



Újabb pert indít a VDSzSz Szolidaritás: ezúttal a heti pihenőidő kiadásának gyakorlata miatt! (4. oldal)



Az utazói bérfejlesztés megvalósításával van a baj! (10. oldal)



10% műszakpótlék-emelés: Rengeteg állomás hiányzik még a listáról! (5. oldal)



Személypénztárosok: Tulajdonképpen villámhárítók vagyunk! (11. oldal)

„Egyedül nem dolgozom!”

– Akciót hirdetett a VDSzSz Szolidaritás: a munkáltató teremtsen meg a biztonságos munkavégzés feltételeit!

A VDSzSz Szolidaritás kezdeményezésére a jegyvizsgálók, vezető jegyvizsgálók nyilatkozatot írnak alá, amiben tájékoztatják a munkáltatót, hogy az utasok részéről őket érő sorozatos fizikai és szóbeli atrocitások, támadások, emberi méltóságukat alapjaiban sértő helyzetek miatt a jövőben a személyszállító vonatokon egyedül nem kívánnak szolgálatot teljesíteni! A nyilatkozat honlapunkról letölthető, de területi irodáinkon is beszerezhető!

Június elsején a délelőtti órákban Pilis állomáson a 2742. számú vonat vezető jegyvizsgálójára rátámadt az egyik utas, és boxerrel többször megütötte. A jegyvizsgáló olyan súlyos sérüléseket szenvedett, hogy nem folytathatta szolgálatát. A hivatalos statisztikák szerint évente 60-70 bántalmazás éri a vonat személyzetét, a valóságban azonban a helyzet még ennél is súlyosabb: a szolgálatban lévő jegyvizsgálók naponta számíthatnak bántalmazásra! Sajnos, a vonatszemélyzeten kívül sok-

szor az állomási személyzetet is érik atrocitások.

Ez az állapot tarthatatlan, hiszen egy bántalmazás is megengedhetetlenül sok. A jogszabályok értelmében a munkáltatónak biztosítania kell az egészséges és biztonságos munkavégzés feltételeit. Amennyiben ez nem teljesül, a munkavállaló jogosult megtagadni az utasítás végrehajtását, ami jelen esetben azt jelenti, hogy nem viszi el egyedül a vonatot. A vasutasoknak a veszélyvállalás ugyanis nem hivatali kötelezettségük, erre senki nem kötelezheti őket.

A VDSzSz Szolidaritás mielőbbi megoldást sürgetve már számtalanszor felhívta a munkáltató figyelmét a bántalmazásokra, legutoljára 2016. május 27-én, amikor a VÉT-ülés keretében a munkáltató képviselője azt a választ adta, hogy „ki lesznek rúgva” azok a jegyvizsgálók, akik testi épségük védelme érdekében nem kívánnak egyedül szolgálatot teljesíteni.

Ez természetesen nem egyenlő a munkamegtagadással. A munkavállaló rendelkezésre áll, de közli: mivel a fennálló állapot a testi épségét közvetlenül és súlyosan veszélyeztetheti, nem kíván ebben részt venni.

Mint korábban írtuk, Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke az Országjáró Infóturné keretében rámutatott egy másik nega-

tív következményre is abban az esetben, ha a jegyvizsgáló egyedül van a vonaton: nincs tanú. Ez nagy probléma, hiszen egy állítás áll szemben egy tagadással. A kétfős személyzet egyúttal visszatartó erőt is jelenthet, hiszen a lehetséges támadót elrettenheti az a tudat, hogy tettének szemtanúja is lesz.

A nyilatkozat szövege:

„Alulírott vezető jegyvizsgálók és jegyvizsgálók (VDSzSz Szolidaritás tagok) ezúton tájékoztatjuk a tisztelt munkáltatót, hogy az utasok részéről bennünket érő sorozatos fizikai és szóbeli atrocitások, támadások, emberi méltóságunkat alapjaiban sértő helyzetek miatt a jövőben a személyszállító vonatokon egyedül nem kívánunk szolgálatot teljesíteni!

A munkáltatót már számtalan esetben kértük, hogy biztosítsa a biztonságos munkavégzés feltételeit, amit mindezedig nem tudott teljesíteni.” A kedvező változás érdekében a VDSzSz Szolidaritáson kívül a munkavállalóknak is tevélegesen fel kell lépniük: szükség van azokra a vasutasokra, akik vállalkoznak a fentiek kivitelezésére, az akcióban való részvételre. A közös cél érdekében félre kell tenni a sérelmeket, a vitákat. Nem kell nagy célokat kitűzni, ezeket azonban mindenkinek fel kell vállalnia.

Elég volt a túlórából?! Írd alá nyilatkozatunkat!

A VDSzSz Szolidaritás lehetőséget kíván biztosítani tagjai számára, hogy nyilatkozzanak: a jövőben nem kívánnak rendkívüli munkavégzést vállalni a kedvezőtlen munkakörülmények miatt jelentősen megnövekedett terhek kedvezőtlen hatásainak mérséklése érdekében!

Annál is inkább, mivel a munkaviszonyra vonatkozó szabályok kötelező elvárásként fogalmazzák meg, hogy a munkára kipihent állapotban kell jelentkezni annak érdekében, hogy tevékenységével senki ne veszélyeztesse a vasúti közlekedés biztonságát. **A nyilatkozat honlapunkról letölthető, de területi irodáinkon is beszerezhető!**

A nyilatkozat aláírói kijelentik:

„Ennek a feltételnek érzésünk szerint csak úgy tudunk eleget tenni, ha magunk számára megfelelő pihenést tudunk biztosítani, amely az évi több száz túlóra teljesítése mellett nem lehetséges.”

A dokumentum aláírásával a VDSzSz Szolidaritás tagjai ezúton is felhívják a munkáltató figyelmét mentális és fizikai állapotuk javítására annak érdekében, hogy egészségük javítása és munkaképességük tartós megőrzése érdekében – a vasút veszélyes üzem jellegére figyelemmel – az alábbi nyilatkozatunkban foglaltaknak megfelelően alakítsa át foglalkoztatási körülményeiket.

Újraszámfejtés!

Mi a teendőd?

Nézd át alaposan a számfejtést, ne törődj bele, ha kevesebb a vártnál! A VDSzSz Szolidaritás minden segítséget megad ahhoz, hogy tagársaink hozzájussanak az őket megillető összeghez!

Nyomatékosan felhívtuk a munkáltatók figyelmét arra, hogy az újraszámfejtéseket a bíróság ítéletében rögzített módon hajtsák végre! Ellenkező esetben – ahogy korábban is – ezúttal is tudni fogjuk mitévők legyünk: a bírósághoz és a sajtó nyilvánosságához fordulunk!

Ismeretes: 2016. június 30-ig a munkáltatók megbízásából az

SAP részletes elszámolást készített, ezt a júniusi bérfizetési jegyzékkel kapod meg!

Bánhidi-Nagy Attila, a MÁV Zrt. humánerőforrás vezérigazgató-helyetese a MÁV Zrt. felügyelő bizottsági ülésén bejelentette, hogy júliusban sor kerül a kifizetésre is. Az eredeti megállapodásban 2016. december 31. szerepel a kifizetés határidejeként.

Legalább 35 ezer forint vasutasnap juttalom kifizetését kezdeményezte a VDSzSz Szolidaritás a 350 ezer forint alatti alapbérű vasutasok részére!

A MÁV Zrt. és a MÁV-Start Zrt. vezetése arról tájékoztatta a VDSzSz Szolidaritást, hogy a 350.000 forint feletti alapbérrel rendelkező vasutasok július elején 70-120.000 forint közötti egyszeri bérfizetésben részesülnek.

Álláspontunk szerint a munkáltató ezzel az intézkedésével megsértette az idei bérmegállapodást, ahogy ennek a június 20-i VÉT-ülésen hangot is adtunk. Tekintettel a vasutasok általános jövedelemviszonyaira azonban tudomásul vesszük a munkáltató jogszértlő módon végrehajtott intézkedését.

A közelgő Vasutasnap alkalmából Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke arra kérte Dávid Ilonát, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatóját, hogy a 350 ezer forint alatti havi alapbérű vasutasok legalább 35.000 forint jutalomban részesüljenek egyre nehezebb

feltételek mellett végzett munkájuk során kifejtett teljesítményük elismeréseként.

Kezdeményezésünk értelmében az idei Vasutasnap előtt kerülne sor a kifizetésre az összes érintett vasutas számára.

Ismeretes: a június 20-i VÉT-ülésen kijelentettük: rendkívüli módon nehezményezzük, hogy a munkáltató immár másodjára szegi meg a 2016. évi bérmegállapodást, hiszen ismét egyoldalú intézkedés formájában több munkavállalói csoportot részesít anyagi juttatásban, amit a munkáltató nem bérfelzárkózásnak, jutalomnak, hanem úgymond „korrekciónak” tekint. Hangsúlyoztuk, nincs ellenünk, hogy a vasutasok közül bárki magasabb juttatásban, jutalomban részesüljön. Az viszont fölöttébb problémás, hogy erre a VDSzSz Szolidaritás megkerülésével került sor, és a munkáltató „tudomásul vétel végett” kegyeskedett velünk közölni. Jeleztük: csak remélni tudjuk, hogy ez a juttatás nem befolyásolja a készenléti jellegű munkakörökben foglalkoztatott vasutasok újraszámfejtésének eredményét.



Újabb pert indít a VDSzSz Szolidaritás: ezúttal a heti pihenőidő kiadásának gyakorlata miatt!

