

ÖSSZETARTUNK:

A VASUTASOK
SZOLGÁLATÁBAN

2010
19.
évfolyam
V. sz.



Naponta
frissül a
www.vdszsz.hu

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK LAPJA

ALAPÍTVA: 1991. MÁJUS

MVÁRI HÍRÖSSZEFOGLALÓ (2.)

Tarthatatlan
a jegyvizsgálók
helyzete

Életmentő készüléket
ajándékozott szakszervezetünk

Az ETF főtitkára a soros EU elnökségről
egyeztetett Budapesten a közlekedési tárccal

PRAKTIKUS KÉRDÉSEK AZ ÜDÜLÉSI CSEKKEK KAPCSOLATBAN

Mi az Üdülési Csekk?

Az Üdülési Csekk névre szóló, készpénzt kímélő fizetőeszköz.

Ki kaphat Üdülési Csekket? (adókedvezménnyel)

Munkavállaló, szakszervezeti tag, nyugdíjas, gazdasági társaság személyes közreműködő tagja és mindenzen személyek közeli hozzátartozói, szakképzőiskolai tanuló és a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány pályázataiban alapján szociálisan rászorulóak.

Ki adhat Üdülési Csekket? (adókedvezménnyel)

Munkáltató, szakszervezet, a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány.

Milyen adókedvezményt biztosít az SZJA törvény az Üdülési Csekk-juttatáshoz?

A kifejtő számára a minimálbér mértékéig, azaz 2010-ben 73 500 Ft-ig 25%-os kedvezményes SZJA köteles az Üdülési Csekk-juttatás (magán-személynek továbbra is adó- és járulékmentes). A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány által pályázat útján, Üdülési Csekk formájában juttatott támogatás a szociálisan rászorulóak részére adó- és járulékmentes.

Hogyan lehet Üdülési Csekkhez jutni szociális rászorultság alapján?

Amennyiben az egyén saját maga nem tudja biztosítani életminőségének javítását, akkor elsősorban a családjától, majd jelenlegi vagy korábbi munkahelyétől, illetve tágabb környezetétől, pl. önkormányzattól várhat segítséget. Amennyiben az előzőekben felsoroltak nem tudnak az egyénnek segíteni, akkor a civil szervezetek – többek között a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány – támogatására lehet számítani. További részletek: www.udulesicsekk.hu.

Meddig lehet felhasználni az Üdülési Csekket?

Az Üdülési Csekk felhasználhatósága a gyártás dátumától számított 1 év. (Az érvényesség dátuma szerepel a csekkben.)

Árruházható-e az Üdülési Csekk?

Nem. Csek az használhatja fel, akinek a nevére kiállították. Az Üdülési Csekk más nevére történő átadására nincs mód. A csekk tulajdonosa azonban kifejezheti a társaságban lévő személyek által igénybe vett szolgáltatásokat is.

Készpénzre átváltható-e az Üdülési Csekk?

Nem.

Visszaadnak-e az Üdülési Csekk értékből?

Nem. A csekk értékből az elfogadóhelyek nem adnak vissza készpénzt, ezért célszerű a címleteket úgy megválasztani, hogy a szolgáltatás díját inkább készpénzzel keljen kiegészíteni.

Hol lehet felhasználni az Üdülési Csekket?

A Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvánnyal, ill. annak háttérintézményeként működő Nemzeti Üdülési Szolgálat Kft.-vel szerződéses viszonyban álló közel 15 000 elfogadóhelyen használhatja fel fizetőeszközként. Az elfogadóhelyek címistája fotókkal, árakkal, tájékoztatókkal a www.udulesicsekk.hu honlapon található meg vagy az Alapítvány által terjesztett egyéb kiadványokban, melyek ügyfélszolgálati rotdában elérhetőek.

Mit jelent

az Üdülési Csekk Plusz minőségjelzés?

Azon szolgáltatók használhatják ezen jelzést, akik az Üdülési Csekkkel érkező vendégeik számára kedvezményt vagy plusz szolgáltatást nyújtanak.

Lejárt Üdülési Csekket elfogadnak-e valahol?

Nem. Lejárt csekk nem fogadható el fizetőeszközként, cseréjére vagy névértéken pénzben történő megtérítésére nincs lehetőség.

Meghosszabbítható-e az Üdülési Csekk?

Igen. Az Üdülési Csekk érvényességének meghosszabbítása (cserével) – érvényességi időn belül – személyesen kezdeményezhető saját ügyfélszolgálati irodánkban, illetve postai címünkre küldött kérvényben, az eredeti csekkkel mellette. Az Üdülési Csekket újragyártásának díja a cserélendő csekket összértékének 10%-a + áfa, de minimum 1000 Ft + áfa. Az Üdülési Csekket átvételére kizárólag a kezelési díjról kiállított számla kísérő levelében feltüntetett irodában van lehetőség, a kezelési díj bankszámlánkon történő jóváírását követő 15 munkanap elteltével, külön értesítés nélkül.

Mit tegyen, ha elvesztett az Üdülési Csekk?

Az Üdülési Csekk elvesztése esetén leutítható írásos bejelentés formájában az 1593 Budapest, Pf. 737 címen vagy a (06-1) 319 7511 faxszámon, az erre rendszerezett formanyomtatványon (www.udulesicsekk.hu). A bejelentésnek tartalmaznia kell a támogató szervezet nevét, az elvesztett csekk darbszámát, értékét és sorszámát, felhasználójának nevét és értesítési címet.

Egyszerre kell-e felhasználni vagy több alkalommal is felhasználhatóak az Üdülési Csekk?

Nincs megkötés a felhasználást illetően. Az egyes csekkek egymástól eltérő időpontban és helyszínen, például több hétvégi program során is beválthatóak.



Fel lehet-e használni az Üdülési Csekket külföldön?

Nem. Az Üdülési Csekk-rendszer célja, hogy mind többen hazai szolgáltatók segítségével pihenjenek, kapcsolódjanak ki, üdüljenek.

Kerhet-e az elfogadóhely többet azért, mert csekket fizetnek?

Nem. Az Üdülési Csekket az elfogadóhelyek névértéken, azaz a csekkben feltüntetett érteken fogadják el. Sikernem könnyelhető el, hogy egyre több szolgáltató plusz kedvezményt biztosít az Üdülési Csekk felhasználóinak.

MILYEN SZOLGÁLTATÁSOKAT FIZETHET ÜDÜLÉSI CSEKKEKEL?

Az Üdülési Csekk a Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvánnyal illetve annak háttérintézményeként működő Nemzeti Üdülési Szolgálat Kft.-vel szerződésben lévő közel 15 000 elfogadóhelyen használható fel a következő oldalon jelölt belföldi szolgáltatókra.



Az elfogadóhelyeket a helyszínen mátrixa jelzi:
Üdülési Csekk ELFOGADÓHELY jelzéssel.

Kérjük rendelkezzen befizetett személyi jövedelemadója 1%-áról, hogy egy újabb szociálisan rászoruló üdülhessen az Ön segítségével!
Magyar Nemzeti Üdülési Alapítvány
Adószám: 18004456-1-42

További információk:
1593 Budapest, Pf. 737.
www.udulesicsekk.hu
Tel: 06 1 248 2150

MVÁRI

HÍRÖSSZEFOGLALÓ (2)

Kifogásoljuk az E.12. sz. utasítás július 1-jétől történő bevezetését

A MÁV-START Zrt. vezérigazgatójához benyújtott kifogással párhuzamosan az NKH új elnökét is tájékoztattuk, hogy véleményünk szerint az új utasítás jelenlegi bevezetése a vasúti közlekedés biztonságát veszélyezteti.

Kozák Tamás Úr!
Elnök-vezérigazgató
MÁV-START Zrt.
Budapest

Ikt.sz.: 628-1/2010

Tisztelt Vezérigazgató Úr!

