



**Rövidesen megalakulhat
az a fórum, ahol döntenek
a vasutasok
bérfejlesztéséről is!
(5. oldal)**

Figyelem! Elköltöztünk a Bosnyák tér közelébe!

Október 3-tól már itt találjátok a VDSzSz Szolidaritás központját: 1146 Budapest, Thököly út 172., ez egyúttal a levelezési címünk is!

Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke szakszervezetünk XVII. Küldöttgyűlésén a székházváltásról is beszélt. Többek között elmondta, hogy amikor döntés született a VDSzSz Szolidaritás központja helyett a területi szervezetek erősítéséről, már látszott, hogy szakszervezetünk Ajtósi Dürer sor 27/A. alatti (korábbi) székháza a központi munkaszervezet számára túl nagy. A vásárlást követően szeptemberben kezdődött meg új székházunk minimális felújítása (apró változtatások mellett tisztasági festés). A Bosnyák tér közelében lévő ingatlan további előnye a vasutasok számára jó megközelítés mellett, hogy ezentúl a Küldöttgyűléseket sem kell majd hotelekben tartani.

Fizikailag itt találsz minket, ez egyúttal a levelezési címünk: VDSzSz Szolidaritás, 1146 Budapest, Thököly út 172. Számlázási címünk azonban még egy ideig a régi: 1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A.



**Nem szabad levágni
az aranytojást tojó
tyúkot! (12. oldal)**



**Bérmegállapodás az FKG-nál:
Átlagosan közel 10%-kal
nőttek a bérek! (10. oldal)**



Bér: Az államtitkár elismerte: az ágazaton belül a MÁV-csoport munkavállalóinak a legalacsonyabb az átlagkeresete!

A kormány béremelést tervez a közlekedési dolgozók körében – mondta a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium (NFM) közlekedéspolitikáért felelős államtitkára a Nemzeti közlekedési napok keddi megnyitóján Debrecenben. A szaktárca vizsgálja annak lehetőségét, hogy mennyi idő alatt milyen mértékű béremelést tudnak végrehajtani.



(Fotó: Dávid Ilona fb-oldala, a felvételen Tasó László, az NFM közlekedéspolitikáért felelős államtitkára és Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója.)

A szaktárca vizsgálja annak lehetőségét, hogy mennyi idő alatt milyen mértékű béremelést tudnak végrehajtani

Mint arról beszámoltunk, a 2016. május 17-i VÉT-ülést követően a VDSzSz Szolidaritás képviselőjének a munkáltató beszámolt arról, hogy a tulajdonoshoz fordult annak érdekében, hogy jelentős, legalább 30%-os jövedelemnövekedésben részesítsék a vasutasokat – feltéve, hogy tettekben is helyre kívánják állítani a vasutas munka presztízsét, és meg kívánják akadályozni a fiatalok elvándorlását a vasúttól, valamint tényleg tenni akarnak azért, hogy olyan munkaerő-utánpótlás érkezzen a vasúthoz, akik munkájára lehet számítani.

Szakszervezetünk természetesen örömmel fogadta ezt a fejleményt, hiszen ez már régóta esedékes, mint írtuk, talán mi is szerepet játszottunk

abban, hogy ez a tulajdonos részére írt levél megszületett, hiszen épp elégszer hangsúlyoztuk, hogy a vasutasok jelentős részének jelenlegi jövedelme nem elegendő ahhoz, hogy a mindennapi megélhetési problémák ne hátráltassák őket felelősségteljes munkájuk elvégzésében.

Augusztusban a Magyar Nemzet arról írt, hogy egyelőre még nincs döntés a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumnál (NFM) arról, hogy kapjon-e a MÁV 30 százalékos bértömegemelést, ahogy azt a vasúttársaság még tavaszal kérte. Ez becslések szerint akár 30-40 milliárd forintot is jelenthetne pluszban a MÁV-nak, amit bérfelállításra fordíthatnának, igaz, több évre elosztva.

Lassan ugyan, de a munkáltatók meghallják a VDSzSz Szolidaritás javaslatait!

Az elmúlt öt évben a minimálbéremelés mértékénél sokkal alacsonyabb volt a bérrendezés: a vasutas bérek öt év alatt 12%-kal maradtak el a nemzetgazdasági átlagtól, a magas minimálbér miatt a sávok közti különbségek eltűntek. A VDSzSz Szolidaritás elnöke szerint a jövőben minden munkavállalónak meg kell kapnia a minimálbér-emelés mértékét. Erről is beszélt Halasi Zoltán a Miskolci Területi Szervezet oktatásán október 5-én, Hajdúszoboszlón, ahol beszámolt többek között az október 4-i, munkáltatóval folytatott egyeztetés fejleményeiről is.

Jelenleg biztosan csak annyit tudni, hogy a MÁV-csoport vezetésének van egy három-éves bérfelzárkóztatási javaslata, amivel a kialakult helyzetet orvosolná. Terveink szerint a munkáltató által a tulajdonostól kért 30%-os növekményből nem szabad kompenzálni a minimálbér-emelés mértékét, erre azon felül kell sort keríteni. Hiszen a választási év előtt 4-5%-os minimálbér-emeléseket rebesgetnek – jelentette ki Halasi Zoltán. Ha azonban a 30%-ból 2x5%-ot elvisz a minimálbér-emelés mértékével történő béremelés valamennyi munkavállaló számára, akkor már csak 20% marad. Rávilágított arra is, hogy abban az esetben, ha mindenki megkapja a minimálbér-emelés mértékét, attól még mindenki ugyanott marad, ahol volt, ez mindössze szinten tartásnak tekinthető. Ha azonban mindig csak a minimálbér-emelés által „utolért” MMK-kat kompenzálja a munkáltató, a végén egyszer csak az összes MMK összetorlódik egy szintre, épp ezért szükséges a magasabb MMK-kban is korrigálni a béreket, sávhatárokat.

Halasi Zoltán jó hírekről is beszámolt: a MÁV Zrt. kezdeményezte a tulajdonosnál a miniszteri rendelet módosítását annak érdekében, hogy a MÁV SZK munkatársai is megkapják a menetkedvezményt, így az a pár száz munkavállaló is jogosulttá válna az arcképes igazolványra, amit nyugdíjba vonulása után is megkaphatna.

Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke május 20-án a Vezérigazgatóság épületében az Országjáró Infótúrné SZK-s munkavállalók részére szervezett állomáson beszámolt arról, hogy találkozott a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium és a Nemzetgazdasági Minisztérium egy-egy államtitkárával, ahol természetesen az SZK menetkedvezményéről is szót ejtett. Túrhetetlennek, megengedhetetlennek és elfogadhatatlannak nevezte, hogy ilyen kár érje a munkavállalókat – mindössze azért, mert egy új társaságot hoztak létre.

Halasi Zoltán elmondta: természetesen az SZK vezetőivel is tár-

(Folytatás a 4. oldalon)

A MÁV Zrt. kezdeményezte a miniszteri rendelet módosítását, hogy a MÁV-SZK munkatársai is megkapják a menetkedvezményt!



gyalt arról, hogy ha részt veszünk egy fórumon, ahol a SZK-sok menetekedvezményének rendezését kérjük, a későbbi tárgyalások alkalmával támogassák, de legalábbis ne elle-nezzék kezdeményezésünket.

Természetesen a visszaszervezés gondolata is fontos, de egyelőre ez a megoldás született.

– Az SZK-sok menetekedvezményén kívül, ami a VDSzSz Szolidaritás régi követelése, Halasi Zoltán példaként említette a váltókezelők esetét, és tūr-hetetlenek nevezte az eddigi gyakorlatot.

Mint arról korábban beszámoltunk, váltókezelő munkakörbe csak érettségivel vesz fel a MÁV, de a vállalatnál hatályos előírás szerint a helyszíni állítású váltók kezelésével megbízott munkavállalók számára nem szükséges az érettségi vizsga. Ezért hiába rendelkezik valaki érettségivel, ha helyszíni állítású váltókezelő munkakörben foglalkoztatják, a bére nem éri el a mindenkori garantált bérminimumot. Emiatt jelentős keresetvesztés éri őket, ami nagyfokú méltánytalanság a munkáltató részéről. (Az MMK-besorolás szerint a kötelező bérminimumot ugyanis csak a 9. kategória sávminimuma éri el, az említett munkavállalók pedig a 8-as, illetve 8 Kiemelt MMK-ba tartoznak.)

Lassan ugyan, de a munkáltatók meghallják a VDSzSz Szolidaritás javaslatait!

A VDSzSz Szolidaritás korábban már többször felvetette ezt, Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. megbízott humánerőforrás vezérigazgató-helyettese 2016. szeptember 22-én arról tájékoztatta Halasi Zoltánt, a VDSzSz Szolidaritás elnökét, hogy jogosnak tartja szakszervezetünk kezdeményezését, és intézkedett a méltánytalanság mielőbbi megszüntetése érdekében!

„Amikről papolunk a honlapon, lassan kezdenek beérni: elmondjuk sokszor, és most már lassan megértik, amiről beszélünk”

– jelentette ki Halasi Zoltán. Így többek között azt, hogy az egészségkárosodottak helyzetét rendezni kell, már ott tartunk, hogy rehabilitációs munkakört akar a munkáltató létrehozni a MÁV-nál. Javaslatuk értelmében a foglalkozás-egészségügyileg munkakörük betöltésére alkalmatlanná váló munkavállalókat más munkakörökben foglalkoztatnák, hogy őket „ne kelljen az utcára kidobni”. A munkáltató a korábbi években makacsul elzárkózott ettől a VDSzSz Szolidaritás által régóta kezdeményezett intézkedéstől, ez a hozzáállás változott most meg.

Az október 4-i egyeztetésen a munkáltató igazat adott a VDSzSz Szolidaritás tárgyalódelegációjának a MÁV-Évek program átalakításának szükség-

ességével kapcsolatban. Ezt szintén hosszabb ideje szorgalmazzuk. Hiszen – mint Halasi Zoltán mondta – a MÁV-Évek program eredetileg azért jött létre, mert létszámot kellett leépíteni, és ha valakit elengedtek, azt a pozíciót utána már nem lehetett betölteni. Ma azonban ezt meg kell fordítani.

A javaslatok között szerepel az Önkéntes Nyugdíjpénztárnál a munkáltatói tagdíjhozjárulás mértékének 2,5%-ról 3%-ra emelése.