Ha a munkáltató adott időszakban a kötelezőnél kevesebb heti pihenőnapot osztott be a munkavállaló számára, akkor a munkáltató által szándékosan és rosszhiszeműen kialakított helyzetet úgy kell tekinteni, hogy a hiányzó pihenőidők alatt a munkavállaló „pihenőnap” rendkívüli munkavégzést teljesített, és eszerint illeti meg díjazás.

Nyáron mi sem lehet aktuálisabb téma, mint a gondtalan pihenés. Már ha a szegény vasutasnak jut erre ideje és lehetősége. Hiszen, mivel jelentős részük számára – a munkáltató diszkrét unszolására, a Parlament jócselekedetének köszönhetően – „elesett” a vasárnapi munkavégzés (illetve esetleges pótlékának) minimális védelme is, nem marad más, mint a heti pihenőidőért való még elszántabb küzdelem.

A szomorú valóság az, hogy a „jóságos”, a munkatársaikért a vértanúságot is vállaló „főnökök” egyes szolgálati helyeken – legfőképpen az utazó személyzet esetében – hajlamosak erről gonoszul megfélemlíteni, holott erre vonatkozóan

viszonylag egyértelmű, könnyen érthető, ráadásul közösen megalkotott, és kötelezően betartandó munkaviszonyra vonatkozó szabályokkal is rendelkezünk.

Emlékeztetőül: A munkaviszonyra vonatkozó szabályok pihenőidőkről szóló rendelkezése – egyenlőtlen munkaidő-beosztás alkalmazása esetén – kimondja, hogy a munkavállalót hetenként legalább 40 (Mt.) vagy 42 (KSz) órát kitevő, egy naptári napot magában foglaló megszakítás nélküli heti pihenőidő illeti meg.

Az sem vitatható, hogy a pihenőnapokat (de különösen a pihenőidőket) – annak kezdő és befejező időpontjai feltüntetésével – a munkaidő-beosztásban kell kijelölni, és arról a munkavállalót kimutathatóan értesíteni kell.

Mindezek ellenére, ahogy erre a módfelett sajnálatos körülményre a fentiekben utaltunk is, különösen az utazók vonatkozásában meglehetősen gyakori, hogy a leleményes munkáltató erre az alapvető kötelezettségre egy nagyon kiváló rabszolgahajcsárt is megszegyenítve, a human lelkes kalaplengetése közepette, dőlőfösen fittyet hány.

Ugyanis mindaddig, amíg a kijelölt, de ki nem adott pihenőidő alatti munkavégzést egyértelműen rendkívüli munkavégzésként kell nyilvántartani és elszámolni, addig a munkáltató hős vitézei hiába gondolják, hogy nemtelen cselekedetük megítélésakor legfeljebb csak a jogellenesség kimondásával kell számolniuk – amiért büntetés gyanánt jutalom jár (buksi-simogatás, vasutasnapi kitüntetés, színes fénykép a Vasutas Magazinban, stb.) Ilyen helyzetben miért cselekednének másképpen, miért fizetnének egy „árva petákot” is becsapott munkatársaiknak, a magyar vasutasoknak?

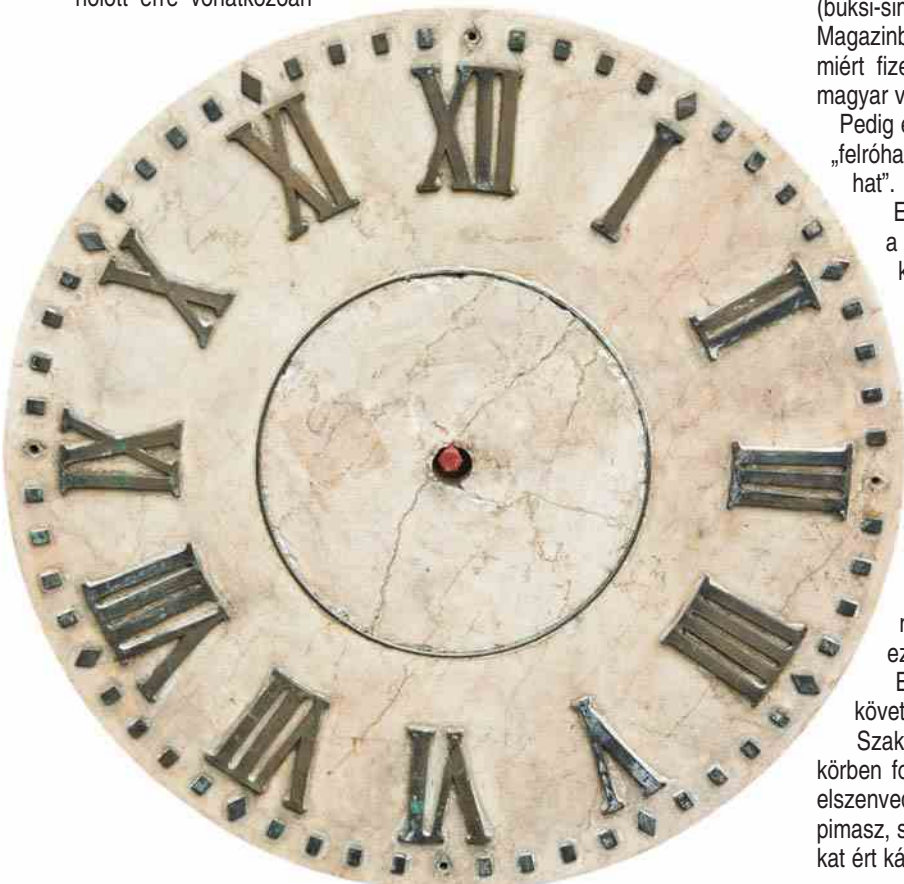
Pedig egyelőre még a MÁV-ra is vonatkozik az Mt. 6.§ (1) bekezdése: „felróható magatartására előnyök szerzése végett senki nem hivatkozhat”.

Ezért hiába reménykednek abban, hogy a nagyobb vétség, azaz a pihenőidő kijelölésének és kiadásának együttes elmaradása következmények nélkül maradhat, és emiatt a vasutasokat, tagjainkat, továbbra is bármilyen hátrány érheti. *(Hacsak időközben nem fut be egy újabb, a munkáltató befolyásos jogászai által kísért törvénymódosítás.)*

Szilárd álláspontunk szerint, ha a munkáltató adott időszakban a kötelezőnél kevesebb heti pihenőnapot osztott be a munkavállaló számára, akkor a munkáltató által szándékosan és rosszhiszeműen kialakított helyzetet úgy kell tekinteni, hogy a hiányzó pihenőidők alatt a munkavállaló „pihenőnap” rendkívüli munkavégzést teljesített, és eszerint illeti meg díjazás.

A munkáltató ezzel kapcsolatos vélekedése, az ezen alapuló magatartása tagjaink méltányos érdekeit figyelmen kívül hagyja, ezért számunkra elfogadhatatlan, és azonnali intézkedést igényel. Emiatt van egy rossz hírünk a munkáltató számára: büntetlenül, következmények nélkül ezt sem teheti meg!

Szakszervezetünk ugyanazt teszi, amit a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatottak esetében tett a hétvégi munkavégzések során elszendvedett sérelmek orvoslása érdekében. Keresetet nyújtunk be a pimasz, sokak életét megnehezítő jogtiprás megszüntetése, és a tagjainkat ért károk megtérítése érdekében!



Megragadunk minden alkalmat, hogy megtámadjuk a munkáltató inkorrekt, jogellenes magatartását!

Emiatt ugyanis a nagyon alacsony vasutas jövedelmek még tovább csökkennek! Szegeden első fokon a vasárnapi pótlék megfizetésére irányuló keresetünket elutasította a bíróság, de nem adjuk fel: fellebbezünk! Ahogy a pihenőnapon végzett munkáért járó elmaradt díjazás kifizetése érdekében is pert indítunk!

Avasárnapi rendkívüli munkavégzés miatt kezdeményezett keresetünket a Szegedi Munkaügyi Bíróság elsőfokon elutasította. Ismeretes: kifogásoltuk – és továbbra is kifogásoljuk – hogy a vasárnapi rendkívüli munkavégzésben érintett vasutasok számára – a korábbi jogszabályi rendelkezések ellenére – a munkáltatók nem fizettek vasárnapi pótlékot. *(Sajnos, a jogszabályváltozás folytán 2016. június 18. óta nem is kell fizetniük.)*

Az ítéletbe nem nyugszunk bele, különösen azután, hogy a bíró az ítélet indoklásában fellebbezésre biztatott minket. Ezt meg is tesszük, és reméljük, hogy a másod-

fokon eljáró bíróság helyt ad kereseti követelésünknek.

Mindezt több okból is tesszük. Egyrészt azért, mert a jogszabályok betartása mindenki számára kötelező, nem lehet csak azért kibújni alóluk, mert ez anyagi terhet jelent a munkáltatók számára. Másrészt a nagyon alacsony vasutas jövedelmeket próbáljuk így korrigálni, emelni: megragadunk minden alkalmat, hogy jogi úton megtámadjuk a munkáltató – álláspontunk szerint – inkorrekt, jogellenes magatartását, ami miatt az alacsony jövedelmek még tovább csökkennek! Ezért is nyújtjuk be a pihenőnapon végzett munkáért járó elmaradt díjazás megítélésére irányuló keresetünket is.

KSZ-módosítás a MÁV-nál: Rengeteg állomás hiányzik még a munkáltató által megállapított műszakpótlék-emelési listáról

Szinte az összes. A KSZ leglényegesebb módosításai közé tartozik a 10. és 12. számú melléklet bővítése. Létrejött egy másik megállapodás is, ami az Egészségmegőrző Program igénybeviteléhez szükséges munkavégzés alóli mentesülést biztosítja.

