



V D S Z S Z S z o l i d a r i t á s

Székhely: 1146 Budapest Thököly út 172.

Adószám: 19624459-1-42

Bankszámlaszám: 11707024-20420503

Telefon: (1) 351-11-11

Fax: (1) 344-67-70

Szolidaritás

Iktatószám:⁶¹...../2022.

dr. Tura Szvetlána
humánerőforrás igazgató
MÁV-START Zrt.

Tisztelt Igazgató Asszony!

A közelmúltban olyan információk terjedtek el utazó tagtársaink, kollégáink között, hogy a MÁV-START Zrt. ismételten foglalkozik a személyszállítási utazó személyzet nélküli vonatközlekedés tervével.

Szakszervezetünk már több alkalommal kifejtette az elképzeléssel kapcsolatos elutasító álláspontját, részletesen ismertette jogi, forgalombiztonsági, illetve munkavállalói felelősséggel kapcsolatos súlyos aggályainkat, illetve a koncepciónak a munkaviszonyra vonatkozó szabályokkal és a forgalmi utasítással is ellentétes, így jogellenes mivoltát. (Emlékeztetőül csatolom két korábbi, a tárgyhoz kapcsolódó levelünket)

Az azóta eltelt időben sem a szabályozási környezet, sem egyéb lényeges körülmény nem változott, így szakszervezetünk természetesen továbbra is fenntartja azon álláspontját, miszerint a vezető jegyvizsgáló nélküli vonatközlekedés alkalmazására jogszerűen nincs lehetőség. Miután a MÁV-START Zrt a mintegy másfél éve véleményezésre megküldött tervezet bevezetése érdekében nem tett érdemi lépéseket, így alappal feltételeztük, hogy erre vonatkozó szándékától elállt.

Ennek tükrében értetlenül állunk a fenti híresztelések előtt, és feltétlenül szükségesnek tartjuk azok valóságalapjának tisztázását, így a Munka Törvénykönyvéről szóló 2012. évi I. tv. 272.§-a alapján soron kívüli írásos tájékoztatást kér a munkáltatói tervekről.

Budapest, 2022. május 24.

Üdvözlettel:

dr. Gönczi Tamás
társasági vezető ügyvivő



V D S z S z S z o l i d a r i t á s

Székhely: 1146 Budapest Thököly út 172.

Adószám: 19624459-1-42

Bankszámlaszám: 11707024-20420503

Telefon: (1) 351-11-11

Fax: (1) 344-67-70

Szolidaritás

Iktatószám:/2020.

dr. Tura Szvetlána
humánerőforrás igazgató
MÁV-START Zrt.

Tisztelt Igazgató Asszony!

A szakszervezetünk részére véleményezés céljából megküldött „*Végrehajtási utasítás a személyszállító vonatok vezető jegyvizsgáló nélküli vagy csak jegyvizsgálóval történő közlekedtetésének lebonyolítására*” című tervezetre vonatkozóan a VDSzSz Szolidaritás – Személyszállítási Utazó Tagozatunk általi megtárgyalást követően – az alábbi állásponthoz alakította ki.

A MÁV-START Zrt. hatályos Kollektív Szerződésének 9. sz. melléklete vonattpusonként tartalmazza a személyszállító vonatokra előírt, minimálisan biztosítandó vezető jegyvizsgálói és jegyvizsgálói létszámot.

Mivel a Kollektív Szerződés munkaviszonyra vonatkozó szabály, így az abban rögzítettek alkalmazása és betartása a munkáltató számára kötelező.

Ezt egyébként maga a KSZ hivatkozott melléklete tételesen is kimondja, amennyiben az 1.2.5 pontjában rögzíti: „A létszámnormára vonatkozó előírásokat kötelezően be kell tartani!”

Végrehajtási utasítás a kollektív szerződés szabályaival ellentétes rendelkezést nem tartalmazhat, mivel munkaviszonyra vonatkozó szabálytól a munkáltató egyoldalúan nem térhet el.

A részünkre megküldött végrehajtási utasítás áttanulmányozása alapján azt állapítottuk meg, hogy az abban foglaltak direkt módon ellentétesek a Kollektív Szerződés kötelezően alkalmazandó előírásaival. A KSZ 9. számú melléklete ugyanis a vezető jegyvizsgáló nélküli vonatközlekedést – a menetrendben kifejezetten kalauz nélküliként (KN megjelölésű) meghirdetett járatok kivételével – lehetőségét nem ismeri.