„Kérek megint mindenkit, hogy legyen oly kedves már belépni az Önkéntes Nyugdíjpénztárba, mert minden hónapban 2,5% bért eldob magától, aki nem lép be. Kettő és fél százalékot! (...) Azért ne dobjon el 4500 forintot, mert kétszázat be kellene fizetni!”

– mondta Halasi Zoltán, aki szerint a munkáltatói befizetés 3%-ra emelése azt is jelenti, hogy a nagy többség számára már a vállalatok fizetik az alaptagdíjat, ezek mind jövedelmek.

Mint mondta, a kafenériáról november 15-ig felesleges beszélni, mert addig van lehetősége a Parlamentnek az adótörvények módosítására. Nem tudjuk, hogy van-e változtatási szándék, és ha igen, akkor az milyen mértékű. A VDSzSz Szolidaritás elnöke szerint az összege biztos nem változik, az értéke nem fog csökkenni.

Rövidesen megalakulhat az a konzultációs fórum, ahol döntenek a vasutasok bérfelállításáról is!



„Az elmúlt években azt lehetett látni, hogy valaki eldöntötte, mi fog történni ezeknél a vállalatoknál, (...) Az ideai példa teljesen jó volt, hiszen a kormány elment Lillafüredre, és eldöntötte, hogy minden állami tulajdonú vállalatnál 3% lehet a béremelés. És hogy-hogynem annyi is lett, csodákcsozájára.”

– mondta Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke, aki felidézte, hogy 2016 elején a parlamenti államtitkár járkált vállalatról-vállalatra, a hónap alatt az aláírt bémegállapodásokkal. És ezzel a megoldással talán a vállalatok vezetői is vitáztak, mert volt olyan cég, ahol ennyit sem szerettek volna adni, de volt olyan is, amelyik többet is adott volna, de nem lehetett.

A VDSzSz Szolidaritás elnöke szerint épp ezért nagyon fontos kezdeményezés a konzultációs fórum megalakítása: ezen ugyanis a kormányzat, a közszolgáltatásban tevékenykedő munkáltatók és szakszervezetek részvételével mintegy 170 vállalat – így a MÁV-csoport – bérfelállításának mértékéről is megállapodás születet. A

VDSzSz Szolidaritás is a kezdeményezők között van.

Az Echo TV „A munkavállalók világa” című műsorában foglalkozott az új típusú szakszervezeti összefogással, ebből közlünk most részleteket, hogy kiderüljön, miért is olyan fontos kezdeményezésről van szó.

A jelenlegi helyzet

A makroszintű, azaz országos érdekegyeztető fórumokon a munkavállalói oldal, a munkaadói oldal és a kormányzat képviselője is jelen van – utóbbi tulajdonosként vagy felügyeleti szervezatként vesz részt a tárgyalásokon. Jelenleg azonban nincs olyan fórum, ahol a közszolgáltatásban tevékenykedő vállalatok önállóan intézhetnék a saját ügyeiket, tárgyalhatnának, konzultálhatnának a problémákról – vázolta a helyzetet Palkovics Imre, a Munkástanácsok Országos Szövetsége elnöke. (Ez abból adódik, hogy Európa-szerte ezek a vállalkozások a közszolgálat, közszféra részét képezik, jogállásukat is ennek megfelelően a közalkalmazotti jogviszonyban határozták meg. Magyarországon azonban a 90-es évek elejétől – nem tudni milyen célból – de a Munka törvénykönyve szabályozza a tevékenységüket.)

Piramisszerűen épül fel a magyar érdekegyeztetési rendszer: a piramis csúcsán egy sokszereplős konzultációs fórum található, ez a Nemzeti Gazdasági és Társadalmi Tanács, ez alatt van(nak)

- egyrészt a közszolgálati, közalkalmazotti érdekképviseleti konzultációs fórumok (az Országos Közszolgálati Érdekegyeztető Tanács és a Közalkalmazottak Érdekegyeztető Fóruma)
- másrészt az ipari és szolgáltató szektort – a versenyszférát – lefedő Versenyszféra és a Kormány Állandó Konzultációs Fóruma, a VKF.

A VKF-ből azonban kilógnak a közszolgáltatással foglalkozó állami vállalatok, így azok munkáltatói és szakszervezeti képviselői is. Palkovics szerint a versenyszféra munkáltatói rendre lesöpri az asztalról a szakszervezetek erre a szektorra vonatkozó felvetéseit. Idegenként kezelik ugyanis azokat a vállalatokat, mivel ezeknél az állam a tulajdonos.

És rendszerint az is előfordul, hogy a makroszinten megkötött versenyszféra nemzetgazdasági szinten vonatkozó megállapodások nem érvényesülnek ebben a szektorban.

– tette hozzá Palkovics Imre. Ezeknél a vállalatoknál mindig a költségve-

CSAK ÍGY LEHET VÁLTOZÁST ELÉRNİ:

Mondjatok minél többen NEMET...

...a változó munkahelyre!

...a 16 óra napi beosztható munkaidőre és a napi rendes munkaidő 8,4 órára emelésére (utazók)!

...valamint a 200 óra feletti rendkívüli munkavégzésre (utazók és személypénztárosok)!

Csak így van ugyanis lehetőség az alpbérek elfogadható emelésére, a létszámnorma betartására, összességében arra, hogy a munkáltató tisztességesebben bánjon a vasutasokkal! Az egyéni alkukkal nagyon kevesen – és ők is csak a többiek kárára – járnak jól. További részleteket, a nyilatkozatokat honlapunkon megtalálod: www.vdszsz.hu

(Folytatás az 5. oldalról)

tési mozgástér a meghatározó, és ennek felelőse a kormányzat. Tehát a munkáltatói oldal a Munkástanácsok elnöke szerint ebből a szempontból hasonló helyzetben van, mint egy közintézmény munkáltatója: jogilag ő felel ugyan a szervezet működéséért, de például a bérrrel, átszervezéssel kapcsolatos stratégiai döntéseket kompetencia hiányában nem tud meghozni. Konfliktusok pedig időről-időre adódnak a volán társaságoknál, a vasútnál, a postánál, a villamosenergia-iparban és a víziközmű-szolgáltatóknál, ezek megoldásáról azonban – kompetencia híján – a vállalati szinten a munkáltatók és a „helyi” szakszervezetek – nem tudnak megállapodást kötni.

„Nem a munkavállalók képviselője, kompetenciája hiányzik, hanem a munkáltatóé, mert a tulajdonosi felhatalmazás feljebből, a minisztériumok és az MNV Zrt. részéről érkezik. És rend szerint ezek a konfliktusok kinövik ezeket a vállalati, ágazati kereteket.”

Az általában jövedelmekkel, a vállalatok szervezeti átalakításával kapcsolatos konfliktusok megoldására csak a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium – ide tartoznak ezek a cégek irányítási szempontból – vagy a Magyar Nemzeti Vagyonkezelő Zrt. képviselői tudnak valamilyen megoldást, valamilyen konfliktuskezelést alkalmazni.

Közös problémák

A különböző ágazatokban a problémák többségében azonosak: a munkaerőhiányból és bérhelyzetből fakadó problémák, kerkedezményes nyugdíj helyébe lépő új rendszer lezáratlan kérdései, vállalati strukturális átalakítások, munkakörülmények, stb. Ezek a vasutasok számára is ismerősek. Pfeifer Tamás, a Postánál működő POFÉSZ elnöke szerint például a

„jelenlegi megfizettség nagyon sok helyen alacsony, ezért nem jelentkezik a megfelelő pozíciókba emberek, ez az egyik dolog. A másik, hogy a létszámhiány miatt olyan nagy a feszültség, a túlterhelés, hogy a meglévő munkavállalók is sorba lebetegsznek, kidőlnek a sorból, az nagyon sok a helyettesítés, tehát én azt gondolom, hogy ezt is kezelni kell.”

Hasonló a helyzet a „vizeseknél” is, Pető Sándor, a VSZOÁSZ elnöke szerint: **„Gyakorlatilag olyan alacsony a keresetünk, a béreink, hogy új mun-**

kavállalót nem igazán tudunk felvenni, a nyugdíjba vonuló munkavállalókat ezáltal nem tudjuk pótolni, és ez már a szolgáltatás biztonságát veszélyeztetheti.”

A megoldás

Munkahelyi szinten a menedzsment nem tudja a fenti problémákat orvosolni, hiszen Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke szerint

„a közfeladatot ellátó vállalatoknak nincs semmi olyan makroszintű érdekegyeztető fóruma, ahol az állammal, az állami tulajdonossal lehetne egyeztetni akár a munkakörülményekről, akár a bérekről. Azt tapasztaltuk, hogy erre nagy szükség lenne, hiszen a Versenyszféra Konzultációs Fórumon nem ezeknek a cégeknek a problémáival foglalkoznak az ott lévő felek. És úgy látjuk, hogy sokkal egyszerűbb lenne a tulajdonosnak, a vállalatok vezetőinek és az érdekképviselőknek egy ilyen országos egyeztető fórumán bizonyos alapelvekben megállapodni, és ezzel megkönnyíthetnénk ezeket a vállalatoknak az érdekegyeztetési mechanizmusát.

Vannak a nagy, globális problémák Magyarországon: a foglalkoztatás helyzete, a munkaerőhiány, a bérezés kérdése, a közlekedésben elvesztett munkaidőkezdmény, a kerkedezményes nyugdíjazás kérdésének tárgyalása lenne a legfontosabb, hiszen az államnak sem mindegy, hogy például a munkaerő hiányát 170 vállalatnál külön-külön tárgyalásokon próbálja meg rendezni, vagy egy (...) egységes rendszerben, egy irányba mutató megállapodásokkal tudná ezt rendezni.”

Palkovics Imre szerint ezen a fórumon a tulajdonos, az állam képviselői, az érintett munkáltatók és a munkavállalókat képviselő szakszervezetek vennének részt – utóbbiak száma egyre gyarapszik. Ahogy arról honlapunkon is beszámoltunk, a Munkástanácsok négy ágazati szakszervezettel – köztük a VDSzSz Szolidaritással – tette meg az első lépést: megfelelő kormányzati tárgyalási, konzultációs lehetőség híján állt össze a négy ágazat szakszervezete, hogy legfelső szinten képviseljék az alapvetően hasonló munkavállalói problémákat.

Palkovics Imre azt is elmondta, hogy a háromoldalú, országos (makroszintű) érdekegyeztetési fórum létrehozását már kezdeményezték

• a kormányzati döntéshozók irányába,

• és már a munkáltatói oldalt is megkeresték: a STRATOSZ-nál készség mutatkozik a részvételre, a fórum érdemi munkájának megkezdésére.