10% műszakpótlék-emelés *(bővült a KSZ 12. sz. melléklete, ez sorolja fel a KSZ 47.§ 2. pontja szerinti 40% mértékű műszakpótlékre jogosító szolgálati helyeket).*

Július elsejétől a hálózaton a kiemelt, nagy leterheltségű forgalmi csomópontokhoz tartozó állomásokon szolgálatot teljesítő vasutasok tagjaink számára 10% műszakpótlék-emelésre

kerül sor – ezzel az emelés második lépcsője valósul meg. Ez is hónapokat váratott magára, jó pár éve a VDSzSz Szolidaritás kezdte szorgalmazni a műszakpótlék-emelést.

Szakszervezetünk június 27-i XVII. Küldöttgyűlésén a 10% műszakpótlék-emeléssel kapcsolatban Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke mindent megkért arra, hogy ebben a témá-

ban ne legyen szakszervezetünkön belül semmiféle vita, hiszen egy folyamat végre beindult. Tavaly ugyanis azt ígértük, hogy a Budapesti Igazgatóságon végrehajtott műszakpótlék-emelést követően további állomásokra is sor kerül. Kínkeservesen el tudtuk érni a MÁV-nál, hogy a munkáltató által igazgatóságunként kijelölt állomások esetében ez megtörténjen.

Fontos a szakszervezetünk nevében is szereplő szolidaritás elve: tudjuk, hogy több állomás is hiányzik a listáról, azonban egy újabb vita még tovább késleltethette volna a műszakpótlék-

(Folytatás a 6. oldalon)

(Folytatás az 5. oldalról)

emelés második lépcsőjének bevezetését.

Ezért is egyeztünk meg korábban a vasút vezetésével arról, hogy nem óhajtunk a műszakpótlék-emelés második körében beleszólni abba, mely állomásokat vonják be az igazgatóságok; abban állapodtunk meg, hogy ezt ők határozzák meg.

Természetesen a második kört követően is folyamatosan azon leszünk, hogy a műszakpótlék-emelés általánossá váljon, és ezt el is fogjuk érni.

Celldömölk, Nagykanizsa, Veszprém, Zalaegerszeg, Pustaszabolcs, Dombóvár, Kaposvár, Gyékényes, Pécs, Füzesabony, Miskolc-Tiszai, Miskolc Rendező Pu., Szerencs, Miskolc-Gömöri, Püspökladány, Debrecen, Nyíregyháza, Záhony, Eperjeske Átrakó Pu., Kecskemét, Kiskunfélegyháza, Szeged, Szeged

Rendező, Békéscsaba, Lőkösháza, Záhony Széles, Eperjeske Rendező Pu., Üzemirányítási Központ, Forgalmirányítási Csoport Budapest, Forgalmirányítási Csoport Debrecen, Forgalmirányítási Csoport Miskolc, Forgalmirányítási Csoport Pécs, Forgalmirányítási Csoport Szeged, Forgalmirányítási Csoport Szombathely.

Fontos a szakszervezetünk nevében is szereplő szolidaritás elve: tudjuk, hogy több állomás is hiányzik a listáról, azonban egy újabb vita még tovább késleltethette volna a műszakpótlék-emelés második lépcsőjének bevezetését.

Mire jó a KSZ, ha a munkáltatók nem tartják be?!

Nincs értelme életben tartani a Kollektív Szerződést, ha a MÁV és a MÁV-Start humán vezetése változatlanul folytatja a jelenlegi gyakorlatot, és továbbra sem tartja be a KSz-ben foglaltakat!

Az utóbbi időben történtek miatt arra a következtetésre jutottunk, hogy felesleges a Kollektív Szerződés, ha a MÁV Zrt. és a MÁV-Start Zrt. humán vezetése nem kívánja betartani a KSz-ben foglaltakat. Mitöbb, valahányszor a KSZ megszegésére hivatkozunk, jogász-

hadak állnak készen arra, hogy minden egyes alkalommal cáfolják felvetéseink helytálló voltát. Ehhez nem kívánunk asszisztálni, ez esetben ugyanis a KSZ csak arra alkalmas, hogy hivatkozni lehessen rá, ám a benne foglaltakat ne kelljen betartani.

A június 16-i Startos rendkívüli VÉT-ülésen a vezérigazgató figyelmét nyomatékosan felhívtuk arra, hogy a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatott vasutasok esetében a VDSzSz Szolidaritás által jogerősen megnyert per következtében az újraszámfejtéseket a bíróság ítéletében rögzített módon hajtsa végre a munkáltató. Ellenkező esetben – ahogy korábban is – ezúttal is tudni fogjuk, mitévők legyünk: a bírósághoz és a sajtó nyilvánosságához fordulunk!



Volt már olyan, hogy a személyzet hiánya miatt nem indult el a vonat!

A túlhajszolt vasutasok megbetegszenek, a munkáltató pedig nem azon van, hogy megoldást találjon, hanem azt vizsgálják, melyik szakszervezethez tartoznak a kidőlt munkatársak.

Mint írta a Blikk:

„Gond van a vasútnál – már a vonatok sem indulnak? Hív a vasút, vár a MÁV – visszatértek a régmúlt idők, amikor ezzel a szlogennel toborzott munkaerőt a közlekedési társaság.

Olyan munkaerőhiánnyal küzd a vasút, hogy az már a működését veszélyezteti. A budapesti pályaudvarokon a vonatindulások helyett rendszeresen a betöltetlen álláshelyeket olvassák be a hangosbemondóba: pályamunkásokat, szerelőket, jegyvizsgálókat, mozdonyvezetőket keresnek.

– Volt már olyan, hogy a személyzet hiánya miatt nem indult el a vonat – állítja Bárány Balázs szakszervezeti vezető. A VDSzSz Szolidaritás alelnöke szerint a munkaerőhiány komolyan veszélyezteti a vasút működését.

– A dolgozók túlterheltek, nem ritka a 300 óra túlóra, ami olyan, mintha 2 hónappal többet dolgozna a munkavállaló. A szabadságot sem tudják egyben kivenni. Mindezt 90-200 ezer forintos nettó fizetésért. A túlhajszolt alkalmazottak megbetegszenek, úgy tudom, csak a Nyugati pályaudvarról emiatt hiányzik 40 jegyvizsgáló. A munkaadó pedig nem azon van, hogy megoldást találjon, hanem azt vizsgálják, melyik szakszervezethez tartoznak a kidőlt munkatársak – sorolta a bajokat Bárány Balázs. Pedig a probléma gyökerét mindenki tudja, az alacsony fizetések és a rossz munkakörülmények között nem akar senki a vasúthoz jönni, a régiék pedig ha tehetik, odébbállnak. Még a középvezetők is. Dávid Ilona, a MÁV vezérigazgatója pár hete levélben kért 30 százalékos fizetésemelést a szakminisztériumtól a dolgozóknak. A MÁV sajtóosztálya megkeresésünkre elismerte a létszámhiányt: 780 munkahely betöltetlen most a vasútnál. De már elindítottak mozdonyvezető és pénztáros tanfolyamokat. Fizetésemelés nem sok volt, mindössze 3 százalékos. A jegyvizsgálóknak felkínálták 11-25 ezer forintos emelést, ám a sajtóosztály szerint a szakszervezetek ezt elutasították, és irreális követelésekkel álltak elő.

A MÁV 15 megbetegedésről tud a jegyvizsgálók köréből, de az okokat nem ismerik.

– A hirtelen megbetegedések okáról a munkáltató egyelőre nem kapott tájékoztatást, így nem tudni, hogy mi húzódik ezek háttérében. A vasúttársaság gyors gyógyulást kíván nekik – tudatta a sajtóosztály.

Forrás: Blikk, V. J. Z.–M. N.

A Blikk pár utas véleményét is kikérte, tanulságos válaszok születtek:

„Szerintem a szakképesítés hiánya lehet a probléma, és az alacsony fizetés – mondta Nagy Viktor (22). – Egyre jobban aggaszt, hogy valami baj történik út közben.”

„Félek utazni már vonattal, mert már nem egyszer történtek balesetek – ijedezett Mózes Vivien (23). – Ha létszámhiány van, annak a munka láthatja a kárát.”

„Elegem van abból, hogy folyton késnek a vonatok – mondta Bíró Anna Márta (30). – Abból, hogy kevés az ember, talán nem lesz baj, de jobban kell figyelniük mindenre.”

Nemrég a VDSzSz Szolidaritás hívta fel újfent a figyelmet arra, hogy tömegesen betegednek meg a vasutasok: a súlyos létszámhiány miatt bizonytalanra válhat a vonatok közlekedése! A létszámhiány okozta folyamatos túlterhelés, a borzalmas munkakörülmények, a munkáltató pressziója az utasításellenes munkavégzésre, az egyre gyakoribb bántalmazások miatti veszélyérzet bizony mind-mind könnyörtelenül megkéri az árát.

Ráadásul, a munkáltatók eközben arra törekednek, hogy a vasutasok megosztásával az amúgyis nagyon alacsony jövedelmekből még kevesebb legyen. Ezt persze nem lehet a végtelenségig folytatni, nem is maradt el a következménye: június 23-án például a Nyugatiban tucatszám betegedtek meg az utazók, de a Keleti pályaudvaron is gondok vannak. Erre, persze, mit csinál a munkáltató? Azt nyomozza, hogy vajon a VDSzSz Szolidaritás tagjai közé tartoznak-e a beteg munkavállalók!

