Szakszervezete tagja vagy, keresd tisztségviselőinket.

Mert ami jár, az jár!

Soós József



Tartsunk ki!

Helyzet van. Sajnos. Míg a járvány első és második szakaszában is óvatosan ugyan, de ki mertük jelenteni, hogy a vasutasok körében szerencsére nem tarol a Covid, most ez már nem igaz. Egyre több kollégánk dől ágynak, egyre többekért kell aggódunk, hogy szerencsésen felépüljenek.

Az ilyen vészhelyzetben mondhatnánk, szinte eltölpül, hogy még mindig nem tudjuk, mennyivel fognak emelkedni a bérek. Más szempontból viszont ez nagyon is fontos része a munkánknak, hiszen reméljük, a járvány levonultával visszatérhetünk a normális kerékvágásba, a hétköznapi gondjainkhoz, tennivalóinkhoz. Addig sem mindegy azonban, hogy miből, pontosabban mennyiből élünk, hiszen már tapasztaltuk, éppen ilyenkor emelkednek meg drasztikusan az árak, vészes gyorsasággal drágul az élet.

Pontosan látjuk ezt nemcsak mi, hanem a munkáltató is, hiszen folyamatosan mondjuk. És legalább ennyire intenzíven szorgalmazzuk a tárgyalások tényleges megindítását, a konkrét számokról és mértékről való egyezkedést.

Nem rajtunk múlik, hogy nincs még megállapodás. A járvány ugyanis is a munkánknak ezt a részét is jelentősen befolyásolja, lassítja, hátráltatja.

Tartsunk ki! Ez különösen fontos most. A legfontosabb az életben maradás és az egészség, mert akkor sok mindenre képesek vagyunk. Arra mindenképpen, hogy folytassuk az életünket a régi mederben – vagy legalábbis ahhoz nagyon hasonló módon –, újult erővel, lendülettel.

A VSZ a lehetőségeken belül teszi a dolgát. Figyelünk, hol, milyen problémát kell elhárítani, s a körülmények ellenére a legjobb tudásunk szerint meg is próbáljuk azt.

De ebben a „vérzivataros” időben nem a mi szerepünk a kiemelkedő, hanem az egészségügyi dolgozók hősi munkája. Köszönjük az áldozatot, amit értünk hoznak!



FELHÍVÁS!

A Vasutasok Szakszervezete alapítványai javára is felajánlhatod a 2020. évi személyi jövedelemadód 1 %-át. Az alapítványok célja: nyugdíjas, illetve fiatal vasutasok támogatása, valamint hozzájárulás vasutas művelődési és egészségügyi intézmények működési feltételeihez.

– Vasutas Intézmények Nyugdíjasait Támogató Alapítvány

Adószám: 19666378-1-42

– Alapítvány a Vasutas Fiatalokért

Adószám: 19637389-1-41

– Vasutas Kulturális Alapítvány

Adószám: 19666512-1-41

– Vasutas Reuma Alapítvány

Adószám: 18156106-1-41

A nyitólap „Rólunk” fejezete alatt található az alapítványok céljainak részletes leírása.

Az érintettek nevében is köszönjük a felajánlást!

Jelentősen bővül a Kína és Európa közötti vasúti forgalom a következő években, és ezzel Magyarország is nyerhet, ha sikerül javítani a határon az árukezelés infrastruktúráját. Mindez azon az eseményen hangzott el, amelyen a Záhony Logisztikai és Ipari Övezet (CELIZ) Konzorcium és a Rail Cargo Hungaria (RCH) vezetői szándéknnyilatkozat aláírásával megerősítették a két társaság elkötelezettségét amellelt, hogy elősegítik a Záhonyon keresztül érkező, a Záhony Port Zrt. által kezelt, megnövekedett távol-keleti intermodális forgalmak hatékonyabb kezelését.

Az

eseményen online vett részt Mosóczi László, az Innovációs és Technológiai Minisztérium közlekedéspolitikáért felelős államtitkára és Homolya Róbert, a MÁV elnök-vezérigazgatója.

Nemzetgazdasági érdek, hogy a 6. számú mediterrán vasúti korridor magyar közreműködést igénylő forgalma emelkedjen, mivel így az adó-, vám- és egyéb logisztikai bevételek is nőnek – írta az MTI.

Az érkeztetési és logisztikai kapacitáson múlik, hogy a rendkívüli mennyiségű távol-keleti küldeménynek mekkora része kerül be innen az uniós piacra – szögezték le az esemény résztvevői.

A szándéknnyilatkozatot a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója is üdvözlölte. Homolya Róbert szerint a vasút-társaságnak is érdeke a záhonyi fejlesztés, amely ráadásul a környezet-terhelést is csökkenti.

A prognózis

A CELIZ és az RCH vezetőinek egybehangzó prognózisa szerint a következő évtizedben a Kína és Európa közötti vasúti áru fuvarozási volumen jelentősen növekedni fog.

A kínai ipar ugyanis elérte azt a fejlettséget, amely lehetővé teszi kapacitások – gyártósorok, gyártási tech-

KÍNÁBÓL ZÁHONYON

nológiák – exportját. A távol-keleti ország egyre inkább minőségi termékek kivitelével, kínai szabványok elismertetésével igyekszik alátámasztani képességét a csúcstechnológiai nagyhatalommá válásra.

A Selyemút Gazdasági Övezet logisztikai korridorjainak fejlesztése révén pedig saját fejletlenebb nyugati és délnyugati területeit is bekapcsolja a transzkontinentális forgalomba.

Mindezekből Magyarország nemzetgazdasága is profitálhat abban az esetben, ha a záhonyi átrakási infrastruktúra számottevő fejlesztése megvalósul.

A kínai áruk európai érkeztetéséhez és logisztikájához szükséges kapacitás rendelkezésre állása döntő szerepet játszik ugyanis abban, hogy a rendkívüli mennyiségű távol-keleti küldemények szállítási útvonala részben Magyarországon keresztül vezessen az Európai Unió piacaira.

Nemzetgazdasági érdek

A megszólalók annak a meggyőződésüknek adtak hangot, hogy a Kína és Európa közötti erősödő kereskedelemi forgalom egy részének a 6. számú vasúti korridoron érkező, magyar közreműködéssel történő lebonyolítása nemzetgazdasági érdek.

CELIZ KONZORCIUM

A Záhony és térségének vasúti fejlesztésére 2020-ban létrehozott gazdasági társaság tagjai a MÁV-REC Kft. mint konzorciumvezető, a Záhony-Port Zrt., valamint a kínai CECZ Közép-Európai Kft. A konzorcium elkötelezett célja, hogy a Nyugat felé tartó gazdasági és kereskedelmi útvonalak fejlesztésébe kapcsolódva a kínai állam által támogatott projekten, az úgynevezett „Egy Övezet Egy Út” (The Belt and Road Initiative, BRI) geopolitikai-stratégiai terven keresztül készítse elő egy, az európai viszonylatban is meghatározó innovatív logisztikai-, vasúti- és áru forgalmi csomópont megvalósítását. A fejlesztési koncepció kidolgozásában a China Railway Signal and Communication Co. Ltd. (CRSC) kínai állami vasútvállalat is részt vesz, mellyel a konzorcium 2020 decemberében kötött együttműködési megállapodást.

A hazai vasútprogram kiemelt céljai közé tartozik, hogy Magyarország Közép-Európa teherszállítási, logisztikai és elosztó központjává váljon.

Ez ugyanis közvetlenül növelni fogja a vasúti szállításokból származó, valamint a kapcsolódó adó-, vám- és egyéb logisztikai bevételeket. Lényeges tényező, hogy a vasúti forgalom-növekedés hozzájárul az áru fuvarozás környezeti lábnyomának csökkentéséhez.

A szándéknnyilatkozat aláírásával egyidőben a két társaság vezetői jövőbeni kooperációs lehetőségeik további áttekintéséről határoztak, leszögezve, hogy annak kedvező eredménye esetén 2021. április 15-ig együttműködési megállapodást kötnek.

Középpontban a vasút

Homolya Róbert, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója online hangsúlyozta, hogy az Európai Unió zöldmegállapodásában 2050-re célul tűzte ki a közlekedésből származó széndioxid-kibocsátás 90 százalékos csökkentését. E cél elérése érdekében 2030-ra a közúti tranzitfuvarozás 30 százalékat, 2050-re pedig már az 50 százalékat kell környezetkímélőbb közlekedési

KERESZTÜL

Az Ön partnere
a vasútlogisztikábanRail Cargo Hungaria
Member of OBBCELIZ
中欧物流工业园
Central European Logistics and Industrial ZoneOne Belt New Road!
Egy övezet, Új út!A magyar és a kínai állam által is
mert CELIZ projekt keretében
önnyel vasúti átrakó modernizálása
és a kiegészítő szolgáltatások
megvalósításának előkészítése.Kínai vállalkozások
Magyarországon történő
betelepítésének elősegítése,
ipari park helyszín előkészítése.KOTIERS ROMÁN
CFO
Rail Cargo HungariaCSOMÓS NORBERT
ügyvezető igazgató
MÁV-REC Kft.KÖRÖS NORBERT
CFO
Rail Cargo Hungaria

► módra – jelentős részben vasútra –
terelni.