A mai nap tudomásunkra jutott, hogy a módosult E. 12 sz. utasítás 2010. július 1-jétől való bevezetéséről döntött a MÁV-START Zrt. Az érintett munkavállalóknak a napokban kerültek kiosztásra az utasítás módosításához szükséges pótlapok.

Információnk szerint a munkavállalókat semmilyen formában nem oktatták a változásokról, nem győződtek meg arról, hogy az E. 12 sz. utasítást alkalmazó munkavállalók teljes körűen elsajátították-e a változásokat.

Álláspontunk szerint ezzel nagymértékben veszélyeztetik a vasúti közlekedés biztonságát.

Mindezekre tekintettel az Mt. 23. §-a szerinti kifogással élünk. Elvárjuk a módosított E. 12. sz. utasítás alkalmazásának az elhalasztását.

Amennyiben kifogásunkkal nem értene egyet, a kötelezően előírt egyeztető tárgyalás helyszínére és időpontjára javaslatot teszünk:

Helyszínéül a VDSzSz Szolidaritás tárgyalóját (1146 Budapest, Ajtósi Dürer sor 27/A).

Időpontjául 2010. július 1-jén 11,00 órát javasoljuk.

Továbbá tájékoztatom, hogy a kifogással egy időben a Nemzeti Közlekedési Hatóságot is tájékoztattuk a kialakult helyzetről.

Budapest, 2010. június 28.

Üdvözlettel:
Halasi Zoltán
vezető ügyvivő

Módosult az E.12. sz. utasítás hatályba léptetésének napja

A MÁV Zrt. Értesítő 2010. évi 20. számában 38/2010. (VI.25. MÁV Ért. 20.) EVIG sz. elnök-vezérigazgatói utasítás címen megjelent rendelkezés értelmében az E.12. sz. utasítás hatályba lépésének dátuma az eredetileg tervezett 2010. július 1. helyett 2010. október 1. napjára módosult.

Lényegében erről adott tájékoztatást a MÁV-START Zrt. és az NKH is a hétfői megkeresésünkre küldött válaszleveleikben.

**RAJTA
VAGYUNK!**



www.vdszsz.hu

Reméljük október 1-jéig mindenhol lezajlanak az eddig elmaradt oktatások

Részt vettünk a brit Vasúti, Tengerész és Közlekedési Dolgozók Szakszervezetének ülésén

Az RMT brit Vasutas, Tengerész és Közlekedési Szakszervezet éves közgyűlése 2010. június 24-30. között került megrendezésre a skóciai Aberdeenben.

Az RMT 240 munkahelyen van jelen, és 80 ezer taggal rendelkezik. A vasúti dolgozókat képviselő elődszervezete 1990-ben egyesült a tengerészeket képviselő szakszervezettel. Ma vasutasok, buszsofőrök, tengerészek, taxisofőrök, olajfűró munkások a szervezet tagjai. A női tagok aránya 7%.

A közgyűlés célja az egy évre szóló szakszervezeti program elfogadása volt. A küldöttgyűlésen a VDSzSz képviselőin kívül a francia CGT, a portugál CGTP-IN, a norvég Olajipari és Közlekedési Szakszervezet küldöttei vettek részt. A meghívott nemzetközi delegáltak mindannyian előadást tartottak az ülésen. Gaskó István beszámolt a magyar vasút jelenlegi helyzetéről, a vasúti közlekedést érintő privatizációról, kiszervezésekről, a bezárt szárnyvonalak kapcsán felmerült problémákról.

Külön kitért a brit és a magyar sztrájk törvények közötti különbségekre.

A brit vasút helyzete egyedülálló Európában, mivel 1994 óta csak magánvasutak vannak a piacon.

A közgyűlésen eltöltött két nap nagyon tanulságosnak bizonyult. Mivel a közös problémák további együttműködést igényelnek, ezért meghívtuk az RMT vezetőségét idén ősszel Budapestre, hogy a felmerült kérdésekről tovább tárgyaljunk. Meghívásunkat örömmel elfogadták. A külföldi meghívottak előadását a RMT saját lapjában megjelenteti.

Egy pakisztáni Coke

Egy pakisztáni Coca-Cola palackozó üzem dolgozóinak mostanában halálos fenyegetésekkel, emberrablással, lövöldözéssel, zsarolással, és csalásokkal kell szembesülniük,



mindössze azért, mert egy szakszervezetet próbálnak létrehozni.

A Coca-Cola sok országban elismeri a dolgozóit tömörítő szakszervezetek működését, így a székhelyeül szolgáló USA-ban is.

Azonban Dél-Pakisztánban még az alapvető munkavállalói jogokat is megtagadják.

A történet extravagáns jellegét mutatja, hogy a Coke állandó alkalmazásában lévő munkavállalói egy fiktív cég alkalmazottai, tehát jogilag nézve, közvetlenül nem a Coca-Cola Co. dolgozói. A csalás akkor derült ki, mikor a fiktív cég „elnöke” beismerte, hogy nem volt ott a cég alapításakor és tagadta azt is, hogy ő lett volna az elnök. A Coca-Cola Co. keményen dolgozott azon, hogy megakadályozza egy valódi szakszervezet létrejöttét.

A dolgozók elszántságról tesznek tanúbizonyságot még akkor is, mikor a világ egyik legnagyobb, és legerősebb vállalatával állnak szemben.



A UPS Törökország jogsértő magatartása ellen tüntet az ETF

2010. július 1-jén az ETF delegációja részt vett egy Isztambulban rendezett szolidaritási megmozduláson. Az akció a UPS Törökország alapvető munkavállalói jogokat sértő magatartása ellen szerveződött. Április óta a UPS megfélemlíti és elbocsátja a szakszervezeti tagsággal rendelkező dolgozóit, illetve azokat, akik részt vesznek az ITF tagszervezete, a TÜMTIS által szervezett kampányban.

Eduardo Chagas, az ETF főtitkára a következőket mondta Isztambulban: „Törökországnak mint az EU tagság várományosának komoly intézkedéseket kell foganatosítania az alapvető munkavállalói jogok védelmében, hogy a hasonló szituációt ne ismétlődhessenek meg. Az ETF az Európai Parlament és a török miniszterelnök elé fogja vinni az ügyet.”

Az ETF delegációja az ITF-fel és a UNI-val közösen elítélték a vállalat dolgozóit ellen foganatosított nyílt támadást. „Törökország fontos stratégiai jelentőséggel rendelkező logisztikai központ és folyosó Európa és Ázsia között” – mondta Myriam Chaffart, az ETF logisztikáért felelős politikai titkára, majd hozzátette: „Ezért még fontosabb, hogy kinyilvánítsuk nemzetközi

együttérzésünket a UPS munkavállalói irányában, felszólítva ezzel az érintett török és európai vezetést, hogy nyilvánosan is ítéljék el az ilyen gyakorlatot, és biztosítsák a munkavállalók jogainak védelmét.”

Az ETF meg fogja tenni a szükséges lépéseket, hogy ez az ügy európai szintre emelkedjen. Ezen kívül felkéri tagszervezeteit, hogy nyilvánítsák ki támogatásukat a TŰMTIS és UPS Törökország dolgozóinak küzdelme mellett, melyet az alapvető munkavállalói jogok védelme érdekében vívnak.

Újra a mozdonybeszerzésről

Az olvasók előtt mindenképp ismert, hogy több mint fél éve komoly aggályok támadtak a MÁV Zrt. Felügyelő Bizottságában a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. által megvásárolni tervezett kétáramrendszerű villamosmozdonyok beszerzésének körülményeiben.