Az ülés nem hozott áttörést, a munkáltató nem hajlandó belátni szakszervezetünk álláspontját: az általa „jegyvizsgálói bérreformnak” nevezett intézkedés nem járhat automatikusan munkaidő-emeléssel. Ismételten kijelentettük, hogy nem fogadjuk el a munkáltató által javasolt megoldást, mivel az munkaidő-növekedéssel jár. Még tárgyalni sem kívánunk róla mindaddig, amíg a munkáltató nem kompenzálja a 2012-ben történt munkaidő-emelést! Ugyanakkor a bérreformot – minden ellentétes híresztelés ellenére – támogatjuk, és újfent kijelentettük: amennyiben a munkáltató a 8 órás napi rendes munkaidőre vetítve kívánja bevezetni a szolgálati helyekre eljuttatott bértáblázatát, azt természetesen készek vagyunk tudomásul venni. Azt viszont nem fogadjuk el, hogy cserében még tovább emelkedjen az érintettek munkaideje. Így is épp elegendő dolgoznak az emberek nehéz munkakörülmények között, ráadásul a rendkívüli munkavégzés is sújtja őket. Nem gondoljuk, hogy tudomásul kellene vennünk, hogy a munkáltató munkaidő-emeléssel „takarja el”, váltsa ki a rendkívüli munkavégzést.

Ez az álláspontunk persze nem nyerte el a MÁV-Start vezetésének tetszését, emiatt „kiváló” reformtörekvéseik kerékkötőinek tartanak bennünket. Ez azonban nem így van, pont ellenkezőleg: inkább segíteni szeretnénk a MÁV-ot és a MÁV-Startot abban, hogy közösen mielőbb sikerül-

jön javítani a vasutasok társadalmi megítélésén, és anyagi elismertségük is jelentős mértékben növekedjen.

Újfent felhívjuk figyelmeteket arra, hogy a MÁV-Start 200 óra rendkívüli munkavégzésre kötelezhet Benneteket, ezen felül a beleegyezésetek is szükséges, a 300 óra feletti rendkívüli munkavégzés azonban tilos. Rajtatok múlik – és kizárólag rajtatok – hogy mi történik: ha a munkáltató által kínált egyéni megállapodást sokan aláírják a jegyvizsgálók, tagjaink közül, akkor a MÁV-Start vezetése elégedetten hátradőlhet. Ellenkező esetben azonban ismét kénytelen lesz velünk tárgyalni annak érdekében, hogy mielőbb olyan bérkonstrukció jöjjön létre, ami hosszútávon egyaránt szolgálja jegyvizsgáló tagjaink és a MÁV-Start érdekeit. Úgy véljük, ez lehet a közös célunk, nem pedig az, hogy a munkavállalókra feleslegesen újabb terheket rakhassanak. Apró öröm, hogy a MÁV-Start vezérigazgatója maga is elismerte, hogy

- a személyszállító vonatokat célszerű lenne legalább két jegyvizsgálóval közlekedtetni
- tényleg nehéz a jegyvizsgáló táskája maga 6,5 kilójával...

A jelenlegi közállapotok miatt szakszervezetünk továbbra is kitarthat mellett, hogy legalább két jegyvizsgáló teljesítsen szolgálatot a vonatokon!

Továbbra is rengeteg vonat közlekedik az utazói létszámnorma alatt!

A Nyugati és Keleti pályaudvaron ellenőriztük szűrőpróbaszerűen a Startos KSZ 9. számú mellékletében előírt utazói létszámnorma teljesülését. Továbbra is lesújtó az eredmény, amit vizsgálatot és magyarázatot várva továbbítottunk a Start vezérigazgatójára részére.

A vizsgálat idején a Nyugati pályaudvaron június 20-án két Flirt motorvonat egy vezető jegyvizsgálóval közlekedett (2368, 2921).

Június 21-én ugyanitt összesen 17 vonat nem felelt meg az előírásoknak (2549, 2059, 2652, 2627, 2672, 2777, 2469, 2467, 2434, 2413, 2417, 2192, 2349, 2119, 2368, 2921, 2615), a Keletiben a 3024 sz. vonat nem ment át a rostan.

„Hogyan fordulhatott ez elő ismét?” – tette fel a kérdést Bárány Balázs, a VDSzSz

Szolidaritás alelnöke Csépké András, a MÁV-Start Zrt. vezérigazgatója részére írt levelében, majd hozzátette:

„Nem települünk ki naphosszat állomásokra, erre nincs kapacitásunk. Időszakokat vizsgálunk. A Nyugatiban tapasztaltak viszont már tömeges jelenséggé váltak akkor is, ha némely esetben ugyanaz a szerelvény fordul ugyanazzal a személyzettel.

Nem keltünk hangulatot, az már a kollégák körében amúgyis mélyponton van. Ha efelől kétségetek lenne, javaslom, hogy néhány munkatársad Mátyás király módjára öltön álruhát, és ne tegyen semmit, csak beszéljessen az utazószeméllyel.

Fáradtak, a többség apatikussá vált, és biztosak abban, ha ebben a helyzetben történik egy utasbaleset, a Start nem fog kiállni mellettük. Vajon miért gondolják?”

Várjuk a munkáltatói vizsgálat eredményét.

Korábban, az Országjáró Infótúrné keretében Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke május 11-én Székesfehérváron leszögezte: A Kollektív Szerződés egy munkaviszonyra vonatkozó szabály. Rögzíti például, milyen típusú és hány kocsi esetén viheti el egy vagy két ember a vonatot. Amennyiben ez a szabály nem teljesül, a

jegyvizsgáló köteles megtagadni az utasítás végrehajtását, ha az utasítás teljesítésével mások testi épségét közvetlenül és súlyosan veszélyezteti.

Ha például hosszú a szerelvény, és a megállóhely beláthatatlan ívben van, hogyan lehet garantálni a forgalom biztonságát? Hiszen bármi történhet. És ha valaki megsérül, akkor a jegyvizsgálót vonják majd felelőségre.

Az ügyész, vagy akár a sérült ügyvédje előveszi az utasítást, és joggal fogja mondani: „Őn miért hozta el ezt a vonatot, hiszen meg kellett volna tagadnia a továbbítását?” Mit mondasz rá? – tette fel a kérdést Bárány Balázs. Azt, hogy jó fiú/kislány akartál lenni? Ez enyhítő körülmény, de nem mentesít a felelősség alól.

Tavaly vezető jegyvizsgáló tagtársunk például komolyan vette a forgalom biztonságára vonatkozó utasításokat, és fedélzeti jegyellenőr társaságában nem volt hajlandó elvinni a három egységes Desiro-t az esztergomi vonalra.

A MÁV-Start azonnali hatállyal felmondott neki, de a VDSzSz Szolidaritás nyomban kollektív munkaügyi vitát kezdeményezett, a munkáltató pedig gyorsan visszakozott. Tagtársunk azóta is a MÁV-Startnál dolgozik.

Bántalmazás:

Cinikus választ adott a MÁV-Start!
Ha a munkáltatón múlik, továbbra is
számítani kell a pofonokra!

Legyen szó bántalmazásokról vagy a 6,5 kilós jegyvizsgáló táskákról, az érdemi intézkedések rendre elmaradnak! A VDSzSz Szolidaritás kezdeményezte, hogy a jegyvizsgálók, vezető jegyvizsgálók nyilatkozatban tájékoztassák a munkáltatót, hogy az utasok részéről őket érő sorozatos fizikai és szóbeli atrocitások, támadások, emberi méltóságukat alapjaiban sértő helyzetek miatt a jövőben a személyszállító vonatokon egyedül nem kívánnak szolgálatot teljesíteni! Ezt követően a Startnál működő KmvB és a KÜT elnöke is levelet írt a munkáltatónak.

Csépke András, a MÁV-Start Zrt. vezérigazgatója többek között ezt írta (a teljes levelet honlapunkon megtaláljátok):

„Önmagában az a körülmény, hogy teljes bizonyossággal előre nem lehet kizárni

SMS: 2016.06.21. 21:55:28

21:30-kor a 6223 sz. vonat vezető jegyvizsgálóját egy utas tetteg inzulálta. Az utas a vonat leszállt. A vezető jegyvizsgáló munkáját folytatta.

annak a lehetőségét, hogy a jegyvizsgálót az utasok részéről esetlegesen atrocitás érheti a vonaton, jogilag nyilvánvalóan nem felel meg a törvény által megkövetelt olyan közvetlen és súlyos veszélyhelyzetnek, amely megalapozná a munkavállaló részéről az utasítás teljesítésének jogszerű megtagadását.

Sajnálatos módon teljes bizonyossággal kizárni olyan konfliktus előfordulásának lehetőségét, mely a közfeladatot ellátó munkavállalónk elleni erőszakhoz vezethet, nem lehetséges. Erre nyilvánvalóan az sem jelentene garanciát, ha az irányadó létszámnormára vonatkozó előírásoktól függetlenül valóban minden vonaton minimálisan két fő jegyvizsgáló teljesítene szolgálatot. Erre vonatkozó javaslatukat tehát támogatni – mivel az a potenciális biztonsági kockázatok kiküszöbölésére nem alkalmas, illetve azt társaságunk jelenlegi létszámhelyzete (...) sem teszi lehetővé – nem áll módunkban.”

A vezérigazgató leveléből egyébként kiderül, hogy jellemzően menetjegy nélküli utasok bántalmazták a jegyvizsgálókat, idén 31 támadást regisztráltak, 2015-ben 68 esetet – persze, ez csak a jéghegy csúcsa, mint arról korábbi számunkban írtunk. 2015-ben így alakult a jegyvizsgálókat ért támadások vonalankénti

SMS: 2016.06.30. 21:10:28

21:00-kor Tatabánya és Oroszlány állomások között a 34438 sz. vonat vezető jegyvizsgálóját egy utas tetteg bántalmazta. Személyi sérülés nem történt. A vezető jegyvizsgáló szolgálatát folytatta, rendőrség értesítve.