A CELIZ konzorciumi tag Záhony-
Port anyavállalataként és az országos
pályahálózat üzemeltetőjeként is a
MÁV elemi érdeke a Záhonyon ke-
resztül érkező, megnövekedett távol-
keleti intermodális forgalom hatéko-
nyabb kezelése és a forgalom további
jelentős növelése, az Új Selyemút
geopolitikai-stratégia nyújtotta lehe-
tőségek kihasználása. Erre Záhony a
fejlesztések révén még alkalmasabbá
válík.

Mosóczi László közlekedéspolitiká-
ért felelős államtitkár hozzászólásá-

ban kifejtette, hogy a hazai közle-
kedésfejlesztési erőfeszítések közép-
pontjában a következő 10 évben egy-
értelműen a vasút áll majd.

Összesen mintegy 6000 milliárd fo-
rintos kötőpályás beruházás várha-
tó: az infrastruktúra korszerűsítésére
4000 milliárd, a gördülőállomány
megújítására mintegy 2000 milliárd
forintot szán a kormány. A hazai vas-
útprogram kiemelt céljai közé tarto-
zik, hogy Magyarország Közép-Euró-
pa teherszállítási, logisztikai és elosztó
központjává váljon.

A vasúti áruszállítás elősegítése ér-
dekében a kormány 2020 végén dön-

tött a Budapestet délről elkerülő
teherforgalmi vasútvonal, a V0 elő-
készítéséről.

A kapcsolódó közbeszerzés idén
márciusban megindulhat, a környe-
zetvédelmi engedély megszerzése
2023 tavaszára várható.

MTI-VSZ összeállítás

AZ ALÁÍRÓK

A dokumentumot a CELIZ részéről a
konzorciumvezető MÁV-REC Kft.
képviseletében Csomós Norbert
ügyvezető, az RCH részéről Körös
Norbert vezérigazgató és Kotiers
Román pénzügyi igazgató, az igaz-
gatóság tagjai látták el kézjegyük-
kel. Az eseményhez online csatlá-
kozott és az aláírás jelentőségét
méltatta Horváth László, az L.A.C.
Holding Zrt. elnök-vezérigazgató-
ja, a MÁV-REC Kft. többségi tulajdo-
nosa és Kovács Imre, a Rail Cargo
Hungaria igazgatóságának elnöke,
a Rail Cargo Group igazgatóságá-
nak tagja.

RAIL CARGO HUNGARIA ZRT.

A Rail Cargo Hungaria a Rail Cargo Group kiemelkedően fontos tagjaként
Magyarország elsőszámú vasúti áru fuvarozó vállalata, amely évente mintegy 28
millió tonna árut továbbít ügyfelei megbízásából. Forgalmának 70 százalékát
saját, modern Taurus és Vectron mozdonyokból álló flottájával, valamint min-
den árunem fuvarozására alkalmas teherkocsiparkjával teljesíti. Országos lefe-
dettségének köszönhetően Magyarország egész területén komplex logisztikai
szolgáltatásokat és széles körű vasúti megoldásokat kínál megrendelőinek.

Alaposan megkavarta a képzést a pandémia

Rendkívüli intézkedésekre volt szükség az oktatás területén – hangzott el MÁV Zrt. központi üzemi tanácsának február 18-i ülésén, amit a járvány miatt ezúttal is online tartottak.

Elsőként Dobás László, a MÁV SZK Zrt. BGOK vezetője adott részletes tájékoztatást a 2020-ban megvalósult oktatásokról.

Elmondta, hogy a pandémia miatt az oktatás területén is rendkívüli intézkedésekre volt szükség. Március végétől teljes leállás volt, amire nem volt még példa. Egyik megoldásként elindult a távoktatás, ennek köszönhetően szeptemberben megtarthattuk a tisztavatást, majd fokozatos visszaállás kezdődött a tantermi oktatásra, de a járványhelyzet újbóli fokozódása miatt november 16-tól ismét korlátozásokra volt szükség.

A veszélyhelyzet miatt a második hullámban a felnőttképzésre vonatkozó rendelkezést nem adták ki. A 19/2011. NFM rendelet nem ad lehetőséget arra, hogy bizonyos oktatások e-learning keretében valósuljanak meg, továbbá a vészhelyzet miatt átmeneti rendelkezés sem jelent meg az oktatások elhalasztásával kapcsolatban. A munkáltatói EVIG-

rendelkezés adott útmutatást az időszakos oktatásokra.

2021. február 13-án jelent meg a Magyar Közlönyben az elmaradt oktatásokról szóló rendelkezés, mely rendezte a 2020-ban elmaradt oktatások helyzetét (nem kell pótolni), továbbá rögzítette, hogy az elmaradt oktatások nem minősülnek mulasztásnak, a munkavállalók tovább foglalkoztathatók.

A BGOK vezetőjének tájékoztatása szerint február 15-től az új EVIG rendelkezésnek megfelelően kis csoportokban, legfeljebb 15 fős létszámmal ismét megkezdődtek a kontaktórák képzések.

Az időszakos oktatásoknál nagyobb vezényelt létszám esetére háromféle megoldást dolgoztak ki. Az egyik a MÁV által biztosított nagyobb terem, a másik a szétbontott csoport, a harmadik pedig a skype-os bontás, ha biztosított a másik teremben a felügyelet. Kérdésekre válaszolva a vezető elmondta, hogy a BGOK honlapján elérhetők a tananyagok digitalizált feldolgozásban, melyek az újfelveleles hallgatók felkészülését segítik.

Második napirendi pontban Kramli Ferenc, a MÁV Zrt. vasútszakmai képzésszervezési vezetője ismertette a 2021. évi képzési tervet. Kiemelte, hogy a képzési terv két ágon fut, van a belső képzési ág, amely a gyakorlatban a vasútszakmai képzéseket jelenti, ezek a BGOK-ban valósulnak meg. A külső képzéseket külső szervezetektől vesszük igénybe. Ezek jelenleg is zajlanak online formában. Hangsúlyozta, hogy a 2021. év képzési terv készítésekor még optimisták voltak a járványügyi helyzettel kapcsolatban, ezért a BGOK-s képzési ágon valamennyi felmerült képzési igényt betervezték. Kérdésre válaszolva elmondta, hogy az egyes igazgatósági területekről kapott igények alapján készült a terv. A vasúti járművezetők modul rendszerű tanfolyamával kapcsolatban kitért ar-

ra, hogy eredetileg 16-18 hónap alatt lehet megszerezni a vezetői engedélyt. Az egyes modulok elkezdésének előfeltétele az előző modul sikeres vizsgával történő lezárása. Egy tanfolyam több alacsony létszámú csoportra történő bontása az oktatási kapacitás hiánya miatt nem lehetséges, ezért a képzéseken jelenleg nem tudunk rövidíteni. A Képzési Rendelet módosításának tartalmi egyeztetésére sor került 2021. januárjában, melynek várjuk a megjelenését a Magyar Közlönyben.

Harmadikként Molnár Péter, a MÁV SZK Zrt. raktárgazdálkodás vezetője egyen-, forma- és munkaruházat témakörben egy prezentációval kezdte tájékoztatóját, melyben rövid visszatekintést adott a PKR kezdeteire, majd grafikonon mutatta be a 2018-2021. évi időszakos igényrögzítések időbeni alakulását, amellyel kapcsolatban elmondta, hogy a munkavállalók egyre nagyobb arányban adják le határidőre a következő évi igényüket. Kiemelte, hogy az online formában leadott igénylések aránya a 2018. évi 57 százalékról 98,6 százalékra nőtt, most már csak a MÁV-HÉV Zrt. munkavállalói érintettek a papír alapú folyamatban, de ennek egyéb technikai oka van. Megemlítette, hogy az idén február 1-jén indult 2022. évi igénylési időszak első 2 hetéig a MÁV-os munkavállalói igények 70 százaléka a már a rendszerben van.

Végül a kiosztás és a hátralékok kapcsán tájékoztatást adott a tavalyi mintegy 1,6 milliárd forint értékű kiosztásról és bemutatta az aktuális hátralékot. Kitért arra, hogy az egyébként nem számottevő elmaradás jellemzően a méretes ruháknál jelentkezik, de az elmúlt időszakban már ebben is sokat léptek előre. Az idei első negyedév kiszolgálása ütemesen halad. Kérdésre válaszolva elmondta, hogy a munkavállalói PKR-profilban – vállalati e-mail cím hiányában – privát e-mail cím is megadható, így az automatikus PKR-üzeneteket (igénylés kezdete; raktári kicsomagolás; méretellenőrzés) megkapja a munkavállaló.