Az FB ezzel kapcsolatban hozott határozataiban foglaltakat viszont sem az Igazgatóság, sem a Tulajdonos nem osztotta. Az FB még az év elején felkérte a MÁV Zrt. Igazgatóságát, hogy független szakértő bevonásával vizsgálja át a hivatkozott mozdonybeszerzés körülményeit. Az Igazgatóság hosszas vajúdas után nem látta indokoltnak az ajánlás teljesítését. Mindezekre figyelemmel a MÁV Zrt. Felügyelő Bizottsága a mellékelt határozatot hozta.

Ezt követően az FB két intézményt keresett meg; a Győrben ill. Budapesten székelő egyetem szakirányú tanszékeit. A győri egyetem a felkéréstől visszalépett, ezzel szemben viszont a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetem Közlekedésmérnöki kara a felkérést elfogadta. Az FB felhívására a megbízási szerződés megkötéséhez szükséges adatokat megküldte, és a munkát bármikor kész elvégezni, várva, hogy az FB döntésének megfelelően a megbízási szerződés a MÁV Zrt. részéről aláírásra kerül.

Hogy-hogy nem, az FB fenti határozatára fittyet hányva a MÁV Zrt. vezetése e szerződés megkötését finoman fogalmazva vonakodik aláírni.

Ennek okán nem lehet másra gondolni, csak arra, hogy az FB 2010. április 28-án hozott 26/2010. sz. határozatának 2) bekezdése nagyon is helyén való volt, és ma sem veszített aktualitásából.

Bárány Balázs Péter
(FB tag)

NYILATKOZAT

Szakszervezetünk nyilatkozatban is tiltakozik a MÁV Zrt. menedzsmentjének a mozdonybeszerzés ügyében hozott Felügyelő Bizottsági határozat végrehajtásával kapcsolatos magatartása ellen.

Szakszervezetünk tiltakozik a MÁV Zrt. menedzsmentjének azon eljárása ellen, amelynek során annak jogellenes felülbírálatával akadályozza a Felügyelő Bizottság (FB) határozatának végrehajtását, nyilvánvalóan azon célból, hogy a valós tényállás a mozdonybeszerzések ügyében minél később táruljon fel és kaphasson nyilvánosságot.

A MÁV Zrt. Felügyelő Bizottsága e tárgyban legutóbb 26/2010. (04. 28.) sz. hozott határozatában annak ellenére, hogy a MÁV Zrt. Igazgatósága nem látta indokoltnak független szakértői vizsgálat lefolytatását a MÁV-TRAKCIÓ Zrt. által megvásárolni tervezett 25 db kétáramrendszerű villamosmozdony közbeszerzési eljárása eredményének vizsgálatára, egyhangúlag úgy határozott, hogy

felhatalmazza a FB elnökét arra, hogy bízson meg külső független szakértőt annak vizsgálatára, hogy az ajánlatkérési felhívásban az ajánlatkérők megfelelő gondossággal jártak-e el a tekintetben, hogy a MÁV Zrt. számára leggazdaságosabb mozdonybeszerzési megoldást válasszák.

A FB elnöke a határozat értelmében járt el; ennek eredményeképpen felkérte a győri Széchenyi István Egyetemet, illetve a Budapesti Műszaki és Gazdaságtudományi Egyetemet, hogy közösen végezzék el a vizsgálatot. A felkérést a két egyetem elfogadta, majd nem tudni mi okból, a Széchenyi István Egyetem később ezt visszamondta. Így a továbbiakban a BMGE-vel folytak a vizsgálat lefolytatására irányuló tárgyalások. Az egyetem az FB által a szerződéskötéshez kért adatokat szolgáltatva, így már csak a szerződés aláírása volt hátra.

Az eltelt több mint 2 hónap erre nem bizonyult elegendőnek, a MÁV Zrt. vezetése gyakorlatilag szabotálta az FB határozatának végrehajtását, hiszen az FB-nek a szerződéskötés késedelmének oka iránt érdeklődő levelére a MÁV Zrt. menedzsmentje július 5-én arról tájékoztatta az FB-t, hogy a MÁV Zrt. jelenlegi elnök-vezérigazgatója a Társasági Szolgáltatások igazgatóját azzal bízta meg, hogy a feladatra versenyeztetéssel válasszanak ki szakértőt. (Nem igazán látható, hogy mely szakértői szervezetek között folyhat ilyen verseny.)

Az ellenőrzött döntése nyilvánvalóan ellentétes az ellenőrző szerv határozatával, és csak arra alkalmas, hogy hátráltassa a vizsgálat mielőbbi lefolytatását, és kétségessé tegye annak objektivitását; hiszen nem kell hozzá nagy fantázia, hogy a legkedvezőbb ajánlatot vélhetően a mozdonytendert elnyerő cég (Bombardier) fogja majd benyújtani.

Szakszervezetünk tiltakozik az ellen, hogy a több tíz milliárdos beruházás kapcsán a Felügyelő Bizottság részéről hónapok óta felmerült és megalapozottnak tűnő aggályok megváltoztatására, esetleges eloszlítására az érintett menedzsment, hatáskörét és illetékességét túllépve, rendre akadályokat gördít.

Budapest, 2010. július 7.

Bárány Balázs Péter
alelnök

Életmentő készüléket ajándékozott szakszervezetünk

Újraélesztő készüléket adott át tegnap este a VDSzSz Szolidaritás a MÁV Gépészet Zrt. Körzeti Járműfenntartási Központ Keleti Műhelyében.

A jelenleg kapható legkorszerűbb, félautomata készülék alkalmas arra, hogy szívleállás esetén újraélessze a balesetet szenvedett kollégánkat, amíg a mentők megérkeznek. A választás többek között azért esett erre a készülékre, mert az Országos Mentőszolgálat is használja ezeket a gépeket.

Mint azt Gaskó István elmondta, ugyan szokatlan ajándék ez így a Vasutasnapon, de annál hasznosabb. Gelencsér László reményét fejezte ki, hogy soha nem kell használni majd a készüléket, de ugyanakkor hozzátette, megnyugtató, hogy itt van készenlétben. A készülék akkumulátora 5 évig bírja készenléti állapotban, addig karbantartást nem igényel, használni pedig mintegy 400 alkalommal lehet. Bekapcsolásakor ékes magyarsággal, megnyugtató női hangon ad pontos utasításokat, hogy mi a teendő a készülékkel és a balesetet szenvedővel. Ezáltal használata szinte bárki számára biztonságos. Ettől függetlenül szakszervezetünk 20 ember újraélesztési tanfolyamon való részvételét is finanszírozza a telephelyen, mert ha emberletről van szó, nem lehet szó túlbizto-



sítoottságról. Az átadáson jelen volt Zaránd György, a MÁV Gépezet vezérigazgatója is, aki látva a jó példát, megígérte, megvizsgálják, hogy a többi nagy telephelyre is miként tudnák beszerezni ezeket a hasznos, életmentő eszközöket.

Elmaradt a VÉT

Ahogy arra emlékeztek, kezdeményeztük a VÉT összehívását, mivel a Népszabadságon keresztül rossz híreket kaptunk, hiszen a cikkíró többbezes elbocsátásokkal járó tervezett MÁV-os intézkedésekkel riogatta vasutasnap előtt a vasutasokat, olvasókat.

A VÉT-re egyébként úgy tűnik nem kerül sor, mivel egyetlen napirendi pontban hívtuk össze, és arra a jelenleg regnáló elnök-vezérigazgató – ha úgy tetszik – megnyugtató levélben reagált.

Kérlek benneteket, figyelmesen olvassátok el az abban foglaltakat!