SMS: 2016.07.01. 13:10:27

12:40-kor a 905 számú vonat jegyvizsgálóját Várpalota – Székesfehérvár állomások között egy ismeretlen személy inzulálta.

eloszlása a munkáltató nyilvántartása alapján:

Persze, a MÁV-Start hozzáállását jól érzékelteti a munkáltató jegyvizsgáló táskákkal kapcsolatos tenni nem akarása, ezeket Orbán Zoltán tagtársunk, a VDSzSz Szolidaritás Pécs TSZVI Alapszervezetének vezető ügyvivője foglalta össze kiválóan:

„Üzenetek helyett tettek” harsogja a Start hírlevél! Minden alkalmat felhasználnak a Start vezetői, hogy tudomásunkra hozzák, mennyire fontosak vagyunk mi, vezető jegyvizsgálók!

Sajnos mi ezt nem érezzük! 2015. decemberében megegyeztünk a Start technológia tervezés szervezetével a jegyvizsgáló táska tartalmának csökkentéséről. Az elmúlt közel fél évben legfeljebb üzeneteket kaptunk, a tettek elmaradtak! Többszöri érdeklődésünkre – mindig másra hivatkozva – húzzák az időt. Az sem zavarja az illetékes vezetőket, hogy a 2015. decemberi tárgyaláson az előírás szerint felszerelt jegyvizsgáló táska 6,5 kg-ot nyomott! Ez a tömeg húzza a vállunkat, akár a napi 12,8 órás szolgálatban!

2012-ben is megegyeztünk a táska tartalmának, tömegének csökkentésében, de akkor is elmaradt az intézkedés!”



Az utazói bérfelfejlesztés

megvalósításával van a baj!

Szakszervezetünk álláspontja változatlan: senkinek sem javasoljuk aláírni a munkáltató által felkínált megállapodást mindaddig, amíg erről meg nem egyezünk a Startnál. Úgy ítéljük meg ugyanis, hogy az egyéni megállapodás nem szolgálja a jegyvizsgálók érdekeit.

Az egyéni megállapodásokkal kapcsolatban kialakult helyzetre reagált a VDSzSz Szolidaritás Személyszállítási Utazó Tagozata.

A VDSzSz Szolidaritás Személyszállítási Utazó Tagozata NEM kerékkötője a MÁV-START bérfelfejlesztési terveinek, csak nem ÍGY akarja a megvalósítást!

Nehezen egyeztethető össze Szakszervezetünk törekvéseivel, céljaival a rossz emlékeket idéző napi munkaidő-emelés. Jól emlékszünk: a közelmúltban egyszer már átértékeltük, de a mai napig nem hevertük ki.

A munkáltató a 2012-ben (az akkor életbe lépő új Mt-re való hivatkozással) a napi 7,3 órás munkaidőt napi 8 órára emelte. A kényszerű többletmunkáért egy fillér juttatást nem adott azóta sem. Minek pénzelni a rabszolgát?

Azóta újabb és újabb „ajándékokkal” kedveskedtek nekünk nagyjaink, amelyek hozadéka elkésztető jövőt vizionál. Hiszen a korkedvezmény megszüntetése, a kiszámíthatatlan munkaidő beosztások, valamint a létszámhiány miatti leterheltség rendkívüli mértékben veszélyeztetik hosszú távú foglalkoztatásunkat.

A létszámhiány nem egyik pillanatról a másikra alakult ki. Évekkel ezelőtt ugyanis már jelezték a humánpolitikai hozzáértők, hogy amennyiben nem lesz létszámfelvétel, ill. nem indítanak képzéseket, jelentős létszámhiány fog kialakulni.

A hullámok összecsaptak. A munkáltató a 8,4 órás napi munkaidő és a szolgálatonkénti egy-

sleges 16 óra bevezetését gondolja bedobni mentőöv gyanánt. Eközben figyelmen kívül hagyja azt a tényt, hogy munkánkat 60-65 éves korig kellene ellátnunk, viszont ez már a jelenlegi munkakörülmények között szinte reménytelennek látszik.

A munkáltató továbbra is csak a rosszul értelmezett gazdasági - esetenként saját, egyéni - érdekeit tartja szem előtt, nem törődve teherbíró képességeink határaival.

Álságosan több pénzt ígér a többletmunkáért, és bitang módon kihasználja az amúgy is alulfizetett munkavállalók megélhetési gondjait. A munkatársai megtörésével, egyéni megállapodások megkötésével próbálja elképzeléseit megvalósítani.

Célja eléréséhez sem pénz, sem idő nem akadály, ahogy ezt már megtapasztaltuk a készenléti jellegű munkakörök esetében a munkáltató „nagyvonalú”

próbálkozásai során, amikor márciusban az egyéni megállapodásokat kívánta aláíratatni.

Ha a munkáltató tisztességesen járna el, úgy egy ilyen jelentős, az utazói munkakörben foglalkoztatott munkavállalók teljes létszámát érintő intézkedés bevezetésénél nem az „oszd meg, és uralkodj” elvet erőltetné. Ehelyett inkább együtt gondolkodva próbálná megtalálni az optimális megoldást a kialakult helyzetben, amiről ezúttal sem az utazók tehetnek. Épp ezért a többletterheket továbbra is velük vonszoltatni több, mint szegény.

A VDSzSz Szolidaritás Személyszállítási Utazó Tagozata fenntartja korábbi állásfoglalásában megfogalmazott javaslatait, amelyet továbbra is tárgyalási alapnak tekint.

Papp Károly Attila
VDSzSz Szolidaritás
Személyszállítási Utazó
Tagozat vezető ügyvivő

A VDSzSz Szolidaritás Személyszállítási Utazó Tagozatának május 25-i állásfoglalása a MÁV-Start Zrt. KSz-módosító előterjesztéséről

„Az előterjesztést az alábbi szempontok figyelembe vételével javasoljuk tárgyalni és elfogadni:

KSz-ben történő módosításként:

- Napi 8 óra rendes munkaidőre kidolgozott bértábla a mindenkori minimálbérszorító figyelembevételével történő kialakításában.
 - A 8,4 órára emelni kívánt napi rendes munkaidő ellentételezéseként járó bérpótlék, amely az alpbér 16%-a.
 - A bértábla és a bérpótlék a hálózat egészére történő egyidejű bevezetése.
 - Szolgálatonként a produktív munkaidő ne haladhatta meg a 80%-ot.
 - A napi szolgálat (munkaidő) 6 óránál rövidebb nem lehet.
 - Az egy havinál több munkaidő keret bevezetését nem javasoljuk.
- A KSz mellékletét képező külön megállapodások az alábbiakról:**
- Szolgálatonként maximum 16 óráig terjedő munkavégzés.
 - A napi rendes munkaidő 8,4 órára történő emelése.
 - Szabadság, táppénz, stb. számításánál az emelt napi rendes munkaidő képezze az alapot.”

Személypénztárosok: „Tulajdonképpen villámhárítók vagyunk!”

Ehhez képest nem becsüli meg a pénztárosokat (sem) a munkáltató. Székesfehérváron június elején elmondták, számukra az egyik legfontosabb, hogy kevesebb kötelező órájuk legyen: havi 210 órát dolgoznak, lassan már a gyerekeikkel sem tudnak találkozni!

A június eleji megbeszélésen résztvevő pénztárosok közül többen kifejtették:

„Dolgozunk mondjuk három napot egymás után, aztán a negyedik nap jövőnk éjszakára. A pénztárosok 90%-a nő, akinek családja, gyereke van, de ilyen beosztások mellett lassan már nem találkozunk a gyerekeinkkel sem.

Aztán ott van az idegnyomlás, havi 210 órát dolgozunk. Ez idegileg is megterhelő, nem úgy tudunk az utasokkal foglalkozni, ahogy azt a vasút szeretné. Hiszen a vasút érdeke lenne, hogy megfelelően, precízen ki legyenek az utasok szolgálva. Nem tudsz nekem olyan pénztárost mutatni, aki a harmadik napon még kedvesen mosolyog az utasra.”

Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke elmondta:

• ha a pihenés feltételei nem adottak vagy időközben teljesíthetetlené válnak, akkor megszűnik az osztott munkaidő. A pihenés feltételeiről a szakszervezeteknek kell megegyezni a munkáltatóval a helyi függelékben. Csak ezután lehet bevezetni az osztott munkaidőt. Ha nincs egyezés, nem lehet bevezetni, de ha időközben úgy alakul, hogy nem biztosíthatóak a pihenés feltételei, akkor megint csak végetér az osztott munkaidő. Ha valaki osztott munkaidőben dolgozik, és nem tud pihenni, akkor azt rendkívüli munkavégzés-ként kell elszámolni.

- a Munka törvénykönyve értelmében 12 órán túl csak az foglalkoztatható, aki erről egyéni megállapodásban, írásban megegyezett a munkáltatóval. A munkavállalók bármikor visszavonhatják ezt a nyilatkozatot, ezt követően csak legfeljebb napi 12 órában lehet őket foglalkoztatni.
- az idegnyomlás alkalmazása során az éjszakai munkavégzés elszámolását némi vita után meg lehet oldani.
- a munkavállaló kérésére a munkáltató köteles megváltani a rendkívüli munkavégzést szabadidővel. Ez legyen a munkáltató problémája, oldja meg.
- az idegnyomlás megváltoztatása nehezebb ügy, mert ahhoz Kollektív Szerződés módosítására lenne szükség, ehhez a munkáltató hozzájárulása is kell, ezt ebben a szezonban biztos, hogy nem lehet keresztülvinni.

A hallgatóságból valaki felvetette a felmondás letétbe helyezését, mondván: honnan szerezne embert a munkáltató? Bárány Balázs rámutatott arra, hogy hasonló célja van a VDSzSz Szolidaritás által kiadott két aláírásgyűjtő nyilatkozatnak is.