Különléleken belül munkabér előleg kérelemről döntött a testület, majd a KÜT elnöke tájékoztatta a testület tagjait aktuális kérdésekről.

Bodnár József
KÜT elnök, sajtóreferens



MAGYAR VASUTAS

A VASUTASOK SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA
– KIADÁS ÉS TERJESZTJE:
A VASUTASOK SZAKSZERVEZETE
E-mail: vsz@t-online.hu

Felelős kiadó: MELEG JÁNOS
a Vasutasok Szakszervezetének elnöke
Főszerkesztő: NÉMETH ERZSÉBET
Felelős szerkesztő: HORVÁTH CSABA
Tervezőszerkesztő:
KÁROLYI MARIANNA

Szerkesztőség: 1023 Budapest, Ürömi u. 8.
Központi telefonszámok: 326-1616, 326-1622;
Nyomdai előkészítés-nyomás:
Filmhíradó Mozcóképműhely 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

A Covid-helyzetet is felvették a segélyezési rendszerbe az RCH-nál

Az RCH Központi Üzemi tanácsa 2021. február 24-én tartotta ülését. Az első napirendi pontban a munkáltató felkérésére a KÜT két munkavállalót delegált az RCH felügyelőbizottságába: Mózes Tibort, a VDSZSZ Szolidaritás alelnökét, társasági vezető ügyvivőt, valamint Zlati Róbertet, a VSZ alelnökét, cargo szakmai képviselővezetőt.

Az elmúlt időszakban történetekről Zlati Róbert adott tájékoztatót. A következő felszólaló, Péczné Kenderesi Márta KÜT irodavezető a munkájáról beszélt, minden részletre kiterjedően. Elmondta, hogy a járványhelyzetben az adminisztrációs tevékenységet, illetve folyamatokat sem egyszerű végezni.

A következő előadó, Czékus József üzemeltetés támogatás vezető a Service Centerek és a vonatkezelés haté-

konyságáról szóló projektet ismertette. Felhívta a figyelmet arra, hogy a csökkenő teljesítmények és a kialakult körülmények miatt szükség van a folyamatok áttekintésére. A KÜT kereskedelmi szakbizottsága Kiss Károly vezetésével intenzív egyeztetést kezdeményezett a témában. A felek arra törekednek, hogy a bizottság által kezdeményezett konzultációt március közepéig lezárják.

Az ülés végén először a tanács módosította a segélyezési szabályzatát, beépítette a rendszerbe a Covid-19 által okozott nagyobb egészségügyi problémákat, valamint az ezzel kapcsolatosan megnövekedett kórházi ápolást. Végezetül Zubály Bertalan elnök a két ülés között végzett munkáról, valamint az EÜT-ben teljesített tevékenységről tájékoztatta a tanács tagjait.

Kiemelte, hogy a TS Hungaria Miskolc az RCH leányvállalata lett, így a kapcsolatot a munkavállalói képviselőkkel is szorosabbá kell tenni.

EÜT

Sikeres, bár nem eredményes év volt

A TSH Miskolc munkavállalói képviselőjével is kibővített ülés első részében az RCA valamint RCH aktuális kérdései kerültek napirendre. Elemezték a felek a Covid-19-járvány okozta helyzetet is, majd a felügyelőbizottságok ülésein elhangzottakról tárgyaltak.

A délutáni plenáris ülésen dr. Kovács Imre RCA-igazgató, valamint Körös Norbert, az RCH vezérigazgatója adott tájékoztatót. Mindketten értékelték a 2020-as évet, s elmondták: a vírus okozta forgalom-visszaesés ellenére mind az RCA, mind az RCH sikeres évet zárt

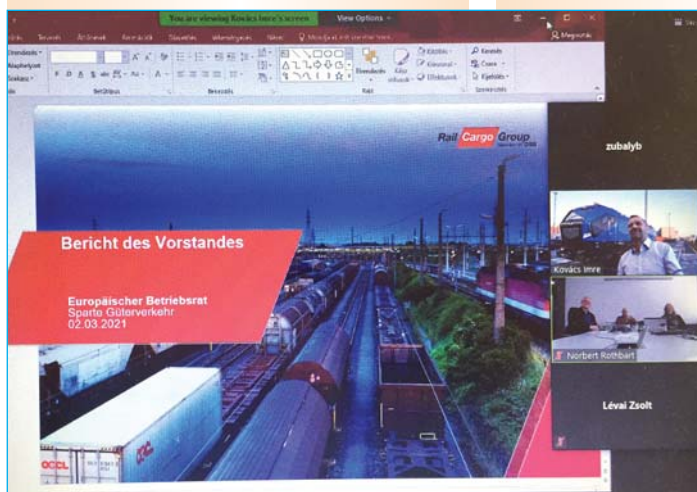
még akkor is, ha azok nem voltak eredményesek. 2021 eddig eltelt időszakát elemezve az előadók hangsúlyozták: most a munkavállalók egészségének megóvása a legfontosabb, mindent meg kell tenni az érdekében.

Az is elhangzott, hogy az RCH-nál a vírus sajnos már emberéletet is követelt.

A hozzászólásokban többek között a mozdonyvezetői képzés, valamint a nyelvismeret, a határátlépés egyszerűsítése, technológiák átalakítása volt napirenden.

Szóba került még a Miskolc Járműjavító munkával való ellátottsága, a fejlesztéseknek lehetősége, valamint egy középtávon is tervezhető teherkocsi-gyártás formálódó terve is.

Az aktuális információk között szerepelt még a Dunaferri helyzete, a Mátrai erőművek kiszolgálására beadott pályázat, valamint a Záhonyban tervezett beruházások lehetősége is.



Anonim úr kedves, barátságos, melegszívű, derűs fickó, akibe születésekor jókora adag igazságérzetet szereltek, ami nem hagyja nyugodni, ha neki kell helyesen eljárnia, de akkor sem, ha méltánytalanságot szenved el. Anonim úr kényes az adott szavára, de legalább ennyire fontos számára az is, hogy vele szemben is tisztességesen járjanak el. Amennyire volt alkalom megismerni őt, úgy látom, hogy ő a mai napig hisz abban, hogy a dolgok a jóakarattól és a tisztességtől megtalálják a helyes irányukat, és hogy a világ – néhány bosszantó kivételtől eltekintve – valójában jó kezekben van. Bevallom, irigylem a meggyőződéséért.

Anonim úr és a kár

JOGI
esetek

Magától értetődik?

Az ügy feltárását egy ízes idézettel kezdem a Munka törvénykönyvéből: „A munkáltató köteles megtéríteni a munkavállalónak a munkaviszonnyal összefüggésben okozott kárt.” Ez az egyszerűségében is elbűvölő mondat elsőre annyira banálisnak hat, mint a híres „Cipőt a cipőboltból!” reklámszlogen a hatvanas évekből.

A dolgozó kárát meg kell, hogy térítse a munkáltató, ez nyilvánvaló! – mondaná egy messziről jött emberfia – Mit kell ezen annyit rugózni? Miért kell ezt külön leírni a törvénybe?

Nos, az a helyzet, hogy az ügyefogyottnak tűnő mondatocská valójában nem is annyira suta és blőd, mint amennyire elsőre látszik. Tény, hogy elsősorban annyit mond, hogy a munkáltatónak meg kell térítenie a munkavállaló kárát, de ennél sokkal mélyebb a jelentése. Először is, a rendelkezés kijelöli a kártérítés terjedelmét: a munkáltatónak meg kell térítenie a dolgozó kárát, de csak azt, ami a munkaviszonnyal összefüggésben merült fel. Ha a munkavállalót a terepi munkavégzés során a Nagykörúton egy kóbor kutya lábán harapja, és emiatt a sebészeti beavatkozásra lesz szüksége, a munkáltató nem lesz felelős, mert a kár nem a munkaviszonnyal kapcsolatosan, hanem azon kívül keletkezett.

A törvényi idézetben ennél is fontosabb az, amiről nem ejt szót a szöveg. A jogszabály hallgat arról, hogy milyen fokú felelősség mellett áll be a munkáltató kártérítési kötelezettsége, azaz egy árva szót sem olvashatunk arról, hogy a munkáltató csak szándékosága esetén felel, vagy esetleg már az enyhébb gondatlanság esetén is helyt kell-e állnia. És ez nem véletlen! A Munka törvénykönyve ugyanis a munkáltató kárfelelősségét objektív alapokra helyezi, azaz a kártérítés szempontjából

édesmindegy, hogy a munkáltató szándékosan vagy gondatlanul okozta a kárt. Sőt! A jogszabály még a gondatlanság legenyhébb fokát sem követeli meg a felelősséghez! Ha a kár a munkaviszonnyal összefüggésben keletkezett, a munkáltató felelni fog, még akkor is, ha az ügyben tökéletesen véten is volt.