A közszolgáltató szektor munkáltatóit a STRATOSZ, a Stratégiai és Közszolgáltató Társaságok Országos Szövetsége tömöríti. Fontos, hogy a szakszervezetek részéről nem az országos konföderációk vennének részt az új konzultációs fórum munkájában, hanem az ágazati szakszervezetek, így a VDSzSz Szolidaritás is.

A Munkástanácsok azonban országos konföderáció...

A Munkástanácsok elnöke leszögezte, hogy a kezdeményezés során a konföderáció egyfajta együttműködési keretet teremt, és a fórum létrejötte, beindulása után a Munkástanácsok

„udvarián hátralep, és hagyja működni ezt a szerveződést.”

Halasi Zoltán szerint a kezdeményezés nem új szervezetek alakításáról, nem a mai szakszervezeti struktúra felülírásáról szól, hanem összefogásról bizonyos érdekek mentén.

„Nem kell társaságot alapítani, nem kell alapszabályt gyártani, nem kell elnököt választani. Arról van szó, hogy tudjunk, próbáljunk meg együttműködni a közös érdekek mentén, hiszen a foglalkoztatáspolitikai, bér, a törvénymódosítások által okozott problémák kezelése mindenkinek egyformán fáj, és szerintem mindenki örülne, ha ebben megoldás lenne.”

Rendben, hogy a szakszervezetek ezt akarják, de mit szól majd ehhez a kormányzat és a munkáltatók?

A kormányzati szereplők veszélyesnek tarthatják, ha egységesen képesek fellépni ezek a közszolgáltató vállalatnál tevékenykedő szakszervezetek, hiszen így nagyobb lesz a nyomásgyakorló képességük. Ez tény – szögezte le Palkovics Imre.

Vizont nem csak veszélyekkel, hanem előnyökkel is járna az új fórum a kormányzat számára. Ha az összes ágazat együtt ül le a költségvetés gazdájával, a kormányzattal, akkor tisztes alkufolyamat részeként születnek döntések például a jövedelmekről is, hiszen a munkavállalókat leginkább ez érdekli – mondta Palkovics Imre. Halasi Zoltán szerint az új érdekegyeztető fórum egyúttal azt is jelenti, hogy

„nem lesznek elvadult követelések, hiszen itt ki kell egyenlíteni, hogy az állam mire képes, mit tud vagy mit szeretne finanszírozni, és azt kell szétosztani a [fórumon] résztvevő társaságok között. És egyébként nem is lehet kijátszani egyik társaságot a másikkal szemben.”

Ezzel pedig a VDSzSz Szolidaritás elnöke szerint elkerülhető, hogy egyes közszolgáltató vállalatok esetében érdemi lépésre kerüljön sor, mások azonban hoppon maradjanak.

Mint Palkovics Imre elmondta, egy ilyen háromoldalú (munkáltatók, szakszervezetek, kormányzat) egyeztetés keretében tisztes alkufolyamatban születhetnek döntések az ágazati bérfeljesztésekről, átalakításokról, stb. Az új érdekegyeztetési színtér a közös problémák megoldásának, a konfliktusok elkerülésének sokkal, de sokkal hatékonyabb módját jelentheti az elkövetkező időszakban. Szerinte a fórum a közeljövőben munkába is állhat, az induláskor a gazdasági évet, a bértárgyalások időpontjait érdemes figyelembe venni.

A kezdeményező négy ágazati szakszervezet:

- a Közlekedési Munkástanácsok Szövetsége,
- a Postások Független Érdekvédelmi Szövetsége,
- a VDSzSz Szolidaritás,
- a Vízügyi Szakszervezetek Országos Ágazati Szövetsége.

Ugye, a MÁV Zrt. egyetlen vezető beosztású munkatársának sem érdeke a kocsirendezési és tolatási szolgáltatás átjátszása más gazdasági társaságok részére?!

Tokodon ugyanis semmi nem változott, ráadásul megszűnhet az osztott munkaidő is! A helyzet jogszabályoknak megfelelő rendezése érdekében konzultációt kezdeményeztünk Dorozsmai Éva, a MÁV Zrt. megbízott humánerőforrás vezérigazgató-helyettese részére írt levelünkben. Az egyeztetésen a Jelzőőr Kft. és a MÁV viszonyával is foglalkozni kívánunk.

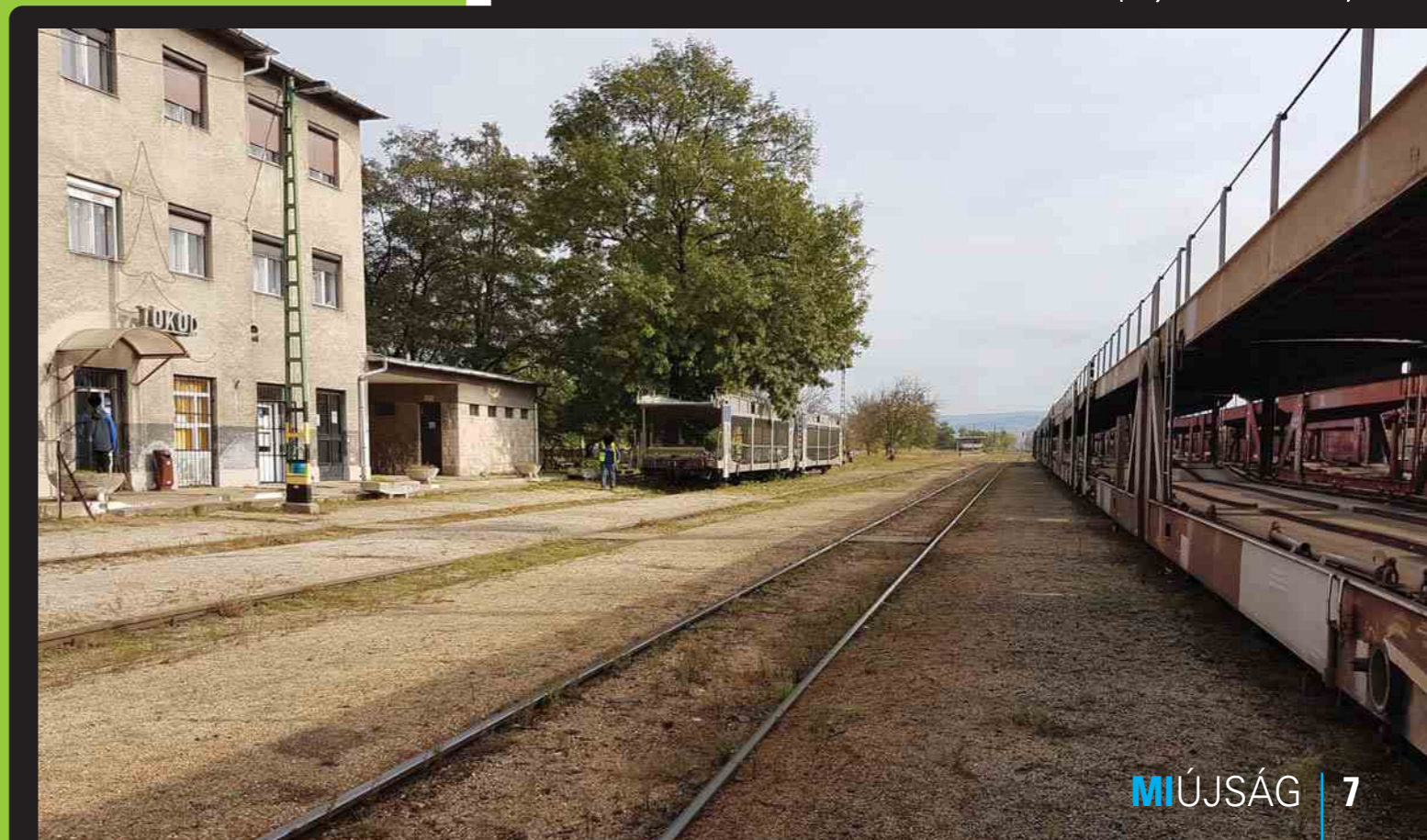
Hiába küldtük meg tájékoztatásul a MÁV Zrt.-nek az NKH részére írt levelünket, Tokodon semmi nem változott, ráadásul a munkáltatás rendje is módosul: tagtársaink szerint a MÁV nem kívánja alkalmazni az osztott munkaidőt. Mivel a munkarend megváltoztatásával kapcsolatos meg-

beszéléseink függőben vannak, érthetetlen, hogy a munkáltató miért kíván egyoldalú intézkedéseket tenni, ezek ugyanis – információink szerint – a munkavállalók érdekét sértik.

Jeleztük, az egyeztetésen ki kívánunk térni a Jelzőőr Kft. MÁV-nál folytatott ténykedésére, különös tekintettel a Jákó-Nagybajomnál történetekre is. Ezen kívül megnyugtató választ szeretnénk kapni arra, hogy a MÁV Zrt. egyetlen vezető beosztású munkatársának sem érdeke a kocsirendezési és tolatási szolgáltatás átjátszása más gazdasági társaságokhoz.

Ismeretes: Az október 19-én Tokodon tapasztaltak miatt többek között a vasúti közlekedés biztonságát közvetlenül és súlyosan veszélyeztető állapotok azonnali kivizsgálását kezdeményeztük Alscher Tamás, a Nemzeti Közlekedési Hatóság Vasúti Fő-

(Folytatás a 8. oldalon)



Ugye, a MÁV Zrt. egyetlen vezető beosztású munkatársának sem érdeke a kocsirendezési és tolatási szolgáltatás átjátszása más gazdasági társaságok részére?!

(Folytatás a 7. oldalról)

osztályának vezetője részére írt levelünkben.

A hatóságot tájékoztattuk arról, hogy Tokod állomáson a végpont felőli váltókörzetet a szakszolgálat gyakorlatilag kizárta a váltók leromlott műszaki állapota miatt. Ezért Komárom felől csak az állomás átmenő fővágányára lehet be- és kijárni. A tolatószemélyzet egy műszak alatt közel 100 kocsit rendez, amihez a technológia által megkövetelt, és a megrendelő által igényelt 1+1 fő a tartósan fennálló létszámihiány miatt rendszeresen nem áll rendelkezésre. Ezért a nem ritkán 630 méter hosszúságú vonatokkal egy tolatásvezető végzi a kocsik rendezését – akkor is, ha a távolbalátás korlátozott. Az esti órákban elégtelenül megvilágított terepen ráadásul használhatatlan rádiókkal teszik ezt, amelyek maximum 300 méteres hatótávot képesek lefedni.