Mint ismeretes, a VDSzSz Szolidaritás kezdeményezésére a jegyvizsgálók, vezető jegyvizsgálók nyilatkozatot írnak alá, amiben tájékoztatják

a munkáltatót, hogy az utasok részéről őket érő sorozatos fizikai és szóbeli atrocitások, támadások, emberi méltóságukat alapjaiban sértő helyzetek miatt a jövőben a személyszállító vonatokon egyedül nem kívánunk szolgálatot teljesíteni! Ezen kívül a VDSzSz Szolidaritás lehetőséget kíván biztosítani tagjai számára, hogy nyilatkozzanak: a jövőben nem kívánunk rendkívüli munkavégzést vállalni a kedvezőtlen munkakörülmények miatt jelentősen megnövekedett terhek kedvezőtlen hatásainak mérséklése érdekében!

Ha a nyilatkozatokat elég sokan aláírják, a munkáltató kénytelen komolyan venni. Máskülönbén Bárány Balázs szerint

„ha csak úgy elkezdenek tárgyalgatni, akkor a munkáltató fel nem vállalja semmit sem: tagadják állításainkat, azzal jönnek, hogy kiragadott példákat említünk, és általánosságban nem ez a jellemző. Pontosan ezért lenne fontos az egységes kiállítás. Ugyanez igaz a pénztárosokra is.”

Majd hozzátette: „A hibát nem a vezetőségben kell keresni, hanem magunkban: mi a francért van az, hogy egy viszonylag nagy létszámú munkavállalói sereg az istennek nem képes a saját érdekeit jól megjeleníteni?! Ez nem a főnökség hibája, hanem a mi hibánk is.”

A személypénztárosok, utazók problémáiról június 14-én Horváth Lászlóval, a Budapesti TSZVI igazgatójával is egyeztetettünk, aki megígérte, hogy Székesfehérváron nem kell alkalmazni az osztott munkaidőt mindaddig, amíg a pénztárosok vissza nem költöznek a felújított helyükre: az osztott munkaidőre eső részt munkaidőként számukra kifizetik. Arra is ígéretet tett, hogy a nyári időszakban a Balaton déli partján meghonosodott gyakorlat alapján igyekszik majd eljárni a vonal többi szakaszán lévő állomások pénztárosai esetében is.

Ezen kívül meghallgatta a jegyvizsgálók gondjait, panaszait, megértőnek bizonyult, lehetőségeihez képest igyekszik ezeken változtatni. Horváth László biztosított minket arról is, hogy a vezérigazgató által kiöltött, és a napokban a munkavállalók részére felkínált egyéni megállapodások esetében semmiféle kényszer, munkáltatói befolyást nem fognak alkalmazni. Mindenki szabadon döntheti el, hogy elfogadja-e, vagy sem.

A Küldöttgyűlés többek között döntött a VDSzSz Szolidaritás új, szerényebb székházának megvásárlásáról, valamint az ITF és az ETF nemzetközi szervezetekhez történő csatlakozásról is.

Bár nem is olyan régen, május 18-án már volt egy Küldöttgyűlés, azonban az utóbbi időben úgy felgyorsultak az események, hogy június 27-én sort kellett keríteni egy újabbra, hiszen olyan nagy horderejű ügyekben kellett dönteni, amikről csakis a küldöttek mondhatták ki a végső szót.

letett arról, hogy a VDSzSz Szolidaritás központja helyett a területi szervezeteket kell erősíteni, már látszott, hogy a VDSzSz Szolidaritás Ajtosi Dürer sor 27/A. alatti jelenlegi székháza számunkra nagy, és olyan működési költségei vannak, ami Halasi Zoltán szerint hosszútávon semmiképp sem tartható. Ezért az a döntés született, hogy elköltözzünk, az épületet hasznosítanunk kell, és keresnünk kell egy új székházat, hiszen egy szakszervezet központjában dolgozóknak biztos nem stukkós irodákban kell üldögelniük.

Közel egyéves huzavona után úgy döntött az ITF (Közlekedési Dolgozók Nemzetközi Szövetsége), hogy felveszi soraiba a VDSzSz Szolidaritást, ezt követően pedig az ETF (Közlekedési Dolgozók Európai Szövetsége) is

Halasi Zoltán elmondta, hogy a korábban a VDSzSz Szolidaritás csak a VDSzSz Szövetség révén, közvetetten volt tagja a nemzetközi szervezeteknek. Felhívta a figyelmet a német, osztrák, szlovák vasutas kollégákkal a határon átnyúló ágazati kollektív szerződésről szóló nemzetközi projektben gyűjtött tapasztalatok tanulságára – a projektben tagtársaink közül is páran részt vettek. Mint mondta, a nemzetközi együttműködésnek egyre nagyobb jelentősége lesz, feltéve, hogy 2020-ban még léteznik fog az Európai Unió. Ez esetben ugyanis sor kerül a személyszállítás liberalizációjára is, ennek során pedig fontos együttműködni a nemzetközi szakszervezeti szövetségekkel.

Halasi Zoltán szerint nem szigetelődhetünk el, különösen akkor nem, amikor

XVII. Küldöttgyűlés!

A június 27-i XVII. küldöttgyűlés viszont már a májusi küldöttgyűlésen elfogadott Alapszabály értelmében zajlott, így az 50 főnél nagyobb alapszervezetektől is érkeztek küldöttek. Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke reményét fejezte ki, hogy a küldöttgyűléseken résztvevők száma a jövőben még tovább bővíthető annak érdekében, hogy minél szélesebb körben szülessenek a döntések.

A VDSzSz Szolidaritás elnöke a székházváltásról is beszélt, így többek között elmondta, hogy amikor döntés szü-

hasonló álláspontra helyezkedett. *(Persze ehhez az is kellett, hogy képbe hozzuk az ITF, ETF vezetőit arról, hogy pontosan mi is történt Magyarországon, mit jelent az, hogy a VDSzSz Szövetség és a VDSzSz Szolidaritás szakított egymással.)*

Az ITF erről szóló értesítését azonban túl későn kaptuk meg ahhoz, hogy az előző Küldöttgyűlés elé terjesszük, ugyanakkor a VDSzSz Szolidaritás Alapszabálya értelmében a nemzetközi szervezetekhez való csatlakozáshoz a Küldöttgyűlés döntése szükséges.

a közlekedésben javában zajlik a piacnyitás: a vasúti teherszállítást például már teljesen liberalizálták. Ha ez a személyszállítást is utoléri, akkor a több országban is működő társaságok előtt megnyílnak a lehetőségek, erre pedig fel kell készülnie a VDSzSz Szolidaritásnak. Mint mondta, ennek során kiemelkedő szerep hárul a nemzetközi tapasztalatcserére, a szakszervezeti szövetségek elősegítik a szomszédos országokkal való együttműködést is, akikkel szoros kapcsolatot kell a jövőben kiépíteni. *(Fotó: Rodek Gyula)*



Módosult a MÁV-FKG Kft. Kollektív Szerződése!

Közel egy éves vajúdas után június 30-án aláírtuk a MÁV-FKG Kft. KSz-módosítását, a módosítások 2016. július elsejei hatállyal lépnek érvénybe. A tárgyalásokat még tavaly augusztusban kezdeményezte a VDSzSz Szolidaritás annak érdekében, hogy pótoljuk, javítsuk a KSZ hiányosságait! A lényegesebb, pozitív változásokat az alábbiakban foglaljuk össze:

- 4000 Ft/fő/hó alanyi jogú juttatás bevezetése 2016. január 1-ig visszamenőlegesen (Szép kártya)
- Az utazási idő költségtérítése 1,5 óras átlagos időtartammal, az alapbér 20 %-ával.
- Cégautó rendszeres vezetési pótléka: 4.50 Ft/km
- Gépkezelői munkakör pótléka: 270 Ft/óra
- Átvezénylési díj bevezetése (5 napon belüli munkaidő-beosztás módosítása): 1600 Ft/szolgálat
- Készenléti jellegű munkakör pótléka 12 órás napi munkaidőnél 4000 Ft/szolgálat, rövidebb munkaidőnél 2500 Ft/szolgálat

- A hivatásos gépjárművezetők elismerésének emelése sávonként 2000 forinttal
 - A szociális segély maximális összegének megemlése 50.000 Ft/főre, a keret emelése
 - A munkavállalói temetési segély összege 150.000 Ft-ra emelkedik
- A 12 órán túli napi munkavégzés, a hetedik napi munkavégzés és az átvezénylés csak a munkavállalóval kötött írásbeli megállapodás alapján lehetséges!

Minden tagtársunkat arra kérünk, hogy ilyen irányú megállapodást csak akkor írjon alá, ha mérlegelte ennek következményeit, természetesen honlapunkon is megtalálható elérhetőségeinken bármikor kérhettek tőlünk segítséget.

**Feledy István, VDSzSz Szolidaritás,
alapszervezeti vezető ügyvivő**



Gyász: Hatályba lépett az Mt. 101. § (3) törlése, kihirdették a Magyar Közlönyben!

A munkáltatónak sikerült bosszút állni a három évre visszamenőlegesen kifizetendő elmaradt túlórapótlék miatt! Boldog lehet.

A törvény kihirdetésével az érintett vasutasokon kívül sok ezer magyar munkavállaló családjának 10-15%-kal csökken a havi jövedelme, emellett eddigi munkaidő-beosztásukat tetzés szerint alakíthatják a munkáltatók – természetesen, a munkavállalók hátrányára. Hiszen a Munka törvénykönyve – a

munkavállalókra nézve rendkívül kedvezőtlen és elfogadhatatlan – módosítása miatt a hétfégi foglalkoztatás a munkáltatók számára már elméletileg sem jelent anyagi többletterhet.