Mit érvényesíthetünk?

A munkajogban – a polgári joghoz hasonlóan – a kártérítés több jogalapon lehetséges. Lehet követelni a ténylegesen felmerült kár megtérítését, például az üzemi balesetben tönkrement mobiltelefon árát. Érvényesíthető a sérelemdíj is, ami például a maradandó sérülés miatt kialakult tartós fájdalom ellenételezésére szolgál. Kártérítési elem továbbá a kár enyhítése szolgáló szükséges kiadások költsége, mint például a gyógyszerek és az orvosi terápia díja. És végül a káreset miatt kieső bér is érvényesíthető elmaradt jövedelem jogcímen.

Anonim úr esetében elmaradt jövedelem, szükséges költség és sérelemdíj jogcímen merültek fel károk. Tagtársunk a balesettel összefüggésben sajnos olyan mértékben rokkant meg, hogy a továbbiakban munkáját már nem tudta ellátni. Így nemcsak az alapbérétől, hanem a bérpótlékaitól is elesett. Ezen felül hosszú hónapokig kellett gyógytornászhoz járnia az ott-honától távolra, így a költségei az üzemanyag-kiadásokkal is nőttek. Mivel tagtársunknak erős fájdalmai voltak a baleset után is, ráadásul a munkahelye elvesztése miatt igen sokat bánkódott – fellengzősen fogalmazva, „depresszív állapotba került” – sérelemdíjigényt is megfogalmaztunk.

Matematikai feladványok és becslések

Jómagam azt a szót, hogy „kimatematikoz”, tárgyalás nélküli, statáriális föbe

Anonim urat – akinek valódi nevét jogi okokból nem írhatom le – pár évvel ezelőtt üzemi baleset érte, a bokája súlyosan megsérült, mellyel összefüggésben huzamosabb ideig baleseti táppénzben részesült. Az ellátás lejártát követően ismét munkába kellett volna állnia, de sajnos az eltelt hónapok sem voltak elegendők arra, hogy a sérüléséből felépüljön. Habár nagyon szerette az embereket, a nyüzsgést és a vidám beszélgetéseket, a munkájától egészségügyi alkalmatlanság miatt meg kellett válnia.

– Hát, ennyi volt. Szerettem csinálni, jó volt látni naponta a régi ismerősöket, az utasokat. A nevüket se tudtam, de úgy tessék elhinni, mintha barátok lettünk volna! Hát, ennek most vége...

Mit lehet erre mondani? Hogy az idő mindent megold? Vagy hogy majd csak talál magának más életcél? Hát még mit nem! Buta közhelyekkel ugyanis tele a padlás. Meggyőződésem, hogy ilyenkor jobb, ha nem puffogtatok üres frázisokat, mert ezzel csak megsérteném a beszélgetőpartnereimet. Ha a valódi problémáira felszínes klisékkel válaszolnék, az olyan lenne, mintha nem venném komolyan a nehézségeit.

Ezért csak annyit mondtam, hogy együttérzek vele, nem többet, mert egyedül ezt éreztem igaznak. Aztán elkezdtem a problémájának arra a részére koncentrálni, amihez érték is valamelyest: az üzemi baleset miatt kiesett jövedelem megtérítéséhez.

kártérítés

...ha egy dolgozó megsérül, a biztosító a károkért gyorsabban helyt tud állni, olyan esetekben is, ha erre a munkáltató bármilyen okból nem képes...

költséggel büntetném. Rusnya egy szó, idegen a magyar nyelvtől, tehát most úgy fogalmaznék, hogy a kártérítési igény pontos meghatározása során összetett matematikai feladatot oldottam meg.

Tagtársunk kártérítési igényének alapját az elmaradt jövedelem jogcímén előterjesztett követelés adta. No de, mi az az elmaradt jövedelem? Az alapbér, amitől kollégánk a munkája elvesztése miatt elesett? Esetleg a távolléti díja?

A válasz végső soron egyszerű: ezen a jogcímen minden olyan jövedelmet meg kell fizetni, ami máshonnan nem térült meg. Így elmaradt jövedelem alapját képezi az alapbér, de a bérpótlékok – például műszakpótlék, jutalék is – ide tartoznak, sőt a béren kívüli juttatások is, hiszen azoktól is elesik a dolgozó, ha nem végez munkát.

Akkor tehát az elmaradt jövedelem alapján azt kell, hogy kifizesse a munkáltató, ami a korábbi jövedelmünk volt? Nem egészen, hiszen csak azért a keresetért kell helyt állnia, ami elmaradt. Azt a bérrészt, ami máshonnan megtérült, nem kell megtéríteni.

Vegyünk egy példát. Anonim úr a balesettel kapcsolatosan súlyos egészség-

séggkárosodást szenvedett el, melyre tekintettel az orvosszakértői bizottság rokkantsági ellátást állapított meg a részére.

A havi rendszeres ellátással csökkent a keresetvesztés, de még a kiváló magyar társadalombiztosítás sem volt képes fedezetet nyújtani a korábbi, pótlékokkal növelt alapbérre és a béren kívüli juttatásokra. Az állam által nem fedezett részt kellett kártérítési igényként benyújtatnunk.

Ami pedig a sérelemdíjat illeti, ennek pontos megállapítása egy, a jogi szakemberek által precízen kidolgozott eljárásrend alapján történik, „hasamatikusan”.

A „hasamatikus” megállapítás lényege, hogy az eljáró jogi szakember a sérelemdíjigényt az éppen aktuális bírói gyakorlat alapulvételével határozza meg, közvetlenül azután, hogy a hasára csapott. A gyakorlat az eset körülményei alapján viszonylag pontosan „árazza be” az egyes sérüléseket, így egy lábtörésnek, csonkolásnak, krónikus betegségnek más és más „tarifája” van.

Biztosíthatjuk, hogy segítünk

Egy szót ejtenék a biztosítókról is. A munkáltatók gyakorta kötnek felelősségbiztosítást a dolgozóikra, arra az esetre, ha baj érné őket. Álláspontom szerint ez helyes és követendő gyakor-

lat, hiszen, ha egy dolgozó megsérül, a biztosító a károkért gyorsabban helyt tud állni, olyan esetekben is, ha erre a munkáltató bármilyen okból nem képes.

Ennek ellenére semmiképpen nem szabad elfelejteni, hogy a munkáltatói kárfelelősség címzettje, viselője nem a biztosító, hanem maga a munkáltató. A biztosító csak egy biztonsági háló a munkáltató részére. A felelősség azonban mindig a munkáltatóé. Ezért sem szabad elzárkózni, ha egy munkád a kártérítési ügy elhúzódásakor, vagy a szerény összegű térítés megállapításakor a biztosítóra mutogat.

Minden jó, ha jó a vége?

Anonim urat jó hírrel hívtam fel: hónapokig tartó egyeztetés, a biztosítóval és a munkáltatóval történő vitatkozás, az egészségügyi dokumentációk megküldését követően végül a benyújtott igényt szinte teljes mértékben elfogadta a munkáltató, melynek alapján egyösszegű kártérítést és havi keresetpótló életjáradékot állapítottak meg kollégánk részére.

Megoldódott az ügy? Igen. Tisztességesen járt el a munkáltató? Igen. Elégedettek lehetünk? Erre a kérdésre nehezebb válaszolni. A szakszervezet mindent megtett, amit lehetett, és szerencsére sikerrel jártunk. Ugyanakkor sajnos, az is tény, hogy Anonim úr, ez a végtelenül jóindulatú, barátságos ember a mai napig küzd az egészségeért, és a gyógyulás még nagyon messze van számára. Ezúton is mielőbbi jobbulást kívánok neki családjá körében. Megérdemli.

Balczer Balázs

**Menyhártné
Zsiros
Mária:**

„Aki mogyoróval fizet,

„Jó kezekben a KSZ kitűnő menedzsment eszköz, hozzá nem értőknek a kezében pedig az ördög bibliája, ami a cég vesztét okozza. A foglalkoztatás gazdasági témaként kezelése országszerte szemléleti változást igényel a menedzsmenttől.” Menyhártné Zsiros Máriával, a MÁV egykori főosztályvezetőjével beszélgetünk.

MV: Egykori MÁV főosztályvezetőként az Ön nevéhez fűződik az outplacement rendszer, illetve megállapodás kidolgozása. Hogyan emlékszik vissza erre az időszakra?