Egyébként a 2010-es vasutasnap vélhetően bekerül a Guinness-rekordok könyvébe, hiszen annak ellenére, hogy a minisztérium egy vasutast sem talált méltónak arra, hogy az elmúlt évi munkáját kitüntetéssel honorálja, a vasút vezetése annál bőkezűbben osztotta az érmekeket, okleveleket, és ami ezzel jár. A Magyar Nemzet több oldalon keresztül sorolta az arra érdemeseket, és hát számba véve úgy tűnik, hogy több kitüntetés került a vasutas mellékre, mint a nagy honvédő háborúban résztvevő hős szovjet katonák zubbonyára. Hát igen, búcsúzni tudni kell. Az emberben joggal merül fel a kérdés, hogy ha ezen a munkahelyen ennyi kiváló munkatárs tölti mindennapjait, és alkot rendületlenül, miért van ilyen nyomorúságos állapotban a mi kis vasutunk.

Tarthatatlan a jegyvizsgálók helyzete

Kozák Tamás
Vezérigazgató részére

Tisztelt Kozák Tamás Vezérigazgató Úr!

Több hónapja vajúdik a probléma, és nincs megoldás. Annál több viszont az atrocitás, a tagjaink megalázása, és a félelem. Nyilván tudja, miről van szó: a jegyvizsgálók kiszolgáltatott helyzete egész egyszerűen a továbbiakban tarthatatlan.

A MÁV Start biztonsági szolgálata javaslatot tett többek között arra, hogy 18 óra után egyedül jegyvizsgáló ne teljesíthessen szolgálatot, vagy a különösen veszélyeztetett vonalakon eleve minimum két fő legyen a szolgálatot teljesítők száma. Ennek ellenére, különféle ürügyekre hivatkozva a vasúttársaság – úgy veszem észre – semmit nem tesz a helyzet javítására. Legutóbb például Nyíregyházán panaszkodtak egymásnak azért az utazók, mert a hölgyeket rendszeres szexuális zaklatások érik, amellyel szemben tehetetlenek.

A törvény egyértelműen fogalmaz, amikor előírja, hogy a munkáltatónak biztosítani kell a munkavégzés során a biztonságos, és az egészségre nem veszélyes munkavégzés feltételeit. Amennyiben e kötelezettségének nem tesz eleget, úgy az érintett munka-

vállaló az Mt. 104.§ alapján jogosan tagadja meg a munkavégzésre vonatkozó utasítást.

Úgy tűnik pusztába kiáltott szó minden e tárgyban Önökhöz intézett levelünk vagy felszólalásunk. Amennyiben a levél kézhezvételét követően 8 napon belül érdemi intézkedést nem tapasztalunk, úgy meg fogjuk találni a módját annak, hogy a munkáltatótól kikényszerítsük a levelünkben foglaltak teljesítését.

Kellemes hétvégét,

Budapest, 2010. július 16.

Bárány Balázs
alelnök s.k.

TRAXX-mozdonytender: újratöltve

Mielőbbi intézkedést kértünk a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkára részére írt levelünkben. Mint arra már számtalanszor felhívtuk az illetékesek figyelmét: a beszerezni kívánt villamosmozdony jelentős többletenergia felhasználással üzemeltethető, mint a közbeszerzésen részt vett többi gyártó által kínált villamosmozdony.

A MÁV Felügyelő Bizottsága (FB) idén áprilisban egyhangúlag úgy döntött, hogy az FB elnöke bízson meg egy független szakértőt annak vizsgálatával, hogy az ajánlatkérési felhívásban az ajánlatkérők megfelelő gondossággal jártak-e el annak érdekében, hogy a MÁV Zrt. számára leggazdaságosabb mozdonyt válasszák.

Az FB elnöke a határozat értelmében a győri Széchenyi István Egyetemet, illetőleg a BMGE-t kereste meg. A győri intézmény először elfogadta, majd visszautasította a felkérést, a BMGE viszont vállalta.

Ennek ellenére a MÁV Zrt. az FB döntését szabotálva mind a mai napig szakértői munkára nem kötött velük szerződést.

Dr. Völner Pál
államtitkár részére

Ikt. sz.:1035/2010.

Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Tisztelt Államtitkár Úr!

Bizonyára értesült már arról, hogy a MÁV-Vállalatcsoport mozdonyparkjának korszerűsítése érdekében már évekkkel ezelőtt elhatározta, hogy közbeszerzés útján 25+25 db többáramnemű villamosmozdonyt szerez be. A közbeszerzési eljárást a MÁV Zrt. Felügyelő Bizottsága is figyelemmel kísérte, hiszen az erről szóló döntés alapítói hatáskörbe tartozik. A döntéseket követően a választás a Bombardier által gyártott, ún. TRAXX mozdonyokra esett.

Az elmúlt év végén, amikor a finanszírozási eljárásról szóló előterjesztést vitatta volna meg az FB, birtokába került a Budapesti Műszaki és Közgazdaságtudományi Egyetem által a MÁV-TRAKCIO Zrt. felkérésére készített tanulmány, amelyből kitűnt, hogy a beszerezni kívánt villamosmozdony a tervezett üzemeltetési viszonyokban való alkalmazás esetén jelentős többlet energia felhasználással üzemeltethető, mint a közbeszerzésen részt vett többi gyártó által kínált villamosmozdony.



Az FB ekkor kérte a MÁV Zrt. Igazgatóságát, hogy vizsgálja felül hivatkozott közbeszerzést, és ennek eredményéről tájékoztassa az FB-t. Az Igazgatóság a felülvizsgálatot formálisan elvégezte, álláspontján nem változtatott; valamint nem látta indokát annak sem, hogy műszaki és gazdasági szakértők bevonásával a közbeszerzést felülvizsgálja annak ellenére, hogy az FB tagjai részéről még a kartellezés gyanúja is felmerült. A beszerzéssel kapcsolatos körülmények összehasonlító elemzésére Gaskó István és jómagam által jegyzett „tanulmányt” juttattunk el a MÁV Zrt. Igazgatósága és az FB részére egyaránt, amelyet jelen levélhez mellékelek. (A tanulmány elkészítésében természetesen segítségünkre voltak MÁV-os és külsős, a vasút iránt elkötelezett, egyebekben szerintem érdektelennek tekinthető kollégák, szakemberek is.)

Ezt követően az FB ez év áprilisában a levélhez mellékelt határozatában egyhangúlag úgy döntött, hogy az FB elnöke bízson meg külső független szakértőt annak vizsgálatával, hogy az ajánlatkérési felhívásban az ajánlatkérők megfelelő gondossággal jártak-e el a tekintetben, hogy a MÁV Zrt. számára leggazdaságosabb mozdonybeszerzési megoldást válasszák.

Az FB elnöke a határozat értelmében a győri Széchenyi István Egyetemet, illetőleg a BMGE-t megkereste, hogy közösen a szakértést végezzék el. A győri intézmény először elfogadta, majd visszautasított a felkérést, a BMGE viszont vállalta. Ennek ellenére a MÁV Zrt. az FB döntését szabotálva mind a mai napig velük szerződést szakértői munkára nem kötött.

Mindezek igazolására mellékletként csatolom az FB határozatát, a tagságunk felé kiadott erről szóló tájékoztatót, a MÁV Zrt. elnöki titkársága és az FB titkársága közötti e-mail váltást, és a szakszervezetünknek az ügyel kapcsolatos nyilatkozatát.

Kérem mielőbbi szíves intézkedését. Amennyiben további tájékoztatásra tart igényt, úgy a 30/949-7732 telefonszámon bármikor elérhető vagyok.

Budapest, 2010. július 19.

Mellékletek: 5 db

Üdvözlettel
Bárany Balázs Péter
 érdekvédelmi alelnök

NKH: az E.2. sz. Fékutasítás betartása mindenkire nézve kötelező

Még májusban írtunk levelet az NKH-nak, amiben a 6341 sorozatú motorvonatok megfékezhettségének vizsgálatát kértük. Az NKH válasza alapján az E.2. sz. Fékutasítás betartása mindenkire nézve kötelező, és a hatóság szükségesnek ítéli az ellentmondások megszüntetését.