A vonóvezetékes váltók berendezésének átalakítását a helyszíni állítású váltóknak megfelelően megkezdtek. Az 1-es őrhelyen 6 db váltót szerelnek át helyszíni állításúra, amelyekből pár közel 300 méterre esik a váltókezelő őrhelytől. A vonóvezetékes váltókezelők helyszíni állítású váltókezelői munkakör végzésére érvényes orvosi vizsgálat nem rendelkezik. A módosított Kezelési Szabályzatot nem oktatják, gyakorlati oktatások szintén nincsenek, pusztán csak aláírják a kiképzést igazoló dokumentumot. Mint a VDSzSz Szolidaritás alelnöke írta:

A változásokat a munkáltató ideiglenesen tünteti fel, bár ennek annyi a valóságtartalma, mint annak, hogy a szovjet hadsereg ideiglenesen állomásozott hazánkban. Az állomáson adódó kocsirendezési feladatok ellátásához a végleges megoldás az évek óta elhanyagolt, karbantartatlan vonóve-

zetékes váltók felújítása lenne, amit mi már nem is remélünk.

Döbbenet tapasztaltuk, hogy az állomáson állomási tolatást végző Komárom telepállomású vontatójármű mozdonyvezetője tokodi állomásismereti vizsga nélkül egyedül, az előírt pilóta nélkül látja el szolgálatát. A mozdonyvezető elmondta: tekintettel arra, hogy korábban nem volt hajlandó állomásismeret hiányában állomási tolatószolgálatot ellátni, egy parancskönyvi rendelkezést dugtak az orra alá aláírásra.

Ezzel a munkáltató úgy vélte, hogy az utasítást felülbírálván lehetővé válik állomásismeret nélkül is a szolgálat egyedüli ellátása. (Érthető, hogy a mozdonyvezető végrehajtotta, hiszen nem akart Németh Zsolt sorsára jutni, akit Csépe András a MÁV Start Zrt. vezérigazgatója a hatóság asszisztálása mellett azonnali hatállyal kirúgott).

Tagtársaink elmondása alapján ez a megtört, elrendelt, a vasúti közlekedés biztonságát súlyosan és közvetlenül veszélyeztető gyakorlat már több mint egy hónapja tart.

A tarthatatlan állapotokat észlelve haladéktalanul SMS-ben tájékoztattuk a hatóságot, csakúgy, mint a MÁV Zrt. Budapesti Igazgatóság forgalmi osztályvezetőjét: telefonon közöltük az általunk tapasztaltakat, aki intézkedés helyett megnyugtatónak gondolt választ adott. Eszerint – a VDSzSz Szolidaritás alelnöke szavaival – a forgalom részéről minden rendben, a MÁV START Zrt. nem biztosította a megfele-

lő vizsgákkal rendelkező munkavállalót. Számunkra érthetetlen, hogy a MÁV Zrt. illetékesei sokadik felhívásunk ellenére sem hajlandóak élni a HÜSZ-ben rájuk ruházott ellenőrzési jogokkal, és intézkedési kötelezettségükkel.

Bárány Balázs jelezte, hogy a miértre nem tőlük, hanem a hatóságtól várunk érdemi, a szokásos köntörfalazásoktól mentes választ. Leszögezte: a vonatkozó utasítások meg nem tartásából adódott helyzet tűrhetetlen, mivel – ahogy már utaltunk is rá – nem csak rendkívül balesetveszélyes, hanem a szükségesnél nagyobb fizikai és mentális terhet ró tagjainkra.

Az aztán már mindennek a teteje, hogy a MÁV Zrt. tudtával és egyetértésével például az egyik vonali tolatásvezető nappalos szolgálatban a MÁV Zrt. munkavállalójaként, éjszaka a Jelzőőr Kft. színeiben végzi feladatait, megszakítás nélkül 48 órán keresztül.

A nappalos szolgálat vége és az éjszakai szolgálat kezdete között 1 másodperc pihenő sincs még papíron sem biztosítva.

A VDSzSz Szolidaritás alelnöke jelezte: a leírtak alapján számára kétségtelen, hogy a vasúti közlekedés biztonságát közvetlenül, súlyosan veszélyeztető állapotok azonnali kivizsgálást, a hatóság részéről intézkedést és felelősségre vonást igényelnek. A hatóság munkájának segítése és önmagunk tisztán látása érdekében személyes megbeszélést is kezdeményeztünk.

Döbbenet tapasztaltuk, hogy az állomáson állomási tolatást végző Komárom telepállomású vontatójármű mozdonyvezetője tokodi állomásismereti vizsga nélkül egyedül, az előírt pilóta nélkül látja el szolgálatát.

Példaértékű a MÁV FKG Kft.-nél létrejött bérmegállapodás!

Nem csak azért, mert reményeink szerint január elsejétől hasonló, legalább 10%-os béremelésre kerülhet sor a MÁV-csoport többi vállalata esetében is, hanem mert Csépe Andrásról eltérően az FKG vezetése meg sem próbálta egyoldalú intézkedésekkel felszámítani a munkavállalókat!

Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke beszámolt arról, hogy október 19-én örvendetes, remélhetően előremutató eseménynek voltunk aktív részesei: megállapodtunk ugyanis a MÁV FKG Kft-vel arról, hogy január elsejéig visszamenőlegesen bérrendezésre kerül sor mintegy 700 munkavállaló esetében. A megállapodás lényege, hogy az alkalmazottak átlagosan közel 10%-os béremelésben, jövedelemplótlásban részesülnek. Reményeink szerint január elsejétől legalább ilyen mértékű növekedésre számíthat a MÁV vállalatcsoport valamennyi munkavállalója is.

Bárány Balázs rendkívül példaértékűnek nevezte az egyezséget abból a szempontból is, hogy a cég vezetése meg sem kísérelt egyoldalúan intézkedni – egyfajta adománynak, jócselekedetnek feltüntetve tettét. Ehelyett a részletekben meg egyezve módosítottuk a bérmegállapodást, amely a MÁV vállalatcsoportnál idén februárban köttetett. Ez azért lényeges, mert az FKG Kft. vezetése tisztában van azzal a minimális elvárással, hogy egy szerződést, egy megállapodást csak egy másik megállapodással lehet módosítani.

Ellentétben a MÁV-Start „nagyon kiváló” vezérigazgatójával, aki a Vasutason világgá kiáltott ars poeticáját követve szakszervezetünket kihagyva, megkerülve, egyoldalú intézkedésekkel kívánja felszámítani, megosztani gondjaira bízott munkatársait. Akár oly módon is, hogy szűk, tetszőlegesen kiválasztott cso-

portoknak bérfejlesztést nyújt – amit úgy állít be, mintha ez egy konszenzuson alapuló intézkedés lenne a részéről. Csépe András így kívánja szétzilálni az MMK-rendszert, ami ugyan több sebből vérzik, de mégis egy követhető, több éve működött bér- és besorolási rendszer, amin a felek csak közös egyezséggel tudnának változtatni. Erre egyébként van is igény, a VDSzSz Szolidaritás több javaslatot is letett az asztalra.

A VDSzSz Szolidaritás alelnöke emiatt konzultációt kezdeményezett a MÁV-Start vezérigazgatója részére írt levelében. Mint jelezte, egy birtokunkba került megállapodás nem csak sérti az idei bérmegállapodást, de a Munka törvénykönyve és a KSZ elvárásainak sem felel meg. Az 50702/2016/Start számon iktatott megállapodást a VDSzSz Szolidaritás és a Mozdonyvezetők Szakszervezetén kívül az összes többi szakszervezet aláírta.

Az orvul létrejött egyezség tartalma meglehetősen méltánytalan a vezető jegyvizsgálók és jegyvizsgálók munkaidő-beosztását készítő vezénylők és vezénylőtisztek számára: bár tevékenységük legalább annyira összetett és bonyolult, mint az utazó felvigyázóké, mégis jelentősen – több tízezer forinttal – kevesebb béremelésben részesülnének.

Mint Halasi Zoltán, VDSzSz Szolidaritás elnöke a Személyszállítási Utazó Tagozat ülésén megjegyezte: arra sincs semmi garancia, hogy ez a jövőben esedékes bérfejlesztés vetítési alapja lesz. Mint mondta, a MÁV-Start intézkedéseit a VDSzSz Szolidaritás nem azért ellenzi, mert sajnálja a

pénzt a munkavállalóktól, hanem mert ez egy átgondolatlan, munkaköröket teljesen megosztó lépés, amire nem lehet jövőt építeni. A munkáltató 5-10 ezerrel forinttal akarja megváltani azt, amiért jövőre lehet, hogy 50 ezret kell majd fizetnie.

A VDSzSz Szolidaritás alelnöke levelében is rögzíti: elfogadhatatlannak tartjuk, hogy a Csépe András által hasraütéssel kiválasztott Startos munkavállalók – a többiek megosztása és szakszervezetünk gyengítése érdekében – a hatályos bérbesorolási rendszertől eltérő elvek alapján részesüljenek az őket megillető, a Start lehetőségeit alulmúló díjazásban.

Bárány Balázs felhívta a vezérigazgató figyelmét: ha a Start a rendelkezésre álló forrásait megfelelően használná, lehetőség nyílna az idei bérmegállapodás módosítására, ami az említett MMK-utasítás alkalmazásával érdemi, méltányos béremelést tenne lehetővé a MÁV-Start munkavállalói esetében.

Persze, ehhez az is szükséges, hogy a vezérigazgató eljárjon a Start által a BKK részére nyújtott szolgáltatások ellenértékének kifizetése érdekében: a tartozás évente 2,5 milliárd forinttal növeli a már így is 10 milliárdos kintlévőséget.

Ezen kívül a VDSzSz Szolidaritás konzultációt kezdeményezett a JÉ-projektrel kapcsolatban is: fenntartjuk álláspontunkat, hogy a XXI. században indokolatlan a nagyméretű, jegyvizsgáló-táska. Más vasutaknál a jegyvizsgálók évek óta olyan elektronikus eszközökkel dolgoznak, amelyek tökéletesen alkalmasak a feladatok elvégzésére. Érthetetlen, hogy a JÉ-projektben a projektvezető javaslata ellenére sem integrált jegykiadó készüléket szerzett be a Start, ehelyett több egységből álló – épp ezért nehezen kezelhető – elavult szerkezetekkel kell a munkavállalóknak bajlódniuk.