MZSM: Nagyon izgalmas időszakban ért az a szerencse: az akkor még egységes Magyar Államvasutak vezetése, személy szerint Kugler Flórián, meghívott a személyügyi kontrolling rendszer és a tervezett átalakítások következtében felszabaduló munkaerő-állomány sorsának humánus rendezésére.

A vasút akkor is, és azt hiszem, ma is különleges világ. A vasutas szakszervezetekre pedig úgy tekintettem, mint a mozgalom etalonjára. Az ország legerősebb, legkövetkezetesebb és legfelkészültebb érdekképviselői szervezeteinek tartottam őket. Különös egyéniségek, a munka jellegéből következő erős belső fegyelem, hatalmas erő, amely, ha akarja, meg tudja bénítani az egész országot. Itt nem lehet mellébeszél, nem lehet hibázni! És a legnagyobb meglepetésemre, ezzel a gárdával nagyon jól lehetett együttműködni. Konstruktívak, kreatívak, maximálisan felkészült partnerek voltak, mert tudták, mit akarnak, és felkészültségükből fakadóan a korlátokat is pontosan látták. A jó szándékot, a szakértelmet elismerték, és közös ügynek tekintették a megoldandó feladatot. Egy csapatban fociztunk, mert a menedzsmentnek és a munkavállalókat képviselő szakszervezeti vezetőknek egyaránt Magyar Államvasutat volt felírva a mezére.

Amikor a gyakori menedzseri munkát felcserélve az oktatóira elhagytam a MÁV-ot, a Vasúttért kitüntetéssel ismerték el a munkámat. Nagyon büszke vagyok rá, mert a mi családjunkban sok vasutas volt, de ilyen magas kitüntetést csak én kaptam!



MV: Egy, a Dunafernnél kialakult helyzet kapcsán nemrég megjelent újságcikkben azt írta, hogy ma már HR helyett foglalkoztatás-gazdaságtanról beszélünk, ami a vállalkozás eredményes működését biztosító valamennyi ismeretét magában foglalja.

MZSM: Abban a cikkben a kollektív szerződés jelentőségére akartam rávilágítani. Jó kezekben a KSZ kitűnő menedzsment eszköz, hozzá nem értőknek a kezében pedig az „ördög bibliája”, ami a cég vesztét okozza. A foglalkoztatás gazdasági témaként kezelése országszerte szemléleti változást igényel a menedzsmenttől. Ha visszatekintünk ez elmúlt harminc

évre, azt látjuk, hogy komoly hiba történt azokban az években, amikor a magyar vállalatokat eszközértéken privatizáltuk. Akkor ugyanis a „jobbágyot a földdel” együtt adtuk el, és nem kértük meg a vevőtől azt az értéket, amibe az országnak a „jobbágy” kiképzése, addigi egészség- és nyugdíjbiztosítása stb. került. A másik ilyen hiba, hogy az olcsó munkaerővel marketingeltük magunkat, miközben azt vártuk, hogy a nyugati befektető nyugati bért fog adni nekünk. A harmadik nagy hiba, hogy idővel a termékek, szolgáltatások piaci értéken kerültek értékesítésre, de a munkaerő árát nem tettük piacivá, magyarán szólva elmaradt a bérreform. Akkori-

az alkalmazzon mókuszokat”

ban a személyzeti feladatkör csak a legkritikább esetben tartozott a legmagasabb vezetői pozíciók közé. A legtöbb vállalatnál jogi kérdésként kezelve a feladatot, jogászokkal töltötték be a munkakört, ami elárulja, mit tartottak a funkció lényegének. Ma már késő ezen siránkozni, de tudni kell, hogy ezeknek a következményei ma is erősen áthatják a hazai gyakorlatot és a szemléletünket is. Akkor még pályakezdő kapitalisták voltunk, de mára már lehetnének rutinosabbak. A gazdálkodáshoz másfajta ismeretekre van szükség. A szemléletváltás tehát ott következik be, ahol felismerik, hogy az emberi erőforrás gazdasági tényező, és nemcsak nevében, de közgazdasági értelemben is erőforrás. Márpedig, ha tetszik, ha nem, a siker a cég legértékesebb erőforrásán, az emberen múlik. Ha a géppel, az épülettel törödsz, költesz rá, legalább annyit kell törődni az emberekkel, mert a gép magában nem állít elő értéket! Se jót, se rosszat. Mondjuk hiába akar a vasút pontos, színvonalas szolgáltatást nyújtani, ha csak új vonatokat vesz, de a jegyvizsgáló vagy a mozdonyvezető nem akar vagy nem tud a céllal azonosulni. A foglalkoztatás-gazdaságtan ilyen formán a stratégiai menedzsment legfontosabb téma.

MV: Az említett írásában erősen kritizálja a menedzsmentek működését. A cikkben megfogalmazott felfogás mennyire általános Magyarországon?

MZSM: Ha egy vállalkozás a piaci helyzet romlásánál első eszközként a létszámleépítéshez nyúl, ott nagyon súlyos szakmai problémák vannak a vezetéssel. Először is azért, mert ennek hírére nem azok hagyják el a szervezetet, akiktől a szervezet maga is szívesen megszabadulna, hanem a piacképes, jó munkaerő. Másodszor, hogyan fog elindulni, ha fellendül a piac? Nem akkor kell pincért toborozni, amikor a vendég már a teraszon üldögél. A 18. században kezdődött a tőkefehalmozás, a tömegtermelés, és akkor sem igen becsülték meg, vagy legalább is nem a mai szinten a munkavállalókat. Akkor alakultak a szakszervezetek is, éppen ennek a munkaadói magatartásnak az ellensúlyozására. A szerves fejlődésen keresztülment országok és azok vállalatai hosszú fejlődési folyamat során, a maguk tapasztalataiból jöttek rá, hogy ha jobban akarnak teljesíteni, ha a ver-

Márpedig, ha tetszik, ha nem, a siker a cég legértékesebb erőforrásán, az emberen múlik.

senyben nem akarnak alulmaradni, csak a munkavállalók segítségével, együttműködésével, elkötelezettségével lehetnek sikeresek.

Kezdő kapitalista korokban ők is bejárták az útnak azt a szakaszát, amin mi most haladunk. Bizonyára lehet a fejlődést gyorsítani, lehet a mások példájából tanulva jó megoldásokat bevezetni, de a mások módszerét nem érdemes egy-az egyben lemásolni! Mindig csak az adott szervezeti körülményekhez, vállalati kultúrához illeszkedő módszerrel lehet eredményt elérni.

Egy nagyon egyszerű példát mondok: ha én az outplacement rendszer Dunafermél alkalmazott sémáját akarom volna a vasútra ráültetni, nem sikerült volna elfogadtatni sem a szakszervezettel, sem az érintett munkavállalókkal. MÁV-os outplacement rendszer kellett. Ehhez szükség volt a szakszervezetekre, mert nem lehet tízezer emberrel külön-külön tárgyalni a megoldásról. A szervezeti és az egyéni célok összeegyeztetése nem ördögösség, csak szakértelem és hozzáállás kérdése.

MV: Mindezek megvalósításában, elérésében milyen szerepe van (lehet) a szakszervezeteknek? Szakszervezetek nélkül működik, elérhető?

MZSM: Elsősorban az, hogy igénybe vedd a tudását, a kapcsolatot, amit a szakszervezet teremt menedzsment és munkavállaló között. Aki nem előítéletekkel, hanem gondolkodva értelmezi a dolgokat, beláthatja, hogy nem kis felelősséget, nem csekély kockázatot vállalnak a szakszervezetek, amikor egy megállapodást aláírnak! Attól kezdve az aláírók személy szerint ütköznek az emberekkel, míg a másik fél nyugodtan hátradőlhet: aláírtátok, mostantól ez a törvény!

Ha a menedzsmentnek fontosak a munkavállalói, fontos a munkabéke, fontos a cég híre, a jó teljesítmény stb., hamarabb észre kell vennie, hogy az adott megállapodás nem sikeres, nem szerencsés, és újra is tárgyalhatja a közvéleményt zaklató kérdéseket.

Végül is kinek az érdeke, hogy a vállalkozás a lehető legjobb teljesítményt hozza ki magából? Nem a szakszervezeteknek, az biztos!

MV: Hogyan lehetne segíteni a szakszervezetek erősödését?

MZSM: A közös ügy, vagyis a cég érdeke, ami össze kellene, hogy kösse a látszólag ellentétes oldalon állókat. A munkáltató okosan teszi, ha a szakszervezetben támaszt, nem pedig ellenséget lát. A szakszervezetnek sem a munkáltató a legfőbb rossz! Azon kell munkálkodnia, hogy minél több emberrel legyen kapcsolatban. Nem kell szakszervezeti tagot csinálni mindenikből ahhoz, hogy alkalomadtán a véleményét becsatornázzuk a döntésbe. Azt hiszem a tömegszervezetek ideje lejárt.