Minimálisan egy fő vezető jegyvizsgáló vonaton való munkavégzése alól felmentést adó rendelkezést az a szabályrendszer, amit a munkáltató és a KSZ kötő felek közösen alkottak meg, még kivételes esetre sem tartalmaz.

(a létszámnormától való eltérést lehetővé tevő kivételes szabályok e körben kizárólag arra az esetre vonatkoznak, ha a vonaton több fős jegyvizsgáló személyzetnek kellene dolgoznia, de ehelyett az adott vonaton csak egy fő vezető jegyvizsgáló áll rendelkezésre)

Amennyiben a munkáltató a szabályozásban olyan kivételes esetekre vonatkozó, kiegészítő szabályok megalkotását látta indokoltnak, ennek az elvárható módja megítélésünk szerint az lett volna, hogy a kifejezetten a létszámnormára vonatkozó szabályok módosítására irányuló - alig több, mint egy hónapja megállapodással lezárt – tárgyalássorozaton erre javaslatot tesz.

Ténykérdés ugyanakkor, hogy a munkáltató részéről javaslat, igény, vagy jelzés egyáltalán nem merült fel arra vonatkozóan, hogy az éppen tárgyalt szabályok bármely indokból (akár vis maior esetén) lehetővé tegyék a vezető jegyvizsgáló nélküli vonatközlekedést.

A VDSzSz Szolidaritásnak természetesen nem áll módjában – ahogy meggyőződésünk szerint a KSZ kötésre jogosult szakszervezetek egyikének sem – olyan törekvést támogatni, amely a felek által közösen megalkotott, kötelező érvényű, kollektív szerződésben rögzített foglalkoztatási szabályoknak végrehajtási utasításokkal, vagy más hasonló egyoldalú munkáltatói döntésekkel való felülírására, lerontására, érvényességi körénekés kötelező jellegének relativizálására irányul, vagy eredményében erre vezet.

A fentiek mellett meg kívánjuk jegyezni, hogy a javaslat – figyelemmel annak szerteágazó biztonsági, munkavédelmi, forgalomtechnikai, munkaszervezési, és foglalkoztatási vonatkozásaira, továbbá nagy létszámú munkavállalói csoportok (vezető jegyvizsgálók, jegyvizsgálók, fedélzeti jegyellenőrök, mozdonyvezetők, személyszállítási ügyeletesek, START-os üzemirányítói munkakörök, forgalmi szolgálattelvők, áttételesen a személyzetirányítók, tolatásvezetők) közötti bonyolult feladat-, felelősség- és hatáskör átcsoportosítást eredményező jellegére – még abban az esetben is alapos előzetes érdekvédelmi egyeztetést igényelne, ha tartalmát tekintve nem lenne nyíltan KSZ ellenes.

Ehhez képest értetlenül állunk az előkészítés azon módja előtt, hogy a munkáltató teljesen kizárta a szakszervezeteknek és egyéb érdekképviselői szervezeteknek a tervezet előkészítési fázisában való részvételi lehetőségét, sőt a már kidolgozott javaslatra vonatkozó véleményezést is „lehetőség szerint soron kívül” kérte.

Mindezek mellett kiegészítő szempontként fel kívánjuk hívni a MÁV-START Zrt. figyelmét arra is, hogy a tervezet tartalmilag súlyos aggályokat vet fel mind a hatályos forgalmi utasításokkal való összhang, mind a forgalom- és utasbiztonság tekintetében.

A fentiekre tekintettel kérjük, hogy a munkáltató a végrehajtási utasítás tervezetet vonja vissza, és amennyiben a jelenleg hatályos, kötelező érvényű létszámnorma szabályoktól a jövőben bármely okból és esetben el kíván térni, azt szíveskedjék kollektív szerződés módosítási javaslatként előterjeszteni.

Budapest, 2021. február 8.

Tisztelettel:


Halasi Zoltán
elnök





V D S z S z S z o l i d a r i t á s

Székhely: 1146 Budapest Thököly út 172.

Adószám: 19624459-1-42

Bankszámlaszám: 11707024-20420503

Telefon: (1) 351-11-11

Fax: (1) 344-67-70

Szolidaritás

Iktatószám: 20/2021.

dr. Tura Szvetlána
humánerőforrás igazgató
MÁV-START Zrt.

Tisztelt Igazgató Asszony!

Megerősítve a vezető jegyvizsgáló nélküli vagy csak jegyvizsgálóval történő közlekedtetésének lebonyolítása című végrehajtási utasítással kapcsolatban előző leveleinkben is rögzített álláspontunkat, a legutóbbi egyeztetésre is figyelemmel szükségesnek tartjuk ismételten kinyilvánítani, hogy a VDSzSz Szolidaritás teljes egészében elutasítja nemcsak annak tartalmát, de az egész szabályozási koncepcióját is, különös tekintettel az alábbiakra.