Ismeretes: a VDSzSz Szolidaritás február 25-én jogerősen pert nyert a Szegedi Törvényszéken, majd a szakszervezetünkkel folytatott egy hónapos huzavona után a munkáltatók vállalták, hogy részletes elszámolás alapján 3 évre visszamenőlegesen kifizetik a több milliárdos nagyságrendű elmaradt túlórapótlékot a mintegy tízezer érintett vasutas számára.

„A pihenés, kikapcsolódás, családi program lehetőségét venné el az álságos indoklással benyújtott törvénymódosítási javaslat, ami várhatóan április végén kerül a kormány elé, és drasztikusan csökkentené a magyar munkavállalók, köztük tagjaink eddigi munkabéret is” – írtuk április 20-án, miután a VDSzSz Szolidaritás és az Operaházi Dolgozók Független Szakszervezete közös levélben fordult Orbán Viktor miniszterelnökhöz. Egyúttal kértük, hogy a vasárnapi munkavégzésre kötelezett munkavállalókat illesse meg a vasárnapi pótlék!

A VDSZSZ SZOLIDARITÁS ÉRDEKVÉDELMI LAPJA

Felelős kiadó: Halasi Zoltán
Főszerkesztő: Huszta Krisztián
Tervező szerkesztő: Károlyi Marianna

Nyomda: www.impactmedia.hu;

A szerkesztőség címe, telefonszámai: H-1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A.
Üzemi telefon: 01+13-29, Tel.: 351-1111, E-mail: info@vdszsz.hu; B/SZL/43/91



Április 19-én a VDSzSz Szolidaritás elnöke Varga Mihály nemzetgazdasági miniszter támogatását kérte, hogy a 2017. évi költségvetést megalapozó törvényjavaslatban szereplő, foglalkoztatást érintő szabályok a VDSzSz Szolidaritás által ajánlott módosításokkal kerüljenek a kormány elé. Halasi Zol-

tán a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatottakkal kapcsolatban többek között felhívta a miniszter figyelmét arra, hogy az Mt. 101.§ (3) hatályon kívül helyezése az érintett munkavállalók esetében átlagosan 10% havi keresetvesztéssel járna.

Június 7-én az Országgyűlés elfogadta a 2017. évi költségvetést megalapozó törvényt, ennek része az Mt. 101. §. (3) törlése is, a MÁV közbenjárása „eredményes” volt. Cikkünkben ismét „megköszöntük” a munkáltató tevéleges közreműködését, amiért „sikerült” több ezer vasutas jövedelmét mintegy 10%-kal csökkenteni, és a hétvégi munkavégzést korlátozó szabályokat kiiktatni. Ezzel a lendülettel eltörölték a vasárnap, rendkívüli munkaidőben foglalkoztatottak részére járó vasárnapi pótlékot is.

Összeszedtük a Munka törvénykönyvét érintő legfontosabb változásokat:

A munka törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. törvény 104. §-a helyébe a következő rendelkezés lép (hatályba lép: 2017. január 1.):

104. § (1) A napi munka befejezése és a következő munkanapi munkakezdés között

legalább tizenegy óra egybefüggő pihenőidőt (a továbbiakban: napi pihenőidő) kell biztosítani.

(2) A napi pihenőidő időtartama legalább nyolc óra

- a) az osztott munkaidőben,
- b) a megszakítás nélküli,
- c) a több műszakos

vagy

d) az időnyellegű tevékenység keretében foglalkoztatott munkavállaló esetében.

(3) A napi pihenőidő, ha az a nyári időszámítás kezdetének időpontjára esik, legalább tíz,

a (2) bekezdés alkalmazásakor legalább hét óra.

4) A (2) vagy a (3) bekezdés alkalmazása esetén a két egymást követően beosztott napi pihenőidők együttes tartama legalább huszonegy óra.

(5) A készenlétet követően nem kell pihenőidőt biztosítani, ha a munkavállaló munkát nem végzett.

Emlékeztetőül az Mt. 101. § (3):

„Ha a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatott munkavállaló részére vasárnapra rendes munkaidőt osztottak be, számára a közvetlenül megelőző szombatra rendes munkaidő nem osztható be.”

A törvény elfogadását követően Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke Áder János köztársasági elnökhöz írt levélben kérte, hogy a napokban elfogadott törvényt a rendkívül hátrányos Mt-módosítások miatt megfontolásra küldje vissza az Országgyűlésnek!

Ez a 2016. június 17-én megjelent Magyar Közlöny alapján nem történt meg, az „eredmény” a Közlöny 2016. évi 88. számának 6693. oldalán jelent meg (130. §).

Ismeretes: Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke már az Országjáró Infóturné április 20-i, záhonyi állomásán is elmondta: a VDSzSz Szolidaritás azt képviseli, hogy a vasárnap ne csak a kereskedelmi dolgozók, hanem a vasutasok esetében is számítson vasárnapnak!

A vasárnapot ugyanis nem váltja ki, ha hétköznapra esik a heti pihenőidő.

Mint beszámolt róla, a kormánypárt frakcióvezetője is ezt erősítette meg, amikor arról beszélt, hogy rendezni kívánják az összes érintett munkavállaló vasárnapi munkavégzésének díjazását. Az is előfordulhat, hogy az Mt. 101. § (3)-t ugyan törlik az Mt-ből (ez azóta sajnos megtörtént – a szerk.), de lesz helyette egy másik szabály a vasárnapi munkavégzésről.

„Maradsz, aki vagy!”

P. Mobil: Van olyan, akinek ne mondana semmit ez a név? Nem valószínű. Számomra ők a megtestesült magyar rockzenét jelentik. A zenekar 1969-ben alakult Gesarol néven. Akkoriban nem sokáig lehetett ilyen néven játszani, az ORI (*Országos Rendező Iroda*) igazgatója közölte is Schusztér Lóránttal, hogy ezzel a névvel nem koncertezhetnek. 1973-ban az Esti Hírlapban egy rövid közleményben tudatta a Gesarol együttes, hogy május 1-től P. Mobil néven lépnek fel. De igazából a Miskolci Popfesztiválon debütáltak 1973-ban, az együttes tagjai ekkor: Póta András (dob), Bencsik Sándor (gitár), Losó László (basszus, ének), Huszár Györgyi (ének), Serényi Miklós (ének). Ők voltak tehát az ő P. Mobil.

A zenekar koncertjein jelent meg először az ún. csápolás is, mégpedig részben azért, mert a közönség felemelt kézzel jobban elért. A zenekarban a hetvenes évek közepéig sok tagcsere történt, a siker azonban várattat magára. A hivatalos szervek, a lemezgyár, a rádió és tévé barbár zenekarként könyvelte el őket. Hiába kopogtattak, az ajtók zárva maradtak számukra. Ennek ellenére teltház koncertjeiken folyamatosan nőtt rajongótáboruk. Csak töretlen népszerűségüknek és a kemény rock térhódításának köszönhetően, hogy a hetvenes évek végén sikerült három kislemezt megjelentetniük.

A dalok felkerültek a slágerlistákra is, de nagylemez tabu maradt számukra, mivel Schusztér Lóránt, a menedzser-mindenes zenekarvezető nem volt hajlandó kompromisszumokat kötni, és átírni a dalok szövegeit. Ekkor a zenekar tagja volt Vikidál Gyula (ének), Cserháti István (billentyű), Mareczky István (dob), Kékesi „Bajnok” László (basszus, ének), Bencsik Sándor (szólógitár), és persze a főnök: Schusztér Lóránt. 1980-ban ez a formáció oszladozni kezdett, a zenekarból kilépett Vikidál Gyula, majd Bencsik Sándor és Cserháti István is követte, Vikidál az alakuló Dinamit együttes tagja lett, Cserháti és Bencsik pedig P. Box néven hozott létre új zenekart.

De Schusztér újjászervezte a bandát: Tunyogi Péter lett az énekes, a gitáros a mai napig a zenekarban játszó Sárvári Vilmos, a billentyűs Zeffer András lett. Aztán megtörtént a csoda: 1981 őszén megjelent az első nagylemezük Mobilmánia címmel, amit még két lemez, a Heavy Medal és a Honfoglalás követett, utóbbira azonban inkább olyan dalok kerültek, melyek korábban nem jelenhettek meg. De hiába lett kész a



lemez a 80-as évek végére, több nehézség és probléma miatt a zenekar elhallgatott.

1993-ban viszont már tervezgették a visszatérést. A mai napig legendás „legrosszabb” koncertet a Fradi stadionban adták, majd 1995-ben a Petőfi csarnok szabadtéri színpadán ismét hatalmas bulit csaptak. A Tunyogi Péter által időközben létrehozott Tunyogi Band miatt viták alakultak ki, és három tagnak távoznia kellett a zenekarból. Ezt követően Rudán Joe (ének) és Póka Egon (basszus) érkezett a bandába, majd újra lemezt vettek fel „Kutyából szalonna” címmel. Persze, a zenekarban folyamatosan cserélődtek a tagok, ennek ellenére több lemez (DVD, CD) készült, rengeteget koncerteztek. A mai napig mozgásban van a P. mobil. Legutóbbi lemezüket – Farkasok völgye, Kárpát medence – 2014-ben adták ki. A zenekar jelenlegi felállása: Schusztér Lóránt mindenés, főnök, Sárvári Vilmos (gitár), Baranyi László (ének, gitár), Tarnai Dániel (basszus, ének), Szebelédi Zsolt (dob), Szabó Péter (billentyű). 2016. június 10-én Csőron találkoztunk, s váltottunk pár szót a koncert előtt Schusztér Lóránttal, a zenekar vezetőjével. Beszéltünk a tavaly megjelent „Kaptafa” című könyvről. A könyvben szinte az összes zenészt megemlíti, aki csak létezik a magyar rock-életben. Megkérdeztem tőle, hogy a könyvben leírtak miatt vajon az érintettek nem reklamáltak-e. Nem tagadta, de mint mondta: „én csak azt írtam le, ahogy a dolgok voltak. Néha fáj az igazság. Ilyen az élet.”