MV: Sok az úgynevezett potyautas, aki csak élvezi a szakszervezeti vívmányokat, miközben nem hajlandó belépni. Erre a problémára van megoldási javaslata?

MZSM: A potyautason nem csak azt értjük, aki bliccel a vonaton, hanem minden olyan magatartást, amikor valaki nem járul hozzá a közös jószág fenntartásához, viszont részesülni akar annak a hasznából. Ha egy közjószághoz pénzért lehet hozzájutni akkor az emberek egy része nem vásárolja, mert tudják, hogy – akár fizetnek érte, akár nem – nem zárható ki hasznának élvezetéből. Természeteszerű, hogy mindenki másoktól várja a közjószág finanszírozását. Ez a jelenség a potyautas-probléma. Legszélsőségesebb változatában mindenki mások erőfeszítéséből próbál hasznot húzni, ezért senki sem járul hozzá a közjószág biztosításának költségeihez, és így a közjószág nem jön létre, vagy nem olyan minőségben, hogy elégedettséget váltson ki.

Ugyanez a törvényszerűség érvényesül a szakszervezetek esetében is. Mivel a KSZ, mint „közjószág” hasznából mindenki részesül, miért költson rá, miért lépjen be? Tudom, hogy tagság létszáma törvényben rögzített jogokat jelent, és ahol több szakszervezet is van, ezt nem lehet figyelmen kívül hagyni.

BESZÉLJÜNK AZ

A

technika vívmányai megkönnyítik életünket, de minden egyes készülék elektromágneses sugárzásokat bocsát ki, ezek pedig megfelelő műszaki ellenőrzés és munkáltatói kontroll nélkül károsíthatják az emberi szervezetet.

Környezetünkben természetes körülmények között létrejövő és mesterségesen létrehozott elektromos és mágneses terek találhatók.

Az elektromágneses sugárzás természetes forrása a különböző meteorológiai jelenségek – például villám – és a Föld mágneses tere, a mesterséges források az elektromos berendezések, hírközlés, távközlés, adatátvitel eszközei, elektromos vezetékek, váltóáramforrások általi kibocsátás.

Az elektromágneses terekkel, azok hatásaival a vasúton is találkozhatunk.

Gondoljunk csak a vontatási áramot biztosító felsővezetésekre vagy akár a tavaly üzembe helyezett modern vasúti forgalomirányítási rendszerre! Ezek révén a MAV és a GYSEV több mint 900 kilométernyi hazai pályán egy új digitális mobilkommunikációs hálózatot (GSM-R) létesített.

Az emberi szervezetet érő mesterségesen létrehozott elektromos, mágneses és rádiófrekvenciás sugárzások okozta terheléseket a hétköznapiakban „elektroszmognak” nevezik.

Az elektromágneses terek otthonokban és munkahelyeken ta-

lálható forrásainak többsége rendkívül alacsony expozíciót okoz. Probléma akkor adódik, ha a különböző technikai eszközök által kibocsátott sugárzások tartós behatás vagy kitettség során elváltozásokat okoznak a szervezetünkben, amelyek megfelelő megelőző intézkedések nélkül egészségügyi kockázattal is járhatnak. Az elektromágneses terek emberi szervezetre gyakorolt hatása elsősorban a frekvenciától és az intenzitástól függ. Néhány elektromágneses tér stimulálja az érzékszerveket, az idegeket és az izmokat, mások meleget okoznak.

Milyen tünetekkel jár az expozíció?

- Szenzoros és idegrendszeri tünetek: a fej mozgatasakor hányinger, fémes szájíz, szem-kéz koordináció zavara, szédülése, látásélesség csökkenés, koncent-

rációképesség kismértékű csökkenése (biztonsági kockázat)

- Testfelszínen töltés: szőrzet vibrációja, test ruházattal kapcsolatban lévő területein jelentkező bizsergés, egy, a mezőben tartózkodó személy és egy vezető test között létrejövő szikrakisülés
- Bőr: arcbőrön kellemetlen érzetek (sajgás, viszketés, égő érzés), eritéma, rozácea
- Központi idegrendszer: fáradtság, fejfájás, alvási problémák, szédülés, koncentrációs nehézség, emlékezet kiesés
- Mobiltelefon használata esetén: fül mögött vagy fülcimpán jelentkező égető vagy meleg érzet.

Az elektroszmog lehetséges hatásai a szervezetre

Az elektromágneses terek emberi szervezetre gyakorolt hatá-

Az emberi szervezetet érő mesterségesen létrehozott elektromos, mágneses és rádiófrekvenciás sugárzások okozta terheléseket a hétköznapiakban „elektroszmognak” nevezik.

Ezt nem hagyhattuk

Nyíregyházán az egyik raktáépület közvetlen közelébe terveztek megépíteni egy 36 méter magas GSM-R tornyot. „Természetesen” az ott dolgozók véleményére nem voltak kíváncsiak, sőt a terület bérletjének (KMRLK) sem küldtek semmilyen értesítést. Egyszer csak megjelent egy külső vállalkozó azzal, hogy ő most próbafúrást fog végezni. Szerencsére a raktáervezető és kollégái észnél voltak és megakadályozták ezt, mivel semmilyen engedéllyel nem rendelkeztek. Ahol fújni akartak, nem volt más, „csak” szennyvízvezeték, optikai kábel, és gázolajvezeték, amiről a mozgonyokat tankolják.

Ezek után a Vasutasok Szakszervezete területi képviselete azonnali egyeztetést kezdeményezett, mivel azt nem hagyhattuk, hogy a nap 24 órájában ott dolgozó kollégáktól 8 méterre egy ilyen sugárzó eszközt helyezzenek el. A bejárást két nap múlva meg is tartottuk. A szakemberekkel rögtön találtunk egy minden szempontból megfelelő helyet a torony felállítására. Majd ez után jött a meghívó, hogy az összes, a területünkön tervezett torony leendő helyszínének bejárásán vegyünk részt, mint a dolgozók érdekeit képviselő szakszervezet.

ELEKTROSZMOGRÓL!

A munkáltatónak különös figyelmet kell fordítania a kiemelten veszélyeztetett munkavállalókra. A kockázatértékelés alapján külön műszaki és szervezési intézkedéseket tartalmazó cselekvési tervet kell készítenie és végrehajtania.

A munkáltató köteles bejelentést tenni, ha a munkavállalót a meghatározott beavatkozási szintek 20 százalékát elérő, vagy azt meghaladó expozíció érheti.

sainak meghatározásánál van egy olyan küszöbérték, amely alatt nem áll fenn kockázat, és a küszöbérték alatti expozíciók semmilyen módon nem halmozódnak.

A közvetlen hatásokon az elektromágneses térnek való expozíció következtében egy adott személyben történő változásokat értjük:

- szédülés és hányinger a statikus mágneses terek következtében (általában mozgáshoz kötődnek, de nyugalmi helyzetben is előfordulhatnak);
- a kisfrekvenciás (maximum 100 kHz) tereknek az érzékszervekre, idegekre és izmokra gyakorolt hatása;
- az egész test vagy egyes testrészek felmelegedése a nagyfrekvenciás (10 MHz vagy afölötti) terek következtében; néhány GHz felett a melegedés egyre inkább a test felületére korlátozódik;
- a középfrekvenciás (100 kHz – 10 MHz) terek hatása az idegekre, izmokra, valamint melegedés.

Közvetett hatások: Az elektromágneses térben lévő tárgyak jelenléte miatt nemkívánatos hatások jelentkezhetnek, amelyek biztonsági vagy egészségügyi kockázatot okozhatnak.

- az elektronikus orvosi berendezésekkel és egyéb eszközökkel való interferencia;
- az aktív beültethető orvostechnikai eszközökkel vagy berendezésekkel, például szívritmus-szabályozókkal vagy defibrillátorokkal való interferencia;
- a testen viselt orvostechnikai eszközökkel, például inzulin-pompával való interferencia;
- passzív implantátumokkal (fém-ből készült mesterséges ízületekkel, tűkkel, drótokkal vagy lapokkal) való interferencia;

- repeszdarabokra, piercingekre, tetoválásokra és testfestekre gyakorolt hatások;
- statikus mágneses térben lévő ferromágneses tárgyak kilövődéséből adódó sérülésveszély;
- tüzek vagy robbanások, amelyeket a gyúlékony anyagok vagy robbanóanyagok belobbanása okoz;

Hosszútávú hatások: Az európai jogrend nem foglalkozik az elektromágneses tereknek való expozícióból származó feltételezett hosszútávú hatásokkal, mivel az okozati összefüggésekre jelenleg nincs tudományosan megalapozott bizonyíték.