(Folytatás a 10. oldalon)



Bérrendezés

a MÁV FKG Kft.-nél!

A megállapodás értelmében a munkaerő-piaci szempontból kiemelt munkakörökben több mint 650 munkavállaló esetében felzárkóztató bérrendezésre kerül sor.

A munkáltatók és a szakszervezetek közös közleménye:

A MÁV FKG Kft. a munkaerő-piaci szempontból kiemelt munkakörökben a MÁV-csoport egységes bérsztruktúrájának elérését célzó intézkedéseket dolgozott ki. A MÁV Zrt. mint tulajdonos támogatja a MÁV FKG Kft. azon törekvését, hogy saját

forrásból a munkavállalók jövedelmi helyzetének többlépcsős javítását valósítsa meg. A munkáltató megállapodást kötött az intézkedésekről a Vasutasok Szakszervezetével és a VDSzSz Szolidaritással.

Dávid Ilona elnök-vezérigazgató – mint a tulajdonos MÁV Zrt. vezetője – engedélyezte, hogy a MÁV FKG Kft.-nél folytatódjon a munkavállalók jövedelmi helyzetének javítása érdekében megkezdett, többlépcsős felzárkóztatási program. Az intézkedéssorozat első lépésőjét a választható béren kívüli juttatásokhoz kapcsolódó alanyi jogú, havi 4000 forintos juttatás bevezetése jelentette, a 2016-os évben pedig a munkaerő-piaci szempontból kiemelt munkakörökben a MÁV-csoport alapszerveivel harmonizáló intézkedéseket dolgoztak ki.

A megállapodást Dávid Ilona, a MÁV Zrt. elnök-vezérigazgatója, Filó Gábor, a MÁV FKG Kft. ügyvezetője, valamint a Vasutasok Szakszervezete részéről Meleg János elnök és dr. Kotter József alelnök, a VDSzSz Szolidaritás képviselőjében pedig Halasi Zoltán elnök és Feledy István ügyvivő látta el kézzel 2016. október 19-én a budapesti MÁV-székházban.

Az intézkedések értelmében a MÁV FKG Kft. a főtevékenységeihez kapcsolódó, munkaerő-piaci szempontból kiemelt munkakörökben 671 fő részére felzárkóztató bérrendezést hajt végre.

A MÁV-csoport felsővezetése az érdekképviseletekkel együtt megkezdte az egyeztetéseket a 2017. évi bérezési és foglalkoztatáspolitikai intézkedések tekintetében.

Start:

Heti pihenőidő: a tét ezúttal is fejenként több százezer forint több ezer mozdonyvezető esetében!

Október 6-án volt az első tárgyalás abban a perben, amit Láng László mozdonnyvezető tagtársunkat képviselve a VDSzSz Szolidaritás kezdeményezett. A jogerős ítélet – vagy esetleg egyezséget – követően közel ugyanolyan nagyságrendű pótlólagos kifizetésre számíthat a MAV-Start, mint a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatottak esetében, amit szintén a VDSzSz Szolidaritás kezdeményezett, és nyert meg.

ez a MÁV-Startot képviselő jogász szájából el is hangzott. Mint Bárány Balázs, a VDSzSz Szolidaritás alelnöke a tárgyalás után elmondta,

„Egyre inkább erősödik az a félelmem, hogy a Kollektív Szerződés a MÁV-Startnál csak egy írott malaszt, ami egyre jó: semmit nem kell belőle megtartani, és a munkáltató megmagyarázza, miért van megint igaz. Ez a munkáltatói önkény már fájdalmas, ami zajlik a MÁV-Startnál.”

Ebben az ügyben hiába kezdeményeztünk egyeztetést, ezek alkalmával nem jutottunk ötről-hattra, ismét a bíróságnak kell döntenie ebben a kérdésben is. Bárány Balázs szerint jól áll az ügy, dr. Pusztai Edit, a VDSzSz Szolidaritás mozdonnyvezető tagtársunkat képviselő jogásza kiválóan előadta a tényállást, nagyon jól érvelt, a munkáltató képviselője pedig ezúttal is abszolút rosszhiszeműen járt el. Mi sem bizonyítja ezt jobban, mint az, hogy előkészítő iratát pár nappal a tárgyalás előtt

küldte el, és az erre adott válaszukra nem volt hajlandó érdemben nyilatkozni a bíróság előtt: időt kért, ezzel hátráltatva az ítélet meghozatalát. Véltetően érzi, hogy sem jogilag, sem etikailag nincs igazuk – persze csak az előbbi tartozik a bíróságra, utóbbi pedig a VDSzSz Szolidaritás és a MÁV-Start közötti kapcsolatot minősíti.

A legfájóbb ebben az ügyben az a rosszhiszeműség, ami ezt

az ügyet is átlengi – fogalmazott Bárány Balázs. Ahelyett, hogy egyezségre törekednének, arra, hogy a vitás kérdéseket mielőbb békében, normális módon, munkatársakhoz méltóan rendezzék, a bíróságot veszik igénybe. A bírósághoz hiányos bizonyítékokat próbálnak beterjeszteni: olyan helyi függelék csatolt be a munkáltató képviselője, ami hiányos volt, lényeges elemeket nem tartalmazott, ami az igazunkat bizonyította volna. Még szerencse, hogy volt nálunk egy teljes példány. Nehéz így a törvényt által is előírt együttműködés – szögezte le Bárány Balázs, aki szerint a következő, november 29-én esedékes tárgyaláson a bíróság ítéletet hirdet, és nekünk ad igazat.

Nagyon távoli vágy a részünkről, hogy esetleg még addig a MÁV-Start képes végre felismerni, hogy a munkatársaival szembeni magatartása helytelen, képes lesz önvizsgálatot tartani, és megegyezünk ebben az ügyben is – ahogy az összes többiben is. Ezt reméljük – tette hozzá Bárány Balázs.

A VDSzSz Szolidaritás alelnöke rámutatott arra, hogy a bírósági eljárásnak nagy a tétje, hiszen a ki nem jelölt és elvont pihenőidők esetében a kereseti érték több százezer forint – mozdonnyvezető tagtársunk esetében három évre visszamenőlegesen ez több mint 700 ezer forintot jelent. És ha azt a gyakorlatot vesszük alapul, ami a MÁV-Startnál ez ügyben meghonosodott, akkor ez több ezer mozdonnyvezetőt érint. A jogerős ítélet – vagy esetleg egyezség – esetén ez majdnem olyan pótlólagos kifizetést jelent a MÁV-Startnál, mint a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatottak esetében.

Mint korábbi cikkünkben írtuk, Láng László mozdonnyvezető tagtársunkat képviselve a VDSzSz Szolidaritás újabb pert kezdeményezett, ami ezúttal is több ezer vasutat érint: ha a munkáltató adott időszakban a kötelezőnél kevesebb heti pihenőnapot osztott be a munkavállaló számára, abban az esetben a munkavállaló „pihenőnap” rendkívüli munkavégzést teljesített, és eszerint illeti meg díjazás (túlórapótlék)!

A munkaviszonyra vonatkozó szabályok pihenőidőkről szóló rendelkezése kimondja, hogy a munkavállalót hetenként legalább 40 (Munka törvénykönyve) vagy 42 (Kollektív Szerződés) órát kitevő, egy naptári napot magában foglaló megszakítás nélküli heti pihenőidő illeti meg.

A pihenőnapokat (de különösen a pihenőidőket) azok kezdő és befejező időpontjainak feltüntetésével a munkaidő-beosztásban kell kijelölni, és arról a munkavállalót kimutathatóan értesíteni kell.

Mindezek ellenére meglehetősen gyakori, hogy a munkáltató erre az alapvető kötelezettségre fittyet hány.

Szakszervezetünk ugyanazt teszi, amit a készenléti jellegű munkakörben foglalkoztatottak esetében tett a hétfégi munkavégzések során elszendvedt sérelmek orvoslása érdekében: keresetet nyújtunk be a pimasz, sokak életét megnehezítő jogtiprás megszüntetéséért, és a tagjainkat ért károk megtérítése érdekében!



Október 6-án került sor a ki nem adott pihenőidő miatt kezdeményezett perünk első tárgyalására: Láng László mozdonnyvezető tagtársunk, a Bátaszéki Mozdonnyvezető Tagcsoport ügyvivő-helyettese a VDSzSz Szolidaritás kezdeményezésére keresettel fordult a Szekszárdi Munkaügyi Bírósághoz, ahol szakszervezetünk képviseli. Ugyanis az a gyakorlat honosodott meg a MÁV-Startnál, hogy a mozdonnyvezetők esetében a pihenőidőket nem jelölik ki előre a havi vezénylésekben, épp ezért a munkavállaló nem tudhatja, mikor veheti igénybe jogos pihenőidőjét. Ezt aztán a munkáltató kénye-kedve szerint osztogatja, sajátosan értelmezve a Kollektív Szerződésben foglaltakat, mint ahogy

Nem szabad az aranytojást tojó tyúkot levágni, és egy tojásért eladni a jövőt!

A MÁV-Start intézkedéseit a VDSzSz Szolidaritás nem azért ellenzi, mert sajnálja a pénzt a munkavállalóktól, hanem mert ez egy átgondolatlan, munkaköröket teljesen megosztó lépés, amire nem lehet jövőt építeni. A munkáltató 5-10 ezerrel forinttal akarja megváltani azt, amiért jövőre lehet, hogy 50 ezret kell majd fizetnie. Kitartást kért Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás Személyszállítási Utazó Tagozatának ülésén.

„Ezért is marhaság bevezetni most egy bértáblázatot, mert erre hivatkozva nem fog [a munkáltató adott] munkakörben semmit tenni, de ha azt mondják, hogy (...) ez az alapja a

jövő évi bérfeljesztésnek, akkor mi is aláírjuk. Csak írja oda.”