(Levelünket és a Nemzeti Közlekedési Hatóság válaszát honlapunkon elolvashatjátok – a szerk.)

Az ETF főtitkára a soros EU elnökségről egyeztetett Budapesten a közlekedési tárcával

Eduardo Chagas, az Európai Közlekedési Dolgozók Szövetségének főtitkára július 22-én Budapestre látogatott. A látogatás célja az volt, hogy az ETF álláspontját bemutas-

sa a közlekedésért felelős helyettes államtitkárnak, Schváb Zoltánnak, és további együttműködést kérjen a 2011. január 1-jétől soros magyar EU-s elnökséggel kapcsolatban.

A találkozó előtt a magyar közlekedésért felelős szakszervezetek képviselőivel tanácskozott a főtitkár.

A találkozón részt vett a VDSzSz részéről Rakóczki Lajos kistársasági ügyvivő, ETF szakértő, Máthé Katalin nemzetközi referens, Simon Dezső, a Vasutasok Szakszervezetének (VSZ) elnöke, Komiljovics Máté a VSZ szakértője, Csorba Attila, a Léglekedési Egyesült Szakszervezet (LESZ) elnöke, Hortobágyi Ferenc, Repülőgép Műszakiak Független Szakszervezet (RMFSZ) nemzetközi kapcsolatokért felelős ügyvivője, Bögi Balázs, a Repülőtéri Dolgozók és Szolgáltatók Szakszervezetének (RDSZSZ) képviselője, Nemes Gábor, a Közlekedési Szakszervezetek Országos Szövetségének (KSZOSZ) elnöke, Hoffmann Antal, az Autóbuszközlekedésben és Személyszállításban Dolgozók Uniójának (ADU) elnöke, valamint Eisen Sándor, a Nemzetközi és Hivatásos Gépkocsivezetők Országos Szakszervezetének (NEHGOSZ) elnöke.

A találkozóra Schváb Zoltán közlekedésért felelős helyettes államtitkárral a Nemzeti Fejlesztési Minisztériumban került sor.

Az ETF főtitkár bemutatta az ETF munkáját, az egyes közlekedési szekciók munkáját, aktuális kampányait. Beszámolt róla, hogy az ETF 6 szociális párbeszéd bizottságban van jelen. A találkozón megjelent szakszervezetek nevében kérte Magyar Kormányt, hogy a közlekedést, és a munkavállalókat érintő kérdésekben egyeztessen a döntéshozatal előtt.

Schváb Zoltán beszámolt róla, hogy a soros elnökséggel kapcsolatos költségvetést az új kormány nem módosította, bemutatta az elnökséggel kapcsolatos előkészítő feladatokat. Hangsúlyozta, hogy az új kormány szívesen találkozik a szakszervezetekkel, és nyitott a közös munkára.

A belföldi hajózással kapcsolatban szó került a Duna Stratégiáról, melyet a Külügyminisztériummal közösen koordinál a tárca. A Stratégia lényege a folyami hajózás fenntartható fejlesztése, egy zöld közlekedési folyosó kialakítása.

A közúti fuvarozással kapcsolatban Eduardo Chagas beszélt arról, hogy az Európai Parlament visszautasította a 86 órás munkahétről szóló javaslatot, mely sikerében az ETF-nek is jelentős sikere volt. (lásd: VDSzSz Nemzetközi hírek 2010. 06. 22.) Az ETF célja továbbá a kamionos fuvarozók otthonról való távollétével kapcsolatos kérdések megvitatása, a biztonságosabb parkolóhelyek kialakítása. Azonban ezzel kapcsolatban a hivatalos magyar kormányzati álláspont már kialakult, a Minisztérium nem tud ettől eltérni.

A légi közlekedés tekintetében az ETF jelenleg is folytatja a Pakolj kevesebbet kampányát, mely célja, hogy egy feladható csomag tömege ne legyen több, mint 23 kg. Eduardo Chagas kiemelte, a légi személyzet képzettsége a biztonság alapja a polgári repülésben. Szó volt az Egységes Európai Égbolt szabályozásról, mely célja a fenntarthatóbb, biztonságosabb légi közlekedés kialakítása.

A vasúti közlekedéssel kapcsolatban a főtitkár kiemelte az ETF liberalizáció ellenes politikáját, az első vasúti törvénycsomag káros hatásait. A helyettes államtitkár elmondta, nem lesznek további vonalbezárások, nem lesznek botrányos közbeszerzések sem. Az állam gondos gazdaként nemcsak, hogy fenntartja a vasútvonalakat, hanem fejleszti is azokat. A Közlekedési Operatív programban a vasút térnyerése biztosított, és 50 milliárd forintot elkülönítettek a GSM-R rendszerek használatára. A mozdonyvezetők vizsgáztatása a jövőben nem a Baross Gábor Oktatási Központ keretein belül fog történni, hanem egy független szerv végzi majd el ezt a feladatot.



A találkozói ismerkedő jellegű volt, további egyeztetésekre szeptembertől kerül sor.

MÁV: konzultációt kezdeményeztünk

Nyaklő nélkül kapjuk az esetenként több száz oldalas utasítás-módosításokat a munkáltatótól, a változtatásokat azonban szükségtelennek tartjuk az új elnök-vezérigazgató augusztusi hivatalba lépéséig; a vasút szervezeti átalakításáról ugyanis csak ezután lehet bővebbet megtudni. Viszont a MÁV nullázná a munkakör-értékelő bizottságot az egyik ilyen módosítással.

Biztonságos és emberi munkavégzést a jegyvizsgálóknak is

Tagtársaink épp olyan kiszolgáltatottak egynehány, magáról megfélemlített utas miatt, mint ahogy korábban is. A Start korábbi megkeresésünkre írt válaszlevele után honlapunkon elolvasható legújabb reakciónk is.

Székház-ügy: újabb levél az államtitkár részére

Egy héten belül másodszorra fordultunk levélben dr. Völner Pálhoz, a Nemzeti Fejlesztési Minisztérium államtitkárához.

Első megkeresésünk alkalmával a Traxx-ügy furcsaságait részleteztük számára, ezúttal azonban – a mozdonyok mellett – a MÁV Zrt. bérelt, Könyves Kálmán körüli székházának visszásságait igyekeztünk feltárni előtte a levélhez csatolt – és honlapunkon korábban közölt – dokumentumok segítségével.

KSZ-változás

A Biztosítóval való zavartalan ügyintézés miatt kezdeményezte a munkáltató a Kollektív Szerződés módosítását, egyszerűsítését. A tervezetet valamennyi szakszervezet elfogadta, aláírta.

Adóváltozások

Egy újabb összeállítás a törvénymódosításokról, ezúttal a versenyeken nyert érmék, trófeák adókötelezettségéről, valamint a kiküldetési költségek gépkocsi költség-elszámolásánál figyelembe veendő üzemanyagnormákról.



Felhívom a figyelmeteket az alábbi törvénymódosításra, mely szerint évente egy alkalom-

mal kapott tárgyjutalom értékéből (ide sorolható az érem és a trófea is) az 5000 forintot meg nem haladó összeg adómentes természetbeni juttatásnak minősül. E rendelkezés alkalmazásában nem minősül tárgyjutalomnak az értékpapír.

Versenyeken nyert érmék, trófeák adókötelezettsége

[Szja-törvény 7.§ (1) bekezdése w), 1. számú melléklet 3.3 és 8.18 pontjai]

A közteherviselés rendszerének átalakítását célzó törvénymódosításokról szóló 2009. évi LXXVII. törvény 26.§-a és 1. számú mellékletének 5. pontja módosította a személyi jövedelemadóról szóló 1995. évi CXVII. törvény (a továbbiakban: szja-törvény) 1. számú mellékletének 8.18. pontját. A módosítás eredményeképpen 2010. január 1-jétől nem minősül adómentes természetbeni juttatásnak összességétől függetlenül a versenyen vagy vetélkedőn nyert érem, trófea. A módosítás azonban nem eredményez minden esetben adókötelezettséget a sportérmék trófeák juttatása esetén.