Az elektromágneses terek által különösen veszélyeztetett munkavállalók:

- **Az aktív beültethető orvostechnikai eszközt viselő munkavállalók.** (Szívritmus-szabályozók, defibrillátorok, cochleáris implantátumok, agytörzsi implantátumok, belsőfülprotézisek, idegstimulátorok, retinaimplantátumok, implantált gyógyszeradagoló pumpák.) A készülékek gyártói jogszabály kötelezi arra, hogy a termékeik ésszerű mértékben zavartűrők legyenek, s ezt rendszeresen ellenőrzik is.
- **Passzív beültethető, fémtartalmú orvostechnikai eszközt viselő munkavállalók.** (Mesterséges ízületek, tűk, lemezek, csavarok, sebészeti csipeszek, artériacsipeszek, sztentek, szívbillentyű-protézisek, anuloplasztikai gyűrűk, fém fogamzásgátló implantátumok és az aktív beültethető orvostechnikai eszközök burkolata.)

- **Testükön orvostechnikai eszközt viselő munkavállalók** (Külső hormoninfúziós pumpák.)

- **Várandós anyák.**

Munkáltatói kötelezettségek az elektromágneses terek expozíciójából keletkező, a munkavállalók egészségét és biztonságát veszélyeztető kockázatokkal szemben.

- **Kockázatelemzés:** ez az egyik legfontosabb munkáltatói feladat, melynek során az összes, a munkavégzés hatókörzetében található elektromágneses terek jelentette kockázatot azonosítani, és értékelni kell.

A kockázatértékelés során a munkáltatónak kiemelt figyelmet kell fordítania:

- a jogszabályok szerinti egészségügyi határértékekre, érzékelési határértékekre és beavatkozási szintekre;
- az expozíció gyakoriságára, mértékére, időtartamára és típusára, így a munkavállaló testén és a munkahely terében való eloszlására is;
- valamennyi közvetlen biofizikai hatásra;
- a különösen veszélyeztetett munkavállalók – az aktív vagy passzív beültethető orvostechnikai eszközt és testen viselt orvostechnikai eszközt viselő munkavállalók, várandós nők – egészségét és biztonságát érintő hatásokra; valamennyi közvetett hatásra;
- az elektromágneses tereknek való expozíció szintjének csökkentését szolgáló védelmi eszközök meglétére
- a munkavállaló egészségi állapotának rendszeres ellenőrzése során kapott információkra;
- a berendezés gyártójától származó információkra;
- egyéb lényeges egészségügyi és biztonsági információkra;
- Megelőző intézkedések meghatározása, intézkedési terv készítése: a munkáltató köteles meghozni azokat az intézkedéseket, amelyekkel biztosítható az elektromágneses terekből eredő munkahelyi kockázatok kiküszöbölése, vagy az elérhető legalacsonyabb szintre csökkentése.

Preventív intézkedések lehetőségei:

- védőtávolságok kialakítása (az elektromágneses sugárzás in-

tenzitása a távolság négyzetével arányosan csökken).

- Leküldés a sugárforrásnál – kollektív védelmi intézkedések elsohbsége, műszaki megoldások alkalmazása.
- Árnyékolások, védőburkolatok, biztonsági reteszek alkalmazása, területi elhatárolás, biztonsági jelzések.
- Oktatások – saját és külső munkavállalók, látogatók esetében.
- Egyéni védőeszközök alkalmazásával (mérsékelt védelem, korlátozott frekvencia-tartomány).
- Reagálás a megváltozott körülményekre – a kockázatok újbóli értékelése.
- A munkáltatónak különös figyelmet kell fordítania a kiemelten veszélyeztetett munkavállalókra. A kockázatértékelés alapján külön műszaki és szervezési intézkedéseket tartalmazó cselekvési tervet kell készítenie és végrehajtania.
- Egészségvédelmi és biztonsági jelzések alkalmazása és a belépés esetleges korlátozása.
- Munkavállalók tájékoztatása, oktatása.
- Bejelentési kötelezettség. A munkáltató köteles bejelentést tenni, ha a munkavállalót a meghatározott beavatkozási szintek 20 százalékát elérő, vagy azt meghaladó expozíció érheti.

Foglalkozás-egészségügy feladatai:

Munkaköri alkalmassági vizsgálatok elvégzése, munkavállalók tájékoztatása, kockázatelemzés elkészítése, egyéni védőeszköz meghatározás, tanácsadás, foglalkozási megbetegedés és fokozott expozíció kivizsgálása, gondozás.

Összeállította
Kondor Norbert



Felhasznált irodalom:

Somogy Megyei kormányhivatal – Tájékoztató az elektromágneses terek egészségügyi hatásairól; EU – Nem kötelező érvényű útmutató a 2013/35/EU irányelv végrehajtásával kapcsolatos bevált gyakorlatokhoz; Soltész Gábor – Az elektromágneses terek kockázatértékelésének szempontjai

EGYÜTT A MUNKAHELYI ERŐSZAK ÉS A ZAKLATÁS ELLEN

A Nemzetközi Nőnapon az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetsége (ETF) – amelynek tagja a Vasutasok Szakszervezete is – csatlakozott a nemzetközi szakszervezeti mozgalomhoz, hogy felszólítsák az összes kormányt az ILO 190-es számú, az erőszak és zaklatás felszámolásáról szóló egyezményének megerősítésére, amely ez év júniusában lép hatályba.

A nők elleni erőszak az EU-ban komoly probléma. Az ETF felméréseire válaszoló nők rendszeres, kollégák, vezetők és külső szereplők által elkövetett munkahelyi szexuális zaklatásról és megfélemlítésről számolnak be. A erőszak igen változatos, ismételt, ellenséges és sértő, verbális és nem verbális, valamint fizikai formában valósul meg.

Az erőszak és a zaklatás megszüntetése a közlekedési ágazatban egyre sürgetőbbé vált, különösen így a Covid-19-jár-

vány fényében. A közlekedésben dolgozó nőkkel szembeni erőszak és zaklatás riasztóan növekvő mértéke, valamint az Európában a lezárások idején a családon belüli erőszak jelentős növekedése sürgős és összehangolt intézkedéseket igényel a kormányoktól és a munkaadóktól.

A 190-es számú ILO-egyezmény történelmi jelentőségű, és először ad jogot a munkavállalóknak az erőszaktól és zaklatástól mentes munka világához. Középpontjában a nemi alapú erőszak és zaklatás megszüntetése áll.



Elismeri, hogy a nőket aránytalanul érinti az erőszak és a zaklatás a munka világában.

Az ILO tagjai, a kormányok és a munkaadók elkötelezték magukat az erőszak és zaklatás megelőzésére és leküzdésére irányuló törvények, szolgálta-

tások és eljárások javítása mellett. Az egyezmény azért nagyon fontos, mert a kérdés kezelése kulcsfontosságú ahhoz, hogy mindenki számára biztosított legyen a tisztességes, méltányos munka, valamint a nők jogai és egyenlősége.

Törvényjavaslat

A veszélyeztetett várandós nőkért

Törvénymódosítást javasol a Vasutasok Szakszervezete a veszélyeztetett várandós nők számára megállapított gyed összegének növelésére.

Több várandós kismama is jelezte szakszervezetünknek: a részükre megállapított gyed mértéke jelentősen elmarad a korábban kapott csed-étől, illetve az egyéb társadalombiztosítási ellátások mértékétől is.

Az érintett dolgozók jellemzően az emberi szervezetet fokozottan igénybe vevő munkakörben – például jegyvizsgálóként, gépkezelőként – tevékenykednek, a munkaidejük jelentős részét olyan feladatok ellátásával töltik, amelyek a várandósság szempontjából veszélyesnek tekinthetők. Őket ezért a szakorvos veszélyeztetettnak minősítve az úgynevezett a 9-es kóddal

regisztrálja. Ennek háttérében az áll, hogy a munka – megterhelő jellege miatt – károsítaná a magzatot, illetőleg az anyukát.

Az érintett dolgozók így módon a keresőképtelenségük első napjától kezdődően táppénzre szereznek jogosultságot.

Tekintettel arra, hogy a táppénzt kizárólag a személyi jövedelemadó terheli, nem képez ellátási alapot.

A tényleges jövedelem alapján akkor lehet számolni, ha az ellátásra való jogosultság kezdő napját közvetlenül megelőző harmadik hónap utolsó napjától az előző év első napjáig terjedő időszakban legalább 30 naptári napi jövedelemmel rendelkezik a kérelmező. Ezáltal a gyed alapjául szolgáló tényleges jövedelem számítása során figyelembe vehető iránymód időszak lecsökken, hosszan tartó táppénz esetében pedig a gyed alapját kizárólag a szerződés szerinti bér adja.