A zenekar pedig megy tovább, mert a mozgás nem állhat meg. Ez az élet Babolcsai néni!

Ábrahám „szakmunkás” László

ZENEI TOTÓ

A helyes megfejtést beküldők között ajándéksomagot sorsolunk ki! Kalandra fel!

1. Ki volt a P. Mobil énekese a „Mobilizmo” c. első nagylemezen?

- a) Vikidál Gyula
- b) Tunyogi Péter
- c) Rudán Joe

2. Hol található a P. Mobil Rockmúzeum?

- a) Nyítragerencsér
- b) Budapest
- c) Miskolc

3. Hol született „Cipő”, a Republic zenekar elhunyt frontembere?

- a) Szovjetunió
- b) Románia
- c) Jugoszlávia

4. Mióta énekel együtt Korda György és Balázs Klári?

- a) 1976.
- b) 1980.
- c) 1990.

5. Hány önálló lemezt adott ki Baby Gaby, a Baby Sisters egykori tagja?

- a) Hetet
- b) Nyolcat
- c) Ötöt

6. Milyen állami kitüntetést kapott Szikora Róbert?

- a) Kossuth-díj
- b) A nemzet zenésze

c) A Magyar Érdemrend Lovagkeresztje

7. Mikor alakult a Tankcsapda nevű debreceni rockzenekar?

- a) 1990.
- b) 1989.
- c) 2000.

8. Mikor rendezték az első EFOTT-ot? (Egyetemisták és Főiskolások Országos Turisztikai Találkozója)

- a) 1976.
- b) 1985.
- c) 1989.

9. Ki a szerzője az „Egyedül” című ismerős Arcok dálnak?

- a) Nyerges Attila
- b) Presszer Gábor
- c) Bródy János

10. Ki az új énekese az AC/DC rock-zenekarnak?

- a) Mick Jagger
- b) Axl Rose
- c) David Covardale

11. Melyik ország a Scooter zenekar hazája?

- a) Dánia
- b) Hollandia
- c) Németország

12. Mikor mutatták be a „Macskák” c. musicalt Magyarországon?

- a) 1983.
- b) 1987.
- c) 1990.

13. Mikor kapott Kossuth-díjat az Omega együttes?

- a) 1995.
- b) 1999.
- c) 2013.





13+1. Hol született Rihanna, a 2016 Sziget Fesztivál sztárja?

- a) USA
- b) Barbados
- c) Kolumbia

A „Fülbemászó” jelígyével ellátott megfejtéseiteket július 31-ig várjuk (vasúti postával) az alábbi címre: VDSzS Szolárítás, 1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A. Emailben is elküldhetitek: rejtveny@vdszsz.hu. előző szám megfejtése: 1a, 2c, 3b, 4a, 5b, 6a, 7c, 8c, 9c, 10b, 11b, 12a, 13b, 13+1c. Sajnos, az előző lapszámunkban megjelent játékra beküldött megfejtések között nem volt helyes megoldás, a jó hír viszont az, hogy a fenti Totó helyes megfejtését beküldői közül ketten is ajándéksomagot kapnak. :)

A megfejtésből megtudod, miért éri meg tagnak lenni nálunk a hatékony érdekképviseleten és számos szolgáltatásunkon kívül!

A „Rejtvény” jeligével ellátott megfejtéseiteket július 31-ig várjuk (vasúti postával) az alábbi címre: VDSzSz Szolidaritás, 1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A. Emailen is elküldhetitek: rejtveny@vdszsz.hu. Előző számunkban megjelent rejtvény megfejtése: Az rendben van, ha valaki panaszodik, az viszont nincs rendben, ha valaki csak panaszodik. Az ajándécsomagot Ocsovai Péter nyerte! Gratulálunk!

	ERŐS KELET-INDIAI PÁLINKA	NESZ, HALK ZAJ	NYÍRFELE FÁVAL BENÓTT (TERÜLET)	A KÖR SUGÁRÁNAK JELE	501, RÓMAI SZÁMMAL	SAKMAI TITKOT LOPVA KIFIGYEL	MENEKÜLÉSI LEHETŐSÉG	..., -KED, -KÖD; IGE- KÉPZŐK	DÁTUM- RAG, -ÁN PÁRJA	PORTUGÁL AUTÓJEL	FÉMÁRUK BOLTJA, RÉGI ELNEVEZÉSSEL	BÉKÉS, BOLDOG JELENET	BEC, SE- BESTYÉN	KÖZÉPEN FELADI	A FÖLD FELÉ	SPANYOL AUTÓJEL	MADÁRDAL, KÖLTŐIEN	
MEGFJTÉS, 1. RÉSZ																		M
FÖLD- DARAB, GÖRÖNGY				TRÓJA GÖ- RÖG NEVE						IDEGEN ADÉL!							A RÉNIUM VEGYJELE	
ABDUL ...; IRAKI ÁL- LAMFÓ V. (aref)					LIBA				KISLIBA (TÁJSZÓ)						FEL- MILLIÓ!			
KELETIES, TÁMLA NÉLKÜLI HEVERŐ					DÍSZÍTÓ FÉMPÁNT LÁDÁN			PÚP, BIZ. ... IGNÁC; FESTŐ V.	HASADÓ ÁSVÁNY						FRANCIA ÖSLAKÓ ABÁUJI VÁROSKA			
	ÖTÖS MEG- FEJTÉS, 2. RÉSZ						HUZAL- KÖTEG ÖRÖMÉBEN UJJONG							GALAMB- FÉLE HIBÁT PA- LÁSTOL				
A NEWTON JELE		LATYAK POKOL- BÉLI ÖRDÖG				FORGÓ- SZÁRNY						KERES SÍKIDOM					ASZTÁ- CIUM VJ. NOMÁD NÉP VOLT	
PEST CENT- RUMAI!			KORAI ZÖLDSEG ÉGRE NYÚLIK						HÁZTETŐ TARTÓJA									TÁRGYRAG
IGÁSLÓ SZER- SZÁMA				RAGAD					RITKA BETŰNK	VÁRVÉDŐ TÖLTÉS							KEZD LE- CSOROGNI! CSATTANÓ ...; NÖVÉNY	
SAVVAL MARAT, RÉGISEN				ELMARAD A GOMB! BÉRT VISZ- SZATART						OROSZ KIKÖTŐ						PULISZKA, TÁJSZÓVAL HORDÓ- KÉSZÍTŐ		
HATÓSÁGI LEFOG- LALÁS							ÉTELMERŐ ESZKÖZ KOMOLY, LEHIGGADT											
DALOL						MÉTER, R. KLUMPA ALJA, BÜKKBŐL			HALO- GATÁS ... ME KATE; MUSICAL								SUSOGNI KEZDI! ÉLVEZ, KÖLTŐIEN	
A HOSZ- SÚSÁG JELE		HOLL. KAMI- ONMÁRKA KABÁTOT FELSEGÍT			HASALÁS BANK ÜTÉ- SE A KÁR- TYÁBAN									KÉTJEGYŰ BETŰNK, KIJTVE RÖGTÖN			A NEWTON JELE E HELYEN (TÁJSZÓ)	
AZ ERBIUM VEGYJELE			... TORNA; BAJVIVÁS RÓMAI HADISTEN							A KÉN VEGYJELE				PORLAD PÉNZÜGYI LANDOR, R. (fezór)				
MEGFJTÉS, 3. RÉSZ																		IRÁS ÖSSZE- FOLYIK, KIFAKUL
HOLLAND FOCISTA, EDZŐ (ARIE)				PECH														
EGYSÉGES DIGITÁLIS RENDSZER, RÖV.				ÁZSIAI ORSZÁG													NAGY...; CSŰCS TOKODNÁL ZSENÁNS	
LITER, RÖV.		TEÁTRUMI PÓDIUM ENYVES- KEZŰ			NÉMET VÁ- ROS (kall) NŐI NÉV (IV. 27.)				TÉLI SPOR- TOT ŰZ MORGÓ- LÓIK								TALÁL	
KISSÉ IGÉNY- TELEN!			TINTA, ANGOLUL ... IT BE (BEATLES)				IVÓEDÉNY			FELESÉGET SZEREZ NE- KI, RÉG. HAZA							NÉGYZET- MÉTER, R. TÖRTÉNET, ID. SZÓVAL	
SOLT FEJE- DELEM NÉV- VÁLTOZATA						LIHEGVE SIEI FESZULTSÉG EGYSÉGE							SZERB VÁROSKA KÖRMÉVEL VAKAR					KÖZÉPFOK! GYAPJÚ- SZERŰ MŰSZÁL
FILOZÓFIAI ISKOLÁS ÓGÖRÖG VÁROS					ÓSERDŐ ÁLLATKERT ID. NEVE						HADRÁG, BIZ. MELYIK SZEMÉLYT?							
TÖRVÉNY- TÁR, RÖV.				KESERVE- SEN SIR						JUT NEKI MILLI- GRAMM, RÖVIDEN							MEGHOSZ- SZABBÍT PÁRIZS HATÁRAII!	
A BÁRIUM VEGYJELE			AUTÓVAL HÁTRÁL AZ URÁN VEGYJELE														FRANCIA KIRÁLY! OSZTRÁK AUTÓJEL	
	E																	