– mondta Halasi Zoltán, a VDSzSz Szolidaritás elnöke szakszervezetünk Személyszállítási Utazó Tagozatának legutóbbi ülésén. Persze, az is fontos, hogy ne a 8,4 óra napi rendes munkaidőre, hanem a 8 órára történjen mindez. Elmondta, hogy a napi rendes munkaidő 8,4 órára emeléséről szóló egyéni megállapodáshoz a munkáltató hozzácsapott egy általa alkotott besorolási rendszert, ezzel azonban az a probléma, hogy a 8 óra napi rendes munkaidő helyett 8,4 órára vonatkozik. Ezen kívül az is probléma, hogy a MÁV-Start ezt a szakszervezetekkel való megállapodás nélkül szeretné megtenni, ugyanis a munkáltatónak az a mániája most, hogy a munkavállalókkal ő akar megállapodásokat kötni, de semmilyen biztosíték nincs arra, hogy ez a jövő alapja. Ugyanezt szeretné tenni most a vezénylőkkel, amikor 280 embert kellemtelen helyzetbe akar hozni bérrendezés címén másik 15 ezerrel szemben. De mégsem rendez, hiszen jelentősen keve-



sebb béremelést ajánl nekik, mint utazó felvigyázó kollégáik számára, például az utazó felvigyázónak. Több tízezer forinttal kevesebb bért ajánl, pedig ugyanazt a munkát végzik. És arra sincs semmi garancia, hogy ez a jövőben esedékes bérfeljesztés vetítési alapja lesz.

A VDSzSz Szolidaritás elnöke leszögezte:

„Szakszervezetünk nem azért nem támogat ilyen munkáltatói lépéseket, mert sajnálja a munkavállalóktól a pénzt, hanem

lapodni. Halasi Zoltán rámutatott arra is, hogy egyébként a munkáltató már most is bármikor felemelhetné bárki fizetését: a Hay-rendszeren belül a kategóriamaximumig semmilyen beleegyezést nem kell senkitől kérnie, hiszen a határok között bármikor adhatna több bért. A VDSzSz Szolidaritás elnöke szerint ezek álságos, a munkavállalókat és a szakszervezeteket gyengítő munkáltatói lépések. Arról, hogy ebben partnerekre talált, elmondta:

„[erről] csak kritikus véleményem lehet, azt most megtartom magamnak.”

Ezek az intézkedések ráadásul semmivel nem teszik vonzóbbá az adott munkakört a munkaerőpiacon, sőt, a MÁV-Start szerint is elő kell állni jövőre egy olyan új rendszerrel, ami megtarthatóvá és vonzóvá teszi a vasúti munkaköröket a MÁV-Startnál. A VDSzSz Szolidaritás elnöke kijelentette:

„Ma olyan helyzet van, amikor nem szabad az aranytojást tojó tyúkot levágni, és egy tojásért eladni a jövőt!”

Csak akkor szabad megállapodásokat kötni, amikor a munkáltató jelentős mértékű növekményt kíván adni. Ez azonban távolról sem kizárólag a bérről szól, hiszen olyan foglalkoztatási helyzetet kell teremteni, ami a munkavállalókat a vasúthoz vonzza, és itt tartja 30-40 évig.

Elmondta, erre pontosan azért van szükség, mert a jegyvizsgálók is elvesztették a kordedvezményes nyugdíjazás lehetőségét, közülük – pár kivételtől eltekintve – mindenkinek 65 éves koráig kell dolgoznia.

Ehhez azonban fizikailag, pszichikailag alkalmasnak kell maradni a munkavégzésre.

A munkaképes állapot fenntartását persze nem segíti, hogy a munkavállalókat kiszippolyozzák a munkahelyen annak érdekében, hogy a rendkívüli munkavégzésen felül is vállaljanak rendes munkaidőt.

Amíg nincsenek a fenti negatívumokat ellentételező intézkedések, addig a bér önmagában kevés – szögezte le Halasi Zoltán. Mint mondta:

„ezért nem tartjuk elfogadhatónak, hogy ebben külön történjenek megállapodások. Egyébként van erről tárgyalás a MÁV-csoport és a szakszervezetek között, de ennek még nincs végeredménye, ezért nem lenne célszerű tételesen elmondani, miről folynak a tárgyalások.”

Határozatot fogadott el a VDSzSz Szolidaritás Személyszállítási Utazó Tagozata!

Többek között követelik, hogy a munkáltató korszerű eszközök beszerzésével és alkalmazásával mérsékelje a fedélzeti tevékenységek során használt technikai eszközök számát és méretét. Ezen kívül a VDSzSz Szolidaritás vezetésének haladéktalanul tárgyalásokat kell kezdeményeznie, hogy a vezető jegyvizsgálók mentesüljenek menesztési kötelezettségük alól. A Tagozat elítéli az „operatív” munkaidő-beosztás gyakorlatát.

HATÁROZAT

A VDSzSz Szolidaritás Személyszállítási Utazó Tagozata 2016. október 17-én tartott ülésén szereplő napirendi pontok közül mindenre kiterjedő megbeszélést követően az alábbi, egyhangúlag elfogadott határozatot hozta:

1.) Elfogadhatatlan, hogy a MÁV-Start Zrt. vezetése évek óta képtelen megoldani, hogy a jegyvizsgálók szolgálatban tartott felszerelése a kor elvárásaihoz igazodjék.

Azonnali intézkedésként követeljük, hogy a technikai lehetőségek kihasználásával optimalizálják a fedélzeti tevékenységek adminisztrációját, nyilvántartását. Az ehhez szükséges technikai eszközök számát és méretét mérsékeljék a piacon beszerezhető korszerű eszközök beszerzésével és alkalmazásával.

Csak úgy, mint a társvasutak esetében, olyan jegykiadó készülékek használata a cél, amely a menetjegy kiadásán (nyomtatás), kezelésén kívül az EVTK és a Ticket Checker funkciókkal is

rendelkezik, valamint bankkártyák olvasására is alkalmas.

A készülékkel kapcsolatos további elvárás, hogy a jegykiadás során a jelenleginél jóval rövidebb idő alatt legyen képes jegy nyomtatására, amely értelemszerűen azt is jelenti, hogy a kiadott menetjegyek hosszát jelentős mértékben csökkenteni kell.

(Természetesen a rendelkezésünkre bocsátott „okostelefonokat” továbbra is szükséges kelléknek tartjuk.

A fejlesztéssel a jegyvizsgálói tásk méretét is jelentős mértékben lehet csökkenteni, akár annak elhagyása is elképzelhető egyéb más, a legszükségesebb iratok tárolására alkalmas hordozható mappa vagy kézitáska bevezetésével.

Különös tekintettel arra, hogy az e hónapban a MÁV-Starttal létrejött megállapodásunknak megfelelően a nagyobb méretű és mennyiségű iratok kéznél tartása nem kötelező, azok helyét a mozdony, illetve motorvonat vezetőállásán jelölte ki a munkáltató. Egyébként rendkívül sajnálatosnak és érthetetlennek tartjuk, hogy a korábbi

termékbemutatókon a határozatban megjelölt készülékektől eltért a MÁV-Start vezetése: helyettük egy rendkívül körülményesen kezelhető, négy daraból álló, különböző funkciókat ellátó eszközt szerzett be, amit azóta is alkalmaz.)

2.) A Tagozat felhívja a VDSzSz Szolidaritás vezetőségét, hogy haladéktalanul kezdjen tárgyalásokat annak érdekében, hogy a vezető jegyvizsgálók tevékenységi körébe jelenleg tartozó menesztési kötelezettség alól mentesüljenek.

3.) A Tagozat elítéli a MÁV-Start vezetésének azt a pár hónapos gyakorlatát, amely az elmúlt évtizedekben megszokott, és a KSz-ben körülhatárolt munkaidő-beosztási gyakorlatot megváltoztatva a fordítól eltérő, ún. operatív munkaidő-beosztást alkalmaz.

Felszólítja a MÁV-Start Zrt. vezetését a jóhiszeműség, tisztesség törvényi előírásainak megfelelő magatartásra, és a Kollektív Szerződésben foglaltak betartására.

Budapest, 2016. október 17.

Papp Károly Attila
tagozatvezető
Személyszállítási Utazó Tagozat

mert véleményünk szerint ez egy teljesen átgondolatlan, munkaköröket teljesen megosztó intézkedés, amire nem lehet jövőt építeni.”

Mert ha most minden munkakörre kitalálunk a saját érdekünknek megfelelően egy bármilyen táblázatot, akkor abból hogyan lesz majd egységes rendszer?! Hiszen nincsenek tisztázva az alapelvek: az, hogy milyen alapokon működjön majd ez az új táblázat.

Halasi Zoltán szerint a MÁV-csoportnál egységes rendszer alapján kell majd erről megállapodni. Hozzátette:

„(...) Meg akarják most venni 5-10 ezerrel forinttal, amit jövőre lehet, hogy 50 ezerért kell megvenni tőlünk. Odaadhatjuk 5 ezerért is, csak a 45-öt ne rajtunk verjétek le a jövőben. Ebben kell egy kis türelem, ezt kell megértetni a kollégákkal, hogy ez nem öncélúan történik, hanem pontosan a hosszútávú gondolkodást kell képviselni.”

Márpedig a fentiek miatt a VDSzSz Szolidaritás nem is fog ilyesmiről megál-

SZK:

A MÁV-SZK Zrt. egyes munkavállalóit több-kevesebb személyi alapbér-emelésben részesítette. A bérfelzárkóztatásra régóta szükség lenne, de mi lesz azokkal, akik évtizedek óta végzik feladataikat? Ők joggal sérelmezik, hogy áldozatos munkájukat sem erkölcsileg, sem anyagilag nem ismeri el a munkáltató.

Tisztviselőink útján értesültünk, hogy a MÁV SZK Zrt. egyes munkavállalói több-kevesebb személyi alapbér-emelésben részesültek.

Pár hónapja beszélgettünk Szaniszló Ágnes humán üzletágvezető asszonnyal, ahol szóba került, hogy a MÁV SZK-t is sújtja a szakképzett munkaerő hiánya és az elvándorlás, ezért szükséges és elkerülhetetlen a bérfelzárkóztatás. Akkor jelezte, hogy a bérfelzárkóztatáshoz szükséges vizsgálatok (a forrás biztosítása érdekében) folyamatban vannak.

Úgy látszik mostanra érett be a gyümölcs, de nem minden téren...

Jelenlegi utólagos tájékoztatás szerint a MÁV Szolgáltató Központ Zrt. megvizsgálta munkaköri csoportonként a munkavállalók személyi alapbéréit, majd kiszámolt egy átlagot, és az átlag alatti személyi alapbéréket erre igazította.

Véleményünk szerint még akkor is, ha ez egyénileg történik, az intézkedés a munkavállalók nagyobb csoportját érinti, így a döntés előtt a részletekről egyeztetni lett volna szükséges – többek között azért, hogy ne kelljen feltenni a következő kérdéseket:

- hogyan képezték az átlagokat? (rész-munkaidős, próbaidős munkavállalók kezelése),
- munkavállalók melyik csoportjai érintettek?
- mennyibe kerül az intézkedés végrehajtása, honnan sikerült forrást biztosítani?