Az szja-törvény 1. számú mellékletének 8.18. pontja szerint a társadalmi szervezettől, az egyháztól évente egy alkalommal kapott tárgyjutalom értékéből (ide sorolható az érem és a trófea is) az 5000 forintot meg nem haladó összeg adómentes természetbeni juttatásnak minősül. E rendelkezés alkalmazásában nem minősül tárgyjutalomnak az értékpapír.

Eszerint társadalmi szervezetnek minősülő egy-egy sportszervezet, egyesület által ugyanazon sportolónak évente egy versenyen kiosztott értékkel bíró érmék, trófeák (díjak) együttes értékéből (szokásos piaci értékéből, beszerzési árából) csak az 5000 forintot meghaladó rész lesz adóköteles természetbeni juttatás, amely után 54 százalék személyi jövedelemadót és 27 százalék egészségügyi hozzájárulást kell a szervezetnek fizetnie. Szintén adóköteles lesz a díj értéke teljes egészében, ha a juttató ugyanazon sportolónak egy alkalommal már adott az előzőekben említett módon díjat. E szabály alkalmazása esetén a juttató a versenyt kiíró sportszervezet, egyesület minden résztvevőre nézve nyilvántartja a kiosztott – értékkel bíró – díjakat.

A versenyen vagy a vetélkedőn nyert érmék, trófeák adójogi minősítése esetében az előzőekben foglaltaktól függetlenül alkalmazható az szja-törvény 7. § (1) bekezdésének w) pontja is, mely szerint a kifizető által kedvezményesen juttatott termék, szolgáltatás szokásos piaci értékéből nem minősül bevételnek a magán-személy által meg nem fizetett azon rész, amely nem haladja meg a termék, szolgáltatás független féltől történő megszerzésekor a kifizető által elért (elérhető) árengedmény összegét.

Ez azt is jelenti a gyakorlatban, ha a versenyeken megnyerhető érmeket, trófeákat a független szponzorok szerzik be, és ellenérték nélkül vagy kedvezményes áron adják át a versenyt kiíró szervezetnek, az utóbbinak csak a kedvezménytel csökkentett érték után kell adóznia. E szabály alkalmazásakor nincs szükség a juttatás értékének személyenkénti nyilvántartására, elegendő a kiosztott díjak kedvezménytel csökkentett együttes értékét figyelembe venni.

A versenyeken történő díjazással kapcsolatban az szja-törvény 1. számú mellékletének 3.3 alpontjának – a 3.4 alpont figyelembe vételével – történő alkalmazása is elfogadható. Eszerint adómentes természetbeni juttatás a közérdekű kötelezettségvállalásból, a közhasznú, kiemelkedően közhasznú társadalmi szervezettől, alapítványtól, közalapítványtól származó, annak létesítő okiratában rögzített közhasznú céljával összhangban a közhasznú cél szerint címzett magánszemély által természetben megszerzett bevétel, ha a magánszemély a szervezettel nem áll munkaviszonyban, munkavégzésre irányuló egyéb jogviszonyban vagy más, a Ptk. szerinti szerződéses jogviszonyban.

Ennek megfelelően pl: a közhasznú szervezetekről szóló törvény szerint közhasznú szervezetnek minősülő országos sportági szakszövetségek által kiírt versenyeken a szövetséggel az említett

jogviszonyban nem álló, és a sporttevékenységet nem munkaviszonyban vagy nem polgári jogi jogviszony keretében megbízás alapján folytató versenyző által elért helyezéssel járó bármilyen érem, trófea juttatása adómentes.

(PM. Jövedelemadók Főosztálya 625/1/2010.)

A kiküldetési költségek gépkocsi költség elszámolásánál az üzemanyagnorma az alábbiak szerinti változik:

Tájékoztató a tevékenységhez használt gépjárművek fogyasztási normáiról

A közúti gépjárművek, az egyes mezőgazdasági, erdészeti és halászati erőgépek üzemanyag- és kenőanyag fogyasztásának igazolás nélkül elszámolható mértékét a 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet tartalmazza.

A költségként elszámolható üzemanyag mennyisége magánszemélyek esetében nem haladhatja meg az említett kormányrendeletben meghatározott fogyasztási normákat.

A 60/1992. (IV.1.) Korm. rendelet 1., illetőleg 1/A. számú mellékletei tartalmazzák az egyes járművekre (erőgépekre) vonatkozó alapszabványt, mely a különleges üzemmód miatt korrekciós tételekkel módosítható. (A nagy terjedelem miatt a mellékleteket közzétenni nem áll módunkban, azok például a Hatályos Jogszabályok Gyűjteményében, illetve Complex CD jogtárban megtalálhatók.)

A kormányrendelet 1. valamint 1/A. számú mellékletében nem szereplő típusú, valamint meg nem határozható alapszabványú, illetőleg a rendeletben meghatározottaktól eltérő fajtájú üzemanyaggal üzemelő gépjárművek esetében az alapszabvány értékét a gyártó adatai vagy az üzemanyag-fogyasztás mérése alapján műszaki szakértő állapíthatja meg.

Az alapszabvány helyett – egyszerűsített elszámolásként – alapszabvány-átalány is használható. Ez a következő:

A benzinüzemű gépkocsi alapszabvány-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

- 1000 cm³-ig 7,6 liter/100 kilométer
- 1001-1500 cm³-ig 8,6 liter/100 kilométer
- 1501-2000 cm³-ig 9,5 liter/100 kilométer
- 2001-3000 cm³-ig 11,4 liter/100 kilométer
- 3001 cm³ felett 13,3 liter/100 kilométer.

A gázolajüzemű gépkocsi alapszabvány-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

- 1500 cm³-ig 5,7 liter/100 kilométer
- 1501-2000 cm³-ig 6,7 liter/100 kilométer
- 2001-3000 cm³-ig 7,6 liter/100 kilométer
- 3001 cm³ felett 9,5 liter/100 kilométer.

Az autógázzal üzemelő tiszta gázüzemű, valamint kettős üzemű

gépkocsi alapszabvány-átalány mértékét – a benzinüzemű gépkocsi alapszabvány-átalány alapján liter/100 kilométerben meghatározott alapszabványérték – továbbá

– cseppfolyós propán-bután gázüzem (LPG) esetén 1,2 (liter/liter) értékű,

– földgáz (CNG, LNG) üzem esetén 0,8 (Nm³/liter) értékű módosító tényező szorzataként kell megállapítani.

A segédmotoros kerékpár és a motorkerékpár alapszabvány-átalány mértéke a beépített motor hengerűrtartalma szerint:

- segédmotoros kerékpár: 3,0 liter/100 km,
- motorkerékpár: 80 cm³-ig 3,5 liter/100 km,
- motorkerékpár: 81-125 cm³ 3,8 liter/100 km,
- motorkerékpár: 126-250 cm³ 4 liter/100 km,
- motorkerékpár: 251-500 cm³ 4,5 liter/100 km,
- motorkerékpár: 500 cm³ felett 5 liter/100 km.

A gépjárművezetés gyakorlati oktatása során az oktató gépjárműre vonatkozóan alapszabvány-átalányként az előzőekben meghatározott alapszabvány-átalány 1,8-szeres értéke (180%-a) vehető figyelembe.

Tóth Tiborné, OSzB elnök

MÁV: konzultáció utasítás-módosításokról és munkahelyi körülményekről

Száz oldalával küldi a MÁV Zrt. az általa fontosabbnál fontosabbnak gondolt utasításmódosításokat, mint amilyen például a 01-es is.