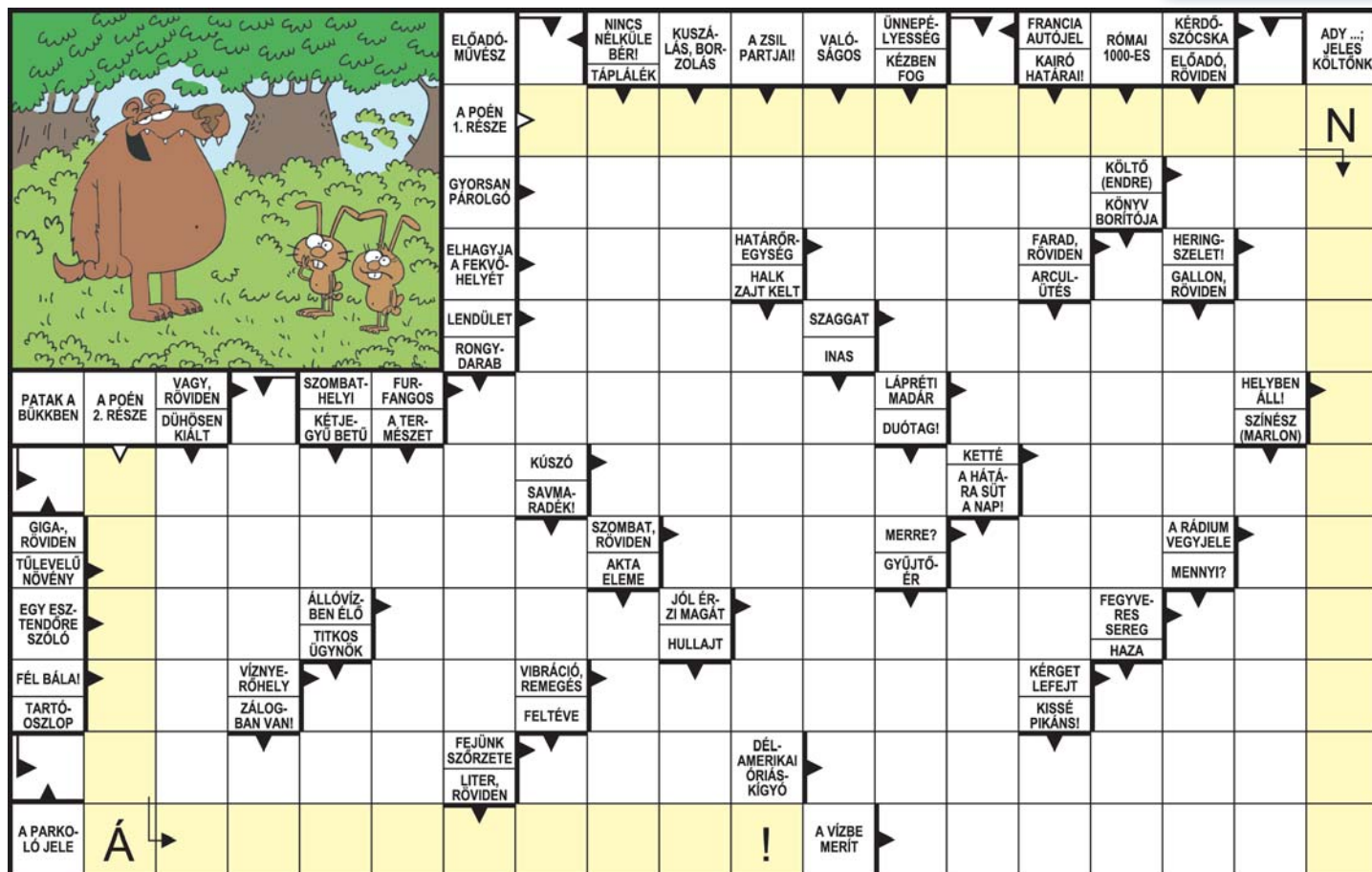
Az érintett munkavállalói kör jellemzően alacsonyabb, a minimált kismértékben meghaladó bérrel rendelkezik, amit kizárólag a különböző jogcímenek fennálló bérpótlékok növelhetnek. A gyed-et azon-

ban a szerződés szerinti – vagyis alacsonyabb – bérük alapján számítják ki.

Igy a hatályos előírás azokat a nőket érinti kedvezőtlenül, akik jellemzően fizikai munkakörben dolgoznak, és többletjuttatásokra csak rendkívüli munkateljesítéssel tehetnek szert. Ők azonban, éppen a veszélyeztetett állapotuk miatt ezt csak korlátozottan vagy egyáltalán nem tehetik meg.

A kötelező egészségbiztosítás ellátásairól szóló törvény 42/D § (2) bekezdés utaló szabályának kiterjesztésével mód nyílhat arra, hogy a GYED alapját a szerződés szerinti bértől eltérően, magasabb jövedelem alapján állapítsák meg a veszélyeztetett terhesek esetében.

Igy azok a szerényebb keresetű, de keresőképtelenségük előtt bérpótlékban részesülő várandós nők a jelenleginél magasabb összegű GYED-ben részesülnének, akik jelenleg – a munkakörük megterhelő jellege miatt veszélyeztetett terhesként – csupán a szerződés szerinti bérük alapul vételével kalkulált ellátásra számíthatnak.



A VASUTAS ÖNKÉNTES TÁMOGATÁSI ALAP EGYESÜLET

tagjai és szimpatizánsai 1997 óta rendszeresen támogatják egyesületünket szja 1%-os felajánlásaikkal.

Ezidáig 179 millió forint bevételünk keletkezett a felajánlásokból, amelyet teljes egészében tagjaink segélyezésére fordítottunk.

A személyi jövedelemadóból származó 1%-os bevételeinket továbbra is tagjaink segélyezésére kívánjuk fordítani.

Kérjük, hogy segélyezési forrásaink bővítéséhez járuljon hozzá adója 1%-ával!

Adószámunk: 19653613-2-42

A rendelkező nyilatkozat és a benyújtással kapcsolatos részletes tájékoztatás honlapunkon (www.vasutasota.hu) elérhető.

15.000 FT FELETT INGYENES SZÁLLÍTÁS

FOLYAMATOS
20-TÓL

AKCIÓK

70%

2 NAP ALATT SZÁLLÍTUNK!

– 99% VÁSÁRLÓI ELÉGEDETTSÉG!
– MEGBÍZHATÓ ÁRUHÁZ MINŐSÍTÉS

– PÉNZVISSZAFIZETÉSI GARANCIA!
– TELEFONOS ÜGYFÉLSZOLGÁLAT:
06-70-315-7815

KUPONOK
HŰSÉGPONT-RENDSZER

AZ EGYIK LEGNAGYOBB, NŐI-FÉRFI DIVATKIEGÉSZÍTŐ
WEBÁRUHÁZ, A WWW.WEBMALL.HU
VSZ TAGOKNAK ÁLLANDÓ, KORLÁTLAN
ALKALOMMAL BEVÁLTHATÓ KEDVEZMÉNYT
BIZTOSÍT MINDEN „RAKTÁRON KÉT NAP”
JELÖLÉSŰ TERMÉKRE.

KARÓRA – DIVATÉKSZER,

NAPSZEMÜVEG – PÉNZTÁRCA

KISTÁSKA – NYAKKENDŐ

JÁTÉK – AJÁNDÉK

VSZ TAGOKNAK ÁLLANDÓ 10%-OS KUPON!
ŐRIZD MEG A VSZ KUPONKÓDOT, MERT SOKAT ÉR!

ÍRD BE A KÓDOT A PÉNZTÁRBAN!

VSZ-20180223

A KUPON BEVÁLTHATÓ MINDEN „RAKTÁRON KÉT NAP” JELÖLÉSŰ TERMÉKRE,
AZ AKCIÓS, LEÁRAZOTT TERMÉKEKRE IS!

WEBMALL.HU

Praktiker

A magyar barkácsáruház

Kedvezményes vásárlási lehetőség a Praktiker Áruházban!

A Praktiker Kft.-vel kötött partnercéges együttműködés
keretében 2021-ben az alábbi napokon van lehetőség
kedvezményes vásárlásra*
a Vasutasok Szakszervezetének tagjai részére:



	Csütörtök	Péntek	Szombat	Vasárnap
Január	14	15	16	17
Február	11	12	13	14
Március	11	12	13	14
Április	8	9	10	11
Május	13	14	15	16
Június	10	11	12	13
Július	8	9	10	11
Augusztus	12	13	14	15
Szeptember	9	10	11	12
Október	14	15	16	17
November	11	12	13	14
December	9	10	11	12



*kedvezményes vásárlási lehetőség: a Kedvezményezettek az
Áruházban az adott időpontban megvásárolható valamennyi termék
vételárából 10% kedvezményben részesülnek.

A kedvezmény azonban nem vonatkozik az élelmiszerekre, az akciós
termékekre, illetve „Kiárúsítás” és a „Tartósan alacsony ár” megnevezéssel
megjelölt leárazott termékekre.