Szükség van a bérfelzárkóztatásra, de nem mindegy hogyan!



- a felzárkóztatás ilyen formában történő végrehajtása a bérendszeret torzítja, idővel mindenki ugyanannyit fog keresni?
- a bérfelzárkóztatás figyelmen kívül hagyta a cégnél eltöltött időt, ezt a feszültséget hogyan kívánja kezelni a munkáltató?
- stb.

Természetesen, nem a bérfelzárkóztatással van a gond, hiszen már régóta szükség volt rá, hanem a végrehajtás módjával: a munkavállalók nagyobb csoportját érintő intézkedés előtt minimum előzetes tájékoztatásra kellett volna sort keríteni – a Munka Törvénykönyve és a Kollektív Szerződés szerint egyaránt. A korábbi intézkedésekkel kapcsolatban konzultációt kezdeményeztünk.

A tárgyaláson megegyeztünk, hogy a munkavállalókat és képviselőiket is korrekt módon tájékoztatja a munkáltató a bérintézkedéssel kapcsolatban, a jövőben pedig a munkavállalók nagyobb csoportját érintő intézkedések végrehajtása előtt nem marad

el a tájékoztatás, az egyeztetés. Ez persze szép és jó, de vajon a bérintézkedésből fakadó munkavállalói elégedetlenséget hogyan kezeli a munkáltató?

Hiszen továbbra is vannak olyan munkavállalók, akik évtizedek óta végzik feladataikat, ők jogosan érzik és sérelmezik, hogy áldozatos munkájukat sem erkölcsileg, sem anyagilag nem ismeri el a munkáltató.

A tárgyaláson szóba került az átirányítással kapcsolatos vitás ügyünk, ami az egyeztetés elmaradása miatt peres eljárás keretében folytatódik, akárcsak az olajkútkezelők készenléti jellegű munkakörben történt foglalkoztatása és az ebből fakadó elmaradt munkabérek kikényszerítése is. A munkáltató belátta, hogy a folyamatos egyeztetés és korrekt tárgyalás nem „pusztán” törvényi kötelezettség, hanem mindkét fél alapvető érdeke is.

Reméljük, a jövőben ennek megfelelően fog a munkáltató cselekedni.

Czentnár Béla, VDSzSz Szolidaritás, társasági vezető ügyvivő

Előző számunkban megjelent keresztrejtvény megfejtése: Az alapbéréket annyival kell megemelni, ami elfogadható reálbér-növekedést okoz! Az ajándécsomagot Csapó József (Tokod) nyerte! Gratulálunk!

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, Thököly út 172.

Tel.: 06-1-351-1111, E-mail: info@vdszsz.hu; E-mail: info@vdszsz.hu; B/SZL/43/91

„A blues egy életforma, egy életérzés – magával ragad, és nem ereszt”

– Deák Bill Gyula

Bill, a király! Igen, Deák Bill Gyula a magyar blues királya! 1948-ban Kőbányán látta meg a napvilágot, fiatalon Beatles és Rolling Stones nótákat hallgatott, de ne rohanjunk ennyire előre. Mint minden kis srác, ő is futballista akart lenni, társaival élte a gyerekek világát. Egyszer aztán focizás közben megsérült: megműtötték a lábát, de vélhetően orvosi műhiba miatt amputálni kellett. 11 évesen nem kis trauma volt számára egyik lábának elvesztése. Bezárult az ajtó: focista már nem lehetett. Felfigyeltek viszont a hangjára: énektanár tanította, de blues vagy pop helyett operára. Nyugatról azonban közbeszólt az ördög zenéje, és őt is magával ragadta. Igazából egy koncertélmény határozta meg későbbi pályafutását: elment Orszácky Miklós (Syrius) és Szakcsi Lakatos Béla koncertjére, itt találkozott először az igazi blues hangzással. Az énektanulást abba is hagyta.

Egy kőbányai együttes, a Sztár volt az első zenekar, később a dzsesszt játszó Napsugár, majd a Wanderers nevű formáció következett. És a Syrius!

1979-ben a Hobo Blues Banddel lép fel, még vendégként, majd kis idő múlva már a zenekar tagja lett. Népszerűségük egyre nőtt, mert igazából csak ezeken a bulikon lehetett Rolling Stones, Doors vagy Jimi Hendrix-dalokat hallani magyar fordításban. Ekkor vált igazán ismert énekké, Hobo-Földes Lászlóval remek kettőst alkottak. 1980-ban a legendás Kopaszkutya filmben kapott szerepet, majd az István, a király rockoperában a táltos szerepe következett. De egymás után több rockszíndarabban is szerepet kapott. (János Vitéz, Jézus Krisztus, Szupersztár, stb.)

1980-ban megjelent HBB első albuma is. Bill 1983-ban szólókarriert is kezdett „Rossz vér” címmel jelent meg első lemeze. Aztán következett a válás: 1985-ben kilépett a Hobo Blues Bandből. Egy év múlva megjelent második lemeze „Mindhalálig Blues” címmel. Bill és a Blues Company néven ismét zenekart alakított a P.Box-ból kilépett legendás gitárossal, Bencsik Sándorral.

Sajnos, erről nem maradt fenn lemezfelvétel. Bencsik Sándor disszidálása után Deák Bill Blues néven játszott tovább zenekarával, ez a formáció már Nyugat-Európába is eljutott: Nyugat-Berlinben és Dániában is játszottak.

Hazatérés után újabb lemezek jöttek, rendszeresen turnézott: járt az ország kisebb-nagyobb színpadait. 1993-ban kiadott „Bort, bűzát, békességet” című lemeze után viszont hat év telt el az újabb lemezig, a Bill kapitány blues cirkuszáig. Viszont azóta is rendületlenül járja a színpadokat kisebb és nagyobb településeken, motoros találkozókra lép fel. 2012 március 15-én megkapta első állami kitüntetését is: a Magyar Köztársasági Érdemrend Lovagkeresztjével tüntették ki. Még ugyanebben az évben majdnem elvesztették, szívinfarktust kapott. Az ország szinte összes rockzenét szerető rajongója érte aggódott. Szerencsére túlélte, és még reméljük sokáig velünk marad. Koncertjei ma is népszerűek, mert ő a blues legjobb magyar hangja.

Mindenkinek ajánlom, hogy hallgassa meg Bill egyik lemezét. Nem fog csalódnai.

Ábrahám „szakmunkás” László

ZENEI TOTÓ

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

1. Mi volt Csepregi Éva kabalaállata a koreai szereplés után?

- a) Gyík
- b) Sárkány
- c) Kígyó

2. Mi volt a Baby Sistersben éneklő lányok keresztnéve?

- a) Gabi, Éva, Klára
- b) Éva, Eszter, Csilla
- c) Edit, Gabi, Katalin

3. Hány tagból állt a Bonanza Banzai?

- a) Négy
- b) Öt
- c) Három

4. Mi volt a címe az Illés együttes első nagylemezének?

- a) Add a kezed

b) Nehéz az út

c) Human Rights

5. Hány nagylemezt adott ki Ákos a Bonanza Banzai feloszlása óta?

- a) 15
- b) 26
- c) 10

6. Melyik országban született a legendás gitáros, Carlos Santana?

- a) Brazília
- b) Salvador
- c) Mexico

7. Milyen állami kitüntetésben részesült Nagy Feró, a „nemzet csótánya” 2016-ban?

- a) Állami Ifjúsági Díj
- b) Magyar Érdemrend Lovagkeresztje
- c) Kossuth-díj

8. Melyik városban alakult a Honeybeast nevű alternatív rockzenekar?

- a) Pécs
- b) Szeged
- c) Békéscsaba

9. Feloszlásáig hány nagylemezt adott ki a legendás Metró együttes?

- a) 2
- b) 3
- c) 4

10. Melyik zenekar kísérte Hofi Géza műsorait sok-sok éven át?

- a) Metró
- b) Corvina
- c) Express

11. Hol rendezik a Félsgiget Fesztivált?

- a) Felvidék
- b) Erdély
- c) Délvidék

12. Mióta működik Zoltán Erika tánciskolája?

- a) 1995.
- b) 1999.
- c) 1990.

13. Somló Tamás milyen diplomát szerzett 2004-ben?

- a) Műszaki
- b) Jogi
- c) Tanári

13+1. Melyik zenekarban kezdte zenei pályafutását Szücs Judit?

- a) Generál
- b) Neoton
- c) Beatrice

A „Fülbemászó” jeligével ellátott megfejtéseiteket november 20-ig várjuk (vasúti postával) az alábbi címre: VDSzSz Szolidaritás, 1146 Budapest, Thököly út 172. Emailben is elküldhetitek: rejtvény@vdszsz.hu.

Az előző számunkban megjelent „Vasútológia”-játékra nem érkezett jó megoldás. Ez volt a helyes megfejtés: 1b, 2c, 3c, 4b, 5a, 6b, 7c, 8b, 9c, 10a.

Gyökeres változások a VDSzSz Szolidaritás tavaly májusi Küldöttgyűlése óta!



Nagyon sok volt a tennivaló, hiszen át kellett értékelnünk, stabilizálnunk kellett szakszervezetünk gazdálkodását, ez volt ugyanis tagjaink, tisztségviselőink elvárása – kezdte összefoglalóját Bernát Beatrix, a VDSzSz Szolidaritás megbízott gazdasági vezetője Miskolci Területi Szervezetünk október 5-i oktatásán, Hajdúszoboszlón. De mi lett a végeredmény?

Mint említette, legelső és legfontosabb feladatunk a **Sztrájkalap** helyreállítása volt. 2015 októberében megnyitottuk azt a bankszámlát, amit Alapszabályunk is előír: elkülönített bankszámlán kell kezelnünk a sztrájkalapot. A számlát feltöltöttük, illetve rögtön a sztrájkalapba fizettük be a tavaly decemberben a Liga által visszafizetett 65 millió forint kölcsönt, amiről olyan sokat lehetett hallani. Ezt követően minden hónapban a beérkezett havi tagdíjak 10%-át erre az alapra töltjük rá.

Az Alapszabályunk értelmében a **területi szervezeteinknek juttatott 10%-os, valamint az alapszervezeteknek juttatott 40%-os tagdíjhányad** változatlan formában működik tovább, hiszen – Bernát Beatrix, a VDSzSz Szolidaritás megbízott gazdasági vezetője szerint ezzel nem is volt semmilyen gond. Mindkettőt a területi szervezetek részére utalja a központ, ahol az irodavezetők kezelik, onnan tudják elvinni, illetve náluk számolhattok el az összeg felhasználásáról.