Ahogy arra korábbi leveleinkben is utaltunk, a személyszállító vonatokon biztosítandó minimális létszámnormát jelenleg a társaság Kollektív Szerződésének 9. sz. melléklete – ami munkaviszonyra vonatkozó szabálynak minősül, így jogi kötő ereje a munkaviszony körében a jogszabályokkal azonos, betartása kötelező érvényű – tartalmazza. A kérdés tehát nem tartozik a munkáltató szabályozási autonómiájába, attól eltérni kizárólag a Kollektív Szerződés módosításával lehetséges.

Emellett – elméleti szakemberek, oktatók, vizsgabiztosok véleményét is kikérve - részletesen elemeztük a vasúti közlekedés ágazati szabályait tartalmazó F.2. Forgalmi Utasítás vonatkozó rendelkezéseit is, aminek alapján arra jutottunk, hogy a végrehajtási utasítás tervezete a Forgalmi Utasítással is ellentétes. (figyelemmel különösen annak 15.17.4., 15.17.1.5 és 15.17.2.6. pontjaira, mely személyszállító vonatok esetén kötelezően előírják a mozdonyvezető indításra való felhatalmazást)

Utalni kívánunk e körben arra is, hogy álláspontunk szerint a „Végrehajtási utasítás” műfaját tekintve a forgalmi utasítás egyes rendelkezéseinek helyi sajátosságokhoz igazodó, részletesebb kifejtésére ad lehetőséget.

Ugyanakkor az Utasítástól – az abban foglalt felhatalmazás hiányában – nyíltan eltérni, annak kötelező érvénye alól munkáltatói hatáskörben felmentést adni, a betartására vonatkozó kötelezettséget bármely okból (így különösen munkaszervezési okokra figyelemmel) relativizálni a MÁV-START Zrt.-nek nincs lehetősége.

Szakszervezetünk teljes mértékben egyetért azokkal a szakértői véleményekkel, miszerint a végrehajtási utasítás részünkre átadott tervezete nem az F.2. Utasításban foglalt szabályok helyi sajátosságokra figyelemmel történő, részletesebb kifejtésére, hanem az F.2. sz. Utasítás burkolt módosítására irányul, így bevezetése egyet jelentene a forgalom biztonságát garantálni hivatott ágazati szabályok felhatalmazás és előzetes hatósági kontroll nélküli tartalmi megváltoztatásával.

Ez az eljárás megítélésünk szerint mindeddig példa nélküli precedenst jelentene, és potenciálisan veszélyt jelenthetne a vasúti közlekedés biztonságára is.

Így tehát a vonatközlekedés kötelezően betartandó keretszabályainak „Végrehajtási Utasítás” formájában való felülírását jogellenesnek, továbbá – a MÁV és a GySEV által üzemeltetett hálózaton – a vasúti közlekedés ágazati szabályait rögzítő utasítással ellentétesnek tekintjük, így annak kiadását elutasítjuk.

Ugyanakkor fontosnak tartjuk hangsúlyozni, hogy a VDSzSz Szolidaritás természetesen egyetért és messzemenőig támogatandónak tartja a munkáltató arra irányuló törekvését, hogy lehetőség szerint el kell kerülni a személyzethiány miatti kényszerű vonatlemondások előfordulását.

Ennek alkalmas eszközét azonban nem a munkaviszonyra vonatkozó szabályok végrehajtási utasításokkal való felülírásában, hanem az azzal összhangban lévő megoldások keresésében látja.

Álláspontunk szerint egyes, jelenleg is rendelkezésre álló munkaszervezési eszközök mellett az ilyen típusú problémák jövőben való előfordulásának esélyét elhanyagolhatóan minimálisra lehet csökkenteni. E körben kitüntetett szerepe lehet a munkaidőn kívüli díjazott, de munkaidőnek nem minősülő munkavállalói rendelkezésre állást biztosítani hivatott jogi megoldásoknak (ügyelet, készenlét), melyet tudomásunk szerint a MÁV-START egyáltalán nem alkalmaz.

Megítélésünk szerint a munkaszervezési eszközök önmagukban elégségesek lennének ahhoz, hogy a vonatlemondás esélye minimálisra csökkenthető legyen.

Budapest, 2021. március 1.

Tisztelettel:

dr. Gönczi Tamás s.k.
társasági vezető ügyvivő