A részünkre átküldött anyagokban azonban rendre nem jelölik a változásokat, így nincs mit tenni: ki kell bogarászni belőle a módosításokat, hátha valamit nem veszünk észre közülük. És akkor lehet hivatkozni probléma esetén arra, hogy a szakszervezetek egyetértettek vele. Ennek elkerülésére azt kértük a humánpolitika nagyszonyjától, hogy a módosításokat külön lapon, nagyobb terjedelem esetén esetleg kódexben, jól kiemelten küldje át a jövőben a munkáltató.

Rövid tájékoztatót kaptunk a 01-es utasítás módosításáról, amit teljesen új formátumba kellett önteni, a munkáltató szerint csak formai változtatások történtek benne. Meg egy-két tartalmi is. A PASS és FOR-oktatásokat például fel kellett venni a forgalmi személynézet rendszeres oktatásai közé. Az auditorok korábban hiányolták, hogy a tudásszint felmérését semmi nem szabályozza, így ez is az új 01-es részét képezi már. Ezenkívül állítólag kimaradtak a vasút honfoglaláskori működésével kapcsolatos, rég elavult részletek is, ahogy a múlté a személyszállítással foglalkozó munkakörökre való hivatkozás is.

A tájékoztatót elviseltük, és jeleztük, hogy továbbra is minden esetben konzultációkat fogunk kezdeményezni, ha továbbra is a változtatások megjelölése nélkül érkeznek meg hozzánk az egyes utasítás-módosítások.

Tudtad, hogy a VDSzSz a legfontosabb híreket ingyenes SMS-ben elküldi mobilodra?



A besorolási utasítás módosításával gyakorlatilag sikerült ellehetleníteni a munkakör-értékelő bizottságot, mivel abban az esetben, ha nem jön létre konszenzus, az elnök egyszemélyben dönt arról, hogy a munkaköri leírás a valós tevékenységnek megfelelő-e, vagy sem.

A munkáltató képviselője kezdetben nem emlékezett arra az egyezségünkre, hogy amennyiben valakit magasabb MMK-ból alacsonyabba helyeznek át, visszavételi bére nem lehet kevesebb a 11-es MMK-osztály felső határánál – ami jelenleg 193 ezer forint.

Zsoldos Marianna letette a nagyesküt, hogy az 1992-ben bevezetett bértáblát áttekinti, és reményeink szerint ennek nyomán előbb-utóbb előnyére változik a tízmilliókért megvett Hayes-rendszer.

A munkáltató intézkedett Fényeslitke ügyében, ami a tarthatatlan állapotok miatt a vasút szégyenfoltja lett.

Ellentmondásos, hogy a vélhetően csak a papíron elvégzett munkákért – például a vízvezető árok tisztításáért – milliókat fizet ki a MÁV, ugyanakkor pár forintos tételekben hajthatatlan; a „véltetően” fogalmat azért tartjuk helyénvalónak, mivel az említett állomáson a vízvezetés hiányosságai miatt több millió forintból három beázott váltóállító-motort kellett kicseréltetni a napokban kitüntetett csomóponti főnöknek.

A humányszolgáltató vezetői – a humánpartner intelmei ellenére – fenyegetéssel próbálják rábírní a munkavállalókat arra, hogy munkaszerződésüket ellentételezés nélkül változó munkahelyűvé módosítsák. Különben kirúgják őket. Természetesen, a mai egyeztetésen erre vonatkozóan csak cáfolat hangzott el, miközben a szokásos angyalszárnyak kezdtek feltűnedezni az erről nyilatkozókon.

Az érintett több mint harminc munkavállalónak a Kerepesi útról Ferencvárosba kellene átzarándokolni. A harminc főből – ahogy azt ma hallhattuk – már kétharmadot sikerült megtörni, a többiek – helyesen – még tartják magukat.

Szakszervezetünk javasolta a munkáltatónak, hogy már csak a MÁV-on belüli megbékélés jegyében – hiszen szakszervezetünk és a vasutasok felé viszonylag tetemes a MÁV tartozáslistája – is kívánatos lenne a munkaszerződések módosítására úgy sort keríteni, hogy a nyilvánvalóan kiszolgáltató helyzetben lévő munkavállalókat olyan helyzetbe hozzák, ami számukra is hordoz előnyöket, mint például a személyi alapbéremelés. Így lehetővé teszi számukra, hogy akár elégedetten írják alá a felkínált módosítást. A munkáltató több képviselője vidám derűvel reagált javaslatunkra. Nyilván úgy gondolják: elég, ha őket jól megfizetik. A többieket meg töltse el az emiatt érzett öröm.

Cargo-hírlevél

A MÁV-nál és leányvállalatainál mondhatni tombol a szokásos nyári uborkaszезon (többen lapítanak a Könyves Kálmán körúton az íróasztalok alatt és várják, miként folytatódnak a személycserék), eközben a CARGO-nál lázas ténykedés folyik több fronton is.

A munkáltató az organizációs projekt keretei közt próbálja formába önteni a jövőbeni működés alapvetéseit, emellett lassan kialakul a következő év üzleti terve is. Ami tagságunk és a többi munkavállaló számára is fontos kérdés: mi lesz a létszámmal?! Nos, ezen témakörben egymásnak ellentmondó hírek szivárognak ki, ezek közül párat említenénk:

- a jövő évi üzleti tervben csak a természetes fogyással (fluktuációval) számolnak;

- a tük-ök már kialakították a jövő évi



drasztikus létszámcsökkentés sarokszámait (egyesekek tudni vélik azt is, hogy már a nevesítések is megtörténtek);

- erre a Váci út válasza, hogy amennyiben a tük-ök ilyen jellegű „műhelymunkát” végeznek, akkor azt csak önszorgalomból tesszük, mivel ilyen jellegű munkára nem kérték fel a szervezeteket (talán majd csak szeptemberben);

- az organizációs projekt tárgyában az üzemi tanácsok ill. a szakszervezetek számára tartott előadáson Salamon Béla üzemeltetési igazgató egy, a létszám várható alakulására vonatkozó kérdésre azt a választ adta, hogy ő már tudja a létszámcsökkentés mérvét, de nem mondja meg.

Elég élénk fantázia kell ahhoz, hogy a fentiekből konkrétumokat lehessen alkotni. Ami biztos: szakszervezetünk nem kapott hivatalos tájékoztatást a létszám, a foglalkoztatás jövőbeli alakulásáról. Erre várhatóan az ősz folyamán kerül sor.

Az ezzel kapcsolatos utasítás módosítására a május elsejétől hatályos kormányrendeletet értelmező, az APEH június 28-án a honlapján megjelent közlemény alapján került sor.

A helyközi, távolsági utazás, azaz a munkába járás megvalósítható akár közösségi közlekedéssel, akár saját gépjárművel (illetve bármilyen más módon). Ezért az szja törvény 25. § (2) bekezdés b) pontja alapján továbbra is lehetőség van arra, hogy a munkavállaló a munkába járás költségét címén kilométerenként 9 forint bevételnek nem minősülő (adómentes) költségterítésben részesüljön akkor is, ha egyébként a munkába járás tömegközlekedés igénybevételével is megoldható lenne, de azt a magánszemély nem veszi igénybe.

Hátrányos munkaszerződés módosítások

Tagjaink tájékoztattak arról, hogy – elsősorban a Tiszántúlon – a munkáltató az elszámolási helyek csökkenésére hivatkozva munkaszerződés módosításokat juttat el a munkavállalóknak. Ebben változó munkahelyen történő munkavégzés vállalására kívánja rávenni/rászédni a munkáltató a kellő éberséggel nem rendelkezőket. Sajnos, voltak olyanok, akik nem mérték fel, hogy a munkaszerződés módosításában szereplő új szolgálati helyeket nem fogják tudni tömegközlekedési eszközzel megközelíteni, nem érnek oda a helyi függelékben meghatározott munkaidő kezdetére. Ebből komoly munkajogi problémák adódhatnak. Az érintett terület tük-vezetőjével egyeztetést kezdeményeztünk az ügyben, melyre várhatóan a jövő héten kerül sor.