A tagdíjbefizetések 30%-a továbbra is a központi működtetését hivatott fedezni, Bernát Beatrix azonban rámutatott arra, hogy ezt nem úgy kell elképzelni, mint ami a központi szervezetnél dolgozó 16 fős kollektívára és a székház épületének fenntartására fordítódik. Hiszen ebből a 30%-os tagdíjhányadból nagyon sokat a szakszervezet életére költünk.

Igéretünkhöz híven ugyanis a **helyi vasutasnapi rendezvények** is a központi költségvetési támogatásból valósultak már meg az idén, kétmillió forintot különítettünk el erre a célra, és mind a hét területi szervezet a létszámárujuk figyelembevételével kapta meg a rendezvények megszervezésére szolgáló összeget.

De a központi költségvetésből finanszírozzuk például a **küldöttgyűlések költségeit (idén két küldöttgyűlésünk is volt), kitüntetés, évzáró rendezvényeinket, a területi képzéseket, a testületi, tagozati üléseket, a MiÚjság megjelenítését, a honlap működtetését, de a zsebnaptárt is** ebből fizetjük, amit évente felé rendelünk meg, ez helyi költségeket nem jelent senki számára.

Szintén a már említett 30%-os központi költségvetésből finanszírozzuk a **MAKASZ-tagkártyáink kiállítási díját is**. Ezzel kapcsolatban a VDSzSz Szolidaritás megbízott gazdasági vezetője elmondta, hogy az éves érvényesítéshez matricákat kapunk, amit a területi szervezeteknél vehettek fel.

Illetve szintén a központi költségvetésből fizetjük a területen dolgozó **megbízott ügyvédeink** (Miskolc és Záhony területen) havi megbízási díját is.

Igéretünknek megfelelően a területi szervezetek megerősítésében a központ nagyobb szerepet vállal: vannak olyan **területi irodavezetők**, akik részére bér, illetve kiküldetési költségterítés formájában biztosítjuk a jövedelmet – szintén a központi költségvetésből. Ebből fizetjük a **könyvelést, a bérprogram bérleti díját, a különböző hatósági, bírósági eljárások illetékét is, valamint a nemzetközi szerve-**

zetek tagdíját is, hiszen az ITF-be és az ETF-be is felvették a VDSzSz Szolidaritást. Ezzel kapcsolatban Bernát Beatrix elmondta, hogy a VDSzSz Szolidaritás egyetlen Magyarországi konföderációnak sem tagja, korábban a Ligában is a VDSzSz Szövetségen keresztül voltunk tagok, ahonnan azonban kizáratták szakszervezetünket. Ezt követően nem kértük felvételünket egyetlen konföderációhoz – így a Ligához – sem, ennek megfelelően tagdíjat sem fizetünk. A megbízott gazdasági vezető leszögezte:

Ezzel csak azt akartam érzékelteni, hogy az a 30%, ami a tagdíjából a központi működésre megy, az nem csak a központi szervezet működési költségeit fedezi, hanem ebből nagyon sok visszajut a területi szervezetek, alapszervezetek, tagcsoportok működésére, működtetésére.

A május 18-i küldöttgyűlés döntött a **Szociális és Segélyezési Alap** létrehozásáról (a korábbi Képzési és Szolidaritási Alapból); az erre a célra – a Sztrájkalaphoz hasonlóan – elkülönített bankszámlára 2016. májusától a tagdíjbevételek szintén 10%-át különítjük el.

Ebből fizetjük a **biztosítást, a kártérítést és a segélyezést** – emelte ki a VDSzSz Szolidaritás megbízott gazdasági vezetője. Májusban lett elfogadva a Biztosítási, Segélyezési és Kártérítési Szabályzatunk, hiszen március elsejétől szerződést kötöttünk a Signal Biztosítóval, így minden tagunkat biztosítjuk a központi rendszeren keresztül.

Mint Bernát Beatrix elmondta, a Signal Biztosító szolgáltatásai két nagy csoportba sorolhatóak:

Baleseti ellátás

Tagjainkat **baleseti halálra** (300 ezer forintot fizet a biztosító), **égési sérülésekre, baleseti, műtéti térítésekre** is biztosítottuk maximum 40 ezer forintot attól függően, az összeg mértéke attól függ, milyen fokú égési sérülésről vagy műtétről van szó. Tagtársaink a Signal Biztosítóval kötött megállapodás értelmében **kórházi napidíjat** is kapnak 700 forint összegben, **csonttörésre** 7000 forintot fizet a Biztosító.

Bármilyen okból bekövetkező esemény.

Ez kiterjed a **tag halálára** (50 ezer forintot fizet a biztosító), illetve arra, ha tagtársunk legalább 15 egybefüggő napon át **keresőképtelen állományba** (betegszabadság, táppénz) kerül. Ezen esetben 3000 forintot fizet a biztosító, és évente legfeljebb két alkalommal lehet igénybe venni. (Fontos megjegyezni, hogy az „év” sosem naptári évet jelent, a Biztosítóval megkötött megállapodás létrejöttétől számítva mindig március elsejétől február 28-ig tart.)

Az üzleti biztosító azért nem egy jótékonyági egyesület – **hívta fel a figyelmet Bernát Beatrix – épp ezért bizonyos eseteket, kockázatokat a Signal kizárt a biztosításból: nem fizeti ki a temetési segélyt azon tagjaink hozzátartozóinak, akik halottvizsgálati lapjából megállapítható, hogy betegségük 2016. március 1. – azaz a szerződés létrejöttéig – előtt is fennállt. De azok hozzátartozóitól is megtagadja a kifizetést, akik önkéntesen vetettek véget életüknek.**

Ilyen esetben a VDSzSz Szolidaritás Szociális és Segélyezési Alapjából fizeti ki az 50 ezer forintot a Segélyezési Bizottság döntése révén, utóbbi bírálja el a beérkezett igényeket.

A **biztosítási összeg 50%-ában részesülnek a biztosítási esemény bekövetkezésekor 65. életévüket betöltött tagjaink.**

A VDSzSz Szolidaritás megbízott gazdasági vezetője szerint a Signal Biztosító elég rugalmasan bírálja el az igényeket: nem kell bemenni a Signal Biztosító ügyfélszolgálati irodájára, hanem az info@signal.hu email-címre is meg lehet küldeni

részükre a szükséges nyomtatványokat a bankszámlaszám (ahova utalják) és a biztosítási kötvényszám megadásával. Az igényeket általában **néhány napon belül elbírálják** abban az esetben, ha a biztosítási esemény nem szorul kiegészítésre, iratpótlásra.

A Biztosítási és Segélyezési Szabályzat elfogadásakor az Elnökség elfogadta a Segélyezési Bizottság létrehozását, ebbe minden terület delegálhatott egy főt. A Bizottság tagjai az ülésekre magukkal hozzák az addig beérkezett, elbírálandó kérelmeket. Természetesen, a mielőbbi kifizetés érdekében segítünk a kitöltésben, és a Signalhoz való eljuttatásában is.

Azon tagjaink részére, akik **házastársa, gyermeke vagy szülője halálozik el**, bevezettünk egy tagok részére folyósítható **temetési segélyt**, ennek összege 20 ezer forint. Ennek igénybevételére akkor jogosult a tag, ha rendelkezik az elhunyt temetésével kapcsolatos, legalább 20 ezer forint értékű számlával, és szükség van a halotti anyakönyvi kivonat másolatára, illetve igazolni kell a rokonsági viszonyt is. Mint Bernát Beatrix fogalmazott, bevezetéseknél döntöttünk a 20 ezer forint mellett, ennek összege azonban emelkedhet amennyiben lehetőségeink engedik, illetve a Szociális és Segélyezési Alapon elegendő összeg található. Magyarzatoképpen a VDSzSz Szolidaritás megbízott gazdasági vezetője elmondta: nem tudtuk, milyen gyakorisággal merül fel ez az igény, ezért úgy döntöttünk, hogy évvégén összesítjük. Mint fogalmazott,

„Abba a csapdába viszont nem akartunk beleesni, hogy egy magasabb összegű segélyt fogadunk el, és azt mondjuk, hogy nem fogjuk tudni finanszírozni, és vissza kell belőle lépni, mert az sokkal kellemetlenebb lenne mindenki számára.”

A segélyek kifizetése folyamatosan történik. Bernát Beatrix hangsúlyozta: a segélyek igénybevételénél nagyon fontos, hogy az igénylőnek legalább három havi tagsági jogviszonnyal kell rendelkeznie, illetve folyamatosan kell fizetnie a szakszervezeti tagdíjat. **(Vannak olyan nyugdíjas tagjaink, aki évente egyszer fizetik be az éves tagdíjat, a lényeg az, hogy a segélyigény benyújtásának, illetve a biztosítási esemény bekövetkezésének idejéig fedezve legyen a tagdíja.)**

Módosítottuk Kártérítési Szabályzatunkat is, és kellő részletességgel kíséreltük megfogalmazni, hogy mire vonatkozik: **olyan káreseményekre, amikor a munkáltató rész-kártérítésre kötelezi a munkavállalót, ennek összegét a VDSzSz Szolidaritás átvállalja tagtársaitól – feltéve, hogy tagtársunkat a meghallgatáson szakszervezetünk képviseli.** Egy naptári évben legfeljebb 200 ezer forint lehet a kártérítés összege. **(Ez azonban leltár- vagy pénztárhányra, szolgálati járműben bekövetkezett káreseményre, elszámolásra, megőrzésre átadott eszköz (szolgálati mobiltelefon) megrongálódására vagy elvesztésére nem vonatkozik.)**

A VDSzSz Szolidaritás Elnöksége szeptemberi ülésén elfogadta a rendkívüli szociális segély bevezetését, ami bekerült Segélyezési Szabályzatunkba. Ez abban az esetben nyújt segítséget tagjainknak, ha a lakhatásul szolgáló ingatlanban elemi kár következtében súlyos anyagi kár keletkezik. A szabályzat is az adótörvény szigorú szabályai szerint fogalmazza meg, mely esetek minősülnek elemi kárnak: ilyen a jégverés, az árvíz, a belvíz, a fagy, a szélvihar, a földrengés. Bernát Beatrix beszámolt arról, hogy tapasztalataink szerint vannak olyan tagtársaink, akiket például belvíz-, vihar- vagy tűzkár ért, számukra nagyon sokat jelent ez a segítség.