Összeállította: **Mózes Tibor**

ÁEK: Gaskó István levele a miniszterelnökhöz

Félő, hogy az ÁEK működésében olyan változásokat terveznek, amely a vasutas igényjogosultak ellátottsági szintjét csökkentené.

„Tisztelt Miniszterelnök Úr!

A Kormányzat által az elmúlt években létrehozott Állami Egészségügyi Központtal kapcsolatosan az utóbbi időben több olyan információ birtokába jutottam, mely nyugtalansággal tölt el a jövőbeni sorsát illetően.

Ezen egészségügyi intézményrendszert a vasútnál, a honvédségnél és a rendőrségnél működő önálló egészségügyi szolgálatok

Tudtad, hogy a VDSzSz-tagok nagyon kedvező percdíjjal is telefonálhatnak?



integrációjával hozták létre, melyet évek hosszú során át tartó egyeztetések előztek meg.

Említett intézmény működése az elmúlt években a vasutasok körében a kezdeti aggodalmakat eloszlatva, betegségük esetén bizalommal fordulnak az intézmény munkatársaihoz és mitagadás büszkének arra, hogy az ország egyik, hanem a legkorszerűbb egészségügyi ellátórendszerét vehetik igénybe.

Azon nyilatkozatokból, amelyről már előbb szoltam, számomra az tűnik ki, hogy az ÁEK működésében oly változásokat terveznek, amely a vasutas igényjogosultak ellátottsági szintjét csökkentené. A helyzet tisztázása okán a mellékelt levéllel fordultam – a jogszabályi kötelezés alapján – az Állami Egészségügyi Központot működtető honvédelmi tárca vezetőjéhez.

Kérem a Tisztelt Miniszterelnök Urat, hogy a leveleimben vázoltak eredményes, a vasutasok érdekeit szem előtt tartó megoldásában szíveskedjék segítségünkre lenni!

Fáradozását és közbenjárását köszönve,

Budapest, 2010. 07. 29.

Üdvözlettel:

Gaskó István
elnök"

1087/2010.

Tárgy: az ÁEK jövőbeni működésével kapcsolatban felmerült tisztázandó kérdések

Honvédelmi Minisztérium

Dr. Hende Csaba miniszter, Budapest

Tisztelt Miniszter Úr!

AZ 1049/2010., számon, 2010. 07. 20-án Önhöz írt levelemet az alábbiakban egészítem ki.

Az Állami Egészségügyi Központ létrehozása, kialakítása, az akkori Kormányzat és a társadalmi partnerek hosszas egyeztetését követően jött létre. Működése minden tekintetben a vasutasok számára eléri a hozzá fűzött reményeket, elvárásokat. Alapvető érdekünk, hogy az Állami Egészségügyi Központ töretlenül fejlődjön és szolgálja mindazokat, akik érdekében létrehozták.

Bizonyára ismeri, hogy a vasutasok eleinte kétségekkel terhesen viszonyultak ahhoz a kialakuló állapothoz, melynek végered-

ménye, hogy az önálló vasút-egészségügy megszűnt létezni azért, mert szervezetileg (az ingatlanokat, eszközöket is beleértve) az ÁEK részévé vált.

A vasutasok büszkének arra, hogy az egészségügyi ellátó rendszerük jelentős mértékben fejlődött és örülnek, hogy betegségük esetén gondos és hozzáértő orvosok, szakszemélyzet ápolja őket.

Úgy vélem, az ÁEK jelenlegi viszonyrendszerén oly módon változtatni, hogy annak bármely igényjogosult kárát érezze, elhibázott, rossz irányt jelentene. Azért tartom ezt szükségesnek megemlíteni, mert a névhasználat változásán túl – ami tulajdonképpen formai lépés – tartalmi módosítások is várhatóak az ÁEK működésében. Utaltam arra, hogy ez csak szóbeszéd szintjén jutott el hozzám, de érthetően jelentős aggodalommal tölt el.

Emiatt fontosnak tartom, hogy e kérdésben tartsunk egy egyeztetést, amelyen a kormányzat, az érintett szaktárcák, illetőleg az Állami Egészségügyi Központ létrehozásában résztvevő szakszervezetek képviselői vennének részt.

Figyelemmel a nyári szabadságolásokra, említett konzultációra javaslom, hogy augusztus végén, vagy szeptember elején kerüljön sor.

Mellékeltlen megküldöm mindazon birtokunkban lévő négy dokumentum másolatát, amelyből az ÁEK létrehozásának célja, életútja megismerhető.

Budapest, 2010. 07. 29.

Üdvözlettel:

Gaskó István
elnök

NKH: felszólítás a MÁV-Start részére

A Nemzeti Közlekedési Hatóság felszólította a MÁV-Start Zrt-t a megfélekezetségre vonatkozó ellentmondás megszüntetésére. Ennek ellenére nem változott semmi, továbbra is 100 km/h sebességgel közlekedtetik a 6341 sorozatú motorvonatokat.

Jegyvizsgáló tagjaink hiába szólnak ez ügyben akár a Pályavasút, akár a MÁV-Start illetékeseinek, a vonat sebességét nem hajlandó a munkáltató a megfélekezetséghoz igazítani.

HIRDETÉS HIRDETÉS HIRDETÉS

Régi építésű családi ház, kerttel, udvarral, garázzsal, két szoba, konyha, fürdő, spájz, előszoba. Árverezés előtt álló, 96 nm. Elérhetőség: 06 70 455 0783.



AKCIÓS ÜDÜLÉS HAJDÚSZOBOSZLÓN



- Igényes új apartmanházban félpanziós ellátással és wellness-használattal.
- Az üdülő 5 db 2 ágyas, 4 db 2x2 ágyas saját fürdőszobás apartmannal rendelkezik.
- Az ár tartalmaz: bővített kontinentális reggelit, 2 fogásos vacsorát és a wellnesscentrum használatát.

Előszезon: 2010. 05. 30-ig

23 900 Ft/fő/3 éjszaka, 29 900 Ft/fő/6 éjszaka

Főszезon: 2010. 05. 31-től 08. 28-ig

29 900 Ft/fő/3 éjszaka, 39 900 Ft/fő/6 éjszaka

+ *idegenforgalmi adó: 410 Ft/fő/éjszaka*



Üdülésicsekk- és Egészségpénztár-elfogadóhely.



A VDSzSz Szolidaritás tagjai részére az árakból 6% kedvezményt adunk!

Bejelentkezés: Balogh József

06-30/856-4990 vagy 06-52/270-432

www.primavilla.hu

A VODAFONE-RÉSZLETEKET KERESD A VDSzSz TERÜLETI IRODÁIN AZ ALÁBBI VASÚTI SZÁMOKON:

01-19-19 **Budapest:** Dózsáné Bernáth Beatrix, Deutsch Tibor ♦ 03-29-75 **Debrecen:** Nagy Gábor, Dobóné Galgóczy Ildikó ♦ 04-52-29 **Miskolc:** Cseh Béla, Farkasfalvi Vilmos ♦ 05-20-81 **Pécs:** Simon Teréz ♦ 06-15-63 **Szeged:** Veréb Olga, dr. Pusztai Edit ♦ 07-14-43 **Szombathely:** Derdák Jánosné ♦ 03-33-27 **Záhony:** Simonné Balogh Emese

A VASÚTI DOLGOZÓK SZABAD SZAKSZERVEZETÉNEK É R D E K V É D E L M I L A P J A

Felelős kiadó: Gaskó István; Főszerkesztő: Huszta Krisztián; Tervező szerkesztő: Károlyi Marianna
Nyomda: www.karolyireklam.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; Megjelenik 15 ezer példányban.

